

**AKTUALIZACJA PLANU
ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA MIASTA CZĘSTOCHOWY**

**na okres obowiązywania
od dnia 1 stycznia 2023 r. do dnia 31 grudnia 2030 r.**

wersja do konsultacji społecznych

Spis treści

1. Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla Miasta Częstochowy.....	4
1.1. Wizja transportu zbiorowego w Częstochowie.....	5
1.2. Metodologia tworzenia planu transportowego dla Miasta Częstochowy.....	5
1.3. Definicje i określenia.....	8
2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego.....	13
2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce.....	13
2.2. Strategie rozwoju systemu transportowego w województwie śląskim i w mieście Częstochowa.....	31
2.3. Zagospodarowanie przestrzenne.....	46
2.3.1. Miasto Częstochowa.....	48
2.3.2. Gminy ościenne, z którymi Miasto Częstochowa ma podpisane porozumienia międzygminne w zakresie organizowania i wykonywania przewozów w ramach publicznego transportu zbiorowego na obszarze gminy na określonych liniach komunikacyjnych.....	52
2.4. Sieć transportu publicznego.....	54
2.5. Czynniki demograficzne i motoryzacja.....	59
2.6. Czynniki społeczne.....	67
2.7. Czynniki gospodarcze.....	72
2.8. Ochrona środowiska naturalnego.....	75
2.9. Dostęp do infrastruktury transportowej.....	82
2.10. Źródła i cele ruchu.....	88
2.10.1. Oświata.....	89
2.10.2. Instytucje publiczne.....	110
2.10.3. Obiekty służby zdrowia.....	117
2.10.4. Zakłady pracy.....	123
2.10.5. Pozostałe.....	126
2.11. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla.....	138
3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych.....	145
3.1. Wielkość popytu w roku bazowym.....	145
3.2. Prognoza popytu.....	148
4. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.....	154
4.1. Charakterystyka istniejącej sieci.....	154

4.1.1. Układ linii komunikacyjnych i rozkłady jazdy na terenie miasta Częstochowy.....	155
4.1.2. Komunikacja miejska w gminach ościennych, z którymi miasto Częstochowa podpisało porozumienia międzygminne w zakresie organizowania i wykonywania przewozów w ramach publicznego transportu zbiorowego.....	168
4.1.3. Tabor wykorzystywany w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	184
4.2. Charakterystyka planowanej sieci.....	186
4.3. Linie, na których jest planowane wykorzystanie pojazdów elektrycznych i zasilanych gazem ziemnym.....	201
5. Finansowanie usług przewozowych.....	205
5.1. Źródła i formy finansowania usług, odpłatność usług oraz refundacja uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych.....	205
5.2. Źródła i formy finansowania inwestycji, w tym związanych z wymianą taboru.....	207
6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu.....	210
6.1. Podział zadań przewozowych.....	210
6.2. Preferencje pasażerów.....	212
6.3. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych.....	217
7. Organizacja rynku przewozów.....	220
7.1. Podmioty rynku i zasady jego organizacji.....	220
7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego.....	228
8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	236
9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów.....	241
10. Kierunki rozwoju transportu publicznego.....	248
11. Przyjęte zasady planowania oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego.....	254
12. Monitorowanie realizacji i ewaluacja planu.....	256
13. Konsultacje społeczne.....	259
Spis tabel.....	260
Spis rysunków.....	263

1. Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla Miasta Częstochowy

Głównym celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (planu transportowego) jest zaplanowanie na lata 2023-2030 usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, realizowanych na obszarze miasta Częstochowa i gmin, które zawarły z miastem Częstochową porozumienia komunalne w sprawie organizacji transportu publicznego. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego został przygotowany zgodnie ze strategią zrównoważonego rozwoju transportu, której fundamentem jest uznanie istotnego znaczenia mobilności dla rozwoju społeczno-gospodarczego i dążenie do ograniczenia negatywnych następstw rozwoju motoryzacji indywidualnej.

W ramach przyjętej w niniejszym planie strategii zrównoważonego rozwoju, podstawowym znaczeniem jest dążenie do zapewnienia racjonalnego zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy na obszarze miasta Częstochowy oraz pozostałych miast i gmin objętych planem.

Priorytetami są:

- dostosowanie ilości i jakości usług świadczonych przez transport zbiorowy do preferencji i oczekiwań pasażerów, w tym w zakresie dostępności dla osób z niepełnosprawnościami;
- zapewnienie wysokiej jakości usług transportu zbiorowego, tworzących realną alternatywę dla podróży własnym samochodem osobowym;
- koordynacja planu rozwoju transportu lokalnego z planami rozwoju transportu w regionie i w kraju oraz z miejscowymi planami rozwoju przestrzennego;
- redukcja negatywnego oddziaływania transportu na środowisko;
- efektywność ekonomiczno-finansowa określonych rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej.

Przyjęta w niniejszym planie strategia zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego jest zgodna z dokumentami strategicznymi Unii Europejskiej, Polski, województwa śląskiego, miasta Częstochowy oraz pozostałych miast i gmin, które podpisały z miastem Częstochową porozumienia komunalne w sprawie organizacji publicznego transportu zbiorowego i determinuje główny cel niniejszego planu.

Cele szczegółowe planu – zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym – obejmują:

- zaplanowanie sieci komunikacyjnej, na której będą realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej;
- zidentyfikowanie potrzeb przewozowych;

- określenie zasad finansowania usług przewozowych;
- określenie preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu;
- ustalenie zasad organizacji rynku przewozów;
- określenie standardów usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- organizację systemu informacji dla pasażerów.

1.1.

Wizja transportu zbiorowego

w Częstochowie

Wizja publicznego transportu zbiorowego na obszarze miasta Częstochowy, zakłada funkcjonowanie oraz rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów – w sposób tworzący z tego transportu alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym, dostępnego także dla osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

Realizacja założeń planu transportowego polega na zapewnieniu optymalnego podziału zadań przewozowych pomiędzy publiczny transport zbiorowy i indywidualny (ruch samochodowy, rowerowy i pieszy), w zależności od charakterystyk zagospodarowania przestrzennego danego obszaru. Głównym celem planu jest osiągnięcie takiej sprawności funkcjonowania transportu, przy wysokim stopniu zmotoryzowania społeczeństwa, aby poprzez wzmocnienie roli publicznego transportu zbiorowego co najmniej powstrzymać, a najlepiej odwrócić zjawisko przenoszenia się pasażerów z publicznego transportu zbiorowego do indywidualnego. Aby ten cel był możliwy do osiągnięcia, oferta publicznego transportu zbiorowego musi być konkurencyjna w stosunku do transportu indywidualnego, a więc charakteryzować się wysoką jakością, a w strefach z ograniczonym indywidualnym ruchem samochodowym, publiczny transport zbiorowy musi przejąć jego rolę.

System transportowy powinien być wewnętrznie zrównoważony, a to oznacza symbiozę między ruchem samochodowym, transportem publicznym, ruchem pieszym i rowerowym. Rozwój infrastruktury drogowej nie może odbywać się kosztem ograniczania rozwoju infrastruktury dla publicznego transportu zbiorowego, ruchu pieszego, czy rowerowego, a mieszkańcy powinni mieć możliwość wyboru środka transportu. Osiągnięcie celów zakładanych przez plan transportowy wymaga równoczesnego zastosowania środków planistycznych, prawnych, organizacyjnych i finansowych.

1.2.

Metodologia tworzenia planu transportowego dla Miasta Częstochowy

Przyjęta struktura planu transportowego jest zgodna z art. 12 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1343) oraz z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 r. nr 117 poz. 684).

Geograficznie w zakres planu wchodzi obszar Miasta Częstochowy, obszar gmin miejsko-wiejskich Blachownia i Olsztyn oraz wiejskich Konopiska, Mstów, Mykanów i Poczesna. Natomiast przedmiotowo zakres planu transportowego obejmuje:

- metodologię tworzenia planu;
- uwarunkowania rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego;
- obszar, na którym jest planowane wykonywanie przewozów w publicznym transporcie zbiorowym;
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych – z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz zapewnienia dostępu do transportu zbiorowego osobom z niepełnosprawnością oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej;
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
- planowaną ofertę przewozową oraz pożądaną standard usług przewozowych, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania ochrony środowiska naturalnego oraz dostępność podróży do infrastruktury przystankowej;
- zasady organizacji rynku przewozów;
- organizację systemu informacji dla pasażera;
- źródła i formy finansowania usług przewozowych;
- planowane kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz zasady planowania oferty przewozowej, w tym planowaną ofertę przewozową publicznego transportu zbiorowego – wraz z uzasadnieniem proponowanych rozwiązań.

W przygotowaniu planu transportowego uwzględniono:

- Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE, I. 315/1 z dnia 3 grudnia 2007 r.), zmienione Sprostowaniem z dnia 3 grudnia 2007 r. (Dz. Urz. UE, I. 240/65 z dnia 16 września 2015 r.) oraz rozporzą-

dzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2338 z dnia 14 grudnia 2016 r. (Dz. Urz. UE, L 354/22 z dnia 23 grudnia 2016 r.);

- Zieloną Księgę „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście”, przedstawioną przez komisję Wspólnot Europejskich, KOM(2007)551 z dnia 25 września 2007 r.;
- Rezolucję Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie planu działania na rzecz mobilności w mieście (2008/2217(INI)) (Dz. Urz. UE, C. 2010.184E.43);
- Rezolucję Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie planu działania na rzecz inteligentnych systemów transportowych (2008/2216 (INI)) – (Dz. Urz. UE, C. 2010.184E.50);
- ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1343);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 r. nr 117 poz. 684);
- ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 180 ze zm.);
- ustawę z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1083 ze zm.);
- ustawę z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 8);

oraz:

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2020 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 2328);
- dokumenty strategiczne krajowe, wojewódzkie i Miasta Częstochowy;
- studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego dla gmin objętych planem;
- sytuację społeczno-gospodarczą;
- wpływ transportu na środowisko;
- potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich;
- rentowność linii komunikacyjnych.

W planie wykorzystano następujące źródła danych i informacji:

- dane eksploatacyjne i ekonomiczne dotyczące sieci komunikacji miejskiej w Częstochowie i w gminach ościennych;
- dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego charakteryzujące sytuację demograficzną, gospodarczą i społeczną Częstochowy i gmin ościennych;
- publikacje Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej;
- publikacje gospodarcze (branżowe);
- książki i podręczniki poświęcone tematyce publicznego transportu zbiorowego i polityce transportowej;
- serwisy internetowe.

W planie przywołano niektóre z wymienionych dokumentów źródłowych, wskazując na zgodność planu transportowego z ich ustaleniami.

1.3.

Definicje i określenia

Używane w opracowaniu wyrażenia zostały zdefiniowane w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym (oraz uzupełnione w oparciu o inne akty prawne) i oznaczają:

- **autobus zeroemisyjny** – autobus w rozumieniu art. 2 pkt 41 Prawa o ruchu drogowym, wykorzystujący do napędu energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniwach paliwowych lub wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do 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 oraz trolejbus w rozumieniu art. 2 pkt 83 ustawy Prawo o ruchu drogowym;
- **B&R (Bike&Ride)** – parkingi dla rowerów zlokalizowane przy głównych węzłach i przystankach publicznego transportu zbiorowego, umożliwiające bezpieczne pozostawienie roweru dla kontynuowania podróży transportem zbiorowym;
- **CNG** (od ang. Compressed Natural Gas) – sprężony gaz ziemny w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 7 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw;
- **FRPA** – Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, regulowany ustawą z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 717);
- **infrastruktura ładowania drogowego transportu publicznego** – punkty ładowania baterii lub tankowania wodoru wraz z niezbędną dla ich funkcjonowania infrastrukturą towarzyszącą, przeznaczone do ładowania lub tankowania, w szczególności autobusów zeroemisyjnych, wykorzystywanych w transporcie publicznym;

- **jst** – jednostka samorządu terytorialnego;
- **komunikacja miejska** – sieć wszystkich linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej zorganizowanych przez miasto na obszarze jego właściwości – miasta i gmin, które z miastem zawarły porozumienia międzygminne;
- **komunikacja regionalna** – niezdefiniowane w prawodawstwie pojęcie oznaczające przewozy pasażerskie w publicznym transporcie zbiorowym, wykonywane na liniach zwykłych i przyspieszonych w granicach jednego województwa lub województw sąsiednich, i niebędące komunikacją miejską; komunikacją regionalną mogą być gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, wojewódzkie lub międzywojewódzkie przewozy pasażerskie;
- **K&R (Kiss&Ride)** – parkingi dla samochodów osobowych zlokalizowane przy głównych węzłach publicznego transportu zbiorowego (stacjach i przystankach kolejowych oraz metra, dworcach autobusowych, przystankach węzłowych komunikacji miejskiej i regionalnej, portach lotniczych), pozwalające na pozostawienie pasażera pojazdu indywidualnego w celu kontynuowania przez niego podróży transportem zbiorowym;
- **linia komunikacyjna** – połączenie komunikacyjne na sieci dróg publicznych, albo liniach kolejowych, innych szynowych, linowych, linowo-terenowych, albo akwenach morskich lub wodach śródlądowych – wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy;
- **ładowanie** – pobór energii przez pojazd: elektryczny, hybrydowy, zeroemisyjny albo niebędący pojazdem elektrycznym pojazd silnikowy, motorower, rower lub wózek rowerowy, w rozumieniu ustawy Prawo o ruchu drogowym – na potrzeby własne tego pojazdu;
- **Miasto** – Gmina Miasta Częstochowy;
- **MPK** – Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Częstochowie spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, z siedzibą przy al. Niepodległości 30, 42-200 Częstochowa, określana w opracowaniu także jako **MPK sp. z o.o.**
- **organizator** – organizator publicznego transportu zbiorowego, właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze;
- **operator** – 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;

- **paliwa alternatywne** – paliwa lub energia wykorzystywane do napędu silników pojazdów samochodowych lub jednostek pływających stanowiące substytut dla paliw pochodzących z ropy naftowej lub otrzymywanych w procesach jej przetwórstwa, w szczególności energia elektryczna, wodór, biopaliwa ciekłe, paliwa syntetyczne i parafinowe, sprężony gaz ziemny (CNG), w tym pochodzący z biometanu, skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu lub gaz płynny (LPG);
- **plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** – zwany w opracowaniu też „planem” lub „planem transportowym” – dokument, o którym mowa w rozdziale 2 (art. 9-14) ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz w rozporządzeniu ministra infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu rozwoju publicznego transportu zbiorowego;
- **podmiot wewnętrzny** – odrębna prawnie jednostka, powołana do świadczenia zadań własnych jednostki samorządu lokalnego, podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami;
- **pojazd elektryczny** – pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 Prawa o ruchu drogowym, wykorzystujący do napędu wyłącznie energię elektryczną akumulowaną przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania, w opracowaniu nazywany także autobusem elektrycznym;
- **pojazd hybrydowy** – pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 Prawa o ruchu drogowym, o napędzie spalinowo-elektrycznym;
- **pojazd napędzany wodorem** – pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 Prawa o ruchu drogowym, wykorzystujący do napędu energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniach paliwowych, w opracowaniu w odniesieniu do autobusu nazywany także autobusem elektrycznym z wodorowymi ogniwoami paliwowymi lub autobusem elektrycznym zasilanym z ogniwo paliwowych;
- **przewoźnik** – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym lub potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (do wykonywania regularnego przewozu osób w transporcie kolejowym);
- **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 przewożonych społeczności na danym obszarze;

- **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;
- **punkt ładowania** – urządzenie umożliwiające ładowanie pojedynczego pojazdu elektrycznego, pojazdu hybrydowego i autobusu zeroemisyjnego oraz miejsce, w którym wymienia się lub ładuje akumulator służący do napędu tego pojazdu; punkt ładowania może być małej mocy (do 22kW, z wyłączeniem urządzeń do mocy 3,7kW zainstalowanych np. w budynkach mieszkalnych) lub dużej mocy (większej niż 22kW);
- **punkt tankowania CNG** – zespół urządzeń służących do zaopatrywania pojazdów samochodowych w sprężony gaz ziemny (CNG), w tym pochodzący z biometanu, w celu napędu silników tych pojazdów;
- **punkt tankowania LNG** – zespół urządzeń służących do zaopatrywania pojazdów samochodowych w skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, w celu napędu silników tych pojazdów;
- **punkt tankowania wodoru** – zespół urządzeń służących do zaopatrywania pojazdów samochodowych w wodór;
- **P&R (Park&Ride)** – parkingi przeznaczone dla osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego, pozwalające na pozostawienie samochodu osobowego (lub innego pojazdu indywidualnego) i kontynuowanie podróży transportem zbiorowym; parkingi takie lokalizowane są przy stacjach i przystankach kolejowych oraz metra, pętlach komunikacji miejskiej, przystankach węzłowych obsługiwanych komunikacją zbiorową; korzystający po zrealizowaniu celu podróży powraca komunikacją zbiorową na taki parking, kontynuując powrót pojazdem indywidualnym;
- **rekompensata** – środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- **sieć komunikacyjna** – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru;
- **stacja ładowania** – urządzenie budowlane obejmujące punkt ładowania o normalnej mocy lub punkt ładowania o dużej mocy, związane z obiektem budowlanym, lub wyposażone w oprogramowanie umożliwiające świadczenie usług ładowania, wraz ze stanowiskiem postojowym oraz instalacją prowadzącą od punktu ładowania do przyłącza elektroenergetycznego;
- **stacja tankowania gazu ziemnego** – zespół urządzeń, w tym punkt tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG lub LNG), przyłączonych do sieci dystrybucyjnej gazowej

lub terminalu przeznaczonego do sprowadzania, wyładunku i regazyfikacji skroplonego gazu ziemnego wraz z instalacjami pomocniczymi i zbiornikami magazynowymi wykorzystywanymi w procesie regazyfikacji;

- **TEN-T (Trans-European Transport Network)** – transeuropejska sieć transportowa obejmująca najważniejsze korytarze łączące wszystkie państwa Unii Europejskiej, obejmujące sieć drogową, kolejową, wodną i lotniczą, objęta programem pomocowym wspomagającym zrównoważony rozwój sieci przy zachowaniu wymogów ochrony środowiska, jej interoperacyjność oraz spójność różnych systemów transportu;
- **ustawa o FRPA** – ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 717);
- **ustawa o ptz** – ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1343);
- **ustawa o elektromobilności** – ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1083 ze zm.);
- **umowa wykonawcza** – 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 określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej;
- **UTO** – urządzenie transportu osobistego – jest to urządzenie konstrukcyjnie przeznaczone do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującą się na tym urządzeniu, o szerokości nieprzekraczającej w ruchu 0,9 m, długości nieprzekraczającej 1,25 m, masie własnej nieprzekraczającej 20 kg;
- **zintegrowany węzeł przesiadkowy** – miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych 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.

W dokumencie przyjęto pisownię nazw jednostek samorządu terytorialnego, typu: „miasto Częstochowa”, „gmina Mykanów” czy „powiat częstochowski”, zgodnie z ogólnymi

zasadami gramatyki, czyli z małej litery, używając wielkiej litery tylko w sytuacji, gdy nazwy te użyto w znaczeniu nazw własnych, np. stron umowy. Wyjątek od tej zasady stanowi pisane z dużej litery „Miasto”, zdefiniowane w powyższym słowniczku jako skrót od pełnej nazwy: „Gmina Miasta Częstochowy”.

2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego

2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce

Mobilność uznaje się za ważny czynnik sprzyjający wzrostowi gospodarczemu i spadkowi bezrobocia, mający ogromny wpływ na zrównoważony rozwój Unii Europejskiej. Wzrost mobilności, będący efektem upowszechnienia motoryzacji indywidualnej, skutkuje szeregiem negatywnych zjawisk, w tym przede wszystkim zanieczyszczeniem środowiska i wyczerpywaniem przepustowości dróg, co w rezultacie prowadzi do częstego występowania kongestii. Wskutek tego podejmuje się działania mające na celu uatrakcyjnienie alternatywnych w stosunku do samochodu osobowego sposobów przemieszczania się, w tym przede wszystkim korzystania z transportu zbiorowego.

Rozwój zrównoważonej mobilności ma przyczyniać się do zwiększenia dostępności obszarów miejskich, zapewnienia warunków jej rozwoju poprzez wzrost bezpieczeństwa, zwiększenie efektywności transportu oraz zmniejszenie szkodliwego wpływu na środowisko.

Publiczny transport zbiorowy powinien być łatwo dostępny dla wszystkich, bez względu na ich sprawność fizyczną, wiek, sprawowaną opiekę (dzieci, osoby w podeszłym wieku), czy też inne cechy. Zasada równego dostępu jest fundamentem tworzenia w Unii Europejskiej nowych funkcji publicznych.

W Unii Europejskiej uważa się, że podstawowe problemy ekologiczne związane są z nadmiernym wykorzystaniem produktów z ropy naftowej jako paliwa, co powoduje wzmożoną emisję CO₂, zanieczyszczenie powietrza i nadmierny hałas. Transport jest jednym z trudniejszych sektorów, jeśli chodzi o kontrolę emisji CO₂. Pomimo postępu technicznego, wzrost natężenia ruchu i sposób jazdy w obszarach zurbanizowanych (ciągłe ruszanie i zatrzymywanie się), stanowią coraz większe źródło emisji CO₂ i tlenków azotu. Dzięki unijnym rozwiązaniom prawnym, obniżającym limity emisji szkodliwych substancji dla nowych pojazdów, na przestrzeni ostatnich 15 lat (tj. od momentu przyjęcia pierwszej normy EURO), udało się ograniczyć emisję tlenku azotu i cząstek stałych o 30-40%. Warto dodać, że nastąpiło to pomimo wzrostu natężenia ruchu¹. Szczególnie istotne jest ograniczenie emisji zanieczyszczeń w rejonach ochrony zasobów przyrody oraz na obszarach, w których występują przekroczenia stężeń dopuszczalnych. Unia Europejska stale wspiera wszelkie formy rozwoju elektro-

1 *Zielona Księga: „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście”*. Komisja Wspólnot Europejskich, Bruksela, 25.09.2007 r., KOM (2007) 551.

mobilności (zwłaszcza w zakresie transportu szynowego) w celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń na obszarach miejskich.

Opracowana przez Komisję Europejską w 2011 r. „Biała Księga”², przedstawia kierunki europejskiej polityki transportowej, priorytety i sposoby ich osiągnięcia na najbliższe lata (do 2030 r.). W dokumencie tym przedstawiono wizję konkurencyjnego i zrównoważonego systemu transportu w ramach polityki wspólnotowej, przy jednoczesnym osiągnięciu celu obniżenia emisji CO₂ o 60% – co wiązać się będzie z koniecznością częstszego wykorzystywania autobusów i autokarów oraz transportu kolejowego, w przewozach pasażerów.

W transporcie zbiorowym popierane jest wykorzystywanie Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS), zapewniających lepsze zarządzanie flotą pojazdów i dodatkowe usługi dla pasażerów. Zastosowanie systemu ITS pozwala na wzrost przepustowości ciągów drogowych o 20-30%, a ma to niezwykle istotne znaczenie, ponieważ zazwyczaj możliwości rozbudowy dróg, w szczególności na obszarach miejskich, są bardzo ograniczone. Aktywne zarządzanie infrastrukturą transportu może mieć również pozytywny wpływ na bezpieczeństwo i środowisko naturalne. ITS mógłby znaleźć zastosowanie przede wszystkim w zarządzaniu sprawnymi powiązaniem pomiędzy poszczególnymi sieciami komunikacyjnymi, łączącymi strefy miejskie z podmiejskimi.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r., ustanawiające wspólne przepisy dla funduszy europejskich na okres perspektywy finansowej 2021-2027, określa dla funduszy EFRR, EFS+, Funduszu Spójności oraz EFMRA następujące cele polityki:

- 1) bardziej konkurencyjna i inteligentna Europa dzięki wspieraniu innowacyjnej i inteligentnej transformacji gospodarczej oraz regionalnej łączności cyfrowej;
- 2) bardziej przyjazna dla środowiska, niskoemisyjna i przechodząca w kierunku gospodarki zeroemisyjnej oraz odporna Europa dzięki promowaniu czystej i sprawiedliwej transformacji energetycznej, zielonych i niebieskich inwestycji, gospodarki o obiegu zamkniętym, łagodzenia zmian klimatu i przystosowania się do nich, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem oraz zrównoważonej mobilności miejskiej;
- 3) lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności;
- 4) Europa o silniejszym wymiarze społecznym, bardziej sprzyjająca włączeniu społecznemu i wdrażająca europejski filar praw socjalnych;
- 5) Europa bliższa obywatelom dzięki wspieraniu zrównoważonego i zintegrowanego rozwoju wszystkich rodzajów terytoriów i inicjatyw lokalnych.

² Biała Księga: „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”. Komisja Europejska, 28.3.2011 r., KOM(2011) 144.

W ramach celu polityki nr 2 rozporządzenie wymienia w zakresach interwencji m.in. odnoszące się do transportu zbiorowego (w nawiasach podano współczynniki do obliczania wsparcia na cele związane ze zmianami klimatu i związane ze środowiskiem):

- 077 – Działania mające na celu poprawę jakości powietrza i ograniczenie hałasu (40%/100%);
- 081 – Infrastruktura czystego transportu miejskiego – umożliwiająca eksploatację taboru bezemisyjnego (100%/100%);
- 082 – Tabor czystego transportu miejskiego – bezemisyjny (100%/40%);
- 083 – Infrastruktura rowerowa (100%/100%);
- 084 – Cyfryzacja transportu miejskiego (0%/0%);
- 085 – Cyfryzacja transportu, gdy ma częściowo na celu redukcję gazów cieplarnianych: transport miejski (40%, 0%);
- 086 – Infrastruktura paliw alternatywnych (100%, 40%).

W ramach celu polityki nr 3 wymienia się:

- działania związane z budową, rozbudową i przebudową linii kolejowych oraz dróg i autostrad w ramach sieci bazowej i kompleksowej TEN-T oraz innych linii i dróg krajowych, regionalnych i lokalnych;
- inwestycje w tabor kolejowy, w szczególności bezemisyjny, transport multimodalny, porty morskie w sieci TEN-T i inne, śródlądowe drogi wodne i porty w sieci TEN-T i inne;
- cyfryzację transportu kolejowego, drogowego i innego.

Fundusze będą dążyć do wzmocnienia spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej Europy, w szczególności realizując cele pn. „Inwestycje na rzecz zatrudnienia i wzrostu” oraz „Europejska współpraca terytorialna” (Interreg).

Zasadami horyzontalnymi są: poszanowanie praw podstawowych, przestrzeganie Karty praw podstawowych UE, wdrażanie i stosowanie Konwencji ONZ o prawach osób niepełnosprawnych, zapewnienie równości mężczyzn i kobiet, zapobieganie dyskryminacji ze względu na płeć, rasę lub pochodzenie etniczne, religię lub światopogląd, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną podczas przygotowywania, wdrażania, monitorowania, sprawozdawczości i ewaluacji programów.

Przydzielanie pomocy ze środków europejskich przekazywane będzie w ramach zawartej umowy partnerstwa. W umowie partnerstwa wskazane będą cele pośrednie dla lat 2024 i 2029.

Wspieranie rozwoju terytorialnego odbywać się będzie w podobny sposób jak w okresie finansowania 2014-2020 – poprzez zintegrowane inwestycje terytorialne, rozwój lokalny kie-

rowany przez społeczność oraz inne narzędzia wspierające opracowane przez państwo członkowskie, na podstawie opracowanych strategii terytorialnych i rozwoju lokalnego.

Z kolei Fundusz Sprawiedliwej Transformacji będzie wspierał realizację celu szczegółowego, jakim jest umożliwienie regionom i ludności łagodzenia, wpływających na społeczeństwo, zatrudnienie, gospodarkę i środowisko, skutków transformacji w kierunku osiągnięcia celów Unii na 2030 r. w dziedzinie energii i klimatu oraz w kierunku neutralnej dla klimatu gospodarki Unii do 2050 r. w oparciu o porozumienie paryskie.

Strategię wykorzystania funduszy europejskich w Polsce w ramach polityki spójności oraz wspólnej polityki rybołówstwa określi Umowa Partnerstwa. Umowa Partnerstwa na nowy horyzont finansowania 2021-2027 jest obecnie w fazie negocjacji pomiędzy Polską a Komisją Europejską. Środki wynegocjowane przez polski rząd w ramach unijnego budżetu na lata 2021-2027 pomogą wzmocnić polską gospodarkę oraz szybciej wyjść z kryzysu wywołanego przez COVID-19.

„Projekt umowy partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w Polsce”³, w ramach celu CP2 europejskiej polityki spójności przewiduje osiem obszarów, w tym – transport niskoemisyjny i mobilność miejską.

Wsparciem w ramach tego celu i obszaru objęte mają być:

- wsparcie dla systemów publicznego transportu zbiorowego w ramach miast i ich obszarów funkcjonalnych, w tym rozbudowa metra i transportu szynowego, z wyłączeniem kolei aglomeracyjnej, nisko- i zeroemisyjnego transportu kołowego (ekologicznie czyste pojazdy – w rozumieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 r.);
- cyfryzacja transportu miejskiego oraz działania towarzyszące jego rozwojowi, poprawiające m.in. przepływ i bezpieczeństwo pasażerów (np. miejskie i podmiejskie węzły przesiadkowe, systemy ITS);
- rozwój infrastruktury dla ruchu niezmotoryzowanego (w tym strefy wolne od ruchu, drogi i pasy rowerowe, sieci tras rowerowych, infrastruktura rowerowa, bezkolizyjne trasy piesze);
- integracja transportu zbiorowego i nowe sposoby przemieszczania się (integracja taryfowa, systemy biletowe, systemy współdzielenia, rozwój innowacyjnych środków transportu);
- rozbudowa infrastruktury do ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych i niskoemisyjnych co najmniej komunikacji publicznej, rozwój systemów autonomicznych w transporcie miejskim;

³ <https://www.gov.pl/web/fundusze-regiony/umowa-partnerstwa>, dostęp: 1 sierpnia 2022 r.

- podnoszenie świadomości mieszkańców, pracodawców i władz samorządowych w zakresie propagowania korzystania z niskoemisyjnego transportu zbiorowego i ruchu niezmotoryzowanego;
- przygotowywanie planów zrównoważonej mobilności miejskiej;
- opracowanie, przetestowanie i wdrożenie w przedsiębiorstwach nowych technologii.

Działania realizowane będą przez miasta oraz w ramach ich obszarów funkcjonalnych, w szczególności poprzez instrument ZIT. Oczekiwanyimi rezultatami są: zwiększenie udziału publicznego transportu zbiorowego w podróżach, poprawa dostępności transportowej realizowana komunikacją zbiorową, wzrost liczby taboru nisko- i zeroemisyjnego w strukturze floty operatorów, wzrost gęstości tras rowerowych w miastach.

Ponadto w ramach celu CP3 europejskiej polityki spójności, wymieniono obszar – „poprawa dostępności transportowej regionów i subregionów. W ramach tego obszaru wsparciem objęte mają być m.in.:

- infrastruktura obsługi pasażerów przewozów wewnątrz wojewódzkich, wewnątrz powiatowych i wewnątrz gminnych;
- rozbudowa infrastruktury ładowania/tankowania paliw alternatywnych;
- rozwój pasażerskiego transportu zbiorowego, w tym pozamiejskiego publicznego transportu autobusowego oraz kolei aglomeracyjnej i regionalnej, unowocześnienie taboru z infrastrukturą, dostosowanie obiektów i pojazdów do obsługi osób o ograniczonej mobilności, z preferencją dla transportu bezemisyjnego;
- integracja i promocja różnych form transportu, w szczególności rozwój węzłów przesiadkowych, w szczególności integrujących z transportem szynowym, rozwój parkingów P+R;
- w ramach poprawy bezpieczeństwa ruchu dla niezmotoryzowanych tworzenie ciągów pieszo-rowerowych, infrastruktury wzdłuż dróg oraz w śladzie zlikwidowanych linii kolejowych;
- wsparcie rozwoju nowych rodzajów zrównoważonego transportu zbiorowego, np. transport na żądanie;
- inwestycje w zakresie budowy i modernizacji dworców kolejowych, z uwzględnieniem dostępności dla osób o ograniczonej mobilności i z niepełnosprawnościami, bezpieczeństwa podróżnych oraz infrastruktury towarzyszącej (parkingi rowerowe oraz P&R).

Działania tworzące, podtrzymujące lub przywracające pozamiejski transport publiczny będą realizowane z poziomu regionalnego, głównie na obszarach zagrożonych trwałą marginalizacją bądź z niedostateczną jego dostępnością. Dla obszarów wiejskich działania związane z dostępem do usług transportu publicznego dotyczyć będą obszaru całego kraju.

Oczekiwanymi rezultatami realizacji celu CP3 polityki spójności będą m.in.: zmniejszenie dysproporcji w dostępności transportowej, poprawa bezpieczeństwa, w tym poprzez przeniesienie części potoków pasażerskich na publiczny transport zbiorowy i inne środki zrównoważonego transportu, rozwój skomunikowania pieszo-rowerowego, wzrost udziału transportu kolejowego w przewozach pasażerskich.

Przewiduje się, że programy krajowe będą realizowane w podobnym zakresie jak w perspektywie finansowej 2014-2020. Największą alokację środków w perspektywie 2021-2027 otrzyma Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko.

Jak podkreślono w projekcie Umowy Partnerstwa, pomimo znacznych inwestycji w mobilność miejską, niemal połowa mieszkańców obszarów zurbanizowanych nadal nie ma bezpośredniego dostępu do publicznego transportu zbiorowego. Szybki rozwój miast i obszarów je otaczających oraz chaotyczna urbanizacja doprowadziły do zwiększenia zapotrzebowania na dojazdy w takim stopniu, że istniejący transport publiczny nie może go zaspokoić, a samorządów nie stać na sfinansowanie efektywnego transportu publicznego, z uwagi na znaczne rozproszenie zabudowy. Duża zależność od transportu indywidualnego zwiększa emisję gazów cieplarnianych oraz substancji zanieczyszczających powietrze oraz pogarsza stan bezpieczeństwa na drogach. Pomimo opracowanych planów zrównoważonej mobilności miejskiej inwestycje w transport zbiorowy realizowane są równolegle z rozbudową dróg, co poprawiając warunki ruchu dla transportu indywidualnego zwiększa jego konkurencyjność wobec komunikacji zbiorowej. Dlatego w obszarze transportu wspierane będą działania na rzecz zbiorowej mobilności o niskiej lub zerowej emisyjności, poprzez rozwój infrastruktury i unowocześnianie taboru transportu zbiorowego. Priorytetem będzie również wsparcie wszystkich form aktywnej mobilności indywidualnej, w tym ruchu pieszego i rowerowego z zachowaniem wysokich standardów bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Działania podejmowane w obszarze transportu miejskiego zarówno w zakresie infrastruktury jak i taboru będą uwzględniać dostępność dla osób o ograniczonej mobilności oraz z niepełnosprawnościami.

Jednym z podstawowych problemów funkcjonowania miast i aglomeracji, jest niewydolna infrastruktura transportowa, przyczyniająca się do wydłużenia czasu przejazdu oraz zwiększająca liczbę wypadków. Obecny standard przewozu osób znacznie odbiega od występującego w Europie Zachodniej, przez co zwiększa się zatłoczenie miast i obszarów podmiejskich oraz wzrasta emisja CO₂. W związku z tym, dużym wyzwaniem jest zapewnienie efektywnego systemu publicznego transportu zbiorowego na tych obszarach. Bez efektywnych systemów transportu zbiorowego oraz ich integracji, coraz mniej opłacalny stanie się dojazd z miejscowości podmiejskich, co w konsekwencji wpłynie na konkurencyjność miast. Podobnie trudne będzie spełnienie wymogów jakości powietrza i zmniejszenia energochłon-

ności transportu. Sytuację pogarsza promowanie samochodu osobowego jako bezpiecznego środka transportu w sytuacji występowania zagrożenia epidemiologicznego.

„Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności”⁴ wyznacza dziewięć celów strategicznych, których osiągnięcie pozwoli zrealizować sformułowaną w dokumencie wizję rozwoju kraju, ukierunkowaną na stworzenie konkurencyjnej i innowacyjnej gospodarki do 2030 r.

W obszarze równoważenia potencjału rozwojowego regionów Polski (dyfuzji) w kierunku interwencji, transport określono jako cel „9. Zwiększenie dostępności terytorialnej poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego”.

W ramach tego celu kierunkami interwencji dotyczącymi mobilności i transportu zbiorowego w miastach, w zakresie udrożnienia obszarów miejskich i metropolitalnych, są:

- budowa obwodnic dużych miejscowości, przebudowa pod kątem bezpieczeństwa ruchu i wdrożenie programu uspokojenia ruchu na drogach przechodzących przez miasta i małe miejscowości;
- wprowadzenie zaawansowanych technik zarządzania i sterowania ruchem w dużych miastach;
- konieczność rezerwacji w odpowiednich dokumentach planistycznych terenów na obszarach zurbanizowanych na potrzeby związane z rozwojem systemu transportowego;
- podjęcie działań na rzecz upłynnienia ruchu transportu miejskiego, zapewnienie dogodnych przesiadek, lepsza koordynacja środków transportu zbiorowego, integracja systemów taryfowych, podniesienie jakości oferty publicznego transportu zbiorowego.

Dokument uznaje, że powyższe działania winny być skoordynowane, w szczególności z wykorzystaniem inteligentnych systemów transportowych.

„Strategia na rzecz odpowiedzialnego rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”⁵ jest aktualizacją Strategii Rozwoju Kraju do 2020 r. i stanowi narzędzie do zarządzania głównymi procesami rozwojowymi w Polsce, łącząc wymiar strategiczny i operacyjny. Dokument ten określa niezbędne działania i instrumenty wdrażania. Celem głównym Strategii jest tworzenie warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski – przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym.

Celem szczegółowym nr III jest „Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony”. W ramach tego celu wymieniono trzy cele polityki regionalnej, a wśród nich „Zrówno-

4 *Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności* przyjęte przez Radę Ministrów w dniu 5 lutego 2013 r., M.P. z 2013 r. poz. 121.

5 *Strategia na rzecz odpowiedzialnego rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)* przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 24.02.2017 r., M. P. z 2017 r. poz. 260.

ważony rozwój kraju wykorzystujący indywidualne potencjały poszczególnych terytoriów”, którego realizacja powinna spowodować zwiększenie dostępności transportowej i poprawę mobilności mieszkańców.

W ramach kierunków interwencji wymieniono „Aktywne gospodarczo i przyjazne mieszkańcom miasta”; kierunek ten odwołuje się do dokumentu „Krajowa Polityka Miejska 2023”.

Wśród działań zmierzających do poprawy warunków rozwojowych miast wymieniono realizację:

- niskoemisyjnych strategii miejskich i związanych z poprawą jakości powietrza;
- strategii zrównoważonej mobilności miejskiej – w powiązaniu z działaniami dotyczącymi kompleksowych programów rozbudowy infrastruktury systemów publicznego transportu zbiorowego.

Wśród działań zmierzających do pełniejszego wykorzystania potencjału największych polskich aglomeracji wymieniono:

- wprowadzenie preferencji i zachęt przyczyniających się do zmian dotychczasowych zachowań mobilnych obywateli na rzecz użytkowania transportu zbiorowego, jako podstawowego środka komunikacji w obszarach miejskich i ich strefach podmiejskich;
- tworzenie warunków do rozwoju elektromobilności m.in. poprzez ułatwienia w lokalizowaniu stacji do ładowania pojazdów elektrycznych, zakup elektrycznych autobusów oraz wspieranie miast w rozwoju niskoemisyjnego transportu zbiorowego;
- wprowadzanie uregulowań prawnych i organizacyjnych przyczyniających się do wzrostu użytkowania pojazdów elektrycznych;
- wspieranie miast w wymianie taboru transportu miejskiego na ekologiczny i niskoemisyjny (np. autobusy elektryczne we wszystkich miastach wojewódzkich).

Jednym z obszarów szczegółowo omówionych w przywołanym dokumencie, wpływającym na osiągnięcie celów Strategii, jest transport. Jako kierunek interwencji w tym obszarze dokument wymienia „Zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności” – nakierowane na podniesienie efektywności i atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego, stanowiące zachętę dla mieszkańców do zmiany środka transportu z indywidualnego na zbiorowy.

Wśród działań w ramach tego obszaru wymieniono:

- włączenie publicznego transportu zbiorowego w aglomeracjach w projekt „Wspólny Bilet”, czyli integrację biletową pasażerskiego transportu kolejowego z innymi środkami publicznego transportu zbiorowego;

- przygotowanie mechanizmów koordynacji zasad świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego na poziomie województwo – powiat – gmina;
- rozbudowę łańcuchów ekomobilności w miastach i ich obszarach funkcjonalnych oraz budowę systemów ładowania pojazdów niskoemisyjnych;
- działania na rzecz zmniejszenia udziału przejazdów indywidualnym transportem zmotoryzowanym i zachęcenia do korzystania z publicznego transportu zbiorowego;
- promocję ruchu rowerowego i pieszego;
- wsparcie dla systemów współdzielenia pojazdów, zwłaszcza na obszarach wiejskich;
- stopniową wymianę taboru wykorzystywanego do świadczenia usług publicznego transportu na ekologiczny, niskoemisyjny, przystosowany do potrzeb osób starszych i niepełnosprawnych.

Z kolei w ramach kierunku interwencji „Poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe” jako działanie wskazano m.in. przygotowanie nowego systemu finansowania usług publicznych w obszarze transportu, zarówno na obszarach funkcjonalnych miast i aglomeracji, jak również na obszarach wiejskich – poprzez zapewnienie odpowiedniego poziomu finansowania usług.

Projekt „Krajowej Polityki Miejskiej 2030”⁶ jest dokumentem ukierunkowanym na rozwój miast i ich obszarów funkcjonalnych, adresowanym przede wszystkim do jednostek samorządu terytorialnego. Istotną rolą dokumentu jest koordynacja i integracja polityk sektorowych. Uwzględnia się w nim jednocześnie zrównoważony rozwój obszarów miejskich dzięki funduszom europejskim nowej perspektywy 2021-2027, z wykorzystaniem instrumentów terytorialnych.

Istotą prowadzenia krajowej polityki miejskiej jest stawianie czoła wyzwaniom rozwojowym oraz budowanie warunków do wzmacniania zdolności miast i miejskich obszarów funkcjonalnych do zrównoważonego rozwoju i polepszania jakości życia mieszkańców.

Dokument wyznacza sześć celów, wpisujących się w wizję długofalowego rozwoju miast:

- miasto kompaktowe – rozwijające się w sposób zrównoważony z racjonalnym wykorzystaniem przestrzeni i zasobów;
- miasto zielone – przeciwdziałające skutkom kryzysu klimatycznego, z odbudowanym i ekosystemami i zwiększeniem terenów zielonych;
- miasto produktywne – o zdywersyfikowanej gospodarce;

⁶www.gov.pl/web/fundusze-regiony/konsultacje-spoeczne-projektu-krajowej-polityki-miejskiej-2030, dostęp: 1 sierpnia 2022 r.

- miasto inteligentne – wykorzystujące proces transformacji cyfrowej dla wzmocnienia relacji z mieszkańcami i przedsiębiorcami;
- miasto dostępne – z równymi szansami i dostępie wszystkich mieszkańców;
- miasto sprawne – skutecznie zarządzane i współpracujące z uczestnikami procesów rozwoju.

Dokument określa jedenaście wyzwań dla miast, a w tym:

- IV – poprawa jakości środowiska przyrodniczego w miastach;
- VI – zapewnienie zrównoważonego i zintegrowanego systemu transportu w miejskich obszarach funkcjonalnych;
- VII – poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

W ramach wyzwania IV jednym z proponowanych kierunków rozwiązań jest „Niwelowanie głównych źródeł niskiej emisji w transporcie (ograniczenie ruchu samochodowego)”. Wśród działań w projekcie Krajowej Polityki wymienia się, poza stworzeniem z transportu publicznego atrakcyjnej alternatywy wobec indywidualnej motoryzacji oraz poprawą warunków ruchu pieszego i rowerowego, ograniczanie ruchu samochodowego w kluczowych obszarach miast. Rozwiązanie to wprowadzane będzie poprzez tworzenie stref ruchu uspokojonego, ograniczenie możliwości rejestracji pojazdów bez wyznaczonych miejsc parkingowych, wzrost udziału pojazdów elektrycznych w ruchu miejskim, ustanawianie stref czystego transportu.

W ramach wyzwania VI proponowanymi kierunkami rozwiązań są:

1. Działania w zakresie zniesienia istniejących barier prawnych utrudniających integrację systemu transportu publicznego.
2. Wprowadzenie do porządku prawnego elementów wynikających z rozwoju technologicznego i organizacyjnego.
3. Działania w warstwie informacyjnej publicznego transportu zbiorowego.
4. Działania organizacyjne na rzecz wspierania najlepszej praktyki.
5. Działania na rzecz promowania wzrostu ruchu pieszego i rowerowego.
6. Działania na rzecz ograniczania uciążliwości środowiskowej transportu samochodowego w zakresie elektromobilności.
7. Działania na rzecz ograniczania ruchu samochodowego w miastach.

W ramach pierwszego z kierunków dokument proponuje m.in. rozszerzenie możliwości tworzenia związków jednostek samorządu terytorialnego o województwa, rozszerzenie współpracy miast z jednostkami obszaru funkcjonalnego, wprowadzenia tramwaju regionalnego, wieloletnie dofinansowania w ramach Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych.

W ramach drugiego z kierunków proponuje się wprowadzenie tramwaju dwusystemowego, autobusów na żądanie, elastycznych tras, integrację SUMP z planami transportowymi.

Jako działania w warstwie informacyjnej proponuje się natomiast udostępnienie informacji w czasie rzeczywistym, wprowadzenie obowiązku montażu urządzeń zliczających pasażerów, tworzenie map przemieszczeń mieszkańców. Z kolei działania wspierania najlepszych praktyk to m.in. promowanie SUMP oraz stworzenie katalogu wzorcowych rozwiązań w zakresie mikromobilności.

W zakresie ograniczania uciążliwości środowiskowej transportu samochodowego dokument proponuje kontynuowanie wymiany floty transportu publicznego na nisko- i zeroemisyjne, ustanawianie stref czystego transportu, finansowania inwestycji tramwajowych oraz dotowania zakupu rowerów cargo i elektrycznych ze środków NFOŚiGW.

W ramach ostatniego z kierunków działań proponowane jest uelastycznienie funkcjonowania stref parkowania, tworzenie stref uspokojonego ruchu w gminach, wyprowadzanie ruchu tranzytowego z miast, umożliwienie realizacji inwestycji transportowych przez miasta poza ich granicami, np. budowy parkingów P&R, umożliwienie finansowania car-sharingu albo transportu publicznego przez zewnętrznych inwestorów, zrównoważoną logistyką transportu towarów.

W ramach wyzwania VII projektu Krajowej Polityki przewiduje poza działaniami edukacyjnymi także wsparcie inwestycyjne dla realizacji uzupełnień sieci drogowej o infrastrukturę pieszą i rowerową ze wskazaniem priorytetowych obszarów działań.

Załącznikiem do projektu Krajowej Polityki jest wykaz projektów strategicznych. Wśród proponowanych projektów strategicznych wymieniono projekty:

- Obszary Modelowe – z przykładowym:
 - tworzeniem nowych form organizacji, np. autobusy na żądanie, wirtualne przystanki;
 - tworzeniem sieci rozwiązań implementacji nowych technologii, np. autobusy i inne pojazdy na wodór, ze wspólnym zapleczem i zasilaniem;
- Zielona transformacja miast i ich obszarów funkcjonalnych – obejmująca zmianę zachowań transportowych poprzez priorytetyzację aktywnej mobilności.

„Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030. Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony”⁷⁷ wymienia siedem wyzwań rozwojowych kraju, w tym adaptację do zmian klimatu oraz rozwój infrastruktury podnoszącej konkurencyjność, atrakcyjność inwestycyjną i warunki życia w regionach. Jako problemy wymieniono m.in. spadek liczby pasażerów komunikacji miejskiej oraz brak zintegrowanej przestrzennie i funkcjonalnie oferty transportu zbiorowego.

⁷⁷ „Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030. Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony”, przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 7.01.2021 r., www.gov.pl/web/fundusze-regiony/krajowa-strategia-rozwoju-regionalnego, dostęp: 1 sierpnia 2022 r.

Strategia określa cel główny i cele szczegółowe polityki regionalnej. Dokument wskazuje podstawowe zasady polityki regionalnej, wymieniając: subsydiarność, zintegrowane podejście terytorialne, partnerstwo i współpracę, koncentrację terytorialną i tematyczną, podejmowanie decyzji w oparciu o dowody i warunkowość zrównoważonego inwestowania.

Celem głównym polityki regionalnej jest „efektywne wykorzystanie endogenicznych potencjałów terytoriów i ich specjalizacji dla osiągnięcia zrównoważonego rozwoju kraju”. Strategia definiuje trzy cele szczegółowe, a w ramach nich kierunki działań. Cel szczegółowy nr 1 – „Zwiększenie spójności rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym” nakierowany jest na takie obszary strategicznej interwencji jak: rejony zagrożone trwałą marginalizacją, miasta średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze, Śląsk oraz wschodnią Polskę.

W ramach tego celu określono kierunek działań nr 1.5 – „Rozwój infrastruktury wspierającej dostarczanie usług publicznych i podnoszącej atrakcyjność inwestycyjną obszarów”, dotyczący także infrastruktury transportowej. Działania mają objąć lepsze skomunikowanie obszarów miejsko-wiejskich i wiejskich z miastami, inwestycje zwiększające dostępność do usług publicznych wewnątrz jednostek administracyjnych (infrastruktura transportowa oraz rozwój usług i środków transportu zbiorowego na obszarach wiejskich) oraz zwiększenie wykorzystania potencjału kolejowego.

Jako działania w ramach przywołanego celu wymieniono m.in.:

- realizację niskoemisyjnych strategii miejskich związanych z poprawą jakości powietrza oraz adaptacją do zmian klimatu obszarów miejskich, w powiązaniu z działaniami dotyczącymi wykorzystania OZE i ochroną środowiska naturalnego;
- stopniową wymianę taboru wykorzystywanego do świadczenia usług transportu zbiorowego na ekologiczny, niskoemisyjny i przystosowany dla osób starszych i z niepełnosprawnościami;
- opracowywanie i wdrażanie przez miasta planów zrównoważonej mobilności miejskiej, w szczególności promowanie ruchu pieszego i rowerowego;
- rozwijanie i integrowanie systemów transportu zbiorowego usprawniającego jakość połączeń w miastach, między nimi a ich wiejskim otoczeniem i ważnymi sąsiadującymi ośrodkami.

Cel szczegółowy nr 3 – „Podniesienie jakości zarządzania i wdrażania polityk ukierunkowanych terytorialnie” ukierunkowany jest na współpracę samorządów wojewódzkich z samorządami dużych miast i wykorzystanie ich doświadczenia do współpracy i powiązań z innymi jednostkami samorządu terytorialnego. Jako pożądany obszar takiego współdziałania dokument wymienia m.in. kompleksowe projekty w zakresie niskoemisyjnego publicznego trans-

portu zbiorowego (multimodalnego). Jednym z kierunków interwencji jest „Wzmacnianie współpracy i zintegrowanego podejścia do rozwoju na poziomie lokalnym, regionalnym i ponadregionalnym”, w ramach którego wiodącą rolę przyznaje się samorządowi województwa, a jako narzędzia polityki proponuje się porozumienia terytorialne i strategie rozwoju ponadlokalnego.

„Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030”⁸ określa działania równoważenia mobilności miejskiej realizowane poprzez przedsięwzięcia z zakresu polityki przestrzennej. Koncepcja definiuje trzy cele odnoszące się do działalności transportowej:

- 1) podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną, przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności;
- 2) poprawę spójności wewnętrznej kraju i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów;
- 3) poprawę dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych – poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej.

Jako kierunek działań w ramach ostatniego z celów, w Koncepcji wymienia się „zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu”, a w ramach tego kierunku – następujące działania:

- zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu, w tym środowiskowych;
- poprawę dostępności wewnątrz obszarów funkcjonalnych z preferencją dla rozwoju transportu publicznego, w tym rozwój transportu szynowego i szybkiego autobusu;
- utworzenie zintegrowanego multimodalnego systemu transportowego, w tym na obszarach aglomeracyjnych dla pasażerskiego publicznego transportu zbiorowego.

W „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku”⁹ określa się jako misję nakreślenia kierunków rozwoju transportu – aby etapowo do 2030 r. możliwe było zwiększenie dostępności transportowej, zapewnienie zrównoważonego rozwoju poszczególnych gałęzi transportu oraz poprawa warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów.

Celem głównym Strategii jest „Zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, przez tworzenie

⁸Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030 r. przyjęta Uchwałą Rady Ministrów w dniu 13 grudnia 2011 r. (M.P. z 2012 r. poz. 252).

⁹Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku przyjęta Uchwałą Rady Ministrów w dniu 24 września 2019 r. (M.P. z 2019 r. poz. 1054).

spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym”.

Dokument wymienia następujące kierunki interwencji:

1. Budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce.
2. Poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym.
3. Zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności.
4. Poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów.
5. Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko.
6. Poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.

Działania podejmowane w ramach kierunku nr 1 w obszarze transportu drogowego koncentrować się będą na rozbudowie sieci dróg i autostrad, budowie obwodnic, dostosowaniu dróg do zwiększonego nacisku i rozwoju infrastruktury, w tym systemu ładowania pojazdów o napędzie alternatywnym oraz na innowacyjnych systemach zarządzania ruchem. W ramach działań przewiduje się dostosowanie dróg na obszarze miast i ich obszarów funkcjonalnych do wymogów ruchu niezmotoryzowanego.

W ramach kierunku nr 2 w obszarze pasażerskiego transportu kolejowego przewiduje się realizację projektu „Wspólny Bilet”, którego celem będzie umożliwienie pasażerom zakupu biletu na cały przejazd niezależnie do przewoźnika, docelowo zintegrowanego także z podsystemami regionalnymi i lokalnymi.

W kwestii rozwoju transportu publicznego w całym kraju dokument przewiduje:

- integrację drogowych przewozów pasażerskich z innymi rodzajami transportu;
- zapewnienie dostępności komunikacyjnej obszarów pozamiejskich, z uwzględnieniem podziału zadań pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego;
- stworzenie systemu finansowania oraz warunków organizacyjnych dla rozwoju transportu na obszarach podmiejskich, w tym wiejskich;
- integrację przewozów szkolnych z przewozami realizowanymi w ramach usług publicznych.

W Strategii przewiduje się określenie obowiązkowego zakresu zadań publicznych dotyczących transportu oraz adekwatnego do nich udziału w podziale dochodów publicznych, przy udzielaniu wsparcia finansowego dla wybranych kierunków rozwoju transportu pozamiejskiego. Zadanie to zostanie zrealizowane poprzez określenie obowiązkowych minimalnych standardów publicznych usług przewozowych, z uwzględnieniem integracji systemów lokalnych, regionalnych i krajowych.

Jako priorytet usprawnienia zarządzania transportem miejskim określono redukcję kongestii w miastach i ich obszarach funkcjonalnych, m.in. poprzez zwiększenie udziału transportu publicznego w przewozach pasażerskich oraz promowanie łańcuchów ekomobilności – ruchu rowerowego i pieszego, a także promowanie wykorzystania transportu szynowego.

Priorytet ten będzie realizowany w szczególności poprzez:

- integrację systemów transportu miejskiego poszczególnych gałęzi;
- zwiększenie dostępności do transportu publicznego, w tym dla osób z niepełnosprawnością i o ograniczonej możliwości poruszania się;
- tworzenie w centrach miast stref uspokojonego ruchu, z ograniczoną dostępnością dla samochodów osobowych i ciężarowych;
- zwiększenie roli transportu szynowego w obsłudze transportowej regionalnej i w obrębie obszarów aglomeracyjnych i miejskich;
- stopniową wymianę taboru transportu publicznego na ekologiczny, niskoemisyjny, przystosowany do potrzeb osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się;
- upowszechnienie nowych form mobilności – poprzez: wydzielenie obszarów zamieszkania oraz stref z ograniczonym ruchem, promocję wspólnego podróżowania, proekologiczną politykę parkingową, promowanie ruchu rowerowego i pieszego oraz promowanie rozwiązań ograniczających popyt na transport;
- włączenie publicznego transportu zbiorowego w aglomeracjach w projekt „Wspólny Bilet”.

Strategia przewiduje wdrażanie nowoczesnych rozwiązań technologicznych w transporcie, takich jak np. rozwój elektronicznego systemu poboru opłat, mobility as a service, czy też pojazdy autonomiczne.

W ramach kierunku nr 3 Strategia przewiduje m.in.:

- stworzenie warunków do rozwoju transportu publicznego na terenie całego kraju, w tym poprzez system jego finansowania;
- koordynację zasad świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego na poziomie: województwo – powiat – gmina;
- działania na rzecz zmniejszenia udziału przejazdów zmotoryzowanym transportem indywidualnym;
- rozwijanie koncepcji „Wspólny Bilet”;
- rozbudowę łańcuchów ekomobilności w miastach i ich obszarach funkcjonalnych;
- promocję i rozwój ruchu rowerowego i pieszego.

W ramach kierunku nr 5 uwzględniono działania wymienione w poprzednich kierunkach.

W dokumencie wskazano, że wsparcie udzielane będzie m.in. dla:

- rozwiązań w zakresie promocji użytkowania niskoemisyjnych środków transportu, w tym elektromobilności;
- wdrażania innowacyjnych systemów zarządzania ruchem;
- modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej, transportu zbiorowego;
- systemów współdzielenia pojazdów;

przy jednoczesnym ograniczaniu używania indywidualnych pojazdów z napędem spalinowym.

W dokumencie w zakresie działań organizacyjno-systemowych w szczególności przewidyje się:

- promowanie elektryfikacji transportu drogowego;
- promowanie niskoemisyjnych i efektywnych energetycznie środków transportu, zasilanych alternatywnymi źródłami energii;
- promowanie wykorzystania samochodów elektrycznych oraz przygotowanie do sukcesywnego wdrażania pojazdów autonomicznych;
- upowszechnienie nowych form mobilności poprzez informację dla pasażerów, integrację taryfową, wydzielenie stref zamieszkania i politykę przestrzenną oraz rozwijanie systemów współdzielenia i działania edukacyjne;
- tworzenie stref ograniczonej emisji transportu;
- stwarzanie zachęt dla samorządów w celu wymiany taboru na autobusy z napędem alternatywnym, w tym elektrycznym lub hybrydowym.

Działaniem wymienionym w ramach tego kierunku jest także zmniejszenie kongestii transportu, które ma być realizowane poprzez:

- zwiększanie udziału transportu zbiorowego w przewozie osób;
- wydzielenie korytarzy transportowych zarezerwowanych dla transportu zbiorowego;
- zintegrowanie transportu publicznego w miastach oraz obszarach aglomeracji miejskich wraz z budową systemów parkowania P&R i B&R;
- optymalizację i integrację przewozów miejskich i aglomeracyjnych oraz regionalnych systemów transportu osób;
- promocję ruchu pieszego i rowerowego oraz rozbudowę łańcuchów ekomobilności.

„Plan Rozwoju Elektromobilności w Polsce. Energia dla przyszłości”¹⁰ jako cele wskazuje:

¹⁰Plan Rozwoju Elektromobilności w Polsce. Energia dla przyszłości przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 16 marca 2017 r., www.gov.pl/web/elektromobilnosc, dostęp: 1 sierpnia 2022 r.

- stworzenie warunków dla rozwoju elektromobilności Polaków;
- rozwój przemysłu elektromobilności;
- stabilizację sieci elektroenergetycznej.

Realizacja planu przebiegać ma w trzech etapach. W pierwszym etapie zaplanowano stworzenie warunków dla rozwoju elektromobilności po stronie regulacyjnej oraz ukierunkowanie finansowania publicznego. W etapie drugim (lata 2019-2020) założono budowę infrastruktury zasilania w wybranych miastach, intensyfikację zachęt i komercjalizację wyników badań oraz wdrażanie nowych modeli biznesowych. W ostatnim etapie (do 2025 r.) planowane jest stopniowe wycofywanie instrumentów wsparcia.

Projekt „Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności”¹¹ jest wstępną wersją dokumentu programowego stanowiącego podstawę do ubiegania się o wsparcie z europejskiego Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększenia Odporności (Recovery and Resilience Facility). Horyzont realizacji przywołanego dokumentu to sierpień 2026 r. Opisywany projekt oparty jest na rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/241 z dnia 12 lutego 2021 r. – ustanawiającym Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (Dz. U. UE. L. 57 z dnia 18.02.2021 r.).

Plan służyć będzie promowaniu spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej – poprzez:

- zwiększenie odporności;
- gotowość na wypadek sytuacji kryzysowych;
- zdolność dostosowawczą i potencjał wzrostu gospodarczego;
- łagodzenie społecznych i gospodarczych skutków kryzysu;
- wspieranie zielonej transformacji oraz przyczynianie się do realizacji unijnych celów w zakresie klimatu;
- transformację cyfrową.

Proponowane działania wymienione w tym dokumencie są zgodne z zapisami „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”.

Adresatami proponowanych działań są samorządy terytorialne, które otrzymają wsparcie m.in. w zakresie inwestycji w rozbudowę infrastruktury i w środki transportu – zapewniających czyste środowisko, w tym w zeroemisyjny tabor autobusowy.

Jednym z celów szczegółowych planu jest zielona transformacja gospodarki oraz rozwój zielonej, inteligentnej mobilności. Oczekiwanyimi rezultatami są m.in.:

- zmniejszenie narażenia na zanieczyszczenie powietrza przez cząstki stałe (PM_{2,5} i PM₁₀);

11 www.gov.pl/web/planodbudowy/czym-jest-kpo2, dostęp: 1 sierpnia 2022 r.

- wzmocnienie udziału zbiorowego publicznego transportu zbiorowego w transporcie pasażerskim ogółem.

Realizacja planu skoncentrowana będzie wokół pięciu komponentów:

- A – Odporność i konkurencyjność gospodarki;
- B – Zielona energia i zmniejszenie energochłonności;
- C – Transformacja cyfrowa;
- D – Efektywność, dostępność i jakość systemu ochrony zdrowia;
- E – Zielona, inteligentna mobilność.

W ramach każdego z komponentów określono cel, cele szczegółowe reformy i inwestycje.

Cel komponentu B to „Ograniczenie negatywnego oddziaływania gospodarki na środowisko przy jednoczesnym zapewnieniu konkurencyjności i bezpieczeństwa energetycznego oraz ekologicznego kraju”.

W ramach tego celu określono cel szczegółowy B2 – „Zwiększenie wykorzystania odnawialnych energii”, a w nim reformę B2.1 – „Poprawę warunków dla rozwoju technologii wodorowych oraz gazów zdekarbonizowanych” i inwestycję B2.1.1 – „Inwestycje w technologie wodorowe, wytwarzanie, magazynowanie i transport wodoru”. W ramach tej inwestycji wspierane będą prace nad opracowaniem technologii w takich obszarach jak np. odnawialny wodór, ogniwa paliwowe i inne paliwa alternatywne oraz magazynowanie energii.

Cel komponentu E to „Rozwój zrównoważonego, bezpiecznego i odpornego systemu transportowego zapewniającego odpowiednią obsługę potrzeb gospodarki i społeczeństwa”.

W ramach tego celu określono cele szczegółowe:

- E1 – „Zwiększenie udziału zero i niskoemisyjnego transportu oraz przeciwdziałanie i zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko”, a w nim reformę E1.1 – „Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska”;
- E2 – „Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań”, a w nim reformy: E2.1 – „Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego” oraz E2.2 – „Zwiększenie bezpieczeństwa transportu”.

W ramach reformy E1.1 określono dwie inwestycje: E1.1.1 – „Wsparcie dla gospodarki niskoemisyjnej” oraz E1.1.2 – „Zero i niskoemisyjny transport zbiorowy (autobusy)”.

Dokument zakłada w ramach reformy nowelizację ustawy o elektromobilności – podwyższającą wymagane poziomy pojazdów ekologicznych w zamówieniach publicznych. Dokument zakłada, że w pierwszym okresie odniesienia, co najmniej 32% zamawianych autobusów musi być napędzanych paliwami alternatywnymi, w tym połowa powinna być pojazdami zeroemisyjnymi, natomiast w drugim okresie udział ten wzrośnie do 46%. Jednocześnie prze-

widuje się wprowadzenie ustawowego obowiązku wymiany autobusów na elektryczne i wodorowe w miastach pow. 100 tys. mieszkańców (od 2025 r. każdy przetarg w takich miastach powinien dotyczyć autobusów elektrycznych lub wodorowych).

W planie zakłada się także nowelizację ustawy o ptz, prowadzącą do wzmocnienia roli planów transportowych – poprzez wyznaczenie podmiotu odpowiedzialnego za jego opracowanie dla obszaru całego województwa. Dokument przewiduje również utrzymanie wsparcia z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Plan przewiduje, że wsparcie będzie udzielane także dla opracowywania Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

W ramach pierwszej z inwestycji przewiduje się zwiększenie potencjału przedsiębiorstw do produkcji rozwiązań zero- i niskoemisyjnych. W ramach drugiej inwestycji przewiduje się zwiększenie liczby i udziału taboru autobusowego zasilanego paliwami alternatywnymi oraz rozwój infrastruktury ładowania i tankowania paliw alternatywnych.

Reforma E2.2 dotyczy rozwoju infrastruktury kolejowej, odnowy taboru kolejowego oraz poprawy efektywności transportu multimodalnego. W ramach tej reformy przewiduje się m.in. zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu, eliminację ruchu tranzytowego z obszarów o zwartej zabudowie mieszkaniowej (obwodnice na drogach krajowych) oraz unowocześnienie systemu transportowego i wdrożenie cyfrowych rozwiązań poprawiających efektywność wykorzystania infrastruktury transportowej.

2.2. Strategie rozwoju systemu transportowego w województwie śląskim i w mieście Częstochowa

Problematyka publicznego transportu zbiorowego zawarta została w różnych dokumentach strategicznych Miasta Częstochowa i szerzej – województwa śląskiego oraz subregionu północnego, do którego należy Miasto Częstochowa.

„Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2030”¹² jako jedno z wyzwań w obszarze przestrzeni i infrastruktury, w zakresie spójności i dostępności transportowej regionu, wymienia przeciwdziałanie procesom ograniczania znaczenia transportu publicznego, w tym poprzez tworzenie centrów przesiadkowych. Jako szanse dla województwa Strategia wymienia ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko m.in. poprzez wspieranie rozwiązań ograniczających emisję zanieczyszczeń i hałasu oraz integrację systemów transportowych.

12 Strategia przyjęta uchwałą nr VI/24/I/2020 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 19 października 2020 r.

W Strategii przedstawiono dla poszczególnych powiatów syntetyczny miernik zróżnicowania terytorialnego rozwoju regionu, miasto Częstochowa zajmuje pozycję – ogólną średnią, natomiast wysoką w zakresie nowoczesności gospodarki.

Miasto Częstochowa uznane zostało w dokumencie jako jeden z czterech w województwie ważnych ośrodków wzrostu, stanowiących Obszary Strategicznej Interwencji. Jako ośrodek uzupełniający Częstochowę wskazano ponadto w dokumencie miasto i gminę Kłobuck. Miasto Częstochowę wymieniono także jako gminę z problemami środowiskowymi w zakresie jakości powietrza oraz jako gminę w sposób umiarkowany tracącą funkcje społeczno-gospodarcze.

Strategię przygotowano dla dwóch scenariuszy rozwoju województwa – pozytywnego i negatywnego. Jako wizję rozwoju zdefiniowano – „Województwo śląskie będzie nowoczesnym regionem europejskim o konkurencyjnej gospodarce, będącej efektem odpowiedzialnej transformacji, zapewniającym możliwości rozwoju swoim mieszkańcom i oferującym wysoką jakość życia w czystym środowisku”. Dokument wyznacza cztery cele strategiczne rozwoju:

- A – Województwo śląskie regionem odpowiedzialnej transformacji gospodarczej;
- B – Województwo śląskie regionem przyjaznym dla mieszkańca;
- C – Województwo śląskie regionem sprawnie zarządzanym;
- D – Województwo śląskie regionem wysokiej jakości środowiska i przestrzeni.

W każdym z celów strategicznych wyznaczono po trzy cele operacyjne. W ramach celu strategicznego C wskazano jako jeden z celów operacyjnych cel „C.3. Atrakcyjne warunki zamieszkania, kompleksowa rewitalizacja, zapobieganie i dostosowanie do zmian klimatu”. W ramach tego celu operacyjnego jako kierunki działań wymieniono w szczególności:

- Wsparcie wdrażania koncepcji „smart cities”;
- Wsparcie rozwoju zintegrowanego, zrównoważonego i niskoemisyjnego transportu w miastach i ich obszarach funkcjonalnych oraz obszarach wiejskich, w szczególności transportu zbiorowego;
- Poprawa dostępności transportu zbiorowego na obszarach peryferyjnych i transgranicznych.

Dla sprawnej realizacji Strategii przedstawiono grupę przedsięwzięć stanowiących zbiór typów projektów, zadań i aktywności. Grupy te dotyczą obszarów: reindustrializacji terenów przemysłowych i poprzemysłowych, innowacyjności w gospodarce, rozwoju turystyki, świadczeń zdrowotnych, wsparcia kultury, aktywności zawodowej, edukacji, zaangażowania społecznego, modernizacji Parku Śląskiego, świadomości ekologicznej, bezpieczeństwa oraz niskoemisyjności i mobilności.

Grupa przedsięwzięć „Niskoemisyjne śląskie” obejmuje kompleksową termomodernizację i budownictwo energooszczędne, rozwój OZE, podłączanie indywidualnych gospodarstw domowych do zbiorowego systemu zaopatrywania w energię, gaz i ciepło, a także – rozwój transportu przyjaznego środowisku, w szczególności zbiorowego. Oczekiwanym efektem realizacji tych przedsięwzięć jest podniesienie jakości życia mieszkańców poprzez poprawę jakości środowiska, w tym przede wszystkim powietrza.

Grupa przedsięwzięć „Mobilne Śląskie” obejmuje zakres:

1. Rozwój i integrację transportu wewnątrz obszaru metropolitalnego oraz wewnątrz obszarów funkcjonalnych;
2. Wdrożenie spójnego i efektywnego systemu transportu zbiorowego w układzie regionalnym i subregionalnym (zapewnienie spójności z Metropolią i układami subregionalnymi oraz spójności Aglomeracji i bezpośredniego otoczenia Aglomeracji);
3. Rozbudowa oraz poprawa dostępności MPL „Katowice” w Pyrzowicach i sieci lotnisk biznesowych;
4. Wsparcie tworzenia i rozwój regionalnych centrów przeładunkowych;
5. Włączenie transportu rowerowego do sieci transportowej w tym tworzenie bezpiecznych połączeń pomiędzy miejscowościami regionu;
6. Prace nad szlakami transportu wodnego (Kanał Odra-Dunaj-Łaba, Kanał Śląski, Kanał Gliwicki);
7. Promowanie zrównoważonej mobilności wśród mieszkańców województwa.

Oczekiwanym efektem realizacji tych przedsięwzięć jest poprawa dostępności i spójności komunikacyjnej regionu.

Strategia określa ponadto kierunki działań dla poszczególnych rodzajów Obszarów Strategicznych Interwencji. Dla ośrodków wzrostu w ramach realizacji celu strategicznego C wymieniono m.in. działania:

- poprawę powiązań transportowych poprzez ich przywrócenie, rozbudowę, modernizację i zarządzanie infrastrukturą wzmacniającą dostępność i spójność regionu, w tym w zakresie dróg rowerowych, a także wsparcie działań na rzecz wzrostu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego;
- wsparcie rozwoju transportu intermodalnego i multimodalnego, w tym rozwój centrów logistycznych o znaczeniu międzynarodowym o wysokiej dostępności transportowej;
- wsparcie rozwoju zintegrowanego, zrównoważonego i niskoemisyjnego transportu w miastach i ich obszarach funkcjonalnych oraz obszarach wiejskich, w szczególności transportu zbiorowego.

Ostatnie z działań wymieniono także w ramach realizacji celu strategicznego C dla ośrodków tracących funkcje społeczno-gospodarcze. Dla tych ośrodków wymieniono ponadto jako jedno z działań – wspieranie rozwiązań ograniczających niską emisję. Te dwa zadania wymieniono także dla ośrodków z problemami środowiskowymi w zakresie jakości powietrza.

„Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego”¹³ określa wizję rozwoju transportu w województwie do 2030 r., pola strategiczne oraz cele i kierunki działań.

Wymienionymi w dokumencie polami strategicznymi są (uporządkowane alfabetycznie): bezpieczeństwo, innowacyjność, komplementarność, mobilność, otwartość i spójność. Cele podzielono w wymiarze terytorialnym na trzy grupy: odnoszące się do regionu, odnoszące się do aglomeracji, w tym częstochowskiej oraz horyzontalne dla całego obszaru województwa.

W grupie regionalnej cel nr 1 – „Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi” ujmuje wśród kierunków działań m.in.: adaptację budynków dworcowych i wprowadzenie minimalnych standardów obsługi terenów wiejskich. Natomiast cel nr 2 – „Komplementarność systemu transportowego” w kierunkach działań wymienia m.in.:

- tworzenie i rozwój węzłów (centrów) przesiadkowych;
- poprawę integracji i spójności przestrzennej różnych podsystemów transportowych;
- wprowadzenie systemu umożliwiającego korzystanie z wszystkich środków transportu publicznego za pomocą jednego biletu;
- wsparcie tworzenia lokalnych systemów organizacji transportu publicznego.

W grupie aglomeracji, do której zaliczono także aglomerację częstochowską, cel nr 3 – „Efektywna mobilność” wskazuje na istotne znaczenie dobrze zorganizowanego transportu zbiorowego, właściwej organizacji ruchu z uprzywilejowaniem transportu zbiorowego, dostosowaniem taboru do potrzeb osób o ograniczonej mobilności, sprawnego systemu organizacji oraz jednolitego systemu informacyjnego, a także tworzenia parkingów P&R. Wśród kierunków działań dla tego celu wymieniono:

- powstanie centrow zarządzania ruchem;
- tworzenie centrów przesiadkowych;
- ograniczenie ruchu samochodowego w centrach miast (strefy uspokojonego ruchu) i wypracowanie efektywnej polityki parkingowej;
- weryfikację i dopasowanie linii komunikacyjnych do popytu;
- dostosowanie infrastruktury i taboru do osób o ograniczonej mobilności;

13 Strategia przyjęta uchwałą nr IV/49/7/2014 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 7 kwietnia 2014 r.

- promocję i preferencje dla transportu publicznego i realizację polityki umożliwiającej wzrost jego konkurencyjności, w tym uprzywilejowanie transportu publicznego w ramach ciągów komunikacyjnych;
- rozwój bezpiecznego transportu rowerowego i jego integracja z innymi gałęziami transportu;
- spójny system oznakowania infrastruktury rowerowej;
- wypracowanie zasad finansowania transportu publicznego;
- remont i zakup taboru komunikacji publicznej z uwzględnieniem niskoemisyjności i energooszczędności pojazdów oraz komfortu podróży;
- koordynację działań organizatorów transportu, w tym rozwój zintegrowanych systemów taryfowych i informacyjnych oraz koordynacja rozkładów jazdy;
- rozwój uzupełniającej infrastruktury transportu.

W grupie celów horyzontalnych wymieniono cel nr 4 – „Wzrost bezpieczeństwa systemu transportowego”, w którym w ramach kierunków działań wskazano w szczególności rozwój monitoringu dworców i przystanków oraz promocję ekologicznych środków transportu, a także cel nr 5 – „Wysoka innowacyjność transportu”, w którym jednymi z kierunków działań są: wykorzystanie nowoczesnych technologii w tworzeniu systemu informacyjno-zarządczego oraz wdrażanie innowacyjnych technologii ITS.

W przywołanym dokumencie w ramach dużych przedsięwzięć wymieniono: budowę, przebudowę i remonty dróg; budowę, odbudowę, przebudowę i remonty linii kolejowych i infrastruktury tramwajowej; rozbudowę, przebudowę i remonty lotnisk i lądowisk; przebudowę i remont Kanału Gliwickiego oraz budowę spójnej sieci dróg i tras rowerowych. Przewidziano także rozwój sieci multimodalnych centrów logistycznych, stworzenie regionalnego centrum sterowania ruchem oraz budowę centrów przesiadkowych.

W 2018 r. Województwo Śląskie przystąpiło do prac nad aktualizacją strategii rozwoju transportu.

„Regionalna Polityka Rewitalizacji Województwa Śląskiego”¹⁴ dotyczy łącznie kilkudziesięciu gmin w województwie, w tym miasta Częstochowy (średni poziom problemów) oraz gminy Blachownia (wysoki poziom problemów rewitalizacyjnych). Dokument określa cel generalny, cele operacyjne oraz działania, nie donosi się jednak do problematyki mobilności i transportu publicznego. W jednym z działań wskazano natomiast na potrzebę ograniczenia uciążliwości generowanych przez niską emisję i hałas.

14 Regionalna Polityka przyjęta uchwałą nr 2717/190/VI/2020 Zarządu Województwa Śląskiego z dnia 25 listopada 2020 r.

„Polityka gospodarki niskoemisyjnej dla województwa śląskiego. Regionalna polityka energetyczna do roku 2030”¹⁵ określa cel generalny, cztery cele operacyjne oraz w ramach każdego z nich kierunki działań. Celem generalnym jest: „Zwiększenie bezpieczeństwa energetycznego województwa śląskiego i zapewnienie efektywności energetycznej, przy ograniczeniu negatywnego wpływu działalności człowieka na jakość powietrza, w tym w szczególności ograniczenia niskiej emisji”.

Cel operacyjny nr 1 dotyczy standardów energetycznych w budownictwie, cel nr 2 bezpieczeństwa energetycznego w województwie, zaś cel nr 4 zarządzaniem w obszarze jakości powietrza.

Związanym z mobilnością i transportem publicznym jest cel operacyjny nr 3 – „Ekologiczny system transportu zbiorowego i indywidualnego”. Polityka wskazuje, że kierunki rozwoju regionu powinny uwzględniać systemy zachęt do korzystania z transportu publicznego, oparte m.in. na dostosowaniu rozkładów jazdy do potrzeb mieszkańców, ujednoczeniu polityki biletowej, rozwoju transportu multimodalnego, rozwoju inteligentnych systemów zarządzania ruchem oraz rozwoju infrastruktury transportu publicznego, ze szczególnym uwzględnieniem wymiany taboru. Jako kierunki działań celu nr 3 wymieniono:

1. Promocję transportu przyjaznego środowisku.
2. Rozwój infrastruktury ułatwiającej użytkowanie pojazdów przyjaznych środowisku, w tym z napędem elektrycznym i wodorowym.
3. Modernizację infrastruktury oraz wymianę taboru transportu publicznego na niskoemisyjny i energooszczędny oraz podnoszący jakość przewozów.
4. Podniesienie atrakcyjności i promocja transportu publicznego.
5. Rozwój transportu multimodalnego, w tym budowę systemów Park&Ride.
6. Wdrażanie inteligentnych systemów transportowych (ITS).
7. Rozwój nowych technologii obniżających zużycie paliw i energii w transporcie.
8. Wsparcie zachowań społecznych w dziedzinie zrównoważonego transportu.
9. Rozwój i promocję infrastruktury rowerowej.
10. Zmniejszenie negatywnego wpływu systemu transportowego na jakość powietrza, w tym promocję działań ograniczających emisję wtórną.

„Strategia Regionalnych Inwestycji Terytorialnych Subregionu Północnego Województwa Śląskiego”¹⁶ obejmuje gminy, które przystąpiły do porozumienia jednostek samorządu terytorialnego dotyczącego realizacji RIT w subregionie. Uczestnikiem porozumienia jest Miasto Częstochowa, a ponadto powiaty Częstochowski, Kłobucki i Myszkowski oraz miasta Kłobuck

15 Polityka przyjęta uchwałą nr 2873/194/VI/2020 Zarządu Województwa Śląskiego z dnia 9 grudnia 2020 r.

16 Rpo.slaskie.pl/cztaj/subregion_polnocny, dostęp: 15 maja 2022 r.

i Myszków. Postanowienia dokumentu dotyczą zakresu interwencji RIT wskazanego w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Śląskiego na lata 2014-2020.

Strategia określa dwa cele podstawowe, cztery priorytety – po dwa dla każdego celu, a także po trzy działania w ramach każdego priorytetu. W wybranych działaniach określono ponadto cele szczegółowe.

W ramach celu podstawowego „2. Wzmocnienie zrównoważonego rozwoju Subregionu poprzez efektywne wykorzystanie zasobów” oraz priorytetu „D. Wzmocnienie regionotwórczych funkcji Częstochowy oraz jej powiązań z otaczającym obszarem funkcjonalnym” wyznaczono m.in. działania:

- D.2. Poprawa połączeń transportowych w subregionie;
- D.3. Realizacja niskoemisyjnych strategii poprzez promowanie transportu zbiorowego, a w nim cel szczegółowy D.3.1 – „Zwiększona atrakcyjność transportu publicznego dla pasażerów”.

Strategia określa, że jedną z dziedzin wsparcia w ramach priorytetu D powinno być wzmocnianie funkcji Częstochowy jako regionalnego centrum usług społecznych, gospodarczych, turystycznych i kulturalnych. Realizacja działania D.2 obejmuje budowę i przebudowę dróg wojewódzkich. Realizacja działania D.3 obejmuje:

- budowę i przebudowę liniowej i punktowej infrastruktury transportu zbiorowego (zintegrowane węzły przesiadkowe, drogi rowerowe, parkingi P&R i B&R, buspasy, wypożyczalnie rowerów);
- wdrażanie ITS;
- zakup taboru autobusowego na potrzeby transportu publicznego.

Przywołany dokument określa ponadto wiązki projektów cechujące się wzajemną komplementarnością w układzie priorytetów i celów, w tym „Transport publiczny”. Strategia jako wskaźniki rezultatu w ramach tej wiązki wymienia zakup 11 jednostek taborowych, budowę 3 zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz instalację systemu ITS.

W styczniu 2020 r. rozpoczął działalność Związek Gmin i Powiatów Subregionu Północnego Województwa Śląskiego z siedzibą w Częstochowie, obejmujący 34 gminy, w tym Częstochowę oraz trzy powiaty.

Zarząd Związku podjął 28 stycznia 2022 r. uchwałę nr 4/2022 w sprawie przystąpienia do opracowania Strategii Rozwoju Subregionu Północnego Województwa Śląskiego na lata 2021-2027. Związek przygotowuje także Plan Zrównoważonej Mobilności Subregionu Północnego Województwa Śląskiego.

„Strategia Rozwoju Miasta Częstochowa 2030+”¹⁷ określa jako wyzwanie m.in. rosnące natężenie ruchu samochodowego w mieście, a jako reakcję na to wyzwanie – poprawę komunikacji miejskiej w mieście.

Strategia wyznacza wizję rozwoju miasta oraz cztery kluczowe obszary rozwoju – przestrzeń, pracę, społeczeństwo oraz centrum. W ramach każdego z obszarów dokument określa cele strategiczne oraz kierunki działań. Zdefiniowana wizja wskazuje Częstochowę m.in. jako „miasto spójne społecznie, ekonomicznie i przestrzennie”, obsługiwane przez efektywny transport publiczny.

W ramach obszaru „przestrzeń” jednym z sześciu celów strategicznych jest cel „A.2 Rozwój zrównoważonego transportu miejskiego”. W ramach tego celu wyznaczonymi kierunkami działań są:

- A.2.1. Dokończenie rozbudowy i modernizacji podstawowego układu drogowego miasta, w tym połączenie centrum z węzłami autostradowymi i wylotami z miasta dróg krajowych;
- A.2.2. Modernizacja i remont dróg i ulic lokalnych, w sposób poprawiający bezpieczeństwo ruchu;
- A.2.3. Wprowadzanie stref „uspokojonego” i niskoemisyjnego ruchu w centrum miasta i w osiedlach mieszkaniowych;
- A.2.4. Wdrażanie inteligentnego systemu sterowania ruchem;
- A.2.5. Rozbudowa systemu ścieżek i dróg rowerowych;
- A.2.6. Rozwój i integracja pasażerskiego transportu zbiorowego obsługującego mieszkańców miasta i związanego z nim, otaczającego obszaru funkcjonalnego.

W ramach obszaru „centrum” jednym z sześciu celów strategicznych jest cel „D.5 Tworzenie zintegrowanego systemu komunikacji zbiorowej obsługującej mieszkańców subregionu”. W ramach tego celu wyznaczonymi kierunkami działań są:

- D.5.1. Utworzenie systemu stałego monitoringu codziennej migracji mieszkańców subregionu częstochowskiego do pracy i szkół;
- D.5.2. Integracja różnych form komunikacji pasażerskiej zbiorowej (komunikacja kolejowa, autobusowa miejska, autobusowa podmiejska, przewozy busami itp.), w tym wprowadzenie normy „jednego biletu” respektowanego przez różnych przewoźników oraz uzgodnienie z nimi tras i rozkładów jazdy;
- D.5.3. Utworzenie centrów przesiadkowych dogodnie łączących różne formy komunikacji pasażerskiej;

17 Strategia przyjęta uchwałą nr 435.XXXII.2016 Rady Miasta Częstochowy z dnia 1 grudnia 2016 r.

- D.5.4. Uzgodnienie podstawowego standardu pojazdów przeznaczonych do obsługi komunikacji pasażerskiej zbiorowej, w tym narzucenie niezbędnych ochronie środowiska norm niskoemisyjnych.

„Strategia rozwoju elektromobilności dla miasta Częstochowy na lata 2020-2040”¹⁸ określa cele strategiczne rozwoju elektromobilności oraz dla każdego z nich wyznacza cele szczegółowe. W dokumencie wymieniono cztery główne cele strategiczne, a w nich przedstawione poniżej cele szczegółowe:

- I. Efektywna komunikacja publiczna:
 - I.1. Wprowadzenie zeroemisyjnego taboru publicznego,
 - I.2. Rozwój i modernizacja infrastruktury transportu publicznego,
 - I.3. Zmniejszenie emisji generowanej przez komunikację publiczną;
- II. Elektromobilny samorząd:
 - II.1. Wprowadzenie ekologicznych samochodów służbowych do obsługi Urzędu i jednostek podległych,
 - II.2. Budowa niezbędnej infrastruktury dla obsługi pojazdów w Urzędzie,
 - II.3. Program budowy ogólnodostępnych ładowarek na terenie miasta;
- III. Elektromobilny mieszkaniec:
 - III.1 Działania informujące i promujące elektromobilność w mieście,
 - III.2. Budowa niezbędnej infrastruktury wspierającej mikromobilność i ekologiczne formy przemieszczanie się po mieście;
- IV. Nowoczesne miasto:
 - IV.1. Ograniczenie niskiej emisji,
 - IV.2. Usprawnienie ruchu drogowego i pasażerskiego,
 - IV.3. Budowa niezbędnej infrastruktury usprawniającej zarządzanie nowoczesnym miastem.

W ramach celu strategicznego I przewiduje się w Strategii wprowadzenie do komunikacji publicznej pojazdów zeroemisyjnych, budowę niezbędnej infrastruktury obsługującej autobusy zeroemisyjne oraz modernizację linii tramwajowych i wprowadzenie nowoczesnego taboru tramwajowego.

