



URZĄD MIASTA CZĘSTOCHOWA



# Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Częstochowy

---

przygotowany przez



**BLUE OCEAN BUSINESS CONSULTING SP. Z O.O.**

ul. Kopernika 30, lok. 536-537

00-950 Warszawa

tel. 22 828 4990, faks 22 828 4993

biuro@bobc.pl

Warszawa, październik 2013



## SPIS TREŚCI

1. WSTĘP.....	5
1.1. CZYM JEST PLAN TRANSPORTOWY?.....	5
1.2. STRESZCZENIE DOKUMENTU.....	7
1.3. SŁOWNIK POJĘĆ UŻYWANYCH W DOKUMENCIE.....	8
1.4. ZESTAWIENIE NAJWAŻNIEJSZYCH SUGESTII ZAWARTYCH W DOKUMENCIE.....	9
2. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM TRANSPORTOWYM.....	14
2.1. POWIERZCHNIA OBSZARU .....	14
2.2. CHARAKTERYSTYKA DEMOGRAFICZNO–SPOŁECZNA.....	15
2.3. EDUKACJA.....	20
2.4. OCHRONA ZDROWIA .....	21
2.5. OBIEKTY UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ .....	22
3. OCENA I PROGNOZY POTRZEB PRZEWOZOWYCH.....	24
3.1. UWARUNKOWANIA ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO .....	24
3.2. OKREŚLENIE OBSZARÓW O NAJWIĘKSZYM POTENCJALNYM ZAPOTRZEBOWANIU NA PRZEWOZY .....	25
3.3. UWARUNKOWANIA ROZWIĄZAŃ PRZESTRZENNYCH POWIĄZANYCH Z DZIAŁALNOŚCIĄ TRANSPORTOWĄ.....	26
3.4. KIERUNKI ROZWOJU PRZESTRZENNEGO MIASTA W POWIĄZANIU Z DZIAŁALNOŚCIĄ TRANSPORTOWĄ 27	
3.5. KIERUNKI ROZWOJU PRZESTRZENNEGO - REKOMENDACJE .....	34
4. OKREŚLENIE SIECI KOMUNIKACYJNEJ, NA KTÓREJ PLANOWANE JEST WYKONYWANIE PRZEWOZÓW O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ .....	35
4.1. OKREŚLENIE OBSZARU OBJĘTEGO SIECIĄ KOMUNIKACYJNĄ .....	35
4.2. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU OBJĘTEGO SIECIĄ KOMUNIKACYJNĄ .....	37
4.3. ISTOTNE UWARUNKOWANIA DLA REALIZACJI ZADAŃ TRANSPORTOWYCH KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ ..	54
4.4. CHARAKTERYSTYKA PLANOWANEJ SIECI KOMUNIKACYJNEJ .....	65
5. FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH.....	74
5.1. ŹRÓDŁA FINANSOWANIA.....	74
5.2. PRZYCHODY Z DZIAŁALNOŚCI PRZEWOZOWEJ .....	77
6. OKREŚLENIE PREFERENCJI DOTYCZĄCYCH WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU.....	79