W ramach celu strategicznego IV przewiduje się m.in. uruchomienie i rozszerzanie zasięgu systemów dynamicznej informacji pasażerskiej, zarządzania transportem publicznym oraz ITS, integrację różnych środków transportu w ramach węzłów przesiadkowych i optymalizację tras dla komunikacji publicznej.

18 Strategia przyjęta uchwałą nr 485.XXXV.2020 Rady Miasta Częstochowy z dnia 19 listopada 2020 r.

W dokumencie przeprowadzono analizę wyboru rodzaju napędu w oparciu o opracowaną „Analizę kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej w Częstochowie autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu”. Przeanalizowano wariant taboru bateryjnego zasilanego energią elektryczną, taboru zasilanego gazem ziemnym oraz taboru elektrycznego zasilanego z wodorowych ogniw paliwowych.

W wariantcie z bateryjnym taborem elektrycznym jako linie przeznaczone do obsługi taborem zeroemisyjnym wskazano linie: 12, 15, 16, 24, 27, 32, 34, 38 i 80, a jako pętle, na których zlokalizowano by pantografowe stacje ładowania, wskazano pętle: Raków – Dworzec PKP, Kukuczki oraz Stradom – Dworzec PKP. Nocne ładowanie autobusów elektrycznych przewidziano na terenie zajezdni przy al. Niepodległości.

Strategia określa jako niezbędne wyznaczenie korytarzy komunikacyjnych: głównych – z priorytetami dla komunikacji publicznej oraz podstawowych – z usprawnieniami dla komunikacji miejskiej, a także wydzielenie pasów ruchu dla autobusów, ustanowienie pierwszeństwa dla autobusów wyjeżdżających z przystanków, a także sterowanie sygnalizacją świetlną przez nadjeżdżające autobusy. Strategia wskazuje ponadto na potrzebę dostosowania peronów przystanków do potrzeb osób z niepełnosprawnościami oraz wprowadzenie dynamicznego systemu informacji w dużych węzłach. Sieć przystankowa powinna zapewniać ich lokalizację w pobliżu celów podróży, przystanki powinny być pozbawione barier architektonicznych i wyposażone w miejsce do siedzenia ochronione przed warunkami atmosferycznymi, z czytelną informacją dla pasażerów

W dokumencie w zakresie wymagań wobec taboru autobusów wymieniono: niską podłogę z platformą oraz systemy informacji pasażerskiej wzrokowej i dźwiękowej, z zapowiedzią przyjazdu na przystanek.

„Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Częstochowy”¹⁹ opracowano wyznaczając odrębnie wizję i listę zadań do realizacji odrębnie dla: transportu zbiorowego, zarządzania mobilnością, ruchu rowerowego, ruchu pieszego, parkowania, ruchu samochodowego, transportu towarów, edukacji i promocji, oraz dla obszaru nazwanego „miasto w ruchu”.

Plan podkreśla znaczenie komunikacji miejskiej w realizacji podróży wewnątrzmijskich oraz podkreśla znaczenie węzłów przesiadkowych stacji kolejowych Częstochowa, Częstochowa Stradom i Częstochowa Raków. W Planie uznano za kwalifikujące się do przebudowy odcinki torów tramwajowych: od pętli przy ul. Fieldorfa-Nila do ronda Mickiewicza, węzeł wjaz-

19 Plan przyjęty uchwałą nr 510.XXXVI.2017 Rady Miasta Częstochowy z dnia 23 lutego 2017 r., zmiennej uchwałą nr 546.XL.2017 z dnia 24 kwietnia 2017 r.

dowy do MPK w Częstochowie sp. z o.o., od al. Wojska Polskiego do pętli przy al. Pokoju oraz od tej pętli do pętli Kucelin, z wyłączeniem wiaduktu kolejowego.

Jako listę zadań do realizacji w zakresie transportu zbiorowego w dokumencie wyznaczono:

- poprawę dostępności, funkcjonalności, stanu technicznego i estetycznego dworców kolejowych;
- utworzenie centrów przesiadkowych z infrastrukturą P+R, B+R;
- poprawę infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej;
- udostępnienie informacji o rzeczywistym czasie odjazdu pojazdów transportu zbiorowego oraz o warunkach ruchu w mieście;
- przebudowę istniejącego torowiska celem uzyskania lepszej jakości wykonywanych przewozów tramwajowych;
- budowę nowych odcinków linii tramwajowych ze szczególnym uwzględnieniem połączenia z osiedlem Częstochówka-Parkitka;
- zakup nowoczesnych, niskopodłogowych tramwajów celem wymiany wyeksploatowanego taboru;
- kontynuacja wymiany floty transportu zbiorowego na bardziej ekologiczną;
- nadanie priorytetu pojazdom transportu zbiorowego na ciągach o największym natężeniu ruchu;
- uwzględnienie w polityce parkingowej standardów wyznaczania miejsc w okolicy przystanków transportu zbiorowego;
- analiza połączeń transportem zbiorowym wszystkich punktów miasta oraz częstotliwości i regularności kursowania transportu zbiorowego;
- akcje promocyjne.

Jako cele realizacji zadań wskazano wzrost znaczenia transportu zbiorowego, wzrost znaczenia dworców kolejowych jako centrów przesiadkowych, wzajemne wspieranie transportu zbiorowego i ruchu pieszego i rowerowego, integrację rozkładów jazdy, poprawę stanu środowiska naturalnego i bezpieczeństwa podróży. Efektem ma być stworzenie nowoczesnego, komfortowego, niezawodnego systemu transportu zbiorowego, dostępnego dla wszystkich mieszkańców, atrakcyjnego i czytelnego dla turystów, z rzetelną informacją o rozkładach jazdy i ich zmianach i o taryfie.

W obszarze mobilności jako zadania do realizacji wskazano stworzenie centrum mobilności z wyznaczeniem koordynatora, opracowanie planów mobilności wraz z nadzorem nad ich realizacją oraz promocję podróżowania poza godzinami szczytu komunikacyjnego.

Celem ma być m.in.: racjonalizacja wykorzystania transportu zbiorowego i ograniczenie kosztów, wspieranie działań zmieniających zachowania transportowe na poziomie zakładu pracy, szkoły itp., zwiększenie udziału podróży alternatywnych w stosunku do samochodu osobowego oraz prestiżu miejsc objętych planami mobilności, zmniejszenie problemów komunikacyjnych.

„Program Rewitalizacji dla Miasta Częstochowy na lata 2017-2023”²⁰ obejmuje pięć wyznaczonych do rewitalizacji obszarów – Podjasnogórski, Śródmiejski, Stare Miasto, Ostatni Grosz oraz Raków.

Dokument określa wizję wyznaczonych obszarów po okresie rewitalizacji, cel generalny rewitalizacji, cele główne (horyzontalne), a w ramach nich cele operacyjne oraz odpowiadające im kierunki działań. W Programie określono także niezbędne przedsięwzięcia rewitalizacyjne oraz w ramach nich projekty do realizacji.

Do problematyki transportu publicznego oraz mobilności odnosi się w ramach celu głównego „Poprawa jakości życia” cel operacyjny nr 1.3 – „Stworzenie funkcjonalnego, nowoczesnego systemu komunikacji, w tym dostosowanie obiektów do nowoczesnych standardów, m.in. dla osób z niepełnosprawnością”. W ramach celu nr 1.3 wskazano poniższe kierunki działań:

- 1.3.1. – Rozwijanie funkcjonalnego systemu komunikacji i transportu publicznego, uwzględniającego – w miarę możliwości węzły intermodalne;
- 1.3.2. – Rozwijanie systemu komunikacji rowerowej i pieszej;
- 1.3.3. – Dostosowanie przestrzeni publicznych do potrzeb osób z niepełnosprawnością;
- 1.3.4. – Stworzenie dla każdego z Podobszarów Rewitalizacji systemu rozwiązywania problemu braku miejsc parkingowych.

Wśród wskazanych w dokumencie podstawowych przedsięwzięć rewitalizacyjnych wymieniono „Budowę węzłów przesiadkowych na terenie Subregionu Północnego”, w ramach którego przewidziano m.in. budowę na obszarze podlegającym rewitalizacji centrów przesiadkowych Dworzec Główny i Dworzec Raków, z parkingami P&R i B&R. Projekt obejmuje także budowę takiego centrum Dworzec Stradom, także budowę ścieżek rowerowych łączących centra oraz systemu informacji pasażerskiej.

Przygotowany w 2021 r. projekt „Planu gospodarki niskoemisyjnej dla Miasta Częstochowy na lata 2021-2040”²¹ wyznaczał sześć celów strategicznych, w tym cel nr CS.6 – „Roz-

20 Program przyjęty uchwałą nr 548.XL.2017 Rady Miasta Częstochowy z dnia 24 kwietnia 2017 r., zmieniony uchwałą nr 440.XXXII.2020 z dnia 27 sierpnia 2020 r. oraz uchwałą nr 472.XXXIV.2020 z dnia 29 października 2020 r.

21 Plan przyjęty uchwałą nr 779.LVI.2022 Rady Miasta Częstochowy z dnia 3 marca 2022 r., unieważnioną rozstrzygnięciem nadzorczym Wojewody Śląskiego nr NPII.4131.1.304.2022 z dnia 7 kwietnia 2022 r.

wój transportu niskoemisyjnego i elektromobilności”. W ramach celu nr CS.6 dokument wyznacza cztery cele szczegółowe:

- 6.1 – Efektywne energetycznie i ekonomicznie środki transportu w gestii gminy i jednostek publicznych, jako wynik wdrożenia elektromobilności, w tym przeprowadzenia modernizacji i wymiany na pojazdy niskoemisyjne;
- 6.2 – Rozwój nowoczesnych technologii w dziedzinie elektromobilności, w tym m.in. inteligentne zarządzanie ruchem, budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych na terenie miasta;
- 6.3 – Ograniczenie niskiej emisji z transportu indywidualnego poprzez stworzenie alternatywy komunikacyjnej w postaci ciągów pieszo-rowerowych, punktów przesiadkowych oraz rozszerzenie zasięgu środków mikromobilności (strefy wypożyczania hulajnóg elektrycznych, stacje rowerów miejskich);
- 6.4 – Ograniczenie niskiej emisji z transportu indywidualnego poprzez rozbudowę i modernizację infrastruktury komunikacyjnej – drogowej i tramwajowej.

Projekt Planu określał także grupy projektów wraz z zakresem działań w ramach każdej z nich. Grupa projektów VIII pn. „Transport niskoemisyjny oraz elektromobilność”, w której wymieniono projekt „Zeroemisyjny transport publiczny” oraz przewidziano realizację innych projektów związanych z rozwojem transportu niskoemisyjnego i elektromobilności. Grupa ta dotyczy zakresu działań związanych z:

- wymianą środków transportu, w gestii gminy, na pojazdy zero- i niskoemisyjne;
- rozbudową punktów ładowania pojazdów elektrycznych;
- wdrożeniem systemu inteligentnego zarządzania ruchem;
- budową tras rowerowych;
- rozwojem infrastruktury tramwajowej i komunikacyjnej;
- rozszerzaniem zasięgu środków mikromobilności (strefy wypożyczania hulajnóg elektrycznych, stacje rowerów miejskich).

Jako wyposażenie, którego dotyczy grupa projektów VIII wymieniono: autobusy i pojazdy służbowe: elektryczne, wodorowe, hybrydowe, a także stacje ładowania pojazdów elektrycznych, infrastrukturę komunikacyjną i tramwajową.

Dokument przewidywał w ramach racjonalizacji użytkowania energii w transporcie m.in. promocję transportu zbiorowego, a także zachęcanie do korzystania z energooszczędnych i niskoemisyjnych pojazdów oraz paliw. W projekcie Planu stwierdzono, że działania związane z modernizacją taboru autobusowego i tramwajowego, modernizacją infrastruktury oraz budową zintegrowanych węzłów przesiadkowych, przyczynią się do wzrostu zainteresowania mieszkańców transportem zbiorowym. Jako istotną wskazano także rozbudowę tras

rowerowych dla promowania ekologicznych sposobów przemieszczania się po mieście oraz działania promujące, przyczyniające się do zwiększenia świadomości mieszkańców w zakresie racjonalizacji użytkowania energii w transporcie.

„Założenia do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla miasta Częstochowy – aktualizacja 2021 r.”²² w Części II – „Analizy, prognozy, propozycje w przedziałach czasowych 2025, 2030 z horyzontem do roku 2040. Aktualizacja 2021” przewiduje w prognozach zmiany zapotrzebowania na paliwa do celów transportu poprzez:

- dynamiczny rozwój elektromobilności z wymianą autobusów z silnikami spalinowymi na elektryczne;
- rozwój transportu nie samochodowego z przechodzeniem na transport publiczny i rowery oraz przejścia piesze;
- wykorzystanie paliw alternatywnych.

Założenia definiują pięć celów strategicznych w obszarze gospodarki energetycznej oraz wyznaczają w ramach celów strategicznych zadania do wykonania. W ramach celu strategicznego nr 2 – „Kształtowanie i wdrażanie lokalnej gospodarki niskoemisyjnej pozwalającej na zrównoważony rozwój miasta, generujący korzyści gospodarcze, społeczne i środowiskowe” wymieniono zadanie nr CS2.Z4. – „Rozwój transportu niskoemisyjnego na terenie miasta”.

W dokumencie podkreślono kluczową rolę miasta jako propagatora i inwestora w obszarze rozwoju elektromobilności, a tworzenie warunków do jej rozwoju powinno stanowić priorytet we wszystkich procesach modernizacji rozwiązań transportowych na terenie miasta.

W dokumencie przywołano następujące cele określone w „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Częstochowy”²³:

- 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;

22 Założenia przyjęte uchwałą nr 778.LVI.2022 Rady Miasta Częstochowy z dnia 3 marca 2022 r.

23 Aktualizacja Planu przyjęta uchwałą nr 539.XXXVII.2021 Rady Miasta Częstochowy z dnia 28 stycznia 2021 r.

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

Przywołano także z obowiązującego w dacie przyjęcia Założeń planu transportowego główne kierunki rozwoju transportu publicznego jako:

- uruchomienie zintegrowanych węzłów wymiany pasażerskiej w rejonie dworców: Częstochowa Osobowa, Częstochowa Stradom i Częstochowa Raków;
- poprawa skomunikowania komunikacji miejskiej z komunikacją dalekobieżną;
- modernizacja dróg krajowych w celu usprawnienia komunikacji na terenie miasta;
- zastosowanie Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS), jako narzędzi umożliwiających efektywne zarządzanie infrastrukturą transportową oraz informacjami i usługami dla podróżnych;
- wymiana taboru autobusowego na niskopodłogowy (w 100%) oraz spełniający współczesne normy w zakresie emisji zanieczyszczeń i jednocześnie zgodny z przepisami prawa krajowego w zakresie Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych;
- poprawa skomunikowania dzielnic mieszkaniowych i peryferyjnych Częstochowy poprzez utworzenie nowych linii autobusowych, wykorzystujących tabor o mniejszej pojemności.

W Założeniach dla szacunków zapotrzebowania na energię elektryczną przyjęto eksploatację od 2028 r. 45 autobusów zeroemisyjnych.

Jako istotne działanie dla racjonalizacji użytkowania energii w transporcie dokument uznaje wdrażanie nowych wzorców korzystania z transportu, prowadzących poprzez działania promocyjne i edukacyjne do zmiany nawyków konsumentów, np. promocję transportu zbiorowego, zachęcanie do korzystania z energooszczędnych i niskoemisyjnych pojazdów oraz paliw). Według Założeń działania związane z modernizacją taboru autobusowego i tramwajowego, modernizacją infrastruktury, budową zintegrowanych węzłów przesiadkowych, przyczynią się do wzrostu zainteresowania mieszkańców transportem zbiorowym.

„Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej w Częstochowie autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu. Aktualizacja”²⁴ opracowana została dla trzech wariantów inwestycyjnych – z wykorzystaniem autobusów elektrycznych, zasilanych CNG oraz z wodorowymi ogniwami paliwowymi.

Wariant z ogniwami paliwowymi został wykluczony na podstawie analizy technicznej, z uwagi na brak (w czasie opracowania Analizy) dostępnych stacji tankowania wodoru oraz brak możliwości dostaw sprężonego wodoru.

²⁴ <https://bip.czestochowa.pl/artykul/71538/1165614/konsultacje-spoeczne-dotyczace-komunikacji-zeroemisyjnej>, dostęp: 1 sierpnia 2022 r.

W wariantcie z taboriem elektrycznym przyjęto wprowadzenie do eksploatacji od początku 2021 r. 15 autobusów elektrycznych, od 2025 r. – 30, a docelowo od 2028 r. – 45 autobusów zeroemisyjnych. W wariantcie tym jako linie przeznaczone do obsługi taboru zeroemisyjnym wskazano linie: 12, 15, 16, 24, 27, 32, 34, 38 i 80. Zaproponowano ponadto lokalizację stacji ładowania pojazdów:

- na terenie zajezdni – stacji ładowania nocnego;
- na pętlach autobusowych Raków – Dworzec PKP, Kukuczki oraz Stradom – Dworzec PKP – stacji szybkiego ładowania pantografowego.

Analiza wykazała korzyści z wprowadzenia do eksploatacji taboru zeroemisyjnego pod warunkami:

- możliwości zakupu pojazdów zeroemisyjnych z co najmniej 55% wsparciem finansowym środkami pomocowymi;
- zużycia energii przez autobus zeroemisyjny poniżej 1,20 kWh/km, przy stabilnych cenach energii elektrycznej;
- co najmniej 8-letniej żywotności baterii.

2.3.

Zagospodarowanie prze-

strzenne

Zagospodarowanie przestrzenne danego obszaru ma kluczowe znaczenie dla ewentualności występowania na nim potrzeb przewozowych w ramach transportu zbiorowego. Można przyjąć, że im obszar jest gęściej zaludniony i silniej zurbanizowany, tym takie zapotrzebowanie również będzie większe. Jest to jednak tylko ogólne założenie, ponieważ na potencjał przewozowy wpływa w praktyce dużo więcej czynników. Inną istotną determinantą występowania potrzeb przewozowych jest odległość między źródłem a celem podróży oraz obecność alternatywnych rozwiązań transportowych, pozwalających na przemieszczenie. Przykładowo, jeśli ktoś pracuje w odległości 600 metrów od swojego miejsca zamieszkania, można przyjąć, iż nawet w przypadku obszaru zurbanizowanego, potrzeba korzystania z środka transportu nie wystąpi wcale lub będzie to rower, a większość osób w podobnej sytuacji zdecyduje się na pokonanie tej odległości pieszo, gdyż zajmie ona około 10 minut, co należy uznać za akceptowalne.

Niezależnie od specyfiki różnego poziomu zurbanizowania obszarów, istnieje kilka prawidłowości we wzajemnym oddziaływaniu zagospodarowania przestrzennego i rozwoju transportu miejskiego:

- wysoka gęstość zamieszkania wpływa nieznacznie na zmniejszenie średniej długości podróży, jeśli nie wiąże się ze wzrostem kosztów podróży, podczas gdy wysoka gęstość miejsc zatrudnienia jest dodatnio skorelowana ze średnią długością podróży;
- udział transportu zbiorowego w realizacji podróży miejskich zależy od gęstości zaludnienia, zatrudnienia i wielkości obszaru zurbanizowanego;
- długość podróży można określić jako skorelowaną z wielkością miasta, przy czym istotnym jest, czy trasa przejazdu prowadzi przez obszary szczególnie narażone na kongestie ruchu;
- zagospodarowanie terenu w niewielkim stopniu wpływa na częstość podróży;
- obecność atrakcyjnych miejsc (zatrudnienia, nauki, wypoczynku i usług socjalnych) w lokalnym otoczeniu wpływają na ograniczenia podróży pieszych jego mieszkańców;
- nawet na obszarach gęsto zaludnionych, istnieje naturalne odejście od podróży pieszych i rowerowych, jeżeli trasa jest łatwa, bezpieczna i względnie niedługa do pokonania pieszo lub rowerem (można przyjąć, że przejście piesze jest zazwyczaj akceptowane na długości do 1,5 km w miastach, a pokonanie trasy rowerem – do około 10 km), przy czym występuje zauważalna sezonowość wahań popytu na przejazdy rowerowe;
- wśród osób o wysokim statusie materialnym oraz wśród seniorów, akceptowalna do pokonania piechotą odległość wynosi przeważnie do kilkuset metrów, przy czym nie jest to regułą, ponieważ w obu z wymienionych grup coraz więcej osób przemieszcza się pieszo ze względu na chęć zachowania lepszej kondycji i zdrowia;
- sposób zagospodarowania obszarów lokalnych i rozmieszczenie funkcji mają wpływ na wielkość udziału podróży pieszych i rowerowych.

2.3.1. Miasto Częstochowa

Częstochowa, miasto na prawach powiatu, jest znaczącym ośrodkiem gospodarczym, usługowym i kulturowym w południowej części kraju. Na jego obszarze skupiają się wyspecjalizowane usługi sektora finansowego, ubezpieczeniowego, obiekty ochrony zdrowia, administracji oraz handlu. Miasto jest także unikatowym w skali światowej miejscem kultu religijnego oraz celem licznych pielgrzymek.

Częstochowa jest miastem położonym w północnej części województwa śląskiego nad rzeką Wartą. Leży w granicach trzech mezoregionów tworzących: Wyżynę Woźnicko-Wieluńską, Wyżynę Krakowsko-Częstochowską oraz Obniżenie Górnej Warty. Obszar miasta charakteryzuje zróżnicowana rzeźba terenu. Struktura przestrzenna miasta oraz jej rozwój jest determinowana przez:

- doliny rzeczne, w tym przede wszystkim dolinę rzeki Warty oraz Stradomki i Konopki;

- Klasztor Jasnogórski wraz z aleją Najświętszej Maryi Panny, tworząc główną oś historyczno-kulturową miasta (oś wschód – zachód);
- główny ciąg drogowy, tworzący wraz z linią kolejową, linią tramwajową oś społeczno-gospodarczą miasta (oś północ-południe);
- strefę przemysłową na wschodzie miasta, rejon Huty Częstochowa;
- autostradę A1 stanowiącą jednocześnie zachodnie obejście miasta.

Częstochowa stanowi ważny punkt na mapie turystycznej Polski. Atrakcyjność wynikająca z historii Częstochowy i regionu wzbogacają funkcjonujące obiekty prezentujące zróżnicowaną ofertę turystyczną. Duże znaczenie ma również lokalizacja miasta na początku Jury Krakowsko-Częstochowskiej i Szlaku Orlich Gniazd. W latach 1975-1998 Częstochowa była stolicą województwa częstochowskiego, lecz po reformie administracyjnej w 1999 r. została włączona do województwa śląskiego.

Według Banku Danych Lokalnych GUS, w dniu 31 grudnia 2021 r. powierzchnia Częstochowy wynosiła 160 km² i zamieszkiwało ją 214,3 tys. osób. Częstochowa zajmowała 13. miejsce w kraju pod względem liczby ludności oraz 13. miejsce wśród miast pod względem zajmowanej powierzchni.

Na podstawie uchwały Nr 318/XXVIII/2004 Rady Miasta Częstochowy z dnia 15 marca 2004 r. ze zm.²⁵, obszar miasta podzielony jest na 20 jednostek strukturalnych. Wykaz dzielnic wraz z liczbą mieszkańców przedstawiono w tabeli 1.

Tab. 1. Dzielnice Częstochowy wraz z liczbą mieszkańców – stan na 1 lipca 2022 r.

Dzielnica	Liczba mieszkańców
Błeszno	4 155
Częstochówka-Parkitka	9 418
Dźbów	5 450
Gnaszyn-Kawodrza	5 039
Grabówka	4 531
Kiedrzyn	3 072
Lisiniec	9 441
Mirów	2 372
Ostatni Grosz	7 407
Podjasnogórska	3 019
Północ	25 585

²⁵ Uchwała Nr 318/XXVIII/2004 Rady Miasta Częstochowy z dnia 15 marca 2004 r. w sprawie utworzenia dzielnic oraz nadania im statutów ze zm.

Raków	18 654
Stare Miasto	8 589
Stradom	12 307
Śródmieście	12 739
Trzech Wieszczów	8 775
Tysiąclecie	25 018
Wrzosowiak	22 085
Wyczerpy-Aniołów	8 579
Zawodzie-Dąbie	8 324
Suma	204 559

Źródło: dane Urzędu Miasta Częstochowy.

Częstochowa charakteryzuje się zwartą zabudową, z wyraźnym, centralnym pasem (od dzielnicy Raków przez Śródmieście po dzielnicę Północ) gęsto zaludnionych obszarów z zabudową wielorodzinną oraz otaczającym go obszarem zabudowy rozproszonej, niskiej, jednorodzinnej. Największe obszary zabudowane osiedlami bloków zlokalizowane są w dzielnicach Częstochówka-Parkitka, Ostatni Grosz, Północ, Raków, Śródmieście, Trzech Wieszczów, Tysiąclecia, Wrzosowiak i Wyczerpy-Aniołów.

Układ ulic w Częstochowie ma charakter promienisto-rusztowy. Podstawę systemu stanowią następujące ciągi uliczne usytuowane promieniście w stosunku do centrum miasta:

- ulice Kisielewskiego i Ludowa, wraz z odgałęzieniem w ul. Sejmową (od strony północnej);
 - ulice Warszawska i Rędzińska, wraz z odgałęzieniem w ul. Batalionów Chłopskich (od strony północno-wschodniej);
 - ul. Mirowska (od strony wschodniej);
 - ulice Legionów i Brzyszcowska (od strony wschodniej);
 - ulice Bohaterów Monte Cassino, Dźbowska, Powstańców Warszawy i Gościnną (od strony południowej oraz południowo-zachodniej);
 - ul. Leśna (od strony południowo-zachodniej);
 - ulice Główna i Przejazdowa (od strony zachodniej);
 - ul. Wręczycka (od strony zachodniej);
 - ul. Św. Rocha (od strony północno-zachodniej),
- oraz drogi usytuowane rusztowo w układzie północ – południe:
- al. Wojska Polskiego (DK1);

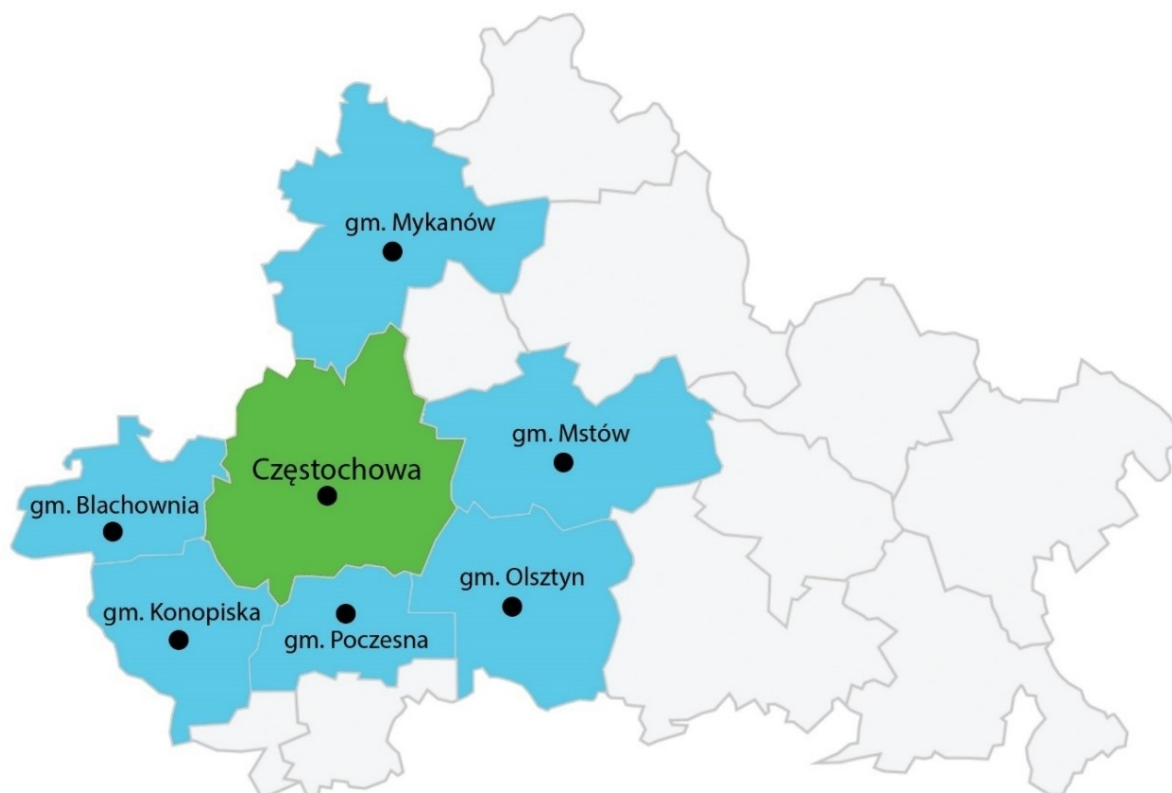
- ulice Warszawska – ul. Krakowska, na odcinku śródmiejskim w większości jako jednokierunkowa (na południe), dublowana ciągiem ulic ks. Wróblewskiego – Kanał Kohna – Nadrzeczna (na północ);
- al. Armii Krajowej – al. Kościuszki – al. Wolności – al. Niepodległości;
- al. Bohaterów Monte Cassino – ul. Śląska – ul. Kilińskiego, która częściowo jest jednokierunkowa, a w przeciwnym kierunku ruch odbywa się ciągiem ul. Dąbrowskiego – ul. Nowowiejskiego, ul. Korczaka;
- ul. Pułaskiego – ul. Popiełuszki – ul. Szajnowicza – ul. Iwanowa;
- ul. św. Jadwigi – ul. św. Krzysztofa i w układzie wschód – zachód:
- al. Wyzwolenia – ul. Obrońców Westerplatte;
- ul. Wręczycka – ul. Okulickiego – ul. Dekabrystów – ul. Wały Dwernickiego;
- ul. św. Rocha – al. Jana Pawła II – ul. Drogowców;
- ul. Przejazdowa – ul. Barbary – ulicami św. Augustyna i św. Kazimierza – ul. Pułaskiego;
- ul. Jagiellońska – al. Pokoju;
- ul. Bugajska.

Częstochowa jest także ważnym ośrodkiem akademickim. Na obszarze miasta funkcjonują duże uczelnie wyższe m.in. Politechnika Częstochowska, Akademia im. Jana Długosza i Akademia Polonijna.

Miasto Częstochowa graniczy z dziewięcioma jednostkami samorządu terytorialnego:

- gminą Blachownia – gmina miejsko-wiejska;
- gminą Kłobuck – gmina miejsko-wiejska;
- gminą Konopiska – gmina wiejska;
- gminą Mstów – gmina wiejska;
- gminą Mykanów – gmina wiejska;
- gminą Olsztyn – gmina wiejska;
- gminą Poczesna – gmina wiejska;
- gminą Rędziny – gmina wiejska;
- gminą Wręczyca Wielka – gmina wiejska.

Długość granic wynosi około 69 km. Bezpośrednie powiązania Częstochowy z gminami ościennymi stanowią drogi krajowe, wojewódzkie oraz powiatowe. Położenie Częstochowy oraz gmin objętych planem na obszarze powiatu częstochowskiego zaprezentowano na rysunku 1.



Rys. 1. Położenie Częstochowy oraz gmin objętych planem na obszarze powiatu częstochowskiego

Źródło: opracowanie własne.

Po północno-wschodniej stronie miasta, już poza jego obszarem (przy drodze DK1) zlokalizowane jest lotnisko Rudniki, o statusie lotniska użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji. Lotniskiem użytku publicznego jest lotnisko otwarte dla wszystkich statków powietrznych w terminach i godzinach ustalonych przez zarządzającego tym lotniskiem i podanych do publicznej wiadomości.

2.3.2. Gminy ościenne, z którymi Miasto Częstochowa ma podpisane porozumienia międzygminne w zakresie organizowania i wykonywania przewozów w ramach publicznego transportu zbiorowego na obszarze gminy na określonych liniach komunikacyjnych

Wg stanu na 1 sierpnia 2022 r. sieć częstochowskiej komunikacji miejskiej, na podstawie zawartych porozumień międzygminnych, obejmowała obszar 6 gmin: Blachownia, Konopiska, Mstów, Mykanów, Poczesna i Olsztyn. Wszystkie gminy położone są w powiecie częstochowskim.

Gmina Blachownia

Blachownia jest gminą miejsko-wiejską. Wg stanu na dzień 31 grudnia 2021 r. gminę Blachownia o powierzchni 67 km² zamieszkiwało 12 750 osób²⁶, co dało średnią gęstość zaludnienia 190 os./km².

Główny ośrodek gminy stanowi miasto Blachownia, w którym mieści się siedziba władz samorządowych. Gmina podzielona jest na 6 sołectw: Cisie, Konradów, Łojki, Nowa Gorzelnia, Stara Gorzelnia i Wyrazów.

Przez gminę przebiega linia kolejowa nr 61 (Kielce – Fosowskie) oraz 131 (Chorzów Batory – Tczew). Jedyne przystanki pasażerskie znajdują się na linii 61 i zlokalizowane są w mieście Blachownia. Przez gminę przechodzi szlak autostrady A1, wraz z węzłem zlokalizowanym w jej granicach administracyjnych. Sieć drogową uzupełniają droga krajowa – nr 46 oraz dwie drogi wojewódzkie – nr 492 i 904.

Gmina Konopiska

Gmina Konopiska jest gminą wiejską, na południowy zachód od Częstochowy. Wg stanu na dzień 31 grudnia 2021 r. gminę zamieszkiwało 10 740 osób²⁷. Przy powierzchni 79 km², średnią gęstość zaludnienia kształtowała się na poziomie 136 os./km². Gmina podzielona jest na 12 sołectw: Aleksandria Druga, Aleksandria Pierwsza, Jamki (Kowale), Konopiska, Kopalnia, Korzonek (Leśniaki), Łaziec, Rększowice, Walaszczyki, Wąsosz i Wygoda (Kijas).

Przez gminę nie przebiega żadna linia kolejowa, a jej główną oś komunikacyjną tworzą drogi wojewódzkie nr: 904, 907 i 908. Przez zachodnią część gminy przechodzi autostrada A1, jednak bez węzła komunikacyjnego łączącego się z lokalną siecią drogową (najbliższy węzeł komunikacyjny Częstochowa Południe zlokalizowany jest kilkaset metrów poza jej granicami). Sieć drogową uzupełniają drogi powiatowe i gminne.

Gmina Mstów

Gmina Mstów położona jest na wschód od Częstochowy. Wg stanu na dzień 31 grudnia 2021 r. obszar gminy wynosił 120 km², a zamieszkiwało ją 10,9 tys. osób, dając średnią gęstość zaludnienia na poziomie 90 os./km².

Gmina Mstów jest gminą wiejską podzieloną na 18 sołectw: Brzyszów, Cegielnia, Jaskrów, Jażwiny, Kłobukowice, Kobyłczyce, Krasice, Kuchary, Kuśmierki, Latosówka, Małusy Małe, Małusy Wielkie, Mokrzysz, Mstów, Siedlec, Srocko, Wancerzów i Zawada.

Przez gminę nie przebiega żadna linia kolejowa, a jej główną oś komunikacyjną jest droga wojewódzka nr 786, wzdłuż której zlokalizowana jest większość miejscowości o największej liczbie mieszkańców.

26 Dane GUS, dostęp: 1 sierpnia 2022 r.

27 Dane GUS, dostęp: 1 sierpnia 2022 r.

Gmina Mykanów

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2021 r., obszar gminy Mykanów zajmował powierzchnię 141 km² i był zamieszkiwany przez 15 125 mieszkańców. Średnia gęstość zaludnienia wyniosła 107 osób.

Gmina podzielona jest na 24 sołectwa: Borowno, Borowno Kolonia, Cykarzew Północny, Czarny Las, Grabowa, Grabówka, Kokawa, Kolonia Wierzchowisko, Kuźnica Kiedrzyńska, Kuźnica Lechowa, Lubojenka, Lubojna, Łochynia, Mykanów, Nowy Broniszew, Nowy Kocin, Radostków, Radostków Kolonia, Rybna, Stary Broniszew, Stary Cykarzew, Stary Kocin, Wierzchowisko, Wola Hankowska i Wola Kiedrzyńska.

Główny ośrodek stanowi miejscowość Mykanów, w której mieści się siedziba władz gminy.

Przez gminę przebiega linia kolejowa nr 146 (Częstochowa Wyczerpy – Chorzew Siemkowice). Na terenie gminy zlokalizowana jest jedna stacja kolejowa (w Cykarzewie) i dwa przystanki kolejowe (Cykarzew Stary i Mykanów). Linia 146 jest linią jednotorową, w pełni zelektryfikowaną, na której wg stanu na dzień 1 sierpnia 2022 r. kursowały wyłącznie pociągi towarowe.

Przez gminę przechodzi szlak autostrady A1, wraz z dwoma węzłami zlokalizowanymi w jej granicach administracyjnych (Częstochowa Północ i Mykanów). Sieć drogową uzupełnia droga wojewódzka nr 483 (Częstochowa – Łask).

Gmina Olsztyn

Gmina Olsztyn jest gminą miejsko-wiejską położoną na południowy wschód od Częstochowy. Wg stanu na dzień 31 grudnia 2021 r., obszar gminy zajmował powierzchnię 109 km² i był zamieszkiwany przez 7 834 osoby. Średnia gęstość zaludnienia wyniosła 72 osoby.

Gmina podzielona jest na 11 sołectw: Biskupice, Biskupice Nowe, Bukowno, Krasawa, Kusięta, Olsztyn, Przymiłowice, Skrajna, Turów, Zrębice Drugie i Zrębice Pierwsze. Największe miejscowości to Biskupice, Kusięta, Olsztyn, Przymiłowice, Turów i Zrębice.

Przez gminę prowadzi linia kolejowa nr 61, eksploatowana w ruchu pasażerskim oraz linia kolejowa nr 155. W granicach gminy, na linii nr 61 zlokalizowane są dwa przystanki kolejowe Kusięta Nowe i Turów. Na linii nr 155 na obszarze gminy nie ma żadnych stacji i przystanków kolejowych.

Główną oś drogową gminy stanowi droga krajowa nr46.

Ukształtowanie terenu, ruiny zamku w Olsztynie, liczne jaskinie i tereny leśne czynią z gminy atrakcyjne miejsce rekreacyjne.

Gmina Poczesna

Gmina Poczesna jest położona na południe od Częstochowy. Wg stanu na dzień 31 grudnia 2021 r. gminę zamieszkiwało około 12,6 tys. osób, co przy powierzchni 60 km², dało średnią gęstość zaludnienia na poziomie 209 os./km².

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

Gmina posiada bardzo dobrze rozwinięty układ sieci dróg publicznych, spośród których najważniejsza jest droga krajowa nr 91 oraz przebiegający przez zachodni obszar gminy autostrada A1. Na terenie gminy nie znajduje się żaden węzeł drogowy, pozwalający na skomunikowanie się z tą arterią. Najbliższe czynne węzły to Częstochowa Południe oraz Woźniki.

Sieć drogową uzupełniają drogi wojewódzkie nr: 791 (Kolonja Poczesna – Poraj – Myszków – Zawiercie – Ogrodzieniec – Olkusz – Trzebinia) i 904 (Kolonja Poczesna – Blachownia) oraz drogi powiatowe i gminne.

Na obszarze gminy, zlokalizowane jest składowisko odpadów komunalnych (Sobuczyna – Młynek).

Gmina podzielona jest na 16 sołectw: Bargły, Brzeziny Kolonia, Brzeziny Nowe, Huta Stara A, Huta Stara B, Huta Stara B (Osiedle), Kolonia Poczesna, Korwinów, Mazury-Młynek, Michałów, Nierada, Nowa Wieś, Poczesna, Słowik, Wrzosowa i Zawodzie.

2.4. Sieć transportu publicznego

Istniejąca sieć komunikacyjna na terenie Miasta składa się zarówno z publicznego transportu zbiorowego, jak i przewozów komercyjnych.

Sieć komunikacji miejskiej na terenie Częstochowy tworzą linie tramwajowe i autobusowe organizowane przez Biuro Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Częstochowy. Sieć ta obejmuje zarówno obszar Miasta Częstochowy, jak i gmin ościennych, które na mocy porozumień międzygminnych zleciły Miastu Częstochowa organizowanie i wykonywanie przewozów na wyznaczonych liniach komunikacyjnych. Gminy, które zawarły z miastem Częstochowa porozumienia w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego przedstawiono w tabeli 2.

Tab. 2. Gminy, które zawarły z miastem Częstochowa porozumienia w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego

Gmina	Umowa/porozumienie	Zakres umowy/porozumienia
Gmina Blachownia	Porozumienie międzygminne	Na podstawie zawartego porozumienia Biuro Inżyniera Ruchu Miasta Częstochowy organizuje i wykonuje przewozy na liniach nr 22 i 32 funkcjonujących na obszarze gminy Blachownia. Łączna liczba

Gmina	Umowa/porozumienie	Zakres umowy/porozumienia
		planowanych wozokilometrów na terenie gminy Blachownia w 2022 r. to 27,6 tys. km
Gmina Konopiska	Porozumienie międzygminne	Miasto Częstochowa, w którego imieniu działa Biuro Inżyniera Ruchu, jest organizatorem i zarządcą przewozów na linii komunikacyjnej ³² . W 2022 r. na terenie gminy Konopiska zaplanowano realizację 23,3 tys. km
Gmina Mstów	Porozumienie międzygminne	Na podstawie porozumienia gmina Mstów przekazała miastu Częstochowa zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na liniach 26 i 30. W 2022 r. na terenie gminy Mstów zaplanowano realizację 169,7 tys. km
Gmina Mykanów	Porozumienie międzygminne	Biuro Inżyniera Ruchu w imieniu miasta Częstochowy jest organizatorem i zarządcą transportu zbiorowego na terenie gminy Mykanów na linii 13. Łączna liczba planowanych wozokilometrów na terenie gminy Mykanów w 2022 r. – 20,6 tys. km
Gmina Olsztyn	Porozumienie międzygminne	Miasto Częstochowa, w którego imieniu działa Biuro Inżyniera Ruchu, jest organizatorem i zarządcą przewozów na linii komunikacyjnej ⁵⁸ . W 2022 r. na terenie gminy Olsztyn zaplanowano realizację 39,2 tys. km
Gmina Poczesna	Porozumienie międzygminne	Na podstawie zawartego porozumienia Biuro Inżyniera Ruchu Miasta Częstochowy organizuje i wykonuje przewozy na liniach nr 25, 53, 65, 68 i 69. Łączna liczba planowanych wozokilometrów na terenie gminy Poczesna w 2022 r. to 280,9 tys. km

Źródło: dane Biura Inżyniera Ruchu.

W części planistycznej niniejszego opracowania uwzględniono także, w ramach określonych powiązań funkcjonalnych Koleję Śląskie, koleje regionalne oraz regionalny pasażerski transport drogowy.

Wg stanu na dzień 1 lipca 2022 r., sieć transportu publicznego organizowanego przez Biuro Inżyniera Ruchu Miasta Częstochowy tworzyło 36 linii, a mianowicie:

- 2 linie tramwajowe;
- 34 linie autobusowe, w tym:
 - 28 linii autobusowych miejskich dziennych;
 - 5 linii podmiejskich dziennych;
 - 1 linia miejska nocna.

Liczbę linii organizowanych przez Biuro Inżyniera Ruchu – w przekroju obszarów poszczególnych gmin – przedstawiono w tabeli 3.

Tab. 3. Obsługa komunikacyjna jednostek administracyjnych objętych planem transportowym – stan na 1 lipca 2022 r.

Gmina	Liczba linii autobusowych	Liczba linii tramwajowych
Częstochowa	34	2
Gmina Blachownia	2	-
Gmina Konopiska	1	-
Gmina Mstów	2	-
Gmina Mykanów	1	-
Gmina Olsztyn	1	-
Gmina Poczesna	5	-

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Biura Inżyniera Ruchu.

Do obsługi zadań przewozowych w Częstochowie, Biuro Inżyniera Ruchu zatrudniało w 2022 r. (stan na 1 lipca 2022 r.) jednego operatora wewnętrznego (Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Częstochowie sp. z o.o.), który do obsługi połączeń dysponował 31 tramwajami oraz 172 autobusami.

Tramwaje w 100% zapewniały standard niskopodłogowy (wg rozkładu jazdy – składy 2x105Na stanowiły wyłącznie rezerwę), zaś tabor autobusowy spełniał ten standard w 95%.

Uzupełnieniem oferty transportu publicznego są usługi kolei regionalnych i regionalnego transportu drogowego, których organizatorem jest Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego. Rola tego transportu w obsłudze Częstochowy oraz pozostałych miast i gmin objętych planem, ma przede wszystkim charakter dowozowo-odwozowy do i z Częstochowy w dojazdach do miejsc pracy, szkół oraz uczelni.

W ramach przewozów wojewódzkich usługi świadczyły Koleje Śląskie sp. z o.o. W zakresie przewozów międzywojewódzkich za realizację połączeń odpowiadało POLREGIO SA, natomiast przewozy dalekobieżne realizowało PKP Intercity SA oraz POLREGIO SA.

Wg stanu na 1 lipca 2022 r. przewozy kolejowe realizowane były na obszarze następujących miast i gmin, obsługiwanych częstochowską komunikacją miejską:

- miasto Częstochowa:
 - na linii kolejowej nr 1, stacje i przystanki kolejowe na obszarze miasta: Częstochowa Raków, Częstochowa Osobowa oraz Częstochowa Aniołów;
 - na linii nr 61, przystanki kolejowe na obszarze miasta: Częstochowa Gnaszyn i Częstochowa Stradom;

- gmina Blachownia – na linii kolejowej nr 61, stacja kolejowa na obszarze gminy: Blachownia;
- gmina Olsztyn – na linii kolejowej nr 61, przystanki kolejowe na obszarze gminy: Kusięta Nowe i Turów;
- gmina Poczesna – na linii kolejowej nr 1, przystanek kolejowy na obszarze gminy: Korwinów.

Analizując kolejową ofertę przewozową, należy zwrócić uwagę na praktykę częstych zmian rozkładu jazdy, które następują średnio co 2-3 miesiące. Brak stabilności godzin odjazdów jest zjawiskiem niekorzystnym, które zniechęca do regularnego korzystania z kolei. Dużym utrudnieniem są co najmniej kilkunastominutowe przesunięcia, które powodują brak możliwości punktualnego dotarcia do punktu docelowego (np. pracy, szkoły) albo zbyt długi czas oczekiwania przed rozpoczęciem pracy lub lekcji. Niniejszą analizę przeprowadzono na podstawie rozkładu jazdy pociągów obowiązującego w okresie od 12 czerwca do 3 września 2022 r. Dane do analizy uzyskano ze strony www.kolejeslaskie.com oraz www.portalpasazera.pl.

Zgodnie z rozkładem jazdy, obowiązującym od 12 czerwca 2022 r., ze stacji Częstochowa do stacji i przystanków osobowych, znajdujących się na obszarze objętym niniejszym planem zaplanowano:

- z/do stacji Blachownia – 10 par pociągów w dni powszednie oraz 7 par w soboty i niedziele;
- z/do przystanku Częstochowa Aniołów – 14 par pociągów w dni powszednie oraz 11 par w soboty i 10 par w niedziele;
- z/do przystanku Częstochowa Gnaszyn – 10 par pociągów w dni powszednie oraz 7 par w soboty i niedziele;
- z/do stacji Częstochowa Stradom – 10 par pociągów w dni powszednie oraz 7 par w soboty i niedziele;
- z/do przystanku Częstochowa Raków – 26 par pociągów w dni powszednie, 22 pary w soboty i niedziele;
- z/do przystanku Korwinów – 22 pary pociągów w dni powszednie, 20 par w soboty i niedziele;
- z/do przystanku Kusięta Nowe – 7 par pociągów w dni powszednie, soboty i niedziele;
- z/do przystanku Turów – 7 par pociągów w dni powszednie, soboty i niedziele.

Na każdej z opisywanych tras zaplanowano pociągi w porach dojazdu do miejsc pracy i nauki oraz powrotów z nich. Komunikacja kolejowa stanowi więc istotne uzupełnienie dla linii częstochowskiej komunikacji miejskiej.

Dodatkową ofertę, uzupełniającą komunikację miejską na obszarze objętym planem stanowią autobusowe połączenia komercyjne, wykonywane przez:

- P.P.H.U. CZARBUD;
- NADGOPLAŃSKA KOMUNIKACJA AUTOBUSOWA Arent Grzegorz;
- Wojciech Tabor WANAM-BUS;
- F.H.U. GEPARD Grzegorz Latkowski;
- P.P. KOCHMAŃSKA Ewa Kochmańska;
- Gminny Zakład Komunikacyjny w Rędzinach;
- PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ CZĘSTOCHOWA w CZĘSTOCHOWIE SA;
- Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Częstochowie sp. z o.o.;
- P.P.H.U. UNI-METAL Joanna Michalska;
- PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ WŁOSZCZOWA sp. z o.o.;
- Beata Górka BUS LINE;
- SIGMA BUS Dratwa, Wawro sp. j.;
- EKSPRES-BUS Robert Włodarczyk;
- ABX 2 bus Milena Bem;
- TELESFOR Transport Osobowo Towarowy Piotr Głowacki;
- Rafał Leśnikowski Usługi Transportowe RK TRANSPORT;
- PTHU ZAWISZA Alina Zawisza;
- TRANS – MAX Karol Kopyto;
- Firma Handlowo-Usługowa „Trans-Mech” Beata Król;
- P.U.H. DEMEX 2 Krzysztof Włóczyk;
- MAT-BUS Matyja Grzegorz;
- GTVBUS POLSKA sp. z o. o.;
- TRANS GREGOR Grzegorz Berak;
- Zakład Usług Transportowo Handlowych Teresa Marcyniuk;
- UNI-METAL 1 sp. z o.o.;
- BP Group Poland s.c. Piotr Bursiak Michał Parzecki;
- Robert Opara Przewóz Osób;
- G&P Lines P. Kubiak A. Kubiak.

2.5.

Czynniki demograficzne i

motoryzacja

Spośród czynników demograficznych, które w decydujący sposób wpływają na popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego, a także determinują pożądany kształt oferty przewozowej, należy wskazać:

- liczbę mieszkańców i rozkład przestrzenny zaludnienia obszaru;
- strukturę wiekową ludności;
- liczbę osób aktywnych zawodowo;
- liczbę uczniów i studentów;
- stopień zmotoryzowania ludności.

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2021 r., komunikacja miejska organizowana przez Biuro Inżyniera Ruchu obsługiwała obszar zamieszkały przez ponad 284 tys. osób. Liczbę ludności, powierzchnię oraz gęstość zaludnienia Częstochowy i gmin objętych planem w latach 2014-2021 przedstawiono w tabeli 4.

Tab. 4. Liczba ludności, powierzchnia i gęstość zaludnienia Częstochowy i gmin objętych planem w latach 2014-2021– dane GUS

Wyszczególnienie	Jedn.	Rok							
		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Częstochowa									
Liczba mieszkańców	[osób]	230 123	228 179	226 225	224 376	222 292	220 433	217 530	214 342
Powierzchnia	[km ²]	160	160	160	160	160	160	160	160
Gęstość zaludnienia	[osób/km ²]	1 441	1 429	1 416	1 405	1 392	1 380	1 362	1 342
Gmina Blachownia									
Liczba mieszkańców	[osób]	13 214	13 152	13 132	13 056	12 995	12 930	12 831	12 750
Powierzchnia	[km ²]	67	67	67	67	67	67	67	67
Gęstość zaludnienia	[osób/km ²]	198	197	197	196	195	194	193	190
Gmina Konopiska									
Liczba mieszkańców	[osób]	10 750	10 740	10 755	10 775	10 737	10 736	10 728	10 740
Powierzchnia	[km ²]	79	79	79	79	79	79	79	79

Wyszczególnienie	Jedn.	Rok							
		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Gęstość zaludnienia	[osób/km ²]	136	136	136	136	136	136	136	136
Gmina Mstów									
Liczba mieszkańców	[osób]	10 724	10 759	10 783	10 785	10 827	10 834	10 846	10 849
Powierzchnia	[km ²]	120	120	120	120	120	120	120	120
Gęstość zaludnienia	[osób/km ²]	90	90	90	90	90	90	90	90
Gmina Mykanów									
Liczba mieszkańców	[osób]	14 860	14 947	15 012	15 034	15 052	15 104	15 164	15 125
Powierzchnia	[km ²]	141	141	141	141	141	141	141	141
Gęstość zaludnienia	[osób/km ²]	105	106	106	106	106	107	107	107
Gmina Olsztyn									
Liczba mieszkańców	[osób]	7 649	7 736	7 814	7 785	7 822	7 810	7 835	7 834
Powierzchnia	[km ²]	109	109	109	109	109	109	109	109
Gęstość zaludnienia	[osób/km ²]	70	71	72	71	72	72	72	72
Gmina Poczesna									
Liczba mieszkańców	[osób]	12 782	12 808	12 762	12 705	12 700	12 707	12 641	12 552
Powierzchnia	[km ²]	60	60	60	60	60	60	60	60
Gęstość zaludnienia	[osób/km ²]	213	214	213	212	212	212	211	209
Ogółem obszar objęty planem									
Liczba mieszkańców	[osób]	300 102	298 321	296 483	294 516	292 425	290 554	287 575	284 192
Powierzchnia	[km ²]	736	736	736	736	736	736	736	736
Gęstość zaludnienia	[osób/km ²]	408	405	403	400	397	395	391	386

Źródło: dane GUS.

Strukturę ludności gmin objętych planem, wg kryterium aktywności zawodowej, przedstawiono w tabeli 5. Dane zawarte w tej tabeli ilustrują zmianę struktury aktywności zawodowej mieszkańców gmin objętych planem na przestrzeni ostatnich lat.

Tab. 5. Struktura ludności gmin objętych planem w latach 2018-2021

Segment mieszkańców	Liczba mieszkańców w roku				Dynamika 2021/2018 [%]
	2018	2019	2020	2021	
Częstochowa					
Liczba mieszkańców	222 292	220 433	217 530	214 342	96,42
w tym:					
- w wieku przedprodukcyjnym	33 945	33 760	33 391	32 827	96,71
- w wieku produkcyjnym	129 859	126 852	123 614	120 884	93,09
- w wieku poprodukcyjnym	58 488	59 821	60 525	60 631	103,66
Gmina Blachownia					
Liczba mieszkańców	12 995	12 930	12 831	12 750	98,11
w tym:					
- w wieku przedprodukcyjnym	2 047	2 031	1 989	1 958	95,65
- w wieku produkcyjnym	7 851	7 732	7 625	7 541	96,05
- w wieku poprodukcyjnym	3 097	3 167	3 217	3 251	104,97
Gmina Konopiska					
Liczba mieszkańców	10 737	10 736	10 728	10 740	100,03
w tym:					
- w wieku przedprodukcyjnym	1 822	1 827	1 838	1 857	101,92
- w wieku produkcyjnym	6 658	6 608	6 558	6 506	97,72
- w wieku poprodukcyjnym	2 257	2 301	2 332	2 377	105,32
Gmina Mstów					
Liczba mieszkańców	10 827	10 834	10 846	10 849	100,20
w tym:					
- w wieku przedprodukcyjnym	1 941	1 953	1 952	1 944	100,15
- w wieku produkcyjnym	6 758	6 713	6 682	6 667	98,65
- w wieku poprodukcyjnym	2 128	2 168	2 212	2 238	105,17
Gmina Mykanów					
Liczba mieszkańców	15 052	15 104	15 164	15 125	100,48
w tym:					

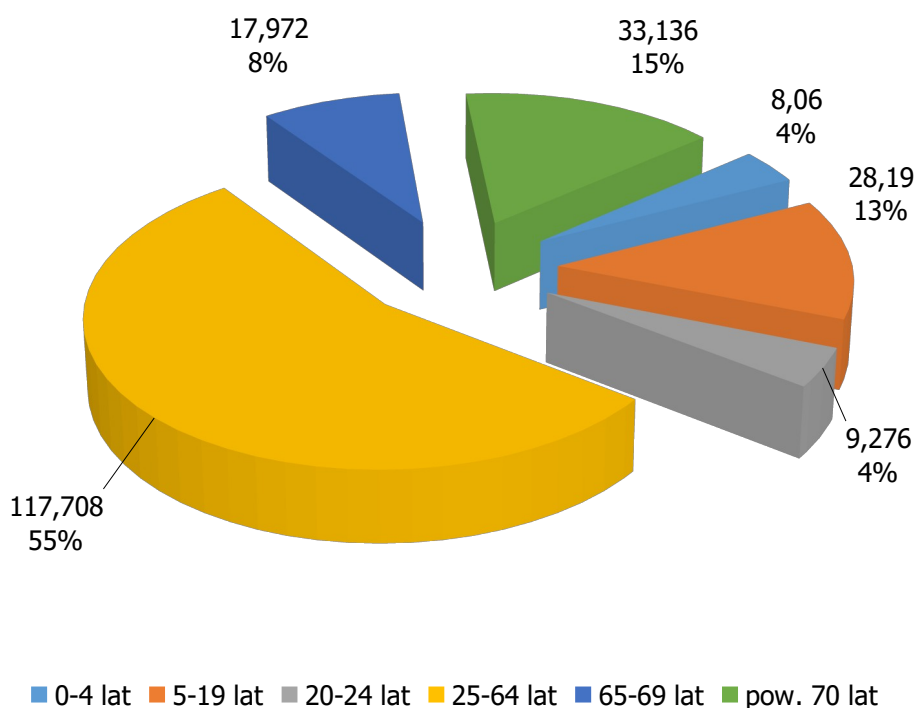
Segment mieszkańców	Liczba mieszkańców w roku				Dynamika 2021/2018 [%]
	2018	2019	2020	2021	
- w wieku przedprodukcyjnym	2 761	2 786	2 773	2 766	100,18
- w wieku produkcyjnym	9 435	9 374	9 384	9 304	98,61
- w wieku poprodukcyjnym	2 856	2 944	3 007	3 055	106,97
Gmina Olsztyn					
Liczba mieszkańców	7 822	7 810	7 835	7 834	100,15
w tym:					
- w wieku przedprodukcyjnym	1 547	1 544	1 560	1 579	102,07
- w wieku produkcyjnym	4 748	4 706	4 692	4 646	97,85
- w wieku poprodukcyjnym	1 527	1 560	1 583	1 609	105,37
Gmina Poczesna					
Liczba mieszkańców	12 700	12 707	12 641	12 552	98,83
w tym:					
- w wieku przedprodukcyjnym	2 084	2 115	2 109	2 078	99,71
- w wieku produkcyjnym	7 965	7 839	7 705	7 598	95,39
- w wieku poprodukcyjnym	2 651	2 753	2 827	2 876	108,49
Ogółem obszar objęty planem					
Liczba mieszkańców	292 425	290 554	287 575	284 192	97,18
w tym:					
- w wieku przedprodukcyjnym	46 147	46 016	45 612	45 009	97,53
- w wieku produkcyjnym	173 274	169 824	166 260	163 146	94,15
- w wieku poprodukcyjnym	73 004	74 714	75 703	76 037	104,15

Źródło: dane GUS.

W latach 2018-2021 w całym obszarze zdecydowanie zmniejszyła się liczba mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym (o 2,47 punktu procentowego) oraz w wieku produkcyjnym (o 5,85 p.p.). Natomiast wzrosła liczba mieszkańców w wieku poprodukcyjnym (o 4,15 p.p.). Tendencja zmiany struktury wiekowej – wzrostu udziału mieszkańców w wieku poprodukcyjnym – zauważalna jest w całej Polsce. W obszarze gmin Konopiska, Mstów, Mykanów i Olsztyn występuje natomiast trend wzrostowy liczby ludności przedprodukcyjnej, odmienny od najczęściej spotykanego trendu spadkowego.

Efektom zmian demograficznych jest spadek udziału ludności o dużej mobilności w segmencie osób pracujących. Wzrasta natomiast udział osób starszych, które często nie używają, albo nie mogą używać samochodu osobowego do codziennego przemieszczania się. Wzrasta więc zapotrzebowanie na realizację przewozów o charakterze socjalnym.

W strukturze wiekowej mieszkańców Częstochowy przedstawionej na rysunku 2, wg stanu na dzień 31 grudnia 2021 r., około 22% populacji stanowili mieszkańcy w wieku, w którym przysługiwały uprawnienia do przejazdów ulgowych, a ponad 19% populacji mieszkańcy w wieku, w którym przysługiwały uprawnienia do przejazdów bezpłatnych.



Rys. 2. Struktura wiekowa mieszkańców Częstochowy
[tys. osób, %] – stan na 31 grudnia 2021 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W konsekwencji zmian w strukturze demograficznej mieszkańców Częstochowy, które zachodziły na przestrzeni ostatnich lat, należy liczyć się ze zmniejszeniem do 2030 r. liczby pasażerów kupujących bilety normalne (pełnopłatne) – z jednoczesnym zwiększeniem się liczby uprawnionych do przejazdów bezpłatnych.

Sytuacja na rynku pracy w Częstochowie jest korzystniejsza od przeciętnej w województwie. Stopa bezrobocia w Częstochowie w grudniu 2021 r. wynosiła 3,6%, wobec 4,2% w województwie śląskim i 5,4% w całym kraju.

Średnie wynagrodzenie brutto na koniec 2021 r. kształtowało się w mieście Częstochowa na poziomie 5 307,19 zł brutto, w województwie śląskim – na poziomie 5 907,84 zł brutto (przy 6 001,02 zł przeciętnie w Polsce)²⁸.

W kontekście opracowywania planu transportowego, czynniki demograficzne należy rozpatrywać łącznie z kwestią stopnia zmotoryzowania społeczeństwa. Dane dla obszaru ujętego w dokumencie wskazują na wzrost liczby pojazdów, w szczególności przeznaczonych do transportu indywidualnego (tab. 6).

Obszar miasta Częstochowy charakteryzuje się dużą liczbą zarejestrowanych pojazdów samochodowych w przeliczeniu na 1 000 mieszkańców – 767,8 sztuk na 1 000 mieszkańców. Równie wysokie są średnie wartości dla całego województwa śląskiego i w przypadku samochodów osobowych osiągają 768,45 sztuk na tysiąc mieszkańców.

Tab. 6. Pojazdy samochodowe i ciągniki w mieście Częstochowa – porównanie 2010 i 2020 r.

Pojazdy samochodowe i ciągniki	2010	2020	Wzrost o (2020/2010) [%]
Pojazdy samochodowe i ciągniki	126 204	167 023	32,3
– w tym: samochody osobowe	99 591	133 349	33,9
Pojazdy samochodowe i ciągniki /1 000 mieszkańców	532,1	767,8	44,3
– w tym: samochody osobowe/1 000 mieszkańców	419,9	613,0	46,0

Źródło: dane GUS, dostęp: 1 sierpnia 2022 r.

Według stanu na koniec 2020 r., w mieście Częstochowa dominującym rodzajem paliwa stosowanego w samochodach osobowych była benzyna – 76 565 pojazdów (57,4% ogółu samochodów osobowych), olej napędowy wykorzystywało 35 960 samochodów (27,0%), gaz LPG – 18 923 (14,2%), a inne rodzaje paliwa – 1 901 (1,4%)²⁹.

Wysoki wskaźnik motoryzacji indywidualnej stanowi istotny problem dla właściwego funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, który nie spełnia kluczowej roli w przewozach pasażerskich. Wśród przyczyn takiej sytuacji należy wskazać dochody mieszkańców pozwalające nabyć i utrzymać własny samochód osobowy oraz większy komfort codziennego życia i niezależność w przemieszczaniu się między źródłem a celem podróży. Istotnym czynnikiem była również pandemia COVID-19, która zniechęciła do korzystania z transportu zbio-

²⁸ Dane GUS.

²⁹ dane GUS, dostęp: 1 sierpnia 2022 r.

rowego i w wielu przypadkach była postrzegana jako potencjalne źródło zakażeń, choć badania naukowe tego nie potwierdzają.

Niekorzystnie dla popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego kształtują się dane dotyczące wskaźników motoryzacji. Według Banku Danych Lokalnych GUS na koniec 2020 r. w Częstochowie zarejestrowane było 167,0 tys. pojazdów samochodowych i ciągników, co daje wskaźnik motoryzacji na poziomie 767,8 pojazdów na 1 000 mieszkańców, a także 133,3 tys. samochodów osobowych. Liczba samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców wyniosła zatem 613,0. W okresie ostatnich 10 lat zanotowano w mieście przeciętny wzrost wskaźnika liczby zarejestrowanych pojazdów samochodowych i ciągników – o 32,3% oraz samochodów osobowych – o 33,9% w stosunku do stanu z 2010 r. Obszar miasta Częstochowy charakteryzował się niższym wzrostem liczby pojazdów samochodowych oraz samochodów osobowych w analogicznym okresie czasu w porównaniu do obszaru kraju i województwa śląskiego, które wyniosły:

- wzrost o 43,2% wskaźnika liczby zarejestrowanych pojazdów samochodowych i ciągników na obszarze kraju;
- wzrost o 45,7% wskaźnika liczby zarejestrowanych samochodów osobowych na obszarze kraju;
- wzrost o 36,9% wskaźnika liczby zarejestrowanych pojazdów samochodowych i ciągników na obszarze województwa śląskiego;
- wzrost o 37,3% wskaźnika liczby zarejestrowanych samochodów osobowych na obszarze województwa śląskiego.

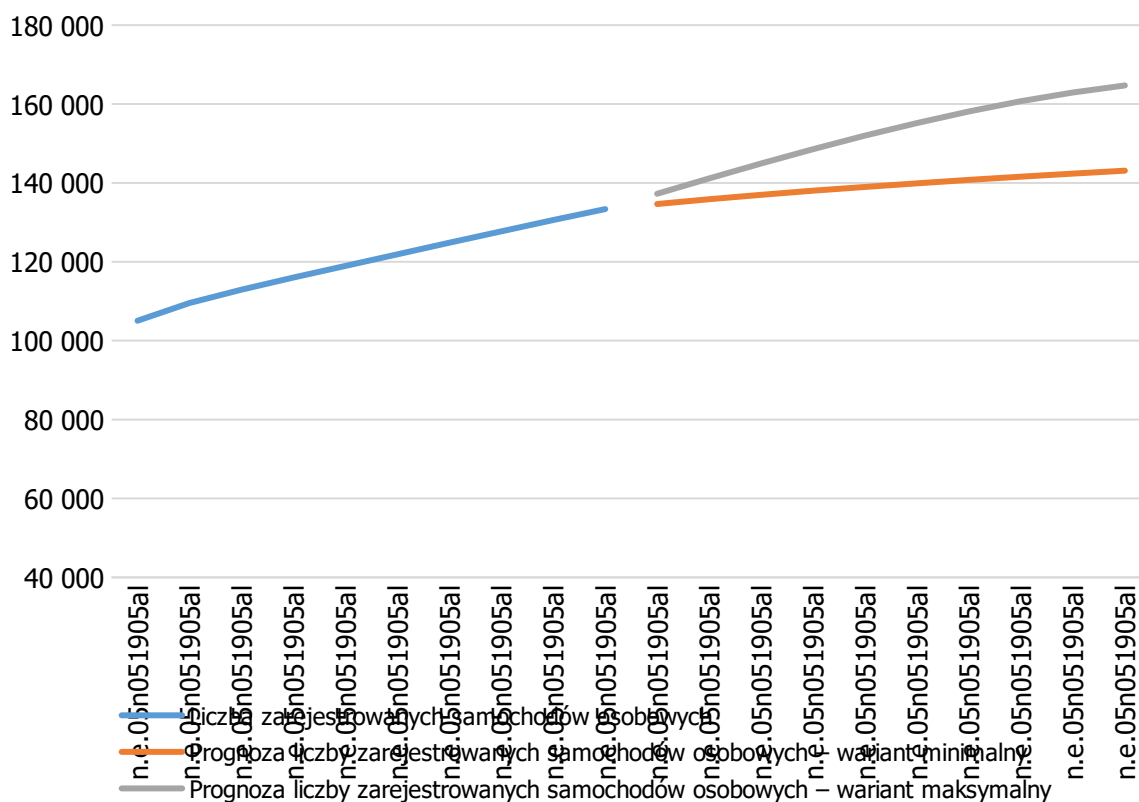
Wysoki wskaźnik motoryzacji indywidualnej stanowi istotny problem dla właściwego funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, który nie spełnia w takich uwarunkowaniach już kluczowej roli w przewozach pasażerskich. Wśród przyczyn takiej sytuacji należy wskazać m.in. dochody mieszkańców Częstochowy, pozwalające nabyć i utrzymać własny samochód osobowy, co wpływa per saldo na wzrost komfortu życia i niezależność w przemieszczaniu się pomiędzy źródłami a celami podróży. Istotnym problemem były również ograniczenia spowodowane sytuacją pandemiczną, które zniechęciły do korzystania z transportu zbiorowego. W wielu przypadkach środek transportu zbiorowego jest obecnie postrzegany jako potencjalne źródło zakażeń koronawirusem, choć żadne badania naukowe tego nie potwierdzają.

Liczbę samochodów osobowych zarejestrowanych w Częstochowie w latach 2011-2020 oraz jej prognozę na okres do 2030, przedstawiono na rysunku 3.

Przygotowana dla Częstochowy prognoza wskaźnika motoryzacji zakłada prawdopodobny wzrost liczby samochodów osobowych do 148,8 tys. w 2025 r. i do 166,0 tys.

w 2030 r. Oznacza to przyrost liczby samochodów osobowych w kolejnych badanych latach do 2030 r. odpowiednio o 17,0 i 37,4%³⁰ w stosunku do 2020 r., czyli osiągnięcie w 2030 r. wskaźnika motoryzacji na poziomie 842 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców.

Zasadnicza zmiana prognozowana jest w kwestii stosowanych paliw. Z uwagi na dynamicznie rozwijający się segment pojazdów z napędem hybrydowym i elektrycznym, będą one sukcesywnie zastępować samochody z napędem konwencjonalnym, choć różne generacje samochodów zasilanych benzyną z pewnością również będą obecne na drogach powiatu. Za uważalne jest natomiast odchodzenie od silników wysokoprężnych w nowych samochodach, przede wszystkim osobowych. Jednocześnie stanowią one dominujący rodzaj napędów w autobusach i pojazdach ciężarowych.



Rys. 3. Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w Częstochowie i jej prognoza do 2030 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

30 Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

2.6.

Czynniki społeczne

Główne czynniki społeczne, determinujące kształt oferty przewozowej, przedstawiono w tabeli 7.

Tab. 7. Czynniki społeczne determinujące kształt oferty przewozowej w Częstochowie i gminach objętych planem – stan na 31 grudnia 2021 r.

Czynnik	Wielkość
Liczba bezrobotnych w Częstochowie	3 883
Liczba bezrobotnych w gminie Blachownia	232
Liczba bezrobotnych w gminie Konopiska	181
Liczba bezrobotnych w gminie Mstów	175
Liczba bezrobotnych w gminie Mykanów	235
Liczba bezrobotnych w gminie Olsztyn	147
Liczba bezrobotnych w gminie Poczesna	201
Liczba bezrobotnych w powiecie częstochowskim	3 045
Stopa bezrobocia w Częstochowie	3,6%
Stopa bezrobocia w powiecie częstochowskim	7,0%
Stopa bezrobocia w województwie śląskim	4,2%
Stopa bezrobocia w Polsce	5,4%
Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w województwie śląskim	5 907,84 zł
Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w Częstochowie	5 307,19 zł
Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w powiecie częstochowskim	5 015,76 zł

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Stopa bezrobocia dla Częstochowy, wg stanu na 31 grudnia 2021 r., wynosiła 3,6% – przy 5,4% w skali kraju i 4,2% w województwie śląskim.

Transport publiczny jest instrumentem realizacji polityki społecznej władz publicznych. Głównym jej celem jest zapewnienie wszystkim mieszkańcom oczekiwanego przez nich poziomu mobilności, niezależnie od ich statusu społecznego i materialnego.

W przewozach w częstochowskiej komunikacji miejskiej obowiązują ulgi określone Zarządzeniem Prezydenta Miasta Częstochowy³¹ – w wysokości 100 i 50%.

31 Zarządzenie nr 1474.2021 Prezydenta Miasta Częstochowy z dnia 26 marca 2021 r. w sprawie zmiany zarządzenia nr 20.2014 Prezydenta Miasta Częstochowy z dnia 15 grudnia 2014 r. w sprawie ulg w opłatach za usługi przewozowe w komunikacji miejskiej powierzonej do realizacji przez gminę Częstochowa.

Ulgi w wysokości 100% przysługują m.in.:

- osobom niewidomym i ociemniałym ze znacznym lub umiarkowanym stopniem niepełnosprawności;
- osobom niepełnosprawnym ze znacznym stopniem niepełnosprawności;
- dzieciom do rozpoczęcia obowiązku szkolnego;
- dzieciom i młodzieży dotkniętej inwalidztwem lub niepełnosprawnością do ukończenia 25 roku życia;
- przewodnikowi lub opiekunowi towarzyszącemu w podróży osobie ociemniałej, osobie niepełnosprawnej ze znacznym stopniem niepełnosprawności oraz dzieciom i młodzieży dotkniętej inwalidztwem lub niepełnosprawnością do ukończenia 25 roku życia;
- osobom, które ukończyły 70 rok życia;
- pracownikom Biura Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Częstochowy;
- emerytom i rencistom i członkom ich rodzin oraz członkom rodzin pracowników w operatora, któremu Gmina Częstochowa powierzyła do realizacji usługi przewozowe lokalnym transportem zbiorowym;
- umundurowanym funkcjonariuszom Straży Miejskiej w czasie pełnienia służby;
- umundurowanym funkcjonariuszom Policji, żołnierze Żandarmerii Wojskowej w czasie wykonywania czynności służbowych;
- upoważnionym pracownikom służby parkingowej Miejskiego Zarządu Dróg i Transportu w Częstochowie w czasie wykonywania czynności służbowych;
- Honorowym Dawcom 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”;
- posłom i senatorom;
- inwalidom wojennym i wojskowym, opiekunom towarzyszącym inwalidom wojennym i wojskowym zaliczonym do I grupy inwalidztwa.

Ulgi w wysokości 50% przysługują:

- uczniom szkół podstawowych i ponadpodstawowych do ukończenia 21. roku życia;
- uczniom szkół zagranicznych do ukończenia 15. roku życia;
- studentom szkół wyższych pierwszego i drugiego stopnia;
- studentom uczelni zagranicznych;
- emerytom i rencistom;
- osobom niepełnosprawnym z orzeczoną z powodu schorzeń narządów ruchu niepełnosprawnością w stopniu umiarkowanym (symbol 0,5 – R);
- kombatantom i innym osobom uprawnionym.

Zakres uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych obowiązujących w częstochowskiej komunikacji miejskiej jest zbliżony do innych miast.

Poza granicami miasta (na liniach podmiejskich) w częstochowskiej komunikacji miejskiej obowiązują ulgi takie same, jak w mieście Częstochowa.

Bilety okresowe sprzedawane są poprzez zakodowanie na e-karcie i występują jako miejskie (14-, 30- i 60-dniowe), podmiejskie (14- i 30-dniowe), sieciowe (14- i 30-dniowe) oraz długookresowe szkolne na linii miejskie (30-dniowy, kwartalny i półroczny) i miejski dla seniora (roczny).

Cena biletu miejskiego 30-dniowego imiennego bez limitu przejazdów stanowiła równowartość cen 27,7 biletów jednorazowych miejskich. Cena biletu 30-dniowego imiennego bez limitu przejazdów ważnego na liniach miejskich i podmiejskich również stanowiła równowartość cen 27,7 biletów jednorazowych uprawniających do przejazdu liniami podmiejskimi.

Obowiązująca taryfa przewidywała atrakcyjne ceny biletów jednorazowych dla posiadaczy Częstochowskiej Karty Miejskiej. Ze środków znajdujących się na koncie elektronicznej portmonetki istniała możliwość zakupu biletów do 3 przystanków (w cenie od 2,00 zł do 2,30 zł – w zależności od wysokości doładowania portmonetki) w strefie I (miejskiej), powyżej 3 przystanków (w cenie od 3,20 do 3,50 zł – w zależności od wysokości doładowania portmonetki) w strefie II.

Częstochowska Karta Miejska występuje jako karta bezstykowa wydawana na okaziciela lub spersonalizowana imienna i jest nośnikiem elektronicznej portmonetki na przejazdy jednorazowe oraz nośnikiem biletów okresowych. Karta jest doładowywana w punktach sprzedaży, biletomatach lub poprzez stronę internetową.

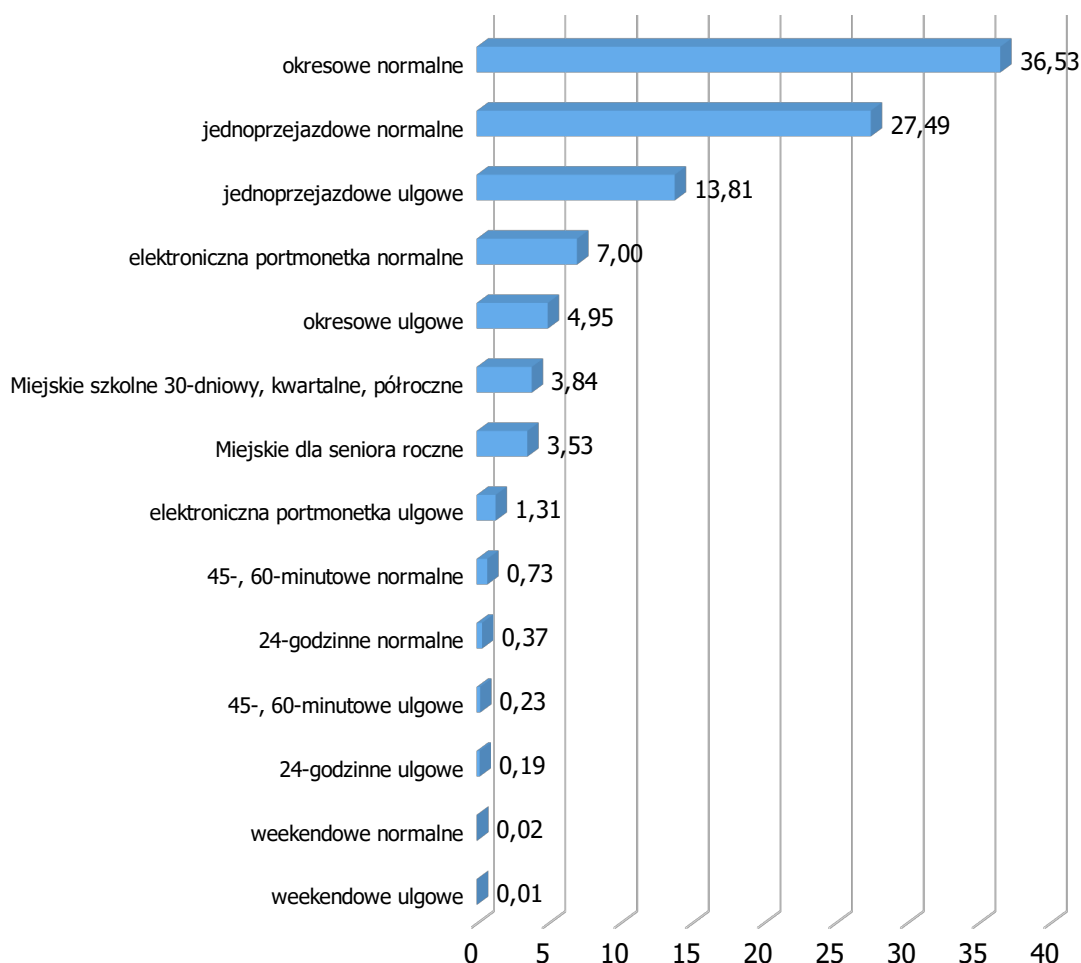
Strukturę wartościową biletów częstochowskiej komunikacji miejskiej sprzedanych w 2021 r., przedstawiono na rysunku 4.

Pod względem wartości sprzedawanych biletów dominowały bilety okresowe normalne – 36,53% wartości wszystkich sprzedanych biletów. Kolejną pozycję pod względem wartości sprzedanych biletów stanowiły bilety jednorazowe normalne – 27,49%. W strukturze sprzedaży biletów pod względem wartości (nie wliczając elektronicznej portmonetki) dominowały bilety normalne, które stanowiły ponad 65% wartości sprzedanych biletów.

W 2020 r. pandemia wywołana chorobą COVID-19 w znaczny sposób wpłynęła na liczbę sprzedanych biletów i wielkość przychodów osiągniętych z tego tytułu. Porównując sprzedaż biletów z roku 2019 do:

- 2020 r. odnotowano spadek przychodów wynoszący 23% wartości biletów sprzedanych w 2019 r.;

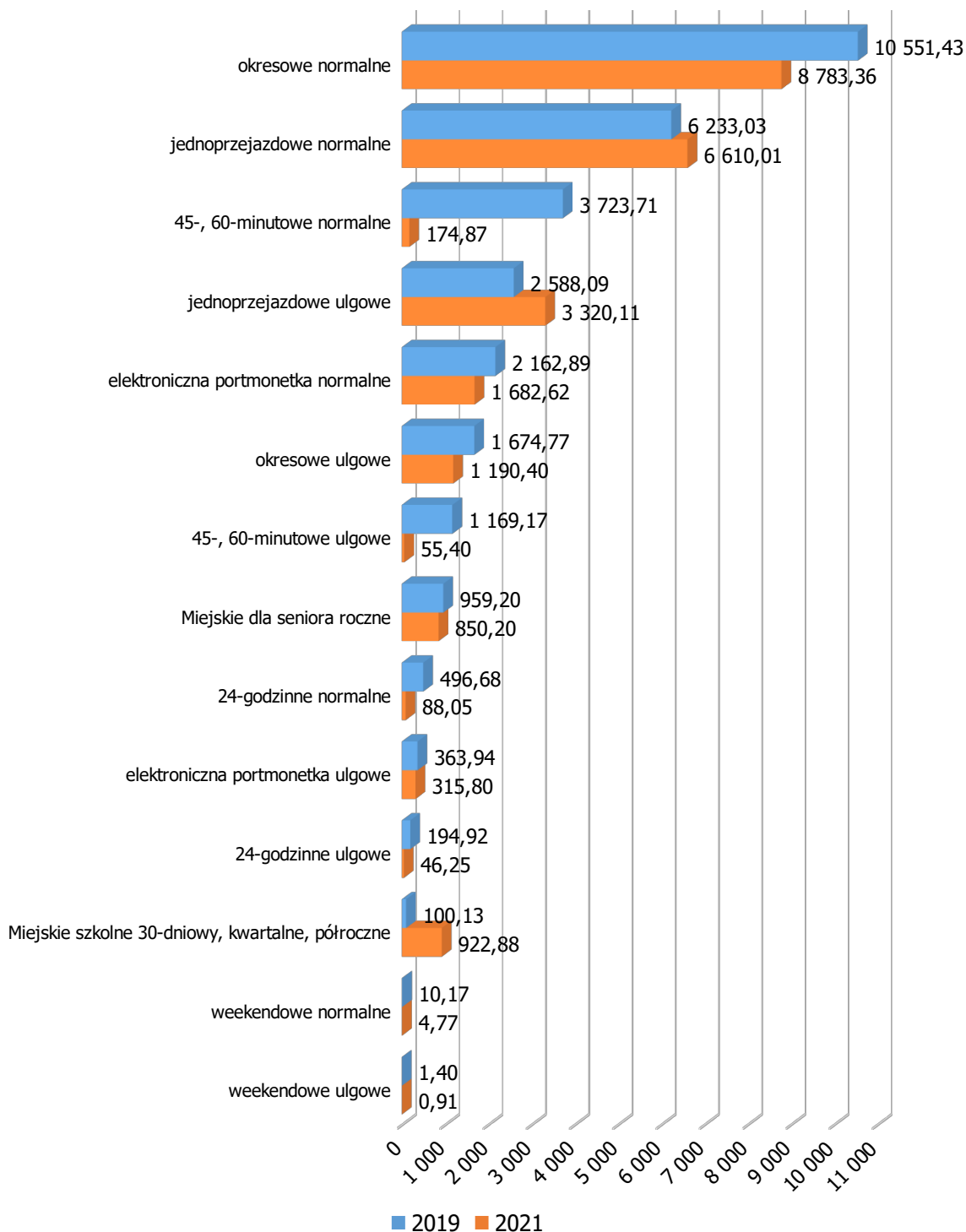
- 2021 r. odnotowano spadek przychodów wynoszący 20,5% wartości biletów sprzedanych w 2019 r.



Rys. 4. Struktura wartości biletów częstochowskiej komunikacji miejskiej sprzedanych w 2021 r. [%]

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Biura Inżyniera Ruchu.

Różnice w wartości sprzedaży biletów w roku 2019 i 2021 przedstawiono na rysunku 5. Zauważalny wzrost wartości sprzedaży w 2021 r. biletów miejskich szkolnych wynika z zakończenia z dniem 31 grudnia 2019 r. pilotażowego programu darmowej komunikacji dla częstochowskiej młodzieży uczącej się w szkołach podstawowych i ponadpodstawowych na terenie miasta. W zamian od 1 stycznia 2020 r. uczniowie mogą podróżować częstochowską komunikacją miejską na podstawie biletów okresowych oferowanych na preferencyjnych cenach. Sprzedaż nowych biletów rozpoczęła się już pod koniec 2019 r., stąd też ich ujęcie w analizie sprzedaży.



Rys. 5. Różnice w wartości biletów częstochowskiej komunikacji miejskiej sprzedanych w 2019 r. i 2021 r. [tys. zł]

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Biura Inżyniera Ruchu.

Z dniem 1 września 2022 r. zarządzeniem Prezydenta Miasta Częstochowy wprowadzona została zmiana taryfy za przejazdy częstochowską komunikacją miejską. Modyfikacji ule-

gła oferta biletów jednorazowych, 45-minutowych oraz godzinnych. Dotychczasowe bilety jednorazowe zostały zastąpione biletami czasowymi. Wprowadzone zostały następujące rodzaje biletów:

- miejski czasowy papierowy (podlegający kasowaniu) lub bilet miejski czasowy zakupiony w aplikacji – w cenie 4,20 zł pozwalający na przesiadki w okresie 45 minut od momentu skasowania lub umożliwiający jazdę tą samą linią do końca trasy bez względu na czas przejazdu (działając jak dotychczasowy bilet jednorazowy);
- bilet miejski godzinny papierowy lub z aplikacji w cenie 5 zł o tej samej funkcjonalności jak bilet w cenie 4,20 zł, który umożliwia przesiadki do 60 minut na liniach miejskich lub jazdę tą samą linią do końca kursu bez względu na czas przejazdu (działając jak dotychczasowy bilet jednorazowy).

Kolejne zmiany dotyczyły jeszcze większego premiowania zakupu biletów za pomocą Częstochowskiej Karty Miejskiej (tzw. elektronicznej portmonetki). Cena za przejazd jest uzależniona od liczby przystanków oraz wysokości wniesionej opłaty. Przy doładowaniu za 180 zł przejazd do trzech przystanków kosztuje 2,30 zł, a powyżej trzech przystanków 3,70 zł, czyli o 50 groszy taniej od biletu miejskiego, jednak bez możliwości przesiadki na inny autobus lub tramwaj. Analogicznie – bilet ulgowy miejski do trzech przystanków kosztuje 1,15 zł, a powyżej trzech przystanków – 1,85 zł, przy doładowaniu za 90 zł.

Mimo spadku popytu w 2020 r. i 2021 r. oferta częstochowskiej komunikacji miejskiej nie była ograniczana w znaczny sposób. Było to spowodowane limitami obowiązującymi w pojazdach komunikacji miejskiej dot. liczby pasażerów. Sytuacja ta spowodowała znaczne obniżenie wskaźnika pokrycia kosztów funkcjonowania transportu zbiorowego przychodami ze sprzedaży biletów. Powstały niedobór środków finansowych musiał zostać pokryty ze środków budżetowych Miasta Częstochowy.

Sprzedaż biletów prowadzona jest:

- w 6 punktach sprzedaży;
- w automatach stacjonarnych;
- w aplikacjach mobilnych;
- przez Internet.

2.7.

Czynniki gospodarcze

W 2021 r. w strukturze podmiotów gospodarczych w Częstochowie dominowały osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą (72% podmiotów). Wśród wszystkich podmiotów gospodarczych, zdecydowaną większość, tj. aż 96%, stanowiły przedsiębiorstwa prywatne.

ne. Liczbę podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w poszczególnych jednostkach administracyjnych objętych planem, przedstawiono w tabeli 8.

Tab. 8. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w Częstochowie i w gminach ościennych objętych planem – stan na 31 grudnia 2021 r.

Jednostka administracyjna	Liczba podmiotów gospodarczych					
	ogółem	sektor publiczny	sektor prywatny			
			ogółem	spółki handlowe	osoby fizyczne	pozostałe
Miasto Częstochowa	27 797	570	26 759	3 388	20 020	3 351
Gmina Blachownia	1 282	38	1 235	49	1 056	130
Gmina Konopiska	1 075	22	1 042	49	907	86
Gmina Mstów	972	22	949	34	844	71
Gmina Mykanów	1 821	26	1 781	73	1 581	127
Gmina Olsztyn	895	13	874	57	745	72
Gmina Poczesna	1 335	25	1 289	142	1 030	117
Razem gminy ościenne	7 380	146	7 170	404	6 163	603
Ogółem	35 177	716	33 929	3 792	26 183	3 954

Źródło: dane GUS, dostęp: 1 sierpnia 2022 r.

W tabeli 9 przedstawiono podmioty gospodarcze wg rodzaju działalności.

Tab. 9. Struktura podmiotów gospodarczych w Częstochowie i w gminach ościennych objętych planem wg sekcji działalności – stan na 31 grudnia 2021 r.

Jednostka administracyjna	Ogółem podmioty gospodarcze	W tym rodzaj działalności		
		rolnictwo, leśnictwo i łowiectwo	przemysł i budownictwo	pozostała działalność
Miasto Częstochowa	27 797	259	5 858	21 680
Gmina Blachownia	1 282	17	363	902
Gmina Konopiska	1 075	24	326	725
Gmina Mstów	972	34	355	583
Gmina Mykanów	1 821	221	480	1 120
Gmina Olsztyn	895	11	235	649
Gmina Poczesna	1 335	32	422	881
Razem gminy ościenne	7 380	339	2 181	4 860

Jednostka administracyjna	Ogółem podmioty gospodarcze	W tym rodzaj działalności		
		rolnictwo, leśnictwo i łowiectwo	przemysł i budownictwo	pozostała działalność
Ogółem	35 177	598	8 039	26 540

Źródło: dane GUS, dostęp: 1 sierpnia 2022 r.

Dane GUS nie obejmują mieszkańców pracujących na własny rachunek, np. w gospodarstwach rolnych, stąd mała liczba podmiotów gospodarczych w tych gminach, w których główny udział w działalności gospodarczej mieszkańców mają indywidualne gospodarstwa rolne.

Wg stanu na 31 grudnia 2021 r. w gospodarce Częstochowy dominowały mikroprzedsiębiorstwa zatrudniające do 9 osób. Strukturę wielkości podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w Częstochowie i gminach ościennych obsługiwanych częstochowską komunikacją miejską, zaprezentowano w tabeli 10.

Tab. 10. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w Częstochowie i w gminach ościennych objętych planem – stan na 31 grudnia 2021 r.

Jednostka administracyjna	Liczba podmiotów gospodarczych w zależności od liczby pracowników				
	ogółem	do 9	10-49	50-249	powyżej 250
Miasto Częstochowa	27 797	26 535	1 031	198	33
Gmina Blachownia	1 282	1 233	45	4	0
Gmina Konopiska	1 075	1 042	27	5	1
Gmina Mstów	972	933	35	3	1
Gmina Mykanów	1 821	1 770	45	5	1
Gmina Olsztyn	895	866	27	2	0
Gmina Poczesna	1 335	1 267	58	9	1
Razem gminy ościennne	7 380	7 111	237	28	4
Ogółem	35 177	33 646	1 268	226	37

Źródło: dane GUS, dostęp: 1 sierpnia 2022 r.

Przedsiębiorstwa mogące stanowić istotne źródło ruchu dla transportu zbiorowego, a więc zatrudniające powyżej 250 osób, stanowiły zaledwie 0,1% całkowitej liczby firm w

Częstochowie. W Częstochowie funkcjonowało 5 podmiotów zatrudniający powyżej tysiąca osób. Na obszarze gmin ościennych funkcjonował tylko 1 taki podmiot gospodarczy.

Znaczące źródła ruchu stanowią duże i średnie przedsiębiorstwa oraz inne podmioty (instytucje, szkoły). Spośród większych przedsiębiorstw funkcjonujących w Częstochowie, ze względu na przedmiot niniejszego planu, na szczególną uwagę zasługują podmioty wymienione w p. 2.10.

2.8. Ochrona środowiska naturalnego

Oceny poziomów substancji w powietrzu w danej strefie za rok poprzedni, klasyfikacji stref, dla każdej substancji odrębnie, według określonych kryteriów dokonuje Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska w Katowicach zgodnie z art. 89 tekstu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1973 ze zm.).

Roczna ocena jakości powietrza dokonywana jest w stosunku do wszystkich substancji, dla których obowiązek taki wynika z rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 8 czerwca 2018 r. w sprawie dokonywania oceny poziomów substancji w powietrzu (Dz. U. z 2018 r. poz. 1119). Na liście ocenianych substancji w celu ochrony zdrowia ludzi znajdują się: tlenek węgla CO, dwutlenek azotu NO₂, ozon O₃, pył PM₁₀, pył PM_{2,5}, dwutlenek siarki SO₂, benzo(a)piren w pyłe PM₁₀, benzen C₆H₆, a także poziom metali ciężkich w pyłe PM₁₀: ołowiu Pb, arsenu As, kadmu Cd i niklu Ni. Na liście ocenianych substancji w celu ochrony roślin uwzględnia się: ozon O₃, tlenki azotu NO_x oraz dwutlenek siarki SO₂.

W województwie śląskim oceny jakości powietrza dokonuje się dla pięciu stref:

- aglomeracji górnośląskiej, w skład której wchodzi 14 miast na prawach powiatu (Bytom, Chorzów, Dąbrowa Górnicza, Gliwice, Jaworzno, Katowice, Mysłowice, Piekary Śląskie, Ruda Śląska, Siemianowice Śląskie, Sosnowiec, Świętochłowice, Tychy, Zabrze);
- aglomeracji rybnicko-jastrzębskiej, w skład której wchodzi 3 miasta na prawach powiatu (Jastrzębie-Zdrój, Rybnik, Żory);
- strefy obejmującej miasto Bielsko-Biała;
- strefy obejmującej miasto Częstochowa;
- strefy śląskiej – obejmującej pozostały obszar województwa.

Główny i Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska dokonuje klasyfikacji stref dla każdego zanieczyszczenia oddzielnie na podstawie jego stężeń w rejonach, gdzie są one najwyższe. Strefa może być zaliczona do klasy A, w której poziom stężeń zanieczyszczenia nie przekracza poziomu dopuszczalnego, lub do klasy C, w której przekroczony jest poziom dopuszczalny stężeń zanieczyszczenia. Zaliczenie danego obszaru do klasy C nie oznacza ko-

nieczności podjęcia działań dla całego obszaru, lecz jedynie dla rejonów, gdzie wystąpiły przekroczenia i dla tych zanieczyszczeń, dla których odnotowano przekroczenia.

Poziom zanieczyszczeń badany jest za pomocą pomiarów intensywnych ciągłych na stanowiskach stałych Państwowego Monitoringu Środowiska z użyciem mierników automatycznych oraz poprzez pomiary manualne prowadzone codziennie. Dokonuje się także pomiarów wskaźnikowych, okresowych lub cyklicznych, w tym z użyciem stacji mobilnych.

Na podstawie danych z Centralnej Bazy Emisyjnej i danych meteorologicznych przeprowadzono modelowanie matematyczne stworzone przez Instytut Ochrony Środowiska – Państwowy Instytut Badawczy w Warszawie. Do obliczeń stężeń zanieczyszczeń przy powierzchni ziemi wykorzystany został model jakości powietrza GEM-AQ dla każdej ze stref. Na podstawie analiz pól stężeń uzyskanych po wykonaniu procedury asymilacji danych pomiarowych obliczono docelowe pola rozkładu parametrów statystycznych.

System pomiarów zanieczyszczeń powietrza w Częstochowie opierał się na trzech stacjach monitoringu powietrza przy:

- ul. Armii Krajowej 2 – automatyczne pomiary zanieczyszczeń komunikacyjnych – CO, NO₂, PM₁₀, SO₂;
- ul. Baczyńskiego 2 – manualny pomiar As(PM₁₀), BaP(PM₁₀), Cd(PM₁₀), Ni(PM₁₀), Pb(PM₁₀), PM₁₀, automatyczny pomiar SO₂, O₃, NO₂, CO;
- ul. Zana 6 – manualny pomiar PM_{2,5}.

Głównymi czynnikami wpływającymi na emisję zanieczyszczeń powietrza w województwie śląskim oraz w Częstochowie są zdarzenia spowodowane działalnością człowieka.

Emisję zanieczyszczeń do powietrza można podzielić na:

- punktową – z zakładów przemysłowych, energetycznych i komunalnych, w których emisja występuje miejscowo głównie z procesów spalania oraz technologicznych;
- powierzchniową – komunalno-bytową – z obszarów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z rozproszonymi indywidualnymi źródłami ciepła;
- liniową – z transportu drogowego i kolejowego;
- ze źródeł rolniczych – z upraw polowych i hodowli zwierząt;
- niezorganizowaną – wynikającą z prac budowlano-remontowych, wysypisk itp.

Wpływ na stężenie zanieczyszczeń w powietrzu mają też zjawiska meteorologiczne, w tym inwersja termiczna. Wpływa ona na kumulowanie się zanieczyszczeń w dolnej, przy powierzchniowej warstwie atmosfery. Innymi zjawiskami są opady oraz prędkość wiatru i występowanie gwałtownych podmuchów, zwiększających stężenie pyłu.

Zanieczyszczenia powietrza na terenie miasta pochodzą z kilku podstawowych grup źródeł: komunikacji (głównie transportu samochodowego), zakładów przemysłowych oraz ni-

skiej emisji (lokalnych palenisk i kotłowni). Większość zanieczyszczeń wytwarzana jest na terenie miasta. Największymi emitentami zanieczyszczeń na terenie miasta są: ISD Huta Częstochowa (instalacja do produkcji stali, instalacja do produkcji blach grubych), Koksownia Częstochowa (instalacja do przetwarzania węgla koksowego w bateriach koksowniczych), Odlewnia Żeliwa Wulkan (instalacja do odlewania metali żelaznych), Ocynkownia Śląsk (instalacja ocynkowni ogniowej), Fortum Power and Heat Polska (instalacja do spalania paliw), LhoistOpolwap (instalacja do wypału wapna), Wienerberger Ceramika Budowlana (instalacja do produkcji wyrobów ceramicznych za pomocą wypalania), Guardian Częstochowa (instalacja do produkcji szkła), Stoelzle Częstochowa (instalacja do produkcji szkła, w tym włókna szklanego), Elsen (instalacja energetycznego spalania paliw).

Na wielkość emisji punktowej oraz powierzchniowej istotnie wpływają lokalne warunki meteorologiczne, wydajność źródeł emisji zanieczyszczeń oraz sprawność zainstalowanych instalacji oczyszczających.

Istotną rolę odgrywa przede wszystkim średniodobowa temperatura zewnętrzna powietrza. W miesiącach jesienno-zimowych każdego roku, przy jej spadku obserwuje się znaczny wzrost emisji zanieczyszczeń. Wzrost ten wynika z intensywniejszej eksploatacji pieców grzewczych w gospodarstwach domowych, które są głównym emitentem zanieczyszczeń niskiej emisji, czyli zachodzącej na wysokości mniejszej niż 40 m nad poziomem ziemi. W procesach spalania w gospodarstwach domowych największy wpływ na poziom emisji ma rodzaj stosowanego paliwa, konstrukcja pieca oraz odpowiedni dobór parametrów spalania. Największą emisją charakteryzują się piece spalające niskiej klasy na paliwo stałe. Powodem znaczącej niskiej emisji są także silniki spalinowe, podczas krótkich tras przejazdu. Okresowe wzrosty zanieczyszczeń wynikają także z użytkowania silników spalinowych, napędzających większość eksploatowanych w mieście pojazdów. W okresie jesienno-zimowym, w niskiej temperaturze, emitują one więcej zanieczyszczeń – ze względu na konieczność stosowania bogatszej mieszanki oraz intensywniej zachodzące spalanie niecałkowite.

Wielkość emisji z transportu zależy przede wszystkim od liczby pojazdów spalinowych oraz rodzaju zastosowanego napędu. Wielkość emisji z pojedynczego pojazdu zależy od ilości i rodzaju spalanego paliwa oraz zastosowanych rozwiązań technicznych (katalizatory, dodatek AdBlue stosowany w katalizatorach SCR, filtry cząstek stałych DPF). Emisja zanieczyszczeń przez pojazdy spalinowe ograniczana jest poprzez wprowadzanie od 1993 r. coraz wyższych norm czystości spalin EURO, wymaganych dla nowych pojazdów.

W tabeli 11 przedstawiono europejskie normy maksymalnych emisji spalin dla ciężkich pojazdów użytkowych.

Obecnie wymagania norm EURO dotyczą emisji zanieczyszczeń z napędów większości użytkowanych pojazdów, w tym autobusów, ciągników i maszyn samobieżnych. Badanie emisji spalin emitowanych z pojazdu odbywa się w standardowym cyklu, zbliżonym do rzeczywistych warunków jego użytkowania (cykl WLTP³²). Norma emisji spalin wymagana dla danego pojazdu określa jak bardzo jego praca wpływa na stan jakości powietrza.

Tab. 11. Wartości graniczne emisji szkodliwych składników spalin wg norm europejskich dla ciężkich pojazdów użytkowych z silnikiem Diesla

Norma	Emisja [g/kWh]				Emisja [m ⁻¹]
	CO (tlenek węgla)	HC (węglowodory)	NOx (tlenki azotu)	PM (masa cząstek stałych)	Cząstki stałe
EURO I	4,5	1,1	8,0	0,612/0,36	-
EURO II	4,0	1,1	7,0	0,25/0,15	-
EURO III	2,1	0,66	5,0	0,10/0,13	0,8
EURO IV	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
EURO V	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
EURO VI	1,5	0,13	0,4	0,01	-

Źródło: www.transportpolicy.net/standard/eu-heavy-duty-emissions, dostęp: 1 sierpnia 2022 r.

Oddziaływanie na środowisko trakcji spalinowej w komunikacji miejskiej i regionalnej zależy od roku produkcji eksploatowanych pojazdów. Autobusy najstarsze, w wieku ponad 20 lat (w 2000 r. wprowadzono normę EURO 3 – pierwszą obowiązkową także dla autobusów), mogą nie spełniać żadnej z norm czystości spalin – nawet przy najbardziej starannej eksploatacji.

Według stanu na dzień 1 sierpnia 2022 r. flota autobusów wykorzystywanych do przewozów pasażerów w częstochowskiej komunikacji miejskiej liczyła 172 pojazdy:

- 132 zasilane olejem napędowym;
- 14 elektrycznych zasilanych CNG;
- 10 zasilanych CNG;
- 16 elektrycznych.

W strukturze taboru częstochowskiej komunikacji miejskiej przeważały autobusy standardowe (12-metrowe, klasy maxi), które stanowiły 80% stanu floty (138 pojazdów), 34 autobusy były klasy mega (18-metrowe, przegubowe). W tabeli 12 przedstawiono strukturę ta-

³² WLTP – World Harmonized Light Vehicle Test Procedure (od ang. światowa zharmonizowana procedura badania pojazdów lekkich).

boru autobusowego częstochowskiej komunikacji miejskiej pod kątem spełniania norm czystości spalin EURO.

Tab. 12. Struktura autobusów częstochowskiej komunikacji miejskiej w podziale na normy emisji spalin – stan na 1 lipca 2022 r.

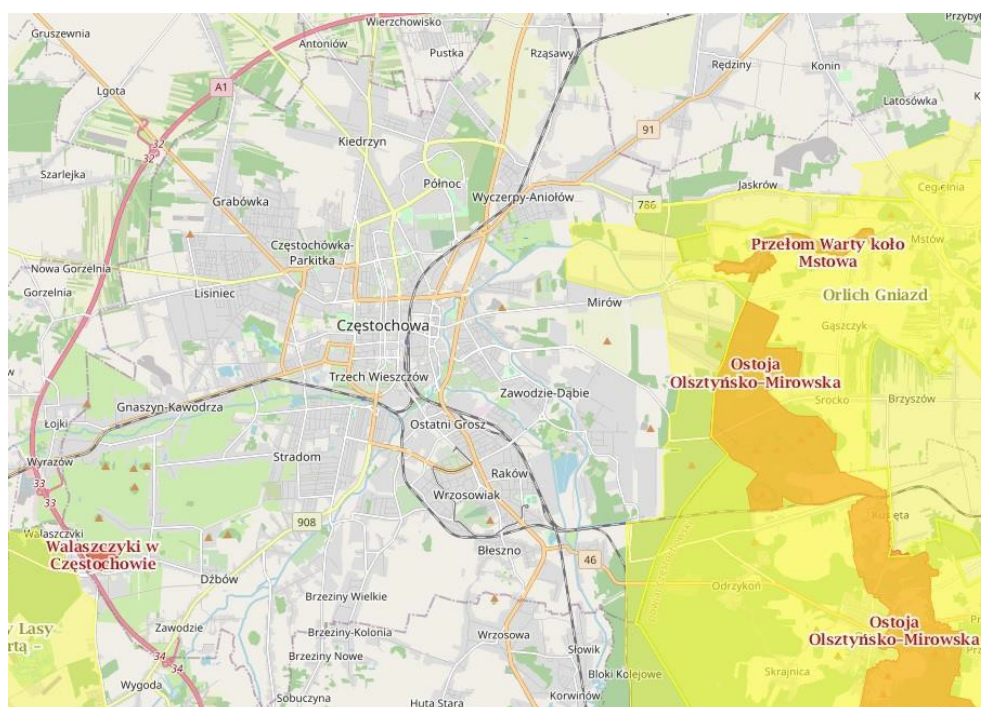
Pojazdy	Jedn.	Norma czystości spalin EURO					Napęd elektryczny	Razem
		II	III	IV	V	VI		
Liczba autobusów	szt.	0	31	10	36	79	16	172
Struktura	%	0	18	6	21	46	9	100

Źródło: dane MPK w Częstochowie Spółka z o.o.

Wśród zasobów przyrodniczych występujących na obszarze miasta Częstochowy wyróżnić można obszary prawnie objęte ochroną przyrody. Na obszarze miasta wymienić można następujące formy ochrony, w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody:

- 1 park krajobrazowy: Orlich Gniazd;
- 19 pomników przyrody, którymi są przede wszystkim pojedyncze okazy lub grupy drzew;
- 3 obszary Natura 2000: Ostoja Olsztyńsko–Mirowska, Przełom Warty koło Mstowa i Wałaszczyki w Częstochowie.

Obszary chronione zlokalizowane na terenie miasta Częstochowa przedstawiono na rysunku 6.



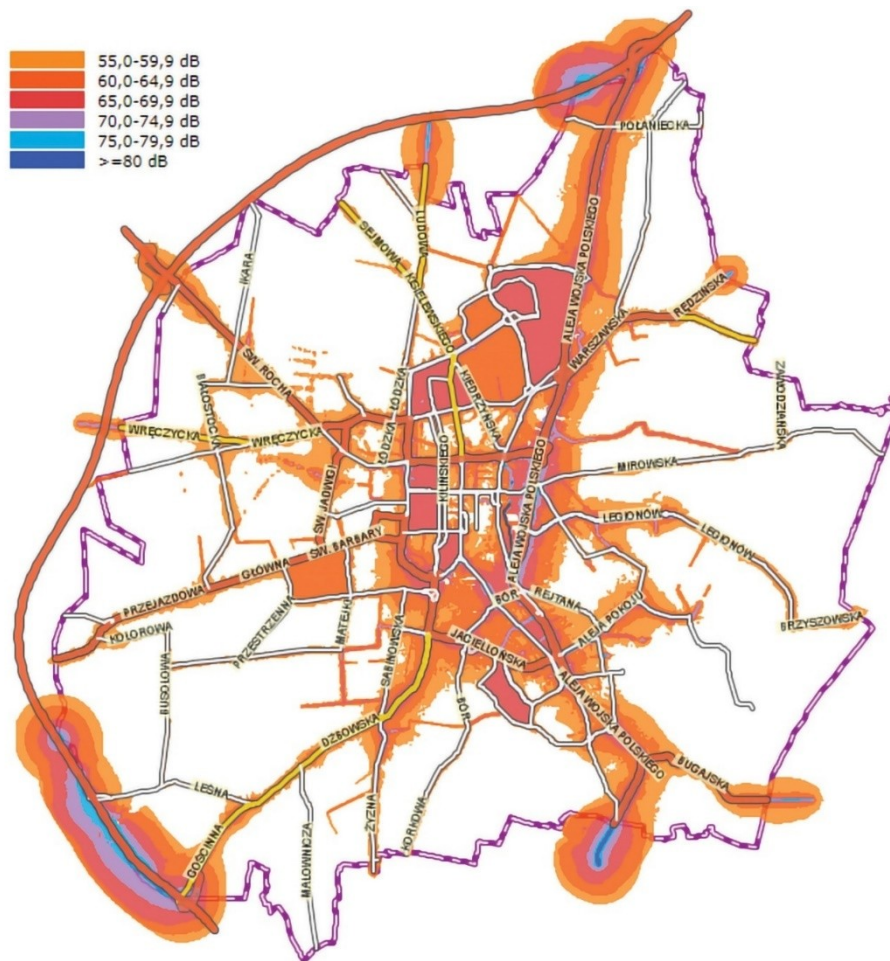
Rys. 6. Obszary chronione zlokalizowane na terenie miasta Częstochowa

Źródło: GIOŚ: <http://geoserwis.gdos.gov.pl/mapy>.

System Informacji Przestrzennej Częstochowy obejmuje podsystem map akustycznych. Mapy te przedstawiają przekroczone poziomy hałasu wzdłuż ciągów komunikacyjnych (drogowych, kolejowych, tramwajowych, lotniczych) i obiektów przemysłowych, określone na podstawie norm. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku przeciętne zagrożenie hałasem rozpoczyna się dla dnia od 60 dB, zaś dla nocy – od 50 dB.

Największe przekroczenia hałasu notowane są w przypadku hałasu drogowego (rysunek 7). Ma to związek z największą powszechnością tego rodzaju ciągów na obszarze Częstochowy. W osi ulic natężenie dźwięku przekracza 75 dB, więc osiąga wartość aż o 15 dB większą niż przewiduje norma. Jest to bardzo widoczne w osi dróg DK1, DK46, DW908 oraz autostrady A1.

W bezpośrednim sąsiedztwie ciągów komunikacyjnych notowany jest hałas w przedziale 55-65 dB, a więc na granicy przeciętnych warunków akustycznych i zagrożenia hałasem.

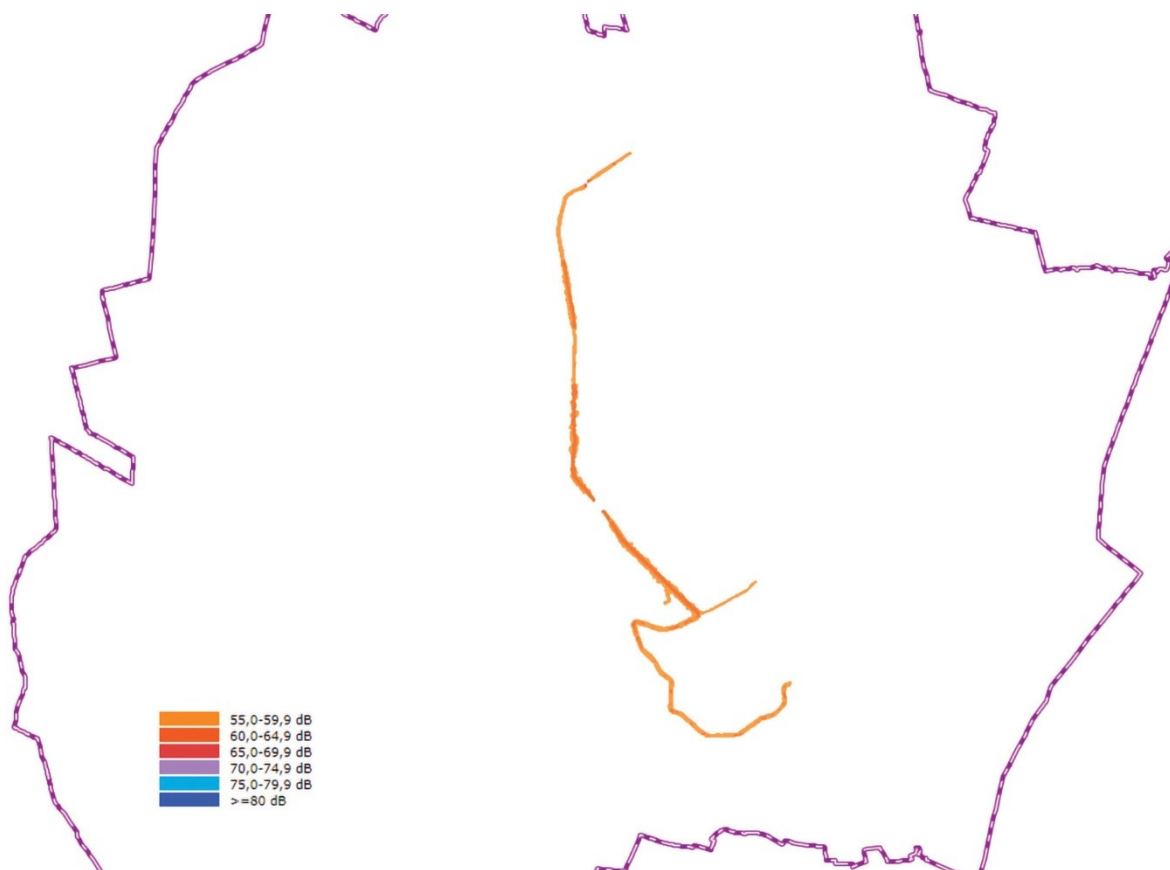


Rys. 7. Mapa hałasu drogowego Częstochowy

Źródło: <http://e.czestochowa.pl/geoportaltoolkit/map.php?profile=8>.

Sieć tramwajowa (rysunek 8) generuje zdecydowanie mniejszy hałas niż sieć drogowa. Hałas jest zdecydowanie niższy niż samochodowy i skupia się na stosunkowo niewielkim pasie wzdłuż osi ruchu. Wynika to nie tylko z mniejszej gęstości sieci tramwajowej, ale także z jej specyfiki (torowisko tramwajowe i tramwaje mają inną charakterystykę technologiczną – powierzchnia styku koła pojazdu samochodowego jest większa niż koła tramwaju z szyną, co skutkuje generowaniem innego rodzaju hałasu, o innym natężeniu). Dodatkowo należy podkreślić, iż liczba tramwajów jest zdecydowanie mniejsza niż pojazdów samochodowych, co wpływa na natężenie ruchu. Ruch samochodowy natomiast, na tożsamych z tramwajowymi obszarach, oddziałuje w sposób zdecydowanie bardziej szkodliwy i intensywny.

Mając na uwadze powyższe należy stwierdzić, iż komunikacja tramwajowa jest najbardziej efektywnym środkiem lokomocji w zakresie stosunku zajmowanej powierzchni do zdolności przewozowej, stanowiąc jednocześnie środek transportu o najmniejszym szkodliwym wpływie na mieszkańców i środowisko.



Rys. 8. Mapa hałasu tramwajowego w Częstochowie

Źródło: <http://e.czestochowa.pl/geoportaltoolkit/map.php?profile=8>.

Niniejszy plan nie ingeruje w obszary szczególnie chronione, a określone w nim działania dążą do zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu publicznego na środowisko. Plan nie wyznacza ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Częstochowy i gmin objętych porozumieniami komunalnymi, nie spowoduje znaczącego oddziaływania na środowisko oraz na obszary Natura 2000 (art. 46 ust. 2 i 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1029 ze zm.)).

2.9.

Dostęp do infrastruktury

transportowej

Na infrastrukturę transportową Częstochowy składają się drogi publiczne, miejsca parkingowe (w tym obiekty Park&Ride), obiekty i urządzenia związane z publicznym transportem

zbiorowym, infrastruktura kolejowa (w tym obiekty dworcowe i techniczne, drogi szynowe, urządzenia sterowania ruchem) oraz infrastruktura rowerowa.

Częstochowa posiada dobrą lokalizację komunikacyjną w stosunku do krajowych i międzynarodowych sieci transportowych, co stanowi dużą zachętę dla firm krajowych i zagranicznych do lokalizacji inwestycji na terenie miasta. Położenie miasta w południowej Polsce z doskonałą dostępnością do sieci autostrad zapewnia wygodny i szybki dojazd z innych krajów Europy, co ułatwia prowadzenie firm zależnych od rynków europejskich z dużym wykorzystaniem transportu towarów i wyrobów.

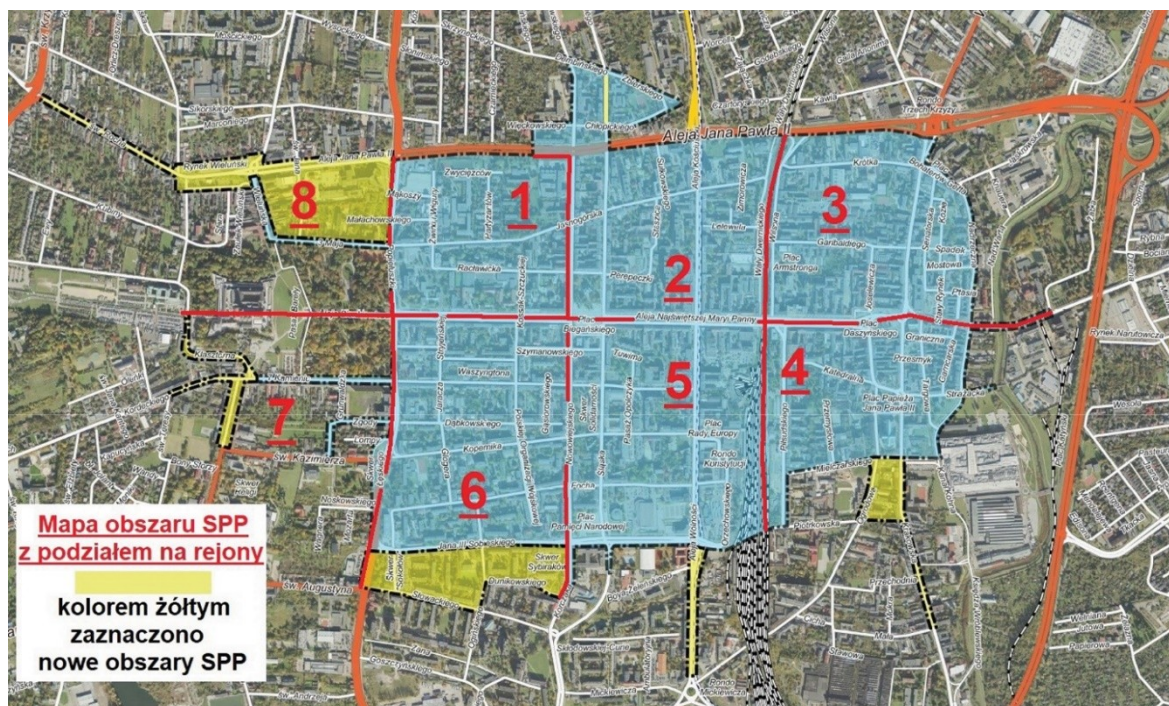
Wzdłuż zachodniej granicy miasta przebiega trasa autostrady A1, z węzłami Częstochowa Północ, Częstochowa Jasna Góra, Częstochowa Blachownia i Częstochowa Południe. Główne ciągi drogowe miasta tworzą drogi krajowe i wojewódzkie:

- DK1 (Gdańsk – Częstochowa – Cieszyn), przebiegająca na osi północ – południe;
- DK43 (Wieluń – Rudniki – Kłobuck – Częstochowa);
- DK46 (Kłodzko – Nysa – Ozimek – Częstochowa – Szczekociny);
- DK 91 (Gdańsk – Włocławek – Łódź – Piotrków Trybunalski – Radomsko – Częstochowa);
- DW 483 (Łask – Nowa Brzeźnica – Częstochowa);
- DW 491 (Działoszyn – Częstochowa);
- DW 494 (Bierdzany – Olesno – Wręczyca Wielka – Częstochowa);
- DW 786 (Częstochowa – Św. Anna – Koniecpol – Włoszczowa – Kielce);
- DW 908 (Częstochowa – Tarnowskie Góry).

Łączna długość dróg na obszarze miasta, według stanu na 31 grudnia 2021 r., wynosiła 658,8 km, w tym: 46,4 km dróg krajowych, 19,6 km dróg wojewódzkich, 132,0 km dróg powiatowych i 460,8 km dróg gminnych.

Infrastruktura parkingowa

Na terenie miasta Częstochowy od 2011 r. funkcjonuje Strefa Płatnego Parkowania. Obszar SPP znajduje się w centralnej części miasta i obejmuje zarówno drogi publiczne jak i parkingi miejskie. Częstochowska strefa płatnego parkowania otacza teren Śródmieścia i Starego Miasta, fragment Tysiąclecia oraz obejmuje przyległe do niego ulice: 7 Kamienic, 3 Maja, Mirowska, Korczaka, Ogińskiego, Grunwaldzka, Zgody i al. Wolności. Na rysunku 9 przedstawiono obszar częstochowskiej Strefy Płatnego Parkowania.



Rys. 9. Obszar miasta Częstochowy objęty strefą płatnego parkowania

Źródło: <https://mzd-czestochowa.bip.net.pl/>, dostęp: 1 sierpnia 2022 r.

Strefa obowiązuje w dni robocze od poniedziałku do piątku w godz. 6-17. Stawki opłat za parkowanie pojazdów w Strefie Płatnego Parkowania wynoszą:

- 1,50 zł do pół godziny;
- 3,00 zł do jednej godziny;
- 6,60 zł do dwóch godzin;
- 10,80 zł do trzech godzin;
- 3,00 zł za czwartą godzinę i następne.

Opłaty można wносить w formie jednorazowej zapłaty, poprzez aplikacje mobilne, a także jako opłatę abonamentową. Opłatę można uiścić w parkometrze lub poprzez aplikacje mobilne AnyPark, CityParkApp, ePARK, flowbird, moBILET, mPay iSkyCash.

Abonament dotyczy miesiąca lub tygodnia bądź doby i wynosi odpowiednio – 150 zł, 50 zł i 21 zł. Dodatkowo możliwe było wykupienie abonamentu miesięcznego na zastrzeżone miejsce postojowe (tzw. kopertę) za 400 zł. Ponadto dla mieszkańców Częstochowy wprowadzono kwartalny abonament postojowy mieszkańca za 60 zł.

Według stanu na 1 sierpnia 2022 r., na obszarze Częstochowy funkcjonowały trzy nowoczesne parkingi typu Park&Ride, przeznaczone ogółem dla około 245 samochodów osobowych i 126 rowerów. Parkingi te zlokalizowano w rejonie przystanków kolejowych Częstochowa Główna, Częstochowa Raków oraz Częstochowa Stradom.

Łączna liczba miejsc parkingowych przy drogach publicznych w całym mieście trudna jest do precyzyjnego określenia. Ponadto, liczne parkingi znajdują się przy obiektach użyteczności publicznej, w tym na drogach wewnętrznych, przy sklepach wielkopowierzchniowych oraz osiedlach mieszkaniowych.

Infrastruktura transportu zbiorowego

Dla publicznego transportu zbiorowego istotne znaczenie mają przystanki komunikacyjne. Standardowo są one oznaczone pionowymi znakami drogowymi D-15 „przystanek autobusowy”, z grupy znaków informacyjnych. Część przystanków wyposażona jest w zatoki, umożliwiające zatrzymanie autobusu i wymianę pasażerów poza pasem ruchu. W przypadku braku zatoki, w większości przypadków stosowane jest oznakowanie poziome w postaci linii P-17, w szczególności na drogach wyższych kategorii niż gminne.

Według stanu na dzień 1 sierpnia 2022 r. na obszarze Częstochowy zlokalizowanych było 807 przystanków, w tym: 740 przystanków autobusowych oraz 67 tramwajowych. W wiaty wyposażone było 440 przystanków autobusowych (59,5% przystanków autobusowych) oraz 64 przystanki tramwajowe (95,5% przystanków tramwajowych). Na 50 przystankach znajdowały się tablice systemu dynamicznej informacji pasażerskiej.

W Częstochowie istnieją buspasy w postaci krótkich, wydzielonych pasów z przekroju drogowego. Wg stanu na dzień 1 sierpnia 2022 r. długość buspasów w Częstochowie wynosiła zaledwie 1 km³³. Buspasy zlokalizowane były na:

- al. Jana Pawła II, jezdnia północna przed przystankami Komendy Miejskiej Policji – 280 m;
- al. Pokoju, jezdnia południowa przed skrzyżowaniem z ul. Rejtana – 440 m;
- ul. Mirowskiej, strona północna od przystanku Zawodzie Szpital w kierunku Placu Daszyńskiego – 200 m;
- placu Daszyńskiego, południowa jezdnia wraz z przystankiem – 80 m.

Infrastruktura kolejowa

Przez obszar miasta przebiegają linie kolejowe:

- nr 1 relacji Warszawa Centralna – Katowice (magistralna, dwutorowa, zelektryfikowana, znaczenia państwowego);
- nr 61 relacji Kielce – Częstochowa – Fosowskie (pierwszorzędna, dwutorowa, zelektryfikowana, znaczenia państwowego);
- nr 146 relacji Częstochowa Wyczerpy – Chorzew Siemkowice (pierwszorzędna, jednotorowa, zelektryfikowana, znaczenia państwowego);

33 Dane Biura Inżyniera Ruchu.

- nr 155 relacji Kucelinka – Poraj (pierwszorzędna, jednotorowa, zelektryfikowana, znaczenia państwowego);
- nr 700 relacji Częstochowa – Częstochowa Stradom (pierwszorzędna, jednotorowa, zelektryfikowana, znaczenia państwowego);
- nr 701 relacji Częstochowa – Kucelinka (drugorzędna, jednotorowa, zelektryfikowana);
- nr 702 relacji Częstochowa Towarowa – Częstochowa Stradom (drugorzędna, jednotorowa, zelektryfikowana);
- nr 703 relacji Kucelinka – Częstochowa Towarowa CTA (drugorzędna, jednotorowa, zelektryfikowana).

Na obszarze miasta zlokalizowane są dwie stacje Częstochowa Osobowa i Częstochowa Stradom oraz trzy przystanki Częstochowa Aniołów, Częstochowa Gnaszyn i Częstochowa Raków.

Stacja kolejowa Częstochowa Osobowa ma duże znaczenie w obsłudze ruchu pasażerskiego. W 2021 r. znalazł się w zestawieniu stacji kolejowych na 28 miejscu w Polsce wśród stacji, na których zatrzymywał się więcej niż jeden przewoźnik – z liczbą 6,9 tys. wsiadających i wysiadających pasażerów na dobę. W tabeli 13 zaprezentowano dane dotyczące wymiany pasażerskiej na stacjach i przystankach kolejowych w 2021 r. zlokalizowanych na obszarze objętym planem transportowym.

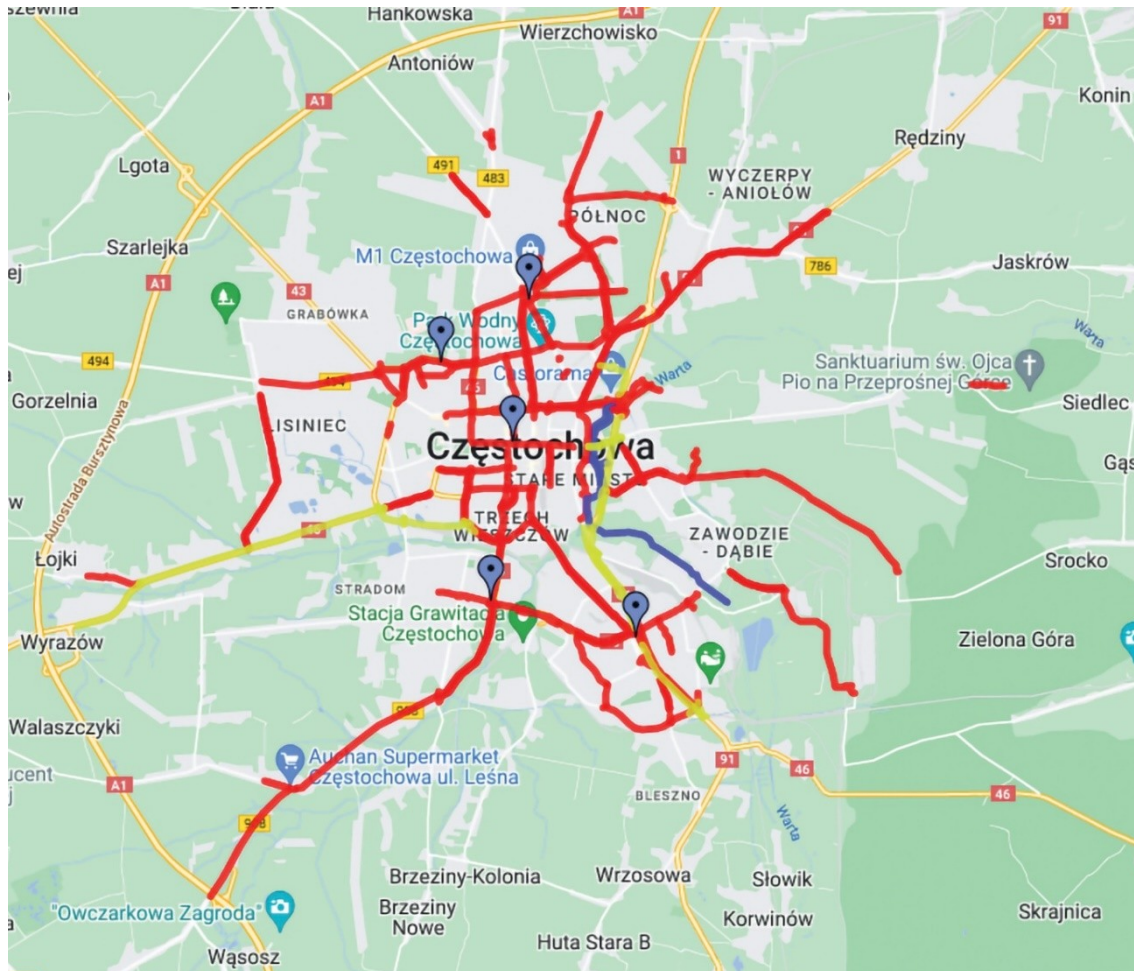
Tab. 13. Wymiana pasażerska w 2021 r. na stacjach kolejowych zlokalizowanych na obszarze objętym planem transportowym

Stacja	Wymiana pasażerska [liczba osób na dobę]	Średnia dobowo liczbą zatrzymań	Średnia liczba pasażerów na zatrzymanie
Częstochowa Aniołów	50-99	25	od 2 do 5
Częstochowa Gnaszyn	0-9	19	od 0 do 2
Częstochowa Osobowa	6 900	134	50
Częstochowa Raków	500-699	61	od 5 do 10
Częstochowa Stradom	700-999	44	od 20 do 40
Błachownia	10-19	19	od 0 do 2
Korwinów	100-149	41	od 2 do 5
Kusięta Nowe	20-49	14	od 0 do 2
Turów	50-99	14	od 2 do 5

Źródło: dane Urzędu Transportu Kolejowego, www.utk.gov.pl, dostęp: 1 sierpnia 2022 r.

Infrastruktura rowerowa

Według stanu na 31 grudnia 2021 r., Częstochowa dysponowała dość dobrze rozwiniętą siecią dróg dla rowerów. Jej długość, według Banku Danych Lokalnych GUS wynosiła na koniec 2021 r. 85,4 km. Mapę dróg rowerowych w Częstochowie zaprezentowano na rysunku 10.



Rys. 10. Drogi dla rowerów na terenie miasta Częstochowa

Źródło: <http://mzd.czest.pl/mapy/sciezki-rowerowe>.

W Częstochowie funkcjonuje system Częstochowskiego Roweru Miejskiego obsługiwany przez Nextbike Polska SA. W ramach systemu można wypożyczyć 239 rowerów. Do dyspozycji użytkowników jest 36 stacji, a system ma funkcjonować do listopada 2022 r. W sezonie rowerowym w 2021 r. trwającym od lipca do października w ramach systemu rowery wypożyczono 31 460 razy.

System roweru miejskiego jest kompleksowym, profesjonalnym rozwiązaniem, mającym na celu zachęcenie społeczności Częstochowy do tej formy transportu – zarówno proekologicznie, jak i prozdrowotnie.

W celu uzyskania możliwości korzystania z roweru miejskiego należy pobrać aplikację na smartfona i zarejestrować swoje konto, a następnie je zasilić, przy czym wpłatą startową jest kwota 15 zł, którą można już wykorzystać na korzystanie z usługi wypożyczania roweru. Pierwsze 30 min. wypożyczenia roweru jest darmowe. Kolejne 30 min. kosztuje 2 zł, druga godzina 6 zł, trzecia godzina 10 zł, a czwarta i kolejna godzina 14 zł. Przekroczenie 12 godzin czasu trwania wypożyczenia, skutkuje opłatą 200 zł.

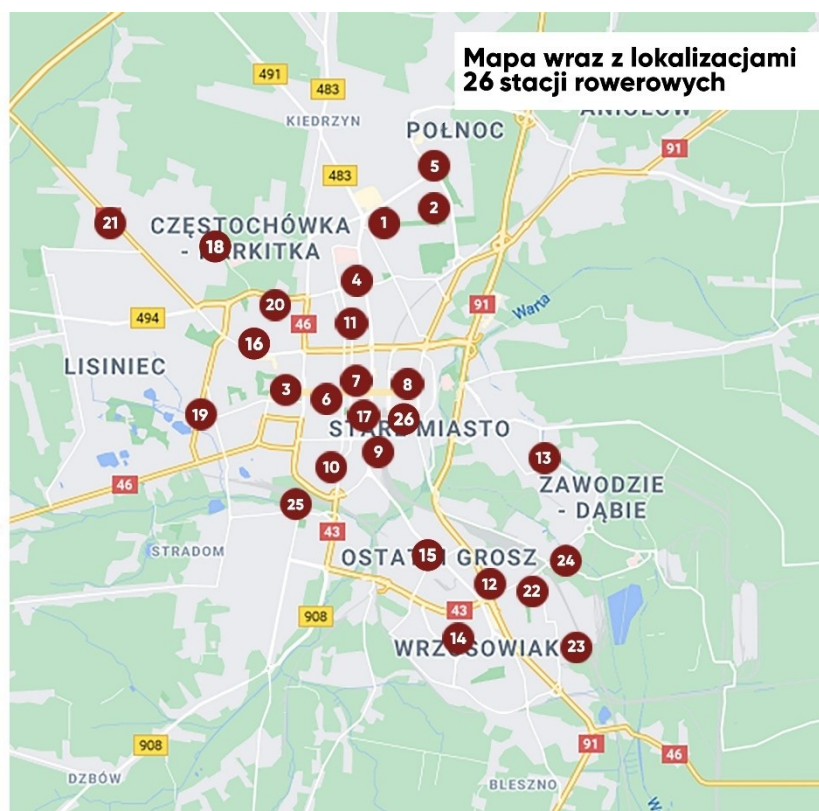
Na rysunku 11 przedstawiono lokalizację stacji systemu Częstochowskiego Roweru Miejskiego.

Mapa Stacji Rowerów Miejskich w Częstochowie

1. Centrum Handlowe „Promenada”
2. Promenada – amfiteatr
3. Jasna Góra – Pasaż Barely
4. Ul. Dekabrystów / al. Armii Krajowej
5. Al. Wyzwolenia / ul. Fiełdorfa
6. 3 Aleja NMP
7. Pl. Biegańskiego
8. Pl. Daszyńskiego
9. Dworzec Główny (ul. Piłsudskiego)
10. Al. Boh. Monte Cassino / Korczaka
11. Al. Armii Krajowej / Politechnika
12. Estakada
13. Hala Sportowa Częstochowa
14. Ul. Orkana – Szkoła
15. Pływalnia KB
16. Rynek Wieluński
17. Pasaż Opolczyka (Urząd Miasta)
18. Al. Brzozowa/ul. Obrońców Weterplatte
19. Ul. Św. Jadwigi (park Lisiniec)
20. Ul. Okulickiego / Łódzka
21. Ul. Św. Rocha / SP 29
22. Pl. Orłąt Lwowskich
23. Stadion Raków
24. PKP Raków
25. PKP Stradom
26. PKP Centrum

CZĘSTOCHOWA

C U K
Centrum Usług Komunalnych
w Częstochowie



Rys. 11. Mapa stacji Częstochowskiego Roweru Miejskiego

Źródło: dane Centrum Usług Komunalnych.

2.10.

Źródła i cele ruchu

Istnienie potrzeb przewozowych na danym obszarze funkcjonalnym jest podstawową determinantą dla tworzenia połączeń komunikacyjnych w transporcie pasażerskim. Aby takie potrzeby w ogóle występowały, niezbędna jest obecność źródeł i celów podróży, czyli miejsc,

w których mieszkańcy rozpoczynają i kończą podróże z dowolnych powodów. Ze względów społecznych, ekonomicznych i logistycznych szczególnie ważne jest to, aby potrzeby takie dla danych par źródło-cel podróży, cechowała powtarzalność i zbiorowość. To właśnie dlatego komunikacja miejska jest potrzebna, a rolą organizatorów publicznego transportu zbiorowego jest jak najlepsze dostosowywanie kształtu sieci połączeń na zarządzanym obszarze do głównych potrzeb mieszkańców.

Ze względów ekonomicznych, szczególnie korzystne jest występowanie zbiorowych potrzeb transportowych dla większych grup mieszkańców na relatywnie krótkich trasach – w przypadku komunikacji miejskiej, zazwyczaj nieprzekraczających 10 km. Podobna sytuacja ma miejsce również w Częstochowie, w której większość przejazdów – zarówno wykorzystujących tramwaje i autobusy, jak i środki transportu indywidualnego – kształtuje się na poziomie rzędu 2-10 km.

Zarówno czynniki społeczne, jak i logistyczne i ekonomiczne sprawiają, iż sieć komunikacji miejskiej jest tym bardziej efektywna, im większa jest gęstość zaludnienia danego obszaru strukturalnego. W przypadku Częstochowy, osiąga ona rząd wielkości 1,3 tys. os./km², zatem jest umiarkowana wśród znaczących ośrodków miejskich w Polsce, a przy tym ponad 10-krotnie przewyższa średnią dla całego obszaru kraju. Trzeba jednak zaznaczyć, iż gęstość zaludnienia w Częstochowie uległa znaczącemu obniżeniu za sprawą dużej zmiany granic administracyjnych miasta 1 stycznia 1977 r., kiedy to włączono w jego obręb szereg dotychczas satelickich miejscowości, które odtąd stały się nowymi dzielnicami i osiedlami. Z racji ich peryferyjnego charakteru, liczba ludności wzrosła o około 10% wobec wzrostu powierzchni o niespełna 78%. Współcześnie to właśnie te najmłodsze tereny Częstochowy są najintensywniej zabudowywane, stając się miejscami rozwoju urbanistycznego, gdzie powstają nowe osiedla mieszkaniowe i strefy przemysłowe.

W tej części dokumentu dokonano charakterystyki głównych źródeł i celów podróży zarówno dla obszaru miasta Częstochowy, jak też gmin ościennych, z którymi zostały zawarte porozumienia międzygminne w sprawie wspólnego organizowania publicznego transportu zbiorowego. Tym samym ograniczono się do sześciu gmin sąsiadujących z Częstochową, pomijając gminy Wręczyca Wielka, Kłobuck i Rędziny, które nie posiadały porozumień wg stanu na 1 sierpnia 2022 r.

Zatem na obszarze objętym opracowaniem, do najważniejszych źródeł i celów ruchu pasażerskiego należy zaliczyć:

- osiedla mieszkaniowe, w szczególności z zabudową wielorodzinną i w postaci budynków mieszkalnych wielokondygnacyjnych;

- obiekty związane z oświatą: począwszy od przedszkoli i punktów przedszkolnych, aż po wyższe uczelnie;
- instytucje publiczne, w tym m.in. urzędy, banki, obiekty kultu religijnego, itp.;
- obiekty służby zdrowia;
- zakłady pracy – zwłaszcza zatrudniające większą liczbę pracowników;
- obiekty sportowe – przy czym należy zwrócić uwagę na okresowość ich wykorzystywania, przy często gwałtownym wpływie na wielkość potoków ruchu w danej części miasta;
- sklepy wielkopowierzchniowe, galerie i centra handlowe;
- obiekty związane z rekreacją i aktywnością fizyczną;
- centra przesiadkowe transportu indywidualnego i zbiorowego, w szczególności dworce kolejowe i parkingi typu Park&Ride.

Poniżej przedstawiono charakterystyki poszczególnych grup generatorów ruchu pasażerskiego w Częstochowie i w sześciu gminach ościennych, wyodrębniając wśród nich:

- oświatę;
- instytucje publiczne;
- obiekty służby zdrowia;
- zakłady pracy;
- pozostałe (sportowe, kulturalne, kultu religijnego, handlowo-usługowe itp.).

2.10.1. Oświata

Na obszarze objętym planem transportowym, a w szczególności w granicach administracyjnych samej Częstochowy, występuje wiele obiektów związanych z oświatą. W tej części dokumentu przedstawiono wykaz placówek oświatowych w Częstochowie oraz gminach ościennych, które według stanu na połowę 2022 r. podpisały porozumienia międzygminne w zakresie lokalnego transportu zbiorowego z miastem-organizatorem. W przypadku Częstochowy, są to: przedszkola, szkoły podstawowe i ponadpodstawowe oraz uczelnie wyższe. Gminy ościennie, które ujęto w dalszych zestawieniach, to: Blachownia, Konopiska, Mykanów, Mstów, Olsztyn, Poczesna. Ponieważ nie wszystkie miejscowości w tych gminach zostały objęte siecią przewozów o charakterze użyteczności publicznej, organizowanej przez miasto Częstochowę, w kolumnie dotyczącej linii zapewniających skomunikowanie poszczególnych placówek, pomijano jakiegokolwiek dane. Jednocześnie we wszystkich przypadkach podawano te linie, których najbliższe przystanki były zlokalizowane nie więcej, niż 500 m od danej placówki, zatem pozwalające dotrzeć do celu w ciągu 5-6 minut piechotą.

W tabeli 14 przedstawiono dane na temat placówek oświatowych na obszarze miasta Częstochowy, w oparciu o informacje Urzędu Miasta Częstochowy oraz – w przypadku uczelni wyższych – Ministerstwa Edukacji i Nauki.

Tab. 14. Wykaz placówek oświatowych na obszarze Częstochowy – stan na rok szkolny 2021/2022

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Liczba uczniów	Linie komunikacyjne
Przedszkola				
1	Niepubliczne Terapeutyczne Przedszkole „Piękny Umysł”	ul. Polskiego Czerwonego Krzyża 11	19	2, 3, 13, 29, 80
2	Prywatne Przedszkole Językowe „Oxfordzik”	ul. Mstowska 105	60	18, 26
3	Angielsko-polskie Przedszkole Niepubliczne „Sowa”	ul. Krzemienna 14	148	19, 26, 29, 31
4	Niepubliczne Przedszkole Montessori „Akademia Uśmiechu”	ul. Rędzińska 44/46	116	30
5	Przedszkole „Klub Kubusia Puchatka”	ul. Średnia 29	70	19, 26, 29, 31
6	Przedszkole „Klub Kubusia Puchatka II”	ul. Miarki 14	53	14, 17, 20, 30
7	Kreatywne Przedszkole Niepubliczne „Małe Skarby” – Stradom	ul. Sabinowska 51	83	14, 19, 23, 25, 33, 38, 69
8	Przedszkole Niepubliczne Zgromadzenia Sióstr Urszulanek SJK	ul. Pułaskiego 23	64	11, 12, 15, 21, 22, 27, 31
9	Przedszkole Publiczne Sióstr Nazaretanek im. bł. F. Siedliskiej	ul. Dąbrowskiego 19	100	10, 12, 15, 19, 26, 27, 32
10	Przedszkole Publiczne Sióstr Nazaretanek im. Świętej Rodziny	ul. 7 Kamienic 23	87	11, 31
11	Przedszkole Zgromadzenia Sióstr św. Katarzyny	ul. Wręczycka 143	81	12, 27, 32
12	Niepubliczne Przedszkole „Baśniowa Kraina”	ul. Rybacka 3	41	-
13	Niepubliczne Przedszkole „Nibylandia”	ul. Wodzickiego 68	124	10, 13, 15, 22, 25, 28, 29, 32

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Liczba uczniów	Linie komunikacyjne
14	Przedszkole prowadzone przez Zgr. SS. Opatrzności Bożej	ul. Poleska 146	50	10, 28, 29
15	Przedszkole Niepubliczne im. ks. B. Markiewicza	ul. Wręczycka 56	39	12, 27, 32
16	Niepubliczne Przedszkole Stowarzyszenia Przyjaciół Szkół Katolickich im. Dzieciątka Jezus w Częstochowie	ul. Sieroszewskiego 16	102	2, 10, 12, 20, 24, 32, 35, 36, 40, 80
17	Przedszkole Niepubliczne „Czerwony Kapturek”	ul. Marynarki Wojennej 5	58	14, 23, 25, 33, 38, 69
18	„Kolorowa Ciuchcia” – Elementarne Centrum dla Dzieci	ul. Warszawska 314	12	14, 17, 20, 30
19	E. Domagała – „Kolorowa Ciuchcia II” – Elementarne Centrum dla Dzieci	ul. Orlik-Rückemanna 60	22	13, 21, 28
20	Niepubliczne Przedszkole „Teddy Bear” w Częstochowie	ul. Biała 26	23	10, 28, 29
21	Przedszkole „Klub Kubusia Puchatka V”	ul. Wypalanki 44/46	85	15, 20
22	Niepubliczne Artystyczne Przedszkole Olka Klepacza	ul. Łódzka 4/6	75	12, 19, 26, 27
23	Przedszkole Zgromadzenia Sióstr Antoninek w Częstochowie	ul. Czarnieckiego 21	44	10, 12, 13, 15, 19, 22, 25, 26, 27, 32
24	Niepubliczne Przedszkole Językowe Zgromadzenia Sióstr Córek Maryi z Pesche P.W. Matki Bożej Dobrej Rady	al. Jana Pawła II 146	96	10, 12, 15, 19, 26, 27, 32
25	Niepubliczny Punkt Przedszkolny „Chata Skrzata”	ul. Stroma 22	16	2, 3, 10, 12, 20, 24, 32, 35, 36, 58, 80
26	Niepubliczne Plastusiowe Przedszkole	ul. Żwirki i Wigury 6	53	10, 12, 15, 19, 26, 27, 32
27	Niepubliczne Przedszkole Specjalne „Pinokio”	ul. św. Kazimierza 2	44	11, 12, 15, 21, 22, 23, 27, 31, 69
28	Niepubliczne Przedszkole „Hocki-Klocki” M. Smułka	ul. Łęczycka 29a	18	12, 27, 32
29	Niepubliczne Przedszkole	ul. Sejmowa 65	24	-

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Liczba uczniów	Linie komunikacyjne
	NEO Montessori Kids			
30	Niepubliczne Przedszkole Specjalne Fundacji Mozaika	ul. Staropolska 1	46	-
31	Przedszkole Niepubliczne „Niebiańskie Nutki”	ul. Krakowska 1a	109	10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 20, 21, 23, 24, 26, 27, 28, 30, 32, 37
32	Przedszkole Niepubliczne „Niebiańskie Nutki II”	ul. Matejki 67/69	59	17
33	Terapeutyczne Przedszkole „Jurajskie Dzieci”	ul. Bialska 155/157	28	10, 28, 29
34	Kreatywne Przedszkole Niepubliczne „Małe Skarby”	ul. Wręczycka 48/50	18	12, 19, 26, 27, 29, 31, 32
35	Przedszkole Niepubliczne „Małe Bambino”	ul. Podchorążych 38	71	14, 23, 25, 33, 38, 69
36	Niepubliczne Przedszkole „Hocki-Klocki II”	ul. Wieluńska 25	35	12, 19, 26, 27
37	Niepubliczne Przedszkole „Małego Odkrywcy”	ul. Gajcego 2	29	2, 3, 15, 22, 25, 29, 80
38	Niepubliczne Przedszkole „Królestwo Przedszkolaka”	ul. Makuszyńskiego 140	77	25
39	Niepubliczne Przedszkole „Bajkowy Świat” w Częstochowie	ul. Jesienna 205	56	20
40	Niepubliczne Przedszkole „Kolorowe Kredki”	ul. Mazowiecka 34	20	12, 19, 26, 27, 29, 31, 32
41	Niepubliczny Punkt Przedszkolny „Terapeutyczne Przedszkole Kolory Gwiazd”	ul. Rzepakowa 18	20	21
42	Miejskie Przedszkole Nr 1 im. Misia Uszatka	ul. Szymanowskiego 9	112	11, 13, 19, 22, 25, 32, 33
43	Miejskie Przedszkole nr 2	al. Jana Pawła II 95	91	10, 13, 19, 22, 25, 26, 32
44	Miejskie Przedszkole nr 3 im. Bajkowej Krainy	ul. Focha 55	103	11, 12, 15, 19, 21, 22, 23, 25, 27, 31, 33, 37, 69
45	Miejskie Przedszkole nr 4 im. Jana Brzechwy	ul. Witkiewicza 4	109	2, 12, 19, 32, 35, 36, 40, 80
46	Miejskie Przedszkole nr 5 im.	ul. Górska 8/10	125	2, 3, 10, 12, 20, 24,

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Liczba uczniów	Linie komunikacyjne
	Jana Kilińskiego			32, 35, 36, 58, 80
47	Miejskie Przedszkole nr 6	ul. Sosnowa 22/28	146	2, 3, 10, 12, 20, 24, 32, 35, 36, 38, 53, 58, 65, 68, 80
48	Miejskie Przedszkole nr 7	ul. Mireckiego 25	171	12, 19, 24, 32, 35, 36, 53, 58, 65, 68, 80
49	Miejskie Przedszkole nr 8	al. Wojska Polskiego 73	236	3, 10, 12, 19, 24, 32, 35, 36, 53, 58, 65, 68, 80
50	Miejskie Przedszkole nr 9	ul. Sabinowska 81/83	105	14, 19, 23, 25, 33, 38, 69
51	Miejskie Przedszkole nr 10	ul. Konwaliowa 105	74	17, 37
52	Miejskie Przedszkole nr 11	ul. Kurpińskiego-Ponurego 6	140	2, 3, 13, 22, 24, 29, 80
53	Miejskie Przedszkole nr 12 im. Ireny Szewińskiej	ul. Broniewskiego 18	123	13, 29
54	Miejskie Przedszkole nr 13 im. Krecika	ul. Gwiazdna 2	150	2, 3, 15, 22, 24, 28, 80
55	Miejskie Przedszkole nr 14	ul. Baczyńskiego 11	107	2, 3, 15, 22, 25, 29, 80
56	Miejskie Przedszkole nr 15 im. Jana Pawła II	ul. Michałowskiego 32	200	15, 22, 24, 25, 29, 80
57	Miejskie Przedszkole nr 16	ul. Starzyńskiego 9	240	2, 3, 15, 22, 24, 25, 29, 80
58	Miejskie Przedszkole nr 17 im. Siedmiu Krasnoludków	ul. Kozia 18	104	10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 20, 21, 23, 24, 26, 27, 28, 30, 32, 37
59	Miejskie Przedszkole nr 18	ul. Kruszwicka 2/4	44	12, 27, 32
60	Miejskie Przedszkole nr 19	ul. Szkolna 1	70	10, 24
61	Miejskie Przedszkole nr 20 im. Króla Macjusia I	ul. Wierzbowa 20	152	10, 35, 36
62	Miejskie Przedszkole nr 21	ul. Przemysłowa 6	77	18, 31, 33
63	Miejskie Przedszkole nr 22 im. Marii Montessori	ul. Olsztyńska 42	145	13, 21, 28
64	Miejskie Przedszkole nr 23 im. Jasia i Małgosi	ul. Szymanowskiego 3a	105	11, 13, 19, 22, 25, 32, 33

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Liczba uczniów	Linie komunikacyjne
65	Przedszkole Specjalne nr 24	ul. Legionów 54	22	11, 27, 35, 36
66	Miejskie Przedszkole nr 25 im. Przyjaciół Kubusia Puchatka	ul. Wittiga 1	74	14, 17, 20, 25, 30
67	Miejskie Przedszkole nr 26 im. Krasnala Hałabały	ul. X. Dunikowskiego 10	106	11, 12, 15, 19, 21, 22, 23, 25, 27, 31, 33, 37, 69
68	Miejskie Przedszkole nr 27	ul. Krasińskiego 1	97	15, 19, 23, 25, 33, 37, 69
69	Miejskie Przedszkole nr 28	ul. Łukasińskiego 70/74	73	12, 19, 32, 35, 36, 80
70	Miejskie Przedszkole nr 29	ul. Osada Młyńska 1	100	12, 21, 22, 27
71	Miejskie Przedszkole nr 30	ul. Czajkowskiego 3	101	21, 23, 33, 38
72	Miejskie Przedszkole nr 31	ul. Ludowa 95a	96	13
73	Miejskie Przedszkole nr 32	ul. św. Rocha 247	43	19, 26, 29
74	Miejskie Przedszkole nr 33	ul. Przerwy-Tetmajera 8	103	2, 12, 19, 23, 32, 35, 36, 40, 80
75	Miejskie Przedszkole nr 34	ul. Kwiatkowskiego 6	52	13, 25, 29
76	Miejskie Przedszkole Integracyjne nr 35 im. Małego Księcia	ul. 1 Maja 5/7	80	2, 3, 14, 15, 17, 58, 80
77	Miejskie Przedszkole nr 36	ul. Kukuczki 4	144	2, 3, 15, 22, 24, 29, 80
78	Miejskie Przedszkole nr 37	ul. Sportowa 85	265	3, 19, 20, 80
79	Miejskie Przedszkole nr 38	ul. Okulickiego 63	188	10, 28, 29, 32
80	Miejskie Przedszkole nr 39	ul. Połaniecka 50	42	14
81	Miejskie Przedszkole nr 40	ul. św. Barbary 32	96	11, 21, 22
82	Miejskie Przedszkole nr 41	ul. Powstańców 9/11	127	14, 17, 19, 23, 37, 69
83	Miejskie Przedszkole nr 42	ul. Polskiego Czerwonego Krzyża 16	145	2, 3, 13, 29, 80
84	Miejskie Przedszkole Integracyjne nr 43	ul. Czecha 17	80	2, 3, 15, 22, 25, 29, 80
85	Miejskie Przedszkole nr 44 im. J. Korczaka	ul. Gilowa 23	81	19, 28, 40
86	Przedszkole Specjalne przy SOS – w SP nr 5	ul. Słowackiego 35	15	11, 12, 15, 19, 21, 22, 23, 25, 27, 31,

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Liczba uczniów	Linie komunikacyjne
				33, 37, 69
Szkoły podstawowe				
1	Szkoła Podstawowa nr 1 im. Zdobywców Przystworzy	ul. Księżycowa 6	439	2, 3, 15, 22, 24, 28, 80
2	Szkoła Podstawowa nr 2 im. K.K. Baczyńskiego	ul. Baczyńskiego 2a	496	2, 3, 15, 22, 25, 29, 80
3	Szkoła Podstawowa Specjalna nr 5	ul. Słowackiego 35	33	11, 12, 15, 19, 21, 22, 23, 25, 27, 31, 33, 37, 69
4	Szkoła Podstawowa nr 7 im. K.I. Gałczyńskiego	ul. Zamenhofa 23	342	2, 35, 36
5	Szkoła Podstawowa nr 8 im. H. Poświatowskiej	ul. Szczytowa 28/30	234	2, 3, 10, 12, 20, 24, 32, 35, 36, 58, 80
6	Szkoła Podstawowa nr 9 im. A. Mickiewicza	ul. Jana III Sobieskiego 15	178	11, 12, 15, 19, 21, 22, 23, 25, 27, 31, 33, 37, 69
7	Szkoła Podstawowa nr 10 im. św. S. Kostki	ul. Olsztyńska 28	168	35, 36
8	Szkoła Podstawowa nr 11 im. M. Dąbrowskiej	ul. Festynowa 24	246	21, 22
9	Szkoła Podstawowa nr 12 im. B. Chrobrego	ul. Warszawska 31	274	14, 17, 20, 24, 28, 30, 37
10	Szkoła Podstawowa nr 13 im. K. Makuszyńskiego	ul. Wręczycka 111/113	573	12, 27, 32
11	Szkoła Podstawowa nr 14 im. H. Sienkiewicza	ul. Waszyngtona 62	307	11, 12, 15, 27, 31
12	Szkoła Podstawowa nr 15 im. Polskich Noblistów	ul. Wirażowa 8	216	14, 20
13	Szkoła Podstawowa nr 16 im. B. Chrobrego	Ułańska 5/7	165	14, 17, 19, 23, 37, 69
14	Szkoła Podstawowa z Oddziałami Integracyjnymi nr 17 im. S. Wyspiańskiego	al. Wojska Polskiego 130	173	10, 12, 20, 24, 32, 35, 36
15	Szkoła Podstawowa nr 18	ul. św. Barbary 32	114	11, 21, 22
16	Szkoła Podstawowa nr 19 im. J. Tuwima	ul. Orła 4	284	28
17	Szkoła Podstawowa nr 20 im. Bohaterów 6. Pułku Pie-	ul. Łukasińskiego 70/74	93	12, 19, 32, 35, 36, 80

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Liczba uczniów	Linie komunikacyjne
	choty			
18	Szkoła Podstawowa nr 21 im. ks. S. Konarskiego	ul. Sabinowska 7/9	356	14, 17, 19, 23, 37, 69
19	Szkoła Podstawowa nr 22 im. G. Narutowicza	ul. Żabia 1	110	10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 20, 21, 23, 24, 26, 27, 28, 30, 32, 37
20	Szkoła Podstawowa Specjalna nr 23	ul. Legionów 54	63	11, 27, 35, 36
21	Szkoła Podstawowa nr 24 im. M. Szancera	ul. Hubermana 7	283	14, 17, 20, 30
22	Szkoła Podstawowa nr 25 im. S. Staszica	ul. Rędzińska 23	130	30
23	Katolicka Szkoła Podstawowa Specjalna Stowarzyszenia Przyjaciół Szkół Katolickich im. św. Antoniego z Padwy	ul. Łukasińskiego 24	75	2, 12, 19, 23, 32, 35, 36, 40, 80
24	Szkoła Podstawowa nr 26 im. T. Kościuszki	ul. Rakowska 42	274	3, 10, 19, 24, 35, 36, 80
25	Szkoła Podstawowa nr 27	ul. Rozdolna 5	323	18, 26
26	Szkoła Podstawowa Specjalna nr 28	ul. św. Barbary 9/11	28	11, 21, 22, 31
27	Szkoła Podstawowa nr 29 im. Królowej Jadwigi	ul. św. Rocha 221	400	19, 26, 29
28	Szkoła Podstawowa nr 30 im. por. M. Brzeskiego	ul. Ludowa 58	193	13
29	Szkoła Podstawowa nr 31 im. Orła Białego	ul. Polskiego Czerwonego Krzyża 18	700	2, 3, 13, 29, 80
30	Szkoła Podstawowa nr 32 im. J. Dudy-Gracza	ul. Przerwy-Tetmajera 40	233	2, 12, 19, 23, 32, 35, 36, 40, 80
31	Szkoła Podstawowa nr 33 im. M. Kownackiej	ul. Goszczyńskiego 9/11	274	14, 15, 17, 19, 23, 25, 33, 37, 69
32	Szkoła Podstawowa nr 34 im. hr. A. Fredry	ul. Dąbrowskiej 5/9	389	3, 12, 19, 32, 35, 36, 80
33	Szkoła Podstawowa nr 35	ul. Ogrodowa 50/64	300	10, 12, 20, 23, 24, 32
34	Szkoła Podstawowa nr 36 im. Polskich Olimpijczyków	ul. Kasztanowa 7/9	438	2, 3, 19, 20, 38, 53, 58, 65, 68, 80

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Liczba uczniów	Linie komunikacyjne
35	Szkoła Podstawowa nr 37 im. Jana Pawła II	ul. Wielkoborska 54	156	12, 27, 32
36	Szkoła Podstawowa nr 38 im. L. Zamenhofa	ul. Sikorskiego 56	643	12, 19, 26, 27
37	Szkoła Podstawowa nr 39 im. M. Konopnickiej	ul. Kopernika 79/87	256	11, 12, 15, 27, 31
38	Szkoła Podstawowa nr 40 im. S. Żeromskiego	al. Jana Pawła II 95	233	10, 13, 19, 22, 25, 26, 32
39	Szkoła Podstawowa nr 41 im. J. Matejki	ul. Okólna 31/39	124	10, 15, 25, 28, 29, 32
40	Szkoła Podstawowa nr 42 im. Jana Brzechwy	al. Armii Krajowej 68a	391	2, 3, 13, 22, 24, 29, 80
41	Szkoła Podstawowa Specjalna nr 45	ul. Czecha 15	18	2, 3, 15, 22, 25, 29, 80
42	Szkoła Podstawowa nr 46 im. S. Żeromskiego	ul. Szamotowa 8	143	21, 22
43	Szkoła Podstawowa nr 47 im. M. Konopnickiej	ul. Przestrzenna 68/70	212	17, 37
44	Szkoła Podstawowa nr 48 im. Armii Krajowej	ul. Schillera 5	695	2, 3, 22, 24, 25, 29
45	Szkoła Podstawowa nr 49 im. J. Kusocińskiego	ul. Jesienna 42	327	3, 19, 20, 80
46	Szkoła Podstawowa nr 50 im. gen. W. Sikorskiego	ul. Starzyńskiego 10	580	2, 3, 15, 22, 24, 25, 29, 80
47	Szkoła Podstawowa nr 51 im. M. Curie-Skłodowskiej	ul. Połaniecka 50	77	14
48	Szkoła Podstawowa nr 52 im. Małego Powstańca	ul. Powstańców Warszawy 144a	323	23, 33, 38
49	Szkoła Podstawowa nr 53 z Oddziałami Integracyjnymi im. M. Curie-Skłodowskiej	ul. Orkana 95/109	853	3, 19, 20, 80
50	Szkoła Podstawowa nr 54 z Oddziałami Integracyjnymi	ul. Kukuczki 30	362	15, 24, 29, 80
51	Szkoła Podstawowa Specjalna przy SOS – nr 1	ul. Legionów 54a	38	11, 27, 35, 36
52	Szkoła Podstawowa im. św. Jana De La Salle w Częstochowie	ul. Pułaskiego 71	170	11, 12, 15, 19, 21, 22, 23, 25, 27, 31, 33, 37, 69

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Liczba uczniów	Linie komunikacyjne
53	Katolicka Szkoła Podstawowa Stowarzyszenia Przyjaciół Szkół Katolickich w Częstochowie	ul. Górna 12	102	2, 3, 10, 12, 20, 24, 32, 35, 36, 58, 80
54	Prywatna Szkoła Podstawowa „Sokrates”	ul. Krótka 44	128	14, 17, 20, 24, 28, 30, 37
55	Publiczna Szkoła Podstawowa Stowarzyszenia Przyjaciół Szkół Katolickich im. Matki Bożej Nieustającej Pomocy	ul. Łukasińskiego 24	223	2, 12, 19, 23, 32, 35, 36, 40, 80
56	Prywatna Lingwistyczna Szkoła Podstawowa	ul. Michałowskiego 4	230	2, 3, 22, 24, 25, 29, 80
57	Szkoła Podstawowa „Akademia Soward”	ul. Legionów 23	295	11, 13, 21, 27, 28, 35, 36
58	Publiczna Szkoła Podstawowa im. Matki Zofii Szulc Sióstr Zmartwychwstank	al. Najświętszej Maryi Panny 58/60	304	12, 15, 27
59	Społeczna Językowa Szkoła Podstawowa nr 1 im. ks. Jana Twardowskiego STO w Częstochowie	ul. Brzeźnicka 59	114	15, 22, 24
60	Niepubliczna Szkoła Podstawowa Specjalna „Piękny Umysł”	ul. Polskiego Czerwonego Krzyża 11	42	2, 3, 13, 29, 80
61	Niepubliczna Szkoła Podstawowa Specjalna im. o. A. Kordeckiego w Częstochowie	ul. Bp T. Kubiny 10/12	55	12, 19, 26, 27
62	Terapeutyczna Szkoła Podstawowa „Jurajskie Dzieci”	ul. Oławska 8	53	10, 28, 29
63	Szkoła Podstawowa Specjalna Fundacji Mozaika	ul. Staropolska 1	36	-
64	Społeczna Szkoła Podstawowa nr 2 im. Z. Herberta STO w Częstochowie	ul. Kościelna 53/63	144	10, 12, 20, 23, 24, 32, 35, 36
65	Szkoła Podstawowa Mistrzostwa Sportowego Nobilito w Częstochowie	ul. Brzeźnicka 60a	121	15, 22, 24
66	Niepubliczna Szkoła Podstawowa Specjalna „Pinokio”	ul. Warszawska 15	58	10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 20, 21, 23, 24, 26, 27, 28, 30,

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Liczba uczniów	Linie komunikacyjne
				32, 37
67	Szkoła Podstawowa dla Dorosłych	ul. Targowa 29	26	10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 20, 21, 23, 24, 26, 27, 28, 30, 32, 37
68	Autorska Szkoła Podstawowa „Mozaika”	ul. Gomoliszewskiego 18	60	25
Szkoły ponadpodstawowe				
1	I Liceum Ogólnokształcące im. Juliusza Słowackiego	al. Kościuszki 8	557	2, 3, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 21, 23, 26, 27, 30, 31, 32, 33, 37, 80
2	II Liceum Ogólnokształcące im. Romualda Traugutta	ul. Kilińskiego 62	532	2, 3, 10, 13, 19, 22, 24, 25, 26, 28, 32, 80
3	III Liceum Ogólnokształcące	ul. Dąbrowskiego 75	533	13, 15, 22, 25, 28
4	IV Liceum Ogólnokształcące im. Henryka Sienkiewicza	al. Najświętszej Maryi Panny 56	833	12, 15, 27
5	V Liceum Ogólnokształcące im. Adama Mickiewicza	ul. Krakowska 29	656	10, 12, 20, 23, 24, 32
6	VI Liceum Ogólnokształcące im. Jarosława Dąbrowskiego	ul. Łukasińskiego 40	70	2, 12, 19, 23, 32, 35, 36, 40, 80
7	VII Liceum Ogólnokształcące im. Mikołaja Kopernika	ul. Nowowiejskiego 18	751	11, 12, 15, 19, 21, 22, 23, 25, 27, 31, 33, 37, 69
8	VIII Liceum Ogólnokształcące Samorządowe	ul. Worcella 22	521	2, 3, 10, 24, 26, 28, 30, 80
9	IX Liceum Ogólnokształcące im. C.K. Norwida	ul. Jasnogórska 8	761	2, 3, 10, 24, 26, 28, 30, 80
10	XII Liceum Ogólnokształcące	al. Niepodległości 16/18	296	10, 12, 20, 23, 24, 32
11	I Społeczne Liceum Ogólnokształcące im. Z. Herberta STO w Częstochowie	ul. Rejtana 7	120	10, 12, 20, 23, 24, 32, 35, 36
12	Technikum nr 2	ul. Warszawska 142	690	14, 17, 20, 30
13	Technikum nr 3	ul. św. Augustyna 28/30	634	11, 12, 15, 19, 21, 22, 23, 25, 27, 31, 33, 37, 69
14	Technikum nr 4	ul. Targowa 29	141	10, 11, 12, 13, 14,

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Liczba uczniów	Linie komunikacyjne
				17, 18, 20, 21, 23, 24, 26, 27, 28, 30, 32, 37
15	Technikum nr 5	ul. Jasnogórska 84/90	1 426	10, 12, 15, 19, 26, 27, 32
16	Technikum nr 6	al. Niepodległości 16/18	563	10, 12, 20, 23, 24, 32
17	Technikum nr 7	ul. Krakowska 80f	454	2, 3, 10, 24, 26, 28, 30, 80
18	Technikum nr 8	ul. Worcella 1	380	2, 3, 10, 24, 26, 28, 30, 80
19	Technikum nr 9	ul. Targowa 29	98	10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 20, 21, 23, 24, 26, 27, 28, 30, 32, 37
20	Technikum nr 10	ul. św. Augustyna 3/7	334	11, 12, 15, 19, 21, 22, 23, 25, 27, 31, 33, 37, 69
21	Technikum nr 11	ul. Prusa 20	482	2, 12, 19, 23, 32, 35, 36, 40, 80
22	Technikum nr 12 im. Jana Pawła II	al. Jana Pawła II 126/130	524	10, 12, 15, 19, 26, 27, 32
23	Technikum Specjalne nr 13	ul. Krótka 22	15	14, 17, 20, 24, 28, 30, 37
24	Branżowa Szkoła I Stopnia nr 1	ul. Warszawska 142	74	14, 17, 20, 30
25	Branżowa Szkoła I Stopnia nr 4	al. Niepodległości 16/18	107	2, 3, 38, 58, 80
26	Branżowa Szkoła I Stopnia nr 5	ul. Krakowska 80f	109	10, 12, 20, 23, 24, 32
27	Branżowa Szkoła I Stopnia nr 6	ul. S. Worcella 1	230	2, 3, 10, 24, 26, 28, 30, 80
28	Branżowa Szkoła I Stopnia nr 7	ul. Targowa 29	132	10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 20, 21, 23, 24, 26, 27, 28, 30, 32, 37
29	Branżowa Szkoła I Stopnia nr 8	ul. św. Augustyna 3/7	300	11, 12, 15, 19, 21, 22, 23, 25, 27, 31, 33, 37, 69

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Liczba uczniów	Linie komunikacyjne
30	Branżowa Szkoła I Stopnia nr 9	ul. Prusa 20	53	2, 12, 19, 23, 32, 35, 36, 40, 80
31	Branżowa Szkoła I Stopnia nr 10 im. Jana Pawła II	al. Jana Pawła II 126/130	125	10, 12, 15, 19, 26, 27, 32
32	Branżowa Szkoła I Stopnia nr 11	ul. Krótka 22	22	14, 17, 20, 24, 28, 30, 37
33	Branżowa Szkoła I Stopnia nr 12	ul. Przechodnia 11/15	78	10, 12, 20, 23, 24, 32
34	Branżowa Szkoła Specjalna I Stopnia	ul. Krótka 22	42	14, 17, 20, 24, 28, 30, 37
35	Branżowa Szkoła II Stopnia nr 1 w Częstochowie	ul. Przechodnia 11/15	39	10, 12, 20, 23, 24, 32
36	Branżowa Szkoła II Stopnia nr 2 w Częstochowie	ul. Worcella 1	32	2, 3, 10, 24, 26, 28, 30, 80
37	Branżowa Szkoła II Stopnia nr 3 w Częstochowie	ul. św. Augustyna 3/7	22	11, 12, 15, 19, 21, 22, 23, 25, 27, 31, 33, 37, 69
38	Szkoła Specjalna Przystosowująca do Pracy nr 1	ul. Krótka 22	26	14, 17, 20, 24, 28, 30, 37
39	Szkoła Specjalna Przystosowująca do Pracy nr 2	ul. Czecha 15	16	2, 3, 15, 22, 25, 29, 80
40	Szkoła Specjalna Przystosowująca do Pracy nr 3	ul. Legionów 54	21	11, 27, 35, 36
41	Katolicka Branżowa Szkoła I Stopnia Specjalna Stowarzyszenia Przyjaciół Szkół Katolickich im. św. Antoniego z Padwy	ul. Łukasińskiego 24	73	2, 12, 19, 23, 32, 35, 36, 40, 80
42	Mundurowe Liceum Ogólnokształcące „Lider” w Częstochowie	ul. Jana III Sobieskiego 15	30	11, 12, 15, 19, 21, 22, 23, 25, 27, 31, 33, 37, 69
43	Szkoła Policealna „Żak”	al. Wolności 11	508	2, 3, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 21, 23, 26, 27, 30, 31, 32, 33, 37, 80
44	II Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych „Żak”	al. Wolności 11	151	2, 3, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 21, 23, 26, 27, 30, 31, 32, 33, 37, 80

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Liczba uczniów	Linie komunikacyjne
45	Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych	ul. Targowa 29	53	10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 20, 21, 23, 24, 26, 27, 28, 30, 32, 37
46	Liceum Ogólnokształcące w Częstochowie Zakładu Doskonalenia Zawodowego w Katowicach	ul. Jagiellońska 141	102	15, 19, 25, 33, 38
47	Niepubliczna Szkoła Policealna TEB Edukacja w Częstochowie	ul. Pułaskiego 4/6	393	11, 12, 15, 21, 22, 27, 31
48	Policealna Szkoła TEB Edukacja	ul. Pułaskiego 4/6	22	11, 12, 15, 21, 22, 27, 31
49	Niższe Seminarium Duchowne Archidiecezji Częstochowskiej – Liceum Ogólnokształcące wraz z internatem	ul. Piotrkowska 17	12	10, 12, 18, 20, 23, 24, 31, 32, 33
50	Medyczne Studium Zawodowe w Częstochowie	ul. Brzezińska 6a	60	10, 24
51	Szkoła Medyczna STM w Częstochowie	ul. Nadrzeczna 7	67	10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 20, 21, 23, 24, 26, 27, 28, 30, 32, 37
52	Technikum TEB Edukacja w Częstochowie	ul. Pułaskiego 4/6	793	11, 12, 15, 21, 22, 27, 31
53	Technikum im. W. Szymborskiej w Częstochowie Zakładu Doskonalenia Zawodowego w Katowicach	ul. Jagiellońska 141	182	15, 19, 25, 33, 38
54	Katolicka Szkoła Specjalna Przystosowująca do Pracy Stowarzyszenia Przyjaciół Szkół Katolickich im. św. Antoniego z Padwy	ul. Łukasińskiego 24	47	2, 12, 19, 23, 32, 35, 36, 40, 80
55	Szkoła Policealna nr 6	ul. Przechodnia 11/15	23	10, 12, 20, 23, 24, 32
56	Zaoczne Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych „Cosinus Plus” w Częstochowie	ul. Żwirki i Wigury 6/14	215	10, 12, 15, 19, 26, 27, 32
57	Szkoła Policealna „Cosinus	ul. Żwirki i Wigury 6/14	578	10, 12, 15, 19, 26,

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Liczba uczniów	Linie komunikacyjne
	Plus" w Częstochowie			27, 32
58	Szkoła Policealna Opieki Medycznej „Żak” w Częstochowie	al. Wolności 11	88	2, 3, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 21, 23, 26, 27, 30, 31, 32, 33, 37, 80
59	„ALA” Autorskie Liceum Artystyczne i Akademickie	ul. Nadrzeczna 5	88	10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 20, 21, 23, 24, 26, 27, 28, 30, 32, 37
60	Niepubliczna Szkoła Specjalna Przystosowująca do Pracy im. św. Józefa w Częstochowie	ul. Bp T. Kubiny 10/12	34	12, 19, 26, 27
61	Szkoła Specjalna Przystosowująca do Pracy nr 4	ul. Legionów 54a	16	11, 27, 35, 36
62	Szkoła Specjalna Przystosowująca do Pracy nr 5	ul. św. Barbary 9/11	30	11, 21, 22, 31
63	Liceum Ogólnokształcące Mistrzostwa Sportowe RKS Raków Częstochowa	ul. Łukasińskiego 40	87	2, 12, 19, 23, 32, 35, 36, 40, 80
64	Katolickie Liceum Ogólnokształcące Stowarzyszenia Przyjaciół Szkół Katolickich im. Matki Bożej Jasnogórskiej	ul. Okólna 113	194	10, 13, 15, 22, 25, 32
65	Katolickie Liceum Ogólnokształcące Specjalne Stowarzyszenia Przyjaciół Szkół Katolickich im. św. Antoniego z Padwy	ul. Bohaterów Katynia 40/42	8	3, 10, 19, 24, 35, 36, 80
66	Policealna Szkoła Medyczna STM w Częstochowie	ul. Nadrzeczna 7	58	10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 20, 21, 23, 24, 26, 27, 28, 30, 32, 37
67	Technikum Stowarzyszenia Przyjaciół Szkół Katolickich im. św. Józefa w Częstochowie	ul. Okrzei 41	102	12, 19, 24, 32, 35, 36, 53, 58, 65, 68
68	Kreatywne Liceum Ogólnokształcące „Erazmus”	ul. Edisona 4	19	35, 36
69	Liceum Ogólnokształcące Mistrzostwa Sportowego Nobili-	ul. Brzeźnicka 60a	60	15, 22, 24

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Liczba uczniów	Linie komunikacyjne
	to w Częstochowie			
70	Technikum STM w Częstochowie	ul. Nadrzeczna 7	76	10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 20, 21, 23, 24, 26, 27, 28, 30, 32, 37
71	Centralna Szkoła Państwowej Straży Pożarnej	ul. Sabinowska 62	b.d.	14, 19, 23, 25, 33, 38, 69
72	Zespół Państwowych Szkół Plastycznych im. J. Malczewskiego w Częstochowie	ul. Pułaskiego 15	b.d.	11, 12, 15, 21, 22, 27, 31
73	Jasnogórska Publiczna Ogólnokształcąca Szkoła Muzyczna I Stopnia	al. Jana Pawła II 126/130	b.d.	10, 12, 15, 19, 26, 27, 32
74	Zespół Szkół Muzycznych im. M.J. Żebrowskiego	ul. Jasnogórska 17	b.d.	2, 3, 10, 13, 19, 22, 25, 26, 32, 80
75	Techniczne Zakłady Naukowe im. W. Sikorskiego	ul. Jasnogórska 84/90	b.d.	10, 12, 15, 19, 26, 27, 32
Szkoły wyższe				
1	Uniwersytet Humanistyczno-Przyrodniczy im. J. Długosza w Częstochowie	ul. Waszyngtona 4/8	ok. 5,5 tys.	2, 3, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 19, 21, 22, 23, 25, 26, 27, 30, 31, 32, 33, 37, 80
2	Akademia Polonijna (placówka niepubliczna)	ul. Pułaskiego 4/6	b.d.	11, 12, 15, 27, 31
3	Politechnika Częstochowska	ul. Dąbrowskiego 69	ok. 7 tys.	2, 3, 10, 13, 19, 22, 24, 25, 26, 28, 29, 30, 32, 80
4	Wyższe Seminarium Duchowne Archidiecezji Częstochowskiej	ul. św. Barbary 41	20	11, 21, 22
5	Wyższa Szkoła Lingwistyczna w Częstochowie (placówka niepubliczna)	ul. Nadrzeczna 7	ok. 1,5 tys.	10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 20, 21, 23, 24, 26, 27, 28, 30, 37
6	Wyższa Szkoła Zarządzania (placówka niepubliczna)	ul. 1 Maja 40	b.d.	2, 3, 14, 15, 17, 19, 23, 25, 33, 37, 69, 80

Źródło: dane Urzędu Miasta Częstochowy oraz Ministerstwa Edukacji i Nauki.