6.1. POSTULATY PRZEWOZOWE MIESZKAŃCÓW.....	80
6.2. OBECNY PODZIAŁ ZADAŃ PRZEWOZOWYCH .....	82
6.3. ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ Z UWZGLĘDNIENIEM INFRASTRUKTURY OBSZARU.....	85
6.4. ANALIZA SWOT .....	103
6.5. UWARUNKOWANIA ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO – IDENTYFIKACJA PROBLEMÓW.....	106
6.6. WSKAZANIE KIERUNKÓW ROZWOJU KOMUNIKACJI TRAMWAJOWEJ .....	108
6.7. WSKAZANIE MOŻLIWOŚCI STOSOWANIA AUTOBUSÓW O ZMNIEMSIJONEJ POJEMNOŚCI.....	117
7. WYNIKI BADAŃ OBECNEGO STANU KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ .....	119
7.1. POMIARY POTOKÓW PASAŻERSKICH.....	119
7.2. BADANIA ANKIETOWE .....	146
8. OKREŚLENIE ZASAD ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW .....	160
8.1. OKREŚLENIE WŁAŚCIWOŚCI RZECZOWEJ ORAZ KOMPETENCJI ORGANIZATORÓW TRANSPORTU .....	160
8.2. OKREŚLENIE TRYBU WYBORU OPERATORÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO.....	162
8.3. ZASADY INTEGRACJI TARYFOWO-BILETOWEJ I KOORDYNACJI ROZKŁADÓW JAZDY .....	164
8.4. ZASADY OZNAKOWANIA ŚRODKÓW TRANSPORTU WYKORZYSTYWANYCH W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ .....	166
8.5. OBOWIĄZKI UWZGLĘDNIENIA USTAWOWYCH ULG PRZEJAZDOWYCH .....	167
9. OKREŚLENIE POŻĄDANEGO STANDARDU USŁUG PRZEWOZOWYCH W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ .....	168
9.1. OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO .....	169
9.2. DOSTĘP OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO .....	173
9.3. DOSTĘPNOŚĆ PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ .....	177
9.4. OKREŚLENIE STANDARDÓW USŁUG PRZEWOZOWYCH.....	182
10. PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA.....	184
10.1. SYSTEM INFORMACJI PASAŻERSKIEJ (SIP).....	185
10.2. ROZKŁAD JAZDY KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ .....	188
10.3. KOORDYNACJA POŁĄCZEŃ RÓŻNYCH RODZAJÓW ŚRODKÓW TRANSPORTU.....	197
11. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO ORAZ JEGO MONITOROWANIE.....	223

## 1. Wstęp

### 1.1. Czym jest Plan Transportowy?

Zgodnie z zapisami prawa, organizatorem publicznego transportu zbiorowego, w zależności od zasięgu przewozów, jest gmina, związek międzygminny, powiat (miasto na prawach powiatu), związek powiatów, województwo lub minister właściwy do spraw transportu. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (zwana dalej Ustawą) powierza organizatorowi do wykonania trzy zadania (art.8):

1. planowanie rozwoju transportu,
2. organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
3. zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

O skutecznym wykonywaniu pozostałych funkcji przesądza prawidłowa realizacja zadania planowania rozwoju transportu w formie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (plan transportowy).

Ustawa nakłada obowiązek opracowania planu transportowego na niektórych organizatorów. W przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, obowiązek opracowania planu ma:

1. Gmina:
  - a. licząca, co najmniej 50 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
  - b. której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
2. Związek międzygminny obejmujący obszar liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;
3. Powiat:
  - a. liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
  - b. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 120 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
4. Związek powiatów obejmujący obszar liczący, co najmniej 120 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;
5. Województwo:
  - a. w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,
  - b. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
6. Minister właściwy do spraw transportu - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

Gminy, związki międzygminne i powiaty o mniejszej liczbie mieszkańców, niż podano powyżej, mogą, ale nie muszą opracowywać planów transportowych. Plan transportowy uchwalony w gminie, powiecie, województwie jest aktem prawa miejscowego, co oznacza, że podlega kontroli w trybie przewidzianym dla tych planów.

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

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

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

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

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

Tak sformułowany cel nadrzędny planu transportowego powinien być osiągany poprzez realizację następujących celów szczegółowych:

- Cel 1. **Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu** - instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych
- Cel 2. **Poprawa efektywności** funkcjonowania systemu transportowego – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów
- Cel 3. **Integracja systemu transportowego** – w układzie gałęziowym i terytorialnym
- Cel 4. **Wspieranie konkurencyjności gospodarki** obszaru - instrument rozwoju gospodarczego
- Cel 5. **Poprawa bezpieczeństwa** - radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu
- Cel 6. **Ograniczenie negatywnego wpływu** transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

## 1.2. Streszczenie dokumentu

Niniejszy Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Częstochowy, zwany również „Planem Transportowym” został przygotowany przez firmę „Blue Ocean” Business Consulting na zlecenie Miejskiego Zarządu Dróg i Transportu w Częstochowie, będącego jednostką budżetową Urzędu Miasta Częstochowy. Ponadto niektórych informacji pomocniczych w prowadzonych pracach udzieliło Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Częstochowie Sp. z o.o.

Dokument obejmuje – zgodnie z założeniami – zarówno miasto Częstochowę, jak i współpracujące z nim gminy w zakresie transportu publicznego. W treści Planu Transportowego szerzej opisano linie komunikacyjne na obszarach gmin, z którymi Miasto Częstochowa posiada zawarte porozumienia międzygminne i w nich to również były prowadzone badania potoków pasażerskich. W przypadku pozostałych gmin sąsiadujących z Częstochową, wskazano stan obecny, scharakteryzowano te gminy i nakreślono kierunek działań na rzecz integracji transportu zbiorowego.