W tabeli 15 przedstawiono dane na temat placówek oświatowych w gminie Mykanów.

Tab. 15. Wykaz placówek oświatowych na obszarze gminy Mykanów

– stan na rok szkolny 2021/2022

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Liczba uczniów	Linie komunikacyjne
Przedszkola				
1	Przedszkole w Starym Cykarzewie	Stary Cykarzew, ul. Kolejowa 7	48	-
2	Przedszkole w Kuźnicy Kiedrzyńskiej	Kuźnica Kiedrzyńska, ul. Witosza 120	68	-
3	Niepubliczne Przedszkole „Kotek Leon”	Wola Hankowska, ul. Akacyjowa 144	64	-
4	Niepubliczne Artystyczne Przedszkole Olka Klepacza	Wierzchowisko, ul. Szkolna 12	94	13
Szkoły podstawowe				
1	Szkoła Podstawowa im. J. Brzechwy w Radostkowie	Radostków Kolonia, ul. Szkolna 1	140	-
2	Szkoła Podstawowa im. 6. Pułku Piechoty w Starym Broniszewie	Stary Broniszew, ul. Kwiatowa 28	97	-
3	Szkoła Podstawowa im. Wołyńskiej Brygady Kawalerii w Starym Kocinie	Stary Kocin, ul. Kręta 91	120	-
4	Szkoła Podstawowa im. Jana Kochanowskiego w Czarnym Lesie	Czarny Las, ul. Szkolna 6	228	-
5	Szkoła Podstawowa im. Marcina Kacprzaka w Starym Cykarzewie	Stary Cykarzew, ul. Szkolna 12	140	-
6	Zespół Szkolno-Przedszkolny w Wierzchowisku	Wierzchowisko, ul. Długa 110	285	13
7	Zespół Szkolno-Przedszkolny w Borownie	Borowno Kolonia, ul. Klonowa 6/8	166	-
8	Zespół Szkolno-Przedszkolny w Lubojnie	Lubojna, ul. Strażacka 21	182	-
9	Zespół Szkolno-Przedszkolny w Mykanowie	Mykanów, ul. Słoneczna 114	231	-
10	Szkoła Podstawowa SPSK im. Dzieci Fatimskich w Ryb-	Rybna, ul. Szkolna 5	95	-

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Liczba uczniów	Linie komunikacyjne
	nej			

Źródło: dane Urzędu Gminy Mykanów.

W tabeli 16 przedstawiono dane na temat placówek oświatowych w gminie Mstów.

Tab. 16. Wykaz placówek oświatowych na obszarze gminy Mstów – stan na rok szkolny 2021/2022

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Liczba uczniów	Linie komunikacyjne
Przedszkola				
1	Przedszkole w Wancerzowie	Wancerzów, ul. Gminna 11	b.d.	30
2	Przedszkole w Siedlcu	Siedlec, ul. Kazimierza Wielkiego 63	b.d.	26, 30
Szkoły podstawowe				
1	Szkoła Podstawowa im. Tadeusza Kościuszki w Mstowie	Mstów, ul. Partyzantów 2	b.d.	30
2	Szkoła Podstawowa w Mstowie, Filia w Kucharach	Kuchary, ul. Główna 18	b.d.	-
3	Szkoła Podstawowa im. Kornela Makuszyńskiego w Brzyszowie	Brzyszów 50	b.d.	-
4	Szkoła Podstawowa w Mokrzyszynie	Mokrzyszyn, ul. Kościelna 24	b.d.	-
5	Szkoła Podstawowa w Krasicach im. św. Huberta	Krasice, ul. Strażacka 7	b.d.	-
6	Zespół Szkolno-Przedszkolny im. Jana Pawła II w Jaskrowie	Jaskrów, ul. Starowiejska 2	b.d.	30
7	Zespół Szkolno-Przedszkolny w Małusach Wielkich	Małusy Wielkie 19	b.d.	-
8	Zespół Szkolno-Przedszkolny w Zawadzie	Zawada, ul. Główna 18	b.d.	-

Źródło: dane Urzędu Gminy Mstów.

W tabeli 17 przedstawiono dane na temat placówek oświatowych w gminie Olsztyn.

Tab. 17. Wykaz placówek oświatowych na obszarze gminy Olsztyn – stan na rok szkolny 2021/2022

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Liczba uczniów	Linie komunikacyjne
Przedszkola				
1	Gminne Przedszkole w Olsztynie	Olsztyn, ul. Napoleona 22	175	58
Szkoły podstawowe				
1	Szkoła Podstawowa w Olsztynie	Olsztyn, ul. Kühna 18	342	58
2	Szkoła Podstawowa w Olsztynie	Olsztyn, ul. Zielona 66		58
3	Szkoła Podstawowa w Biskupicach	Biskupice, ul. Szkolna 4	50	-
4	Szkoła Podstawowa im. Jarosława Dąbrowskiego w Zrębicach	Zrębice, ul. Główna 143	157	-
5	Szkoła Podstawowa w Turowie	Turów, ul. Szkolna 12	100	-
6	Szkoła Podstawowa w Kusiętach	Kusięta 208	78	-

Źródło: dane Urzędu Miasta i Gminy Olsztyn.

W tabeli 18 przedstawiono dane na temat placówek oświatowych w gminie Poczesna.

Tab. 18. Wykaz placówek oświatowych na obszarze gminy Poczesna

– stan na rok szkolny 2021/2022

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Liczba uczniów	Linie komunikacyjne
Przedszkola				
1	Przedszkole w Hucie Starej A	Huta Stara A, ul. Lipowa 4	47	53
2	Przedszkole w Hucie Starej B	Huta Stara B, ul. Czyستا 1	83	53
3	Przedszkole w Poczesnej	Kolonia Poczesna, ul. Szkolna 4	110	65, 68
4	Przedszkole we Wrzosowej	Wrzosowa, ul. Szkolna 2	65	53, 65, 68
5	Niepubliczne Przedszkole „Zaczarowany Ogród”	Wrzosowa, ul. Katowicka 42a	40	53, 65, 68
Szkoły podstawowe				
1	Zespół Szkolno-Przedszkolny w Słowiku	Słowik, ul. Podlaska 4	99	65
2	Szkoła Podstawowa w Niera-	Michałów, ul. Lauro-	225	68, 69

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Liczba uczniów	Linie komunikacyjne
	dzie	wa 54		
3	Szkoła Podstawowa im. Gustawa Morcinka w Poczesnej	Kolonia Poczesna, ul. Szkolna 2	322	65, 68
4	Szkoła Podstawowa im. Mikołaja Kopernika we Wrzosowej	Wrzosowa, ul. Szkolna 4	164	53, 65, 68
5	Szkoła Podstawowa im. Kazimierza Wielkiego w Hucie Starej B	Huta Stara B, ul. Mickiewicza 12	134	53

Źródło: dane Urzędu Gminy Poczesna.

W tabeli 19 przedstawiono dane na temat placówek oświatowych w gminie Konopiska.

Tab. 19. Wykaz placówek oświatowych na obszarze gminy Konopiska – stan na rok szkolny 2021/2022

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Liczba uczniów	Linie komunikacyjne
Przedszkola				
1	Publiczne Przedszkole w Konopiskach	Konopiska, ul. Lipowa 8	148	-
2	Niepubliczne Przedszkole Klaretyńskie „Antoś”	Aleksandria Pierwsza, ul. Gościnną 149	41	-
3	I Niepubliczne Przedszkole Lingwistyczne „Oxford for Kids”	Wygoda 11j	31	33
4	Klub Dziecięcy I Lingwistycznego Przedszkola „Oxford for Kids”	Wygoda 11j	20	33
Szkoły podstawowe				
1	Szkoła Podstawowa im. Marii Konopnickiej w Jamkach – Korzonku	Korzonek 4	95	-
2	Szkoła Podstawowa im. Jana Pawła II w Łażcu	Łażec 66	78	-
3	Szkoła Podstawowa im. Henryka Sienkiewicza w Konopiskach	Konopiska, ul. Sportowa 7	291	-
4	Zespół Szkolno-Przedszkolny w Aleksandrii	Aleksandria, ul. Gościnną 130	217	-

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Liczba uczniów	Linie komunikacyjne
5	Zespół Szkolno-Przedszkolny im. Mikołaja Kopernika w Hutkach	Hutki 161	104	-
6	Zespół Szkolno-Przedszkolny im. Jana Pawła II w Kopalni	Kopalnia, ul. Szkolna 2	121	-
7	Zespół Szkolno-Przedszkolny w Rększowicach	Rększowice 78	121	-

Źródło: dane Urzędu Gminy Konopiska.

W tabeli 20 przedstawiono dane na temat placówek oświatowych w gminie Blachownia.

Tab. 20. Wykaz placówek oświatowych na obszarze gminy Blachownia – stan na rok szkolny 2021/2022

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Liczba uczniów	Linie komunikacyjne
Przedszkola				
1	Przedszkole w Łojkach w Zespole Szkolno-Przedszkolnym	Łojki, ul. Długa 50	99	22
Pozostałe placówki poza obszarem zarządzanym przez częstochowskiego organizatora publicznego transportu zbiorowego				
Szkoły podstawowe				
1	Szkoła Podstawowa im. Kornela Makuszyńskiego w Zespole Szkolno-Przedszkolnym w Łojkach	Łojki, ul. Długa 48	186	22
Pozostałe placówki poza obszarem zarządzanym przez częstochowskiego organizatora publicznego transportu zbiorowego				

Źródło: dane Urzędu Miasta i Gminy Blachownia.

2.10.2. Instytucje publiczne

Pomimo utraty statusu miasta wojewódzkiego z dniem 1 stycznia 1998 r., Częstochowa pozostaje jednym z największych polskich miast na prawach powiatu (obok Gdyni), niebędącym właśnie stolicą województwa. Na terenie miasta funkcjonuje wiele obiektów instytucji publicznych, stanowiących istotne cele podróży, w tym również środkami komunikacji miejskiej. W niniejszej części dokumentu przedstawiono wykazy lokalizacji instytucji publicznych, tj. urzędów i banków, pozostałe obiekty o podobnym charakterze wyszczególniono w roz-

dziale 2.10.5., przy czym w zestawieniach pominięto jednostki generujące najmniejszy ruch pasażerski. Wszystkie dane zostały zaktualizowane na dzień 1 sierpnia 2022 r.

W tabeli 21 przedstawiono dane na temat lokalizacji urzędów i banków w mieście Częstochowa.

Tab. 21. Wykaz instytucji publicznych na obszarze miasta Częstochowy

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Linie komunikacyjne
Urzędy			
1	Urząd Miasta Częstochowy	ul. Śląska 11/13	2, 3, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 19, 21, 22, 23, 25, 27, 31, 32, 33, 37, 80
2	Urząd Miasta Częstochowy	ul. Waszyngtona 5	2, 3, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 19, 21, 22, 23, 25, 27, 31, 32, 33, 37, 80
3	Urząd Miasta Częstochowy	ul. Legionów 52	11, 13, 21, 27, 28, 35, 36
4	Urząd Miasta Częstochowy	al. Najświętszej Maryi Panny 45a	11, 13, 15, 19, 22, 25, 32, 33
5	Urząd Miasta Częstochowy	ul. Focha 19/21	2, 3, 11, 12, 14, 15, 17, 19, 21, 22, 23, 25, 27, 31, 33, 37, 58, 69, 80
6	Pierwszy Urząd Skarbowy w Częstochowie	ul. Filomatów 18/20	2, 3, 14, 15, 17, 58, 80
7	Drugi Urząd Skarbowy w Częstochowie	ul. Tkacka 3	11, 13, 21, 27, 28, 35, 36
8	Główny Urząd Statystyczny w Katowicach oddział w Częstochowie	al. Niepodległości 20/22	2, 3, 58, 80
9	Powiatowy Urząd Pracy w Częstochowie	ul. Szymanowskiego 15	11, 12, 15, 19, 22, 25, 27, 33
10	Starostwo Powiatowe w Częstochowie	ul. Sobieskiego 9	11, 12, 15, 19, 21, 22, 23, 25, 27, 31, 33, 37, 69
11	Miejski Zarząd Dróg w Częstochowie	ul. Legionów 52	11, 13, 21, 27, 28, 35, 36
12	Izba Administracji Skarbowej w Katowicach lokalizacja w Częstochowie	ul. Rejtana 9	23
13	Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Katowicach, Delegatu-	ul. Rząsawska 24/28	14, 25

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Linie komunikacyjne
	ra w Częstochowie		
14	Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji Okręgu Częstochowskiego S.A. w Częstochowie	ul. Jaskrowska 14/20	14, 17, 20, 24, 28, 30, 37
15	Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Katowicach, Delegatura w Częstochowie	ul. Mirowska 8	10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 20, 21, 23, 24, 26, 27, 28, 30, 37
16	Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Częstochowie	ul. Hallera 1	11, 27, 35, 36
17	Zakład Ubezpieczeń Społecznych w Częstochowie	ul. Dąbrowskiego 43/45	10, 13, 15, 19, 22, 25, 26, 32
18	Filharmonia Częstochowska im. Bronisława Hubermana	ul. Wilsona 16	2, 3, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 21, 23, 26, 27, 30, 32, 37, 80
19	Archiwum Państwowe w Częstochowie	ul. Rejtana 13	23
20	Sąd Rejonowy w Częstochowie	ul. Dąbrowskiego 23/35	10, 13, 15, 19, 22, 25, 26, 32
21	Państwowa Inspekcja Pracy. Okręgowy Inspektorat Pracy w Katowicach, Oddział w Częstochowie	ul. Kisielewskiego 18/28B	13
22	Komenda Miejska Policji w Częstochowie	ul. Ks. Popiełuszki 5	10, 12, 15, 19, 26, 27, 32
23	Komisariat Policji II w Częstochowie	ul. Bór 14	2, 3, 58, 80
24	Komisariat Policji III w Częstochowie	ul. Kiedrzyńska 98	15, 22, 24
25	Komisariat Policji IV w Częstochowie	ul. Kopernika 38	11, 19, 22, 25, 33
26	Komisariat Policji V w Częstochowie	ul. Czecha 15	2, 3, 15, 22, 25, 29
27	Komisariat Policji VI w Częstochowie	Łukasińskiego 26	2, 12, 19, 32, 35, 36, 80
28	Komenda Miejska Państwowej Straży Pożarnej w Częstochowie	ul. Sikorskiego 82/94	10, 12, 15, 19, 26, 27, 32
29	Muzeum Częstochowskie (Ratusz)	al. Najświętszej Maryi Panny 45a	11, 13, 15, 19, 22, 25, 32, 33
30	Muzeum Górnictwa Rud Żelaza w Częstochowie	Park im. S. Staszica	12, 15, 27
31	Muzeum Produkcji Zapalek	ul. Ogrodowa 68	2, 3, 10, 12, 20, 23, 24, 32, 80
32	Teatr im. Adama Mickiewicza w Czę-	ul. Kilińskiego 15	10, 13, 19, 22, 25,

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Linie komunikacyjne
	stochowie		26, 32
33	Ośrodek Promocji Kultury Gaude Mater	ul. Dąbrowskiego 1	11, 13, 15, 19, 22, 25, 32, 33
34	Regionalny Ośrodek Kultury w Częstochowie	ul. Ogińskiego 13a	11, 12, 15, 21, 22, 23, 27, 31, 69
35	Oddział Celny Częstochowa	ul. Koksowa 11	11, 27, 35, 36
36	Urząd Wojewódzki w Katowicach, Placówka w Częstochowie	ul. Sobieskiego 7	11, 12, 15, 19, 21, 22, 23, 25, 27, 31, 33, 37, 69
37	Delegatura Śląskiego Urzędu Celno-Skarbowego w Częstochowie	ul. Rydza-Śmigłego 26	19, 20, 38
38	Poczta Polska	ul. Orzechowskiego 7	2, 3, 12, 14, 15, 17, 18, 21, 23, 27, 31, 37, 58, 69, 80
39	PGNiG Biuro Obsługi Klienta	ul. Legionów 79	11, 27, 35, 36
40	Tauron – Punkt Obsługi Klienta	ul. Mirowska 24	11, 13, 14, 17, 18, 20, 21, 24, 26, 27, 28, 30, 37
41	Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej w Częstochowie	ul. Polskiej Organizacji Wojskowej 2	11, 12, 15, 19, 22, 25, 27, 33
42	Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie	ul. Sobieskiego 9	11, 12, 15, 19, 21, 22, 23, 25, 27, 31, 33, 37, 69
Placówki bankowe			
1	I Oddział Santander Consumer Bank	al. Najświętszej Maryi Panny 26	2, 3, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 21, 23, 26, 27, 30, 31, 32, 33, 37, 80
2	ING Bank Śląski – Placówka bankowa w Częstochowie	al. Najświętszej Maryi Panny 36/38	2, 3, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 19, 21, 22, 23, 25, 26, 27, 30, 31, 32, 33, 37, 80
3	PKO Bank Polski S.A. Oddział 2 w Częstochowie	al. Najświętszej Maryi Panny 19	2, 3, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 21, 23, 26, 27, 30, 31, 32, 33, 37, 80
4	Getin Noble Bank S.A. Oddział w Częstochowie	al. Najświętszej Maryi Panny 32	2, 3, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 19, 21, 22, 23, 25, 26, 27, 30, 31, 32, 33, 37,

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Linie komunikacyjne
			80
5	BNP Paribas Bank Polska S.A.	al. Najświętszej Maryi Panny 43	2, 3, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 19, 21, 22, 23, 25, 26, 27, 30, 31, 32, 33, 37, 80
6	Oddział Banku Millenium	al. Najświętszej Maryi Panny 2	10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 20, 21, 23, 24, 26, 27, 28, 30, 32, 37
7	BNP Paribas Bank Polska S.A.	Plac Daszyńskiego 9/10	10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 20, 21, 23, 24, 26, 27, 28, 30, 32, 37
8	Bank Pekao S.A.	ul. Kopernika 17/19	11, 19, 22, 25, 33
9	Krakowski Bank Spółdzielczy POK Częstochowa	ul. Warszawska 2/14	10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 20, 21, 23, 24, 26, 27, 28, 30, 32, 37
10	Alior Bank – Oddział	al. Najświętszej Maryi Panny 10	10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 20, 21, 23, 24, 26, 27, 28, 30, 32, 37
11	mBank Oddział Bankowości Detalicznej	ul. Szymanowskiego 1	11, 13, 15, 19, 22, 25, 32, 33
12	Credit Agricole Bank Polska S.A. – Placówka Bankowa	al. Najświętszej Maryi Panny 1	10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 20, 21, 23, 24, 26, 27, 28, 30, 32, 37
13	Deutsche Bank Polska S.A. – Oddział w Częstochowie	ul. Jasnogórska 33/35	10, 13, 19, 22, 25, 26, 32
14	PKO Bank Polski S.A. Oddział 8 w Częstochowie	ul. Plac Daszyńskiego 5	10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 20, 21, 23, 24, 26, 27, 28, 30, 32, 37
15	Santander Bank Polska S.A.	al. Wolności 17	2, 3, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 21, 23, 26, 27, 30, 31, 32, 33, 37, 80
16	PKO Bank Polski S.A. Oddział 1 w Częstochowie	ul. Dekabrystów 41b	2, 3, 15, 22, 24, 28, 80
17	PKO Bank Polski S.A. Oddział 3 w	ul. Obrońców Westerplat-	2, 3, 13, 22, 24, 25,

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Linie komunikacyjne
	Częstochowie	te 21	29, 80
18	PKO Bank Polski S.A. Oddział 4 w Częstochowie	ul. Jagiellońska 1	2, 3, 10, 12, 20, 24, 32, 35, 36, 38, 53, 58, 65, 68, 80
19	PKO Bank Polski S.A. Oddział 5 w Częstochowie	ul. Wieluńska 28	12, 19, 26, 27
20	PKO Bank Polski S.A. Oddział 6 w Częstochowie	ul. Sosabowskiego 21	15, 22, 24, 25, 29
21	ING Bank Śląski – Placówka bankowa w Częstochowie	ul. Dekabrystów 41	2, 3, 15, 22, 24, 28, 80
22	ING Bank Śląski – Placówka bankowa w Częstochowie	al. 11 Listopada 7a	2, 3, 10, 12, 20, 24, 32, 35, 36, 38, 53, 58, 65, 68, 80
23	Alior Bank – Oddział	al. 11 Listopada 5	2, 3, 10, 12, 20, 24, 32, 35, 36, 38, 53, 58, 65, 68, 80
24	Credit Agricole Bank Polska S.A. – Placówka Bankowa	al. Najświętszej Maryi Panny 35	2, 3, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 21, 23, 26, 27, 30, 31, 32, 33, 37, 80
25	Oddział Banku Millenium	al. Pokoju 2	2, 3, 10, 12, 20, 24, 32, 35, 36, 38, 53, 58, 65, 68, 80
26	Oddział Banku Millenium	ul. Jagiellońska 3/9	2, 3, 10, 12, 20, 24, 32, 35, 36, 38, 53, 58, 65, 68, 80
27	ING Bank Śląski – Placówka bankowa w Częstochowie	ul. Kiedrzyńska 134	2, 3, 13, 22, 24, 25, 29, 80

Źródło: dane Urzędu Miasta Częstochowy oraz stron internetowych instytucji bankowych.

W tabeli 22 przedstawiono dane na temat lokalizacji urzędów i banków w gminie Blachownia.

Tab. 22. Wykaz instytucji publicznych na obszarze gminy Blachownia

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Linie komunikacyjne
Urzędy			
1	Urząd Miejski w Blachowni	Blachownia, ul. Sienkiewicza 22	-
2	Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej	Blachownia, ul. Sienkiewi-	-

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Linie komunikacyjne
		cza 22	
3	Urząd Poczty Polskiej	Blachownia, ul. Żeromskiego 8	-
Placówki bankowe			
1	PKO Bank Polski S.A. – Oddział 1 w Blachowni	Blachownia, ul. Bankowa 1	-
2	Bank Spółdzielczy w Konopiskach – Oddział w Blachowni	Blachownia, ul. Bankowa 9	-

Źródło: dane Urzędu Miasta i Gminy Blachownia oraz stron internetowych instytucji bankowych.

W tabeli 23 przedstawiono dane na temat lokalizacji urzędów i banków w gminie Konopiska.

Tab. 23. Wykaz instytucji publicznych na obszarze gminy Konopiska

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Linie komunikacyjne
Urzędy			
1	Urząd Gminy Konopiska	Konopiska, ul. Lipowa 5	-
2	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej	Konopiska, ul. Lipowa 1	-
3	Urząd Poczty Polskiej	Konopiska, ul. Lipowa 3	-
Placówki bankowe			
1	Bank Spółdzielczy w Konopiskach	Konopiska, ul. Częstochowska 28	-

Źródło: dane Urzędu Gminy Konopiska oraz stron internetowych instytucji bankowych.

W tabeli 24 przedstawiono dane na temat lokalizacji urzędów i banków w gminie Mstów.

Tab. 24. Wykaz instytucji publicznych na obszarze gminy Mstów

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Linie komunikacyjne
Urzędy			
1	Urząd Gminy Mstów	Mstów, ul. Gminna 14	30
2	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej	Mstów, ul. Gminna 14	30
3	Urząd Poczty Polskiej	Mstów, ul. Gminna 14	30
Placówki bankowe			

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Linie komunikacyjne
1	Bank Spółdzielczy w Mstowie	Mstów, ul. Gminna 14	30
2	Bank Spółdzielczy w Mstowie – Punkt Obsługi Klienta	Mstów, Plac Mickiewicza 26	30

Źródło: dane Urzędu Gminy Mstów oraz stron internetowych instytucji bankowych.

W tabeli 25 przedstawiono dane na temat lokalizacji urzędów i banków w gminie Mykanów.

Tab. 25. Wykaz instytucji publicznych na obszarze gminy Mykanów

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Linie komunikacyjne
Urzędy			
1	Urząd Gminy Mykanów	Mykanów, ul. Samorządowa 1	-
2	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej	Mykanów, ul. Samorządowa 1/2	-
3	Urząd Poczty Polskiej	Mykanów, ul. Samorządowa 1	-
Placówki bankowe			
1	Bank Spółdzielczy w Mykanowie	Mykanów, ul. Samorządowa 3	-

Źródło: dane Urzędu Gminy Mykanów oraz stron internetowych instytucji bankowych.

W tabeli 26 przedstawiono dane na temat lokalizacji urzędów i banków w gminie Olsztyn.

Tab. 26. Wykaz instytucji publicznych na obszarze gminy Olsztyn

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Linie komunikacyjne
Urzędy			
1	Urząd Miasta i Gminy Olsztyn	Olsztyn, pl. Piłsudskiego 10	58
2	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej	Olsztyn, pl. Piłsudskiego 10	58
3	Urząd Poczty Polskiej	Olsztyn, pl. Piłsudskiego 10	58
4	Grupa Jurajska GOPR – TSR Olsztyn	Olsztyn, pl. Piłsudskiego 10	58
Placówki bankowe			
1	PKO Bank Polski SA – Ajencja w Olsztynie	Olsztyn, pl. Piłsudskiego 10	58
2	Bank Spółdzielczy w Poczesnej – filia w Olsztynie	Olsztyn, pl. Piłsudskiego 10	58

Źródło: dane Urzędu Miasta i Gminy Olsztyn oraz stron internetowych instytucji bankowych.

W tabeli 27 przedstawiono dane na temat lokalizacji urzędów i banków w gminie Poczesna.

Tab. 27. Wykaz instytucji publicznych na obszarze gminy Poczesna

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Linie komunikacyjne
Urzędy			
1	Urząd Gminy Poczesna	Poczesna, ul. Wolności 2	65, 68
2	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej	Poczesna, ul. Wolności 2	65, 68
3	Urząd Poczty Polskiej	Poczesna, ul. Wolności 2	65, 68
Placówki bankowe			
1	Bank Spółdzielczy w Poczesnej	Poczesna, ul. Bankowa 1	65, 68

Źródło: dane Urzędu Gminy Poczesna oraz stron internetowych instytucji bankowych.

2.10.3. Obiekty służby zdrowia

Na obszarze objętym planem transportowym funkcjonuje wiele obiektów związanych z służbą zdrowia: począwszy od dużych szpitali o wielu wyspecjalizowanych oddziałach, poprzez przychodnie (także prywatne) aż po ośrodki zdrowia i gabinety medyczne o większym znaczeniu. W tej części dokumentu przedstawiono w formie jednej tabeli lokalizacje takich obiektów, z wyszczególnieniem jednostek administracyjnych. Wszystkie dane zostały zaktualizowane na dzień 1 sierpnia 2022 r.

Tab. 28. Wykaz obiektów służby zdrowia na obszarze objętym planem transportowym

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Linie komunikacyjne
Miasto Częstochowa			
1	Wojewódzki Szpital Specjalistyczny im. Najświętszej Maryi Panny w Częstochowie	ul. Bialska 104/118	10, 28, 29
2	Wojewódzki Szpital Specjalistyczny im. Najświętszej Maryi Panny w Częstochowie	ul. Polskiego Czerwonego Krzyża 7	2, 3, 13, 29, 80
3	Miejski Szpital Zespolony w Częstochowie	ul. Mirowska 15	11, 13, 14, 17, 18, 20, 21, 24, 26, 27, 28, 30, 31, 37
4	Miejski Szpital Zespolony w Częstochowie	ul. Bony 1/3	11, 21, 22

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Linie komunikacyjne
	chowcie		
5	Miejski Szpital Zespolony w Częstochowie	ul. Mickiewicza 12	2, 3, 14, 15, 17, 19, 25, 33, 37, 80
6	„COMBI-MED.” sp. z o.o.	ul. Dekabrystów 17/19	13, 15, 22, 25, 28, 29
7	Centrum Medyczne św. Łukasza sp. z o.o.	ul. Zaciszańska 25a	11, 17, 21, 22, 37
8	„OLMEDICAL” sp. z o.o.	ul. Krynicka 1/3	10, 28, 29, 32
9	NZOZ „Nasza Przychodnia”	al. Wolności 46	2, 3, 11, 12, 14, 15, 17, 19, 21, 22, 23, 25, 27, 31, 33, 37, 58, 69, 80
10	NZOZ Centrum Medyczne „Honestus” S.C.	ul. Żyzna 11b	14, 25, 38, 69
11	Specjalistyczno-Diagnostyczny Ośrodek Zdrowia	ul. Jana III Sobieskiego 84	11, 12, 15, 21, 22, 23, 27, 31, 69
12	Przychodnia lekarska Rzymskokatolickiej Parafii Archikatedralnej p.w. Świętej Rodziny	ul. Krakowska 15/17	10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 20, 21, 23, 24, 26, 27, 28, 30, 32, 37
13	NZOZ Przychodnia Medycyny rodzinnej „Złota Przychodnia”	ul. Łódzka 140	25
14	NZOZ Centrum Medyczne „Amicus” sp. z o.o.	al. Pokoju 44	13, 19, 28, 40
15	NZOZ Przychodnia Specjalistyczna MED-JAN	ul. Spartakusa 1	-
16	NZOZ Przychodnia Lekarska Spółdzielczość	al. Armii Krajowej 2	2, 3, 10, 24, 26, 28, 30, 80
17	Poradnia Medycyny Rodzinnej	al. Armii Krajowej 36	2, 3, 24, 28, 80
18	NZOZ Przychodnia Lekarzy Specjalistów „Medar” sp. z o.o.	ul. Wieluńska 28	12, 19, 26, 27
19	NZOZ Przychodnia Medycyny Rodzinnej „Puls”	ul. Konarskiego 6	14, 17, 20, 25, 30
20	Specjalistyczna Przychodnia Lekarska „Novomed”	ul. Bohaterów Katynia 25a/4	3, 10, 12, 19, 24, 35, 36, 53, 58, 65, 68, 80
21	NZOZ „Elvita” Przychodnia Lekarska im. Maksymiliana M. Kolbego w Częstochowie	al. Armii Krajowej 5	2, 3, 10, 24, 26, 28, 30, 80
22	Przychodnia Lekarza Rodzinnego	ul. Jagiellońska 167/169	14, 15, 19, 23, 25,

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Linie komunikacyjne
	„Lekdom” s.c.		33, 38, 69
23	NZOZ Przychodnia Lekarska „Hypokraty II” s.c.	ul. Stroma 14	2, 3, 10, 12, 20, 24, 32, 35, 36, 58, 80
24	Przychodnia Północ Sp. z o.o.	ul. Andersa 12	15, 24, 29, 80
25	NZOZ Przychodnia Rodzinna „Euro-Med” s.c.	ul. 3 Maja 16	12, 15, 27
26	NZOZ Przychodnia Lekarska „Medicom” s.c.	ul. Pużaka 5	2, 3, 15, 22, 24, 25, 29, 80
27	NZOZ Przychodnia Lekarska Księżycowa sp. z o.o.	ul. Księżycowa 5	2, 3, 15, 22, 24, 28, 80
28	NZOZ Przychodnia Rodzinna „Euro-Medicus”	ul. Kopalniana 4	21, 23
29	Sanus sp. z o.o. Przychodnia Lekarska	ul. Kopernika 45	11, 12, 15, 19, 22, 25, 27, 31
30	NZOZ Przychodnia Lekarska „Euro-med”	ul. Wielkoborska 37/41	12, 27, 32
31	NZOZ Przychodnia Lekarska Rocha 250 sp. z o.o.	ul. Św. Rocha 250	19, 26, 29
32	NZOZ Przychodnia Lekarska „Dolina Miłosierdzia”	ul. Kordeckiego 49	11, 31
33	NZOZ Przychodnia Lekarska „Wrzosiwiak” sp. z o.o.	ul. Orkana 61/67a	3, 19, 20, 80
34	Przychodnia Lekarska „Olmed” sp. z o.o.	ul. Olsztyńska 68	31, 35, 36
35	NZOZ Przychodnia Lekarska Kiedrzyńska	ul. Kiedrzyńska 81a	2, 3, 13, 22, 24, 29, 80
36	NZOZ Przychodnia Lekarska „Południe”	ul. Mireckiego 29a	12, 19, 24, 32, 35, 36, 53, 58, 65, 68, 80
37	NZOZ Przychodnia Lekarska „Trzech Wieszców” sp. z o.o.	ul. Zana 6	15, 19, 23, 25, 33, 37, 69
38	NZOZ Przychodnia Lekarska „Nord Med” sp. z o.o.	ul. Michałowskiego 6	2, 3, 22, 24, 25, 29
39	NZOZ Specjalistyczne Centrum Medyczne „Spec-Med”	al. Wolności 14	2, 3, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 21, 23, 26, 27, 30, 31, 32, 33, 37, 80
40	NZOZ „Combi-Med” sp. z o.o.	ul. Dekabrystów 17/19	13, 15, 22, 25, 28, 29
41	NZOZ „Avamed” sp. z o.o.	ul. Powstańców Śląskich 7a	2, 3, 10, 12, 20, 24,

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Linie komunikacyjne
			32, 35, 36, 38, 53, 58, 65, 68, 80
42	NZOZ Przychodnia Lekarska „Nasze Zdrowie” sp. z o.o.	ul. Orłowskiego 5	21, 22
43	NZOZ Przychodnia „Nadrzeczna” sp. z o.o.	ul. Nadrzeczna 32a	14, 17, 20, 24, 28, 30, 37
44	NZOZ Przychodnia Lekarska „Pia-stowska-Med”	ul. Piastowska 80/82	14, 17, 19, 23, 37, 69
45	NZOZ Przychodnia Lekarska „Ars Me-dica” S.C.	ul. Mościckiego 7	10, 12, 15, 19, 26, 27, 28, 29, 32
46	NZOZ „Cormed” sp. z o.o.	al. Pokoju 3	2, 3, 10, 12, 20, 24, 32, 35, 36, 38, 53, 58, 65, 68, 80
47	NZOZ Przychodnia Lekarska „Medi-cus” S.C.	ul. Nadrzeczna 46/48	14, 17, 20, 24, 28, 30, 37
48	Indywidualna Praktyka Pielęgniarska „Szkol-Med” Iwona Fabijanowska	ul. Pułaskiego 59/65 lok. 8	11, 12, 15, 21, 22, 23, 27, 31, 69
49	NZOZ Przychodnia Lekarska „Profil-Med” s.c. Z. Kozakiewicz, T. Janiczak	ul. Orzechowa 14a	21, 22
50	NZOZ Przychodnia Lekarska „Lege Artis” sp. z o.o.	ul. Kutnowska 4	10, 28, 29
51	ADP Agata i Paweł Dydoń	ul. Warszawska 347	14, 17, 20, 30
52	SP ZOZ Ministerstwa Spraw We-wnętrznych i Administracji w Katowi-cach	ul. Kopernika 38	11, 12, 15, 19, 22, 25, 27, 31
53	Specjalistyczna Przychodnia Lekarska „Interped”	al. Wolności 46	2, 3, 11, 12, 14, 15, 17, 19, 21, 22, 23, 25, 27, 31, 33, 37, 58, 69, 80
54	„Janik-Med” Prywatna Przychodnia Lekarska	al. Najświętszej Maryi Pan-ny 14	2, 3, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 21, 23, 26, 27, 30, 31, 32, 33, 37, 80
55	„Janik-Med 2” Prywatna Przychodnia Lekarska	al. Najświętszej Maryi Pan-ny 62	12, 15, 27
56	„Pro Medyk” – Centrum Medyczne	ul. Focha 20	2, 3, 11, 12, 14, 15, 17, 19, 21, 22, 23, 25, 27, 31, 33, 37, 58, 69
57	Gabinety Lekarzy Specjalistów	ul. Gajowa 44	3, 19, 20, 80

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Linie komunikacyjne
58	Centrum Medyczne „Klara”	ul. Wały J. Dwernickiego 43/45	2, 3, 10, 24, 26, 28, 30, 80
59	Centrum Medyczne „Klara Północ”	ul. Sosabowskiego 21	15, 22, 24, 25, 29, 80
60	Centrum Medyczne „Jurajska”	ul. Brzezińska 6a	10, 24
61	Centrum Medyczne „Promyk”	ul. Kordeckiego 56	11, 31
62	Centrum Medyczne „Active”	ul. Garibaldiiego 30	10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 20, 21, 23, 24, 26, 27, 28, 30, 32, 37
63	Centrum Medyczne „Inter-Med”	ul.1 Maja 27	2, 3, 14, 15, 17, 58, 80
64	Centrum Medyczne „Suliga”	ul. Meliorantów 3	14
65	Centrum Medyczne „Alfamedica”	ul. Kilińskiego 166	13, 29
66	Centrum Medyczne „Małgorzata”	ul. Mirowska 15	11, 13, 14, 17, 18, 20, 21, 24, 26, 27, 28, 30, 31, 37
67	Centrum Medyczne „Mediner” Oddział w Częstochowie – Przychodnia	ul. Wierzbowa 11/1	3, 10, 19, 20, 35, 36, 80
Gmina Blachownia			
1	Centrum Rehabilitacji i Promocji Zdrowia „Kinesio”	Blachownia, ul. Sosnowa 16	-
2	NZOZ Ośrodek Zdrowia	Łojki, ul. Długa 50	22
3	NoWoDental Blachownia W. Nocoń	Blachownia, ul. Sienkiewicza 4	-
4	NZOZ LM Diagnostyka Częstochowa – Laboratorium	Blachownia, ul. Sosnowa 16	-
5	NZOZ LM Diagnostyka Częstochowa – Punkt Pobrań	Blachownia, ul.1 Maja 1	-
6	NZOZ Przychodnia Lekarska „Blamed”	Blachownia, ul. Sienkiewicza 4	-
7	Pracownia Diagnostyki Obrazowej „Wamed”	Blachownia, ul. Sosnowa 16	-
8	Pracownia „Tomma” Diagnostyka Obrazowa	Blachownia, ul. Sosnowa 16	-
9	Prywatna Przychodnia Stomatologiczna „Emdent”	Blachownia, ul. Biegańskiego 8	-
10	Przychodnia w Blachowni	Blachownia, ul. Sosnowa 16	-
11	Szpital im. Rudolfa Weigla w Bla-	Blachownia, ul. Sosnowa 16	-

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Linie komunikacyjne
	chowni		
Gmina Konopiska			
1	Gminny Ośrodek Zdrowia	Konopiska, ul. Lipowa 3	-
2	Przychodnia Stomatologiczno-Rehabilitacyjna	Konopiska, ul. Sportowa 2	-
3	Zakład Usług Medycznych „Almed”	Aleksandria, ul. Gościńska 33	-
Gmina Mstów			
1	Jurajskie Centrum Fizjoterapii J. Szczepanik	Mstów, ul. Wolności 58a	30
2	Ośrodek Rehabilitacyjno-Readaptacyjny dla Osób Uzależnionych	Mstów, ul. Leśna 13/14	30
3	Ośrodek Zdrowia w Mstowie	Mstów, ul. Wolności 58	30
4	Ośrodek Zdrowia w Mokrzeszy	Mokrzesz, ul. Kościelna 22	-
5	Poradnia Stomatologiczna „Chodent”	Mstów, ul. Wolności 58	30
6	Przychodnia Lekarska „Vena”	Mstów, ul. Gminna 14	30
Gmina Mykanów			
1	NZOZ Przychodnia Lekarska	Mykanów, ul. Cicha 74	-
2	NZOZ „Nasze Zdrowie” J. Łukasik	Lubojna, ul. Częstochowska 27	-
3	Przychodnia Lekarska	Stary Cykarzew, ul. Częstochowska 23	-
4	Przychodnia Lekarska	Czarny Las, ul. Częstochowska 139	-
5	Przychodnia Medycyny Rodzinnej	Borowno-Kolonia, ul. Klono-wa 10	-
Gmina Olsztyn			
1	„Dental-Med”	Olsztyn, Plac J. Piłsudskiego 21	58
2	Grupa Medyczna „Pro4Med” Olsztyn	Olsztyn, ul. Kühna 26	58
3	NZOZ Zakład Ortopedyczno-Rehabilitacyjny im. Jana Pawła II	Olsztyn, ul. Mstowska 52	58
4	Przychodnia Lekarska w Olsztynie	Olsztyn, ul. Żwirki i Wigury 36	58
5	Przychodnia Lekarska w Zrębicach	Zrębice, ul. Główna 141	-
6	Przychodnia Zamkowa „Amicus”	Olsztyn, ul. Kühna 26	58
Gmina Poczesna			
1	Ośrodek Zdrowia w Nieradzie	Nierada, ul. Targowa 160	68, 69

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Linie komunikacyjne
2	Ośrodek Zdrowia w Poczesnej	Kolonia Poczesna, ul. Szkolna 3	65, 68
3	Ośrodek Zdrowia we Wrzosowej	Wrzosowa, ul. Strażacka 27	53, 65, 68
4	Przychodnia Stomatologiczna „Armedent”	Zawodzie, ul. Długa 18	65

Źródło: dane urzędów poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego.

2.10.4. Zakłady pracy

Częstochowa od czasów rewolucji przemysłowej XIX w., zaczęła dynamicznie się rozwijać nie tylko jako miejsce kultu religijnego, ale również jako prężny ośrodek gospodarczy i przemysłowy. Trend ten zyskał na znaczeniu zwłaszcza w okresie powojennym, kiedy władze PRL postanowiły uczynić z Częstochowy miasto typowo industrialne, kosztem wielowiekowej tradycji religijnej. Niezależnie od długofalowych skutków tej polityki, na obszarze miasta funkcjonuje wiele dużych zakładów pracy, a za sprawą specjalnych stref ekonomicznych, warunki do ich tworzenia i rozbudowy są wyjątkowo korzystne. Według stanu na 2022 r., pomimo trudności gospodarczych spowodowanych pandemią koronawirusa i wysoką inflacją, w dalszym ciągu występuje dynamiczny rozwój firm w takich częściach miasta, jak Skorki i Kucelin, a także rejony ulic: Kusięckiej, Strefowej, Legionów i Korfantego. W tej części dokumentu przedstawiono w formie jednej tabeli lokalizacje takich obiektów, z wyszczególnieniem jednostek administracyjnych. Wszystkie dane zostały zaktualizowane na dzień 1 sierpnia 2022 r.

Wobec faktu, iż pandemia koronawirusa oraz niestabilna sytuacja gospodarcza w Polsce są czynnikami mającymi istotny wpływ na poziom zatrudnienia w poszczególnych przedsiębiorstwach, w niniejszym zestawieniu uwzględniono te zakłady pracy w Częstochowie, co do których uzyskano informacje o stanie zatrudnienia rzędu 250 osób lub powyżej, a na obszarach gmin ościennych – 50 osób lub powyżej. Z racji braku obowiązku stałej aktualizacji tego typu danych i dużej dynamiki ich zmian, lista może być niepełna, jak również mogą się na niej znaleźć zakłady pracy, które w momencie zamknięcia dokumentu nie będą spełniały minimalnych wymagań stanu zatrudnienia, o których mowa powyżej.

Tab. 29. Wykaz największych zakładów pracy na obszarze objętym planem transportowym – stan na 1 sierpnia 2022 r.

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Linie komunikacyjne
Miasto Częstochowa			

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Linie komunikacyjne
1	Guardian Częstochowa sp. z o.o.	ul. Korfantego 31/35	13, 19, 28
2	Stoelzle Częstochowa sp. z o.o.	ul. Warszawska 347	14, 17, 20, 25, 30
3	ZF Automotive Systems Poland sp. z o.o. Zakład Produkcji Pasów Bezpieczeństwa, Europejskie Centrum Finansowe	ul. Legionów 63	11, 27, 35, 36
4	ZF Automotive Systems Poland sp. z o.o. Zakład Produkcji Poduszek Powietrznych	ul. Rolnicza 33	15, 22, 24
5	X-KOM sp. z o.o.	ul. Bojemskiego 25	13, 19, 28
6	Retail Service sp. z o.o.	ul. Bojemskiego 25	13, 19, 28
7	Koksownia Częstochowa Nowa sp. z o.o.	ul. Odlewników 20	11, 35, 36
8	SFC Solutions Częstochowa sp. z o.o.	ul. Legionów 244	11, 35, 36
9	Seppeler Ocynkownia Śląsk Częstochowa sp. z o.o.	ul. Korfantego 29	13, 19, 28
10	Liberty Częstochowa sp. z o.o.	ul. Kucelińska 22	13, 19, 28
11	Brembo Poland sp. z o.o.	ul. Dekabrystów 67	15, 22, 24
12	CGR Polska sp. z o.o.	ul. Strefowa 12	27
13	SGP Group sp. z o.o.	ul. Legionów 92	11, 27, 35, 36
14	ZF Automotive Systems Poland sp. z o.o. Electronics Plant	ul. Ekonomiczna 19	21, 23
15	Panattoni Europe sp. z o.o.	ul. Legionów 199/200	11, 35, 36
16	MPK w Częstochowie sp. z o.o.	al. Niepodległości 30	2, 3, 38, 53, 58, 65, 68, 80
Gmina Blachownia			
1	Crobis sp. z o.o. Producent Chemii Budowlanej Baugrander	Łojki, ul. Długa 4d	-
2	NluxDesign	Blachownia, pl. Konstytucji 4	-
3	Goliard sp. z o.o.	Łojki, ul. Długa 6k	-
Gmina Konopiska			
1	„Aleksandria” D. Moczarski sp. k.	Aleksandria, ul. Gościnną 6	-
2	„Alu-Profil”	Konopiska, ul. Częstochowska 151	-
3	Centrum Odzieżowe „Konopiska”	Konopiska, ul. Towarowa 2	-
4	„Inter-Plast 1” P. Włodarski, M. Mańka sp. j.	Aleksandria, ul. Gościnną 134	-

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Linie komunikacyjne
5	„Kost-Bet” sp. z o.o.	Aleksandria, ul. Przejazdowa 4d	-
6	Press Glass Holding SA	Konopiska, ul. Golfowa 19	-
Gmina Mstów			
1	PPHU Meble Wrzosowa	Mstów, ul. Częstochowska 99	30
2	Gawbud Gawron i Wspólnicy sp. j.	Jaskrów, ul. Starowiejska 60	30
3	PW „Demar”	Mstów, ul. Kościelna 26	30
4	PPUH „Rolmech”	Mstów, ul. Gminna 36	-
Gmina Mykanów			
1	Drabpol sp. j. P. Drabczyński	Mykanów, ul. Akacyjowa 24/26	-
2	Mecner Władysław – Producent Okien i Drzwi	Kokawa, ul. Słowackiego 2	-
3	Green Pack – Opakowania	Wierzchowisko, ul. Długa 14	13
4	Klimas Wkręt-met	Kuźnica Kiedrzyńska, ul. Witosza 135/137	-
5	Meblo-Styl Ecrú	Radostków, ul. Zachodnia 54	-
6	PPHU Kagiex Z. Kapkowski	Mykanów, ul. Słoneczna 131/133	-
7	Wytwórnia Betonu „Kocela” sp. j.	Lubojenka, ul. Prosta 99	-
Gmina Olsztyn			
1	„Alex-Pol” A. Szczerba	Turów, ul. Akacyjowa 5	-
2	Przetwórstwo Tworzyw Sztucznych – Opakowania S. Nabiałek	Olsztyn, ul. Polna 59	58
Gmina Poczesna			
1	Baby Design Group sp. z o.o. sp. k.	Poczesna, ul. Warszawska 8	-
2	Odlewnia Żeliwa Simiński-Ordon sp. k.	Zawodzie, ul. Jałowcowa 12	65
3	Pro-Mebel	Nierada, ul. Tarowa 18	68, 69
4	Tektura Opakowania	Bargły, ul. Śląska 101	68

Źródło: dane urzędów poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego.

2.10.5. Pozostałe

W tej części opracowania umieszczono najważniejsze obiekty użyteczności publicznej, które nie zostały sklasyfikowane w ramach poprzednich podrozdziałów. Są to zatem: obiekty kultu religijnego, obiekty sportowe i rekreacyjne, obiekty związane z kulturą (np. kina), skle-

py wielkopowierzchniowe, dyskonty oraz galerie handlowe, a także centra przesiadkowe zarówno pomiędzy pojazdami transportu zbiorowego, jak i integrujące transport indywidualny z transportem zbiorowym.

Ze względu na dość szeroki zakres i różnorodność opisywanych obiektów, jak również okresy występowania zwiększonych potoków pasażerskich, każdą z jednostek samorządu terytorialnego objętą planem transportowym, scharakteryzowano w formie oddzielnej tabeli. Wszystkie dane zaktualizowano na dzień 1 sierpnia 2022 r., a w tabeli 30 przedstawiono informacje na temat obiektów na obszarze miasta Częstochowy.

Tab. 30. Wykaz pozostałych generatorów ruchu pasażerskiego na obszarze miasta Częstochowy – stan na 1 sierpnia 2022 r.

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Linie komunikacyjne
Obiekty kultu religijnego			
1	Kościół pw. św. Jadwigi Królowej	ul. Zajęczka 6	2, 3, 10, 24, 26, 28, 30, 80
2	Kościół pw. św. Ireneusza (Parafia Akademicka)	ul. Kilińskiego 132	13, 15, 22, 25, 28, 29
3	Kościół pw. św. Faustyny Kowalskiej	ul. św. Faustyny 14	10, 25, 28, 29
4	Kościół pw. św. Kingi	ul. Zdrowa 68	25, 38
5	Kościół pw. Zesłania Ducha Świętego	ul. Gajowa 2/6	3, 20, 38, 80
6	Kościół pw. Wniebowstąpienia Pańskiego	ul. Sternicza 1	14, 20
7	Kościół pw. św. Zygmunta	ul. Krakowska 1	10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 20, 21, 23, 24, 26, 27, 28, 30, 32, 37
8	Kościół pw. św. Wojciecha	ul. Brzeźnicka 59	22, 24
9	Kościół pw. św. Teresy od Dzieciątka Jezus	ul. Gościnną 2	23, 33, 38
10	Kościół pw. św. Stanisława Kostki	ul. Dąbkowskiego 42	12, 13, 15, 19, 22, 25, 27, 32
11	Kościół pw. św. Stanisława BM	ul. Bohaterów Katynia 40/42	3, 10, 19, 24, 35, 36, 80
12	Archikatedra pw. Świętej Rodziny	ul. Krakowska 15/17	10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 20, 21, 23, 24, 26, 27, 28, 30, 32, 37
13	Kościół pw. św. Rafała Kalinowskiego	ul. Źródłana 4	2, 3, 38, 53, 58, 65, 68, 80

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Linie komunikacyjne
14	Kościół pw. św. Melchiora Grodzieckiego	ul. Ossowskiego 9	2, 3, 10, 12, 20, 24, 32, 35, 36, 38, 53, 58, 65, 68, 80
15	Kościół pw. św. Maksymiliana Marii Kolbego	ul. Starzyńskiego 11	15, 24, 29, 80
16	Kościół pw. św. Kazimierza Królewicza	ul. Brzeźnicka 45	22, 24
17	Kościół pw. św. Kaspra del Bufalo	ul. św. Kaspra del Bufalo 2/18	-
18	Kościół pw. św. Judy Tadeusza Apostoła	ul. Kaczorowska 56	11, 13, 21, 27, 28, 35, 36
19	Kościół pw. św. Józefa Rzemieślnika	ul. Okrzei 41	12, 19, 24, 32, 35, 36, 53, 58, 65, 68, 80
20	Kościół pw. św. Jana Sarkandra	ul. Cegielniana 7/11	21, 22
21	Kościół pw. św. Jana Kantego	ul. Czecha 2	2, 3, 15, 22, 25, 29, 80
22	Kościół pw. św. Jana Chrzciciela	ul. Długa 78	10, 24
23	Kościół pw. św. Jakuba Apostoła	ul. Kilińskiego 8	11, 13, 19, 22, 25, 32, 33
24	Kościół pw. św. Jadwigi Śląskiej	ul. Wypalanki 24	15, 20
25	Kościół pw. św. Jacka	ul. Warszawska 452a	17, 20, 25, 30
26	Kościół pw. Franciszka z Asyżu	ul. Luba 26	19, 26, 29
27	Kościół pw. św. Floriana	ul. Limanowskiego 120	3, 12, 19, 24, 32, 35, 36, 53, 58, 65, 68, 80
28	Kościół pw. św. Elżbiety Węgierskiej	ul. Przerwy-Tetmajera 3	2, 3, 10, 12, 20, 24, 32, 35, 36, 38, 53, 58, 65, 68, 80
29	Kościół pw. św. Brata Alberta Chmielowskiego	ul. Narcyzowa 34	13, 25
30	Kościół pw. św. Barbary	ul. św. Barbary 51	11, 21, 22
31	Kościół pw. św. Apostołów Piotra i Pawła	ul. Wręczycka 128/132	12, 27, 32
32	Kościół pw. św. Antoniego z Padwy	ul. Wysoka 9	2, 3, 10, 12, 20, 24, 32, 35, 36, 58, 80
33	Kościół pw. św. Andrzeja Świerada i Benedykta Pustelników	ul. Mickiewicza 5/17	2, 3, 14, 15, 17, 19, 25, 33, 37, 80
34	Kościół pw. św. Andrzeja Boboli	ul. Ludowa 68	13
35	Kościół pw. Przemienienia Pańskiego	ul. Drzewna 40	22
36	Kościół pw. Podwyższenia Krzyża Świętego	ul. Sikorskiego 85	12, 19, 26, 27

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Linie komunikacyjne
37	Kościół pw. Świętych Pierwszych Męczenników Polski	ul. Obrońców Westerplatte 37	13, 25, 29
38	Kościół pw. Opatrzności Bożej	ul. Warszawska 288	14, 17, 20, 30
39	Kościół pw. Najświętszego Serca Pana Jezusa	ul. Kościelna 53/63	14, 17, 19, 23, 25, 33, 37, 38, 69
40	Kościół pw. Najświętszej Maryi Panny Zwycięskiej	ul. Słowackiego 19/21	11, 12, 15, 19, 21, 22, 23, 25, 27, 31, 33, 37, 69
41	Kościół pw. Najświętszej Maryi Panny z Góry Karmel	ul. Połaniecka 50a	14
42	Kościół pw. Najświętszej Maryi Panny Wspomożycielki Wiernych	ul. Hutników 68	28
43	Kościół pw. Najświętszej Maryi Panny Królowej Polski	ul. Konwaliowa 59	17
44	Kościół pw. Najświętszej Maryi Panny Częstochowskiej	ul. Michałowskiego 28a	15, 22, 24, 25, 29, 80
45	Kościół pw. Niepokalanego Serca Najświętszej Maryi Panny	ul. Rozdolna 4	18, 26
46	Kościół pw. Niepokalanego Poczęcia Najświętszej Maryi Panny	ul. Wielkoborska 123	27, 32
47	Kościół pw. Nawrócenia św. Pawła	ul. Trzciniowa 33	23, 33, 38
48	Kościół pw. Nawiedzenia Najświętszej Maryi Panny	ul. Okólna 113	10, 13, 15, 22, 25, 28, 29, 32
49	Kościół pw. Najświętszego Ciała i Krwi Chrystusa	al. Jana Pawła II 82	10, 13, 19, 22, 25, 26, 32
50	Kościół pw. Miłosierdzia Bożego	ul. Kordeckiego 49	11, 31
51	Kościół pw. św. Urszuli Ledóchowskiej	ul. Gajowa 39	3, 19, 20, 38, 80
52	Jasna Góra	ul. Na Wzgórzu Jasnogórskim	11, 12, 15, 27, 31
53	Katedra Matki Boskiej Królowej Apostołów	ul. Jasnogórska 6	2, 3, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 21, 23, 24, 26, 27, 28, 30, 31, 32, 33, 37, 80
54	Cerkiew Częstochowskiej Ikony Matki Bożej	ul. Kopernika 7/9	11, 19, 22, 25, 33
55	Kościół ewangelicko-augsburski Wniebowstąpienia Pańskiego	ul. Śląska / M. Kopernika	11, 19, 22, 25, 33
56	Kościół Najświętszego Imienia Maryi	al. Najświętszej Maryi Panny 56	12, 15, 27
57	Kościół pw. Pana Jezusa Konającego	ul. Rynek Wieluński 29	12, 19, 26, 27
58	Kościół pw. św. Rocha i św. Sebastiana	ul. Przy Cmentarzu św. Rocha	11, 12, 19, 26, 27, 29, 31

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Linie komunikacyjne
59	Cmentarz Komunalny w Częstochowie	ul. Radomska 117	29, 31
60	Cmentarz Kule	ul. Cmentarna	15, 22, 29
61	Cmentarz na Stradomiu	ul. Piastowska / Przestrzenna	37
62	Cmentarz Raków	ul. Palmowa	10, 35, 36
63	Cmentarz św. Rocha	ul. św. Rocha 79	11, 12, 19, 26, 27, 29, 31
64	Cmentarz Dźbów	ul. Ostatnia	23, 33, 38
65	Cmentarz ewangelicko-augsburski	ul. św. Rocha 79	11, 12, 19, 26, 27, 29, 31
66	Cmentarz Mirów	ul. Mstowska	26
67	Cmentarz Brzeziny	ul. Żyzna	14, 20, 69
Obiekty sportowe i rekreacyjne			
1	Hala Sportowa Częstochowa (7100 widzów)	ul. Żużłowa 4	11, 13, 21, 27, 28, 35, 36
2	Hala Sportowo-Widowiskowa „Polonia” (3015 widzów)	ul. Dekabrystów 43	2, 3, 15, 22, 24, 28, 80
3	Miejski Stadion „zielona-energia.com Arena Częstochowa” (16850 widzów)	ul. Olsztyńska 123/127	11, 13, 21, 27, 28, 35, 36
4	Miejski Stadion Piłkarski „Raków” (5500 widzów)	ul. Limanowskiego 83	3, 12, 19, 24, 32, 35, 36, 53, 58, 65, 68, 80
5	Miejski Stadion Piłkarski (958 widzów)	ul. Loretańska 20	11, 21, 22, 23, 69
6	Miejski Stadion Lekkoatletyczny „Budowlani” (894 widzów)	ul. Dąbrowskiego 58/64	2, 3, 13, 15, 22, 24, 25, 28, 29, 80
7	Sala Sportowa „Częstochowianka” (150 widzów)	ul. Rejtana 7c	10, 12, 20, 23, 24, 32, 35, 36
8	Miejskie Korty Tenisowe (173 widzów)	ul. 3 Maja 1	12, 15, 27
9	Stadion piłkarski Klubu Ogólnosportowego „Victoria” (800 widzów)	ul. Krakowska 80	10, 12, 20, 23, 24, 32
10	Stadion piłkarski Klubu Sportowego „Stradom” (440 widzów)	ul. Sabinowska 11/23	14, 17, 19, 23, 37, 69
11	Stadion piłkarski Ludowego Klubu Sportowego „Płomień” (417 widzów)	ul. Kopalniana 4a	21, 23
12	Tor mini żużlowy (200 widzów)	ul. Brzegowa	13, 19, 28, 40
13	Park Wypoczynkowy Lisiniec	Dzielnica Lisiniec	11, 12, 27, 31, 32
14	Las Aniołowski	Dzielnica Północ i Wyczerpy-Aniołów	15, 24, 29, 80

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Linie komunikacyjne
15	Park 3 Maja	Dzielnica Podjasnogórska	11, 12, 15, 27, 31
16	Park Stanisława Staszica	Dzielnica Podjasnogórska	11, 12, 15, 27, 31
17	Park Parkitka	Dzielnica Częstochówka-Par- kitka	10, 28, 29, 32
18	Promenada Śródmiejska	Dzielnica Trzech Wieszczów	2, 3, 11, 12, 14, 15, 17, 19, 21, 22, 23, 25, 27, 31, 33, 37, 58, 69, 80
19	Promenada Czesława Niemena	Dzielnica Północ	2, 3, 13, 15, 22, 24, 25, 29, 80
20	Pływalnia kryta przy al. Niepodległo- ści	al. Niepodległości 20/22	2, 3, 38, 53, 58, 65, 68, 80
21	Sztuczne lodowisko	ul. Boya-Żeleńskiego 6/8	2, 3, 11, 12, 14, 15, 17, 19, 21, 22, 23, 25, 27, 31, 33, 37, 58, 69, 80
22	Pływalnia Kryta „Sienkiewicz Często- chowa”	al. Najświętszej Maryi Pan- ny 56	12, 15, 27
23	Park Wodny Częstochowa	ul. Dekabrystów 47	2, 3, 15, 22, 24, 28, 80
24	Pływalnia Kryta MDK Częstochowa	ul. Łukasińskiego 50/68	12, 19, 32, 35, 36, 80
Obiekty kulturalne			
1	Ratusz Miejski	al. Najświętszej Maryi Pan- ny 45	11, 13, 19, 22, 25, 32, 33
2	Galeria Dobrej Sztuki	al. Najświętszej Maryi Pan- ny 47	11, 13, 19, 22, 25, 32, 33
3	Pawilony Wystawowe w Parku im. Stanisława Staszica	Park im. S. Staszica	11, 12, 15, 27, 31
4	Muzeum „Zodiak”	Park im. S. Staszica	11, 12, 15, 27, 31
5	Rezerwat archeologiczny kultury łu- życkiej w Częstochowie	ul. Łukasińskiego 20	2, 12, 19, 23, 32, 35, 36, 40, 80
6	Zagroda Włociańska	ul. 7 Kamienic	11, 12, 15, 27, 31
7	Muzeum Haliny Poświatowskiej	ul. Jasnogórska 23	10, 11, 13, 19, 22, 25, 26, 32, 33
8	Muzeum Żydów Częstochowian – Ka- mienica Mieszczkańska	ul. Katedralna 8	2, 3, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 20, 21, 23, 24, 26, 27, 28, 30, 31, 32, 33, 37, 80

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Linie komunikacyjne
9	Muzeum Górnictwa Rud Żelaza	Park im. S. Staszica	11, 12, 15, 27, 31
10	Muzeum Historii Kolei	ul. Pułaskiego 100/120	15, 23, 37, 69
11	Muzeum Produkcji Zapalek	ul. Ogrodowa 68	10, 12, 18, 20, 23, 24, 31, 32, 33
12	Filharmonia Częstochowska im. Bronisława Hubermana	ul. Wilsona 16	2, 3, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 21, 23, 26, 27, 30, 31, 32, 33, 37, 80
13	Teatr im. Adama Mickiewicza	ul. Kilińskiego 15	10, 11, 13, 19, 22, 25, 26, 32, 33
14	Ośrodek Promocji Kultury Gaude Mater	ul. Dąbrowskiego 1	11, 13, 19, 22, 25, 32, 33
15	Cinema City „Wolność”	al. Kościuszki	2, 3, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 21, 23, 26, 27, 30, 31, 32, 33, 37, 80
16	Cinema City w Galerii Jurajskiej	al. Wojska Polskiego 207	10, 12, 20, 23, 24, 32
17	Regionalny Ośrodek Kultury	ul. Ogińskiego 13a	11, 12, 15, 19, 21, 22, 23, 25, 27, 31, 33, 37, 69
18	Miejska Biblioteka Publiczna im. Władysława Biegańskiego	al. Najświętszej Maryi Panny 22	2, 3, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 21, 23, 26, 27, 30, 31, 32, 33, 37, 80
19	Regionalne Towarzystwo Zachęty Sztuk Pięknych w Częstochowie, Konduktorownia	ul. Piłsudskiego 34/36	2, 3, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 21, 23, 26, 27, 30, 31, 32, 33, 37, 58, 69, 80
20	Kino OKF Iluzja	al. Najświętszej Maryi Panny 64	12, 15, 27
21	Muzeum Pontyfikatu Jana Pawła II	ul. Jagiellońska 73	2, 3, 19, 20, 38, 80
Sklepy wielkopowierzchniowe oraz galerie handlowe			
1	Galeria Jurajska	al. Wojska Polskiego 207	10, 12, 20, 23, 24, 32
2	M1 Centrum Handlowe	ul. Kisielewskiego 8/16	2, 3, 13, 22, 24, 25, 29, 80
3	Centrum Handlowe Fortuna	al. 11 Listopada 25	2, 3, 10, 12, 20, 24, 32, 35, 36, 38, 53, 58, 65, 68, 80
4	Vendo Park	al. Niepodległości 26/26b	2, 3, 38, 53, 58, 65,

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Linie komunikacyjne
			68, 80
5	Park Handlowy Panova	ul. Jagiellońska 30a	3, 19, 20, 38
6	Castorama	al. Jana Pawła II 2	14, 17, 20, 24, 28, 30, 37
7	Centrum Handlowe Jagiellończycy	ul. Brzozowa 2	2, 3, 10, 12, 20, 24, 32, 35, 36, 38, 53, 58, 65, 68, 80
8	„OBI”	ul. Okulickiego 16/18	10, 15, 25, 28, 29, 32
9	Kaufland	ul. Okulickiego 50	10, 15, 25, 28, 29, 32
10	Kaufland	ul. Jagiellońska 30	3, 19, 20, 38
11	Makro Cash&Carry	ul. Jagiellońska 38/40	19, 20, 38
12	Aniołów Park	ul. Drogowców 43	37
13	Salon „Agata”	ul. Drogowców 39	26, 37
14	Ryneczek	Wały J. Dwernickiego 11	2, 3, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 21, 23, 26, 27, 30, 31, 32, 33, 37, 80
15	Pasaż „Północ”	ul. Sosabowskiego 21	15, 22, 24, 25, 29, 80
16	Centrum Handlowe „Promenada”	ul. Kiedrzyńska 134	2, 3, 13, 22, 24, 25, 29, 80
17	Park Handlowy Warta Sp. z o.o.	ul. Krakowska 45	10, 12, 20, 23, 24, 32
18	Centrum Handlowe „Pułaski”	ul. Pułaskiego 84/86	21, 22, 23, 69
19	Market „Na Czerwonym”	al. Wolności 12	2, 3, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 21, 23, 26, 27, 30, 31, 32, 33, 37, 80
Centra przesiadkowe z transportem zbiorowym			
1	Piłsudskiego	ul. Piłsudskiego	2, 3, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 21, 23, 26, 27, 30, 31, 32, 33, 37, 58, 69, 80
2	Stradom	ul. Pułaskiego	15, 23, 37, 69
3	Raków	Skwer Junaków	2, 12, 19, 23, 32, 35, 36, 40, 80

Źródło: opracowanie własne.

W tabeli 31 zestawiono informacje na temat pozostałych generatorów ruchu pasażerskiego w gminie Blachownia.

Tab. 31. Wykaz pozostałych generatorów ruchu pasażerskiego na obszarze gminy Blachownia – stan na 1 sierpnia 2022 r.

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Linie komunikacyjne
Obiekty kultu religijnego			
1	Kościół pw. św. Franciszka z Asyżu	Blachownia, ul. Miarki 24	-
2	Kościół pw. św. Michała Archanioła	Blachownia, ul. Sienkiewicza 14	-
3	Kościół pw. Najświętszego Zbawiciela	Blachownia, ul. Kościuszki 99	-
4	Cmentarz Błaszczyki	Blachownia, ul. Kościuszki 99	-
5	Cmentarz Blachownia	Blachownia, ul. Cmentarna	-
Obiekty sportowe i rekreacyjne			
1	Zalew Blachownia	Blachownia	-
2	KS Pogoń Blachownia	Blachownia, ul. Sportowa 1	-
Obiekty kulturalne			
1	Miejski Dom Kultury w Blachowni	Blachownia, ul. Częstochowska 19	-
2	Biblioteka Miejska w Blachowni	Blachownia, ul. Żeromskiego 3b	-
Sklepy wielkopowierzchniowe i dyskontowe oraz galerie handlowe			
1	Galeria Blachownia	Blachownia, ul. 1 Maja 1	-
2	Biedronka	Blachownia, ul. Miodowa 2	-
3	POLOmarket	Blachownia, ul. Bankowa 5	-
Centra przesiadkowe z transportem zbiorowym			
1	Centrum przesiadkowe BLACHOWNIA	Blachownia, ul. Sienkiewicza	-

Źródło: opracowanie własne.

W tabeli 32 zestawiono informacje na temat pozostałych generatorów ruchu pasażerskiego w gminie Konopiska.

Tab. 32. Wykaz pozostałych generatorów ruchu pasażerskiego na obszarze gminy Konopiska – stan na 1 sierpnia 2022 r.

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Linie komunikacyjne
Obiekty kultu religijnego			
1	Kościół pw. św. Maksymiliana Marii Kolbego	Aleksandria, ul. Gościnną 150	-
2	Kościół pw. św. Walentego	Konopiska, ul. Częstochow-	-

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Linie komunikacyjne
		ska 12	
3	Kościół pw. Najświętszego Serca Pana Jezusa	Rększowice 234	-
4	Cmentarz Aleksandria	Aleksandria, ul. Gościnną	-
5	Cmentarz Rększowice	Rększowice	-
6	Cmentarz Parafialny w Konopiskach	Konopiska, ul. Częstochowska 20	-
Obiekty sportowe i rekreacyjne			
1	Gminna Hala Sportowa w Konopiskach	Konopiska, ul. Sportowa 7a	-
2	Kompleks Sportowo-Rekreacyjny „Pająk”	Konopiska, ul. Sportowa	-
3	Orlik Aleksandria	Aleksandria, ul. Orlika	-
4	Rosa Private Golf Club – Pole Golfowe	Konopiska, ul. Golfowa 19	-
5	GLKS Lot Konopiska	Konopiska, ul. Lipowa 8	-
6	LKS Alkas Aleksandria	Aleksandria, ul. Gościnną 130	-
Obiekty kulturalne			
1	Gminne Centrum Kultury i Sportu w Konopiskach	Konopiska, ul. Sportowa 60	-
2	Gminna Biblioteka Publiczna w Konopiskach	Konopiska, ul. Sportowa 1	-
3	Filia Biblioteki Gminnej w Aleksandrii	Aleksandria, ul. Gościnną 43a	-
4	Filia Biblioteki Gminnej w Hutkach	Hutki 161	-
5	Filia Biblioteki Gminnej w Rększowicach	Rększowice 78	-

Źródło: opracowanie własne.

W tabeli 33 zestawiono informacje na temat pozostałych generatorów ruchu pasażerskiego w gminie Mstów.

Tab. 33. Wykaz pozostałych generatorów ruchu pasażerskiego na obszarze gminy Mstów – stan na 1 sierpnia 2022 r.

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Linie komunikacyjne
Obiekty kultu religijnego			
1	Kościół pw. Opatrzności Bożej	Krasice, ul. Strażacka 5	-
2	Kościół pw. Najświętszej Maryi Panny Nieustającej Pomocy	Małusy Wielkie 91	-

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Linie komunikacyjne
3	Kościół pw. Wniebowzięcia Najświętszej Maryi Panny	Mstów, ul. Targowa 2	30
4	Kościół pw. św. Maksymiliana Marii Kolbego	Mokrzesz, ul. Kościelna 17	-
5	Cmentarz Parafialny w Mstowie	Mstów, ul. Częstochowska	30
6	Cmentarz Krasice	Krasice, ul. Cmentarna	-
7	Cmentarz Małusy Wielkie	Małusy Wielkie	-
8	Cmentarz Mokrzesz	Mokrzesz, ul. Ściegna	-
Obiekty sportowe i rekreacyjne			
1	Ludowy Klub Sportowy „Warta”	Mstów, ul. Sportowa 1	30
2	Klub Sportowy „Iskra”	Mokrzesz, ul. Częstochowska 53	-
Obiekty kulturalne			
1	Gminny Ośrodek Kultury w Mstowie	Mstów, pl. Mickiewicza 17	30
2	Koło Gospodyń Wiejskich	Mstów, pl. Mickiewicza 17	30
3	Biblioteka Gminna w Mstowie	Mstów, pl. Mickiewicza 17	30

Źródło: opracowanie własne.

W tabeli 34 zestawiono informacje na temat pozostałych generatorów ruchu pasażerskiego w gminie Mykanów.

Tab. 34. Wykaz pozostałych generatorów ruchu pasażerskiego na obszarze gminy Mykanów – stan na 1 sierpnia 2022 r.

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Linie komunikacyjne
Obiekty kultu religijnego			
1	Kościół pw. Niepokalanego Serca Najświętszej Maryi Panny	Czarny Las, ul. Szkolna 5	-
2	Kościół pw. św. Stanisława BM	Stary Cykarzew, Częstochowska 15	-
3	Kościół pw. Najświętszego Serca Pana Jezusa	Lubojna, ul. Strażacka 2	-
4	Kościół pw. św. Leonarda	Mykanów, ul. Cicha 91	-
5	Kościół pw. św. Apostołów Piotra i Pawła	Rybna, ul. 6	-
6	Kościół pw. Jezusa Chrystusa Dobrego Pasterza	Wierchowisko, ul. Długa 90	13

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Linie komunikacyjne
7	Cmentarz w Starym Cykarzewie	Stary Cykarzew	-
8	Cmentarz Parafialny w Mykanowie	Mykanów, ul. Częstochowska	-
9	Cmentarz w Lubojnie	Lubojna, ul. Częstochowska	-
10	Cmentarz ewangelicki	Czarny Las, ul. Szkolna	-
Obiekty sportowe i rekreacyjne			
1	Hala Sportowa Mykanów	Mykanów, ul. Słoneczna 144	-
2	Gminny Ośrodek Kultury i Sportu w Mykanowie	Mykanów, ul. Samorządowa 1a	-

Źródło: opracowanie własne.

W tabeli 35 zestawiono informacje na temat pozostałych generatorów ruchu pasażerskiego w gminie Olsztyn.

Tab. 35. Wykaz pozostałych generatorów ruchu pasażerskiego na obszarze gminy Olsztyn – stan na 1 sierpnia 2022 r.

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Linie komunikacyjne
Obiekty kultu religijnego			
1	Kościół pw. św. Jana Chrzciciela	Olsztyn, ul. Kościelna 6	58
2	Kościół pw. św. Wojciecha BM	Biskupice, ul. Kościelna 5	-
3	Cmentarz Olsztyn	Olsztyn, ul. Lubomirskiego	58
4	Cmentarz Zrębice	Zrębice, ul. Żarecka	-
Obiekty sportowe i rekreacyjne			
1	Ruiny Zamku	Olsztyn	58
2	Rezerwat Sokole Góry	Olsztyn	-
3	Rezerwat Góry Towarne	Olsztyn – Kusięta	-
4	Rezerwat Zielona Góra	Kusięta	-
5	Góra Biakło	Olsztyn	58
6	Kamieniołom Kielniki	Olsztyn	58
7	Jeziorko Krasowe	Kusięta	-
8	Park Linowy Jura	Olsztyn, ul. Kühna 45	58
9	Stadion GLKS Sokół Olsztyn	Olsztyn, ul. Zielona 66	58
Obiekty kulturalne			
1	Ruchoma szopka olsztyńska	Olsztyn, ul. Kühna 1	58
2	Cmentarz wojenny	Olsztyn, ul. Mstowska	58

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Linie komunikacyjne
Sklepy wielkopowierzchniowe i dyskontowe oraz galerie handlowe			
1	Dino	Olsztyn, ul. Mstowska 25a	58
2	Biedronka	Olsztyn, ul. Asnyka 2	58

Źródło: opracowanie własne.

W tabeli 36 zestawiono informacje na temat pozostałych generatorów ruchu pasażerskiego w gminie Poczesna.

Tab. 36. Wykaz pozostałych generatorów ruchu pasażerskiego na obszarze gminy Poczesna – stan na 1 sierpnia 2022 r.

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Linie komunikacyjne
Obiekty kultu religijnego			
1	Kościół pw. św. Apostołów Piotra i Pawła	Nierada, ul. Jana Pawła II 1	68, 69
2	Kościół pw. św. Jana Chrzciciela	Poczesna, ul. Strażacka 9	65, 68
3	Kościół pw. Najświętszego Ciała i Krwi Chrystusa	Wrzosowa, ul. Szkolna 1	53, 65, 68
4	Cmentarz Parafialny w Poczesnej	Poczesna, ul. Cmentarna	65
5	Cmentarz Wrzosowa	Wrzosowa, ul. Szkolna	53, 65, 68
6	Cmentarz Nierada	Nierada, ul. Jana Pawła II	68, 69
Obiekty sportowe i rekreacyjne			
1	Stadion Sportowy KS Olimpia Huta Stara	Huta Stara B, ul. Północna 1	53
2	Stadion Sportowy GKS Grom Poczesna	Poczesna, ul. Strażacka 5	65, 68
Obiekty kulturalne			
1	Gminne Centrum Kultury, Informacji i Rekreacji	Poczesna, ul. Modrzewiowa 2	65, 68
2	Biblioteka Gminna we Wrzosowej	Wrzosowa, ul. Strażacka 27	53, 65, 68
3	Biblioteka Gminna w Poczesnej	Poczesna, ul. Modrzewiowa 2	65, 68
4	Biblioteka Gminna w Hucie Starej B	Huta Stara B, ul. Mickiewicza 12	53
Sklepy wielkopowierzchniowe i dyskontowe oraz galerie handlowe			
1	CH Auchan Poczesna (wraz z galerią handlową)	Nowa Wieś, ul. Krakowska 10	68
2	Leroy Merlin	Nowa Wieś, ul. Krakowska 7	68

Lp.	Nazwa placówki	Adres	Linie komunikacyjne
3	Decathlon	Nowa Wieś, ul. Krakowska 12	68
4	Media Expert	Nowa Wieś, ul. Krakowska 12	68

Źródło: opracowanie własne.

2.11. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla

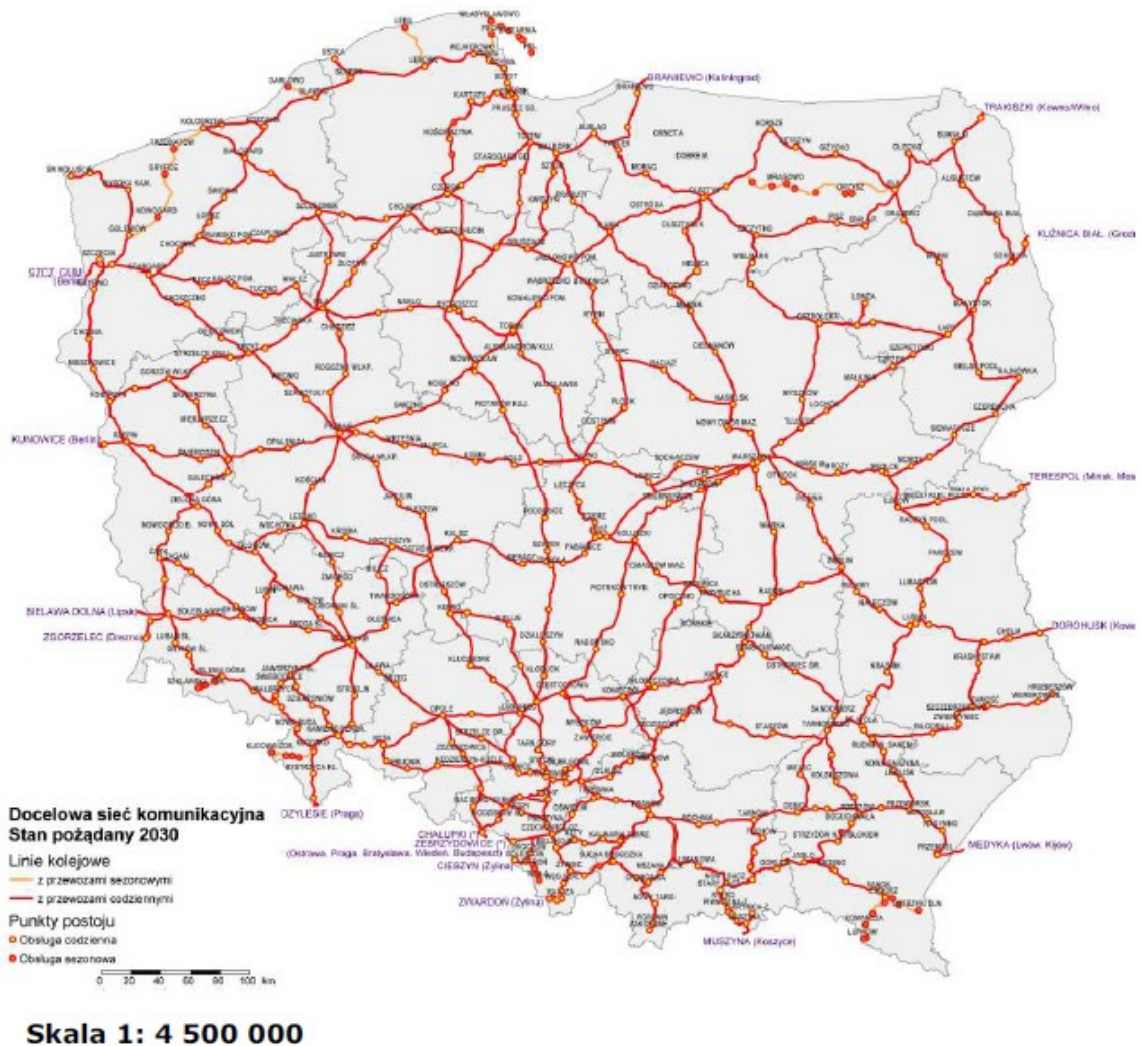
Ogłoszonym planem zrównoważonego rozwoju transportu wyższego szczebla jest „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym”³⁴, składający się z części tekstowej oraz części graficznej, określany dalej planem ministra ds. transportu.

Ogłoszonym, obowiązującym planem zrównoważonego rozwoju transportu wyższego szczebla jest także „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego”³⁵, zwany dalej planem wojewódzkim.

Docelową sieć komunikacyjną w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, stanowiącą załącznik nr 3 do planu ministra infrastruktury, przedstawiono na rysunku 12.

34 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 4 grudnia 2020 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 2328).

35 Plan przyjęty uchwałą nr V/11/9/2015 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 31 sierpnia 2015 r.



Rys. 12. Docelowa sieć komunikacyjna w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym

Źródło: Załącznik nr 3 do Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dn. 4 grudnia 2020 r., Dz. U. z 2020 r. poz. 2328.

Obecny plan ministra infrastruktury sporządzono wyłącznie w scenariuszu podstawowym, w odróżnieniu od poprzednich planów – przygotowywanych w kilku scenariuszach.

Przedstawiona w planie ministra infrastruktury wykonywana roczna praca eksploatacyjna w przewozach kolejowych międzywojewódzkich i międzynarodowych (z dofinansowaniem ministra infrastruktury) w 2020 r. została określona na 47,1 mln pociągokilometrów, przy przewozie 25,2 mln pasażerów. Niska wielkość przewozów pasażerów w 2020 r. jest jednym ze skutków pandemii COVID-19. Plan ministra infrastruktury zakłada znaczący wzrost pracy eksploatacyjnej objętej dofinansowaniem – do poziomu 60,8 mln pociągokilometrów w 2025 r. i 93,7 mln pociągokilometrów w 2030 r. (wzrosty odpowiednio o 29 i 99%). Szaco-

wana liczba przewożonych pasażerów ma w 2025 r. osiągnąć 40,7 mln, a w 2030 r. – 74,3 mln (wzrosty odpowiednio o 62 i 195%).

Przewidywany wysoki wzrost liczby pasażerów w porównaniu do 2020 r. wynika z założenia stopniowej eliminacji w latach 2021-2022 negatywnych skutków pandemii oraz z pozytywnych efektów realizowanych inwestycji modernizacyjnych, ponownego uruchomienia połączeń na głównych modernizowanych trasach oraz modernizacji Warszawskiego Węzła Komunikacyjnego, zaplanowanej na lata 2021-2027.

Plan zakłada, że ponad połowę połączeń komunikacyjnych na liniach kolejowych mają stanowić pociągi uruchamiane codziennie.

Stacje kolejowe Częstochowa oraz Częstochowa Stradom uznano w planie ministra infrastruktury jako kolejowe punkty postojowe do obsługi codziennych połączeń międzywojewódzkich.

Plan ministra infrastruktury przewiduje na linii kolejowej nr 1 na odcinku Częstochowa – Radomsko uruchamianie od 16 do 19 par pociągów codziennych w okresie modernizacji Warszawskiego Węzła Kolejowego, po czym od 20 do 23 par pociągów w okresach następnych i jako stan pożądany w 2030 r. Z kolei na linii kolejowej nr 1 na odcinku Częstochowa – Myszków plan ministra ds. transportu przewiduje uruchamianie od 12 do 15 par pociągów w każdym okresie, a także jako stan pożądany.

Natomiast na linii kolejowej nr 61 na odcinku Częstochowa – Blachownia dokument przewiduje uruchamianie do roku 2027 od 12 do 15 par pociągów, a w latach następnych i jako stan pożądany od 16 do 19 par pociągów. Z kolei na tej linii na odcinku Częstochowa – Koniecpol plan ministra infrastruktury przewiduje uruchamianie od 6 do 7 par pociągów w każdym okresie.

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego” dla trzech scenariuszy rozwoju infrastruktury systemu w perspektywie do 2020 r.: bezinwestycyjnym, umiarkowanym i korzystnym.

Planowana w dokumencie sieć połączeń kolejowych obejmuje poniższe relacje:

- nr 1: Częstochowa – Zawiercie – Dąbrowa Górnicza – Sosnowiec – Katowice – Zabrze – Gliwice;
- nr 15: Częstochowa – Kłomnice – granica województwa/Radomsko;
- nr 16: Częstochowa – Koniecpol – granica województwa/Kielce;
- nr 23: Częstochowa – Lubliniec.

Plan wojewódzki przewidywał realizację przedsięwzięć inwestycyjnych w zakresie zakupu przez Województwo Śląskie jednostek taborowych do przewozów kolejowych ze wsparciem środkami pomocowymi Unii Europejskiej.

Stacja kolejowa Częstochowa została w planie wojewódzkim wskazana jako zintegrowany główny węzeł przesiadkowy, pozwalający na komfortową przesiadkę podróżnych pomiędzy różnymi środkami transportu i poszczególnymi liniami komunikacyjnymi na szczeblu regionalnym lub ponadregionalnym a także miejskim lub aglomeracyjnym.

Plan przewiduje udostępnienie na dworcu będącym węzłem przesiadkowym informacji pasażerskiej w zakresie: schematu węzła, danych o liniach komunikacyjnych ze schematami połączeń, aktualnych rozkładów jazdy z datami obowiązywania, rodzaju taboru, taryfy opłat z wykazem ulg, regulaminów przewozów, z dostosowaniem do potrzeb osób niedosłyszących i niedowidzących, z wykorzystaniem czcionki bezszeryfowej. Przewiduje się również funkcjonowanie w dużych węzłach punktu informacji pasażerskiej.

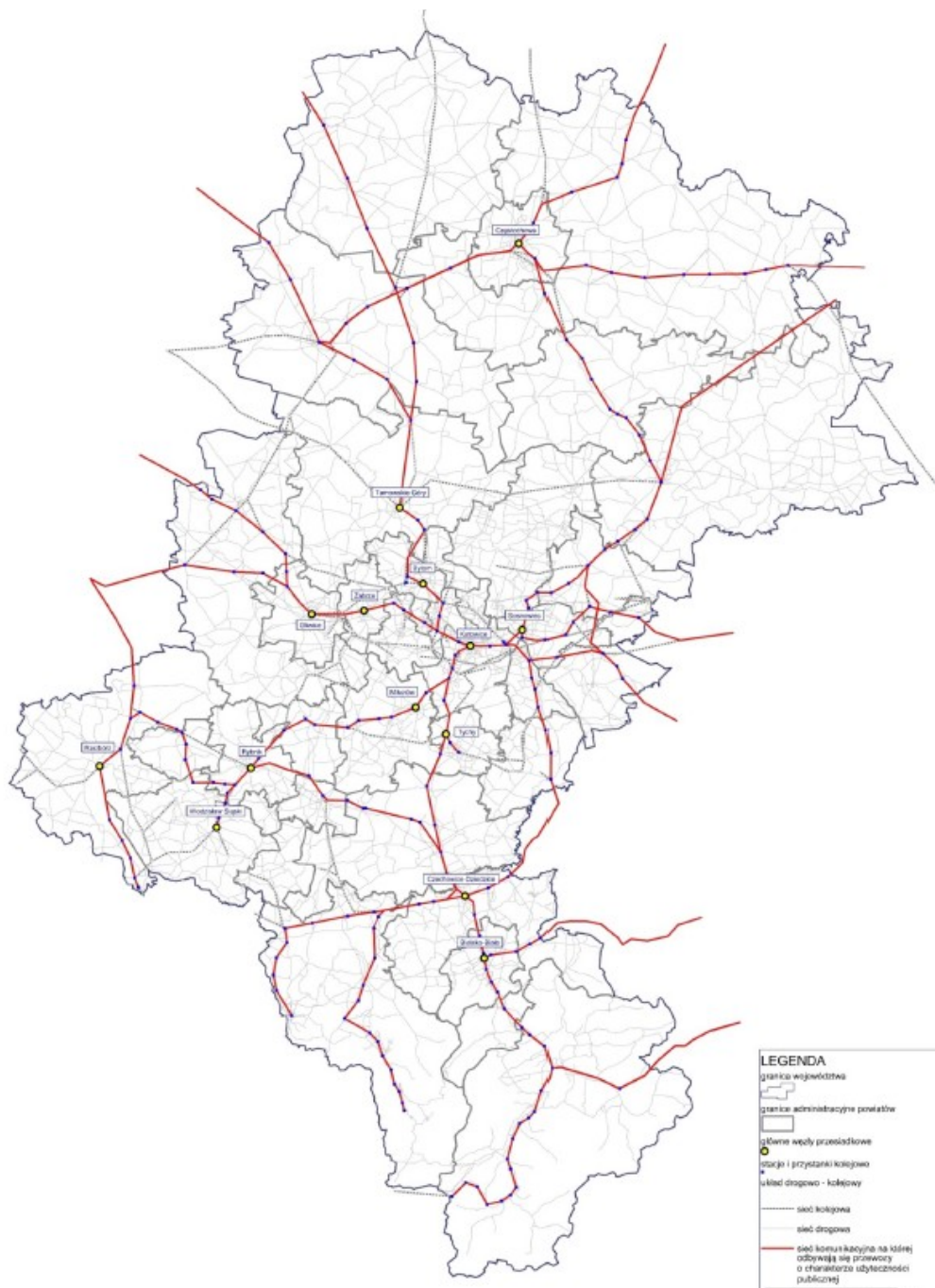
Plan wymaga by pojazdy komunikacji publicznej wyposażone były w: przednie wyświetlacze, tablice ze schematem linii z miejscami możliwych przesiadek, taryfę opłat z wykazem ulg oraz regulamin przewozów, a jako zalecane wskazane są – zapowiedzi głosowe.

Na dworcach i przystankach dokument zakłada likwidację barier architektonicznych, wprowadzenie elementów prowadzących oraz odpowiednie dostosowanie wysokości peronu.

Na rysunku 13 przedstawiono planowany przebieg linii komunikacyjnych w województwie śląskim.

Pożądany standard dla pojazdów kolejowych transportu zbiorowego obejmuje:

- kabiny maszynisty na obydwu krańcach;
- wyświetlacze wewnętrzne oraz zalecaną tablicę zewnętrzną, w technologii LED;
- miejsce na wózek inwalidzki, dziecięcy i większy bagaż;
- toaletę z obiegiem zamkniętym i podgrzewanym zbiornikiem do stosowaną do potrzeb osób z niepełnosprawnościami;
- monitoring wizyjny z podglądem w kabinie maszynisty oraz system audio;
- instalację do montażu kasowników elektronicznych;
- liczniki pasażerów;
- zalecane miejsca do przewozu rowerów.



Rys. 13. Planowane linie komunikacyjne użyteczności publicznej

Źródło: „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego”, część graficzna, Dz. Urz. Woj. Śląskiego z dn. 14.09.2015 r., poz. 4654.

Pożądaný standard dla autobusów transportu zbiorowego obejmuje:

- dostosowanie wielkości pojazdów do potrzeb przewozowych;
- wiek nie starszy niż 10 lat;
- napęd spełniający normę czystości spalin EURO IV;
- dostosowanie do potrzeb osób niedowidzących i niedosłyszących;

- oznakowanie kierunku jazdy oraz tablica wewnętrzna;
- wyposażenie w system poboru opłat;
- zalecana niska podłoga przynajmniej przy jednych drzwiach;
- zalecane drzwi automatyczne z zabezpieczeniem przed przyciśnięciem.

Plan przewiduje wspieranie w transporcie zbiorowym projektów w zakresie:

- systemów zarządzania flotą pojazdów i nadzoru;
- optymalizacji układu linii i częstotliwości kursowania;
- rozwoju systemu parkingów typu P&R, B&R;
- rozbudowy infrastruktury rowerowej i promocji korzystania z rowerów;
- systemów zarządzania energią w obiektach zaplecza technicznego;
- systemów typu car pool, car share itp., organizowania wypożyczalni samochodów;
- wykorzystywania pojazdów niskoemisyjnych (hybrydowych, elektrycznych);
- tworzenia planów mobilności;
- tworzenia kalkulatorów kosztów podróży, także środowiskowych;
- zakupu niskoemisyjnego taboru oraz jego modernizację w celu obniżenia emisyjności.

Plan wojewódzki zakłada ponadto integrację funkcjonalną w węzły przesiadkowe poprzez lokalizację przystanków umożliwiających wygodną przesiadkę, koordynację rozkładów jazdy oraz integrację taryfową. Przewiduje się wyposażenie węzłów przesiadkowych w miejsca do oczekiwania (ławki, zadaszanie, stojaki na rowery i miejsca parkingowe) oraz zalecane: toalety i informację o opóźnieniach.

W Planie wojewódzkim w ramach kierunków rozwoju wskazano na działania w zakresie:

- poprawy warunków podróży, w tym dostępu do transportu zbiorowego dla osób o ograniczonej mobilności, niedowidzących i niedosłyszących;
- zwiększenia udziału kolejowego transportu zbiorowego w połączeniach między głównymi ośrodkami aglomeracyjnymi: Bielsko-Białą, Częstochową, Rybnikiem i Konurbacją Górnośląską;
- realizacji węzłów integracyjnych;
- poprawy systemu informacji pasażerskiej;
- nawiązania współpracy pomiędzy różnymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego;
- utworzenia centralnej jednostki informacyjnej;
- dostosowania rodzaju i wielkości środków transportu do występującego popytu;

- ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko, w szczególności poprzez zwiększenie udziału transportu kolejowego, zakupy nowego taboru kolejowego dostosowanego do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością;
- integracji taryfowej połączeń kolejowych z komunikacją miejską w aglomeracjach oraz wprowadzenie jednolitej taryfy na przewozy kolejowe.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, plany transportowe przygotowywane przez organizatorów na różnych poziomach administracji, tworzą zhierarchizowany układ – plan niższego rzędu uwzględnia postanowienia planu wyższego rzędu. W szczególności, plan transportowy dla gminy musi uwzględnić postanowienia planu opracowanego przez ministra infrastruktury oraz planu transportowego uchwalonego przez Sejmik Województwa Śląskiego.

Niniejszy plan uznaje wszystkie ustalenia planu ministra infrastruktury oraz planu wojewódzkiego, spełniając powyższe wymagania.

3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

3.1.

Wielkość popytu w roku bazowym

Analizując potrzeby przewozowe na usługi komunikacji publicznej, wyróżnia się popyt:

- efektywny – łatwy do zbadania i oceny, wyrażający się przejazdami zrealizowanymi w warunkach oferowanych przez organizatora komunikacji publicznej;
- potencjalny – znacznie trudniejszy do oszacowania, składający się dodatkowo z części podróży realizowanych transportem indywidualnym oraz potrzeb przewozowych, które z różnych względów nie są realizowane.

Badanie i analizowanie popytu potencjalnego jest trudne i obarczone ryzykiem dużego błędu, gdyż bez względu na zastosowaną metodę, deklaracje respondentów dotyczące ich ewentualnych zachowań, mogą znacząco różnić się od zachowań rzeczywistych – w zależności od warunków zmieniających się po stronie podaży.

Analiza popytu efektywnego służy przede wszystkim do określenia liczby pasażerów, która staje się podstawą do późniejszego kształtowania wielkości podaży usług, przy założeniu określonych parametrów jakościowych, związanych z realizacją usług przewozowych. Wielkość popytu efektywnego, ze względu na jego specyfikę w poszczególnych okresach tygodnia, należy analizować w dniu powszednim (w trakcie trwania roku szkolnego), w sobotę oraz w niedzielę.

Wielkość popytu oraz pracy eksploatacyjnej w częstochowskiej komunikacji miejskiej w latach 2018-2021 oraz skalę ich zmian, przedstawiono w tabelach 37 i 38.

W związku z obostrzeniami obowiązującymi w Polsce związanymi z pandemią wirusa SARS-CoV-2 wywołującego chorobę COVID-19 w 2020 r. odnotowano duży spadek liczby przewiezionych pasażerów. Wynikiem wprowadzanych na terenie całego kraju restrykcji było znaczne ograniczenie mobilności mieszkańców oraz możliwości korzystania z pojazdów komunikacji miejskiej.

Biorąc pod uwagę specyfikę lat 2020-2021 r., w których liczba przewożonych pasażerów uległa znacznej redukcji, jako bazowe należy uznać wielkości popytu z lat 2018-2019.

Tab. 37. Wielkość popytu i pracy eksploatacyjnej częstochowskiej komunikacji miejskiej w latach 2018-2021

Rok	Wielkość popytu [tys.]	Praca eksploatacyjna [tys. wzkm]	Wskaźnik [pasażerowie/wzkm]
2018	30 428,0	13 930,4	2,2

Rok	Wielkość popytu [tys.]	Praca eksploatacyjna [tys. wzkm]	Wskaźnik [pasażerowie/wzkm]
2019	30 024,0	13 510,3	2,2
2020	18 395,0	12 834,4	1,4
2021	19 163,0	12 337,6	1,6

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Biura Inżyniera Ruchu.

W porównaniu do 2018 r. popyt na usługi częstochowskiej komunikacji miejskiej w 2019 r. zmniejszył się o 1,3%. W tym samym czasie ofertę przewozową, mierzoną wielkością pracy eksploatacyjnej, zmniejszono o 3%. W 2020 r. odnotowano spadek popytu na usługi częstochowskiej komunikacji miejskiej w porównaniu do 2019 r. aż o 38,7%. W 2021 r., po ograniczeniu restrykcji pandemicznych, odnotowano w porównaniu do 2020 r. 4,2% wzrost liczby pasażerów.

Tab. 38. Zmiana wielkości popytu i pracy eksploatacyjnej w częstochowskiej komunikacji miejskiej w latach 2018-2021

Rok	Zmiana w stosunku rok do roku			
	wielkości popytu		wielkości pracy eksploatacyjnej	
	[tys. pasażerów]	[%]	[tys. wzkm]	[%]
2018	-	-	-	-
2019	-404,00	-1,3	-420,15	-3,0
2020	-11 629,00	-38,7	-675,89	-5,0
2021	768,00	4,2	-496,81	-3,9

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Biura Inżyniera Ruchu.

Ostatnie badania pomiaru napełnienia pojazdów częstochowskiej komunikacji miejskiej zrealizowano w okresie styczeń – maj 2018 r. Badania przeprowadzono wyłącznie na liniach autobusowych dla dnia powszedniego za pomocą pojazdów wyposażonych w bramki do zliczania pasażerów. Badaniami objęto wszystkie linie, których operatorem było MPK, za wyjątkiem linii nr 11 i 24, do obsługi których obawiano się wysłać autobusy 12-metrowe, gdyż na niektórych kursach mogłyby nie pomieścić wszystkich chętnych pasażerów. Dodatkowo odrzucono wyniki pomiarów napełnienia na linii nocnej nr 80, uznając je za mało wiarygodne. W raporcie liczbę pasażerów na liniach 11, 24 i 80 podano jedynie szacunkowo. W tabeli 39 zaprezentowano otrzymane na podstawie badań klasyfikację linii częstochowskiej komunikacji miejskiej pod względem liczby przewiezionych pasażerów w dniu powszednim.

Określona na podstawie badań liczba pasażerów przewiezionych częstochowską autobusową komunikacją miejską w dniu powszednim wyniosła 89 172 pasażerów.

W dniu powszednim najwięcej pasażerów przewieziono na liniach 24 oraz 10, z których usług skorzystało odpowiednio: 8 000³⁶ i 7 786 osób. Kolejnymi pod względem wielkości przewozów okazały się linie: 22, 12, 17 i 32, z przewozami dziennymi na poziomie odpowiednio: 5 708, 5 207, 4 565 i 4 197 pasażerów.

Z sześciu najlepiej wykorzystanych linii (10, 12, 17, 22, 24 i 32) skorzystało w dniu powszednim 35 464 pasażerów, czyli 39,8% całkowitej ich liczby w tym rodzaju dnia.

Najmniejszą liczbę pasażerów w dniu powszednim zanotowano na linii 57 (52 osoby), 58 (251 osób) oraz 36 (299 osób).

Tab. 39. Średnia liczba pasażerów przewożonych częstochowską autobusową komunikacją miejską w dniu powszednim

Linia	Średnia liczba pasażerów w dniu powszednim
24	8 000
10	7 786
22	5 708
12	5 207
17	4 565
32	4 197
13	3 646
31	3 586
23	3 555
34	3 482
25	3 069
11	3 000
19	2 975
14	2 869
28	2 507
26	2 506
20	2 490
21	2 487
29	2 278
16	2 065
15	1 927

36 Liczba pasażerów określona na podstawie szacunków dokonanych przez zespół analityków MPK.

Linia	Średnia liczba pasażerów w dniu powszednim
33	1 541
30	1 431
53	1 391
27	1 058
18	967
68	948
67	806
65	792
38	607
69	457
59	342
35	325
36	299
58	251
57	52
Razem	89 173

Źródło: „Badania potoków pasażerskich na liniach autobusowych w Częstochowie” Częstochowa 2018 r., s. 296-297.

3.2.

Prognoza popytu

Popyt na przewozy o charakterze użyteczności publicznej w częstochowskiej komunikacji miejskiej będzie się kształtował pod wpływem następujących czynników:

- liczby mieszkańców powiatu objętych obsługą komunikacyjną;
- liczby samochodów osobowych;
- mobilności komunikacyjnej mieszkańców;
- dostępności dla mieszkańców przewozów kolejowych oraz regionalnych autobusowych, mierzonych liczbą kursów wykonywanych na obszarze funkcjonowania częstochowskiej komunikacji miejskiej;
- dostępności komunikacji miejskiej liczonej liczbą wykonywanych wozokilometrów;
- poziomu przeciętnego wynagrodzenia i struktury wynagrodzeń;
- jakości oferowanych usług transportu zbiorowego, przede wszystkim w zakresie realizacji podstawowych postulatów przewozowych;
- integracji częstochowskiej komunikacji miejskiej z przewoźnikami kolejowymi;

- dostępności parkingów P&R oraz B&R.

Prognozowanie liczby pasażerów dla częstochowskiej komunikacji miejskiej na kolejne lata jest obecnie stosunkowo trudne, z uwagi na kumulację zdarzeń związanych z pandemią COVID-19, bardzo istotnie wpływających na liczbę pasażerów przewożonych w autobusach publicznego transportu zbiorowego, w tym wprowadzenie:

- od 24 marca 2020 r. drastycznych ograniczeń w poruszaniu się mieszkańców (zakaz wychodzenia z domu obowiązujący do 16 kwietnia 2020 r.) oraz okresowych ograniczeń mobilności mieszkańców, szczególnie młodych i seniorów;
- od połowy marca 2020 r. w placówkach oświatowych nauki zdalnej lub hybrydowej, dla określonych grup wiekowych uczniów, w różnym zakresie i czasie, zależnym od sytuacji epidemiologicznej;
- w okresie epidemii COVID-19 zasady preferowania pracy zdalnej, a w urzędach w różnych okresach obowiązkowej pracy zdalnej;
- w dniu 24 marca 2020 r. ograniczeń liczby miejsc w pojazdach transportu publicznego, jedynie częściowo zniesionych od 18 maja 2020 r. oraz ponownie wprowadzonych po objęciu całego kraju strefą czerwoną i utrzymywanych do dnia 26 czerwca 2021 r.

W 2020 r. nastąpiło w całym kraju załamanie liczby przewożonych pasażerów pojazdami transportu zbiorowego, jako efekt wprowadzenia ograniczeń w przemieszczaniu się, z wyraźnym preferowaniem pracy zdalnej, a także zamknięcia większości punktów handlowych i usługowych, wprowadzonych w związku z pandemią COVID-19. Wprowadzanie od połowy marca 2020 r. okresowych zakazów wychodzenia z domu oraz korzystania z obiektów handlowych, kulturalnych, sportowych, rekreacyjnych itp., a także drastyczne ograniczenie dopuszczalnej liczby pasażerów jakie mogły przewozić pojazdy komunikacji miejskiej, doprowadziło do gwałtownego spadku liczby pasażerów. W okresie zakazu autobusy przewoziły często jedynie po kilka osób. Większość miast wprowadziła więc, dla zmniejszenia poziomu ponoszonych kosztów, ograniczenie zakresu wykonywanej pracy eksploatacyjnej, lecz w Częstochowie ograniczenie to było stosunkowo niewielkie, o 5,0% w 2020 i o 8,7% w 2021 r., w stosunku do wykonania w 2019 r. Niewielkie ograniczenie pracy eksploatacyjnej występowało pomimo wyłączenia z eksploatacji w tym okresie głównej trasy tramwajowej w mieście.

W całym okresie pandemii, nawet po częściowym zniesieniu ograniczeń, istotnie zmniejszyła się mobilność mieszkańców, głównie poprzez wprowadzane ograniczenia w poruszaniu się, ale i dość powszechne upowszechnienie się pracy zdalnej w przedsiębiorstwach i urzędach oraz wprowadzenie nauki zdalnej lub hybrydowej w szkołach.

Wprowadzone ograniczenia liczby pasażerów autobusów spowodowały dość masowe rezygnacje z korzystania z tego środka transportu na rzecz samochodów osobowych. Zmianie

uległa więc jednocześnie struktura podróży na korzyść przejazdów indywidualnymi samochodami osobowymi. Ponadto pandemia COVID-19 wpłynęła na zmiany zachowań mieszkańców, korzystających w okresie stanu epidemii w znacznie mniejszym zakresie z oferty usługowej i rekreacyjno-rozrywkowej, zmniejszając średnią liczbę realizowanych podróży.

Zagrożenie epidemiologiczne oraz związane z tym wprowadzone ograniczenia i limity pojemności pojazdów transportu zbiorowego, spowodowały wzrost atrakcyjności pojazdów indywidualnych, zwłaszcza samochodów osobowych. Samochody indywidualne umożliwiają przemieszczanie się w zasadzie bez kontaktu z innymi osobami, ryzyko zakażenia więc jest znikome. Na niekorzyść transportu zbiorowego działał także obowiązujący nakaz zakrywania twarzy, co wiele osób uznaje za znaczną uciążliwość.

Znaczne ograniczenie wykonywanej pracy eksploatacyjnej wystąpiło natomiast w 2022 r., zaplanowana liczba wozokilometrów jest w tym roku mniejsza od wykonania w 2019 r. aż o 17,6%. Jest to efekt pogorszenia sytuacji finansowej budżetu Miasta, wynikający z wprowadzonych zmian podatkowych, wysokiej inflacji oraz pośrednich skutków działań wojennych Federacji Rosyjskiej prowadzonych w Ukrainie.

Prognozy liczby pasażerów, którzy zostaną przewiezieni komunikacją miejską w latach następnych są dość trudne do przeprowadzenia, z uwagi na brak realnych przewidywań zmian wysokości inflacji w najbliższych latach, dalszego przebiegu pandemii oraz zagrożeń wynikających z prowadzonych działań wojennych w Ukrainie.

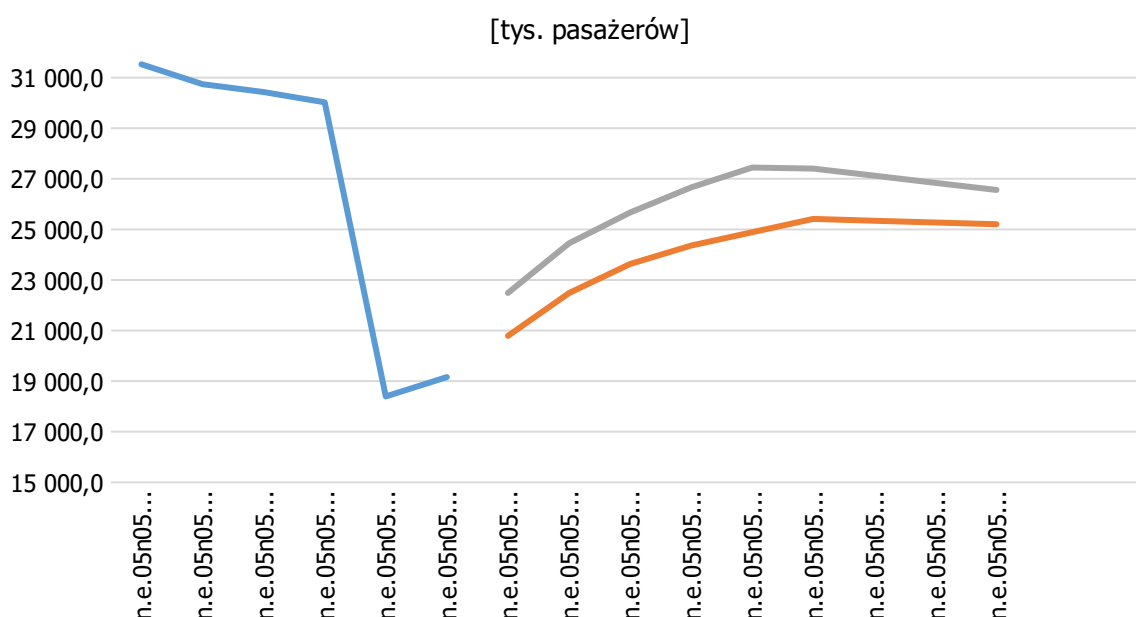
Od II kwartału 2021 r. ograniczenia wprowadzone w okresie pandemii stopniowo były systematycznie zmniejszane, aż do rezygnacji z większości obostrzeń, do uchylenia stanu epidemii w maju 2022 r., jednak poziom zachorowań ponownie zaczął wzrastać III kwartale 2022 r. Ponadto spowodowana pandemią zmiana zachowań komunikacyjnych znacznej części mieszkańców może mieć charakter trwały.

Trudne do przewidzenia są zmiany poziomu inflacji, zawarte w dokumentach rządowych założenia szybkiego jej spadku wydają się być jednak mało realne. Podjęte przez rząd okresowe zmniejszenia obciążeń mają skutek krótkotrwały, a sytuacja na rynkach międzynarodowych jest nadal niestabilna. Nie do przewidzenia jest także rozwój sytuacji w Ukrainie i skutki tych działań dla gospodarki światowej. Trudne do określenia są także długofalowe skutki dla budżetu miasta wprowadzonych zmian podatkowych.

Prognozę liczby pasażerów przygotowano na podstawie danych statystycznych przekazywanych przez Miasto za lata 2016-2021 i planowanych na 2022 r. Prognozę przygotowano przy założeniu utrzymania w okresie obowiązywania planu liczby wozokilometrów zaplanowanej do wykonania w 2022 r.

W opracowanej prognozie przyjęto stopniowy powrót pasażerów do transportu zbiorowego w komunikacji miejskiej i w efekcie osiągnięcie w 2030 r. poziomu wskaźnika liczby pasażerów na wozokilometr z poziomu wykonania w 2019 r. Istotne znaczenie w przygotowywaniu prognozy ma także występujący w ostatnich 10 latach oraz przewidywany według GUS w kolejnym 10-letnim okresie, spadek liczby mieszkańców Miasta.

Na rysunku14 przedstawiono prognozę liczby pasażerów do 2030 r. (dla lat 2016-2021 zobrazowano wykonanie, a na lata następne – prognozę).



Rys. 14. Prognoza popytu do 2030 r.

Źródło: opracowanie własne.

Prognoza popytu wskazuje, że w rezultacie oddziaływania warunków zewnętrznych, popyt może w 2025 r. zwiększyć się do poziomu między 127 do 139% liczby pasażerów z 2019 r., osiągając od 81 do 89% liczby pasażerów z 2019 r. Natomiast w 2030 r. skala wzrostu może osiągnąć od 132 do 138% liczby pasażerów z 2019 r., osiągając od 84 do 89% liczby pasażerów z 2019 r. Zwiększenie popytu w stosunku do roku 2021 będzie wynikać z powrotu zaufania do publicznego transportu zbiorowego. Brak osiągnięcia w 2030 r. poziomu popytu z 2019 r. będzie głównie efektem zmian demograficznych. Przewidywana, na podstawie prognoz Banku Danych Lokalnych GUS (opracowanych na podstawie spisu powszechnego z 2014 r.), liczba mieszkańców Częstochowy zmaleje, w stosunku do 2019 r., o 5,9% do 2025 r. o i 10,6% do 2030 r. Wobec jednak braku w sierpniu 2022 r. wiarygodnych danych

co do długofalowych skutków wprowadzonych ograniczeń oraz wpływu pandemii na zachowania komunikacyjne mieszkańców, dane te należy potraktować z dużą ostrożnością.

Prognoza została przygotowana dla stałej liczby wozokilometrów. Ewentualne zmiany zakresu wykonywanej pracy eksploatacyjnej wpłyną na korektę powyższej prognozy.

Oddziaływanie na popyt wymaga podjęcia kompleksowych działań, zarówno w ujęciu funkcjonalnym, jak i marketingowym.

Jak wynika z przeprowadzonych w wielu miastach badań marketingowych preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców, do głównych postulatów przewozowych zgłaszanych pod adresem komunikacji publicznej zalicza się:

- bezpośredniość;
- punktualność;
- częstotliwość.

W ujęciu marketingowym, oferta przewozowa transportu publicznego powinna stanowić mix pięciu elementów: usługi przewozowej, ceny, dystrybucji, promocji i personelu obsługi pasażera, gwarantujących jej wysoką jakość.

Promotoryzacyjna polityka komunikacyjna, stwarzająca coraz lepsze warunki podróżowania samochodem osobowym, zwłaszcza w obliczu zagrożeń epidemiologicznych, zawsze powoduje zmniejszenie popytu w pasażerskim transporcie zbiorowym. W interesie organizatora tego transportu jest więc zmiana tej polityki, w celu osiągnięcia równowagi pomiędzy przejazdami pojazdami indywidualnymi a komunikacją zbiorową. Celem integracji transportu publicznego z indywidualnym jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych. Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju transportu publicznego obowiązującymi w Unii Europejskiej, podział zadań przewozowych w transporcie na terenach wiejskich powinien kształtować się docelowo w proporcji 25% transport publiczny – 75% transport indywidualny, a w gminach miejskich – po 50%. Biorąc pod uwagę pogorszenie sytuacji budżetów miast w Polsce oraz zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców, spowodowanych niekorzystnym odbiorem transportu publicznego w okresie pandemii, poziom ten będzie w najbliższych latach trudny do osiągnięcia.

Dążenie do zrównoważonego rozwoju transportu oznacza konieczność podjęcia działań zmierzających nie tylko do utrzymania obecnego, obniżonego, udziału transportu zbiorowego w przewozach, ale zaistnienia tendencji przenoszenia się pasażerów z transportu indywidualnego do zbiorowego. W obecnej sytuacji znaczących ograniczeń ilościowych dla funkcjonowania transportu zbiorowego oraz społecznego odbioru wysokiego ryzyka korzystania z tych środków transportu, niezwykle ważne jest by w pierwszej kolejności zahamować odpływ pasażerów ze środków transportu zbiorowego. Działania te będą wymagały nie tyle utrzymania

obecnych parametrów oferty przewozowej – zarówno w zakresie ilościowym (liczba kursów i wozokilometrów), jak i jakościowym (dogodne godziny połączeń, jakość obsługi), jak systematycznego powrotu do parametrów zaistniałych w 2019 r., bez względu na liczbę korzystających pasażerów.

Ważnym elementem jest stwarzanie zdecydowanych preferencji w ruchu dla transportu zbiorowego. Przy modernizacjach dróg, przez które przebiegają trasy linii komunikacyjnych, należy projektować odcinki z uprzywilejowaniem dla transportu publicznego – np. krótkie odcinki buspasów w dojeździe do skrzyżowań, śluzy ułatwiające wyjazd z przystanku, w szczególności przy skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną itp. Ważne znaczenie ma także systematyczna poprawa standardu wyposażenia przystanków, poprzez: zapewnienie dogodnych warunków oczekiwania na autobus lub tramwaj, ułatwienia w zajmowaniu miejsca w pojeździe (odpowiednia wysokość peronu), eliminację barier architektonicznych dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się, kompleksową i aktualną informację pasażerską.

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

Funkcjonujące od dziesięcioleci w polskich miastach sieci komunikacji publicznej ulegają nieustannym modyfikacjom, dostosowując się zarówno do zmiennych potrzeb pasażerów i ich preferencji w zakresie podróży na terenie miast i aglomeracji, jak i do możliwości finansowych samorządów. Biorąc powyższe pod uwagę, również w przypadku Częstochowy konieczne jest zarówno regularne badanie potrzeb przewozowych, jak i – co pewien okres czasu – dokonywanie zmian w układzie linii komunikacyjnych w szerszym zakresie. Co więcej, ostatnie lata przyniosły wzrost znaczenia połączeń aglomeracyjnych, w szczególności za sprawą zawarcia porozumienia międzygminnego z gminą Mykanów, reorganizacji sieci połączeń w gminie Olsztyn oraz bardzo znaczącego rozszerzenia zakresu współpracy z gminą Mstów. Wszystkie trzy powyższe kwestie w dużym stopniu wpłynęły również na układ połączeń w obrębie samej Częstochowy.

W niniejszym rozdziale zaprezentowano charakterystykę istniejącej sieci komunikacji miejskiej w Częstochowie, według stałego układu linii na dzień 1 lipca 2022 r., jak i kierunki jej rozwoju na kolejne lata, w tym w zakresie przewidywanej reformy układu komunikacyjnego w połączeniu z przebudową taryfy biletowej. W osobny sposób potraktowano także kwestie związane z eksploatacją autobusów elektrycznych i zasilanych gazem ziemnym.

4.1. Charakterystyka istniejącej sieci

Pod względem funkcjonalnym i administracyjnym, komunikacja miejska organizowana przez miasto Częstochowę składa się z dwóch obszarów: samego miasta oraz gmin ościennych, z którymi zostały podpisane porozumienia w sprawie wspólnej organizacji lokalnego transportu zbiorowego. Kwestie układu linii komunikacyjnych i rozkładów jazdy dla tych obszarów, według stanu na 1 lipca 2022 r., zostały scharakteryzowane odpowiednio w częściach 4.1.1. i 4.1.2. dokumentu. W kolejnej części przedstawiono opis taboru wykorzystywanego w przewozach o charakterze użyteczności publicznej – zarówno tramwajowych, jak i autobusowych, ale ograniczając zakres tematyczny wyłącznie do operatora, czyli częstochowskiego MPK. Oprócz podstawowych parametrów technicznych i eksploatacyjnych, przedstawiono ramowe opisy poszczególnych modeli eksploatowanych pojazdów i dane statystyczne na ich temat. Również z racji stosunkowo dynamicznie postępujących zmian (związanych głównie z przywracaniem do eksploatacji hybrydowych Solbusów), wszystkie dane zaktualizowano na dzień 1 lipca 2022 r.

4.1.1. Układ linii komunikacyjnych i rozkłady jazdy na terenie miasta Częstochowy

Według stanu na 1 lipca 2022 r., wszystkie linie komunikacji miejskiej w Częstochowie, stanowiące przewozy o charakterze użyteczności publicznej, zlecane przez organizatora publicznego transportu zbiorowego, obsługiwane były przez jednego operatora – Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Częstochowie spółka z ograniczoną odpowiedzialnością. Spółka ta na przestrzeni dziesięcioleci przeszła szereg transformacji: od przedsiębiorstwa państwowego poprzez zakład budżetowy, aż po spółkę prawa handlowego. Działalność rozpoczęła się w 1950 r., w postaci przewozów autobusowych, a od 1959 r. również tramwajowych.

W okresie opracowywania niniejszej wersji planu transportowego, na terenie miasta Częstochowy realizowane były duże inwestycje drogowe, w istotny sposób wpływające na układ sieci komunikacyjnej. Z uwagi na ich tymczasowy charakter, w wykazie przedstawionym w tabeli 40, nie zostały one uwzględnione. W przypadku linii tramwajowych, uznano wdrożony z dniem 1 września 2021 r. układ połączeń jako stały, uzupełniany autobusową linią 40 do Kucelina. Wynika to z faktu, iż docelowe wprowadzenie linii tramwajowej 1 w jej pełnym wymiarze, tj. Fieldorfa-Nila – Kucelin, wymaga wykonania dwóch znaczących zadań inwestycyjnych, które nastąpią dopiero w horyzoncie kilkudziesięciu miesięcy. Układ stałych tras komunikacji miejskiej w Częstochowie na 1 lipca 2022 r. przedstawiono w tabeli 40.

Tab. 40. Trasy linii komunikacji miejskiej w Częstochowie

– stan na 1 lipca 2022 r.

Nr	Trasa	Długość [km]
Linie tramwajowe miejskie dzienne		
2	FIELDORFA-NILA – aleja Wyzwolenia – aleja Armii Krajowej – aleja Kościuszki – aleja Wolności – aleja Niepodległości – aleja Pokoju – RAKÓW DWORZEC PKP	8,5
3	FIELDORFA-NILA – aleja Wyzwolenia – aleja Armii Krajowej – aleja Kościuszki – aleja Wolności – aleja Niepodległości – Jagiellońska – Orkana – aleja 11 Listopada – Jesienna – Rakowska – Limanowskiego – STADION RAKÓW	12,0
Linie autobusowe miejskie dzienne		
10	PARKITKA SZPITAL – Obrońców Westerplatte – Nowobialska – Okulickiego – Szajnowicza-Iwanowa – aleja Jana Pawła II – aleja Kościuszki – aleja Wolności – aleja Najświętszej Maryi Panny – Ogrodowa – Katedralna – Krakowska (powrót: Wróblewskiego – Kanał Kohna – Nadrzeczna – Mirowska – Plac Daszyńskiego) – aleja Wojska Polskiego – Jagiellońska – aleja 11 Listopada – Zesłańców Sybiru – Bohaterów Katyń – BŁESZNO	11,0

Nr	Trasa	Długość [km]
11	<p>CMENTARZ ŚW. ROCHA – św. Jadwigi – św. Barbary – 7 Kamienic – Pułaskiego – Sobieskiego – Śląska (powrót: Kilińskiego – Raclawicka – Dąbrowskiego – Nowowiejskiego) – aleja Najświętszej Maryi Panny – Plac Daszyńskiego – Mirowska – Faradaya – Legionów – Kusięcka – KSSE KUSIĘCKA</p> <p><i>Część kursów: ... – Legionów – LEGIONÓW</i></p>	13,0
12	<p>RAKÓW DWORZEC PKP – Łukasiewskiego – Okrzei – Limanowskiego – aleja Wojska Polskiego – Wróblewskiego – Kanał Kohna – Nadrzeczna – Mirowska – Plac Daszyńskiego (powrót: Ogródowa – Katedralna – Krakowska) – aleja Najświętszej Maryi Panny – aleja Wolności – Sobieskiego – Pułaskiego – Popiełuszki – aleja Jana Pawła II – Rynek Wieluński – św. Rocha – Wręczycka – Białostocka – Dobrzyńska – Lwowska – Tatrzańska – Przejazdowa – GNASZYN DWORZEC PKP</p>	20,0
13	<p><i>Część kursów: WIERZCHOWISKO – Wierzchowisko [Długa] – Wola Kiedrzyńska [Miła – Mykanowska] – Ludowa – ...</i></p> <p>KIEDRZYN – Ludowa – Kisielewskiego – aleja Armii Krajowej – Polskiego Czerwonego Krzyża – Dekabrystów – Dąbrowskiego – Nowowiejskiego – Szymanowskiego – Śląska (powrót: Kilińskiego) – aleja Najświętszej Maryi Panny – Plac Daszyńskiego – Mirowska – Faradaya – Orlik-Rückemanna – Olsztyńska – Szpitalna – aleja Pokoju – KUCELIN</p> <p><i>Część kursów: ... – KUCELIN – Korfantego – WALCOWNIA</i></p> <p><i>Część kursów: ... – WALCOWNIA – Korfantego – HUTA WYDZIAŁ TRANSPORTU</i></p>	19,1
14	<p><i>Część kursów: RZĄSAWA DWORZEC PKP – Meliorantów – ...</i></p> <p>RZĄSAWA – Meliorantów – Wypoczynku – Rząsawska – Warszawska – Plac Daszyńskiego (powrót: Mirowska – Nadrzeczna) – aleja Najświętszej Maryi Panny – aleja Wolności – 1 Maja – aleja Bohaterów Monte Cassino – Piastowska – Sabinowska – Żyzna – BRZEZINY</p> <p><i>Część kursów: ... – BRZEZINY – Brzeziny Kolonia [Staszica] – Korkowa – KORKOWA</i></p>	20,3
15	<p>KORKOWA – Korkowa – Bór – Jagiellońska – aleja Bohaterów Monte Cassino – Stradom Dworzec PKP – 1 Maja – aleja Wolności – Sobieskiego – Pułaskiego – Popiełuszki – Szajnowicza-Iwanowa – Dekabrystów – Wały Dwernickiego – Fieldorfa-Nila – Sosabowskiego – Kukuczki – KUKUCZKI</p>	16,5
17	<p>WYCZERPY OSIEDLE – Kontkiewicza – Norwida – Warszawska – Plac Daszyńskiego (powrót: Mirowska – Nadrzeczna) – aleja Najświętszej Maryi Panny – aleja Wolności – 1 Maja – aleja Bohaterów Monte Cassino – Piastowska – Matejki – Artyleryjska – Konwaliowa – Busolowa – LISZKA DOLNA</p>	15,4
18	<p>PIŁSUDSKIEGO – Piłsudskiego – aleja Najświętszej Maryi Panny (powrót: Ogródowa – Piotrkowska) – Plac Daszyńskiego – Mirowska – Morenowa – Komornicka – Mirowska – Hektarowa – Mstowska – Zawodziańska – Jaskrów [Mirowska – Częstochowska] – BATALIONÓW CHŁOPSKICH</p>	13,8

Nr	Trasa	Długość [km]
19	<p>ŻABINIEC – Ikara – św. Rocha – Rynek Wieluński – aleja Jana Pawła II – Dąbrowskiego – Nowowiejskiego – Korczaka (powrót: Śląska – Kilińskiego) – aleja Bohaterów Monte Cassino – Piastowska – Sabinowska – Jagiellońska – Orkana – aleja 11 Listopada – Jesienna – Rakowska – Limanowskiego – Okrzei – Łukasińskiego – Raków Dworzec PKP – aleja Pokoju – KUCELIN</p> <p><i>Część kursów: ... – KUCELIN – Korfantego – WALCOWNIA</i></p> <p><i>Część kursów: ... – WALCOWNIA – Korfantego – HUTA WYDZIAŁ TRANSPORTU</i></p>	24,6
20	<p>WYCZERPY OSIEDLE – Kontkiewicza – Norwida – Warszawska – Plac Daszyńskiego – Ogrodowa – Katedralna – Krakowska (powrót: Wróblewskiego – Kanał Kohna – Nadrzeczna – Mirowska – Warszawska – Spadek – Nadrzeczna) – aleja Wojska Polskiego – Jagiellońska – Orkana – aleja 11 Listopada – Jesienna – Rydza-Śmigłego – Jagiellońska – Bór – Wypalanki – Poselska – KORKOWA</p> <p><i>Część kursów: ... – KORKOWA – Korkowa – Brzeziny Kolonia [Staszica] – BRZEZINY</i></p>	20,5
21	<p>OLSZTYŃSKA – Olsztyńska – Orlik-Rückemanna – Faradaya – Mirowska – Plac Daszyńskiego – aleja Najświętszej Maryi Panny – aleja Wolności – Sobieskiego – Pułaskiego – św. Kazimierza (powrót: św. Augustyna) – św. Barbary – Główna – Przejazdowa – Kolorowa – Busolowa – Lakowa – Kopalniana – Leśna – Ekonomiczna – DŻBÓW KSSE SKORKI</p>	21,1
22	<p>GOMBROWICZA – Fieldorfa-Nila – Michałowskiego – aleja Wyzwolenia – aleja Armii Krajowej – Kiedrzyńska – Dekabrystów – Dąbrowskiego – Nowowiejskiego (powrót: Śląska – Kilińskiego) – Sobieskiego – Pułaskiego – św. Kazimierza (powrót: św. Augustyna) – św. Barbary – Główna – Przejazdowa – GNASZYN DWORZEC PKP</p> <p><i>Część kursów: ... – GNASZYN DWORZEC PKP – Festynowa – Drzewna – Łojki [Długa] – ŁOJKI</i></p>	15,4
23	<p>REJTANA – Rejtana – Wróblewskiego – Kanał Kohna – Nadrzeczna – Mirowska – Plac Daszyńskiego (powrót: Ogrodowa – Katedralna – Krakowska) – aleja Najświętszej Maryi Panny – aleja Wolności – Sobieskiego – Pułaskiego – aleja Bohaterów Monte Cassino – Piastowska – Sabinowska – Dżbowska – Powstańców Warszawy – Leśna – Ekonomiczna – DŻBÓW KSSE SKORKI</p>	18,1
24	<p>JESIENNA – Jesienna – Bohaterów Katynia – Błeszno – Bohaterów Katynia – Rakowska – aleja Wojska Polskiego – Wróblewskiego – Kanał Kohna – Nadrzeczna – Mirowska – Warszawska – Spadek – Nadrzeczna (powrót: Warszawska – Plac Daszyńskiego – Ogrodowa – Katedralna – Krakowska) – aleja Jana Pawła II – aleja Armii Krajowej – Dekabrystów – Kiedrzyńska – aleja Armii Krajowej – aleja Wyzwolenia – Michałowskiego – Sosabowskiego – Kukuczki – KUKUCZKI</p>	15,5

Nr	Trasa	Długość [km]
25	WYCZERPY OSIEDLE – Kontkiewicza – Norwida – Warszawska – Rząsawska – Karłowicza – Makuszyńskiego – św. Brata Alberta – Pileckiego – Fiełdorfa-Nila – aleja Wyzwolenia – Obrońców Westerplatte – Szajnowicza-Iwanowa – Dekabrystów – Dąbrowskiego – Nowowiejskiego – Korczaka (powrót: Śląska – Kilińskiego) – aleja Bohaterów Monte Cassino – Jagiellońska – Sabinowska – Żyzna – Zdrowa – MALOWNICZA	21,7
26	GRABÓWKA – św. Rocha – Rynek Wieluński – aleja Jana Pawła II – aleja Kościuszki – aleja Wolności – aleja Najświętszej Maryi Panny – Plac Daszyńskiego – Mirowska – Srebrna – Morenowa – Mirowska – Mstowska – MIRÓW PEGAZ <i>Część kursów: ... – MIRÓW PEGAZ – Wodociągowa – Siedlec [św. Ojca Pio] – SIEDLEC</i> <i>Część kursów: ... – Mirowska – Turystyczna – Bursztynowa – BURSZTYNOWA</i>	17,7
27	KSSE KUSIĘCKA – Strefowa – Kusięcka – Legionów – Faradaya – Mirowska – Plac Daszyńskiego – aleja Najświętszej Maryi Panny – aleja Wolności – Sobieskiego – Pułaskiego – Popieluszki – aleja Jana Pawła II – Rynek Wieluński – św. Rocha – Wręczycka – Białostocka – Wielkoborska – Tatrzańska – GNASZYN DOSPEL	16,3
28	PARKITKA SZPITAL – Obrońców Westerplatte – Nowobialska – Okulickiego – Dekabrystów – aleja Armii Krajowej – aleja Jana Pawła II – Warszawska – Plac Daszyńskiego (powrót: Warszawska – Spadek – Nadrzeczna) – Mirowska – Faradaya – Orlik-Rückemanna – Hutników – Orla – Gilowa – aleja Pokoju – KUCELIN <i>Część kursów: ... – KUCELIN – Korfantego – WALCOWNIA</i> <i>Część kursów: ... – WALCOWNIA – Korfantego – HUTA WYDZIAŁ TRANSPORTU</i>	14,4
29	GOMBROWICZA – Fiełdorfa-Nila – aleja Wyzwolenia – Sosabowskiego – Michałowskiego – aleja Wyzwolenia – aleja Armii Krajowej – Polskiego Czerwonego Krzyża – Dekabrystów – Okulickiego – Nowobialska – Obrońców Westerplatte – Parkitka Szpital – Obrońców Westerplatte – Nowobialska – Okulickiego – św. Krzysztofa – św. Rocha – Ikara – Radomska – CMENTARZ KOMUNALNY	15,2
30	II ALEJA NAJŚWIĘTSZEJ MARYI PANNY – Plac Daszyńskiego – Mirowska – Nadrzeczna (powrót: aleja Jana Pawła II – aleja Kościuszki – aleja Wolności) – Warszawska – Rędzińska – Batalionów Chłopskich – Jaskrów [Częstochowska] – JASKRÓW WILLE <i>Część kursów: ... – JASKRÓW WILLE – Jaskrów [Częstochowska] – Wancierzów [Wyzwolenia] – Mstów [Wyzwolenia – Wolności – Plac Mickiewicza – Częstochowska] – Siedlec [Kazimierza Wielkiego] – SIEDLEC</i>	19,1
31	PIŁSUDSKIEGO – Piłsudskiego – aleja Najświętszej Maryi Panny – aleja Wolności – Sobieskiego – Pułaskiego – 7 Kamienic – Kordeckiego – św. Jadwigi – św. Rocha – Radomska – CMENTARZ KOMUNALNY	9,4

Nr	Trasa	Długość [km]
32	<p>RAKÓW DWORZEC PKP – Łukasińskiego – Okrzei – Limanowskiego – aleja Wojska Polskiego – Wróblewskiego – Kanał Kohna – Nadrzeczna – Mirowska – Plac Daszyńskiego (powrót: Ogrodowa – Katedralna – Krakowska) – aleja Najświętszej Maryi Panny – Kilińskiego (powrót: Dąbrowskiego – Nowowiejskiego – Szymanowskiego – Śląska) – aleja Jana Pawła II – Szajnowicza-Iwanowa – Okulickiego – Wręczycka – Białostocka – Wielkoborska – WIELKOBORSKA</p> <p><i>Część kursów: ... – WIELKOBORSKA – Stara Gorzelnia [Wielkoborska] – STARA GORZELNIA</i></p>	17,8
33	<p>PIŁSUDSKIEGO – Piłsudskiego – aleja Najświętszej Maryi Panny – Kilińskiego – Raławicka – Dąbrowskiego – Nowowiejskiego – Korczaka (powrót: Śląska) – aleja Bohaterów Monte Cassino – Jagiellońska – Sabinowska – Dźbowska – Powstańców Warszawy – Gościnną – PRZYJEMNA</p> <p><i>Część kursów: ... – PRZYJEMNA – Wygoda – WAŚSOSZ</i></p>	12,8
35	<p>KSSE KUSIĘCKA – Kusięcka – Legionów – aleja Wojska Polskiego – Jagiellońska – aleja 11 Listopada – Zesłańców Sybiru – Bohaterów Katynia – Rakowska – Limanowskiego – Okrzei – Łukasińskiego – Raków Dworzec PKP – aleja Pokoju – aleja Wojska Polskiego – Legionów – LEGIONÓW</p> <p><i>--- Linia okrężna ---</i></p>	19,5
36	<p>KSSE KUSIĘCKA – Kusięcka – Legionów – aleja Wojska Polskiego – aleja Pokoju – Raków Dworzec PKP – Łukasińskiego – Okrzei – Limanowskiego – Rakowska – Bohaterów Katynia – Zesłańców Sybiru – aleja 11 Listopada – Jagiellońska – aleja Wojska Polskiego – Legionów – LEGIONÓW</p> <p><i>--- Linia okrężna ---</i></p>	19,5
37	<p>DROGOWCÓW – Drogowców – aleja Jana Pawła II – Warszawska – Plac Daszyńskiego (powrót: Mirowska – Nadrzeczna) – aleja Najświętszej Maryi Panny – aleja Wolności – Sobieskiego – Korczaka – aleja Bohaterów Monte Cassino – Stradom Dworzec PKP – aleja Bohaterów Monte Cassino – Piastowska – Przestrzenna – Konwaliowa – KAWODRZA GÓRNA</p>	11,9
38	<p>ZAJEZDNIA MPK – aleja Niepodległości – Jagiellońska – Sabinowska – Żyzna – Zdrowa – Malownicza (z dojazdem do pętli Malownicza) – Powstańców Warszawy – Gościnną – PRZYJEMNA</p>	16,9
40	<p>RAKÓW DWORZEC PKP – aleja Pokoju – KUCELIN</p>	2,7
Linie autobusowe podmiejskie dzienne		
53	<p>ZAJEZDNIA MPK – aleja Niepodległości – aleja Wojska Polskiego – Wrzosowa [Katowicka – Długa] – Huta Stara B [Główna] – Huta Stara A [Lipowa – Tkacka – Pszenna] – Poczesna [Chabrowa] – POCZESNA POŁUDNIOWA</p>	10,9
58	<p>DWORZEC GŁÓWNY PKP – Orzechowskiego – aleja Wolności – aleja Niepodległości – aleja Wojska Polskiego – Bugajska – KRĘCIWILK</p> <p><i>Część kursów: ... – KRĘCIWILK – Bugajska – Olsztyn [Odrzykoń – Żwirki i Wigury] – OLSZTYN RYNEK</i></p> <p><i>Jeden kurs: ... – OLSZTYN RYNEK – Olsztyn [Mstowska] – Kusięta – KUSIĘTA LAS, uwaga: nie jest brany pod uwagę w obliczeniach statystycz-</i></p>	14,3

Nr	Trasa	Długość [km]
	<i>nych</i>	
65	ZAJEZDNIA MPK – aleja Niepodległości – aleja Wojska Polskiego – Wrzosowa [Fabryczna – Ogrodowa; powrót: Katowicka – Leśna] – Słowik [Źródłana – Spacerowa – Równoległa] – Korwinów [Stacyjna – Okólna] – Nowa Wieś [Słoneczna] – Poczesna [Strażacka – Wolności – Bociania Górka – Bankowa – Szkolna – 1 Maja] – Kolonia Borek [Przemysłowa – Górnicza] – Zawodzie [Cmentarna – Długa] – ZAWODZIE	18,8
68	ZAJEZDNIA MPK – aleja Niepodległości – aleja Wojska Polskiego – Wrzosowa [Katowicka – Długa – Szkolna – Katowicka; powrót: Katowicka] – Nowa Wieś [Krakowska – Auchan – Częstochowska – Słoneczna; powrót: Słoneczna – Częstochowska – Krakowska] – Poczesna [Strażacka – Wolności – Bociania Górka – Bankowa – Szkolna – 1 Maja] – Poczesna Borek – Kolonia Poczesna [1 Maja – Kwiatowa] – Bargły [Śląska] – Michałów [Laurowa] – Nierada [Targowa] – NIERADA	20,4
69	DWORZEC GŁÓWNY PKP – Orzechowskiego – Sobieskiego – Pułaskiego – aleja Bohaterów Monte Cassino – Piastowska – Sabinowska – Żyzna – Brzeziny Nowe [Topolowa – Biała] – Sobuczyna [Szafirowa] – Młynek [Wiosenna] – Mazury [Kasprowicza] – Nierada [Leszczynowa] – NIERADA SZKOŁA <i>Część kursów: ... – NIERADA SZKOŁA – Nierada [Leszczynowa – Targowa] – NIERADA</i> <i>1-2 kursy dziennie: ... – Sobuczyna [Szafirowa – Konwaliowa] – MALOWNICZA</i>	18,1
Linia autobusowe miejska nocna		
80	RAKÓW DWORZEC PKP – Łukasińskiego – Okrzei – Limanowskiego – Rakowska – Jesienna – aleja 11 Listopada – Orkana – Jagiellońska – aleja Niepodległości – aleja Wolności – aleja Kościuszki – aleja Armii Krajowej – aleja Wyzwolenia – Fieldorfa-Nila – Sosabowskiego – Kukuczki – KUKUCZKI	16,6

Źródło: dane Biura Inżyniera Ruchu.

Biorąc pod uwagę powyższy układ połączeń, dokonano również analizy prędkości eksploatacyjnych i komunikacyjnych dla poszczególnych linii dla wszystkich 4 wyodrębnionych typów dni ruchowych, zgodnie z ich stosowaniem przez częstochowskiego organizatora publicznego transportu zbiorowego. Dla każdej linii i w każdym typie dnia, dokonano również obliczeń efektywności wykorzystania czasu pracy pojazdów i kierujących. Należy jednak pamiętać, iż od wielu lat rozkłady jazdy komunikacji miejskiej w Częstochowie układane są w sposób, który ma na celu minimalizację przyspieszonych odjazdów z przystanków. Konsekwencją tego są relatywnie krótkie czasy przejazdu, co przy znikomym zastosowaniu priorytetów dla transportu publicznego i okresowych tendencji do występowania zatorów drogo-

wych, powoduje niekiedy dość duże opóźnienia kursów, w godzinach szczytu przewozowego nierzadko przekraczające 10 minut. Aby mimo tego zapewnić możliwie wysoką punktualność, organizator w porozumieniu z operatorem dąży do wydłużania czasów buforowych na pętłach, co zmniejsza faktyczne opóźnienia i pozwala m.in. łatwiej realizować kierującym ustawowe przerwy w pracy. Stąd też wskaźniki zawarte w tabeli 41, jakkolwiek matematycznie niebędące zbyt wysokimi, są dość trudne do osiągnięcia i zakładają zachowanie wzorowej punktualności w sieci komunikacyjnej. Chociaż nie jest to w praktyce wykonalne, to jednak wyniki dla poszczególnych linii w danych typach dni ruchowych są pomiędzy sobą porównywalne.

Strategia układania rozkładów jazdy w Częstochowie zakłada ponadto, iż wskaźnik efektywności na żadnej linii i w żadnym rodzaju dnia nie powinien przekraczać 84-85%, jak również nie powinien być niższy od 72%. Jeżeli wskaźniki są niższe, to wynikają one wyłącznie ze specyfiki przewozów na danej linii, na której przeważnie godziny kursów są dostosowane do konkretnych potrzeb pasażerów. Należy również zwrócić uwagę, iż kształt sieci komunikacyjnej nie sprzyja optymalizacji zarządzania czasem pracy kierujących oraz pojazdów, ponieważ ze zdecydowanej większości pętli korzystają 1-2 linie, co radykalnie utrudnia planowanie brygad wieloliniowych jako nieefektywnych ekonomicznie.

Tab. 41. Prędkości eksploatacyjne i komunikacyjne na liniach częstochowskiej komunikacji miejskiej – stan na 1 lipca 2022 r.

Linia	Robocze IX-VI			Robocze VII-VIII			Soboty			Niedziele i święta		
	Ve	Vk	Efekt.	Ve	Vk	Efekt.	Ve	Vk	Efekt.	Ve	Vk	Efekt.
Linie tramwajowe miejskie dzienne												
2	14,3	19,5	73,3	13,9	19,5	71,3	13,2	19,5	67,7	13,8	19,5	70,8
3	15,3	20,0	76,5	14,4	20,0	72,0	14,9	20,0	74,5	14,8	20,0	74,0
Linie autobusowe miejskie dzienne												
10	16,5	21,4	77,1	16,4	22,7	72,2	16,7	22,7	73,6	16,2	23,3	69,5
11	15,8	21,0	75,2	15,8	21,7	72,8	15,2	21,2	71,7	15,2	22,2	68,5
12	18,2	23,0	79,1	18,0	23,4	76,9	18,0	23,4	76,9	20,1	24,1	83,4
13	16,5	22,7	72,7	16,5	23,5	70,2	16,7	23,4	71,4	17,4	24,0	72,5
14	19,1	25,8	74,0	19,2	26,4	72,7	19,4	26,4	73,5	19,8	26,9	73,6
15	17,4	21,9	79,5	17,4	22,2	78,4	17,0	22,1	76,9	17,3	22,4	77,2
17	17,8	24,2	73,6	16,7	24,9	67,1	16,8	24,9	67,5	16,6	25,4	65,4
18	16,1	25,8	62,4	16,1	26,0	61,9	16,6	26,0	63,8	16,6	26,0	63,8
19	18,5	23,4	79,1	18,5	24,2	76,4	18,5	24,2	76,4	19,6	24,6	79,7
20	19,5	23,5	83,0	18,8	24,0	78,3	19,0	24,0	79,2	19,2	24,4	78,7

Linia	Robocze IX-VI			Robocze VII-VIII			Soboty			Niedziele i święta		
	Ve	Vk	Efekt.	Ve	Vk	Efekt.	Ve	Vk	Efekt.	Ve	Vk	Efekt.
21	20,0	26,3	76,0	20,0	26,9	74,3	20,0	26,9	74,3	21,4	27,2	78,7
22	16,7	22,3	74,9	17,4	23,6	73,7	17,4	23,6	73,7	18,0	23,9	75,3
23	19,0	24,4	77,9	19,1	24,6	77,6	19,0	24,6	77,2	18,6	25,5	72,9
24	17,2	21,8	78,9	17,2	22,7	75,8	18,3	22,5	81,3	16,6	23,1	71,9
25	18,3	23,1	79,2	18,8	23,7	79,3	18,7	23,7	78,9	19,5	24,1	80,9
26	18,0	24,8	72,6	16,9	25,4	66,5	19,1	25,1	76,1	19,1	25,6	74,6
27	16,7	21,2	78,8	16,7	21,8	76,6	16,8	21,8	77,1	16,6	22,6	73,5
28	15,3	20,9	73,2	15,3	21,6	70,8	14,8	21,6	68,5	14,5	22,1	65,6
29	16,6	21,7	76,5	16,7	22,5	74,2	17,0	22,5	75,6	17,0	23,1	73,6
30	19,8	27,9	71,0	19,8	28,0	70,7	19,6	27,9	70,3	20,2	28,5	70,9
31	13,3	21,1	63,0	14,1	21,4	65,9	13,6	21,4	63,6	17,0	22,4	75,9
32	17,1	22,3	76,7	17,0	23,2	73,3	17,0	23,2	73,3	16,7	23,5	71,1
33	16,2	23,7	68,4	16,4	24,3	67,5	16,9	24,4	69,3	18,1	24,7	73,3
35	16,1	22,8	70,6	16,1	23,3	69,1	16,0	23,4	68,4	16,8	23,5	71,5
36	19,9	23,7	84,0	19,8	24,4	81,1	19,4	24,3	79,8	18,1	24,6	73,6
37	16,2	21,4	75,7	16,2	21,8	74,3	16,2	21,8	74,3	15,6	22,2	70,3
38	20,4	27,8	73,4	20,4	27,9	73,1	20,4	27,9	73,1	nie funkcjonuje		
40	11,9	28,3	42,0	12,6	29,6	42,6	9,1	29,5	30,8	9,9	30,5	32,5
Linie autobusowe podmiejskie dzienne												
53	18,8	29,2	64,4	18,9	29,6	63,9	18,2	29,6	61,5	18,5	29,8	62,1
58	16,6	28,0	59,3	16,4	28,6	57,3	15,2	28,2	53,9	14,7	29,4	50,0
65	19,7	29,1	67,7	19,8	29,3	67,6	19,2	29,3	65,5	19,2	29,4	65,3
68	21,6	31,5	68,6	21,7	31,6	68,7	22,0	31,9	69,0	21,9	32,1	68,2
69	18,5	27,6	67,0	19,0	27,6	68,8	18,0	27,2	66,2	18,1	27,3	66,3
Linia autobusowa miejska nocna												
80	22,2	27,3	81,3	22,2	27,3	81,3	22,2	27,3	81,3	22,2	27,3	81,3

Źródło: dane Biura Inżyniera Ruchu.

Struktura eksploatacji taboru liniowego w poszczególnych rodzajach dni ruchowych i okresach doby wykazała znaczącą zmienność, przede wszystkim uzależnioną od popytu ze strony pasażerów. Celem zachęcenia mieszkańców do korzystania z transportu zbiorowego, w dni wolne od pracy, podaż była proporcjonalnie wyższa, niż rzeczywiste potrzeby przewozowe. Chodzi jednak o to, aby utrzymać w takie dni akceptowalne częstotliwości kursowania, a przy tym zapewnić wyższy komfort podróżowania w mniej zatłoczonych pojazdach. W tabeli 42 przedstawiono wielkość ekspedycji taboru, kolejno: autobusowego i tramwajowego,

we wszystkich 4 rodzajach dni ruchowych i w przekroju czasowym od godziny 3:30 do 0:00, z zastosowanym interwałem 15 minut. W zestawieniach wzięto pod uwagę również czasy obsługi codziennej, kiedy poszczególne brygady danych linii znajdowały się fizycznie na terenie zajezdni, ale były pod opieką kierujących, przygotowujących te pojazdy do wyjazdu na trasę lub dokonujących czynności zdawczych, o których mowa w rozdziale 4.1.4. Uwzględniono także autobusowe rezerwy czynne. Rodzaje taboru oznaczono literami: A – autobusy, T – tramwaje.

Tab. 42. Ekspedycja taboru autobusowego i tramwajowego w Częstochowie, w godzinach przekrojowych – stan na 1 lipca 2022 r.

Godzina przekrojowa	Liczba pojazdów w ruchu w poszczególnych dniach ruchowych w każdej z przekrojowych godzin											
	Robocze IX – VI			Robocze VII – VIII			Soboty			Niedziele i święta		
	A	T	Σ	A	T	Σ	A	T	Σ	A	T	Σ
3:30	3	0	3	3	0	3	3	0	3	4	0	4
3:45	3	0	3	3	0	3	3	0	3	4	0	4
4:00	13	1	14	11	1	12	8	1	9	8	1	9
4:15	34	6	40	32	5	37	29	4	33	20	2	22
4:30	60	12	72	60	9	69	52	8	60	34	5	39
4:45	92	14	106	83	12	95	76	9	86	47	6	53
5:00	106	14	120	95	12	107	87	9	96	51	6	57
5:15	114	14	128	101	12	113	93	9	102	54	6	60
5:30	115	14	129	101	12	113	92	9	101	53	6	59
5:45	116	14	130	101	12	113	92	9	101	53	6	59
6:00	118	14	132	103	12	115	92	9	101	54	6	60
6:15	119	14	133	105	12	117	94	9	103	53	6	59
6:30	122	14	136	107	12	119	94	9	103	54	6	60
6:45	125	14	139	107	12	119	94	9	103	56	6	62
7:00	126	14	140	110	12	122	95	9	104	57	6	63
7:15	126	14	140	111	12	122	97	9	106	57	6	63
7:30	124	14	138	110	12	122	97	9	106	58	6	64
7:45	124	14	138	110	12	122	97	9	106	58	7	65
8:00	122	14	136	110	12	122	97	9	106	58	7	65
8:15	119	14	133	108	12	120	95	9	104	57	7	64
8:30	118	14	132	110	12	122	96	9	106	57	7	64
8:45	116	14	130	108	12	120	95	9	104	58	7	65
9:00	116	14	130	108	12	120	95	9	104	58	7	65
9:15	116	14	130	108	12	120	95	9	104	59	8	67
9:30	116	14	130	108	12	120	95	9	104	60	9	69

Godzina przekrojowa	Liczba pojazdów w ruchu w poszczególnych dniach ruchowych w każdej z przekrojowych godzin											
	Robocze IX –VI			Robocze VII – VIII			Soboty			Niedziele i święta		
	A	T	Σ	A	T	Σ	A	T	Σ	A	T	Σ
9:45	111	14	125	105	12	117	93	9	102	60	9	69
10:00	108	14	122	103	12	115	92	9	101	61	9	70
10:15	108	14	122	103	12	115	92	9	101	61	9	70
10:30	108	14	122	103	12	115	92	9	101	61	9	70
10:45	107	14	121	104	12	116	92	9	101	62	9	71
11:00	108	14	122	104	12	116	92	9	101	62	9	71
11:15	107	14	121	104	12	116	92	9	101	62	9	71
11:30	108	14	122	105	12	117	92	9	101	62	9	71
11:45	110	14	124	107	12	119	94	9	103	62	9	71
12:00	111	14	125	107	12	119	94	9	103	62	9	71
12:15	113	14	127	108	12	120	95	9	104	62	8	70
12:30	114	14	128	109	12	121	95	9	104	61	8	69
12:45	117	14	131	110	12	122	95	9	104	61	8	69
13:00	118	14	132	110	12	122	95	9	104	61	8	69
13:15	121	14	135	112	12	124	95	9	104	61	8	69
13:30	123	14	137	112	12	124	95	9	104	60	8	68
13:45	122	14	136	111	12	123	93	9	102	60	8	68
14:00	124	14	138	111	12	123	94	9	103	60	8	68
14:15	123	14	137	114	12	126	95	9	104	60	8	68
14:30	125	14	139	114	12	126	95	9	104	63	8	71
14:45	125	14	139	113	12	125	94	9	103	63	8	71
15:00	125	14	139	115	12	127	94	9	103	63	8	71
15:15	126	14	140	115	12	127	93	9	102	63	8	71
15:30	125	14	139	114	12	126	93	9	102	63	8	71
15:45	125	14	139	114	12	126	93	9	102	63	8	71
16:00	125	14	139	114	12	126	93	9	102	63	8	71
16:15	125	14	139	113	12	125	93	9	102	64	8	72
16:30	125	14	139	113	12	125	93	9	102	63	8	71
16:45	125	14	139	107	12	119	91	9	100	63	8	71
17:00	123	14	137	105	12	117	90	9	99	62	8	70
17:15	122	14	136	103	12	115	88	9	97	62	8	70
17:30	120	14	134	101	12	114	85	9	94	62	8	70
17:45	117	14	131	97	12	109	80	9	89	62	8	70
18:00	115	14	129	94	12	106	78	9	87	62	8	70
18:15	112	14	126	94	12	106	77	9	86	62	7	69
18:30	111	13	124	92	10	102	77	9	86	61	7	68

Godzina przekrojowa	Liczba pojazdów w ruchu w poszczególnych dniach ruchowych w każdej z przekrojowych godzin											
	Robocze IX –VI			Robocze VII – VIII			Soboty			Niedziele i święta		
	A	T	Σ	A	T	Σ	A	T	Σ	A	T	Σ
18:45	110	10	120	92	9	101	75	9	84	60	6	66
19:00	107	9	116	90	9	99	74	9	83	60	6	66
19:15	104	9	113	86	9	96	71	9	80	59	6	65
19:30	102	8	110	81	8	89	71	9	80	59	6	65
19:45	95	8	103	78	8	86	69	8	77	59	6	65
20:00	91	8	99	76	8	84	66	8	75	59	6	65
20:15	85	8	93	75	8	83	66	8	74	59	6	65
20:30	83	8	91	75	8	83	66	8	74	59	6	65
20:45	79	8	87	75	8	83	66	8	74	58	6	64
21:00	78	8	86	75	8	83	66	8	74	58	6	64
21:15	79	8	87	75	8	83	66	8	74	58	6	64
21:30	76	8	84	74	8	82	65	8	73	57	6	63
21:45	76	8	84	74	8	82	65	8	73	57	6	63
22:00	76	8	84	74	8	82	65	8	73	57	6	63
22:15	78	8	86	76	8	84	67	8	75	58	6	64
22:30	77	8	85	75	8	83	67	8	75	58	6	64
22:45	75	7	82	75	7	82	67	7	74	58	6	64
23:00	72	6	78	72	6	78	63	6	69	59	6	65
23:15	68	6	74	67	6	73	60	6	66	53	6	59
23:30	48	5	43	49	6	55	51	6	57	46	5	51
23:45	38	4	42	37	4	41	39	4	43	32	3	35
0:00	11	2	13	10	2	12	11	2	13	13	0	13

Źródło: dane Urzędu Miasta Częstochowy i MPK Częstochowa.

W przedziale czasu 0:15-3:15, we wszystkie rodzaje dni ruchowych, ekspedycja pojazdów komunikacji miejskiej w Częstochowie była stała i wynosiła 3 autobusy (obsługujące całonocną linię nocną 80).

W dni robocze szkolne maksymalna ekspedycja autobusów wyniosła 126 sztuk i była ona notowana w godzinach 7:00-7:15 oraz o 15:15. Ekspedycja tramwajów w tych samych dniach wynosiła maksymalnie 14 składów (w godzinach 4:45-18:15), przy czym we wszystkie dni tygodnia linie tramwajowe nr 2 i 3 były obsługiwane poprzez brygady wieloliniowe, a na pętli Fieldorfa-Niła dochodziło do przesyldowań tramwajów pomiędzy liniami w trakcie większości przerw pomiędzy kursami. Przypadki, w których dany tramwaj przyjeżdżał i odjeżdżał z tej samej pętli w ramach tej samej linii stanowiły zdecydowaną mniejszość.

W dni robocze szkolne pomiędzy godzinami szczytu przewozowego ekspedycja spadała do 107 autobusów, czyli o 19 brygad łącznie mniej. W porze wieczornej taki stan był uzyskiwany po godzinie 19:00. Ostatnia z brygad linii dziennych kończyła pracę o godzinie 0:08.

W dni robocze wakacyjne podczas porannego szczytu przewozowego ekspedycja autobusów osiągała wartość 111 sztuk o godzinie 7:15, a podczas popołudniowego – 115, w godzinach 15:00-15:15. W porze międzyszczytowej kursowały minimalnie 103 autobusy. Jednocześnie ekspedycja tramwajów osiągała poziom 12 brygad, który był notowany w przedziale między 4:45-18:15.

W soboty maksymalnie kursowało 97 autobusów (w godzinach 7:15-8:00), ale przez zdecydowaną większość dnia (5:15-17:00) było ich co najmniej 90, a ekspedycja tramwajów sięgała 9 brygad (4:45-19:30).

Zdecydowanie najmniej autobusów obsługiwało linie komunikacyjne w niedziele i święta – maksymalnie były to 64 pojazdy i wynik ten był notowany o godzinie 16:15. Tramwajów kursowało natomiast 9 (9:30-12:00). Należy wziąć pod uwagę, iż komunikacja w tym dniu tygodnia została znacznie ograniczona po 2019 r.

Kolejnymi kwestiami, które charakteryzowały podaż w komunikacji miejskiej, była liczba realizowanych wozokilometrów pracy eksploatacyjnej oraz liczba pojazdów niezbędnych dla obsługi poszczególnych linii. W tabeli 43 przedstawiono dane w tym zakresie, przy czym wielkość pracy eksploatacyjnej podano wyłącznie w granicach miasta Częstochowy – analogiczne dane o liczbie wozokilometrów przypadającej na gminy ościenne zostały zawarte w części 4.1.2. planu transportowego.

Tab. 43. Dienne wielkości pracy eksploatacyjnej (w granicach miasta) i liczba brygad na liniach komunikacji miejskiej w Częstochowie – stan na 1 lipca 2022 r.

Linia	Praca eksploatacyjna				Maksymalna ekspedycja taboru			
	Robocze IX – VI	Robocze VII – VIII	Soboty	Niedziele i święta	R	W	S	N
Linie tramwajowe miejskie dzienne								
2	1 458,2	1 223,4	978,3	809,3	14	12	9	9
3	2 048,4	1 721,3	1 380,4	1 150,4				
Linie autobusowe miejskie dzienne								
10	1 562,9	1 427,9	1 117,9	751,0	6	6	4	3
11	987,2	987,2	561,8	561,8	5	5	2	2
12	1 923,2	1 550,6	1 550,6	999,8	7	5	5	3
13	1 099,7	1 099,7	832,7	623,4	5	5	3	2
14	1 280,9	1 247,6	1 210,7	891,5	4	4	4	3

Linia	Praca eksploatacyjna				Maksymalna ekspedycja taboru			
	Robocze IX – VI	Robocze VII – VIII	Soboty	Niedziele i święta	R	W	S	N
15	1 552,2	1 552,2	1 176,6	870,1	6	6	4	3
17	1 494,0	1 211,2	1 130,6	763,3	5	4	4	3
18	574,1	574,1	295,5	295,5	3	3	1	1
19	1 510,3	1 330,8	1 330,8	738,2	5	5	5	2
20	1 318,4	1 126,3	939,2	707,9	4	4	3	2
21	1 170,8	1 170,8	1 170,8	789,2	4	4	4	2
22	1 871,7	1 150,0	1 150,0	1 153,6	7	4	4	5
23	1 294,6	1 184,0	728,1	717,7	4	4	3	3
24	2 155,8	2 094,0	2 058,4	1 157,4	8	8	7	4
25	1 534,8	1 448,0	1 419,3	729,7	5	5	5	2
26	1 650,2	1 199,9	1 090,3	1 090,3	6	4	3	3
27	1 226,8	1 226,8	1 134,4	603,0	4	4	4	2
28	993,8	793,8	735,1	538,8	3	3	3	2
29	1 009,6	918,4	888,0	520,0	4	4	4	2
30	564,5	564,5	534,3	444,8	3	3	3	3
31	689,5	848,0	673,6	321,9	3	4	3	1
32	1 239,7	1 239,5	1 239,5	1 088,2	4	4	4	4
33	785,2	761,1	576,9	460,3	3	3	2	2
35	192,1	180,5	168,9	168,9	1	1	1	1
36	164,6	152,5	140,4	140,4				
37	547,5	523,7	523,7	290,8	2	2	2	1
38	531,6	497,9	497,9	-	2	2	2	-
40	361,2	303,4	261,8	191,9	3	2	2	1
Linie autobusowe podmiejskie dzienne								
53	216,8	216,8	150,6	141,4	2	2	1	2
58	706,3	578,0	570,8	343,6	5	3	3	2
65	132,2	132,2	94,6	94,6	2	2	2	2
68	154,9	154,9	119,6	119,6	2	2	2	2
69	305,6	211,6	224,2	224,2	2	2	1	1
Linia autobusowa miejska nocna								
80	326,7	326,7	326,7	326,7	3	3	3	3

Źródło: dane Urzędu Miasta Częstochowy i MPK Częstochowa.

W przypadku linii tramwajowych, obie są obsługiwane z takimi samymi częstotliwościami przez cały dzień i we wszystkie dni tygodnia, a różnice w wielkości pracy eksploatacyjnej wynikają wyłącznie z tego, iż linia 3 ma dłuższą trasę.

W dni robocze szkolne największa praca eksploatacyjna była realizowana na linii 24 – osiąga 2 155,8 wzkm, a najmniejsza – na linii 36 i wynosi 164,6 wzkm. W dni robocze wakacyjne również na linii 24 praca eksploatacyjna była największa i wynosi 2 094,0 wzkm, z kolei na linii 36 było to tylko 152,5 wzkm. Podobnie wyglądała sytuacja w soboty, w które również powyższe dwie linie uzyskały skrajne wartości pracy eksploatacyjnej – odpowiednio było to 2 058,4 wzkm i 140,4 wzkm. W niedziele i święta także powyższe linie cechowały skrajne wielkości pracy eksploatacyjnej i było to kolejno: 1 157,4 wzkm oraz 140,4 wzkm. Należy przy tym podkreślić, że poza linią 38, wszystkie inne linie częstochowskiej komunikacji miejskiej były liniami całotygodniowymi. Linia 38 kursowała natomiast tylko od poniedziałku do soboty, w godzinach około 5:00-19:00.

4.1.2. Komunikacja miejska w gminach ościennych, z którymi miasto Częstochowa podpisało porozumienia międzygminne w zakresie organizowania i wykonywania przewozów w ramach publicznego transportu zbiorowego

Miasto Częstochowa, będące miastem na prawach powiatu i zajmowało wg stanu na 31 grudnia 2021 r. obszar 160 km². Graniczyło z dziewięcioma gminami, spośród których 7 należało do powiatu częstochowskiego ziemskiego, a 2 – do powiatu kłobuckiego. W przeszłości wszystkie te gminy były skomunikowane z Częstochową poprzez linie podmiejskie zarządzane przez MPK, przy czym kres takich rozwiązań przyniósł początek lat 90. XX w., wraz z wejściem w życie ustawy o samorządzie terytorialnym i przekształceniem przewoźnika w zakład budżetowy, należący do Miasta.

W tej części dokumentu dokonano charakterystyki komunikacji miejskiej na terenach gmin sąsiadujących z Częstochową, szczegółowo badając linie zarządzane przez miejskiego organizatora publicznego transportu zbiorowego, w oparciu o porozumienia międzygminne, których według stanu na 1 lipca 2022 r. było sześć. W węższym zakresie opisano inne linie komunikacyjne, funkcjonujące w poszczególnych gminach, w których to gminach również usługi świadczyło częstochowskie MPK, natomiast w najbardziej ogólnikowy sposób opisano komunikację zbiorową w trzech gminach, które dotychczas nie zdecydowały się na współpracę w tym zakresie z Miastem Częstochowa.

Gmina Mykanów

Komunikacja miejska do gminy Mykanów docierała nieprzerwanie od 4 stycznia 2021 r., przy czym linia 13 została wydłużona do Wierzchowiska przez Wolę Kiedrzyńską już od 1 sierpnia 2020 r., jednakże na przełomie roku, ze względów proceduralnych, konieczne było wstrzymanie jej kursowania na podmiejskim odcinku na okres trzech dni.

Autobusy MPK w przeszłości obsługiwały gminę Mykanów w następującym zakresie:

- linia 55: Wola Kiedrzyńska, Kolonia Wierzchowisko Lubojna i Lubojenka;
- linia 59: Antoniów, Czarny Las, Kuźnica Kiedrzyńska i Kuźnica Lechowa.

Oprócz powyższych dwóch linii, przez gminę Mykanów kursowała także tzw. „zielona linia”, do Ważnych Młynów w gminie Nowa Brzeźnica, współcześnie znajdujących się w województwie łódzkim. Co warto podkreślić, tym samym na przestrzeni dziejów była to jedyna ogólnodostępna linia MPK Częstochowa, której trasa wykraczała poza dzisiejsze granice województwa śląskiego. Za sprawą przemian ustrojowych i trudnej sytuacji ekonomicznej samorządów, współpraca z miejskim przewoźnikiem została zakończona w 1991 r., a dopiero okres współczesny, w tym coraz większa presja społeczna, związana z pogarszającymi się standardami usług oferowanych przez PKS Częstochowa S.A., skłoniły samorząd gminy Mykanów do podjęcia skutecznych negocjacji z ówczesnym MZDiT w Częstochowie.

Finalnie w lipcu 2020 r. weszło w życie porozumienie międzygminne, w następstwie którego autobusowa linia miejska 13 uzyskała przedłużenie trasy o 3,0 km, w tym 0,9 km jeszcze w granicach miasta Częstochowy – w ul. Ludowej, wraz z nowym przystankiem „Jemiółowa” oraz 2,1 km w gminie Mykanów ulicami: Mykanowskiej i Małej na terenie wsi Wola Kiedrzyńska oraz ul. Długiej w miejscowości Wierzchowisko. Jako pętlę wykorzystano plac manewrowy koło szkoły, przy skrzyżowaniu z ul. Szkolną, dotychczas mający zastosowanie jako nawrotka przy tzw. wjazdach kieszeniowych podczas kursów wykonywanych przez częstochowski PKS. Nowe połączenie komunikacyjne z udziałem MPK pozwoliło skomunikować ok. 12% populacji gminy Mykanów.

W tabeli 44 przedstawiono plan eksploatacyjny dla linii 13 w gminie Mykanów, wg rozkładu jazdy ważnego na dzień 1 lipca 2022 r.

Tab. 44. Plan eksploatacyjny linii 13 w gminie Mykanów

Rodzaj dnia	Liczba wzkm dziennie	Liczba kursów dziennie	Liczba dni w roku	Liczba wzkm rocznie	Liczba kursów rocznie
Robocze IX – VI	62,3	29	205	12 771,5	5 945
Robocze VII – VIII	62,3	29	43	2 678,9	1 247
Soboty	50,4	24	57	2 872,8	1 368
Niedziele i święta	37,8	18	60	2 268,0	1 080
Suma			365	20 591,2	9 640

Źródło: dane Urzędu Miasta Częstochowy.

Na obszarze gminy Mykanów funkcjonują również inne połączenia komunikacyjne:

- linia w relacji Częstochowa (Dworzec PKS) – Mykanów Urząd Gminy, stanowiąca przewozy o charakterze użyteczności publicznej, organizowane przez Starostwo Powiatowe w Częstochowie i obejmująca takie miejscowości, jak: Wola Kiedrzyńska, Wierzchowisko, Kolonia Wierzchowisko, Lubojna, Dudki, Topolów, Radostków, Kokawa i Mykanów; wykonywanych było 12 par kursów w dni powszednie oraz 8 par kursów w dni weekendowe;
- linia obejmująca miejscowości: Wola Kiedrzyńska, Kolonia Wierzchowisko, Lubojna, Dudki, Radostków, Kokawa, Mykanów, Łochynia, Borowno i Kruszyna – organizowana przez Starostwo Powiatowe w Częstochowie i obsługiwana przez Ekspres-Bus;
- linia komercyjna firmy Ekspres-Bus, w relacji: Częstochowa (ul. Orzechowskiego) – Wola Kiedrzyńska – Kolonia Wierzchowisko – Lubojna – Dudki – Lubojenka – Topolów – Radostków – Mykanów – Łochynia – Borowno; wykonywanych było maksymalnie 7 par kursów (w dni nauki szkolnej, w pozostałe dni liczba ta jest ograniczana);
- linia komercyjna firmy Ekspres-Bus, w relacji: Częstochowa (ul. Orzechowskiego) – Wola Kiedrzyńska – Kolonia Wierzchowisko – Lubojna – Dudki – Radostków – Kokawa – Stary Cykarzew – Cykarzew Północny – Stary Broniszew – Strzelce Wielkie (województwo łódzkie); linia kursowała tylko w dni robocze, realizując 7 par kursów;
- linia 101, obsługiwana przez Ekspres-Bus na zlecenie Urzędu Gminy Mykanów, łącząca Częstochowę z miejscowościami: Antoniów, Czarny Las, Kuźnica Kiedrzyńska, Kuźnica Lechowa, Rybna, Przedkocin i Nowy Kocin; realizowanych było maksymalnie 7 par kursów w dni robocze;
- linia 102, obsługiwana przez Ekspres-Bus na zlecenie Urzędu Gminy Mykanów, łącząca Częstochowę z miejscowościami: Wola Kiedrzyńska, Kolonia Wierzchowisko, Lubojna, Lubojenka, Topolów, Radostków, Mykanów, Grabówka Cykarzewska, Rusinów i Stary Broniszew; realizowanych było maksymalnie 7 par kursów w dni robocze;
- linia 103, obsługiwana przez Ekspres-Bus na zlecenie Urzędu Gminy Mykanów, łącząca Częstochowę z miejscowościami: Wola Kiedrzyńska, Kolonia Wierzchowisko, Lubojna, Dudki, Radostków, Kokawa, Rybna (wjazdy kieszeniowe i kursy skrócone), Stary Cykarzew, Cykarzew Północny i Stary Broniszew; realizowanych było maksymalnie 18 par kursów w dni robocze, na głównych wariantach kursów.

Układ linii komunikacyjnych w gminie Mykanów, obowiązujący wg stanu na 1 lipca 2022 r., ewoluował na przestrzeni ostatnich 2 lat. Kwestie dalszych zmian pozostają w gestii Urzędu Gminy Mykanów.

Gmina Mstów

Współpraca pomiędzy samorządami w sprawie wspólnego organizowania publicznego transportu zbiorowego pomiędzy gminą Mstów a miastem Częstochowa rozpoczęła się wraz z początkiem 2012 r., za sprawą przedłużenia wybranych kursów linii 30 z ul. Batalionów Chłopskich w Częstochowie do odległej o 1,4 km pętli Jaskrów Wille. W 2015 r. rozszerzono porozumienie międzygminne o wariant linii 26, od częstochowskiej pętli Mirów Pegaz do skrzyżowania we wsi Siedlec. Rok później przez fragment Jaskrowa zaczęła kursować linia 18, która pojawiła się na tym odcinku wyłącznie dlatego, iż w samej Częstochowie brakowało możliwości wytyczenia innej, pobliskiej pętli. Stąd linia 18 nie została ujęta w porozumieniu, w całości finansował ją samorząd częstochowski, a na terenie gminy Mstów posiadała ona jedną parę przystanków – Jaskrów Mirowska. Od 1 września 2020 r. dokonano następnego wydłużenia linii 30, tym razem przez cały Jaskrów, Wancerzów i Mstów do Siedlca – do wspólnej pętli z linią 26. Pomimo faktu, iż z 19,2 km trasy aż 11,5 km przypadał na gminę Mstów, na mocy porozumienia utrzymano miejski charakter linii tak w zakresie numeracji, jak i taryfy biletowej. Współcześnie gmina Mstów dysponuje najlepiej zorganizowaną komunikacją miejską z udziałem operatora w postaci częstochowskiego MPK.

Od 1958 r. komunikację pomiędzy Częstochową a Mstowem zapewniała najpierw linia 16, a od 1964 r. – linia 57, która utrzymała się aż do połowy 1991 r. W ciągu następnych kilkunastu lat, z przerwami, autobusy MPK docierały tylko do Jaskrowa, a w różnych okresach czasu były to linie 20, 17 i 30.

W związku z faktem, iż linia 18 kursowała przez fragment Jaskrowa z konieczności (zabezpieczenia potrzeby przewozowe rejonu ulic Mącznej i Zawodziańskiej w Częstochowie, kończąc trasę na pętli przy ul. Batalionów Chłopskich), w dalszej części analizy poprzestano na liniach 26 i 30, których trasy w gminie Mstów były następujące:

- Linia 26: Grabówka – – Mirów Pegaz – Wodociągowa – Siedlec (św. Ojca Pio – Kazimierza Wielkiego) – SIEDLEC; *długość odcinka w gminie Mstów: 2,3 km;*
- Linia 30: II Aleja Najświętszej Maryi Panny – ... – Batalionów Chłopskich – Jaskrów (Częstochowska; część kursów realizowana do pętli Jaskrów Wille) – Wancerzów (Wyzwolenia) – Mstów (Wyzwolenia – Wolności – Plac Mickiewicza – Częstochowska) – Siedlec (Kazimierza Wielkiego) – SIEDLEC; *długość odcinka w gminie Mstów: 1,4 km dla kursów do pętli Jaskrów Wille oraz 11,5 km dla kursów do Siedlca.*

W tabeli 45 przedstawiono plan eksploatacyjny dla linii 26 w gminie Mstów, wg rozkładu jazdy ważnego na dzień 1 lipca 2022 r.

Tab. 45. Plan eksploatacyjny linii 26 w gminie Mstów

Rodzaj dnia	Liczba wzk m dziennie	Liczba kursów dziennie	Liczba dni w roku	Liczba wzk m rocznie	Liczba kursów rocznie
Robocze IX – VI	49,5	22	205	10 147,5	4 510
Robocze VII – VIII	36,0	16	43	1 548,0	688
Soboty	0,0	0	57	0,0	0
Niedziele i święta	0,0	0	60	0,0	0
Suma			365	11 695,5	5 198

Źródło: dane Urzędu Miasta Częstochowy.

W przypadku kursów linii 26 wydłużonych do Siedlca należy wziąć pod uwagę, iż zastoso-
sowano ich redukcję o 3 pary kursów dziennie i całkowite wyeliminowanie w dni weekendowe,
z uwagi na wprowadzenie do tej samej pętli linii 30 od 1 września 2020 r. W tabeli 46
przedstawiono natomiast plan eksploatacyjny linii 30 wyłącznie w granicach administracyj-
nych gminy Mstów, przy czym dane dotyczyły obu wariantów trasy: tylko do Jaskrowa, jak i
do Siedlca. Bazę danych stanowił rozkład jazdy ważny na 1 lipca 2022 r.

Tab. 46. Plan eksploatacyjny linii 30 w gminie Mstów

Rodzaj dnia	Liczba wzk m dziennie	Liczba kursów dziennie	Liczba dni w roku	Liczba wzk m rocznie	Liczba kursów rocznie
Robocze IX – VI	458,7	71	205	94 033,5	14 555
Robocze VII – VIII	458,7	71	43	19 724,1	3 053
Soboty	412,5	67	57	23 512,5	3 819
Niedziele i święta	345,4	54	60	20 724,0	3 240
Suma			365	157 994,1	24 667

Źródło: dane Urzędu Miasta Częstochowy.

Jak wynika z powyższych tabel, na terenie gminy Mstów kluczową rolę w komunikacji
miejskiej odgrywała linia 30, na którą przypadało aż 93,1% ogólnej pracy eksploatacyjnej
wobec 6,9% dla linii 26. Na podstawie przyjętego układu kalendarza i występowania rodza-
jów dni ruchowych, na terenie gminy Mstów rocznie wykonywanych było 169 689,6 wozoki-
lometrów oraz 29 865 kursów. Obie linie łącznie zapewniały dogodny dostęp do usług prze-
wozowych dla blisko 50% mieszkańców gminy.

Od 1 marca 2021 r., korzystając z możliwości dofinansowania w ramach Funduszu Roz-
woju Połączeń Autobusowych, gmina Mstów uruchomiła trzy linie komunikacji wewnątrzg-
minnej, aby osiągnąć jednocześnie kilka celów:

- przeciwdziałać wykluczeniu komunikacyjnemu mieszkańców gminy;
- pokryć siecią połączeń maksymalnie duży obszar gminy;
- zapewnić dojazd bezpośredni ze wszystkich miejscowości do Mstowa, jako siedziby gminy;
- w maksymalny sposób skoordynować przesiadki pomiędzy liniami gminnymi z linią autobusową 30 na Placu Mickiewicza w Mstowie;
- zgodnie z obowiązującym stanem prawnym właściwie wykorzystać możliwość dofinansowania z rządowego programu w ramach FRPA.

Po ponad roku funkcjonowania powyższych linii, które obsługiwał na zlecenie Urzędu Gminy Mstów PKS Częstochowa SA, należy stwierdzić, iż rozwiązanie to dobrze się sprawdza. Rozkłady jazdy wszystkich trzech linii podczas większości kursów zapewniały dogodne przesiadki z linią 30. Autobusy komunikacji gminnej oczekiwały na przyjazd autobusu MPK na Placu Mickiewicza nawet w przypadku dość często zdarzających się opóźnień w godzinach popołudniowego szczytu komunikacyjnego. Trasy mstowskich linii gminnych były następujące:

- M1: Mstów – Siedlec – Gąszczyk – Srocko – Brzyszków – Małusy Małe – Małusy Wielkie – Kobyłczyce; wykonywanych było maksymalnie 7 par kursów dziennie, w dni robocze szkolne;
- M2: Mstów – Zawada – Mokresz – Krasice, część kursów wydłużonych o odcinek: Mokresz – Jaźwiny – Kuśmierki – Pniaki Mokreskie; wykonywanych było maksymalnie 12 par kursów dziennie, w dni robocze szkolne;
- M3: Mstów – Wancerzów – Rajsko – Kłobukowice – Kuchary; wykonywanych było do 13 par kursów w ciągu dnia roboczego.

Trzecią grupę połączeń komunikacyjnych w gminie Mstów stanowiły linie, na których realizowane były przewozy o charakterze użyteczności publicznej zarządzane przez częstochowskie Starostwo Powiatowe. Były to następujące linie autobusowe:

- Linia obsługiwana przez firmę Opara: Częstochowa (Dworzec PKS) – Srocko – Brzyszków – Małusy Małe – Małusy Wielkie – Kobyłczyce – ... – Stanisławów; wykonywanych było maksymalnie 12 par kursów w dni robocze;
- Linia obsługiwana przez firmę Opara: Częstochowa (Dworzec PKS) – Jaskrów – Wancerzów – Mstów – Zawada – Mokresz – Jaźwiny – Pniaki Mokreskie – ... – Dąbrowa Zielona; wykonywanych było do 6 par kursów dziennie (w dni robocze);
- Linia obsługiwana przez firmę Opara: Częstochowa (Dworzec PKS) – Jaskrów – Wancerzów – Mstów – Zawada – Mokresz – Jaźwiny – Pniaki Mokreskie – ... – Przyrów; wykonywanych było do 6 par kursów dziennie (w dni robocze).

Ostatnią grupę przewozów pasażerskich w gminie Mstów stanowiły połączenia komercyjne na dłuższych trasach, w szczególności w kierunku Koniecpola. Ich rola była jednak zdecydowanie mniejsza, niż powyżej opisanych grup linii komunikacyjnych, dlatego w niniejszym dokumencie pominięto ich szczegółową charakterystykę.

Gmina Olsztyn

Poza krótką przerwą w 1993 r., autobusy MPK dojeżdżają do Olsztyna od kilkadziesiąt lat, mając początek swojej historii 29 kwietnia 1961 r. (wówczas w formie linii 21, która niespełna 3 lata później została przemianowana na 58 i stan ten utrzymuje się do czasów obecnych). Jeszcze do końca lipca 2021 r., linie MPK obsługiwały znaczącą część gminy Olsztyn, w tym miejscowości Kusięta, Skrajnica i Biskupice, a bezpośrednie połączenie autobusami miejskiej spółki było oferowane ponad połowie mieszkańców gminy.

1 sierpnia 2021 r. gmina Olsztyn wprowadziła nowy układ komunikacyjny na swoim terenie, eliminując trzy spośród czterech dotychczasowych linii MPK, ale jednocześnie radykalnie wzmacniając linię 58 i zmieniając jej przebieg. Łączy ona Śródmieście Częstochowy przez Ostatni Grosz, Raków, Bugaj i Kręciwilk przez olsztyńską ulicę Żwirki i Wigury (DK 46) z Placem Piłsudskiego – przystanek krańcowy o nazwie Olsztyn Rynek. Jeden kurs wieczorny realizowany był do Kusiąt, natomiast pozostałe miejscowości obsługiwane były przez linie komunikacji gminnej. Z uwagi na konieczność zapewnienia odpowiedniej oferty przewozowej mieszkańcom ul. Bugajskiej w Częstochowie, organizator publicznego transportu zbiorowego podjął decyzję o wprowadzeniu dodatkowej brygad linii 58, kończącej kursy na pętli Kręciwilk, do której z kolei – z uwagi na przebudowę alei Wojska Polskiego – przestała kursować linia 31, a jej przyszłość nie jest rozstrzygnięta ze względów logistycznych.

W tabeli 47 przedstawiono plan pracy eksploatacyjnej linii 58 na obszarze gminy Olsztyn, według rozkładu jazdy obowiązującego na 1 lipca 2022 r.

Tab. 47. Plan eksploatacyjny linii 58 w gminie Olsztyn

Rodzaj dnia	Liczba wzm. dziennie	Liczba kursów dziennie	Liczba dni w roku	Liczba wzm. rocznie	Liczba kursów rocznie
Robocze IX – VI	300,5	55	205	61 602,5	11 275
Robocze VII – VIII	247,8	46	43	10 655,4	1 978
Soboty	216,3	40	57	12 329,1	2 280
Niedziele i święta	184,8	34	60	11 088,0	2 040
Suma			365	95 675,0	17 573

Źródło: dane Urzędu Miasta Częstochowy.

W ramach sieci połączeń gminnych, od 1 sierpnia 2021 r. uruchomiono pięć nowych połączeń komunikacyjnych, które dla pasażerów są bezpłatne, natomiast koszt ich funkcjonowania ponoszony jest przez samorząd gminy Olsztyn oraz dotację w ramach FRPA.

Postępowanie przetargowe na obsługę linii komunikacji gminnej wyłoniło operatora w postaci PKS Tarnobrzeg sp. z o.o., który wykonuje przewozy na następujących liniach (nie-
mał w każdym przypadku skomunikowanych z linią 58 obsługiwaną przez MPK):

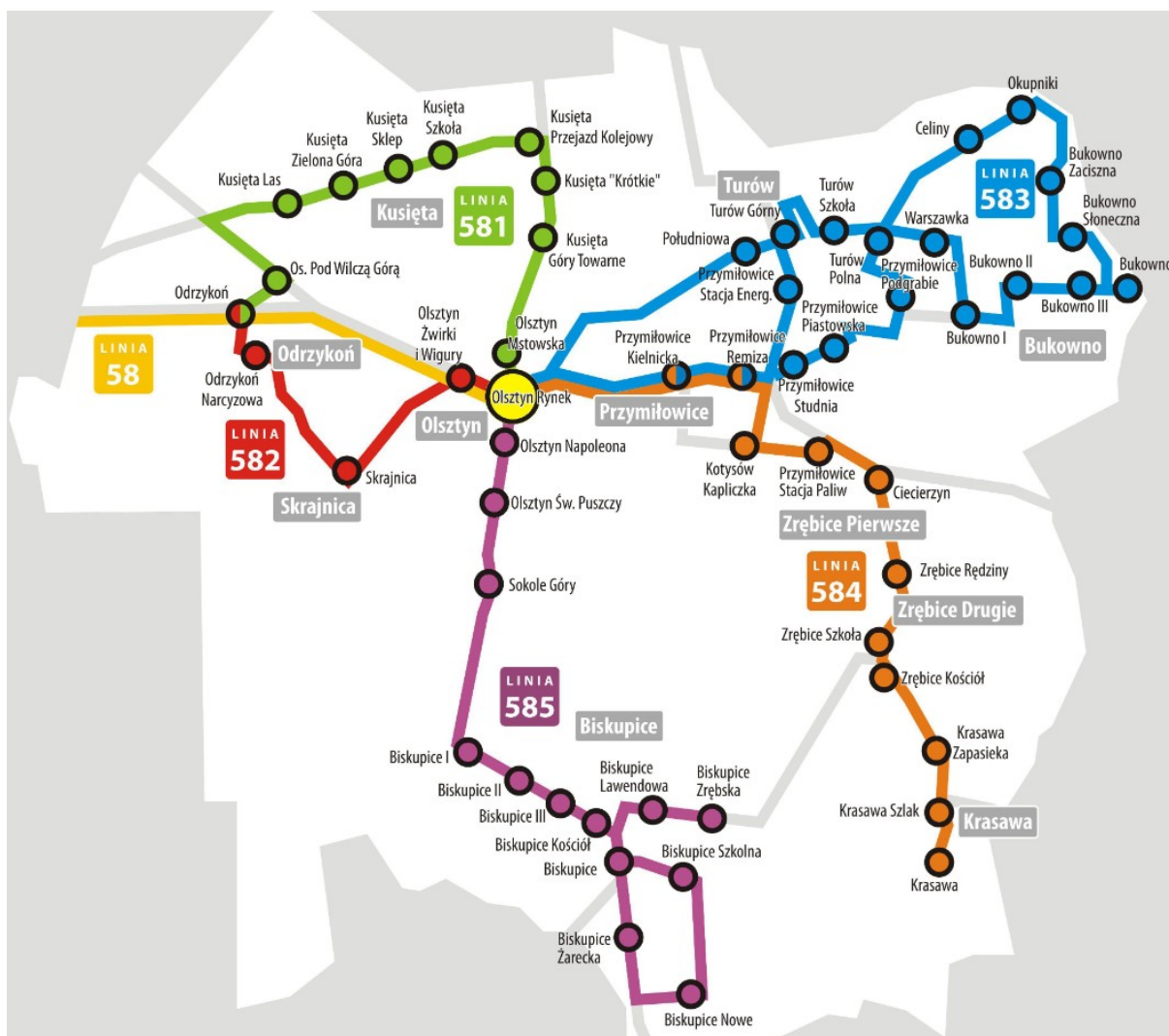
- 581: Olsztyn Rynek – Olsztyn (Mstowska) – Kusięta – Os. Pod Wilczą Górą – Olsztyn (Storczykowa) – Odrzykoń; liczba kursów wynosiła: w dni robocze 27, w dni robocze wakacyjne i feryjne 23, w soboty 20, a w niedziele i święta 17;
- 582: Olsztyn Rynek – Olsztyn (Żwirki i Wigury – Górzysta) – Skrajnica (Słoneczna – Księżycowa) – Olsztyn (Narcyzowa) – Odrzykoń; liczba kursów wynosiła: 27 w dni robocze szkolne, 23 w robocze wakacyjne, 20 w soboty oraz 17 w niedziele i święta;
- 583: Olsztyn Rynek – Olsztyn (Kościelna – Kazimierza Wielkiego) – Przymiłowice (Zamkowa – Rycerska) – Turów (Olsztyńska – Rycerska) – Przymiłowice (Piastowska – Miła – Podgrabie) – Turów (Polna – Szkolna) – Bukowno (Nowa – Malownicza) – Turów (Długa) – Bukowno (Okupników – Słoneczna – Malownicza) – Bukowno; liczba realizowanych kursów wynosi: 24 w dni robocze szkolne, 22 w robocze wakacyjne, 16 w soboty oraz 14 w niedziele i święta;
- 584: Olsztyn Rynek – Olsztyn (Kościelna – Kazimierza Wielkiego) – Przymiłowice (Zamkowa – Sokola) – Zrębice Pierwsze (Główna) – Zrębice Drugie (Główna) – Zrębice Pierwsze (Żarecka) – Krasawa; ogółem wykonywanych było 28 kursów w dni robocze szkolne, 26 w robocze wakacyjne i ferie zimowe, 20 w soboty oraz 16 w niedziele i święta;
- 585: Olsztyn Rynek – Olsztyn (Kühna – Sokole Góry) – Biskupice (Olsztyńska – Strażacka – Zrębska – Strażacka – Żarecka – Zbożowa) – Biskupice Nowe; ogółem na linii wykonywanych było 47 kursów w dni robocze szkolne, 55 kursów w dni robocze wakacyjne, 57 w soboty letnie, 39 w soboty zimowe, 46 w niedziele i święta letnie oraz 32 w niedziele i święta zimowe.

Trzecią grupę połączeń komunikacyjnych, na których realizowane były przewozy o charakterze użyteczności publicznej w gminie Olsztyn stanowiły linie organizowane przez Starostwo Powiatowe w Częstochowie. Dwie spośród linii zapewniały dojazd pomiędzy Częstochową a gminą Olsztyn, a ich trasy są następujące:

- Częstochowa (Dworzec PKS) – Odrzykoń – Olsztyn – Przymiłowice – Zrębice (Ciecierzyn) – ... – Janów – ... – Ślężany – ... – Lelów – ... – Nakło; linia obsługiwana przez firmę Oparka, realizowała do 12 par kursów w dni robocze;
- Częstochowa (Dworzec PKS) – Odrzykoń – Olsztyn – Przymiłowice – Zrębice – Krasawa – ... – Siedlec – ... – Piasek – Janów – Złoty Potok; przewozy realizowane przez operatora MAT-BUS Grzegorz Matyja, a w dni robocze realizowanych było 10 par kursów.

Ostatnią grupę stanowiły przewozy dalekobieżne, w tym m.in. do Kielc i Szczekocin, jednak ich znaczenie w kontekście komunikacji w gminie Olsztyn było znikome i dlatego nie były one szczegółowo analizowane w niniejszym planie transportowym.

Na rysunku 15 przedstawiono schemat linii na terenie gminy Olsztyn.



Rys. 15. Schemat linii komunikacyjnych w gminie Olsztyn

Źródło: www.olsztyn-jurajski.pl, dostęp: 1 lipca 2022 r.

Gmina Poczesna

Komunikacja miejska obsługiwana przez częstochowskie MPK dotarła do gminy Poczesna już w 1956 r., za sprawą linii 13, która kursowała z ówczesnego Placu Nowotki do wsi Wrzosowa. Przez kolejne dziesięciolecia sieć połączeń ulegała ciągłemu rozszerzaniu, natomiast gmina Poczesna w okresie przemian ustrojowych nie zrezygnowała ze współpracy z miejskim przewoźnikiem i jako jedyna z gmin ościennych Częstochowy, jest z nim związana bez żadnych przerw czasowych. Od wielu lat MPK obsługuje mieszkańców wszystkich miejscowości w tej gminie, co też stanowi ewenement w opisywanym układzie komunikacyjnym. Według stanu na 1 lipca 2022 r., na obszarze gminy Poczesna funkcjonowały następujące linie komunikacji miejskiej, działające na podstawie porozumienia międzygminnego z Miastem Częstochowa:

- 53: Zajeżdźnia MPK – ... – Wrzosowa (Katowicka – Długa) – Huta Stara B (Główna) – Huta Stara A (Lipowa – Tkacka – Pszenna) – Poczesna (Chabrowa) – POCZESNA POŁUDNIOWA; *długość trasy w gminie Poczesna: 6,2 km; trasa przewidziana do przedłużenia do przystanku POCZESNA BOCIANIA GÓRKA po zakończeniu przebudowy skrzyżowania dróg lokalnych z DK 91;*
- 65: Zajeżdźnia MPK – ... – Wrzosowa (Fabryczna – Ogrodowa – Leśna, powrót: Katowicka) – Słowik (Źródłana – Spacerowa – Równoległa) – Korwinów (Stacyjna – Okólna) – Nowa Wieś (Słoneczna) – Poczesna (Strażacka – Wolności – Bociania Górka – Bankowa – Szkolna – 1 Maja) – Kolonia Borek (Przemysłowa – Górnicza) – Poczesna (Cmentarna) – Zawodzie (Długa) – ZAWODZIE; *długość trasy w gminie Poczesna: 14,1 km;*
- 68: Zajeżdźnia MPK – ... – Wrzosowa (Katowicka – Długa – Strażacka – Szkolna – Katowicka, powrót: Katowicka) – Nowa Wieś (Krakowska – Auchan – Krakowska – Częstochowska – Słoneczna, powrót: Krakowska) – Poczesna (Strażacka – Wolności – Bociania Górka – Bankowa – Szkolna – 1 Maja) – Kolonia Poczesna (1 Maja – Kwiatowa) – Bargły (Śląska) – Michałów (Laurowa) – Nierada (Targowa) – NIERADA; *długość trasy w gminie Poczesna: 15,7 km;*
- 69: Dworzec Główny PKP – ... – Brzeziny Kolonia (Topolowa) – Brzeziny Nowe (Biała) – Sobuczyna (Szafirowa, pojedyncze kursy: Konwaliowa – MALOWNICZA) – Młynek (Wiosenna) – Mazury (Kasprowicza) – Nierada (Leszczynowa, część kursów do pętli NIERADA SZKOŁA – Targowa) – NIERADA; *długość trasy w gminie Poczesna: 8,8 km.*

W tabeli 48 przedstawiono plan eksploatacyjny dla obszaru gminy Poczesna, przy czym pominięto w nim linię 14, która pokonuje w niej kilkusetmetrowy odcinek na terenie miejscowości Brzeziny Kolonia, obsługując w niej tylko 1 zespół przystankowy, a jednocześnie kierując się na ul. Korkową w Częstochowie. Przebieg taki uwarunkowany był układem granic ad-

ministracyjnych, a gmina Poczesna nie ponosiła żadnych kosztów związanych z kursowaniem linii 14 na swoim terenie.

Tab. 48. Plan eksploatacyjny linii 53, 65, 68 i 69 w gminie Poczesna

Rodzaj dnia	Liczba wzm dniennie	Liczba kursów dziennie	Liczba dni w roku	Liczba wzm rocznie	Liczba kursów rocznie
Linia 53					
Robocze IX – VI	282,9	46	205	57 994,5	9 430
Robocze VII – VIII	282,9	46	43	12 164,7	1 978
Soboty	196,8	32	57	11 217,6	1 824
Niedziele i święta	184,5	30	60	11 070,0	1 800
Suma			365	92 446,8	15 032
Linia 65					
Robocze IX – VI	375,0	26	205	76 875,0	5 330
Robocze VII – VIII	375,0	26	43	16 125,0	1 118
Soboty	266,2	18	57	15 173,4	1 026
Niedziele i święta	266,2	18	60	15 972,0	1 080
Suma			365	124 145,4	8 554
Linia 68					
Robocze IX – VI	482,3	30	205	98 871,5	6 150
Robocze VII – VIII	482,3	30	43	20 738,9	1 290
Soboty	347,4	21	57	19 801,8	1 197
Niedziele i święta	347,4	21	60	20 844,0	1 260
Suma			365	160 256,2	9 897
Linia 69					
Robocze IX – VI	211,6	32	205	43 378,0	6 560
Robocze VII – VIII	135,8	22	43	5 839,4	946
Soboty	129,8	24	57	7 398,6	1 368
Niedziele i święta	129,0	24	60	7 740,0	1 440
Suma			365	64 356,0	10 314

Rodzaj dnia	Liczba wzmk dziennie	Liczba kursów dziennie	Liczba dni w roku	Liczba wzmk rocznie	Liczba kursów rocznie

Źródło: dane Urzędu Miasta Częstochowy.

Jak wynika z powyższej tabeli, w skali roku kalendarzowego na obszarze gminy Poczesna, tamtejszy samorząd zakontraktował 441 204,4 wzmk pracy eksploatacyjnej, w ramach której realizowanych było ogółem 43 797 kursów.

Pomimo tak rozbudowanej sieci połączeń aglomeracyjnych, ich przyszłość i docelowy układ jest trudny do przewidzenia z uwagi na konieczność wypracowania kompromisu pomiędzy oczekiwaniami społecznymi mieszkańców a możliwościami ekonomicznymi samorządu. Nie można wykluczyć, iż w perspektywie kolejnych kilku lub kilkunastu miesięcy nastąpią większe zmiany w układzie sieci połączeń autobusowych w gminie Poczesna.

Przez teren gminy Poczesna prowadziły również linie komunikacyjne organizowane przez Starostwo Powiatowe w Częstochowie, a zatem stanowiące przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Z uwagi na wysoki standard usług w ramach linii obsługiwanych przez częstochowskie MPK, rola linii powiatowych w gminie Poczesna była zdecydowanie mniejsza, natomiast w większym stopniu zabezpieczone były potrzeby mieszkańców gmin Kamienica Polska i Poraj. Wspomniane linie komunikacyjne miały następujące trasy:

- Częstochowa (Dworzec PKS) – Wrzosowa – Nowa Wieś – Poczesna – Kolonia Poczesna – Wanaty – Zawada – Romanów – Kamienica Polska – Osiny; w dni nauki szkolnej wykonywanych było 7 par kursów, w inne dni – odpowiednio mniej;
- Częstochowa (Dworzec PKS) – Wrzosowa – Nowa Wieś – Poczesna – Kolonia Poczesna – Kolonia Borek – Kamienica Polska; w dni nauki szkolnej wykonywane były 4 pary kursów, natomiast funkcjonalnie stanowiły uzupełnienie linii opisanej powyżej, a jej ranga była większa w dni wakacyjne, feryjne i weekendy.

Z uwagi na położenie gminy Poczesna po dwóch stronach DK 91, która do niedawna stanowiła główną oś tranzytową północ-południe w skali kraju (do czasu oddania do eksploatacji autostrady A1 w województwie śląskim, stanowiącej jednocześnie zachodnią obwodnicę Częstochowy) i możliwość dogodnego skomunikowania z większymi miejscowościami, jak Koziegłowy, Siewierz, czy też miasta konurbacji górnośląskiej, przez obszar gminy Poczesna kursowały również autobusy w relacjach dalekobieżnych, jednak nie miały one istotnego znaczenia w zakresie przewozów dla mieszkańców tej gminy.

Gmina Konopiska

1 czerwca 1959 r. linia autobusowa 12, obsługiwana przez MPK Częstochowa, jako pierwsza dotarła do dzisiejszych granic gminy Konopiska, kursując z Placu Nowotki przez Sabinów, Dźbów i Wygodę. Przez kolejne lata układ komunikacyjny stopniowo się rozwijał, aby na początku lat 90. XX w. obejmować już niemal cały obszar gminy. W tym okresie funkcjonowały takie linie, jak: 60 przez Wygodę, Konopiska i Korzonek do pętli w Leśniakach, 61 przez Wygodę, Konopiska i Kopalnię do Aleksandrii oraz 66 przez Wygodę, Wąsosz, Łaziec, Rększowice i Konopiska do Kopalni. U schyłku okresu kursowania MPK w tamtym okresie, istniała także linia 51 przez Rększowice do Hutek. Współpraca samorządu gminy Konopiska z miejskim przewoźnikiem dobiegła końca 31 lipca 1992 r., po czym uruchomiono linię 30, która z konieczności (brak pętli w rejonie ul. Gościnniej w Częstochowie), obsługiwała też miejscowości Wygodza i Wąsosz, ale bez dopłaty z budżetu gminy – te stały się wymagane na początku poprzedniej dekady, po zbudowaniu pętli Przyjemna przy ul. Gościnniej.

Wg stanu na 1 lipca 2022 r., w ramach komunikacji miejskiej do gminy Konopiska, kursowała tylko linia 33 w relacji Piłsudskiego – Wąsosz, a odcinek gminny miała długość 1,7 km. W tabeli 49 przedstawiono plan eksploatacyjny dla tej linii w gminie Konopiska. Należy podkreślić, iż ponad 85% jej długości przypadało na Częstochowę. Co więcej, niektóre kursy były skrócone do pętli Przyjemna i nie obsługiwały przystanków w Wygodzie i Wąsoszu. Ponadto na całej długości linii obowiązywała miejska taryfa biletowa.

Tab. 49. Plan eksploatacyjny linii 33 w gminie Konopiska

Rodzaj dnia	Liczba wzkłm dziennie	Liczba kursów dziennie	Liczba dni w roku	Liczba wzkłm rocznie	Liczba kursów rocznie
Robocze IX – VI	68,0	38	205	13 940,0	7 790
Robocze VII – VIII	64,6	36	43	2 777,8	1 548
Soboty	61,2	34	57	3 488,4	1 938
Niedziele i święta	51,0	28	60	3 060,0	1 680
Suma			365	23 266,2	12 956

Źródło: dane Urzędu Miasta Częstochowy.

Wobec coraz większych problemów finansowych PKS Częstochowa S.A., który od połowy lat 90. XX w. obsługiwał połączenia wszystkich miejscowości gminy Konopiska z Częstochową (wcześniej była to prywatna firma PTAU), na początku 2018 r. władze gminy podjęły decyzję o przemodelowaniu sieci na swoim obszarze i postanowiły przeprowadzić postępowanie przetargowe na obsługę nowych linii. Ostatecznie operatorem przewozów została firma GTV Bus z Ozimka i stan ten pozostaje aktualny na dzień 1 lipca 2022 r.

Komunikacja gminy Konopiska składała się z następujących linii:

- 101: Częstochowa (Dworzec PKS) – Aleja Wolności – 1 Maja – Aleja Bohaterów Monte Cassino – Jagiellońska – Sabinowska – Dźbowska – Powstańców Warszawy – Gościnną – Wygoda – Konopiska – Kopalnia – ALEKSANDRIA; w dni robocze wykonywanych było 26 par kursów, w soboty 12, a w niedziele i święta 11;
- 102: Konopiska – Korzonek – Leśniaki – Kowale – Jamki; w dni robocze wykonywanych było 14 par kursów, w soboty 6, a w dni świąteczne linia nie funkcjonowała;
- 103: Konopiska – Wygoda – Wąsosz – Łaziec – Rększowice – Hutki – Jamki – Kowale – Leśniaki – Korzonek – Konopiska; w dni robocze wykonywane były 4 kursy okrężne, w soboty 5, a w niedziele i święta – 8;
- 104: Konopiska – Wygoda – Wąsosz – Łaziec – Rększowice – Hutki; rozkład jazdy obejmował w dni robocze 11 par kursów, w soboty 7, a w niedziele i święta linia nie funkcjonowała;
- 105: Konopiska – Walaszczyki; w dni robocze wykonywane były 3 pary kursów, w soboty 5, a w niedziele i święta – 2.

Ponadto przez teren gminy Konopiska poprowadzone były inne linie komunikacyjne, również obsługiwane przez GTV Bus, z tym, że były to przewozy komercyjne, m.in. do Lublińca, Boronowa i Koszęcina. Realizowane były również kursy komercyjne przez innych przewoźników, ale nie stanowiły one lokalnego transportu zbiorowego.

Gmina Blachownia

Historia komunikacji miejskiej do Blachowni sięga 1958 r., kiedy to skierowano do niej nową linię autobusową 17, kursującą z Placu Biegańskiego. Niespełna 6 lat później zmieniono jej numer na 52 i przez bardzo długi okres czasu była to jedna z najważniejszych linii podmiejskich częstochowskiego MPK, a częstotliwość jej kursowania w godzinach szczytu sięgała nawet 6 minut (około 1971 r.). Z czasem linia 52 zyskała na znaczeniu, ponieważ zaczęły powstawać inne połączenia bezpośrednio w gminie Blachownia. W ostatniej dekadzie XX w. tamtejszy samorząd zrezygnował ze współpracy z miejskim przewoźnikiem, nie licząc linii 63, natomiast w 1999 r. autobusy MPK na okres kolejnych ośmiu lat powróciły do Blachowni, kursując na następujących trasach:

- 51: Częstochowa (Focha) – Sobieskiego – Gnaszyn – Wyrazów – Blachownia (Starowiejska – 1 Maja – Sienkiewicza – Częstochowska – Trzepizury) – Cisie;
- 52: Częstochowa (Focha) – Sobieskiego – Gnaszyn – Wyrazów – Blachownia (Częstochowska – Sienkiewicza – Leśna – Klonowa – Grabowa – Kościuszki – Blachownia Cmentarz, część kursów wydłużona do pętli Blachownia Malice;

- 62: Częstochowa (Focha) – Sobieskiego – Gnaszyn – Łojki – Konradów – Blachownia (Piastów – Sienkiewicza – Częstochowska – Kopernika – Sosnowa – Blachownia Ostrowy);
- 63: Częstochowa (Focha) – Sobieskiego – Gnaszyn – Liszka Dolna – Skorki – Walaszczyki – Blachownia (Sosnowa) – Blachownia Szpital.

Pod koniec pierwszej dekady XXI w., do szpitala w Blachowni wykonywanych było kilka kursów dziennie w ramach przedłużonej trasy linii 23 z Dźbowa, na zlecenie Starostwa Powiatowego w Częstochowie. Po wcześniejszej likwidacji linii 63, ostatecznie 30 czerwca 2007 r. gmina Blachownia zrezygnowała z usług MPK na liniach 51, 52 i 62. Odtąd komunikacja współorganizowana z Miastem Częstochowa ma niewielki zasięg sprowadzając się do krótkich przedłużeń dwóch linii miejskich (z zachowaniem miejskiej taryfy biletowej). Były to linie:

- 22: do Łojek, w ramach części kursów, wydłużonych od pętli Gnaszyn Dworzec PKP przez ul. Drzewną; *długość trasy w gminie Blachownia: 0,5 km;*
- 32: do Starej Gorzelni, w ramach części kursów, wydłużonych od pętli Wielkoborska w granicach Częstochowy; *długość trasy w gminie Blachownia: 1,7 km.*

Należy zwrócić uwagę, iż w obu powyższych przypadkach, do gminy Blachownia są wydłużane kursy bardzo ważnych linii dla samej Częstochowy. W dni robocze szkolne na liniach tych współcześnie przewożonych jest blisko 9 tys. pasażerów dziennie, a łączna ekspedycja na nich sięga 11 brygad.

W tabeli 50 przedstawiono plany pracy eksploatacyjnej linii 22 i 32 w granicach gminy Blachownia, wg rozkładów jazdy obowiązujących na dzień 1 lipca 2022 r.

Tab. 50. Plan eksploatacyjny linii 22 i 32 w gminie Blachownia

Rodzaj dnia	Liczba wzk dziennie	Liczba kur- sów dzien- nie	Liczba dni w roku	Liczba wzk rocznie	Liczba kursów rocznie
Linia 22					
Robocze IX – VI	31,5	70	205	6 457,5	14 350
Robocze VII – VIII	26,1	58	43	1 122,3	2 494
Soboty	26,1	58	57	1 487,7	3 306
Niedziele i święta	20,7	46	60	1 242,0	2 760
Suma			365	10 309,5	22 910
Linia 32					
Robocze IX – VI	54,4	32	205	11 152,0	6 560
Robocze VII – VIII	47,6	28	43	2 046,8	1 204
Soboty	47,6	28	57	2 713,2	1 596
Niedziele i święta	23,8	14	60	1 428,0	840

Rodzaj dnia	Liczba wzkm dziennie	Liczba kursów dziennie	Liczba dni w roku	Liczba wzkm rocznie	Liczba kursów rocznie
Suma			365	17 340,0	10 200

Źródło: dane Urzędu Miasta Częstochowy.

Jak wynika z powyższej tabeli, średnio w ciągu roku autobusy częstochowskiego MPK realizują na terenie gminy Blachownia 27 649,5 wzkm pracy eksploatacyjnej, w ramach której pasażerowie mają do dyspozycji 33 110 kursów.

Oprócz linii współorganizowanych z Częstochową, na terenie gminy Blachownia zostały uruchomione także linie komunikacji gminnej, organizowane przez tamtejszy samorząd. Komunikację obsługuje firma GTV Bus z Ozimka, analogicznie jak w gminie Konopiska, a linie miały następujące trasy:

- 150: Blachownia UM – Blachownia (Sienkiewicza – Leśna – Klonowa – Grabowa – Kościuszki – Malice – Gać) – Cisie – Blachownia (Gać – Trzepizury – Częstochowska – Kopernika – Sosnowa – Ostrowy – Sosnowa – Kopernika – Częstochowska – Sienkiewicza) – Blachownia UM; wykonywany był we wszystkie dni tygodnia 1 kurs wieczorny, rozpoczynający się o godz. 23:15;
- 151: Częstochowa (Focha) – Sobieskiego – Pułaskiego – św. Kazimierza (powrót: św. Augustyna) – św. Barbary – Główna – Przejazdowa – Wyrazów – Blachownia (Częstochowska – Sienkiewicza) – Blachownia UM; wykonywanych było maksymalnie 18 par kursów w dni robocze szkolne;
- 152: Częstochowa (Focha) – Sobieskiego – Pułaskiego – św. Kazimierza (powrót: św. Augustyna) – św. Barbary – Główna – Przejazdowa – Wyrazów – Blachownia (Starowiejska – 1 Maja – Sienkiewicza) – Blachownia UM; rozkład jazdy również przewidywał do 18 par kursów w dni robocze szkolne;
- 161: Cisie (pętla) – Cisie – Blachownia (Gać – Trzepizury – Częstochowska – Sienkiewicza – Piastów) – Łojki – Konradów – Łojki Ryneček, wybrane kursy były przedłużone do Starej Gorzelni; maksymalnie w dni robocze szkolne wykonywane były 23 pary kursów, przy czym nie każdy dojeżdżał do Cisia, a część rozpoczynała się lub kończyła przy Urzędzie Miasta w Blachowni;
- 162: Blachownia Ostrowy – Blachownia (Sosnowa – Kopernika – Częstochowska – Sienkiewicza – Leśna – Klonowa – Grabowa – Kościuszki – Cmentarz) – Blachownia Malice; w dni robocze szkolne wykonywane były 22 pary kursów, przy czym niektóre z nich nie obsługiwały początkowego odcinka trasy od pętli Blachownia Ostrowy do UM Blachownia,

a w trzech przypadkach dziennie nie była realizowana dalsza część trasy od centrum Blachowni w kierunku Malic.

Z uwagi na fakt, iż przez Blachownię przebiega DK 46, od niedawna stanowiąca dojazd do autostrady A1 (węzeł „Częstochowa Blachownia” w Wyrazowie), z drogi tej korzysta wielu przewoźników komercyjnych, obsługujących trasy w kierunku Lublińca, Opola i Wrocławia. Ich znaczenie dla komunikacji gminnej było jednak marginalne.

4.1.3. Tabor wykorzystywany w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

Wg stanu na 1 lipca 2022 r. jedynym operatorem publicznego transportu zbiorowego dla miasta Częstochowy było Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Częstochowie spółka z ograniczoną odpowiedzialnością. Obsługiwało ono linie tramwajowe i autobusowe.

W skład taboru tramwajowego komunikacji miejskiej w Częstochowie wchodziło ogółem 31 wagonów liniowych, w tym 17 niskopodłogowych pojazdów PESA 129Nb dwóch generacji. Pozostałe 14 wagonów stanowiły stare jednostki Konstal 105Na, połączone w 7 pociągów. Stanowiły one w praktyce rezerwę taborową i na liniach pojawiają się sporadycznie. Ponadto nie są uwzględniane w rozkładzie jazdy. Liczba ekspediowanych brygad wysokopodłogowych w Częstochowie w dni robocze szkolne najczęściej wynosi 0. Sytuacje, w których kursuje 1 taka brygada stanowią około 3% dni, a 2 brygady – poniżej 0,5% dni. W dni robocze wakacyjne, soboty i niedziele, spotkanie na linii regularnej składu serii 105Na jest niemożliwe.

W przypadku autobusów, ich łączny stan inwentarzowy ulega stosunkowo częstym wahaniom, niemniej na moment zamknięcia niniejszego dokumentu wynosił on 172 pojazdy, spośród których 164 było niskopodłogowych/niskowejściowych, a 8 – średniopodłogowych. Wśród taboru liniowego występują wyłącznie jednostki z automatyczną skrzynią biegów. Ponadto pod względem klas pojemności, autobusy częstochowskiej komunikacji miejskiej występują tylko w dwóch segmentach: S – standardowe, 12-metrowe (138 sztuk, 80,2% floty) oraz P – przegubowe, 18-metrowe (34 sztuki, 19,8% floty). W kolejnych latach przewidywane jest wprowadzenie do eksploatacji również autobusów o mniejszej pojemności i będą one oznaczane symbolem „M”. Ponieważ ponad 95% taboru stanowią autobusy niskopodłogowe, od 2019 r. zaprzestano wyszczególniania w rozkładach jazdy ekspedycji wysokopodłogowej, a w rozkładach dla zadania i danych eksploatacyjnych stosowane są oznaczenia wyłącznie „P” i „S”, bez odnoszenia się do obecności niskiej podłogi, która jest traktowana jako obowiązkowa dla całego taboru.

Dominującą marką autobusów był Solaris (63 pojazdy, udział 36,6%), drugie miejsce przypadło pojazdom Mercedes-Benz (58 sztuk, udział 33,7%), a kolejne: MAN (18 autobusów), Solbus (17 sztuk w eksploatacji oraz 25 odstawionych) i Autosan (16 sztuk).

Całkowita średnia wieku eksploatowanego taboru liniowego wyniosła 9,2 roku. Najstarszy był Solaris Urbino 12 #95, który został wyprodukowany w 2002 r., ale jednocześnie został kilka lat temu poddany naprawie głównej w warsztatach MPK. Najmłodsze były natomiast elektryczne autobusy marki Autosan, spośród których ostatnie egzemplarze wprowadzono do ruchu w czerwcu 2021 r. W strukturze wiekowej floty, dominujący był rocznik 2017, w którym wyprodukowano aż 40 sztuk Solarisów Urbino 12 IV generacji. Drugie miejsce w tej klasyfikacji przypadło rocznikowi 2006, z którego pochodzą 33 pojazdy, aczkolwiek część z nich MPK pozyskało na rynku wtórnym.

Ostatnie autobusy wysokopodłogowe – Ikarus 280.70E wycofano z eksploatacji w listopadzie 2018 r., natomiast MPK dysponuje również przegubowym Ikarusem 280.02 #288, który został wprowadzony do ruchu 14 lipca 1982 r., a zatem ma ponad 40 lat (w 1991 r. została przeprowadzona wymiana całej karoserii na nową). Jest to autobus formalnie będący nadal przystosowanym do ruchu liniowego, aczkolwiek na linii regularnej ostatni raz kursował wiosną 2018 r. Docelowo przewidziany jest jako pojazd zabytkowy.

Klimatyzacja stanowiła wyposażenie w 103 autobusach MPK (59,9% floty), natomiast monitoring występował w 105 jednostkach (61,0%).

Pod względem klas emisji zanieczyszczeń w taborze MPK nie występowały autobusy z silnikami wysokoprężnymi w standardach gorszych, niż Euro 3. Tę właśnie normę spełniały jednostki napędowe w 31 autobusach (18,0%), a kolejnych 10 sztuk (5,8%) spełniało normę Euro 4. Norma Euro 5 była spełniona w 36 autobusach (20,9%). Dominujące były autobusy z silnikami zgodnymi z normą Euro 6/EEV – aż 79 pojazdów (45,9% floty). Najnowsze 16 autobusów, to natomiast pojazdy zeroemisyjne.

W 68 autobusach pasażerowie mieli możliwość nabycia biletów w biletomatach mobilnych. Było to zatem 39,5% taboru. 52 autobusy (30,2%) zawierały w swoim wyposażeniu routery Internetu bezprzewodowego, podobnie jak bramki automatycznie zliczające pasażerów wysiadających i wsiadających na przystankach. Z kolei w 55 pojazdach (32,0%) możliwe było skorzystanie z gniazd USB umieszczonych na poręczach.

Dominującym nośnikiem energii dla autobusów częstochowskiego MPK pozostawał olej napędowy, który zasiliał 132 jednostki, czyli 76,7% taboru. 10 autobusów (5,8%) posiadało silniki na gaz CNG. Kolejnych 14 sztuk (8,1%), to autobusy hybrydowe, gazowo-elektryczne. Z kolei 16 pojazdów stanowił tabor zasilany w pełni energią elektryczną.

Należy również dodać, iż 100% tramwajów i autobusów w Częstochowie było wyposażone w systemy dynamicznej, wewnątrzpojazdowej informacji pasażerskiej, w tym akustyczne zapowiedzi przystanków oraz wyświetlacze wskazujące numer linii i kierunek jazdy.

Podsumowując, w komunikacji miejskiej w Częstochowie eksploatowany był relatywnie nowoczesny tabor. Na szczególną uwagę zasługiwała zwłaszcza kwestia zakupów nowych tramwajów w latach 2012 i 2020 – w obu przypadkach z bardzo wysokim, sięgającym 85% – dofinansowaniem ze środków Unii Europejskiej. Chociaż w inwentarzu pozostaje 7 składów dwuwagonowych Konstal 105Na, w praktyce niemal w ogóle nie pojawiają się one w ruchu liniowym i dzięki temu średnia wieku taboru kursującego na liniach tramwajowych sięga około 5 lat. W przypadku autobusów bardzo ważną inwestycję stanowiły zakupy 12-metrowych Solarisów Urbino 12 IV generacji i MAN NL293 (A37), których łącznie pozyskano 52 sztuki w latach 2017-2018. Należy się spodziewać, iż w latach następnych coraz więcej autobusów będzie dysponowało silnikami elektrycznymi, a ubędzie taboru z silnikiem Diesla. Planowane jest również wprowadzenie do ruchu taboru o obniżonej pojemności i stopniowe przywracanie do eksploatacji części hybrydowych Solbusów.

4.2.

Charakterystyka planowanej

sieci

Obszar funkcjonalny komunikacji miejskiej w Częstochowie, wg stanu na drugie półrocze 2022 r., obejmuje znacznie ponad 220 tys. mieszkańców, a ze względu na prognozowane kompetencje organizatorów publicznego transportu zbiorowego, docelowo liczba ta jeszcze wzrośnie. Pomimo spowolnienia gospodarczego i utrzymujących się, częściowych następstw pandemii Sars-CoV-2, szacunkowe badania wskazują na to, iż z linii tramwajowych i autobusowych, realizowanych w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej, w dni robocze szkolne korzysta ponad 100 tys. pasażerów. Wartość samych usług przewozowych na liniach organizowanych przez samorządy w ramach obowiązujących porozumień, rocznie opiewa na kwotę rzędu 100 mln zł. Są one finansowane na dwa sposoby: poprzez przychody z biletów – po stronie operatora oraz poprzez rekompensatę, na którą środki zabezpieczają poszczególne jednostki samorządu terytorialnego, uwzględniając je w swoich rocznych budżetach.

Bieżąca wersja planu transportowego jest szczegółna, ponieważ ze względów organizacyjnych, na wniosek organizatora publicznego transportu zbiorowego w Częstochowie, nie dotyczy jej procedura legislacyjna i dokument ten w niniejszej formie nie będzie stanowił aktu prawa miejscowego. Wynika to z faktu, iż w pierwszym półroczu 2023 r., zaistnieje konieczność dokonania aktualizacji „Analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystywaniem

przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej w Częstochowie autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu” (AKK). Dokument dotychczasowy zachowuje ważność do 31 lipca 2023 r., natomiast plan transportowy jest dokumentem obowiązującym do 30 czerwca 2023 r. Stąd też w pierwszym półroczu 2023 r. została przewidziana aktualizacja AKK wraz z implementacją jej zapisów do planu transportowego. Oba dokumenty będą wówczas kompatybilne i zostaną poddane równoległej procedurze legislacyjnej wiosną 2023 r. Należy jednak zaznaczyć, iż pod względem merytorycznym aktualizacja planu transportowego będzie wówczas ograniczona wyłącznie do spraw związanych z AKK, podczas gdy pozostała część dokumentu będzie bazowała na niniejszym opracowaniu.

Z punktu widzenia projektowania sieci komunikacji miejskiej, w 2022 r. istniał szereg uwarunkowań, które w istotny sposób utrudniały efektywne zarządzanie układem linii komunikacyjnych. Do najważniejszych spośród nich zaliczono:

- trwające przebudowy częstochowskich odcinków dróg krajowych nr 46 i 91, realizowane przez Miejski Zarząd Dróg i Transportu: obie inwestycje są rozpoczęte, na różnym poziomie zaawansowania, który zmienia się z tygodnia na tydzień. W obu przypadkach obowiązują tymczasowe organizacje ruchu drogowego, w ramach których komunikacja miejska jest albo eliminowana, albo działa w ograniczonym zakresie. Żadna z tych dwóch inwestycji nie zostanie ukończona do czasu finalizacji niniejszej wersji planu transportowego, dlatego też w ujęciu krótkoterminowym opisywanie znaczenia tych zadań nie ma sensu;
- pandemię Sars-CoV-2, która przyczyniła się do istotnych zmian nawyków postępowania pasażerów komunikacji miejskiej. W okresie najostrejszych form lockdownu, wiosną 2020 r., obserwowano spadek frekwencji sięgający powyżej 65%, po czym przyszedł okres stopniowego wzrostu liczby pasażerów. Sytuacja gospodarcza zarówno w ujęciu globalnym, jak i regionalnym wykazywała wyjątkowo istotny brak stabilności, utrudniający przewidywanie potencjalnych potrzeb przewozowych. Na obszarze częstochowskiej sieci komunikacyjnej fluktuacja frekwencji nie przebiegała równomiernie: podczas gdy na niektórych liniach liczba pasażerów gwałtownie spadała, na innych spadki były mniejsze, a nawet niezauważalne. Jednocześnie wydłużenia tras linii 13 i 30 na odcinkach podmiejskich finalnie przyczyniły się do wzrostu frekwencji na obu tych liniach, co stanowiło wyłom dla trendu dotyczącego pozostałą sieć układu komunikacyjnego. Należy także wziąć pod uwagę, że na liniach częstochowskich, analogicznie jak w całej Polsce, w okresach największych obostrzeń sanitarnych, stosowano rygorystyczne ograniczenia pojemności środków transportu. W najtrudniejszym momencie, kiedy rozporządzenie ministra zdrowia wymagało utrzymywania pojemności środków transportu na poziomie 50% miejsc

siedzących, pomimo drastycznego spadku potrzeb przewozowych, niemal wszystkie brygady częstochowskiej komunikacji miejskiej kwalifikowały się do obsługi taborem przegubowym, a w ok. 30% zadań, nawet taki byłby niewystarczający. Sytuacja obserwowana w połowie 2022 r. wskazywała już na zdecydowaną poprawę – zniesiono limity pojemności środków transportu, a absolutna większość gałęzi gospodarki funkcjonowała już na poziomie zbliżonym do tego sprzed pandemii. Istnieje szansa, że trend ten nie ulegnie pogorszeniu, chociaż przedmiotowa kwestia stanowi ważny element ryzyka;

- wojnę pomiędzy Rosją a Ukrainą, której następstwem dla lokalnego transportu zbiorowego stał się napływ uchodźców z terenu kraju zaatakowanego przez Rosję. Wobec trudnego do przewidzenia dalszego rozwoju działań wojennych, jak i migracji ludności z terenów Ukrainy, nie ma możliwości precyzyjnego określenia, w jaki sposób wojna ta wpłynie na popyt w komunikacji miejskiej w Częstochowie. Pewne jest natomiast to, iż wpływ ten jest zauważalny, ponieważ w niektórych częściach miasta już zaobserwowano wyraźne zwiększenie frekwencji w autobusach. Ponieważ sytuacja jest dynamiczna i nieprzewidywalna, w praktyce nie ma możliwości ustalenia rzeczywistego, potencjalnego grona odbiorców usług przewozowych, a pomimo negatywnych tendencji demograficznych dla miasta, faktyczna liczba mieszkańców Częstochowy w połowie 2022 r. może sięgać ok. 215 tys. osób., przy czym również nie wiadomo, na ile sytuacja ta będzie trwała;
- zważywszy na kryzys gospodarczy, stymulowany zarówno przez pandemię koronawirusa, jak i wojnę w Ukrainie, w wielu polskich miastach, w tym również w Częstochowie, zanotowano wzrost zakresu stosowania pracy zdalnej – przynajmniej w niektórych firmach i na niektórych stanowiskach. Sytuacja ta wpływa zarówno pozytywnie, jak i negatywnie na popyt w komunikacji miejskiej: możliwość zdalnej pracy spowodowała, że głównie młodzi ludzie, pochodzący z Częstochowy, a dotychczas mieszkający w większych polskich miastach o wyższych kosztach utrzymania, zdecydowali się na powrót do miasta rodzinnego, chcąc ograniczyć te koszty i poprawić jednocześnie więzy rodzinne, co przy zdalnej pracy często stawało się możliwe. Jednocześnie praca zdalna wśród samych mieszkańców Częstochowy w naturalny sposób ograniczyła potrzeby przewozowe – zamiast jechać autobusem lub tramwajem do pracy, można świadczyć pracę przebywając we własnym mieszkaniu. Ponadto od wiosny 2022 r., na skutek gwałtownego wzrostu cen paliw, wiele osób postanowiło zrezygnować lub ograniczyć przemieszczanie się własnymi samochodami, wybierając rowery, hulajnogi lub właśnie komunikację miejską. Co więcej, znaczna część samorządów w Polsce, widząc ten niestandardowy trend, odstąpiła od całkowicie uzasadnionych podwyżek cen biletów, w zamian zachęcając obywateli do zmiany środków transportu w codziennych podróżach. Kwestia przesiadania się na linie

komunikacji miejskiej właściciele samochodów osobowych dotyczy również mieszkańców Częstochowy i gmin ościennych;

- w styczniu 2021 r. dobiegł końca okres trwałości projektu inwestycyjnego, dotyczącego rewitalizacji Alei Najświętszej Maryi Panny. To wieloletnie zadanie, realizowane w pierwszej i drugiej dekadzie XXI w. skutkowało sukcesywnym ograniczaniem znaczenia transportu miejskiego na głównym korytarzu komunikacyjnym centralnej części miasta. Za sprawą dobrze przygotowanego projektu oraz pozytywnych opinii władz Częstochowy, od 10 grudnia 2021 r. wprowadzono nową organizację ruchu drogowego we wschodniej części Śródmieścia i częściowo na Starym Mieście. Autobusy całkowicie wyeliminowano z ulic Garibaldiego, Wilsona i Katedralnej, w zamian kierując trasy wszystkich z nich przez I Aleję Najświętszej Maryi Panny. Zlikwidowano również przystanek „Stary Rynek 03” na wylocie ul. Mirowskiej, w zamian reaktywując po 9-letniej przerwie przystanek na południowej stronie Pl. Daszyńskiego. Zmiany te sprawiły, że rejon ten zyskał na znaczeniu komunikacyjnym, linie autobusowe stały się krótsze, przejazd bardziej płynny, a przede wszystkim – rozwiązanie to spotkało się z wyjątkowo pozytywnym odbiorem społecznym. Wobec takich okoliczności analizowane są możliwości dalszego poprawiania jakości komunikacji miejskiej w ścisłym centrum Częstochowy (opis również w rozdziale 10), natomiast według stanu na połowę 2022 r., żadne kluczowe decyzje w tym zakresie jeszcze nie zapadły;
- od kilku lat w Częstochowie trwa intensywna rozbudowa na obszarach inwestycyjnych, w szczególności w rejonie ul. Ekonomicznej, dawnych terenach Huty Częstochowa w pobliżu ulic Korfantego, Bojemskiego i Odlewników oraz w Katowickiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej, znajdującej się przy ulicach Strefowej, Kusięckiej i Legionów. Ekspansja gospodarcza została w dużej mierze zahamowana zarówno przez pandemię, jak i następstwa wojny Rosji z Ukrainą i wysoką inflacją, jednakże w dłuższej perspektywie czasowej należy spodziewać się dalszego rozwoju wspomnianych części Częstochowy, co spowoduje wzrost zarówno liczby firm, jak i potencjalnych pasażerów komunikacji miejskiej, którym należy zaproponować dobrej jakości ofertę przewozową.

Zdecydowanie pozytywną okolicznością dla kształtowania sieci komunikacyjnej w Częstochowie, stała się w ciągu ostatniego roku finalizacja przebudowy liniowej infrastruktury tramwajowej, którą MPK realizowało w latach 2019-2021 (w kontekście obsługi pasażerów w ruchu liniowym). Prace objęły odcinek Alei Pokoju od pętli Raków Dworzec PKP do skrzyżowania z Aleją Wojska Polskiego, rejon bezpośrednio sąsiadujący z zajezdnią oraz całą infrastrukturę od Ronda Mickiewicza do pętli przy Fieldorfa-Nila. Trzeba również zaznaczyć, iż torowisko w ciągu Alei Niepodległości gruntownie zmodernizowano około 2010 r., natomiast

nowa trasa od węzła „Estakada” do Stadionu Raków została oddana do eksploatacji we wrześniu 2012 r. Tym samym od czasu wznowienia ruchu tramwajów – poza odcinkiem do Kucelina – od 1 września 2021 r., częstochowskie tramwaje poruszają się po torowisku oraz z wykorzystaniem infrastruktury o nowoczesnych standardach i bez istotnych śladów zużycia. Co więcej, ta wielomilionowa inwestycja była związana z zakupem 10 sztuk przegubowych tramwajów niskopodłogowych, a nowa infrastruktura pozwoliła na zauważalne skrócenie czasu przejazdu na liniach tramwajowych. Po kilku miesiącach użytkowania przebudowanego torowiska należy stwierdzić, iż komfort jazdy, niezawodność i czas przejazdu uległy istotnej poprawie, a sam szynowy transport miejski w Częstochowie w znaczący sposób zyskał na atrakcyjności z punktu widzenia pasażerów.

Ze względów praktycznych i organizacyjnych, meritum założeń do niniejszej części planu transportowego zostało podzielone na cztery okresy funkcjonalne, które mają być realizowane w przyszłości. Każdemu z nich przypisano szereg wytycznych, według których przewidywane są procesy planistyczne i zasady kształtowania oferty przewozowej. Założeniom tym można z dużym prawdopodobieństwem przypisać chronologię stosowania, ale problemem pozostają daty obowiązywania, stąd nadano im określony zakres czasowy wdrożenia. Okresy te zdefiniowane są następująco:

- Zerowy i I okres. Obowiązują one odpowiednio: zerowy – na podstawie wytycznych planu transportowego, który posiada moc prawną na podstawie Uchwały Nr 539.XXXVIII.2021 Rady Miasta Częstochowy z dnia 28 stycznia 2021 r., a następnie pierwszy – od uchwalenia nowej wersji planu transportowego, na bazie niniejszej wersji z zaimplementowanymi zapisami nowej AKK, z mocą obowiązującą od 1 lipca 2023 r. do końca okresu obowiązywania dotychczasowego układu sieci komunikacyjnej (prognozowany termin: od 31 marca 2024 r. do 31 grudnia 2024 r.);
- II okres. Przewidziano jego okres obowiązywania od chwili wejścia w życie nowego układu sieci komunikacji miejskiej, czyli w przedziale czasowym pomiędzy 1 kwietnia 2024 r. a 1 stycznia 2025 r., do terminu utworzenia odrębnej jednostki zarządzającej publicznym transportem zbiorowym w Częstochowie, w związku z czym okres ten zakończy się pomiędzy 31 grudnia 2024 r. a 31 grudnia 2025 r.;
- III okres. Jego początek będzie wynikał z utworzenia częstochowskiego Zarządu Transportu Miejskiego, które powinno nastąpić pomiędzy 1 stycznia 2025 r. a 1 stycznia 2026 r., natomiast za datę końcową dla tego okresu należy przyjąć upływ terminu obowiązywania aktualnej umowy o świadczenie usług przewozowych pomiędzy Gminą Miasto Częstochowa a Operatorem (MPK). Umowa ta obowiązuje do dnia 31 grudnia 2030 r.;

- IV okres. Rozpocznie się od 1 stycznia 2031 r., natomiast jego końcowe ramy czasowe zostaną określone wraz z kolejnymi aktualizacjami planu transportowego, z których pierwsza – według aktualnego stanu prawnego – będzie wymagana najpóźniej w połowie 2026 r., ze względu na konieczność ustawową aktualizacji AKK.

Szczegółowe wytyczne dla poszczególnych okresów planowania publicznego transportu zbiorowego opisano poniżej, przy czym kluczowe znaczenie w tym kontekście ma koncepcja gruntownej przebudowy układu całej sieci komunikacyjnej w sposób kompleksowy, według nowych założeń planistycznych, a jednocześnie bazujących na wieloletnich przyzwyczajeniach pasażerów i optymalizujących pracę eksploatacyjną tramwajów i autobusów.

Założenia do planowania sieci komunikacyjnej w okresie zerowym są następujące:

- będą kontynuowane kluczowe współczesne inwestycje drogowe na obszarze Częstochowy, dotyczące dróg krajowych nr 46 i 91. Wobec powyższego organizator publicznego transportu zbiorowego będzie na bieżąco monitorował sytuację związaną z obowiązującymi tymczasowymi organizacjami ruchu drogowego i dostosowywał trasy odpowiednich linii do dostępności poszczególnych ulic i przystanków w rejonach placów budowy;
- publiczny transport zbiorowy w Częstochowie będzie zarządzany przez Biuro Inżyniera Ruchu w strukturze Urzędu Miasta Częstochowy;
- nie przewiduje się aktualizacji żadnych dokumentów strategicznych, związanych z rozbudową sieci tramwajowej o nowe odcinki tras;
- rozkłady jazdy w całej sieci komunikacyjnej będą obowiązywały według przydziału do czterech typów dni ruchowych: roboczych szkolnych, roboczych wakacyjnych (ważnych również w okresie zimowych ferii semestralnych), sobotnich oraz niedzielno-świętecznych; ponadto 1 listopada przewidziano stosowanie rozkładów sobotnich, uzupełnionych o linie dodatkowe, obsługujące cmentarze;
- w konstrukcji rozkładów jazdy na wszystkich liniach będzie przypisany tabor niskopodłogowy, ponieważ w komunikacji tramwajowej składy 2x105Na kursują tylko incydentalnie, w sytuacjach awaryjnych, a wśród autobusów, niespełna 5% floty stanowią średniopodłogowe Mercedesy O345G Conecto, które nie mają na stałe przypisanych brygad do obsługi;
- należy do niezbędnego minimum ograniczyć ingerencję w stały układ linii komunikacyjnych, reagując tylko w uzasadnionych przypadkach na zgłoszenia ze strony mieszkańców. Poza skierowaniem autobusów ulicami Żółtą i Żużłową w 2022 r., w okresie tym nie jest przewidywane wprowadzanie komunikacji miejskiej na inne odcinki częstochowskiej sieci drogowej;

- na żadnej linii nie przewidziano zmian częstotliwości kursowania, o ile nie zostanie to podyktowane względami ekonomicznymi na poziomie budżetu samorządu, a ewentualne korekty godzin kursów będą realizowane wyłącznie na pisemne wnioski mieszkańców, po dokonaniu weryfikacji zasadności przez organizatora;
- 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 pomiędzy 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 momencie jako wymagane obligatoryjnie;
- zasady numeracji linii komunikacyjnych będą obowiązywały według dotychczasowej nomenklatury, tj. numery jednocyfrowe dla linii tramwajowych, dwucyfrowe od 10 wzwyż dla autobusowych linii miejskich (funkcjonujących na całej długości trasy według miejskiej taryfy biletowej) oraz od 50 wzwyż dla linii podmiejskich, na których obowiązują bilety podmiejskie poza granicami administracyjnymi Częstochowy. Dla linii nocnych obowiązuje numeracja od 80 wzwyż, a dla pozostałych linii – numeracja ustalana jest indywidualnie, w zależności od charakteru linii i okresu jej kursowania.

Założenia do planowania sieci komunikacyjnej w okresie pierwszym są następujące:

- przebudowa miejskich odcinków dróg krajowych nr 46 i 91 będzie w fazie końcowej, wobec czego należy oczekiwać, iż linie komunikacji miejskiej będą sukcesywnie przywracane do swoich stałych tras (np. 12 i 32, powrót całych linii 10 i 24 przy jednoczesnej likwidacji linii 100), a organizator będzie na bieżąco dostosowywał trasy linii do dostępnego układu drogowego;
- publiczny transport zbiorowy w Częstochowie będzie zarządzany przez Biuro Inżyniera Ruchu w strukturze Urzędu Miasta Częstochowy;
- nie przewiduje się aktualizacji żadnych dokumentów strategicznych, związanych z rozbudową sieci tramwajowej o nowe odcinki tras;
- rozkłady jazdy w całej sieci komunikacyjnej będą obowiązywały według przydziału do czterech typów dni ruchowych: roboczych szkolnych, roboczych wakacyjnych (ważnych również w okresie zimowych ferii semestralnych), sobotnich oraz niedzielno-świętecznych; ponadto 1 listopada przewidziano stosowanie rozkładów sobotnich, uzupełnionych o linie dodatkowe, obsługujące cmentarze;
- w konstrukcji rozkładów jazdy na wszystkich liniach będzie przypisany tabor niskopodłogowy, ponieważ w komunikacji tramwajowej składy 2x105Na kursują tylko incydentalnie,

w sytuacjach awaryjnych, a zgodnie z umową pomiędzy Miastem a MPK, w 2024 r. mają zostać wycofane z eksploatacji wszystkie Mercedesy O345G;

- należy do niezbędnego minimum ograniczyć ingerencję w stały układ linii komunikacyjnych, reagując tylko w uzasadnionych przypadkach na zgłoszenia ze strony mieszkańców. Kluczowe jest bieżące reagowanie na potrzeby pasażerów, a ważniejszą kwestią będzie poprawa jakości i niezawodności usług przewozowych przy stosunkowo niewielkiej ingerencji w układ sieci komunikacyjnej;
- na żadnej linii nie przewidziano zmian częstotliwości kursowania, o ile nie zostanie to podyktowane względami ekonomicznymi na poziomie budżetu samorządu, a ewentualne korekty godzin kursów będą realizowane wyłącznie na pisemne wnioski mieszkańców, po dokonaniu weryfikacji zasadności przez organizatora;
- 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 pomiędzy 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 momencie jako wymagane obligatoryjnie;
- zasady numeracji linii komunikacyjnych będą obowiązywały według dotychczasowej nomenklatury, tj. numery jednocyfrowe dla linii tramwajowych, dwucyfrowe od 10 wzwyż dla autobusowych linii miejskich (funkcjonujących na całej długości trasy według miejskiej taryfy biletowej) oraz od 50 wzwyż dla linii podmiejskich, na których obowiązują bilety podmiejskie poza granicami administracyjnymi Częstochowy. Dla linii nocnych obowiązuje numeracja od 80 wzwyż, a dla pozostałych linii – numeracja ustalana jest indywidualnie, w zależności od charakteru linii i okresu jej kursowania;
- w szczególny sposób będzie monitorowany popyt na usługi przewozowe dla obszarów stref ekonomicznych w rejonie Dźbowa oraz na wschodzie miasta – na dawnych terenach Huty Częstochowa i w okolicach ulic Legionów, Kusięckiej i Strefowej. Na dodatkową uwagę zasługują również obszary sąsiadujące z węzłami autostrady A1, które z natury rzeczy są atrakcyjne inwestycyjnie. Zważywszy na już obserwowany trend zwłaszcza w rejonie węzła Częstochowa Południe, fakt udostępnienia autostradowej obwodnicy miasta jest okolicznością stymulującą rozwój gospodarczy także na szczeblu lokalnym, a to przekłada się na wzrost potrzeb przewozowych również w komunikacji miejskiej;
- przewidywane jest dalsze wprowadzanie do eksploatacji autobusów zeroemisyjnych oraz przywracanie do ruchu liniowego kolejnych pojazdów hybrydowych marki Solbus, przy czym ich dobowe obiegi będą powiązane z zasięgiem uzyskiwanym dzięki bateriom

(w przypadku autobusów elektrycznych), bez powiązania ze ściśle określonymi liniami komunikacyjnymi lub brygadami. Organizator nie będzie ich narzucał operatorowi w powyższych aspektach, a MPK będzie zobligowane do uzyskiwania parametrów eksploatacyjnych zgodnych z obowiązującymi umowami.

Zarządzanie komunikacją miejską w trakcie drugiego okresu będzie funkcjonalnie bardzo zbliżone do okresu trzeciego, dlatego założenia i wytyczne dla nich obu zostały określone jednocześnie. Co więcej, należy brać pod uwagę również sytuację, w której wdrożenie nowego układu komunikacyjnego nastąpi wraz z utworzeniem samodzielnej jednostki zarządzającej publicznym transportem zbiorowym. Harmonogram operacyjny planowania sieci transportowej dopuszcza taki przypadek, gdyby nastąpił z dniem 1 stycznia 2025 r. Wówczas okres pierwszy zostałby zastąpiony natychmiast okresem drugim i trzecim.

Od jesieni 2022 r. przewidziano prace analityczne, dotyczące opracowania nowego układu całej sieci komunikacyjnej dla Częstochowy i gmin ościennych. Pomimo dużej złożoności zadania, w dotychczasowej historii miasta podobne działania miały miejsce dwukrotnie: od 1 lutego 1964 r., kiedy zmieniono trasy wszystkich linii, jednocześnie dzieląc je na miejskie i podmiejskie (niektóre z ówczesnych założeń, jak np. linia 12 łącząca Raków i Ostatni Grosz przez Śródmieście z Lisińcem – funkcjonują do czasów współczesnych) oraz od 1 lipca 2002 r. Ze względu na rozwój miasta, zmiany potrzeb przewozowych, konieczność kompleksowego dostosowywania oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb ludności, podjęto decyzję o ponownej, trzeciej w historii, przebudowie układu komunikacyjnego. Opracowanie to zostanie ukończone w ostatnim kwartale 2023 r., toteż w niniejszym dokumencie nie będzie ono opisywane w sposób szczegółowy, natomiast należy zwrócić uwagę na główne założenia, których oczekuje organizator częstochowskiej komunikacji miejskiej. Najważniejsze z nich są następujące:

- obszar i zakres funkcjonalny projektowanego układu komunikacyjnego na obszarze miasta Częstochowy będzie obejmował całą sieć tramwajową (włącznie z odcinkiem do Kucelina) oraz pełen dostępny układ drogowy miasta, przy czym organizator publicznego transportu zbiorowego wskaże ulice, które zostaną objęte przewozami o charakterze użyteczności publicznej lub z których taki transport zostanie wycofany;
- publiczny transport zbiorowy w Częstochowie będzie zarządzany przez Biuro Inżyniera Ruchu w strukturze Urzędu Miasta Częstochowy, a wraz z rozpoczęciem trzeciego okresu planowania – przez wyspecjalizowaną jednostkę budżetową, o roboczej nazwie Zarząd Transportu Miejskiego w Częstochowie (ZTM);
- przychody ze sprzedaży biletów, jak i dystrybucja biletów będą znajdowały się w drugim okresie po stronie operatora, a począwszy od okresu trzeciego – po stronie organizatora,

który przejmie odpowiednich pracowników MPK, wyposażenie, infrastrukturę i kompetencje, np. w zakresie kontroli biletowej i windykacji;

- w kontekście komunikacji tramwajowej, nowy układ będzie sporządzony w dwóch wariantach: przejściowym (z dostępnymi wszystkimi torowiskami oprócz odcinka Alei Pokoju do pętli Kucelin) oraz docelowym – już z odcinkiem kucelińskim, co do którego należy przyjąć, iż najpóźniej do końca 2025 r. zostanie przystosowany do eksploatacji liniowej wszystkich modeli tramwajów wykorzystywanych w Częstochowie;
- do czasu wprowadzenia nowego układu komunikacyjnego, nie nastąpi żadna rozbudowa sieci tramwajowej, ponieważ jest to nierealne z punktu widzenia inżynierskiego, finansowego i logistycznego. Według stanu na połowę 2022 r. najbardziej zaawansowane prace przygotowawcze dotyczą trasy na Parkitkę, jednakże nawet w razie pozytywnej decyzji odnośnie jej budowy, realny termin jej oddania do eksploatacji przypadnie nie wcześniej, niż około roku 2030-2032;
- ze względu na niską wydajność i niekorzystne parametry techniczno-ekonomiczne, rozwiązania dla linii tramwajowych nie będą przewidywały istnienia odrębnej linii łączącej Zajezdnię MPK z Kucelinem, a Kucelin zostanie skomunikowany w ramach projektu w docelowym rozwiązaniu linii 1 w relacji Fieldorfa-Nila – Kucelin;
- minimalna sumaryczna częstotliwość kursowania tramwajów na odcinku Fieldorfa-Nila – Estakada nie może być niższa od 6 minut co najmniej w dni robocze szkolne w godzinach szczytu przewozowego, a we wszystkich pozostałych okresach musi być dostosowana do rzeczywistych potrzeb pasażerów, przy czym w niedziele i święta sumaryczna częstotliwość nie może być w żadnym momencie doby niższa od 15 minut;
- co do zasady, nowy układ komunikacji miejskiej w Częstochowie ma bazować na redukcji ilości połączeń bezpośrednich, w zamian za zwiększenie częstotliwości głównych linii komunikacyjnych, które kursując często i w równych odstępach czasu staną się bardzo wygodne w kontekście przesiadek. Jednocześnie rozwiązanie to pozwoli w większym stopniu dostosować podaż usług przewozowych do faktycznego popytu, ograniczając sytuacje kursowania kilku linii w minimalnych odstępach czasu, po których wystąpią dłuższe przerwy pomiędzy kursami na danym ciągu drogowym;
- w szczególny sposób, na etapie tworzenia nowego układu komunikacyjnego, niezbędne jest zweryfikowanie potrzeb przewozowych w porze późnowieczornej, co znajduje potwierdzenie w coraz częściej występujących postulatach. Rekomenduje się, aby do każdej z dzielnic Częstochowy istniało bezpośrednie połączenie tramwajowe lub autobusowe ze Śródmieścia, jak i w przeciwnym kierunku, po godzinie 23:15, co najmniej w dni robocze w każdym miesiącu roku kalendarzowego;

- rekomendowanym rozwiązaniem jest utworzenie linii autobusowej, która połączy strefy ekonomiczne w przeciwległych częściach miasta, mającej wysoką częstotliwość w godzinach szczytu przewozowego (przynajmniej co 15 minut) i zdecydowanie mniejszą w innych porach;
- w ramach opracowywania nowego układu komunikacyjnego, należy przeanalizować zasadność kursowania linii miejskich nocnych, oprócz już istniejącej linii 80, biorąc pod uwagę wykorzystywanie do jej obsługi taboru o pojemności klasy M;
- na liniach autobusowych praca eksploatacyjna dla poszczególnych linii będzie przydzielana według trzech klas pojemności taboru: P (przegubowe, 18-metrowe), S (standardowe, 12- lub 10-metrowe) oraz M (mini- lub midibusy, o długości poniżej 9 metrów);
- opracowanie nowej sieci komunikacyjnej dla Częstochowy zostanie poprzedzone kompleksowymi badaniami potoków pasażerskich, realizowanymi od lipca 2022 r. do wiosny 2023 r., na podstawie danych z automatycznych liczników pasażerów (występujących w 62 pojazdach MPK wg stanu na połowę 2022 r.) oraz uzupełniających badań prowadzonych przez obserwatorów. Dane zostaną uzupełnione badaniami ankietowymi dotyczącymi źródeł i celów podróży, wykonanymi na reprezentatywnej grupie mieszkańców;
- wraz z przebudową układu komunikacyjnego, przewidywana jest również gruntowna zmiana cennika opłat za przewozy w komunikacji miejskiej, przede wszystkim eliminująca niepraktyczny i niezachęcający dla mieszkańców podział biletów na miejskie i podmiejskie. W całej sieci zarządzanej przez częstochowskiego organizatora będzie obowiązywała jednolita taryfa biletowa;
- zmienione zasady kształtowania sieci komunikacyjnej zostaną skorelowane ze zmianą struktury biletów komunikacji miejskiej, w której najważniejsze staną się bilety czasowe. Przewiduje się pozostawienie biletów jednorazowych, ale w istotnie wyższej cenie, na poziomie ok. 5% ceny biletu 30-dniowego oraz wprowadzenie szeregu nowych biletów krótkookresowych (np. 3-dniowych lub 7-dniowych), jak też długookresowych, ważnych nawet przez 1 rok i dających możliwości zaoszczędzenia znacznych środków finansowych przez osoby kupujące takie bilety;
- przewidywane jest dokonanie ponownego trasowania wszystkich odległości pomiędzy przystankami, z zastosowaniem dokładności pomiaru do 10 metrów;
- wyznaczenie nowych czasów przejazdów pomiędzy przystankami dla całej sieci komunikacyjnej, ze szczególnym uwzględnieniem wyjątków w czasach przejazdów, obowiązujących tylko w określonych porach dnia lub różnych dniach tygodnia;
- przyjęcie następujących założeń odnośnie numeracji linii komunikacyjnych: dla tramwajów od „1” narastająco, dla autobusów miejskich dziennych – od „10” lub „11” narastająco

co, dla autobusów podmiejskich – od „51” narastająco”, dla linii nocnych od „80 narastająco”;

- w przypadku linii autobusowych o trasach wykraczających poza granice administracyjne Częstochowy i współfinansowanych z budżetów gmin ościennych, ich numeracja będzie uzgadniana pomiędzy przedstawicielami samorządów, na których obszarze dana linia przebiega, przy czym z punktu widzenia taryf biletowych, numeracja nie będzie istotna z uwagi na stosowanie jednolitej taryfy na całym obszarze kompetencji częstochowskiego organizatora publicznego transportu zbiorowego;
- w nowym układzie komunikacyjnym w kwestii numeracji linii będzie obowiązywała zasada utrzymywania dotychczasowych numerów w przypadku połączeń, których trasy ulegną stosunkowo niewielkim zmianom lub będą utrzymane według przebiegów stałych, obowiązujących w połowie 2022 r.;
- przy okazji nadawania oznaczeń nowym liniom komunikacyjnym, należy dążyć do minimalizacji występowania przerw w ciągłości numeracji. Są one dopuszczalne tylko wtedy, gdy linia o wyższym numerze od numeru „wolnego” pozostanie na dotychczasowej lub nieznacznie zmienionej trasie;
- w ramach tworzenia nowych linii komunikacyjnych obowiązuje zasada nadawania liniom stałym numerów według zasady najniższego wolnego numeru z danego zakresu funkcjonalnego (np. osobno linii miejskich, podmiejskich lub nocnych);
- zostanie opracowany nowy model komunikacji miejskiej dla obsługi częstochowskich cmentarzy w kontekście dnia Wszystkich Świętych i dni sąsiednich;
- rekomendowanym rozwiązaniem przy kształtowaniu oferty przewozowej będzie minimalizacja ilości linii komunikacyjnych na danych ciągach drogowych (w uzasadnionych przypadkach), wraz ze stosowaniem w zamian możliwie wysokich i optymalnych pod względem logistycznym i finansowym częstotliwości kursów. Zalecane jest stosowanie linii kursujących co 20 minut lub częściej;
- nowy układ komunikacyjny będzie obejmował również ulice dotychczas pozbawione komunikacji miejskiej oraz przewidziane do obsługi taborem o długości nieprzekraczającej 9 metrów. Numeracja tych linii będzie ujednoczona z pozostałymi liniami dla danej grupy funkcjonalnej. W ramach pakietu nowych linii komunikacyjnych zostaną w szczególności ujęte również linie przeznaczone dla taboru mniejszego, niż standardowy;
- operator komunikacji miejskiej w Częstochowie będzie eksploatował autobusy zgodnie z warunkami ugody zawartej pomiędzy MPK a Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w kontekście autobusów hybrydowych, pozyskanych w ramach projektu „Gazela”, jak również o strukturze rodzajów napędów zgodnej z wytycznymi za-

wartymi w Ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych, według jej stanu prawnego w danym okresie czasu;

- w ramach prac nad nowym układem komunikacyjnym, organizator publicznego transportu zbiorowego w Częstochowie może wystąpić z wnioskiem do wszystkich gmin ościennych oraz z gmin dalej położonych od granic miasta, z zapytaniem o chęć wspólnego organizowania komunikacji zbiorowej, ponieważ takie deklaracje umożliwią zbudowanie konkretnych propozycji logistycznych i finansowych dla innych gmin, a jednocześnie będą rzutowały na kształt samej sieci w granicach administracyjnych Częstochowy;
- najpóźniej od 1 stycznia 2025 r. wszystkie zadania przewozowe w komunikacji autobusowej na terenie miasta Częstochowy będą realizowane taborem niskopodłogowym lub niskowejściowym – zakończy się eksploatacja ostatnich średniopodłogowych Mercedesów O345G.

W ramach zarządzania częstochowską komunikacją miejską podczas czwartego okresu funkcjonalnego przewidziane są następujące założenia:

- publiczny transport zbiorowy będzie organizowany przez wyodrębnioną jednostkę samorządową, z wyspecjalizowaną kadrą i realizującą rozległy zakres zadań, w tym również wszelkie operacje dotyczące systemu biletowego. Jednocześnie przychody ze sprzedaży biletów i ich dystrybucja będzie w gestii organizatora;
- pod warunkiem możliwości finansowania zarówno na etapie budowy, jak i późniejszej eksploatacji, która znacząco zwiększy koszty publicznego transportu zbiorowego dla miasta Częstochowy, należy wziąć pod uwagę trzy obszary potencjalnej rozbudowy sieci tramwajowej o nowe odcinki, z których każdy będzie rozpatrywany niezależnie: na Parkitkę, przedłużenie w dzielnicy Północ oraz domknięcie tramwajowego ringu na Rakowie (budowa trasy w ulicach Łukasińskiego, Dąbrowskiej i Limanowskiego); wszystkie powyższe odcinki mogą powstać niezależnie od siebie w latach 2030-2040;
- na obszarze miasta Częstochowy wszystkie kursy komunikacji miejskiej będą realizowane z wykorzystaniem taboru przystosowanego do obsługi pasażerów z niepełnosprawnością ruchową, a do końca 2031 r. zostaną całkowicie wycofane wszystkie tramwaje wysokopodłogowe. W przypadku decyzji o braku rozbudowy sieci tramwajowej w latach 30. wymagane będzie dokupienie dwóch nowych tramwajów przegubowych o parametrach porównywalnych z taborem wykorzystywanym współcześnie, w latach 2029-2031. Alternatywnym i dopuszczalnym rozwiązaniem jest przebudowa istniejących 6 sztuk wagonów serii 105Na na częściowo niskopodłogowe, jednoprzestrzenne;
- w ramach funkcjonowania sieci komunikacyjnej, możliwe jest istnienie linii wewnątrzgminnych lub międzygminnych, pomijających miasto Częstochowę. Z racji konieczności za-

chowania spójności sieci, decyzje o numeracji takich połączeń będzie podejmował organizator komunikacji miejskiej w Częstochowie;

- w całej sieci komunikacyjnej będzie funkcjonował podział taboru autobusowego na trzy klasy pojemności: P (przegubowe, 18-metrowe), S (standardowe, 12- lub 10-metrowe) oraz M (mini- lub midibusy, o długości poniżej 9 metrów);
- zasady numeracji linii komunikacyjnych będą utrzymane z drugiego i trzeciego okresu zarządzania systemem transportowym;
- w przypadku nowoprojektowanych i oddawanych do eksploatacji odcinków sieci drogowych, organizator komunikacji miejskiej będzie uczestniczył w opiniowaniu dokumentacji dla tych zadań, zajmując stanowisko w kwestii wykorzystywania danego odcinka w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- struktura taboru wykorzystywanego w przewozach o charakterze użyteczności publicznej na obszarze kompetencji częstochowskiego organizatora, będzie każdorazowo musiała odpowiadać wymaganiom dotyczącym udziału procentowego pojazdów spełniających wymagania Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, zgodnie z jej stanem prawnym w danym okresie czasu;
- operator komunikacji miejskiej w Częstochowie będzie eksploatował autobusy zgodnie z warunkami ugody zawartej pomiędzy MPK a Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w kontekście autobusów hybrydowych, pozyskanych w ramach projektu „Gazela”;
- ze względu na zasadność działań proekologicznych, optymalizacyjnych i ekonomicznych, organizator komunikacji miejskiej w Częstochowie będzie prowadził politykę ukierunkowaną na objęcie możliwie dużego obszaru jednolitym systemem komunikacyjnym, zarówno pod względem logistyki przewozów, jak i informacji pasażerskiej, standardów usług przewozowych oraz taryfy biletowej (rekomendowane jest, aby utrzymać istnienie jednej strefy biletowej, obejmującej wszystkie obszary zarządzane przez częstochowskiego organizatora komunikacji miejskiej).

We wszystkich okresach funkcjonalnych, dotyczących zarządzania publicznym transportem zbiorowym w Częstochowie i gminach ościennych, zalecane jest stosowanie czterostopniowego podziału linii komunikacyjnych, ze względu na ich rolę w zaspokajaniu potrzeb przewozowych mieszkańców poszczególnych dzielnic i miejscowości. Przede wszystkim podział ten oparty będzie na częstotliwościach kursowania i proponowana jego struktura jest następująca:

- linie główne – linie komunikacyjne, które będą funkcjonowały wyłącznie na obszarze miasta Częstochowy, łącząc największe dzielnice miasta przez Śródmieście lub Stare Miasto.

Ich maksymalna częstotliwość kursowania będzie wynosiła 20 minut lub częściej i w okresach jej występowania sprawą priorytetową będzie utrzymywanie stałych odstępów czasu pomiędzy kolejnymi kursami, bez możliwości dostosowania godzin odjazdów pod konkretne zgłoszenia ze strony pasażerów. Do linii głównych będą zaliczane wszystkie częstochowskie linie tramwajowe oraz kilka linii autobusowych, w szczególności po zbudowaniu nowego układu komunikacyjnego, ukierunkowanego na redukcję połączeń bezpośrednich w zamian za zwiększenie częstotliwości kursowania; będą to także w większości linie dodatkowe, uruchamiane w związku z dniem Wszystkich Świętych oraz linie o charakterze specjalnym, przeznaczone do obsługi imprez masowych (kulturalnych i sportowych);

- linie pomocnicze – będą to linie, których maksymalna częstotliwość kursowania będzie zawarta w przedziale od 24 do 40 minut, z dominującą 30-minutową. Najczęściej będą to linie miejskie, łączące średniej wielkości osiedla lub strefy industrialne poprzez Śródmieście z podobnymi obszarami po drugiej stronie miasta oraz ważniejsze spośród linii aglomeracyjnych. W odróżnieniu od linii głównych, ich przebiegi tras mogą być bardziej złożone, a w uzasadnionych przypadkach dopuszczalne są odstępstwa od utrzymywania stałych odstępów czasu pomiędzy kolejnymi kursami, jeżeli będą one podyktowane postulatami większych grup społecznych, jak np. pracowników dużych zakładów pracy, szkół itp. Do linii pomocniczych zostaną również zaliczone ważniejsze linie międzydzielnicowe;
- linie uzupełniające – będą to linie, na których maksymalna częstotliwość kursowania będzie wynosiła 45 minut, a minimalna – 120 minut. Wśród ich cech należy wskazać m.in. fakt znaczącego dostosowywania godzin kursów do potrzeb pasażerów, nawet kosztem wprowadzenia zmiennego i nieregularnego taktu. Ich trasy na terenie Częstochowy będą budowane w oparciu o schemat przestrzenny: niewielkie osiedla mieszkaniowe – Śródmieście – niewielkie osiedla mieszkaniowe lub Śródmieście – niewielkie osiedla mieszkaniowe. Liniami uzupełniającymi mogą stać się również niektóre linie międzydzielnicowe. O ile w granicach miasta Częstochowy przewiduje się stosunkowo mały wpływ tych linii na cały układ komunikacyjny, to będą one dominujące w przypadku połączeń aglomeracyjnych, w szczególności łączących Częstochowę z centrami gmin ościennych, które zdecydują się na kontynuowanie współpracy z Miastem lub taką współpracę podejmą w przyszłości;
- linie efemeryczne – to grupa linii o najmniejszym znaczeniu w sieci komunikacyjnej, ale jednocześnie potrzebnych z punktu widzenia mieszkańców. Według stanu na połowę 2022 r. nie występują one na obszarze miasta Częstochowy, ale mogą powstać w przyszłości, służąc konkretnym grupom odbiorców. Ich nadrzędną cechą będzie bardzo niska i nieregularna częstotliwość kursowania, definiowana do poziomu 1-10 kursów w ciągu

tego rodzaju dnia ruchowego, w którym linia ta będzie kursowała najczęściej. Trasy tych linii mogą być wyjątkowo krótkie, aby skomunikować określone obszary sieci transportowej z przystankami węzłowymi, zapewniając atrakcyjne przesiadki. Będą to również linie wewnątrzgminne, których rola ma polegać do dowiezienia mieszkańców niektórych miejscowości do przystanków przesiadkowych w tych gminach, np. na rynkach lub w ich pobliżu. Jest to jedyna grupa linii, na której mało prawdopodobne jest funkcjonowanie typowych, co najmniej kilkugodzinnych brygad w rozkładach jazdy – przeważnie kursy tych linii będą wykonywane przez autobusy obsługujące w ciągu tego samego dnia również inne linie komunikacyjne, aby stało się to optymalnie ekonomicznie.

Powyższa klasyfikacja linii komunikacyjnych pozwoli organizatorowi publicznego transportu zbiorowego, jak i samorządom gmin współpracujących przy tworzeniu jednolitego systemu transportowego. W kontekście układania rozkładów jazdy należy podkreślić, iż na etapie opracowywania nowego układu komunikacyjnego, szczególne znaczenie będzie miała zasada wprowadzenia wszystkich przystanków autobusowych (oprócz krańcowych) jako warunkowych. Od 1 września 2022 r. wprowadzono w Częstochowie zasadę, iż kierowcy autobusów mają obowiązek zatrzymywania na przystankach wtedy, gdy przynajmniej jedna osoba oczekuje na tym przystanku lub któryś z pasażerów zasygnalizuje przyciskiem zamiar wysiadania. W pozostałych przypadkach, zatrzymanie na przystanku jest fakultatywne, o ile opuszczenie strefy tego przystanku nie nastąpi z przyspieszeniem względem rozkładu jazdy o więcej, niż 1 minutę. Rozwiązanie to spowoduje większe zróżnicowanie pomiędzy minimalnymi a maksymalnymi czasami przejazdu w różnych porach doby, zwłaszcza na liniach szczególnie narażonych na zatory drogowe, ale jednocześnie jego nadrzędnym celem jest przyspieszenie komunikacji miejskiej i poprawienie punktualności jej kursowania (możliwość redukcji opóźnień poprzez rezygnację z zatrzymywania autobusów na przystankach, na których podczas danego kursu nikt nie zamierza wsiadać ani wysiadać).

Zważywszy na strategiczny charakter planu transportowego, wszystkie powyższe założenia zawarte w niniejszym rozdziale, mają cechy rekomendacji dla organizatora częstochowskiego publicznego transportu zbiorowego oraz władz samorządowych. Z uwagi na wieloletni okres obowiązywania dokumentu, nie ma możliwości przewidzenia części uwarunkowań, stąd też pozostawia się możliwość bieżącego decydowania o wielu rozwiązaniach organizatorowi komunikacji miejskiej w Częstochowie, także w kwestiach mniej istotnych, pominiętych w tym dokumencie.

4.3. Linie, na których jest planowane wykorzystanie pojazdów elektrycznych i zasilanych gazem ziemnym

Ustawa o elektromobilności określa minimalne limity udziału pojazdów zeroemisyjnych we flocie pojazdów użytkowanych w komunikacji miejskiej. Limity te sformułowano następująco:

- od dnia 1 stycznia 2021 r. – 5%;
- od dnia 1 stycznia 2023 r. – 10%;
- od dnia 1 stycznia 2025 r. – 20%.

Ponadto, od 1 stycznia 2028 r. jednostka samorządu musi świadczyć usługę lub ją zlecać podmiotowi, którego udział autobusów zeroemisyjnych lub napędzanych biometanem we flocie użytkowanych pojazdów na obszarze tej jednostki, wynosi co najmniej 30%.

Jednocześnie z zapisów art. 12 ust. 1 pkt 8 ustawy o ptz wynika konieczność jednoznacznego wskazania w planie transportowym linii komunikacyjnych, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym. Zgodnie z art. 12 ust. 2a przywołanej ustawy, przy opracowywaniu planu transportowego gminy należy uwzględnić również wyniki analizy, o której mowa w art. 37 ust. 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, sporządzonej przez tę gminę.

Przeprowadzona w 2020 r. „Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej w Częstochowie autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu” została opracowana na podstawie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych i obejmowała rozważania nad wdrożeniem w częstochowskiej komunikacji miejskiej taboru zeroemisyjnego w jednym z trzech możliwych wariantów:

- bazowy – bezinwestycyjny – wymiana taboru o napędzie konwencjonalnym;
- I – wprowadzenie do eksploatacji taboru zeroemisyjnego o napędzie elektrycznym;
- II – wprowadzenie do eksploatacji taboru zasilanego sprężonym gazem ziemnym (CNG);
- III – wprowadzenie do eksploatacji taboru zasilanego paliwem wodorowym.

Analiza porównawcza ww. wariantów wykazała, iż zastąpienie pojazdów spalinowych pojazdami o napędzie niskoemisyjnym lub zeroemisyjnym pozwoli na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych emitowanych przez transport zbiorowy.

W przygotowanej Analizie dokonano wyboru linii komunikacyjnych dedykowanych do obsługi autobusami elektrycznymi oraz lokalizacji stacji ładowania tych autobusów. Do obsługi taboru zeroemisyjnym wskazano linie: 12, 15, 16, 24, 27, 32, 34 38 i 80. Jako loka-

lizację stacji nocnego ładowania autobusów elektrycznych wskazano teren zajezdni przy al. Niepodległości.

Wybór linii przeznaczonych do elektryfikacji w pierwszej kolejności związany był także z określeniem lokalizacji przystanków węzłowych, przy których powstaną dodatkowe stacje ładowania. Lokalizacje, które wskazano to: pętla przy dworcu PKP w Rakowie (przystanek Raków – Dworzec PKP), pętla przy ul. Jerzego Kukuczki (przystanek Kukuczki) oraz pętla przy przystanku Stradom – Dworzec PKP.

Przeprowadzona analiza kosztów i korzyści wykazała jednak brak przewagi korzyści ze stosowania taboru zeroemisyjnego, a zatem i brak bezwzględnego obowiązku jego wprowadzenia do eksploatacji.

Głównym powodem negatywnych wyników analizy kosztów i korzyści są wysokie ceny autobusów zeroemisyjnych oraz konieczność ponoszenia znaczących dodatkowych nakładów na instalacje zasilające autobusy elektryczne.

W analizie kosztów i korzyści nie uwzględniano innych dodatnich efektów związanych z zastosowaniem taboru zeroemisyjnego, mogących istotnie wpłynąć na jej wynik, takich jak:

- wzrost zainteresowania mieszkańców korzystaniem z zeroemisyjnej komunikacji miejskiej;
- wpływ zastosowania taboru zeroemisyjnego na ocenę postrzegania miasta;
- wpływ zastosowania taboru zeroemisyjnego na zmianę zachowań transportowych mieszkańców.

Z punktu widzenia jednostki samorządu terytorialnego, efektywność zastosowania autobusów zeroemisyjnych znacznie by wzrosła, gdyby ceny takich pojazdów były niższe.

W związku z wynikiem przeprowadzonej analizy, tj. brakiem korzyści ekonomicznych, wskazujących bezwarunkowo na zasadność eksploatacji autobusów zeroemisyjnych, Miasto Częstochowa zamierza nabyć autobusy elektryczne tylko w sytuacji możliwości pozyskania dofinansowania ich zakupu ze środków zewnętrznych, zapewniających efektywność przedsięwzięcia.

Przy przyjętych założeniach, analiza wykazała, że w przypadku skorzystania ze środków pomocowych zapewniających odpowiednie dofinansowanie ceny zakupu taboru zeroemisyjnego, wystąpiłyby korzyści ze stosowania taboru zeroemisyjnego, a zatem i obowiązek jego eksploatacji. Obowiązek ten uwarunkowany jest jednak pozyskaniem zewnętrznego finansowania obniżającego cenę taboru elektrycznego zasilanego z baterii o minimum 55%.

Wprowadzony ustawą o elektromobilności obowiązek systematycznego zwiększania udziału autobusów zeroemisyjnych lub napędzanych biometanem w strukturze taboru wykorzystywanego w komunikacji miejskiej, stwarza konieczność zmiany dotychczasowej praktyki

nabywania nowych pojazdów zasilanych olejem napędowym na – w coraz większym zakresie – pojazdy zeroemisyjne. Zapisy tej ustawy wymagają, aby w miastach przekraczających 50 000 mieszkańców, począwszy od 1 stycznia 2028 r., flota pojazdów składała się przynajmniej w 30% z autobusów zeroemisyjnych lub napędzanych biometanem. W skali całego kraju aktualnie udział takich autobusów w strukturze taboru operatorów komunikacji miejskiej jest nadal niewielki, a tymczasem narzucone tempo wzrostu tego udziału, wynikające z przepisów ustawy o elektromobilności, należy uznać za wysokie.

Ponadto wprowadzony zmianą ustawy o elektromobilności nowy art. 68a, w ust. 3 zobowiązuje zamawiających, do których należy Miasto, do zapewnienia udziału autobusów (kategorii M3) wykorzystujących do napędu paliwa alternatywne, w całkowitej liczbie autobusów objętych zamówieniami, w wysokości 32% w okresie do 31 grudnia 2025 r. oraz 46% w okresie od 1 stycznia 2026 r. do 31 grudnia 2030 r. – z zastrzeżeniem, że połowa tego udziału ma być osiągnięta przez autobusy zeroemisyjne. Do zamówień zalicza się zlecenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz zakup, a także dzierżawę, wynajem lub leasing taboru z opcją zakupu. Do paliw alternatywnych zalicza się natomiast energię elektryczną oraz paliwa stanowiące substytut paliw pochodzących z ropy naftowej, w szczególności: wodór, biopaliwa ciekłe, CNG i LNG, w tym pochodzące z biometanu oraz LPG. Zapis powyższy zdecydowanie zwiększa presję na wprowadzenie w okresie do końca 2025 r. pojazdów zeroemisyjnych do eksploatacji w krajowych sieciach komunikacji miejskiej.

5. Finansowanie usług przewozowych

5.1. Źródła i formy finansowania usług, odpłatność usług oraz refundacja uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych

Określenie przewidywanego finansowania usług przewozowych jest jednym z podstawowych zadań organizatora transportu, realizowanego w ramach planu transportowego, zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt 3 ustawy o ptz. Zasady finansowania regularnego przewozu osób (o charakterze użyteczności publicznej) w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej określa rozdział 5 tej ustawy.

Finansowanie usług komunikacji miejskiej w ramach publicznego transportu zbiorowego w Częstochowie i obsługiwanych gminach sąsiednich, realizowane jest z trzech źródeł. Pierwsze z nich stanowią przychody ze sprzedaży biletów, drugie – rekompensata z budżetu miasta Częstochowy oraz gmin ościennych, a trzecim źródłem finansowania są wpływy z innych usług realizowanych przez MPK.

Połączenia sieci linii częstochowskiej komunikacji miejskiej obejmujące miasto Częstochowę, gminy wiejskie Konopiska, Mstów, Mykanów i Poczesna oraz gminy miejsko-wiejskie Blachownia i Olsztyn funkcjonują na podstawie porozumień międzygminnych, zawartych odpowiednio przez Miasto z:

- gminą Blachownia – w dniu 31 grudnia 2008 r. (obecnie obowiązujący aneks z 14 grudnia 2021 r.);
- gminą Konopiska – w dniu 4 stycznia 2013 r. (obecnie obowiązujący aneks z 14 grudnia 2021 r.);
- gminą Mstów – w dniu 23 grudnia 2011 r. (obecnie obowiązujący aneks z 14 grudnia 2021 r.);
- gminą Mykanów – w dniu 12 lipca 2020 r. (obecnie obowiązujący aneks z 14 grudnia 2021 r.);
- gminą Olsztyn – w dniu 26 września 2008 r. (obecnie obowiązujący aneks z 14 grudnia 2021 r.);
- gminą Poczesna – w dniu 29 maja 2008 r. (obecnie obowiązujący aneks z 14 grudnia 2021 r.).

W modelu zarządzania komunikacją miejską obowiązującym w Częstochowie, to operator jest emitentem biletów i otrzymuje od organizatora wyłącznie zapłatę za świadczone usługi, zapewniającą – wraz z wpływami z biletów – pokrycie kosztów ich realizacji.

W takim modelu finansowanie wykonywania usług komunikacji miejskiej odbywa się poprzez wydatkowanie środków z budżetu miasta – organizatora (do którego wpływają także dopłaty z gmin ościennych). Środki te pokrywają wydatki bieżące na:

- zakup usług przewozowych od operatora (w tym od podmiotu wewnętrznego);
- przeprowadzanie badań i analiz.

Poza wydatkami bieżącymi realizowane są wydatki inwestycyjne na zakup taboru, zakup wiat przystankowych, budowę systemu informacji pasażerskiej itd.

Z uwagi na dosyć szeroki zakres ustanowionych uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych, w częstochowskiej komunikacji miejskiej wpływ z biletów osiąga stosunkowo niewielki poziom. Wykonywanie przewozów finansowane jest więc przede wszystkim poprzez rekompensatę z budżetu Miasta i gminy ościennej. Finansowanie usług publicznego transportu zbiorowego w Częstochowie w latach 2018-2021, przedstawiono w tabeli 51.

Tab. 51. Finansowanie usług transportu publicznego w Częstochowie w latach 2018-2021

Rok	Koszty [tys. zł]	Przychody [tys. zł]		Rekompensata [tys. zł]			Wskaźnik odpłatności z biletów [%]
		z biletów	inne	ogółem	w tym		
					miasto	gminy	
2018	126 984,2	31 084,0	1 386,0	57 007,0	53 049,0	3 958,0	24,5
2019	127 539,4	28 468,0	1 608,0	67 373,0	63 271,0	4 102,0	22,3
2020	125 159,9	21 048,0	1 409,0	64 308,0	59 767,0	4 541,0	16,8
2021	119 662,5	21 754,0	1 407,0	60 973,0	57 549,0	3 424,0	18,2

Źródło: dane Biura Inżyniera Ruchu.

Przychody ze sprzedaży biletów w transporcie miejskim zdeterminowane są wysokością i strukturą cen oraz relacją cen biletów jednorazowych do okresowych. Wskaźnik odpłatności obrazuje stopień pokrycia kosztów realizacji usług publicznego transportu zbiorowego przychodami ze sprzedaży biletów. W 2018 r. koszty przewozów pokryto przychodami z biletów w 24,5%. W 2021 r. wskaźnik odpłatności, w stosunku do osiągniętego w 2018 r., zmniejszył się o 6,3 p.p. i wyniósł jedynie 18,2%. Spadek wartości wskaźnika odpłatności w latach 2020-2021 był skutkiem znacznego zmniejszenia mobilności mieszkańców w rezultacie wprowadzonych ograniczeń w przemieszczaniu się, zdalnej pracy i nauczania, a także zmniejszenia dopuszczalnej liczby pasażerów w pojazdach z powodu stanu epidemii COVID-19.

Zmiany w wysokości wskaźnika odpłatności usług zdeterminowane są w największym stopniu zmianą struktury demograficznej społeczeństwa oraz ciągłym wzrostem motoryzacji indywidualnej – skali użytkowania samochodów osobowych w codziennych podróżach. Czynniki te wpływają na systematyczny spadek udziału segmentu pasażerów wnoszących pełną opłatę za przejazd, ponieważ pasażerowie nieuprawnieni do ulg lub zwolnień z opłat w coraz większym stopniu decydują się na korzystanie z samochodów osobowych w podróżach miejskich. Z przyczyn demograficznych następuje jednocześnie wzrost udziału pasażerów nie wnoszących pełnej opłaty – szczególnie istotny jest wzrost liczby pasażerów posiadających prawo do przejazdów bezpłatnych, wpływający na systematyczne obniżanie się wskaźnika odpłatności usług komunikacji miejskiej. Trend ten charakteryzuje wszystkie miasta w Polsce i wystąpił także w Częstochowie.

5.2. Źródła i formy finansowania inwestycji, w tym związanych z wymianą taboru

W częstochowskiej komunikacji miejskiej inwestycje w tabor i infrastrukturę prowadzi MPK.

MPK w perspektywie finansowej 2014-2020 zrealizowało projekt inwestycyjny pn. „Przebudowa liniowej infrastruktury tramwajowej w Częstochowie (odcinek 1, 2, 3, 4, 5a, 6) oraz zakup taboru tramwajowego na potrzeby transportu publicznego w Częstochowie”. Projekt ten był dofinansowany ze środków pomocowych Unii Europejskiej, w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020 – wdrażanie Strategii Regionalnych Inwestycji Terytorialnych Subregionu Północnego Województwa Śląskiego. Całkowita wartość projektu wyniosła 208 089,1 tys. zł, w tym dofinansowanie – 143 772,5 tys. zł.

Zakres rzeczowy projektu obejmował:

- zakup 10 fabrycznie nowych niskopodłogowych, klimatyzowanych wagonów tramwajowych o długości 32,2 m o pojemności 221 pasażerów każdy z nich (zadanie zrealizowała firma Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz SA, dostarczając tramwaje Pesa Twist 2.0);
- przebudowę liniowej infrastruktury tramwajowej na odcinku od ul. Fieldorfa Nila do ronda Mickiewicza – wraz z przebudową pętli przy ul. Fieldorfa Nila i budową podstacji zasilającej oraz pętli przy ul. Kiedrzyńskiej;
- przebudowę liniowej infrastruktury tramwajowej na odcinku od al. Wojska Polskiego do pętli PKP Raków – wraz z przebudową tej pętli;
- przebudowę węzła wjazdowo-wyjazdowego na terenie MPK sp. z o.o.;

- budowę podstacji zasilającej.

Inwestycja stanowiła kontynuację działań zmierzających do zmiany jakości komunikacji publicznej. Realizacja projektu zwiększyła dostępność komunikacyjną, w szczególności dla osób niepełnosprawnych, skróci czas przejazdu tramwajami, poprawi komfort i bezpieczeństwo korzystania z komunikacji miejskiej MPK oraz obniży negatywny wpływ transportu na środowisko naturalne.

Dostawa jednostek taborowych w ramach powyższego projektu następowała sukcesywnie w ciągu 2020 r.

W ramach projektu „Moja Przyjazna Komunikacja – zakup nowego taboru autobusowego na potrzeby realizacji zadań z zakresu transportu publicznego w Gminie Miasto Częstochowa” realizowanego w latach 2016-2017 w 2019 r. zakupiono 40 sztuk autobusów Solaris Urbino o długości 12 metrów (silnik spalinowy na olej napędowy). W ramach kolejnej edycji projektu „Moja Przyjazna Komunikacja – zakup nowego taboru autobusowego na potrzeby realizacji zadań z zakresu transportu publicznego w Gminie Miasto Częstochowa Etap II” w 2018 r. zakupiono 12 sztuk autobusów MAN Lion`s City o długości 12 metrów (silnik spalinowy na olej napędowy).

W latach 2017-2019 przeprowadzono termomodernizację budynku biurowca Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Częstochowie Sp. z o.o. jako budynku przeznaczonego do obsługi pasażerów w zbiorowym transporcie publicznym w Częstochowie.

Ponadto w ostatnich latach MPK zrealizowało projekt inwestycyjny pn. „Zakup i dostawa niskoemisyjnych autobusów na potrzeby komunikacji miejskiej świadczonej przez MPK w Częstochowie Sp. z o.o.” dofinansowany ze środków NFOŚiGW, program priorytetowy System Zielonych Inwestycji (GIS – Green Investment Scheme) GAZELA – Niskoemisyjny transport miejski, w ramach umowy międzyrządowej Polski i Hiszpanii. MPK sp. z o.o. zakupiła 40 szt. hybrydowych autobusów marki Solbus z napędem zasilanym CNG, w tym 25 szt. klasy pojemnościowej maxi – typu SM12 HL oraz 15 szt. klasy mega – typu SM18 HL. Wartość opisywanego projektu wynosiła 65,85 mln zł, przy 100% dofinansowaniu. Autobusy zostały wprowadzone do ruchu w 2016 r., lecz po pożarze jednego z nich w kwietniu 2017 r., ich eksploatacja została wstrzymana. W rezultacie wycofania autobusów z ruchu efekt ekologiczny nie został osiągnięty, co doprowadziło do sporu Spółki z NFOŚiGW.

W dniu 31 lipca 2020 r. MPK zawarła z NFOŚiGW ugodę, w ramach której Spółka w podstawowym wariantcie zobowiązała się do:

- wzięcia w najem na okres 7 lat 15 szt. fabrycznie nowych autobusów elektrycznych o długości nie mniejszej niż 11,5 m i liczbie miejsc siedzących nie mniejszej niż 24, z wprowadzeniem ich do eksploatacji w sieci komunikacji miejskiej do dnia 31 grudnia 2022 r.,

- zapewnienia infrastruktury do ładowania wyżej wymienionych autobusów elektrycznych;
- zmodernizowania i wprowadzenia do eksploatacji 25 szt. autobusów hybrydowych Solbus SM12 HL – w terminie do 31 grudnia 2023 r.

W przypadku braku ekonomicznie uzasadnionej możliwości usunięcia wad autobusów Solbus, MPK zobowiązała się do wdrożenia wariantu drugiego, który przewiduje w ich miejsce zakup fabrycznie nowych autobusów ekologicznych (elektrycznych, napędzanych gazem ziemnym, wodorem lub hybrydowych – wykorzystujących do napędu nie tylko silnik zasilany olejem napędowym, o niższej emisji zanieczyszczeń niż norma EURO VI) – w liczbie 10 szt. do końca 2030 r. i 15 szt. do końca 2034 r.

MPK ogłosiło w listopadzie 2019 r. przetarg na najem autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą do ładowania. W wyniku rozstrzygniętego przetargu, w sierpniu 2020 r. wybrano ofertę Autosan SA. Dostawy autobusów elektrycznych, planowane początkowo na połowę września 2020 r., będą realizowane sukcesywnie w przewidywanym okresie do końca 2020 r.

Miasto w miarę posiadanych możliwości finansowych dokonywać będzie sukcesywnej odnowy eksploatowanego taboru zasilanego olejem napędowym oraz wprowadzając pojazdy zeroemisyjne lub niskoemisyjne. W tym celu Miasto będzie wymagało odpowiedniej liczby autobusów nisko- lub zeroemisyjnych w specyfikacjach istotnych warunków zamówienia w przyszłych postępowaniach przetargowych.

Zakup pojazdów zeroemisyjnych lub zasilanych paliwami alternatywnymi, w celu ich eksploatacji w częstochowskiej komunikacji miejskiej, będzie realizowany albo poprzez Miasto – w ramach dostępnych programów pomocowych albo też we własnym zakresie przez MPK.

Niezależnie od powyższego, w przypadku wskazania przez kolejną analizę kosztów i korzyści, o której mowa w art. 37 ustawy o elektromobilności, konieczności spełnienia wymogów ustawy w zakresie udziału autobusów zeroemisyjnych we flocie pojazdów w komunikacji miejskiej, Miasto podejmie odpowiednie działania, aby spełnić wymogi określone przedmiotową ustawą.

Miasto będzie w okresie obowiązywania planu w miarę możliwości finansowało inwestycje związane z modernizacją przystanków i ich infrastruktury, dostosowaniem dróg i skrzyżowań do potrzeb osób o ograniczonej zdolności do poruszania się, rozbudową sieci dróg i tras dla rowerów oraz integracją różnych form przemieszczania się po mieście – korzystając z dostępnego wsparcia środkami pomocowymi krajowymi i europejskimi.

6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

6.1. Podział zadań przewozowych

W okresie planowania zakłada się aktywne oddziaływanie na postawy mieszkańców w celu kształtowania pożądanych zachowań transportowych w obszarze odbywanych podróży miejskich w sposób zrównoważony, czyli uwzględniający zarówno kwestie ochrony środowiska naturalnego jak i zaspokojenie potrzeb społecznych oraz gospodarczych.

Rolą samorządu i jego organów (prezydenta, rady miasta) jest aktywne wpływanie na procesy kreowania pożądanych postaw m.in. poprzez:

- adaptację prawa miejscowego do założeń zrównoważonego rozwoju (czyli polityka parkingowa, zarządzanie ruchem drogowym itp.);
- wsparcie finansowo-organizacyjne podmiotów realizujących zadania w zakresie zrównoważonej mobilności;
- opracowanie i wdrożenie programów edukacyjnych oraz kampanii informacyjnych dotyczących korzyści płynących z wdrażania zasad zrównoważonej mobilności miejskiej – kierowanych zarówno do dzieci i młodzieży, jak i do dorosłych częstochowian;
- systematyczne monitorowanie i modelowanie zachowań komunikacyjnych, obejmujące obserwację rzeczywistych warunków ruchu, badanie preferencji i zachowań komunikacyjnych oraz ewaluację, a także prognozowanie skutków planowanych rozwiązań.

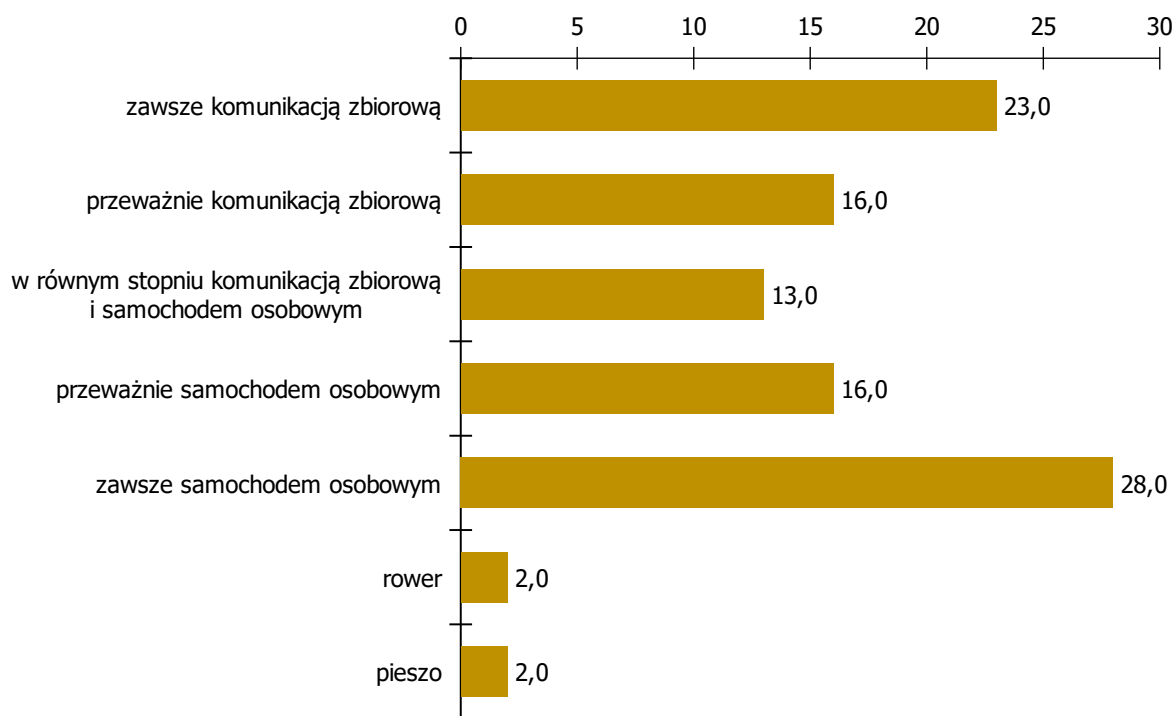
Realizacja Planu związana jest z przyjęciem zasad oddziaływania na podział zadań przewozowych pomiędzy publiczny transport zbiorowy i transport indywidualny, celem uzyskania pożądanego – odpowiednio wysokiego – udziału publicznego transportu zbiorowego w podróżach miejskich i pozamiejskich.

Dla miast wielkości Częstochowy oraz przyległych do nich obszarów objętych obsługą komunikacyjną, udział transportu publicznego w realizacji potrzeb przewozowych nie powinien być mniejszy niż 50%³⁷. W gminach wiejskich udział transportu zbiorowego w realizacji potrzeb transportowych nie powinien być natomiast mniejszy niż 25%.

Podział podróży dla Częstochowy, tzw. modal split – opracowany w 2016 r. na potrzeby „Analizy zachowań transportowych w gminie Miasto Częstochowa” – wykazał, że 44% podróży realizowano zawsze lub przeważnie samochodem osobowym, a 39% – zawsze lub przeważnie transportem zbiorowym. W równym stopniu komunikacja zbiorową i samochodem osobowym realizowano 13% podróży. Ruch rowerowy oraz podróże piesze miały po 2%

37 Podręcznik „Plan zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego. Przewodnik”, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej, Warszawa 2011, s. 30.

udziału w podróżach. Podział podróży miejskich wg sposobu podróżowania w Częstochowie w 2016 r. zaprezentowano na rysunku 16.



Rys. 16. Podział zadań przewozowych w Częstochowie w 2016 r. [%]

Źródło: „Analiza zachowań transportowych w gminie Miasto Częstochowa – Raport z przeprowadzonych ankiet”, Gdańsk, 2016, s.60.

Podział zadań przewozowych na obszarze podmiejskim powinien następować na zasadzie maksymalnego spełniania oczekiwań pasażerów, przy możliwie najniższych nakładach finansowych. Komunikacja kolejowa, dofinansowywana przez samorząd województwa, spełnia oczekiwania pasażerów w zakresie przebiegu jej tras, ale nie w zakresie częstotliwości kursowania pociągów, poza tym jest ograniczona stanem torowisk oraz gęstością stacji i przystanków. Komunikacja miejska obsługuje zwyczajowo rejony przyległe do granic miasta. Lokalna komunikacja komercyjna, eksploatująca innego rodzaju tabor, obejmuje swoim zasięgiem zazwyczaj obszar sięgający do 50 km od granic miasta. Rolą komunikacji miejskiej jest obsługa tych obszarów pozamiejskich, w których pasażer ma problem ze skorzystaniem z usług innych przewoźników – z powodu przepełnienia pojazdów przyjeżdżających z dalszych odległości oraz w których przewoźnicy komercyjni nie zorganizują przewozów – z powodu zbyt niskiej ich efektywności ekonomicznej. Nie bez znaczenia jest również zapewniana przez sieć komunikacji miejskiej zintegrowana taryfowo i rozkładowo oraz zunifikowana taborowo i innymi standardami, oferta przewozowa dla całego obsługiwane obszaru.

Bardzo ważne przy planowaniu oferty przewozowej jest wykorzystywanie wyników badań marketingowych preferencji i zachowań komunikacyjnych, gdyż pozwala to na uzyskanie oczekiwanych rezultatów możliwie najniższymi nakładami. Utrzymywanie się wysokiej pozycji w rankingu określonego postulatów dowodzi nie tylko dużego znaczenia danej cechy dla pasażerów, ale pośrednio może oznaczać (o ile nie zostało to potwierdzone lub wyeliminowane wynikami stosownych badań), że dany postulat nie jest realizowany w oczekiwanym stopniu.

Brak aktualnych wyników badań oraz zmiany zachowań transportowych mieszkańców spowodowane pandemią wirusa COVID-19, determinują konieczność przeprowadzenia badań preferencji i zachowań komunikacyjnych na reprezentatywnej próbie mieszkańców.

6.2. Preferencje pasażerów

Realizacja polityki zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wymaga podjęcia określonych działań w zakresie poprawy oferty przewozowej – w dostosowaniu jej do preferencji i zachowań transportowych mieszkańców. Oferta przewozowa powinna być kształtowana w taki sposób, aby nie pogarszać stopnia spełniania podstawowych postulatów przewozowych, tj. bezpośredniości, punktualności, częstotliwości i niskiego kosztu.

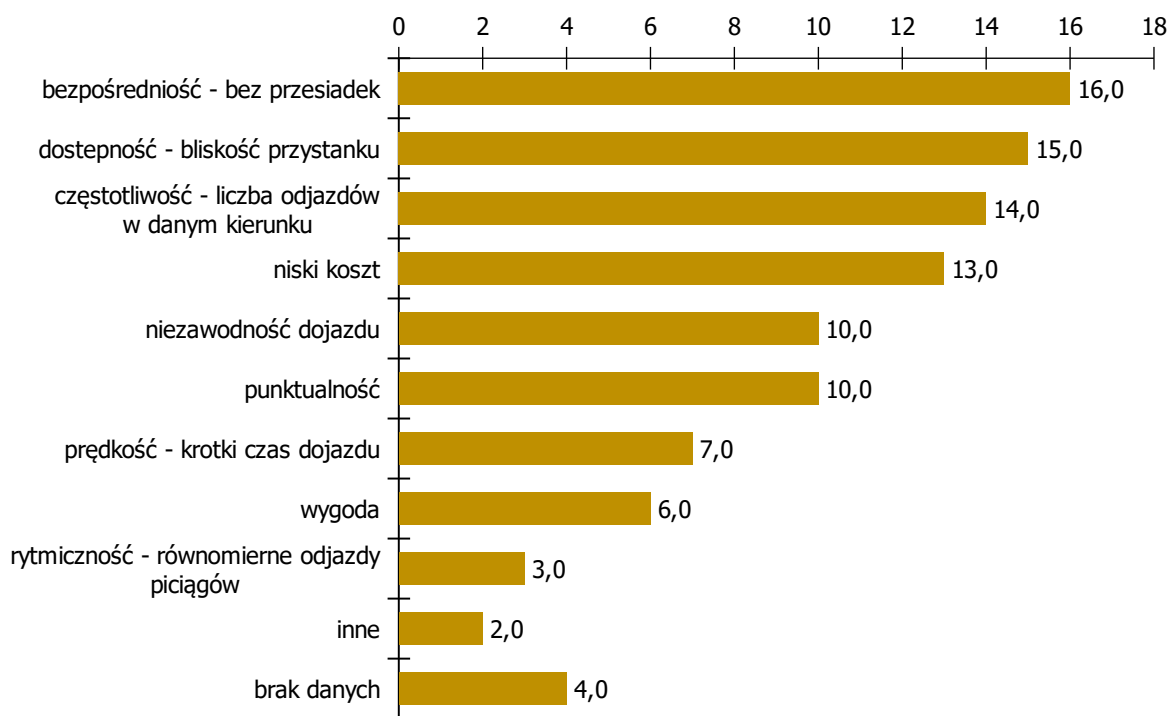
Pozostałe postulaty przewozowe mają mniejsze znaczenie dla pasażerów, jednak ich zmianę, zwłaszcza na niekorzyść pasażerów, należy analizować z punktu negatywnego oddziaływania także na cztery najważniejsze postulaty. Przykładowo, pogorszenie rytmiczności kursowania pojazdów komunikacji miejskiej, będzie również negatywnie wpływać na ocenę częstotliwości, a w niektórych przypadkach – także i punktualności. Należy unikać powstawania sytuacji, w których wprowadzane korzystne lub konieczne zmiany w jednym segmencie podaży usług, będą jednocześnie źle odbieranymi przez pasażerów innego ich segmentu i wpłyną na pogorszenie oceny ogólnej funkcjonowania komunikacji miejskiej, prowadząc w rezultacie do zmniejszenia się popytu.

Przy zmianach oferty przewozowej ogromne znaczenie ma polityka informacyjna kreowana przez organizatora przewozów. Brak docenienia tej sfery działalności skutkuje pogorszeniem się opinii mieszkańców nie tylko o komunikacji zbiorowej, czy wybranych aspektach jej zarządzania, ale i wpływa negatywnie na opinie o jakości życia na danym obszarze.

Komunikacja miejska, w tym szczególnie tabor, infrastruktura przystankowa i informacja dla pasażerów, stanowi dobrze widoczną wizytówkę miasta dla osób odwiedzających i powinna być traktowana także jako element marketingu miasta.

Wyniki badań przeprowadzonych w 2016 r., wskazują, że trzy najważniejsze postulaty przewozowe mieszkańców Częstochowy to: bezpośredniość (brak przesiadek), dostępność

(bliskość przystanku) i częstotliwość kursowania. Ranking postulatów przewozowych w Częstochowie w 2016 r. przedstawiono na rysunku 17.

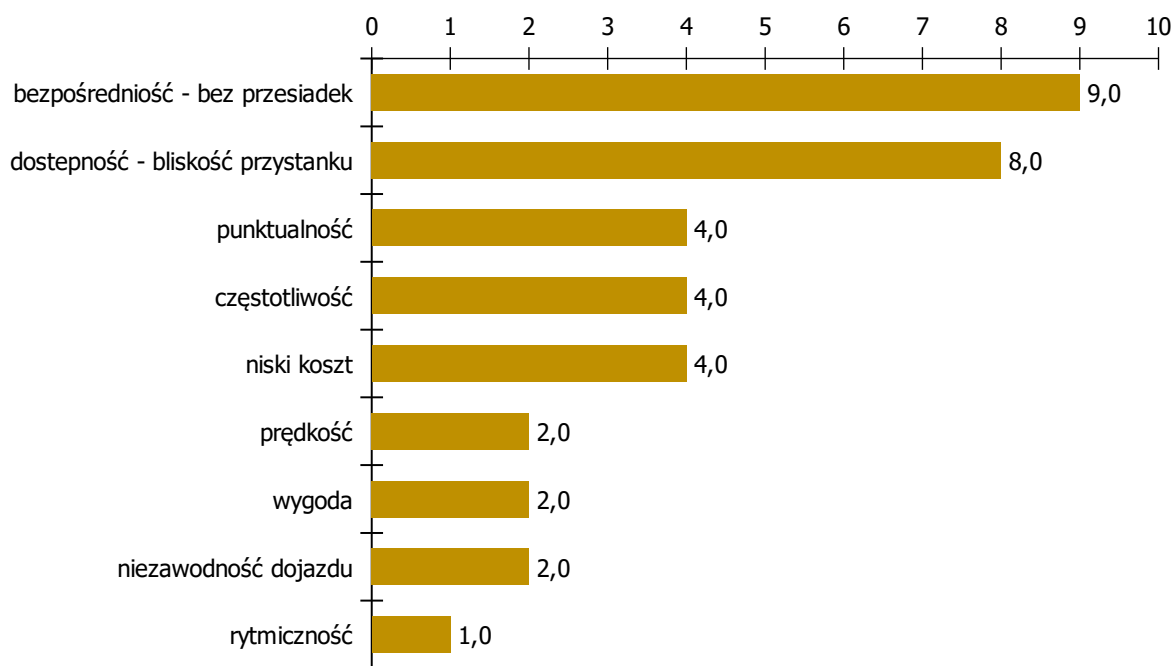


Rys. 17. Ranking postulatów przewozowych w Częstochowie w 2016 r. [%]

Źródło: „Analiza zachowań transportowych w gminie Miasto Częstochowa – Raport z przeprowadzonych ankiet”, Gdańsk, 2016, s.16.

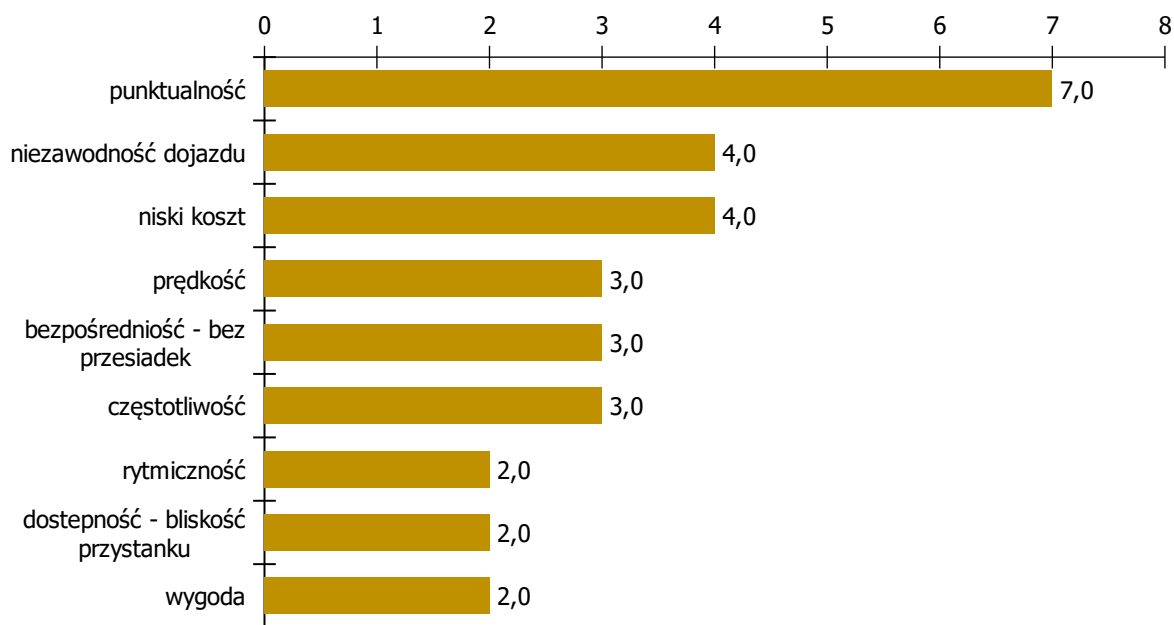
Realizacja polityki zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wymaga podjęcia określonych działań związanych z poprawą oferty przewozowej – w dostosowaniu jej do preferencji i zachowań transportowych mieszkańców. W tym zakresie, analizie poddano obecny stopień realizacji postulatów przewozowych i wskazano działania, których podjęcie przyczyniłoby się do poprawy stopnia dostosowania oferty przewozowej do oczekiwań mieszkańców. Uzyskana w ten sposób poprawa jakości publicznego transportu zbiorowego podniesie jego atrakcyjność w stosunku do motoryzacji indywidualnej.

Na rysunku 18 przedstawiono cechy transportu zbiorowego, które wg mieszkańców Częstochowy były najlepiej realizowane przez częstochowską komunikację miejską. Natomiast na rysunku 19 przedstawiono cechy najgorzej realizowane przez częstochowską komunikację miejską. Najlepiej oceniano bezpośredniość (9%) oraz dostępność (8%). Najgorzej oceniono punktualność (7%) oraz niezawodność dojazdu i niski koszt (po 4%).



Rys. 18. Cechy transportu zbiorowego, które wg mieszkańców Częstochowy były najlepiej realizowane przez częstochowską komunikację miejską [%]

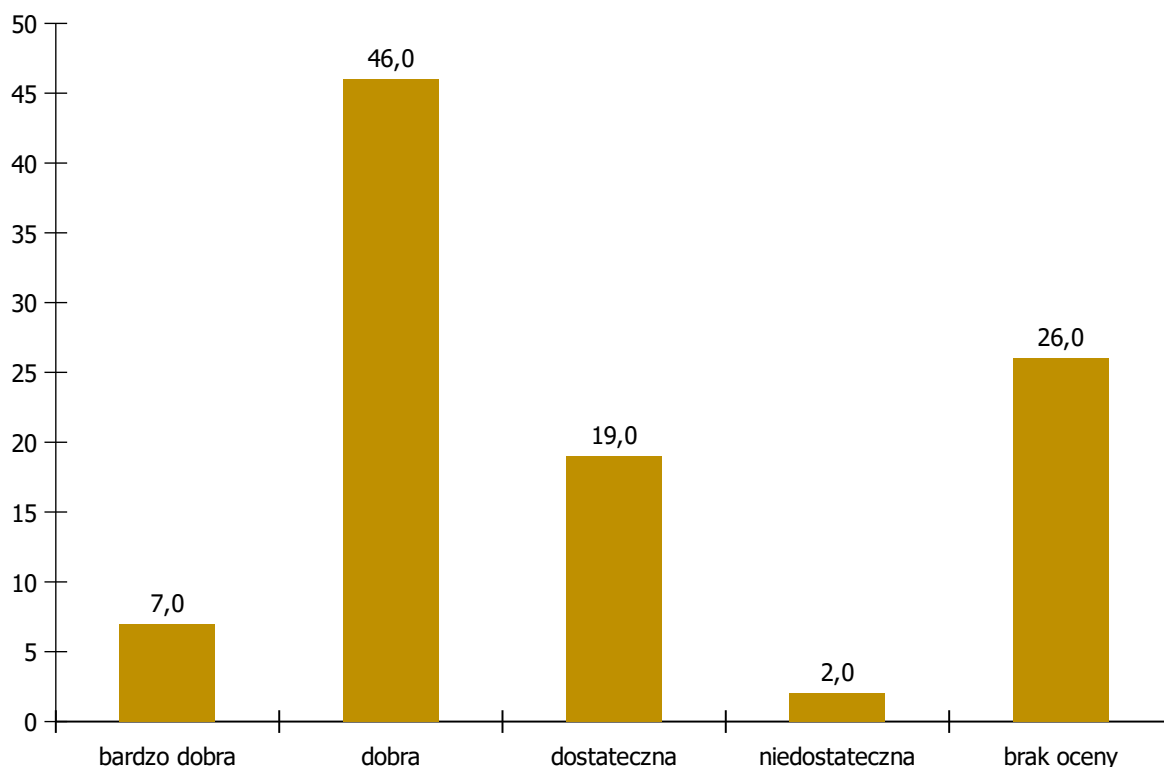
Źródło: „Analiza zachowań transportowych w gminie Miasto Częstochowa – Raport z przeprowadzonych ankiet”, Gdańsk, 2016, s. 17.



Rys. 19. Cechy transportu zbiorowego, które wg mieszkańców Częstochowy były najgorzej realizowane przez częstochowską komunikację miejską [%]

Źródło: „Analiza zachowań transportowych w gminie Miasto Częstochowa – Raport z przeprowadzonych ankiet”, Gdańsk, 2016, s. 18.

Na rysunku 20 przedstawiono ogólną ocenę częstochowskiej komunikacji miejskiej. Mieszkańcy mają pozytywną opinię na temat komunikacji miejskiej. 53% respondentów oceniło ją jako bardzo dobrą lub dobrą. Negatywną ocenę – niedostateczną – wystawiło zaledwie 2% respondentów. Natomiast 26% ankietowanych nie było w stanie jej ocenić.



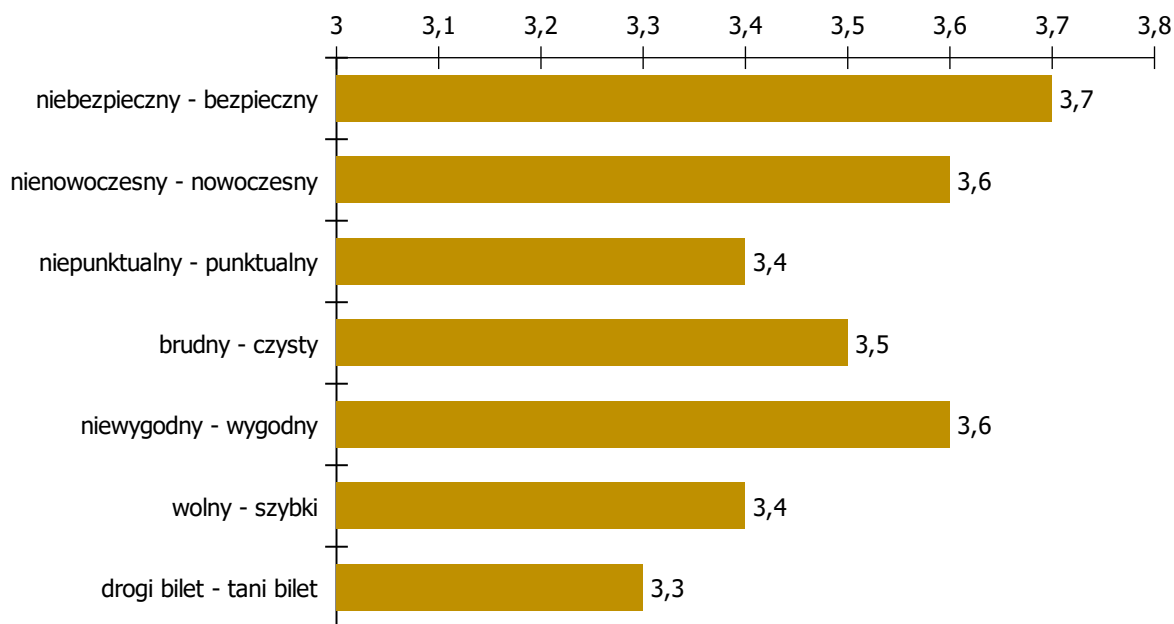
Rys. 20. Ocena ogólna komunikacji miejskiej w Częstochowie [%]

Źródło: „Analiza zachowań transportowych w gminie Miasto Częstochowa – Raport z przeprowadzonych ankiet”, Gdańsk, 2016, s. 14.

Na rysunkach 21 i 22 zaprezentowano średnią ocenę najważniejszych cech transportu autobusowego oraz tramwajowego wystawioną przez mieszkańców Częstochowy. Ocenie poddano: wygodę, czystość, punktualność, nowoczesność, bezpieczeństwo, szybkość poruszania się oraz koszt biletu.

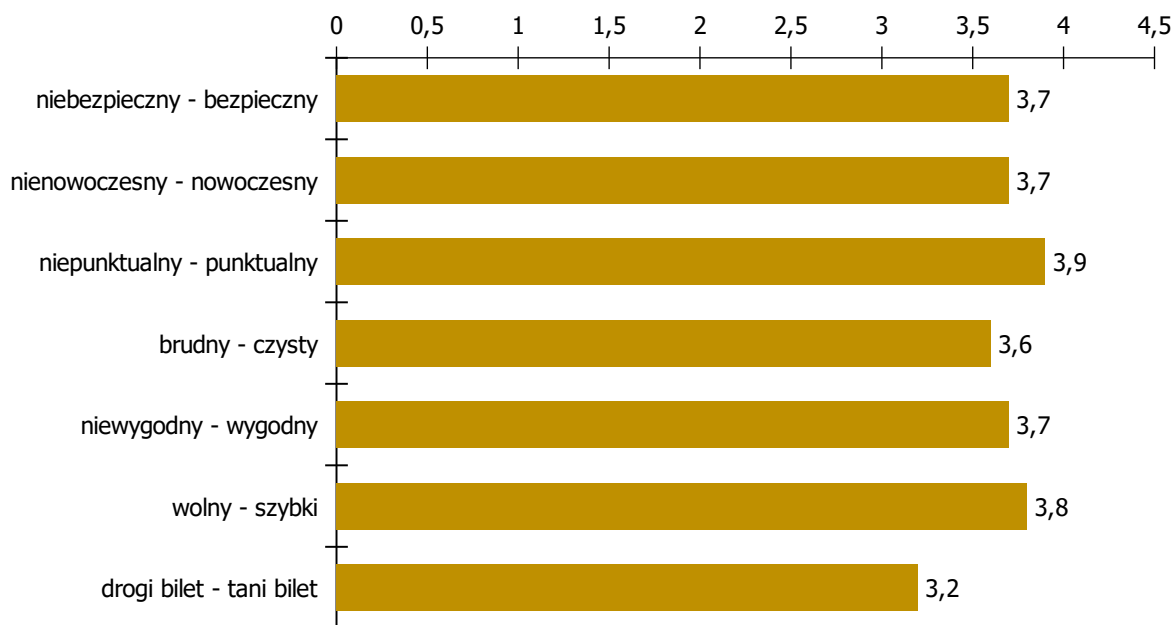
W przypadku komunikacji autobusowej ocena każdej z cech osiągnęła średnią wartość powyżej wartości 3. Najlepiej oceniono bezpieczeństwo – ocena 3,7, a najniżej oceniono koszt biletu – ocena 3,3.

Ogólna ocena cech tramwaju miejskiego okazała się pozytywna. Każdy z elementów osiągnął średnią wartość powyżej neutralnej wartości 3. Najwyżej oceniono punktualność tramwaju: 3,9, najniżej koszt biletu komunikacyjnego na ten środek transportu: 3,2.



Rys. 21. Zestawienie średnich ocen cech autobusowej komunikacji miejskiej

Źródło: „Analiza zachowań transportowych w gminie Miasto Częstochowa – Raport z przeprowadzonych ankiet”, Gdańsk, 2016, s. 100.



Rys. 22. Zestawienie średnich ocen cech tramwajowej komunikacji miejskiej

Źródło: „Analiza zachowań transportowych w gminie Miasto Częstochowa – Raport z przeprowadzonych ankiet”, Gdańsk, 2016, s. 100.

Cechą charakterystyczną usług komunikacji miejskiej, potwierdzoną w badaniach marketingowych prowadzonych w różnych miastach, jest ich względnie niska elastyczność ceno-

wa. Oznacza to, że działania polegające tylko na obniżaniu ceny za usługi transportu miejskiego – bez jednoczesnego spełnienia w oczekiwanym stopniu najważniejszych postulatów przewozowych, tj. bezpośredniości, punktualności, częstotliwości i dostępności – stają się nieefektywne, ponieważ nie prowadzą do wzrostu popytu, tylko przyczyniają się do zmniejszenia przychodów z biletów i w konsekwencji – do obniżenia wskaźników odpłatności. Wymienione prawidłowości zachodzące na rynku usług transportu miejskiego muszą być brane pod uwagę przy kształtowaniu oferty przewozowej.

Wszystkie planowane zmiany w ofercie przewozowej powinny być konfrontowane z wynikami badań marketingowych preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców obsługiwanej obszar, ponieważ ich akceptacja przez pasażerów jest determinantą osiągnięcia oczekiwanych rezultatów. Zmiany w preferencjach i zachowaniach transportowych mieszkańców należy identyfikować poprzez systematyczność prowadzenia badań marketingowych. Należy także pamiętać, że utrzymywanie się wysokiej pozycji w rankingu określonego postulatu, dowodzi nie tylko dużego znaczenia danej cechy dla pasażerów, ale pośrednio może także oznaczać, że dany postulat nie jest realizowany w oczekiwanym stopniu.³⁸

6.3. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych

W ostatnich latach w całej Europie postępuje proces starzenia się populacji. Problem ten dotyczy także Częstochowy. Udział osób starszych w ogóle społeczeństwa, jak przedstawiono w p. 2.5 planu, będzie systematycznie rósł.

Jednym z celów aktywizacji i pełnego uczestnictwa osób z niepełnosprawnością w życiu społecznym oraz zawodowym, jest zapewnienie im dostępu do transportu publicznego. Zadanie to można zrealizować alternatywnie poprzez:

- przewozy ogólnodostępne – obsługiwane pojazdami niskowejściowymi i niskopodłogowymi (autobusy ze sprawną funkcją przykłąku oraz platformą ułatwiającą wprowadzenie wózka i miejscem przeznaczonym dla niego), posiadającymi sprawny system informacji wizualnej (ułatwiający podróże osobom niedosłyszącym) i system informacji głosowej (pozwalający na korzystanie z transportu publicznego osobom niewidzącym i niedowidzącym); im większa liczba autobusów tego typu obsługujących transport publiczny – tym większa jej dostępność dla osób niepełnosprawnych;
- dedykowane przewozy okazjonalne – zorganizowane i dostępne tylko dla osób z niepełnosprawnościami, mające na celu zapewnienie im dowozu do miejsc nauki, rehabilitacji

38 M. Wolański: *Alternatywne metody hierarchizacji postulatów przewozowych oraz wyniki ich zastosowania w polskich miastach*. „Transport Miejski i Regionalny” 2012, nr 12, s. 4.

itp., często realizowane mikrobusami, mającymi formalnie status samochodów osobowych.

Uwzględniając potrzeby osób niepełnosprawnych w procesie kształtowania standardu wyposażenia pojazdów transportu zbiorowego, wprowadzanych do obsługi komunikacji zbiorowej w częstochowskiej komunikacji miejskiej, za docelowe rozwiązanie uznać należy:

- niską podłogę przynajmniej w części pojazdu, a w autobusach klasy pojemnościowej maxi – dodatkowo bez żadnych stopni poprzecznych wewnątrz;
- zapewnienie miejsca na wózek inwalidzki lub dziecięcy w każdym pojeździe z właściwym wyposażeniem – wraz z platformą (uchylną lub wysuwaną elektrycznie) ułatwiającą wjazd, obsługiwaną przez kierowcę, a także możliwość przypięcia wózka pasem bezpieczeństwa, zmniejszającym ryzyko niekontrolowanego przemieszczenia się wózka podczas jazdy autobusu;
- elektroniczną wewnętrzną i zewnętrzną informację pasażerską wraz z zapowiedziami głosowymi o zbliżających się przystankach, emitowaną z odpowiednim wyprzedzeniem, w sposób wyraźny i z niezbędną głośnością;
- zewnętrzny system zapowiedzi głosowej o numerze linii i kierunku docelowym podjeżdżającego na przystanek pojazdu komunikacji miejskiej;
- wyraźne oznakowanie miejsc siedzących przeznaczonych dla osób o ograniczonej mobilności ruchowej;
- umieszczanie przycisków sygnalizujących zamiar opuszczenia pojazdu na najbliższym przystanku na takiej wysokości względem podłogi autobusu, aby bez problemu mogły go osiągnąć osoby poruszające się na wózku inwalidzkim – zalecana wysokość montowania takich przycisków to 110-120 cm powyżej poziomu podłogi;
- oświetlenie wnętrza pojazdu, w tym w szczególności wszystkich miejsc, w których znajdują się przeszkody dla pasażerów, umożliwiające odczytanie wszelkich informacji umieszczonych wewnątrz pojazdów przez pasażerów;
- oznakowanie kontrastowymi kolorami wszystkich krawędzi wypukłych w pojeździe – np. przy nadkolach, przy stopniach podłużnych prowadzących do miejsc siedzących umieszczonych wyżej ze względów technicznych itp.

Ważnym elementem jest także dostosowanie przystanków do obsługi pasażerów o ograniczonej zdolności ruchowej, realizowane poprzez:

- budowę peronów przystanków o wysokości dostosowanej do poziomu podłogi pojazdu – zapewniającej możliwość wejścia do pojazdu niskopodłogowego lub niskowejściowego bez różnicy poziomów, która nie byłaby możliwa do pokonania przez osobę na wózku inwalidzkim poruszającą się bez opiekuna;

- budowę nowych lub remont peronów i zatok w sposób umożliwiający podjazd autobusu komunikacji miejskiej bezpośrednio pod krawężnik;
- likwidację barier terenowych na trasach dróg dojścia pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży, zwłaszcza dla osób o ograniczonej zdolności do poruszania się (obniżone krawężniki, azyle dla pieszych, dogodne lokalizacje przystanków);
- stosowanie na peronach przystankowych linii bezpieczeństwa w kontrastowym kolorze, a nawet o zmienionej fakturze powierzchni (np. z wypustkami) – zmniejszających ryzyko przebywania osób słabowidzących lub niewidomych zbyt blisko krawężnika podczas wjazdu autobusu na przystanek;
- wyposażanie przystanków w siedzące miejsca oczekiwania dla pasażerów – w miarę możliwości zadaszone i osłonięte przed wiatrem – szczególnie tam, gdzie liczba pasażerów jest znacząca oraz w miejscach wzmożonego korzystania z komunikacji miejskiej przez osoby o obniżonej sprawności ruchowej.

W celu zapewnienia możliwości obserwowania przez pasażerów (w tym niedowidzących) otoczenia pojazdów, należy dążyć do ograniczenia możliwości umieszczania reklam na szybach pojazdów, a w szczególności naklejania ich w taki sposób, aby całkowicie przysłaniały lub zakrywały widoczność otoczenia dla pasażerów.

Pełną funkcjonalność autobusu niskopodłogowego determinuje odpowiednie ukształtowanie przystanków. Szczególnie ważne jest zapewnianie możliwości zatrzymywania się autobusów bezpośrednio przy krawężniku, które można uzyskać instalując w obrębie przystanków krawężniki prowadzące o zaokrąglonym profilu, w kontrolowany sposób kierujące autobusy niskopodłogowe na krawędź zatrzymania. Krawężniki dokładnie pozycjonujące autobusy zwiększają również ochronę opon i zapobiegają uszkodzeniom karoserii – dopasowana do przekroju opon powierzchnia najazdu tworzy prowadnicę z efektem samosterowania.

Opisane rozwiązania będą stosowane przy realizacji inwestycji infrastrukturalnych związanych z rozbudową lub modernizacją układu drogowego na obszarze Częstochowy.

W celu zapewnienia bezpiecznego wejścia do pojazdów osób niepełnosprawnych – niedowidzących lub niewidomych – przy modernizacji peronów przystankowych i chodników w obrębie przystanków, zaleca się montaż płyt z wypustkami, służącymi za sygnał ostrzegawczy dla osób używających laski.

7. Organizacja rynku przewozów

Komunikacja miejska w Częstochowie zarządzana jest przez jednego organizatora publicznego transportu zbiorowego, którego kompetencje według stanu na 31.08.2022 r. przypisane są Urzędowi Miasta Częstochowy i jego komórce organizacyjnej w postaci Biura Inżyniera Ruchu (które jednocześnie jest organem zarządzającym ruchem drogowym na obszarze właściwości miasta i jego kompetencję stanowi m.in. zatwierdzanie projektów organizacji ruchu drogowego). Jedynym operatorem pozostaje natomiast Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Częstochowie Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością (w skrócie: MPK), będące podmiotem wewnętrznym jednostki samorządu terytorialnego i działającą na podstawie kodeksu spółek handlowych, ze 100% udziałem miasta. MPK realizuje przewozy pasażerskie na liniach tramwajowych i autobusowych na obszarze administracyjnym Częstochowy oraz na obszarach gmin ościennych, z którymi miasto zawarło stosowne porozumienia międzygminne.

W niniejszym rozdziale zostały opisane zadania organizatora i operatora publicznego transportu zbiorowego w Częstochowie, wraz z uszczegółowieniem części zadań od strony technicznej i praktycznej. Z punktu widzenia pasażerów należy uznać, iż współpraca pomiędzy obiema jednostkami w przypadku Częstochowy realizowana jest na wysokim poziomie merytorycznym, a pojawiające się problemy są szybko i skutecznie rozwiązywane. W drugiej części rozdziału opisano natomiast zasady i możliwości integracji usług publicznego transportu zbiorowego zarówno na poziomie aglomeracji częstochowskiej, jak i z transportem pasażerskim o dalszym zasięgu.

7.1.

Podmioty rynku i zasady

jego organizacji

Organizatorem częstochowskiej komunikacji miejskiej – zgodnie z postanowieniem art. 7 ust. 4 lit. A ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – jest Prezydent Miasta Częstochowy, którego zadania w zaspokajaniu potrzeb zbiorowych z zakresu publicznego transportu zbiorowego wykonuje Biuro Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Częstochowy, będące komórką organizacyjną w strukturze Urzędu Miasta. Z uwagi na wejście w życie Rozporządzenia (WE) 1370/2007, z formalnego punktu widzenia, w początkowym okresie funkcję organizatora sprawowało Biuro Transportu Urzędu Miasta Częstochowy, aczkolwiek zadania planistyczne oraz realizacja przewozów pozostawały po stronie częstochowskiego MPK. Sytuacja ta miała miejsce od końca 2007 r. do wiosny 2010 r., kiedy to nastąpiło fizyczne rozdzielenie organizatora od operatora. Tym drugim pozostało MPK, natomiast funkcję organizatora przypisano

do Miejskiego Zarządu Dróg i Transportu w Częstochowie. Od 1 kwietnia 2021 r., w ramach następnej reorganizacji, organizatorem publicznego transportu zbiorowego stało się wspomniane Biuro Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Częstochowy, przy czym należy traktować takie rozwiązanie jako przejściowe, do czasu utworzenia samodzielnej jednostki w formie Zarządu Transportu Miejskiego.

Jedynym operatorem pozostaje MPK w Częstochowie Spółka z o.o., która realizuje zadania zlecane przez organizatora, zarówno w przewozach tramwajowych, jak i autobusowych, przy czym ich podstawą są dwie niezależne umowy z miastem. W dotychczasowej formie prawnej operator funkcjonuje od 1 lipca 2000 r., przez poprzedzającą dekadę będąc zakładem budżetowym (jako MZK Częstochowa), a jeszcze wcześniej – jako państwowe Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Częstochowie (od 1950 r.).

Zgodnie z zapisami paragrafu 6 Aktu Założycielskiego spółki, jej działalność gospodarcza polega na wykonywaniu powierzonych zadań własnych Gminy Miasta Częstochowy, związanych z zaspokajaniem potrzeb wspólnoty samorządowej w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, co znajduje odzwierciedlenie w kodzie PKD 49.31.Z. Jest to główne zadanie spółki oprócz szeregu innych, o mniejszym znaczeniu. W Akcie Założycielskim zostało wyszczególnione 49 zadań związanych z działalnością gospodarczą.

Wg stanu na dzień 31 sierpnia 2022 r., Gmina Miasto Częstochowa posiada zawarte porozumienia międzygminne z gminami miejsko-wiejskimi: Blachownia i Olsztyn oraz wiejskimi: Mykanów, Mstów, Konopiska i Poczesna, w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego na terenie porozumiewających się gmin. W porozumieniach tych gminy ościenne powierzyły wykonywanie zadań publicznego transportu zbiorowego, na określonych liniach, a Gmina Miasto Częstochowa wskazała MPK w Częstochowie Spółka z o.o. jako podmiot wykonujący określone w porozumieniach zadania. Z treści porozumień wynika, że na objętych nimi liniach obowiązywać będzie taryfa wprowadzona poprzez odpowiednie zarządzenie Prezydenta Miasta Częstochowy, a sprzedaż biletów prowadzić będzie operator publicznego transportu zbiorowego – MPK w Częstochowie Spółka z o.o.

Podstawę dla realizacji zadań przewozowych w komunikacji autobusowej stanowi obecnie umowa nr 288/2020 o świadczenie usług przewozu w ramach publicznego transportu zbiorowego na liniach autobusowych z dnia 18 grudnia 2020 r. Określa ona w szczególności zakres odpowiedzialności i zadań zarówno organizatora, jak i operatora.

Paragraf 4 określa zadania i uprawnienia Miasta – będącego organizatorem publicznego transportu zbiorowego, natomiast w paragrafie 3 zostały wskazane zadania i uprawnienia operatora.

Pod względem merytorycznym, umowa dotycząca przewozów tramwajowych (sygnatura BT.5550-160/09 z dnia 2 grudnia 2009 r.), jest zbliżona do założeń umowy autobusowej, przede wszystkim z uwagi na występowanie takich samych stron obu umów.

W odniesieniu do organizatora publicznego transportu zbiorowego w jego aktualnej na dzień 31 sierpnia 2022 r. formie, kwestie kompetencji zostały uregulowane w Zarządzeniu k.12.2021 Prezydenta Miasta Częstochowy z dnia 1 kwietnia 2021 r., w Regulaminie Organizacyjnym Urzędu Miasta Częstochowy. Regulamin ten opisuje kompetencje i zakresy zadań wszystkich komórek organizacyjnych magistratu, w tym również Biura Inżyniera Ruchu (w ust. 27). Biuro to oprócz organizowania publicznego transportu zbiorowego, odpowiedzialne jest za zarządzanie ruchem drogowym w granicach administracyjnych Częstochowy, któremu poświęcono pierwsze trzy punkty ust. 27 Regulaminu. Kolejne zapisy związane z działalnością Biura Inżyniera Ruchu są następujące:

4. w zakresie planowania rozwoju systemu transportowego miasta:
 - a. opracowywanie wieloletnich planów rozwoju systemu transportowego Miasta;
 - b. przeprowadzanie analiz modelowych dotyczących:
 - i. oceny jakości funkcjonowania istniejących rozwiązań transportowych;
 - ii. identyfikacji potrzeb transportowych;
 - iii. metod działań i rozwiązań dla poprawy funkcjonowania i integracji istniejących rozwiązań transportowych;
 - c. współpraca z właściwymi jednostkami organizacyjnymi Urzędu Miasta i gminnymi jednostkami organizacyjnymi oraz z organami administracji rządowej i samorządowej, w zakresie rozbudowy infrastruktury transportowej dla powiązań wewnętrznych i zewnętrznych systemu transportowego miasta;
5. w zakresie planowania przewozów:
 - a. planowanie i organizowanie publicznego transportu zbiorowego;
 - b. kształtowanie oferty przewozowej;
 - c. informowanie o usługach przewozowych i zmianach w funkcjonowaniu komunikacji publicznej oraz przekazywanie tych informacji osobom uprawnionym do kontaktu z mediami;
 - d. przyjmowanie i rozpatrywanie skarg oraz wniosków pasażerów, dotyczących funkcjonowania transportu publicznego;
 - e. prowadzenie badań rynkowych, w celu określenia publicznych potrzeb transportowych;

- f. prowadzenie działalności marketingowej, reklamowej i promocyjnej, mającej na celu popularyzację publicznego transportu zbiorowego (strategia marketingowa, przedsięwzięcia promocyjne);
 - g. inicjowanie przedsięwzięć zmierzających do płynnego i bezkolizyjnego ruchu środków transportu publicznego (wydzielone pasy ruchu, preferencje w systemie sterowania ruchem);
 - h. wyznaczanie miejsc i ustalanie warunków postoju lub zatrzymania środków transportu publicznego na terenie miasta Częstochowy, w porozumieniu z właściwymi wydziałami Miejskiego Zarządu Dróg;
 - i. prowadzenie działań mających na celu zintegrowanie usług przewozowych w transporcie publicznym na obszarze miasta Częstochowy, z usługami przewozowymi w transporcie publicznym na terenie gmin ościennych i gmin powiązanych funkcjonalnie, w zakresie transportu zbiorowego;
 - j. przyjmowanie uwag i wniosków, dotyczących funkcjonowania transportu publicznego od przedstawicieli gmin, z którymi zawarto porozumienia o wspólnym prowadzeniu transportu zbiorowego;
 - k. wdrażanie postępu technicznego, organizacyjnego i ekonomicznego, w ramach działalności prowadzonej przez jednostkę;
6. w zakresie budowy i utrzymania infrastruktury transportu publicznego:
- a. prowadzenie całości spraw związanych z lokalizacją oraz utrzymaniem obiektów infrastruktury przystankowej w tym: gablot informacyjnych, ławek i wiat przystankowych, których właścicielem lub zarządcą jest Gmina Częstochowa;
 - b. bieżąca eksploatacja i prowadzenie ewidencji urządzeń Dynamicznej Informacji Pasażerskiej;
 - c. inicjowanie przedsięwzięć inwestycyjnych w zakresie budowy, rozbudowy i przebudowy infrastruktury transportu publicznego, w szczególności w zakresie infrastruktury przystankowej;
 - d. zlecenie przygotowania dokumentacji projektowej, a następnie nadzór nad budową, przebudową rozbudową i remontem infrastruktury przystankowej oraz nad rozliczaniem kosztów robót budowlanych, w zakresie tej infrastruktury;
 - e. przygotowanie, zlecenie i nadzór nad zadaniami inwestycyjnymi o niewielkiej wartości, polegającymi na przebudowie lub budowie infrastruktury przystankowej w postaci peronów i zatok autobusowych;
 - f. prowadzenie ewidencji przystanków komunikacji zbiorowej i obiektów infrastruktury przystankowej;

- g. prowadzenie ewidencji środków trwałych, związanych z infrastrukturą przystankową (wiaty, słupki, ławki, kosze itd.);
 - h. przygotowywanie informacji o stanie infrastruktury przystankowej oraz o wartości poniesionych strat, w wyniku aktów wandalizmu, zdarzeń losowych lub wypadków drogowych;
 - i. prowadzenie spraw związanych z udostępnianiem przystanków przewoźnikom i operatorom publicznego transportu zbiorowego;
7. w zakresie rozliczeń przewozów:
- a. przygotowywanie projektów przepisów porządkowych, w odniesieniu do gminnego transportu zbiorowego;
 - b. przygotowywanie propozycji opłat i ulg za usługi przewozowe gminnego transportu zbiorowego zlecanych przez gminę m. Częstochowa;
 - c. kontrola realizacji usług przewozowych gminnego transportu zbiorowego na zlecenie Biura Inżyniera Ruchu, nadzór i regulacja ruchu środków transportu publicznego;
 - d. kontraktowanie usług przewozowych świadczonych przez licencjonowanych przewoźników;
 - e. rozliczanie zapłaty za wykonane usługi przewozowe, realizowane na zlecenie Biura Inżyniera Ruchu;
 - f. przyjmowanie i rozpatrywanie skarg oraz wniosków pasażerów, dotyczących funkcjonowania transportu publicznego;
 - g. działania w celu zintegrowania usług przewozowych w transporcie publicznym na obszarze Miasta Częstochowy i gmin leżących w jego sąsiedztwie oraz funkcjonalnie z nim powiązanych;
8. przygotowywanie danych do planów i sprawozdań w zakresie działania Biura Inżyniera Ruchu;
9. współpraca (udział w radach technicznych) z odpowiednimi komórkami organizacyjnymi Miejskiego Zarządu Dróg, właściwymi jednostkami organizacyjnymi Urzędu Miasta Częstochowy oraz innymi podmiotami w zakresie powierzonych działań;
10. sprawowanie nadzoru nad Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym w Częstochowie sp. z o.o. w zakresie wykonywania umowy przewozowej.

W obecnie obowiązujących umowach z podmiotem wewnętrznym przyjęto model finansowania „brutto” – oznaczający, że wpływy z biletów stanowią przychód MPK w Częstochowie spółka z o.o., a operator otrzymuje rekompensatę w wysokości ustalonej uprzednio z organizatorem i zapisanej w umowie. Stawka jednostkowa pracy eksploatacyjnej, tj. za każdy 1 wozokilometr, stanowi różnicę pomiędzy obliczoną wartością przewozów, pomniejszoną o

oszacowane przychody ze sprzedaży biletów. Stąd też podstawą do naliczania płatności jest zrealizowana praca eksploatacyjna, wyrażona liczbą wozokilometrów, przemnożona przez stawkę jednostkową za wozokilometr.

Operator comiesięcznie wystawia faktury organizatorowi, w których wskazana jest wykonana praca eksploatacyjna przemnożona przez stawkę za 1 wzk, co daje kwotę do zapłaty. W osobny sposób traktowane są przewozy tramwajowe i autobusowe w komunikacji miejskiej na obszarze miasta Częstochowy, ponieważ MPK realizuje je na podstawie dwóch niezależnych umów. Ponadto osobne faktury dotyczą każdej z sześciu gmin ościennych osobno. Stanowią one podstawę dla poszczególnych samorządów do regulowania płatności z tytułu rekompensaty za wykonaną pracę eksploatacyjną w swoich granicach administracyjnych. Warto w tym miejscu zaznaczyć, że miasto Częstochowa opłaca 100% należnej rekompensaty za pracę eksploatacyjną w swoich granicach, a także za fragmenty tras na linii 14 w miejscowości Brzeziny-Kolonia i linii 18 w Jaskrowie – w obu przypadkach linie miejskie opuszczają obszar Częstochowy na odcinku odpowiednio: 0,7 km i 1,3 km, by ponownie do niego wrócić w dalszej części kursów. Odcinki tych linii nie są przedmiotem porozumień międzygminnych, toteż gmina Poczesna i Mstów nie ponoszą w ich przypadku kosztów rekompensaty, a operator ma uregulowane kwestie korzystania przez te linie z przystanków na obszarach gmin ościennych. W obu przypadkach jest to kwestia po jednym zespole przystankowym.

Na poziomie roboczym, na przestrzeni ostatnich lat zostało wypracowanych przez organizatora i operatora wiele bardzo dobrze działających mechanizmów logistycznych, pozwalających skutecznie zarządzać siecią transportową oraz szybko i skutecznie reagować na bieżące zakłócenia w ruchu. Kluczem do sukcesu jest w Częstochowie dobrze dobrana kadra pracowników odpowiedzialnych za planowanie i realizację przewozów po obu stronach umowy wykonawczej – tak autobusowej, jak i tramwajowej. Poniżej przedstawiono opisy współpracy pomiędzy jednostkami w niektórych aspektach dotyczących ich działalności.

Opracowywanie rozkładów jazdy

Za układanie rozkładów jazdy odpowiedzialni są pracownicy Biura Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Częstochowy, czyli organizatora. Dysponując odpowiednim wsparciem informatycznym, organizator posiada mapy sieci komunikacyjnej, czyli tzw. topologię. Obejmuje ona wszystkie przystanki, granice administracyjne gmin oraz odwzorowania przebiegów tras linii komunikacyjnych na podkładach mapowych. Dotychczas stosowane jest ręczne definiowanie odległości międzyprzystankowych z dokładnością do 100 metrów, aczkolwiek planowane jest w niedalekiej przyszłości zastosowanie dokładniejszego pikietażu, najpewniej będzie to 10 m, ewentualnie 1 m. Tym samym mają zostać ograniczone błędy zaokrąglania wartości

przy ich sumowaniu na wspólnych odcinkach różnych linii komunikacyjnych. Organizator definiuje również czasy przejazdów pomiędzy przystankami, przy czym co kilka lat dokonywane są ich aktualizacje na szerszą skalę. Uwzględniane są zarówno czasy podstawowe, jak i tzw. czasy wyjątkowe, polegające na skracaniu względem czasu podstawowego wcześniej rano i późnym wieczorem oraz wydłużaniu w porach szczytu komunikacyjnego. Operator ma możliwość co pewien czas wnioskowania o korekty czasów przejazdów pomiędzy przystankami, przy czym w częstochowskiej sieci komunikacyjnej obowiązuje zasada, iż wszystkie linie kursujące na danym odcinku obowiązuje ten sam zestaw czasów przejazdów. Ponadto są one osobno definiowane dla 3 grup typów dni ruchowych: roboczych szkolnych, roboczych wakacyjnych wraz z sobotami (przy budowaniu rozkładów jazdy dla nowego układu komunikacyjnego, dni robocze wakacyjne zostaną już sprzężone z roboczymi szkolnymi) oraz niedziel i świąt. Przede wszystkim na odcinkach dróg, na których ruch prawie zawsze odbywa się swobodnie i bez zakłóceń, obowiązują takie same czasy przejazdów we wszystkie dni tygodnia oraz przez cały okres godzinowy funkcjonowania komunikacji miejskiej.

Pomimo rozbieżnych zakresów zadań, praktykowane są spotkania robocze pomiędzy pracownikami obu jednostek, podczas których MPK otrzymuje informacje o planach organizatora dotyczących zmian rozkładów jazdy, czy też tras poszczególnych linii. MPK ma możliwość wniesienia uwag już na tym etapie, a nawet złożenia własnych propozycji, które w wielu przypadkach zyskują aprobatę organizatora i są wprowadzane do realizacji. Po przeprowadzeniu takich konsultacji organizator buduje szczegółowe rozkłady jazdy, wskazując warianty kursów i godziny ich realizacji oraz przypisuje kursy do brygad, a następnie dzieli brygady na służby w sposób, który zapewnia ich zgodność z przepisami ustawy o czasie pracy kierowców. Tak opracowane rozkłady jazdy zostają zapisane w postaci zbiorów plików PDF, zawierających: wszystkie rozkłady dla zadania, wykazy odległości pomiędzy przystankami dla każdego wariantu kursu danej linii, zestawienia danych eksploatacyjnych dla wszystkich czterech zdefiniowanych typów dni ruchowych oraz szczegółowe, czyli tabelaryczne rozkłady jazdy – wykorzystywane przez operatora dla wspomaganie pracy służb dyspozytorskich oraz jako załączniki do zaświadczeń na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego.

Otrzymawszy komplet wydruków dla danej linii komunikacyjnej, operator ma prawo wnieść uwagi, które w zdecydowanej większości operator uwzględnia i koryguje. Chodzi przykładowo o przesunięcia zmian służb kierowców na poszczególnych brygadach, np. na inny przystanek lub o kurs wcześniej, lub później. Biorąc pod uwagę, że współcześnie wszyscy pracownicy organizatora byli w przeszłości pracownikami operatora i znają jego uwarunkowania, korekty podobne do opisanych zdarzają się stosunkowo rzadko i stanowią nie więcej, niż 3% ogółu brygad w rozkładach jazdy. Organizator przesyła dane rozkładowe opera-

torowi bez zbędnej zwłoki – w przypadku zmian zaplanowanych z początkiem nowego miesiąca, ma to miejsce niemal zawsze do dziesiątego dnia miesiąca poprzedzającego. Nie ulega wątpliwości, iż Częstochowa dysponuje w przedmiotowym zakresie wyjątkowo silnym, a przy tym doskonale współpracującym potencjałem kadrowym zarówno po stronie Urzędu Miasta, jak i po stronie MPK.

Zaświadczenia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym i zastosowany w Częstochowie tryb wyboru operatora (jako podmiotu wewnętrznego), pozwoliły od września 2012 r. stopniowo wygaszać zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym i zastępować je zaświadczeniami na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego. Operacja ta była przeprowadzana etapami przez kilka miesięcy i doprowadziła do bardzo przejrzystego układu w dokumentacji organizatora i operatora. Przede wszystkim stało się możliwe zaniechanie stosowania odstępstw od zezwoleń, a nawet zmian decyzji o odstępstwach, co podczas trwających objazdów było wyjątkowo problematyczne, nie tylko dla MPK, czy wydającego zezwolenia Urzędu Miasta (wówczas Wydziału Funduszy Europejskich i Rozwoju), ale też dla prowadzących kontrole pracowników Inspekcji Transportu Drogowego. Wraz z początkiem stosowania zaświadczeń na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, wszelkie kwestie odstępstw i późniejszych powrotów do „starych” rozkładów jazdy stały się nieistotne, jako że każda zmiana w rozkładzie jazdy traktowana jest od 2013 r. jak nowy rozkład dla danej linii i zmieniany jest jej załącznik (lub same zaświadczenia, jeśli zachodzi taka konieczność). Zgodnie z przepisami ustawy o ptz, każdy autobus częstochowskiej komunikacji miejskiej jest wyposażony podczas przewozów na liniach w zaświadczenie odnoszące się do danej linii komunikacyjnej i zawsze aktualny załącznik do tego zaświadczenia, podpisany przez upoważnionego pracownika MPK oraz zatwierdzony przez organizatora. W tym zakresie również obie jednostki współpracują pomiędzy sobą w bardzo sprawny sposób, większość operacji wykonując z dużym zapasem czasu, co praktycznie wyklucza możliwości pomyłek. O jakości współpracy organizatora i operatora dobrze świadczy fakt, iż w ciągu 10 lat stosowania zaświadczeń na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, podczas żadnej z kilkuset kontroli Inspekcji Transportu Drogowego, nie stwierdzono żadnej nieprawidłowości w dokumentacji i należy przyjąć, iż ryzyko z tym związane jest niemal zerowe.

Wspólne działania na rzecz jakości usług przewozowych

Zgodnie z zapisami umowy wykonawczej, organizator i operator prowadzą ścisłą współpracę na odpowiednim poziomie zarządzania w aspektach związanych z jakością usług

przewozowych. Wyjątkowo kompetentna kadra obu jednostek pozwala na konstruktywną wymianę uwag i przedstawianie pomysłów. W efekcie Spółka ingeruje w kompetencje organizatora i na odwrót, aczkolwiek jest to sytuacja dla obu stron korzystna i pozwalająca zdecydowanie ograniczyć ryzyko błędów lub podjęcia niewłaściwych decyzji, nieuwzględniających określonych czynników. Taki model współpracy rozwijany jest zwłaszcza od 2019 r., mogąc stanowić wzór dla większości polskich powiązań organizatora z operatorem. Efektem tej współpracy jest widoczna poprawa jakości usług przewozowych, standardów informacji pasażerskiej, czy też samego kształtowania podaży w formie rozkładów jazdy. Przykładowo, dzięki wspólnym działaniom jednostek na przestrzeni ostatnich lat, zdecydowanie spadła ilość skarg zgłaszanych przez mieszkańców Częstochowy na temat rozkładów jazdy, a w kwestii samych rozkładów – poprawiła się zarówno punktualność kursowania, jak i efektywność wykorzystania czasu pracy kierujących, rozkłady jazdy najbardziej „napięte” zmodyfikowano, wprowadzając dodatkowe brygady i wydłużając czasy buforowe na pętłach, dokładnie przeciwnie postępując w przypadku rozkładów jazdy będących w przeszłości najbardziej „luźnymi”.

Organizator i operator publicznego transportu zbiorowego w sposób rzetelny i profesjonalny realizują swoje zadania, bazując na dostępnej w danym okresie czasu sieci drogowej, co często nie znajduje zrozumienia wśród pasażerów, szczególnie w obliczu objazdów związanych z większymi inwestycjami drogowymi. Jest to jednak problem nierozwiązywalny. Nie ulega natomiast wątpliwości, iż obie jednostki w aspektach planowania i realizacji przewozów traktują te kwestie profesjonalnie, a ich współpraca jest wyjątkowo skuteczna.

7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego

Transport osób jest kosztowną dziedziną gospodarki, dlatego też ze względów logistycznych, ekonomicznych i społecznych należy uznać, iż im większy jest zasięg terytorialny i ludnościowy obszaru kompetencji danego organizatora transportu osób, tym jest on bardziej efektywny i skuteczniejszy. Ze względu na występowanie granic administracyjnych, począwszy od międzynarodowych, poprzez wojewódzkie, powiatowe i gminne, a także zróżnicowane kompetencje zarządzania danymi obszarami przez poszczególne władze, zbudowanie wysokiej jakości, dobrze działającego systemu transportowego jest zadaniem bardzo trudnym i nie zawsze możliwym do uzyskania.

W przypadku komunikacji miejskiej, w polskich miastach najczęściej jej organizatorzy mają swoje siedziby w ośrodkach miejskich, stanowiących stolice województw lub powiatów, a ich zasięg działania obejmuje obszar danego miasta oraz część lub wszystkie gminy ościen-

ne, w bardzo zróżnicowanym zakresie – od pełnego pokrycia obszaru takiej gminy, obejmującego wszystkie miejscowości, aż po pojedyncze przystanki, w bezpośrednim sąsiedztwie granic miasta. Oczywiście możliwe jest także funkcjonowanie komunikacji miejskiej, której zasięg w 100% ogranicza się do obszaru administracyjnego miasta.

W celu właściwego zinterpretowania możliwości integracji usług publicznego transportu zbiorowego w Częstochowie warto w skrócie przytoczyć historię funkcjonowania przewozów pasażerskich na przestrzeni ostatnich kilkudziesięciu lat. Do początku lat 50. XX w., wszystkie linie komunikacyjne, zarówno prywatne z okresu międzywojennego, jak i lat 1946-1949, a później tworzone przez częstochowski PKS, a od marca 1950 r. przez MPK – były liniami typowo miejskimi, których trasy w całości zawierały się w ówczesnych granicach Częstochowy. Obecność znaczących, szybko rozwijających się miejscowości w pobliżu, jak np. Dźbowa, Wrzosowej, Rędzin i Blachowni sprawiła, że stosunkowo szybko podjęto decyzje o uruchomieniu do nich kolejnych linii komunikacyjnych, finansowanych zarówno ze sprzedaży biletów, jak i z budżetu centralnego. Po 1955 r. sieć linii komunikacyjnych, wykraczających poza granice miasta, dynamicznie się rozwijała, ale przydzielano im kolejne wolne numery w sposób narastający. Tak było do końca stycznia 1964 r., kiedy przeprowadzono pierwszą dużą reformę sieci komunikacyjnej, oddzielając linie typowo miejskie od podmiejskich, będących w praktyce liniami aglomeracyjnymi. O skali ich znaczenia najlepiej świadczy fakt, iż w lutym 1964 r. linii podmiejskich było ponad 2 razy więcej, niż linii miejskich. Poza kilkoma wyjątkami proces rozwoju tych połączeń postępował aż do początku 1991 r., stopniowo oplatając liniami komunikacyjnymi wszystkie 9 gmin ościennych wokół Częstochowy, która sama również w zdecydowany sposób zwiększyła swój obszar w 1977 r. (z 93 km² do 160 km²), kiedy też automatycznie część dotychczasowych linii podmiejskich zmieniło swój charakter na linie miejskie (np. do Rząsawy w miejsce podmiejskiej linii 61 skierowano miejską linię 22).

Zmiana ustroju państwa i powstanie samorządów w połączeniu z dużymi problemami gospodarczymi spowodowały stopniową, ale i szybką likwidację większości linii podmiejskich, gdyż poszczególnych gmin nie było stać na partycypowanie w kosztach komunikacji miejskiej na swoim obszarze. Przez kolejne trzy dekady proces odchodzenia gmin ościennych od linii obsługiwanych przez MPK został zahamowany, a w kilku momentach trend odwracano, jak np. w przypadku gminy Blachownia, dokąd autobusy MPK powróciły w latach 1999-2007.

W ostatnich latach zaczął rysować się odwrotny trend, w praktyce powodujący rozszerzenie obszaru zarządzanego przez częstochowskiego organizatora publicznego transportu zbiorowego. Po wielu latach przerwy, w 2012 r. na udział w miejskim systemie transportowym zdecydowała się gmina Mstów, która w latach 2015 i 2020 zdecydowanie rozszerzyła zasięg sieci na swoim obszarze, a gmina Mykanów powróciła do linii MPK po 29 latach prze-

rwy, choć tylko do dwóch miejscowości: Woli Kiedrzyńskiej i Wierzchowiska. Pełne informacje na temat aktualnego stanu komunikacji zbiorowej w gminach ościennych Częstochowy zawarto w rozdziale 4.1.2.

Integracja usług publicznego transportu zbiorowego jest korzystna zarówno dla organizatorów jak i samorządów, i samych mieszkańców. Z tego względu, szczególnie w kontekście coraz większych obciążeń dla budżetów gmin oraz poziomu rentowności przewozów o charakterze użyteczności publicznej, w częstochowskiej sieci komunikacyjnej przewidywany jest dalszy wzrost skali integracji przewozów. Należy przyjąć, iż będzie ona realizowana według kilku kryteriów, które będą możliwe do wprowadzania zarówno w sposób kaskadowy, jak i kompleksowy. Poniżej przedstawiono te reguły według zalecanej chronologii wdrażania.

- integracja oznaczenia linii komunikacyjnej – niezależnie od organizatora komunikacji zbiorowej, wprowadzenie numeracji linii zgodnie ze standardami częstochowskiego organizatora komunikacji miejskiej, przy czym po wprowadzeniu nowego układu komunikacyjnego, numeracja ta nie będzie miała znaczenia w kontekście taryfy biletowej, z uwagi na likwidację biletów podmiejskich, a przypisanie danej linii do zakresu „miejskiego” lub „podmiejskiego” będzie odbywało się na poziomie uzgodnień pomiędzy władzami samorządowymi; ten etap integracji pozwoli na umieszczanie linii na oficjalnych schematach komunikacyjnych częstochowskiego organizatora oraz na jego stronie internetowej z rozkładami jazdy;
- integracja informacji pasażerskiej – rozwinięcie kwestii oznaczenia linii poprzez stosowanie ujednoczonych wzorów graficznych w przystankowych rozkładach jazdy, niezależnie od faktycznego organizatora, ujmowanie danej linii w komunikatach o objazdach lub utrudnieniach w ruchu, a także na tablicach SDIP, co najmniej na poziomie rozkładu statycznego, wyposażenie przystanków w piktogramy z nazwami przystanków i numerami słupków oraz naklejki z numerami linii komunikacyjnych, a także ujęcie danych linii w internetowych wyszukiwarkach połączeń, czy też w bazie danych o rozkładach jazdy na stronie organizatora;
- integracja ekonomiczna – ostatnia według chronologii, ale i najważniejsza z rodzajów integracji, możliwa do realizacji dopiero po utworzeniu samodzielnego zarządu transportu miejskiego, gdy dystrybucja i sprzedaż biletów znajdą się w gestii organizatora, a nie operatora. Ten rodzaj integracji będzie miał dwojaki charakter: z punktu widzenia pasażerów istotne stanie się wprowadzenie jednolitej taryfy biletowej z tą, która ma zastosowanie na obszarze miasta Częstochowy, a z punktu widzenia samorządu – konieczne stanie się dokonywanie opłat z tytułu rekompensaty operatorowi. Osobną kwestią jest, czy dany samorząd przystępując do wspólnej sieci komunikacyjnej, postanowi wyłonić opera-

tora dla obsługi „swoich” linii, czy też operatorem tym stanie się operator miejski (MPK), czy też wyłoniony przez organizatora w postępowaniu przetargowym.

Wszystkie powyższe etapy integracji sieci komunikacyjnej prowadzą do integracji pełnej, a zatem obejmującej każdy z istotnych aspektów. Zgodnie z obowiązującym stanem prawnym, porozumienia międzygminne z miastem Częstochową może zawrzeć 9 gmin ościennych, spośród których 6 już tego dokonało i w każdym z tych przypadków jest to integracja pełna, aczkolwiek nie obejmuje ona całych obszarów poszczególnych gmin. Trzy gminy ościenne porozumień nie zawarły, ale mają one taką możliwość w przyszłości.

W przypadku gmin graniczących z Częstochową oraz posiadających odpowiednie porozumienia międzygminne, możliwe jest zawieranie porozumień pomiędzy gminami satelickimi Częstochowy a gminami położonymi dalej na mapie administracyjnej. W przypadku zainteresowania kolejnych gmin procesem integracji systemu transportowego, rozwiązania takie są możliwe, przy czym przykładowo: gmina Kamienica Polska musiałaby podpisać porozumienie międzygminne z gminą Poczesna, już działającą w częstochowskim systemie publicznego transportu zbiorowego. Wówczas przewozy o charakterze użyteczności publicznej z Częstochowy przez gminę Poczesna do gminy Kamienica Polska są możliwe i mogą być realizowane w ramach jednolitej sieci komunikacji miejskiej.

Stopień integracji poszczególnych gmin z częstochowską siecią komunikacyjną jest bardzo zróżnicowany i niejednorodny. Ponadto połączenia te kształtowały się w różnych okresach czasu i w różnych uwarunkowaniach społecznych i ekonomicznych. Każda z sześciu gmin uczestniczących w organizowaniu komunikacji miejskiej wraz z Częstochową, realizuje to w indywidualny sposób i analizując mapę sieci połączeń łatwo zauważyć, że nie są to rozwiązania kompleksowe. To natomiast ma zostać wprowadzone wraz z planowaną przebudową całego układu komunikacyjnego w najbliższych latach.

W przypadku częstochowskiej sieci publicznego transportu zbiorowego ważną kwestią jest również istnienie Związku Gmin i Powiatów Subregionu Północnego Województwa Śląskiego. Związek ten obejmuje swoim obszarem wszystkie gminy znajdujące się w powiatach: kłobuckim, częstochowskim i myszkowskim. Gminy te współpracują w ramach różnych dziedzin gospodarki, w tym także na rzecz integracji transportu zbiorowego. Według stanu na połowę 2022 r., w ramach powyższego związku, trwają prace analityczne dotyczące sieci transportu publicznego. Jednakże zważywszy na duży obszar związku i brak spójności interesów polityczno-ekonomicznych części gmin, zbudowanie jednolitej sieci połączeń komunikacyjnych będzie zadaniem bardzo trudnym. Stąd też niniejszy plan transportowy wychodzi na przeciw indywidualnym potrzebom poszczególnych gmin, zapraszając je do współpracy i prosząc o zajęcie stanowiska w kontekście planowanej, docelowej sieci połączeń o charakterze

użyteczności publicznej. Rezultaty tych działań staną się znacznie bardziej widoczne na etapie kompletowania założeń dla przyszłego układu komunikacji miejskiej, czyli w pierwszym półroczu 2023 r. Pewne natomiast jest to, iż dla poszczególnych gmin subregionu północnego województwa śląskiego, istotnym utrudnieniem w kontekście integracji sieci komunikacyjnej z miastem Częstochową jest perspektywa wykluczenia z możliwości dofinansowania usług przewozowych w ramach FRPA (Funduszu Rozwoju Połączeń Autobusowych), które nie obejmują komunikacji miejskiej, a zgodnie z definicją zawartą w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, każda linia komunikacyjna, działająca na podstawie porozumienia międzygminnego, którego stroną jest samorząd miejski, stanowi właśnie komunikację miejską. Aspekt ten stanowi zatem przeszkodę dla integracji sieci przewozów na szczeblu subregionu północnego województwa śląskiego.

Stan linii komunikacyjnych w sześciu gminach objętych porozumieniami międzygminnymi z miastem Częstochowa, obowiązujący w połowie 2022 r., przedstawiono w rozdziale 4.1.2. planu transportowego, natomiast koncepcje działań integracyjnych zarówno w tych, jak i pozostałych gminach ościennych, przewidziano jako przedmiot prac nad nowym układem komunikacyjnym, wobec czego zagadnienia te wykraczają poza obszar tematyczny niniejszego opracowania.

Ze względu na obowiązujące porozumienia, najbardziej prawdopodobna i jednocześnie stale realizowana jest integracja systemów transportowych z udziałem gmin: Poczesna, Olsztyn, Mstów, Blachownia, Konopiska i Mykanów – przy czym w trzech pierwszych linie komunikacyjne współtworzone z miastem Częstochowa mają duże lub bardzo duże znaczenie logistyczne, sięgając powyżej 30% (do ponad 90%) ogółu przewozów pasażerskich na terenie danej gminy. W trzech pozostałych są to krótkie odcinki tras, w najbliższym sąsiedztwie Częstochowy, na obszarach stosunkowo wysoko zurbanizowanych, o znacznym potencjale ruchotwórczym. Żadne z tych połączeń nie przekracza jednak długości 2,1 km na obszarze gminy ościennej.

W dalszej kolejności będzie brana pod uwagę integracja z pozostałymi trzema gminami ościennymi Częstochowy: Rędziny, Kłobuck i Wręczyca Wielka. Dla gmin bardziej oddalonych od miasta niezbędne byłoby zawieranie porozumień stanowiących pomost na mapie administracyjnej. Wykorzystując to rozwiązanie, do wspólnego układu komunikacyjnego mogą pretendować takie gminy, jak: Kruszyna, Dąbrowa Zielona, Przyrów, Kłomnice, Janów, Żarki, Poraj, Kamienica Polska, Starcza, Przystajń, Panki, Herby, Boronów, Opatów i Miedźno. Trudno jednak określić, czy którakolwiek z tych gmin zdecyduje się na przyłączenie się do wspólnego układu komunikacyjnego, tworzonego przez częstochowski organizatora publicznego

go transportu zbiorowego. Kwestie te doraźnie (dla perspektywy kilku kolejnych lat) zostaną rozstrzygnięte wraz z opracowywaniem nowego układu komunikacyjnego.

Z punktu widzenia pasażerów, niezależnie od tego, jak duży obszar znajdzie się w strefie zarządzanej przez częstochowskiego organizatora komunikacji miejskiej, szczególne znaczenie będzie miała integracja taryfowa, a następnie funkcjonalna, która z pewnością istotnie ograniczy całkowite nakłady samorządów na finansowanie usług komunikacyjnych. Sprzyjać temu ma likwidacja biletów podmiejskich i objęcie całego obszaru właściwości organizatora jednolitą taryfą.

Zarówno na obszarze miasta Częstochowy, jak też w pozostałych gminach objętych jednolitym systemem transportowym, prowadzone są działania mające na celu ułatwianie przesiadek w punktach węzłowych oraz integrację komunikacji miejskiej z innymi rodzajami transportu, w tym również wykorzystującymi urządzenia transportu indywidualnego, a także samochody osobowe. Co warto podkreślić, w niektórych przypadkach do takich procesów dochodzi bez ingerencji władz samorządowych, a wyłącznie z inicjatywy mieszkańców, którzy np. w okolicach przystanków komunikacyjnych pozostawiają swoje samochody lub rowery, aby przesiąść się na linie obsługiwane przez MPK. Ze względu na bardzo wysokie ceny paliw, proces ten coraz bardziej się nasila.

Do działań w zakresie wspomnianej integracji, a jednocześnie leżących w kompetencjach organizatora komunikacji miejskiej, należy zaliczyć:

- systemową koordynację rozkładów jazdy w całej sieci komunikacji miejskiej, uwzględniając także połączenia aglomeracyjne;
- utrzymanie pełnej informacji o funkcjonowaniu różnych rodzajów publicznego transportu zbiorowego, z rozszerzeniem o informację o odjazdach pojazdów na przystankach przesiadkowych oraz internetowej wyszukiwarki połączeń, obejmującej usługi komunikacji miejskiej oraz innych rodzajów publicznego transportu zbiorowego – w ramach tych działań od grudnia 2021 r. na najważniejszych przystankach węzłowych w Częstochowie pojawiły się schematy ilustrujące układ słupków przystankowych w obrębie węzła wraz ze zmienną lokalizacją markera „tutaj jestem”;
- ustawianie tablic SDIP na przystankach węzłowych, przewidzianych również dla obsługi linii aglomeracyjnych, zależnie od ich przebiegu i możliwości technicznych montażu tablic na danym przystanku;
- doposażenie przystanków komunikacji miejskiej w parkingi rowerowe, w tym stacje roweru miejskiego oraz miejsca postojowe dla hulajnóg elektrycznych, umożliwiające kontynuowanie podróży środkami transportu publicznego;

- poprawę infrastruktury parkingowej dla samochodów osobowych, w lokalizacjach, w których właściciele pojazdów przesiadają się na środki komunikacji miejskiej – ich znaczenie będzie szczególnie duże w gminach ościennych wokół Częstochowy;
- uwzględnianie w szeroko pojętej informacji pasażerskiej wszystkich aglomeracyjnych linii komunikacyjnych, które chociaż częściowo będą zintegrowane funkcjonalnie z częstochowską siecią komunikacji miejskiej.

Osobną kwestię stanowi integracja komunikacji miejskiej z kolejową oraz autobusową dalekobieżną. W przypadku stolicy regionu lokalizacja dworca Częstochowa jest łatwo dostępna dla pasażerów komunikacji miejskiej, zwłaszcza tramwajowej (dojście od strony Alei Wolności), w bezpośrednim sąsiedztwie dworca utworzono także centrum przesiadkowe przy ul. Piłsudskiego, z którego korzysta kilka linii miejskich, a także podmiejskie do gminy Rędziny. Przewiduje się, iż w przewozach aglomeracyjnych miejsce to zyska na znaczeniu po zakończeniu przebudowy Alei Wojska Polskiego. Również w bardzo dobry sposób został skomunikowany dworzec Częstochowa Raków, zarówno z liniami tramwajowymi, jak i autobusowymi MPK, a nieco słabiej – dworzec Częstochowa Stradom. Jednym z założeń nowego układu komunikacyjnego dla miasta Częstochowy będzie poprawa jakości tych obszarów integracyjnych, szczególnie pod względem ilości połączeń autobusowych.

Pozostałe przystanki osobowe w ruchu kolejowym na obszarze Częstochowy mają zaaważalnie mniejszy potencjał z punktu widzenia pasażerów, a w danych relacjach wewnątrz miasta istnieją alternatywne połączenia drogowe o dość dobrych parametrach logistycznych. Poza tym przystanki ten są wykorzystywane w większości przez mieszkańców gmin ościennych lub położonych jeszcze dalej od Częstochowy, a ich wykorzystanie w przejazdach między dworcem Częstochowa a np. dzielnicą Aniołów jest nieznaczne. W przypadku połączeń kolejowych na szczeblu aglomeracyjnym istotnymi kierunkami są: Blachownia, Korwinów, Poraj, Kusięta Nowe, Turów, Kłomnice i Rzerzeczyce. W ostatnich latach w sąsiedztwie tych stacji i przystanków kolejowych zainwestowano w infrastrukturę, pozwalającą np. na bezpieczne i wygodne przechowywanie rowerów. Wyznaczono także i utwardzono miejsca postojowe dla samochodów.

Poza ułatwianiem możliwości przesiadek w rejonie przystanków osobowych na liniach kolejowych niniejszy plan transportowy nie przewiduje w najbliższej przyszłości integracji taryfowo-biletowej częstochowskiej komunikacji miejskiej z komunikacją kolejową, w tym również zarządzaną przez Urząd Marszałkowski województwa śląskiego. Zważywszy na skalę wykorzystania połączeń kolejowych w ruchu aglomeracyjnym w gminach mających zawarte porozumienia z miastem Częstochowa, działania takie w obecnych czasach są mało efektywne, a jednocześnie skomplikowane proceduralnie. Ponadto nie ulega wątpliwości, iż sami miesz-

kańcy Częstochowy wybierają połączenia kolejowe zwłaszcza w przypadku podróży dalekobieżnych.

W kwestii integracji komunikacji miejskiej z przewozami autobusowymi na szczeblu regionalnym i dalekobieżnym sytuacja wygląda porównywalnie, jak w przypadku integracji logistycznej z dworcem Częstochowa. Większość autobusów obsługuje przystanki w rejonie dworca PKS, przy ul. Orzechowskiego. Niektórzy przewoźnicy, zwłaszcza kursujący z pominięciem Śródmieścia – Aleją Wojska Polskiego, wykorzystują przystanki w rejonie węzła Estakada na Rakowie, przy czym według stanu na połowę 2022 r., przystanki te straciły na znaczeniu z uwagi na przebudowę DK 91. W kontekście przewozów dalekobieżnych istotne stało się natomiast otwarcie autostradowej obwodnicy miasta pod koniec 2019 r., która przejęła większość ruchu tranzytowego na osi północ-południe. Znaczna część autobusów kursujących do innych miast województwa śląskiego, a także do innych województw, przynajmniej częściowo wykorzystuje częstochowski fragment autostrady A1.

Podsumowując, kluczowe dla integracji publicznego transportu zbiorowego na szczeblu aglomeracyjnym będą stanowiska poszczególnych samorządów w trakcie opracowywania nowego układu komunikacyjnego. Być może dobrze zbilansowany układ połączeń, optymalne rozkłady jazdy i racjonalny poziom kosztów niezbędnych do poniesienia przez samorzady sprawią, iż organizator komunikacji miejskiej w Częstochowie będzie docelowo zarządzał bardziej rozległym, ale i efektywniejszym systemem transportowym, niż dotychczas.

8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

Standard oferowanych usług przewozowych oraz jakość realizacji tych usług jest jednym z elementów wpływających na popyt ze strony mieszkańców obszaru objętego siecią transportu publicznego. Gmina Miasto Częstochowa, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie dążyć, aby standard i jakość tych usług w ocenie mieszkańców miasta oraz gmin ościennych była jak najwyższa, a postulaty przewozowe spełnione w możliwie wysokim stopniu.

Docelowy pożądany poziom usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych, który należy osiągnąć do końca 2030 r. (częściowo kryteria są już spełnione obecnie, a w wielu przypadkach są możliwie do uzyskania w ciągu kilku lub kilkunastu miesięcy), przedstawiono w tabeli 52.

Tab. 52. Pożądany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych do 2030 r.

Postulat przewozowy	Pożądany przejaw realizacji do 2030 r.
Bezpośredniość	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zapewnienie wszystkich statystycznie istotnych i oczekiwanych przez pasażerów połączeń bezpośrednich; ▪ dominujące kształtowanie tras linii komunikacyjnych łączących dzielnice i osiedla o porównywalnym potencjale przewozowym poprzez centrum miasta; ▪ doprowadzenie do wznowienia kursowania tramwajów do Kucelina, przy czym z dostosowaniem torowiska do ruchu tramwajów niskopodłogowych; ▪ kształtowanie sieci komunikacyjnej w taki sposób, aby co najmniej z każdej do każdej spośród 10 największych dzielnic w Częstochowie możliwy był przejazd maksymalnie z 1 przesiadką; ▪ dążenie do takiego układu komunikacyjnego, aby wszystkie priorytetowe (magistralne) linie komunikacyjne posiadały 1 wspólny węzłowy zespół przystankowy, np. II ALEJA NAJŚWIĘTSZEJ MARYI PANNY; ▪ ze względu na rozległość przestrzenną miasta, przyjęcie bezwarunkowej zasady, iż połączenia wymagające 1 przesiadki podczas podróży są w pełni akceptowalne
Częstotliwość	<ul style="list-style-type: none"> ▪ utrzymanie co najmniej 30-minutowej częstotliwości kursowania linii autobusowych w dni robocze szkolne przez większość dnia; ▪ dążenie do tworzenia połączeń magistralnych, na których częstotliwość kursowania w dni robocze w godzinach szczytu przewozowego nie będzie niższa, niż 15-minutowa, a w pozostałych porach – dostosowana do realnych potrzeb pasażerów i możliwości finansowych organizatora;

Postulat przewozowy	Pożądany przejaw realizacji do 2030 r.
Częstotliwość	<ul style="list-style-type: none"> ▪ stworzenie miejsc szybkich przesiadek w ważnych węzłach; ▪ wprowadzenie priorytetów dla komunikacji miejskiej w miejscach dużego natężenia ruchu oraz zwiększonej podatności na zatory drogowe; ▪ dążenie do tego, aby na danym odcinku sieci komunikacyjnej ograniczać do niezbędnego minimum liczbę linii, w zamian maksymalizując częstotliwość kursowania i rytmiczność odjazdów
Dostępność	<ul style="list-style-type: none"> ▪ rozbudowa infrastruktury głównych węzłów przesiadkowych, w tym kluczowych dla poszczególnych dzielnic, stosowanie rozwiązań ułatwiających korzystanie z transportu publicznego osobom z niepełnosprawnością; ▪ zwiększenie wskaźnika gęstości przystanków na km² na obszarze miasta Częstochowy o 1-2%; ▪ dążenie do maksymalizacji przesiadek „drzwi w drzwi”, w tym z wykorzystaniem potencjału przystanków tramwajowych w kierunku południowym; ▪ stała poprawa warunków oczekiwania pasażerów na przystankach, systematyczna odnowa wiat przystankowych, dążenie do tego, aby przynajmniej 70% przystanków było wyposażonych w wiaty, a minimum 80% w ławki; ▪ jak najszybsze uzyskanie 100% obsługi taborem niskopodłogowym w komunikacji autobusowej; ▪ po zmodernizowaniu trasy tramwajowej do Kucelina, dążenie do zakupu nowych tramwajów lub utrzymania bardzo wysokiego wskaźnika gotowości technicznej, pozwalającego realizować 100% kursów taborem niskopodłogowym; ▪ wyposażenie budowanych i modernizowanych przystanków w linie bezpieczeństwa i elementy nawierzchni z wypustkami; ▪ likwidacja barier architektonicznych w dojściach do przystanków
Informacja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ rozbudowa systemu dynamicznej informacji pasażerskiej poprzez montaż dalszych 50-60 tablic na przystankach węzłowych, wskazanych przez organizatora komunikacji miejskiej; ▪ kompletna informacja o przesiadkach na środki transportu regionalnego w węzłach przesiadkowych, w szczególności na przystankach węzłów przesiadkowych na Stradomiu, Rakowie i w Śródmieściu; ▪ bezwzględne utrzymywanie standardu wewnętrznej dynamicznej informacji pasażerskiej w pojazdach, obejmującej akustyczne zapowiedzi przystanków, ilustrację graficzną trasy z nazwami kolejnych przystanków i planowanym czasem przejazdu; ▪ wprowadzenie zintegrowanej informacji o usługach transportu miejskiego i regionalnego na stronie internetowej organizatora, także w wersji na smartfony; ▪ zbudowanie profesjonalnego portalu informacyjnego organizatora komunikacji miejskiej, obejmującego wszelkie dane rozkładowe, schematy tras, węzłów przesiadkowych, informacje bieżące (w tym o utrudnieniach w ruchu), informacje taryfowe, o wyposażeniu taboru, a także dane do pobrania dla pasażerów, np. wydruki tabli-

Postulat przewozowy	Pożądany przejaw realizacji do 2030 r.
<p style="text-align: center;">Koszt</p>	<p>czek przystankowych w formacie PDF</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ utrzymanie atrakcyjnych cenowo biletów elektronicznych; ▪ ujednoczenie taryfy biletowej na całym obszarze właściwości organizatora, poprzez likwidację biletów podmiejskich i doprowadzenie do sytuacji, w której każdy bilet będzie miał status aglomeracyjnego; ▪ wprowadzenie najtańszego biletu jako krótkookresowego, o czasie obowiązywania w przedziale 20-30 minut; ▪ rozszerzenie taryfy biletowej o bilety weekendowe, tygodniowe oraz o bardzo długim okresie ważności (do roku), ze stopniowo narastającym rabatem w przypadku ich wykupienia; ▪ likwidacja powiązań matematycznych pomiędzy cenami biletów o naliczaniem opłat dodatkowych, manipulacyjnych i innych, niebędącymi cenami biletów w komunikacji miejskiej
<p style="text-align: center;">Niezawodność</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ utrzymanie bardzo wysokiego wskaźnika realizacji rozkładu jazdy, mierzonego liczbą wykonywanych wozokilometrów, na poziomie co najmniej 99,95% z wpływem operatora na poziom realizacji; ▪ wprowadzenie priorytetów w ruchu drogowym dla pojazdów komunikacji miejskiej; ▪ utrzymanie ekspedycji tramwajów obejmującej wyłącznie nowoczesny tabor niskopodłogowy; ▪ dążenie do tego, aby średni wiek taboru autobusowego nie przekraczał 8 lat
<p style="text-align: center;">Prędkość</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zwiększenie obecnego średniego poziomu prędkości komunikacyjnej dla sieci autobusowej w granicach miasta co najmniej o 3%; ▪ zwiększenie skali różnicowania czasów przejazdów na poszczególnych odcinkach w zależności od pory dnia oraz rodzaju dnia ruchowego; ▪ traktowanie wszystkich przystanków w sieci komunikacyjnej jako warunkowych, czyli „na życzenie”, co skróci czas przejazdu i pozwoli nadrabiać ewentualne opóźnienia; ▪ wprowadzenie priorytetów dla transportu publicznego w ruchu ulicznym; ▪ wprowadzenie priorytetów dla komunikacji tramwajowej w systemach sterowania sygnalizacją świetlną
<p style="text-align: center;">Punktualność</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ udział odjazdów opóźnionych powyżej 3 minut do 7%; ▪ udział odjazdów przyspieszonych powyżej 1 minuty do 0,5%; ▪ stałe wykorzystywanie systemu GPS do kontroli punktualności pojazdów; ▪ dostosowanie rozkładowych czasów przejazdów do realiów ruchu (wydłużanie lub skracanie czasów przejazdów na odcinkach sieci ulicznej o zmiennych warunkach ruchowych, z uwzględnieniem zmienności czasu przejazdu w różnych porach doby i różnych dniach tygodnia); ▪ zapewnienie niezbędnych czasów buforowych na pętach komunikacyjnych do wyrównywania ewentualnych opóźnień w wymiarze cza-

Postulat przewozowy	Pożądany przejaw realizacji do 2030 r.
	<p>su co najmniej 10% dla każdej pary kursów w układzie TAM – POWRÓT;</p>
Punktualność	<ul style="list-style-type: none"> ▪ układanie rozkładów jazdy w taki sposób, aby wskaźnik efektywności wykorzystania czasu pracy kierowców i pojazdów dla żadnej brygady w żadnym rodzaju dnia ruchowego nie przekraczał wartości 85%; ▪ planowanie odpowiednio wydłużonych przerw w pracy kierowców i motorniczych, uwzględniających bieżące wymagania prawne oraz występowanie czasu buforowego w przypadku opóźnień kursów
Rytmiczność	<ul style="list-style-type: none"> ▪ utrzymywanie zasady rytmicznej obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowanych wspólnie przez kilka linii przy jednoczesnym dążeniu do ograniczania liczby linii na danych odcinkach sieci, w zamian za możliwie wysoką częstotliwość kursowania; ▪ docelowe wprowadzenie możliwie szerokiej koordynacji rozkładów jazdy co najmniej dla linii magistralnych na ich wspólnych odcinkach oraz w tych okresach, w których będą one kursować z jednolitą częstotliwością; ▪ pełna koordynacja godzin odjazdów w komunikacji tramwajowej
Wygoda	<ul style="list-style-type: none"> ▪ nieprzekraczanie maksymalnego zapelnienia w wysokości 70% pojemności nominalnej pojazdu; ▪ w przypadku średniego maksymalnego zapelnienia danej brygady z okresu pięciodniowego tygodnia pomiarowego (dni robocze) przekraczającego poziom 60 osób, ekspedycja planowa autobusu przegubowego; ▪ dostosowanie przystanków do potrzeb komunikacji miejskiej (odpowiedniej wielkości perony, wiaty, zatoki), lokalizacja nowych i korekty lokalizacji przystanków istniejących w miarę potrzeb i możliwości, stosowanie nawierzchni przystanków wykonanych z lanego betonu; ▪ możliwie szybkie wycofanie z eksploatacji średniopodłogowych autobusów Mercedes O345G, jednak nie później niż do końca 2024 r.; ▪ dodatkowe wyposażenie pojazdów zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania: klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej, monitoring z rejestracją obrazu co najmniej w standardzie HD, dostęp do bezpłatnego Internetu bezprzewodowego, ładowarki USB montowane na poręczach

Źródło: opracowanie własne.

W zakresie wymagań technicznych dotyczących taboru autobusowego kluczowe znaczenie mają zapisy zawarte w załączniku nr 5 do umowy wykonawczej nr 288/2020 z dnia 18 grudnia 2020 r. Chociaż umowa pomiędzy organizatorem a operatorem w zakresie przewozów tramwajowych ulegnie zakończeniu z dniem 31 grudnia 2025 r., należy przyjąć, iż zawarte w niej standardy co do zasady będą bardzo zbliżone do tych dotyczących autobusów.

Zapewnienie rzeczywistej punktualności funkcjonowania transportu miejskiego w Częstochowie wymaga powiązania sfery zarządzania ruchem ulicznym z realizacją rozkładów jazdy. Poza priorytetem przyznawanym na trasie przejazdu co do zasady wszystkim pojazdom miejskiego transportu zbiorowego (pasy wyłącznego ruchu, śluzy, itp.), pojazdy opóźnione powinny uzyskiwać większy priorytet w przejeździe przez skrzyżowania z sygnalizacją świetlną, niż pojazdy punktualne. Analogicznie, sygnalizacja świetlna może opóźnić przejazd pojazdom przyspieszonym w stosunku do rozkładu jazdy.

Celem zapewnienia odpowiedniego poziomu jakości świadczonych usług przewozowych, zostaną one poddane cyklicznemu audytowi, realizowanemu przez podmioty niezależne od organizatora i operatora.

9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów

Informacja pasażerska w publicznym transporcie zbiorowym odgrywa bardzo ważną rolę. Powinna zatem być kompleksowa i wielofunkcyjna oraz bazować na najnowszych rozwiązaniach technologicznych, a także marketingowych. Jej zadaniem jest pomoc pasażerom w uzyskiwaniu informacji we wszystkich miejscach (węzły przesiadkowe, dworce, przystanki, pojazdy, mieszkania, miejsca pracy, nauki i odpoczynku), w których mogą tych informacji potrzebować. Tradycyjne sposoby organizowania systemu informacji są zastępowane lub uzupełniane przez rozwiązania wygodniejsze, skuteczniejsze, a przede wszystkim mające większy zasięg oddziaływania – wykorzystujące nowe technologie informatyczne i nośniki elektroniczne, dzięki czemu informacja w postaci obrazu i dźwięku dociera do pasażera w wielu miejscach, również tych oddalonych od sieci komunikacyjnej.

Podstawowym nośnikiem informacji o ofercie przewozowej są obecnie nie tylko rozkłady jazdy rozmieszczone na przystankach i dworcach, ale także informacja w pojazdach, a zwłaszcza powszechnie już dostępna informacja internetowa (w tym dla urządzeń mobilnych). Informacja ta powinna być czytelna i łatwa w obsłudze także dla osób mających na co dzień mniejszy kontakt z tą formą komunikacji międzyludzkiej.

W niniejszej części dokumentu dokonano charakterystyki poszczególnych elementów systemu informacji pasażerskiej, grupując je w sposób następujący:

- informacja dostępna na przystankach;
- informacja wewnątrz środków transportu;
- informacja dostępna zdalnie, zwłaszcza poprzez Internet.

Ponadto wśród wszystkich trzech powyższych grup nośników informacji pasażerskiej, został dodatkowo wprowadzony podział na informację statyczną i dynamiczną.

Informacja dostępna na przystankach

Podstawowym elementem informacji na przystankach są wydruki tabliczek przystankowych, generowane z w specjalistycznym programie informatycznym. Rozwiązanie to jest stosowane od 1998 r., z szeregiem stopniowych modyfikacji. Od 1 września 2022 r. wdrożono nową szatę graficzną tabliczek przystankowych w Częstochowie, obejmującą m.in. kolorowe piktogramy przypisane indywidualnie do poszczególnych linii, co ma na celu łatwiejsze wzrokowo wyszukiwanie informacji dla pasażerów na temat linii, które w danym momencie ich interesują. Wydruki ponadto zawierają takie elementy jak:

- listę przystanków wraz z ulicami, na których poszczególne przystanki się znajdują oraz podany narastająco maksymalny czas przejazdu;

- tabele z godzinami odjazdów w każdym rodzaju dnia ruchowego, który występuje w rozkładzie jazdy danej linii, przy czym godziny odjazdów podawane są w układzie poziomym, a minuty – w pionowym; dodatkowo informacje te są drukowane z wykorzystaniem kolorów: czarnego dla odjazdów w dni robocze szkolne, niebieskiego dla roboczych wakacyjnych, zielonego dla sobót oraz czerwonego dla niedziel;
- dane adresowe i telefoniczne organizatora i operatora publicznego transportu zbiorowego;
- datę wejścia w życie rozkładu jazdy;
- logotyp Miasta Częstochowy.

Przystankowe rozkłady jazdy umieszczane są w gablotach na tych przystankach, które są w nie wyposażone. W pozostałych przypadkach – naklejane są na szybach wiat. W przypadku braku wiat, stosowane są podkładowki metalowe lub wykonane z PVC mocowane do słupków znaków drogowych D-15. Organizator zamierza wprowadzić ponadto specjalne „kieszenie” na rozkłady jazdy umieszczane w gablotach, ułatwiające wymianę wydruków i porządkujące wizualnie zagospodarowanie wnętrza gablot.

Drugim rodzajem informacji są piktogramy z numerami linii korzystających z danego przystanku. Dotychczas miały one formę naklejek z białym tłem i cyframi w kolorach: czarnym w przypadku linii miejskich, niebieskim dla linii obsługujących gminę Poczesna, zielonym dla linii kursujących do gminy Olsztyn. Od września 2022 r. zostają wprowadzone nowe wzory piktogramów, identyczne z oznaczeniami kolorystycznymi poszczególnych linii na wydrukach przystankowych, pozwalając na dużo łatwiejszą identyfikację wzrokową nawet z większej odległości.

Trzecim elementem informacji statycznej będą naklejki z danymi na temat nazwy przystanku, ulicy oraz numeru słupka przystankowego. Przewidziano ich montaż ponad tarczą znaku drogowego D-15 i D-17. Oprócz nazwy przystanku, umieszczane będą także piktogramy z numerami linii korzystających z danego słupka przystankowego.



Rys. 23. Wzór naklejki z nazwą przystanku, przygotowany do umieszczenia na wiacie

Źródło: Urząd Miasta Częstochowy.

Jak widać, rozwiązanie to będzie nie tylko bardzo czytelne, ale i estetyczne. Ze względów organizacyjnych, Urząd Miasta Częstochowy przewiduje wdrożenie powyższych informacji pasażerskich pod koniec 2022 r. i na początku 2023 r. Naklejki będą zajmowały całą szerokość bocznych szyb w wiatach i zostaną umieszczone w ich górnej części.

Na 12 najbardziej rozbudowanych i najważniejszych węzłach przesiadkowych na terenie miasta, w 2021 r. zaczęto stosować schematy układu przystanków i wykorzystujących je linii wraz z kierunkami jazdy. Przykładowy schemat przedstawiono na rysunku 24.



Rys. 24. Przykładowy schemat układu przystanków w ramach węzła „Hala Polonia”

Źródło: Urząd Miasta Częstochowy.

50 przystanków komunikacji miejskiej w Częstochowie zostało w 2019 r. wyposażonych w tablice elektroniczne systemu dynamicznej informacji pasażerskiej (SDIP). Przetwarzają one informacje o sześciu najbliższych odjazdach środków transportu z danego słupka przystankowego, aktualizowane co 10 sekund w trybie dynamicznym, a zatem z uwzględnieniem ewentualnych przyspieszeń i opóźnień. Organizator publicznego transportu zbiorowego sz-

cuje, iż docelowo systemem powinno być objętych około 100-110 przystanków komunikacyjnych, zatem stan obecny charakteryzuje poziom zaawansowania niespełna 50%.

Informacja wewnątrz środków transportu

Jak już wcześniej zaznaczono, wszystkie tramwaje i autobusy komunikacji miejskiej w Częstochowie są wyposażone w system dynamicznej informacji pasażerskiej, obejmującej głosowe zapowiedzi przystanków. Są one emitowane po ruszeniu z przystanku poprzedzającego, jak też w momencie zbliżania się do przystanku bieżącego. Dojazd do przystanku końcowego poprzedza zapowiedź „MPK w Częstochowie dziękuje państwu za wspólną podróż”.

Drugim elementem systemu stosowanego w pojazdach są tablice kierunkowe, umieszczone z przodu, z boku i z tyłu pojazdów. Zawierają one diody w kolorze bursztynowym i mają duże pole odczytu, pozwalające na stosowanie wyraźnych napisów składających się z numeru linii i nazwy przystanku docelowego. W pojazdach wyprodukowanych po 2017 r., podczas postoju na przystanku krańcowym, naprzemiennie wyświetlana jest dodatkowo informacja o tym, ile minut pozostało do rozpoczęcia kursu.

Na pokładzie tramwajów i autobusów w Częstochowie znajdują się dalsze elementy informacji dynamicznej: tablice diodowe (napisy w kolorze czerwonym) lub monitory LCD, na których podawana jest informacja o kolejnych przystankach na trasie. Wykaz najbliższych przystanków widnieje również na ekranach kasowników biletowych najnowszej generacji.

Informacja dostępna zdalnie

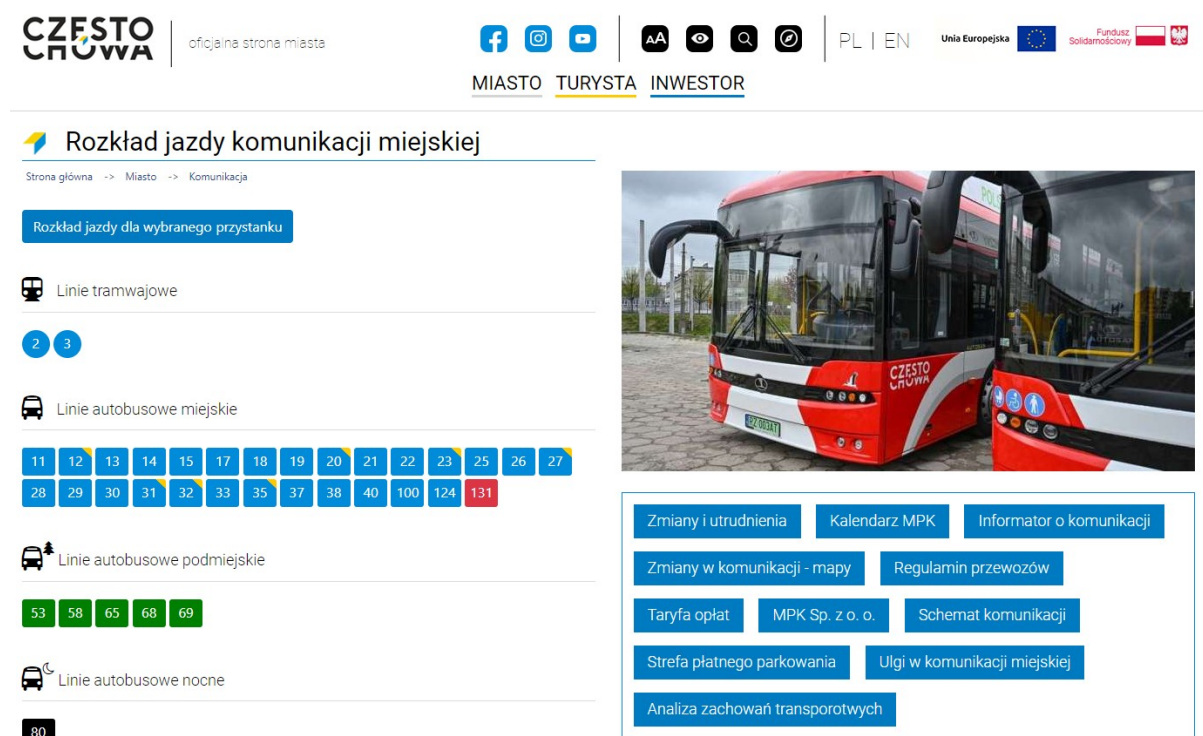
Podstawowym źródłem informacji na temat rozkładów jazdy komunikacji miejskiej w Częstochowie jest oficjalna strona Urzędu Miasta – www.czestochowa.pl, na której dostępna jest zakładka „Komunikacja”. Znajdują się na niej takie informacje, jak:

- statyczne rozkłady jazdy dla wszystkich linii komunikacyjnych;
- wykaz komunikatów o zmianach w funkcjonowaniu transportu publicznego;
- odnośniki do stron internetowych zawierających dynamiczną informację pasażerską, prowadzone przez inne niż organizatora podmioty, w tym częstochowskie MPK;
- zestaw odnośników do przydatnych informacji, jak np. taryfy opłat, regulaminu przewozów, wyjątków w kalendarzu odnośnie stosowania dni ruchowych, Strefy Płatnego Parkowania, schematów sieci komunikacyjnej, czy też tras poszczególnych linii i ważniejszych węzłów przesiadkowych.

Wybrawszy linię i kierunek, który interesuje pasażera, wyświetlona zostanie pełna lista przystanków. Po wybraniu jednego z nich pojawią się godziny odjazdów. Pasażer wskazując dowolny kurs, zobaczy godziny odjazdów z każdego następnego przystanku. Tym samym może sprawdzić, czy zdąży np. dotrzeć w wybrane miejsce na wyznaczoną godzinę.

Od września 2022 r. pasażerowie zyskali dodatkowo możliwość pobierania wszystkich tabliczek przystankowych dla każdej linii w formacie PDF. Jednak ze względów organizacyjnych podjęto decyzję, że rozkłady te będą dostępne na stronie internetowej operatora, chociaż za ich treść i aktualizację odpowiadają pracownicy Urzędu Miasta Częstochowy – czyli organizatora.

Na rysunku 25 przedstawiono zrzut ekranu pochodzący ze strony internetowej Urzędu Miasta Częstochowy, z zakładki „Komunikacja”.



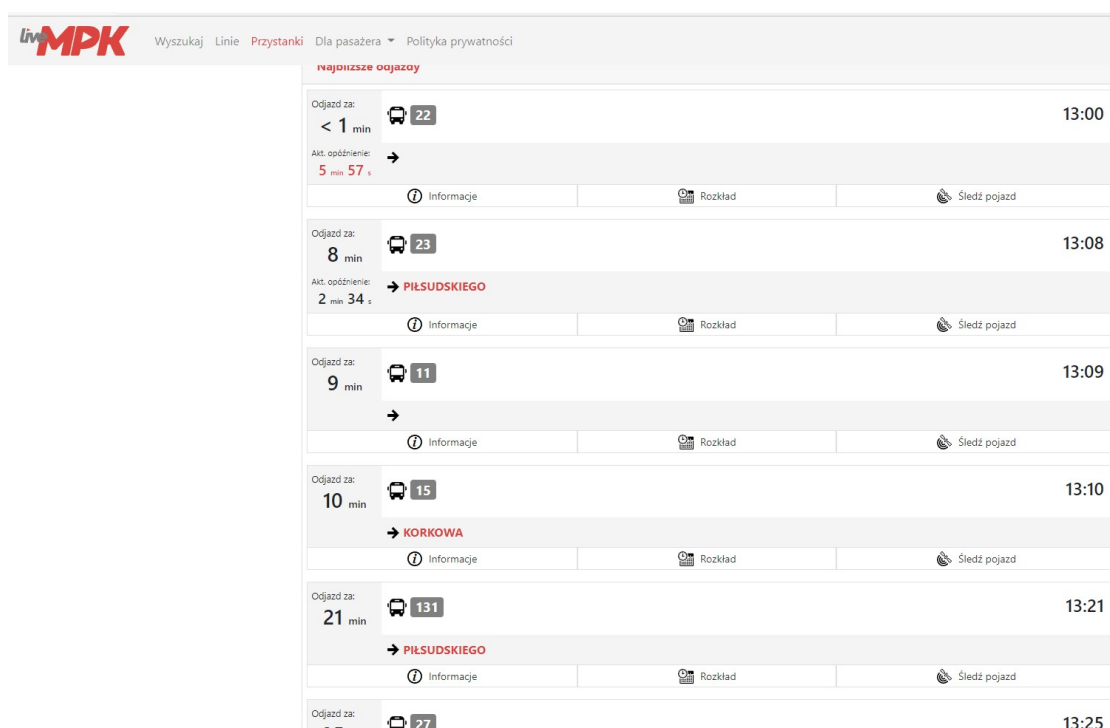
Rys. 25. Główny ekran strony internetowej z informacjami o komunikacji miejskiej

Źródło: <https://www.czestochowa.pl/rozklady-jazdy>.

Po utworzeniu odrębnej jednostki, która będzie odpowiedzialna za organizowanie publicznego transportu zbiorowego w Częstochowie, planowana jest rozbudowa i ulepszenie informacji pasażerskiej poprzez Internet.

Wśród rozwiązań dla dynamicznej informacji pasażerskiej dostępnej w Internecie, najpopularniejsza jest aplikacja LiveMPK, którą w 2018 r. we własnym zakresie opracowali informatycy zatrudnieni w częstochowskim MPK. Rozwiązanie to zostało wypromowane zarówno przez operatora, jak i organizatora, a latem 2022 r. przeprowadzono nową akcją marketingową, umieszczając na przystankach afisze reklamujące „rozkłady jazdy na żywo”.

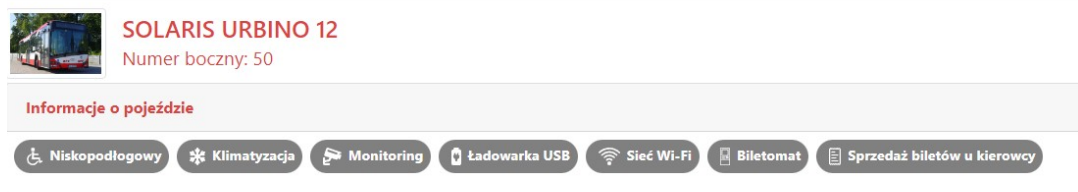
Zasada działania aplikacji LiveMPK sprowadza się do bieżącego porównywania zaplanowanej z rzeczywistą godziną odjazdu tramwaju lub autobusu. Każdy pojazd obsługujący linie komunikacyjne wyposażony jest w urządzenie GPS, które przesyła sygnał o swojej lokalizacji co 10 sekund. Tym sposobem poprzez aplikację (lub stronę internetową) pasażerowie mogą sprawdzić, za ile czasu faktycznie powinien nastąpić odjazd wybranej linii. Opóźnienia względem rozkładu jazdy podawane są na czerwono i są przeliczane na podstawie rzeczywistej odchyłki czasowej, którą zarejestrowano na ostatnim obsłużonym przystanku w trakcie danego kursu. Co warto podkreślić, z aplikacją LiveMPK sprzężony jest system zarządzający tablicami SDIP na przystankach, który pobiera na bieżąco dane na temat punktualności właśnie z tej aplikacji. W efekcie dane na przystankach i w aplikacji są dokładnie takie same. Na rysunku 26 przedstawiono zrzut ekranu dla jednego z przystanków z aplikacji LiveMPK.



Rys. 26. Zrzut ekranu z aplikacji LiveMPK dla przystanku „Korczaka”

Źródło: <https://live.mpk.czest.pl/#/>.

Jak widać z powyższego rysunku, aplikacja oferuje także przydane informacje dodatkowe dla pasażerów. Przykładowo, klikając odnośnik „Informacje”, pasażerowie mają możliwość sprawdzenia numeru bocznego tramwaju lub autobusu, czy jest niskopodłogowy itp., co zilustrowano na rysunku 27.



Rys. 27. Przykład informacji na temat pojazdu w aplikacji LiveMPK

Źródło: <https://live.mpk.czyst.pl/#/>.

Również przyteczną wiedzę daje odnośnik „Śledź pojazd”, który pozwala na bieżąco obserwować lokalizację danego pojazdu komunikacji miejskiej na mapie, a także sprawdzić jego prędkość jazdy, co jest o tyle istotne, że pozwala ustalić, czy pojazd w danej chwili się porusza, czy np. stoi w korku.

10. Kierunki rozwoju transportu publicznego

Podobnie jak każda dziedzina życia, również transport publiczny na każdym obszarze podlega ewolucji w miarę upływu czasu. W zależności od ośrodków, procesy zmian zachodzą wolniej lub szybciej, w korelacji z możliwościami ekonomicznymi podmiotów zarządzających przewozami i przewoźników (operatorów). Nie ulega wątpliwości, iż w przypadku komunikacji miejskiej w polskich miastach, szczególnie pozytywny okres rozpoczął wkrótce po przystąpieniu Polski do struktur Unii Europejskiej, co pozwoliło samorządom na pozyskiwanie zewnętrznych źródeł finansowania. Na tle ostatnich dwóch dekad XX w. i początku XXI w., kolejne okresy przynosiły dynamiczny rozwój nie tylko infrastruktury drogowej, ale także obsługującej transport publiczny, jak i samych środków transportu.

Podobne zmiany miały miejsce także w częstochowskiej sieci komunikacji miejskiej, chociaż należy stwierdzić, iż w odróżnieniu od większości polskich systemów transportowych, przebiegały one spontanicznie i skokowo, a nie sukcesywnie. Przykładem tak gwałtownych zmian w Częstochowie był dzień 1 maja 2007 r., kiedy jednocześnie zmieniono zasady nazewnictwa wszystkich przystanków w sieci komunikacyjnej (na obowiązujące do czasów obecnych), wprowadzono bilety elektroniczne i system dynamicznej informacji pasażerskiej wewnątrz pojazdów. Niemal z dnia na dzień głosowe zapowiedzi przystanków pojawiły się zarówno w najnowszych wówczas Mercedesach O345G, jak i Jelczach M11 oraz Ikarusach 280.26. W późniejszych okresach, wśród takich nagłych zmian w rozwoju transportu publicznego w Częstochowie należy wskazać:

- dostawę 7 nowych tramwajów PESA 129Nb w 2012 r., która pozwoliła w ciągu kilku miesięcy zwiększyć ekspedycję taboru niskopodłogowego z 0 do ponad 41%;
- oddanie do eksploatacji trasy tramwajowej na Wrzosowiak, Błeszno i Raków w 2012 r., dzięki czemu długość częstochowskiej sieci tramwajowej została zwiększona o 45%, przy jednoczesnej przebudowie układu połączeń autobusowych w tych częściach miasta;
- dostawę 40 pionierskich autobusów hybrydowych o napędzie gazowo-elektrycznym na koniec 2015 r., w ramach programu „Gazela”, realizowanego przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (z dofinansowaniem 100% kosztów kwalifikowanych);
- dostawę 40 nowych autobusów z silnikiem Diesla – Solarisów Urbino 12 IV, wprowadzonych do eksploatacji w kwietniu 2017 r., jako taboru o zdecydowanie najlepszym wyposażeniu w historii komunikacji autobusowej w Częstochowie;
- przebudowę liniowej infrastruktury tramwajowej, jako zadania dofinansowanego z funduszy Unii Europejskiej, a obejmującego odcinek Alei Pokoju od Alei Wojska Polskiego

do pętli Raków Dworzec PKP (wraz z pętlą), węzeł rozjazdowy przed zajezdnią oraz niemal całe torowisko wraz z infrastrukturą od Ronda Mickiewicza do pętli Fieldorfa-Nila; za sprawą tej wyjątkowej inwestycji, około 95% torowisk tramwajowych w Częstochowie jest eksploatowanych krócej, niż 12 lat, a jedyny odcinek pominięty w modernizacjach, aktualnie nie jest eksploatowany;

- dostawę następnych 10 nowych tramwajów PESA 129Nb II w 2020 r., dzięki której planowa ekspedycja na częstochowskich liniach tramwajowych zakłada 100% taboru niskopodłogowego, a składy 2x105Na ekspediowane są tylko w sytuacjach awaryjnych i to na pojedyncze kursy.

Oprócz wspomnianych niezwykle istotnych inwestycji, które niemal z dnia na dzień radykalnie podnosiły jakość komunikacji miejskiej w Częstochowie, przeprowadzono wiele innych zadań, jak np. wprowadzenie do ruchu autobusów z napędem elektrycznym.

Jak dowodzi historia i biorąc pod uwagę specyfikę miasta liczącego ok. 200 tys. mieszkańców, co pewien czas w Częstochowie dochodzi do dużych zmian w funkcjonowaniu publicznego transportu zbiorowego.

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój miast, a ze względu na jego negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne, stanowi znaczącą uciążliwość życia dla mieszkańców. Utrzymanie wysokiego udziału transportu zbiorowego w liczbie podróży zmotoryzowanych w mieście wpływa w największym stopniu na ograniczenie zanieczyszczeń emitowanych do środowiska przez ruch pojazdów. Warunkiem uzyskania jak największego pakietu korzyści dla mieszkańców jest zachęcenie ich do rezygnacji z codziennego używania samochodu osobowego – na rzecz komunikacji miejskiej lub innych alternatywnych do samochodu osobowego form przemieszczania się.

Zachętą do korzystania z transportu zbiorowego dla mieszkańców miasta i okolicznych miejscowości powinno być znacząco większe uprzywilejowanie pojazdów komunikacji miejskiej w ruchu drogowym – wykorzystywanie nowoczesnych rozwiązań inżynierskich, które preferują systemy publicznego transportu (a także ruch rowerowy) w ruchu drogowym względem transportu indywidualnego, m.in. przebudowa skrzyżowań i oznakowania układów drogowych w kierunku uprzywilejowania lub lepszego dostosowania do potrzeb transportu zbiorowego (m.in. budowa buspasów, wyposażanie wlotów skrzyżowań w wydzielone pasy dla pojazdów transportu zbiorowego).

W celu dalszej poprawy warunków oczekiwania na pojazd komunikacji miejskiej kolejne przystanki o dużej liczbie pasażerów wsiadających wyposażone zostaną w tablice dynamicznej informacji pasażerskiej. Systematycznie także będą modernizowane przystanki poprzez instalację i wymianę wiat na zapewniające osłonę przed wiatrem i deszczem oraz prze-

budowę peronów i dojeżdż, eliminując bariery dostępu dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się.

Kierunki rozwoju publicznego transportu w Częstochowie i gminach ościennych obsługiwanych częstochowską komunikacją miejską są podporządkowane strategii zrównoważonego rozwoju, uznanej za zasadę kształtowania polityki transportowej, z uwzględnieniem integracji różnych form transportu pasażerskiego.

Rozwój ruchu rowerowego wymaga stworzenia kompleksowego systemu dróg dla rowerów, pozwalających na wygodne i bezpieczne poruszanie się po całym mieście – umożliwiające dotarcie do wszystkich istotnych celów ruchu oraz zapewniających dogodny dojazd rowerem do Częstochowy z okolicznych miejscowości w gminach ościennych – w większości przypadków proces ten od lat postępuje, ponadto trwają lub są zaplanowane w najbliższym czasie inwestycje, pozwalające na lepsze skomunikowanie z miastem – np. przedłużenie ul. Korfanteo wraz z połączeniem z DK 46 oraz przebudowa częstochowskiego odcinka tej samej drogi krajowej, tworzonej przez ulice Główną i Przejazdową, budowa ciągów rowerowych wzdłuż alei Wojska Polskiego (w ramach przebudowy DK 91), a w niedalekiej przeszłości budowa dróg rowerowych wzdłuż ulic Warszawskiej i Rędzińskiej. Budowie dróg dla rowerów będzie towarzyszył rozwój pozostałej infrastruktury rowerowej (stojaków, stacji napraw), likwidowane będą bariery dla ruchu rowerowego w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych, urządzane będą parkingi Bike&Ride oraz prowadzone kampanie edukacyjne w zakresie bezpiecznego poruszania się rowerem.

Podjęmowane będą także działania zmierzające do likwidacji uciążliwości i utrudnień dla ruchu pieszego, w szczególności w dojeżdżiach do przystanków. Działania te będą obejmowały:

- likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych, szczególnie dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się;
- tworzenie dogodnych, najkrótszych dróg dla pieszych – oddzielonych od uciążliwości ruchu miejskiego – wraz z atrakcyjnym otoczeniem wzdłuż ciągów pieszych, wyposażonych w elementy tzw. małej architektury miejskiej;
- lokalizację dogodnych, powiązanych z ciągami pieszymi, przystanków komunikacji miejskiej, w szczególności pozwalających na dokonywanie wygodnych przesiadek;
- ograniczanie zajmowania przestrzeni pod parkingi wzdłuż najważniejszych ciągów pieszych;
- w dłuższej perspektywie czasu: tworzenie ciągów pieszo-jezdnych, bez wydzielonych jezdni dla aut, na których piesi mają pierwszeństwo w ruchu.

Determinantami określającymi kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Częstochowie i gminach ościennych oraz innych, z którymi ewentualnie podpisane zostaną porozumienia w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, są:

- uchwalone plany transportowe wyższego szczebla – w szczególności plan transportowy dla województwa śląskiego (p. 2.11. opracowania);
- prognozy popytu tego transportu, uwzględniające uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze, źródła ruchu, ochronę środowiska i dostęp do infrastruktury (p. 2.4.-2.9. planu transportowego);
- uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne scharakteryzowane w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gmin – przywołane w p. 2.3. planu transportowego;
- przewidywane kierunki zmian i rozwoju w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta, szczegółowo opisane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego;
- założenia rozwoju systemu komunikacyjnego, przedstawione w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta oraz w innych dokumentach strategicznych;
- zamierzenia inwestycyjne zaplanowane w najbliższym horyzoncie finansowania (p. 5.2. planu transportowego);
- wyniki badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców.

Zalecane minimum, wynikające z polityki zrównoważonego rozwoju, to podjęcie działań promujących utrzymanie obecnego poziomu i rozwój transportu zbiorowego – poprzez uruchomienie nowych podsystemów transportu zbiorowego, integrację różnych form komunikacji zbiorowej oraz rozważne ograniczenie ruchu pojazdów indywidualnych, zwłaszcza w ścisłym centrum miasta.

Dla dalszego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Częstochowie istotne będzie poddanie analizie zmian w ofercie przewozowej polegających na zoptymalizowaniu liczby kursów oraz objęciu obsługą komunikacyjną nowych obszarów miasta, takich jak:

- rozbudowujące się strefy ekonomiczne w Skorkach, rejonie Kucelina i ul. Korfantego oraz ulic Kusięckiej, Strefowej i Legionów;
- nowe osiedla z zabudową wielorodzinną oraz rozwijające się budownictwo jednorodzinne w dzielnicach Częstochówka-Parkitka i Grabówka (ulice: Wrocławska, św. Pawła, Odrodzenia, Zakopiańska, Rybacka, Kalinowa);
- dzielnica Kiedrzyń: rejon ul. Sejmowej, ul. Narcyzowej oraz perspektywnie ul. Młodości (w przypadku utworzenia linii aglomeracyjnej w kierunku Czarnego Lasu, współfinansowanej przez samorząd gminy Mykanów);

- rejon ul. Goździków oraz zachodnia część ul. św. Rocha do granicy miasta;
- rejon ulic Skrzetuskiego i Polnej, w rejonie Stradomia i Zacisza.

Zmiany w ofercie przewozowej warunkujące rozwój częstochowskiej komunikacji miejskiej powinny także dotyczyć sąsiednich gmin. W tym celu w 2023 r. zostaną przeprowadzone szczegółowe badania preferencji poszczególnych gmin pod kątem opracowania dla nich koncepcji wspólnego tworzenia systemu publicznego transportu zbiorowego.

Ważnym alternatywnym – bezemisyjnym środkiem transportu do codziennego poruszania się po mieście – są rowery i inne pojazdy napędzane siłą mięśni. Większy udział tego typu pojazdów w ruchu miejskim zmniejsza lokalną emisję spalin, ogranicza zapotrzebowanie na miejsca parkingowe dla samochodów osobowych oraz – poprzez zwiększoną aktywność fizyczną – wpływa na poprawę stanu zdrowia mieszkańców. Dla wzrostu znaczenia ruchu rowerowego w przemieszczaniu się po Częstochowie niezbędne jest dalsze rozbudowywanie sieci dróg rowerowych, której długość w niedalekiej przyszłości przekroczy 90 km. Należy też podkreślić, iż na obszarze miasta drogi rowerowe od kilku lat budowane są według ściśle określonych standardów, określonych w uchwale Rady Miasta Częstochowy jako „Wytyczne do projektowania, wykonania i utrzymania dróg dla rowerów w Częstochowie”. Oprócz stosowania tych zapisów przy nowych inwestycjach, w wielu miejscach dokonano korekt geometrii i parametrów technicznych dla dróg rowerowych, np. obniżając krawężniki na skrzyżowaniach lub wjazdach na posesje.

Integralnym elementem rozwoju ruchu rowerowego powinien być funkcjonujący przez co najmniej okres od 1 marca do 30 listopada system roweru miejskiego, po części dostosowanego do przewozu niewielkich towarów.

Powiązanie ruchu rowerowego z pozostałymi formami przewozów pasażerskich, powinien zapewniać rozbudowany system parkingów rowerowych. Wraz z rozwojem sieci dróg dla rowerów niezbędny jest też rozwój systemu parkingów Bike&Ride, umożliwiających pozostawienie jednoślada w rejonie przystanku i realizację dalszej części podróży pojazdami komunikacji miejskiej lub innymi środkami transportu zbiorowego. Przy planowaniu rozmieszczenia parkingów rowerowych należy uwzględnić ich bliskość do przystanków publicznego transportu zbiorowego, która daje możliwość realizacji podróży łączonych, z wykorzystaniem dwóch zrównoważonych środków transportu – rowerów i pojazdów publicznego transportu zbiorowego.

Konieczne jest przeprowadzenie akcji edukacyjnych i informacyjnych, promujących zrównoważoną mobilność miejską oraz elektromobilność. Niezbędna jest też kontynuacja i rozszerzenie akcji promujących wykorzystanie rowerów do codziennych podróży oraz zastę-

powania samochodu osobowego napędzanego klasycznym silnikiem Diesla lub benzynowym pojazdami transportu publicznego.

Zalecane minimum, wynikające z polityki zrównoważonego rozwoju, to podjęcie działań promujących nie tylko zahamowanie trendu spadkowego, ale i wzrost liczby przewożonych pasażerów oraz dalszy rozwój transportu zbiorowego – poprzez integrację różnych form komunikacji zbiorowej oraz rozważne ograniczenie ruchu pojazdów indywidualnych, zwłaszcza w ścisłym centrum miasta, m.in. poprzez podnoszenie opłat za parkowanie w Strefie Płatnego Parkowania.

Ważnym kierunkiem rozwoju częstochowskiej komunikacji miejskiej będzie jej integracja w ramach całego systemu publicznego transportu zbiorowego na obszarze całej aglomeracji, docelowo we wszystkich gminach ościennych (lub nawet położonych dalej od granic Częstochowy), które utrzymają lub zdecydują się na zawarcie porozumień międzygminnych w zakresie lokalnego transportu zbiorowego.

Integracja systemów transportowych obejmuje:

- poziom infrastruktury – poprzez utworzenie funkcjonalnych węzłów i przystanków integracyjnych i przesiadkowych, pozwalających na szybką i wygodną przesiadkę;
- poziom rozkładów jazdy – poprzez wzajemną koordynację połączeń przesiadkowych;
- poziom jednej taryfy – poprzez likwidację stref taryfowych oraz docelowe przeniesienie systemu biletowego do kompetencji częstochowskiego, samodzielnego organizatora publicznego transportu zbiorowego.

Zintegrowany węzeł przesiadkowy powinien zapewnić jak najkrótsze i bezpośrednie przejście pomiędzy różnymi rodzajami środków transportu (oczywiście najlepiej w systemie door-to-door) oraz nie posiadać barier utrudniających przemieszczanie się dla osób niepełnosprawnych, za to umożliwiać wygodne, zabezpieczone przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi miejsce do oczekiwania na przesiadki. Na każdym z takich węzłów wymagane są schematy funkcjonalne z rozmieszczeniem wszystkich przystanków.

Kierunki rozwoju publicznego transportu w Częstochowie będą zgodne z uregulowaniami zawartymi w dokumentach strategicznych krajowych i wojewódzkich oraz ze strategicznymi wytycznymi Unii Europejskiej dotyczącymi:

- zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego;
- promowania rozwiązań proekologicznych;
- integracji środków transportu;
- podnoszenia standardów obsługi pasażerskiej.

11. Przyjęte zasady planowania oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego

Podstawową zasadą racjonalnego planowania oferty transportu zbiorowego jest dostosowanie podaży usług przewozowych do występującego popytu. Z uwagi na zależność popytu od oferowanej podaży usług, występuje sprzężenie zwrotne tych dwóch czynników. Przyjęte zasady obsługi komunikacyjnej na obszarze Częstochowy mają na celu zapobiec stopniowemu ograniczaniu systemu transportu zbiorowego w wyniku jego zbyt niskiej atrakcyjności i jednoczesnemu wzrostowi kongestii – wskutek niekontrolowanego zwiększenia podróży wykonywanych samochodami osobowymi. Dostępność transportu indywidualnego jest powszechna i uzależniona jedynie od liczby miejsc parkingowych w pobliżu źródeł i celów podróży. Istotne zmniejszanie poziomu usług przewozowych w transporcie publicznym poza okresami szczytów przewozowych prowadzi też zwykle do znacznego wzrostu kosztów jednostkowych (kosztów wozokilometra) operatora.

W okresie planowania (do 2030 r.) przyjmuje się następujące zasady kształtowania oferty publicznego transportu zbiorowego:

1. Układ sieci komunikacyjnej i poszczególne zadania przyjęte do realizacji uwzględniać będą charakter obszaru objętego obsługą komunikacyjną, w szczególności zagospodarowanie przestrzenne Częstochowy oraz potrzeby obsługiwanego przez częstochowską komunikację miejską gmin objętych planem.
2. Jedną z ważniejszych determinant planowanego układu komunikacyjnego będzie właściwe skomunikowanie poszczególnych obszarów miasta z centrum miasta i dworcem kolejowym oraz zapewnienie dogodnych przesiadek na pociągi oraz autobusy przewozów regionalnych i dalekobieżnych.
3. Rytmicznie prowadzone będą badania marketingowe:
 - wielkości popytu (w przekrojowym okresie – w miesiącach: marzec-kwiecień lub październik-listopad) – nie rzadziej niż co 5 lat;
 - struktury popytu z przychodowością umożliwiającą obliczenie rentowności kursów wykonywanych poza granice miasta – nie rzadziej niż co 5 lat;
 - preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców (przynajmniej wybiórcze) – co 5-7 lat.
4. Co 5 lat prowadzone będą badania marketingowe wielkości popytu w okresie wakacji.
5. Do 2024 r. przeprowadzone zostaną kompleksowe badania potrzeb przewozowych, popytu oraz preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Częstochowy, których wy-

niki stanowiąc będą wytyczne dla kształtowania oferty przewozowej i określania wymogów technicznych w stosunku do taboru operatora.

6. Rozkłady jazdy, w tym ustalanie przebiegu tras, częstotliwości kursowania i alokacji pojazdów, będą konstruowane w dostosowaniu do wyników badań potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz w zakresie linii pozamiejskich badań ich rentowności.
7. Podstawową regułą planowania oferty przewozowej będzie pełna koordynacja rozkładów jazdy w skali całej sieci komunikacyjnej.
8. Polityka taryfowa realizowana przez organizatora komunikacji miejskiej zakłada utrzymanie poziomu odpłatności, ze zwiększeniem preferencji dla pasażerów stale korzystających z komunikacji miejskiej – nabywających bilety okresowe.
9. Realizowane inwestycje taborowe i infrastrukturalne będą uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych.

Planowany układ tras częstochowskiej komunikacji miejskiej spełniać będzie najważniejsze postulaty przewozowe, w tym postulat bezpośredniości. Ewentualne zmiany tras zmierzać będą do intensyfikowania obsługi obszarów miasta o gęstej zabudowie jedno- i wielorodzinnej, kosztem ograniczeń na obszarach peryferyjnych.

W obszarach o najintensywniejszej zabudowie i w porach doby generujących największy popyt na usługi komunikacji miejskiej zapewniana będzie relatywnie wysoka i rytmiczna częstotliwość kursowania pojazdów.

Utrzymywana będzie pełna synchronizacja rozkładów jazdy w skali całej sieci komunikacyjnej, która polega na odejściu od opracowywania rozkładu jazdy w odniesieniu do jednej linii (lub zadania komunikacyjnego, przeznaczonego do obsługi jednym autobusem), na rzecz układania rozkładów jednocześnie dla całej sieci komunikacyjnej. Proces ten, zapewniający efekty synergiczne (poprawa odczuwalnej częstotliwości przy niezmienionej liczbie taboru i niezmienionej lub w niewielkim stopniu obniżonej pracy eksploatacyjnej), powinien być wspomagany specjalistycznym oprogramowaniem komputerowym.

Usprawnienie w zakresie punktualności będzie zapewniane poprzez specjalizację zarządzania ofertą przewozową, przy wykorzystaniu zróżnicowania rozkładowych czasów przejazdu w zależności od pory doby oraz na podstawie wyników badań empirycznych. Wysoka punktualność świadczenia usług przewozowych zostanie uzyskana poprzez zróżnicowanie międzyprzystankowych czasów jazdy w różnych porach doby i rodzajach dni, w zależności od natężenia ruchu drogowego i pasażerskiego.

12. Monitorowanie realizacji i ewaluacja planu

Transport publiczny narażony jest na wiele zagrożeń. Należy je przewidywać, aby móc jak najskuteczniej je powstrzymać, a także przeciwdziałać ich skutkom.

Do najważniejszych ryzyk związanych z realizacją usług przewozowych w transporcie publicznym można zaliczyć ryzyka:

- niedostatecznego poziomu rentowności linii komunikacyjnych spowodowanego niewielkim zainteresowaniem ze strony pasażerów;
- niedostatecznego zaangażowania samorządów w utrzymanie oferty transportu zbiorowego na swoim obszarze;
- systematycznego ograniczania zasięgu transportu zbiorowego przez przewoźników prywatnych i dalszego spadku jego udziału w przewozach pasażerskich;
- niedostatecznego poziomu finansów publicznych przeznaczanych na komunikację zbiorową;
- nadmiernego wzrostu cen paliw i energii;
- wystąpienia katastrof, w tym drogowych;
- wystąpienia innych zdarzeń o charakterze siły wyższej, np. epidemii;
- brak odwagi politycznej w podejmowaniu koniecznych i mniej popularnych decyzji dotyczących finansowania i preferencji dla transportu zbiorowego;
- legislacyjne dotyczące np. zamówień publicznych, zasad finansowania, przepisów podatkowych;
- konkurencji ze strony podróży odbywanych samochodami osobowymi oraz komunikacją komercyjną;
- zmian w dostępności do środków pomocowych;
- wzrostu wymogów z tytułu ochrony środowiska.

Aby przeciwdziałać występującym różnym rodzajom ryzyka, należy wdrożyć w życie sprawny system monitorowania zmian – wówczas z odpowiednim wyprzedzeniem można wprowadzić działania korygujące i zapobiegawcze. System monitorowania powinien objąć takie aspekty funkcjonowania transportu zbiorowego w mieście, aby skutecznie wprowadzić zmiany przewidziane niniejszym planem.

Zgodnie z postanowieniami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym plan transportowy powinien być poddawany okresowej weryfikacji, a następnie aktualizacji.

Aktualizacja planu może być podjęta przez Miasto Częstochowę w każdym czasie – w zależności od uzasadnionych potrzeb. Uzasadnieniem aktualizacji mogą być w szczególności wnioski i rekomendacje wynikające z okresowych raportów z realizacji niniejszego planu.

Przyjmuje się, że nie rzadziej niż co dwa lata dokonywać się będzie weryfikacji zapisów planu transportowego i na podstawie wyników tej weryfikacji, podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji.

W tabeli 53 przedstawiono zestaw parametrów i narzędzi oraz zakres oceny poszczególnych elementów systemu przewozów użyteczności publicznej w Częstochowie, umożliwiającą bieżące monitorowanie stopnia realizacji planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego.

Tab. 53. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego transportu publicznego w Częstochowie

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
<p>Zapewnienie dostępności do transportu, w tym osobom niepełnosprawnym</p>	<p>Dostępność podmiotowa:</p> <ul style="list-style-type: none"> – udział pojazdów niskopodłogowych w inwentarzu – udział pojazdów wyposażonych w klimatyzację – stosunek ceny biletów do przeciętnego wynagrodzenia – relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego – udział przystanków wyposażonych w perony <p>Dostępność przestrzenna:</p> <ul style="list-style-type: none"> – liczba przystanków na 1 km² – liczba parkingów Park&Ride i Bike&Ride przy przystankach i pętlach
<p>Redukcja negatywnego wpływu transportu na zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców</p>	<ul style="list-style-type: none"> – udział pojazdów zeroemisyjnych we flocie komunikacji miejskiej – udział tramwajów w ogólnej liczbie pojazdów w ruchu – struktura pojazdów w inwentarzu w przekroju norm czystości spalin
<p>Redukcja zanieczyszczenia powietrza i hałasu oraz efektu cieplarnianego i zużycia energii</p>	<ul style="list-style-type: none"> – udział pojazdów zeroemisyjnych i hybrydowych we flocie komunikacji miejskiej – struktura pojazdów w inwentarzu w przekroju norm czystości spalin – liczba instalacji fotowoltaicznych na przystankach, – liczba instalacji fotowoltaicznych na autobusach i obiektach zajezdni
<p>Efektywność ekonomiczna transportu osób</p>	<ul style="list-style-type: none"> – wskaźnik odpłatności [%] – jednostkowe koszty przewozów na długość trasy [zł/km] – jednostkowe koszty przewozów na pasażera na liniach miejskich i podmiejskich [zł/pasażer] – amortyzacja taboru/koszty ogółem

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
Integracja transportu	<ul style="list-style-type: none"> – liczba autobusowych przystanków węzłowych integrujących transport miejski i regionalny – pojemność parkingów Park&Ride na pętlach autobusowych [liczba miejsc] – liczba parkingów Bike&Ride na przystankach [liczba miejsc]
System taryfowy i inne elementy oferty przewozowej	<ul style="list-style-type: none"> – wielkość popytu – struktura popytu – wskaźniki odpłatności usług w przekroju linii podmiejskich i obszarów
Dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb przewozowych, popytu i preferencji komunikacyjnych	cyklicznie realizowane badania popytu, rentowności, potrzeb przewozowych, preferencji i zachowań transportowych mieszkańców

Źródło: opracowanie własne.

13. Konsultacje społeczne

Tekst powstanie po przeprowadzeniu konsultacji

Spis tabel

Tab. 1. Dzielnice Częstochowy wraz z liczbą mieszkańców – stan na 1 lipca 2022 r.....	49
Tab. 2. Gminy, które zawarły z miastem Częstochowa porozumienia w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego.....	55
Tab. 3. Obsługa komunikacyjna jednostek administracyjnych objętych planem transportowym – stan na 1 lipca 2022 r.....	56
Tab. 4. Liczba ludności, powierzchnia i gęstość zaludnienia Częstochowy i gmin objętych planem w latach 2014-2021– dane GUS.....	59
Tab. 5. Struktura ludności gmin objętych planem w latach 2018-2021.....	61
Tab. 6. Pojazdy samochodowe i ciągniki w mieście Częstochowa – porównanie 2010 i 2020 r.....	64
Tab. 7. Czynniki społeczne determinujące kształt oferty przewozowej w Częstochowie i gminach objętych planem – stan na 31 grudnia 2021 r.....	67
Tab. 8. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w Częstochowie i w gminach ościennych objętych planem – stan na 31 grudnia 2021 r.....	73
Tab. 9. Struktura podmiotów gospodarczych w Częstochowie i w gminach ościennych objętych planem wg sekcji działalności – stan na 31 grudnia 2021 r.....	73
Tab. 10. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w Częstochowie i w gminach ościennych objętych planem – stan na 31 grudnia 2021 r.....	74
Tab. 11. Wartości graniczne emisji szkodliwych składników spalin wg norm europejskich dla ciężkich pojazdów użytkowych z silnikiem Diesla.....	78
Tab. 12. Struktura autobusów częstochowskiej komunikacji miejskiej w podziale na normy emisji spalin – stan na 1 lipca 2022 r.....	79
Tab. 13. Wymiana pasażerska w 2021 r. na stacjach kolejowych zlokalizowanych na obszarze objętym planem transportowym.....	85
Tab. 14. Wykaz placówek oświatowych na obszarze Częstochowy – stan na rok szkolny 2021/2022.....	90
Tab. 15. Wykaz placówek oświatowych na obszarze gminy Mykanów – stan na rok szkolny 2021/2022.....	105
Tab. 16. Wykaz placówek oświatowych na obszarze gminy Mstów – stan na rok szkolny 2021/2022.....	106
Tab. 17. Wykaz placówek oświatowych na obszarze gminy Olsztyn – stan na rok szkolny 2021/2022.....	107

Tab. 18. Wykaz placówek oświatowych na obszarze gminy Poczesna – stan na rok szkolny 2021/2022.....	108
Tab. 19. Wykaz placówek oświatowych na obszarze gminy Konopiska – stan na rok szkolny 2021/2022.....	108
Tab. 20. Wykaz placówek oświatowych na obszarze gminy Blachownia – stan na rok szkolny 2021/2022.....	109
Tab. 21. Wykaz instytucji publicznych na obszarze miasta Częstochowy.....	110
Tab. 22. Wykaz instytucji publicznych na obszarze gminy Blachownia.....	115
Tab. 23. Wykaz instytucji publicznych na obszarze gminy Konopiska.....	115
Tab. 24. Wykaz instytucji publicznych na obszarze gminy Mstów.....	116
Tab. 25. Wykaz instytucji publicznych na obszarze gminy Mykanów.....	116
Tab. 26. Wykaz instytucji publicznych na obszarze gminy Olsztyn.....	117
Tab. 27. Wykaz instytucji publicznych na obszarze gminy Poczesna.....	117
Tab. 28. Wykaz obiektów służby zdrowia na obszarze objętym planem transportowym.....	118
Tab. 29. Wykaz największych zakładów pracy na obszarze objętym planem transportowym – stan na 1 sierpnia 2022 r.....	124
Tab. 30. Wykaz pozostałych generatorów ruchu pasażerskiego na obszarze miasta Częstochowy – stan na 1 sierpnia 2022 r.....	126
Tab. 31. Wykaz pozostałych generatorów ruchu pasażerskiego na obszarze gminy Blachownia – stan na 1 sierpnia 2022 r.....	133
Tab. 32. Wykaz pozostałych generatorów ruchu pasażerskiego na obszarze gminy Konopiska – stan na 1 sierpnia 2022 r.....	134
Tab. 33. Wykaz pozostałych generatorów ruchu pasażerskiego na obszarze gminy Mstów – stan na 1 sierpnia 2022 r.....	135
Tab. 34. Wykaz pozostałych generatorów ruchu pasażerskiego na obszarze gminy Mykanów – stan na 1 sierpnia 2022 r.....	136
Tab. 35. Wykaz pozostałych generatorów ruchu pasażerskiego na obszarze gminy Olsztyn – stan na 1 sierpnia 2022 r.....	137
Tab. 36. Wykaz pozostałych generatorów ruchu pasażerskiego na obszarze gminy Poczesna – stan na 1 sierpnia 2022 r.....	137
Tab. 37. Wielkość popytu i pracy eksploatacyjnej częstochowskiej komunikacji miejskiej w latach 2018-2021.....	145
Tab. 38. Zmiana wielkości popytu i pracy eksploatacyjnej w częstochowskiej komunikacji miejskiej w latach 2018-2021.....	146

Tab. 39. Średnia liczba pasażerów przewożonych częstochowską autobusową komunikacją miejską w dniu powszednim.....	147
Tab. 40. Trasy linii komunikacji miejskiej w Częstochowie – stan na 1 lipca 2022 r.....	155
Tab. 41. Prędkości eksploatacyjne i komunikacyjne na liniach częstochowskiej komunikacji miejskiej – stan na 1 lipca 2022 r.....	161
Tab. 42. Ekspedycja taboru autobusowego i tramwajowego w Częstochowie, w godzinach przekrojowych – stan na 1 lipca 2022 r.....	163
Tab. 43. Dienne wielkości pracy eksploatacyjnej (w granicach miasta) i liczba brygad na liniach komunikacji miejskiej w Częstochowie – stan na 1 lipca 2022 r.....	166
Tab. 44. Plan eksploatacyjny linii 13 w gminie Mykanów.....	169
Tab. 45. Plan eksploatacyjny linii 26 w gminie Mstów.....	171
Tab. 46. Plan eksploatacyjny linii 30 w gminie Mstów.....	172
Tab. 47. Plan eksploatacyjny linii 58 w gminie Olsztyn.....	174
Tab. 48. Plan eksploatacyjny linii 53, 65, 68 i 69 w gminie Poczesna.....	178
Tab. 49. Plan eksploatacyjny linii 33 w gminie Konopiska.....	180
Tab. 50. Plan eksploatacyjny linii 22 i 32 w gminie Blachownia.....	182
Tab. 51. Finansowanie usług transportu publicznego w Częstochowie w latach 2018-2021.....	206
Tab. 52. Pożądany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych do 2030 r.....	236
Tab. 53. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego transportu publicznego w Częstochowie.....	257

Spis rysunków

Rys. 1. Położenie Częstochowy oraz gmin objętych planem na obszarze powiatu częstochowskiego.....	51
Rys. 2. Struktura wiekowa mieszkańców Częstochowy – stan na 31 grudnia 2021 r.....	63
Rys. 3. Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w Częstochowie i jej prognoza do 2030 r.....	66
Rys. 4. Struktura wartości biletów częstochowskiej komunikacji miejskiej sprzedanych w 2021 r.....	70
Rys. 5. Różnice w wartości biletów częstochowskiej komunikacji miejskiej sprzedanych w 2019 r. i 2021 r.....	71
Rys. 6. Obszary chronione zlokalizowane na terenie miasta Częstochowa.....	79
Rys. 7. Mapa hałasu drogowego Częstochowy.....	80
Rys. 8. Mapa hałasu tramwajowego w Częstochowie.....	81
Rys. 9. Obszar miasta Częstochowy objęty strefą płatnego parkowania.....	83
Rys. 10. Drogi dla rowerów na terenie miasta Częstochowa.....	86
Rys. 11. Mapa stacji Częstochowskiego Roweru Miejskiego.....	87
Rys. 12. Docelowa sieć komunikacyjna w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.....	139
Rys. 13. Planowane linie komunikacyjne użyteczności publicznej.....	142
Rys. 14. Prognoza popytu do 2030 r.....	151
Rys. 15. Schemat linii komunikacyjnych w gminie Olsztyn.....	176
Rys. 16. Podział zadań przewozowych w Częstochowie w 2016 r.....	211
Rys. 17. Ranking postulatów przewozowych w Częstochowie w 2016 r.....	213
Rys. 18. Cechy transportu zbiorowego, które wg mieszkańców Częstochowy były najlepiej realizowane przez częstochowską komunikację miejską.....	214
Rys. 19. Cechy transportu zbiorowego, które wg mieszkańców Częstochowy były najgorzej realizowane przez częstochowską komunikację miejską.....	214
Rys. 20. Ocena ogólna komunikacji miejskiej w Częstochowie.....	215
Rys. 21. Zestawienie średnich ocen cech autobusowej komunikacji miejskiej.....	216
Rys. 22. Zestawienie średnich ocen cech tramwajowej komunikacji miejskiej.....	216
Rys. 23. Wzór naklejki z nazwą przystanku, przygotowany do umieszczenia na wiacie.....	242
Rys. 24. Przykładowy schemat układu przystanków w ramach węzła „Hala Polonia”.....	243
Rys. 25. Główny ekran strony internetowej z informacjami o komunikacji miejskiej.....	245

Rys. 26. Zrzut ekranu z aplikacji LiveMPK dla przystanku „Korczaka”	246
Rys. 27. Przykład informacji na temat pojazdu w aplikacji LiveMPK.....	247