Niniejsze opracowanie rozpoczyna się omówieniem charakterystyki całego obszaru objętego Planem Transportowym, prezentując go z punktu widzenia transportu. Następnie dyskutowane są potrzeby przewozowe na tle istniejącej sieci komunikacyjnej i infrastruktury drogowej. Zwrócono przy tym uwagę na wybrane zagadnienia związane z organizacją ruchu w częstochowskim transporcie publicznym, charakterystycznym dla tego miasta: specyfikę układu drogowego, ruch pątniczny oraz imprezy masowe z rozgrywkami żużłowymi włącznie.

Określono również standardy, jakim powinny podlegać nowo projektowane linie i trasy komunikacyjne, jednak ze względu na trwające liczne prace drogowe, wskazano kierunki działań i pewne wytyczne, a nie gotowe rozwiązania. Dla uzyskania optymalnego układu linii komunikacyjnych, a także w celu zbadania popytu na usługi transportowe, dobór pojemności taboru i docelowej możliwości prowadzenia dowolnych symulacji matematycznych przez organizatora transportu w Częstochowie, przeprowadzono kompleksowe badania potoków pasażerskich, którymi objęto wszystkie linie dziennej komunikacji autobusowej, w tym każdy pojazd (brygadę) na danej linii. Wyniki badań przedstawiono w formie wykresów, a pełne zestawienie danych źródłowych wraz z indywidualnymi statystykami poszczególnych kursów umieszczono w załączniku nr 2, który jest integralną częścią Planu Transportowego.

Dalej zwrócono uwagę na istotny aspekt finansowania transportu miejskiego: źródła finansowania oraz przychody z działalności transportowej. Przechodzimy następnie do dyskusji nad transportem zrównoważonym, uwarunkowaniami rozwoju transportu publicznego, zasadami organizacji rynku przewozów oraz nad ochroną środowiska naturalnego i dostępem dla osób niepełnosprawnych.

Bardzo istotnym elementem, któremu warto poświęcić uwagę jest analiza SWOT, czyli mocnych i słabych stron transportu publicznego, w nałożeniu na istniejące i pojawiające się szanse i zagrożenia dla tego transportu i jego rozwoju. W części tej zamieszczono także wyniki badań ankietowych, jakie zostały przeprowadzone wśród mieszkańców Częstochowy i kilku gmin położonych w jej pobliżu. Badania te były ukierunkowane na poznanie zwyczajów komunikacyjnych ludności, ich ocen obecnego stanu komunikacji miejskiej i oczekiwań na przyszłość.

Zaproponowano również propozycje kierunków rozwoju sieci komunikacji tramwajowej w Częstochowie, a dla najbardziej prawdopodobnych do wdrożenia rozwiązań wykonano symulacje obliczeniowe. Wskazano także możliwości uruchomienia połączeń przewidzianych do obsługi taborom autobusowym o obniżonej pojemności, co zdecydowanie poprawi dostępność komunikacji miejskiej dla pasażerów.

W dalszej części opisano propozycje zasad organizacji rynku przewozów, w tym kompetencje organizatora transportu publicznego. Wskazano możliwości etapowania integracji komunikacji na szczeblu wykraczającym poza

granice administracyjne miasta, a także określono jednolite standardy oznakowania pojazdów kursujących w ramach linii regularnych w publicznym transporcie zbiorowym.

Następnie zaprezentowano sugestie związane ze standaryzacją usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej. Wskazano na konieczność inwestycji w rozwiązania proekologiczne, rozwój szynowego transportu miejskiego, wymianę autobusów na nowoczesne, z silnikami spełniającymi najbardziej restrykcyjne normy w zakresie emisji zanieczyszczeń, dostosowane do potrzeb osób o obniżonej sprawności ruchowej. Zasygnalizowano także w przypadku niektórych tras, w tym głównie rewitalizowanej al. Najświętszej Maryi Panny, możliwość wprowadzenia do eksploatacji autobusów zasilanych prądem elektrycznym, co w przypadku pozytywnych decyzji, pozwoli zapoczątkować w Częstochowie nowy standard przewozów pasażerskich w ścisłym centrum i pokaże w jaki sposób poprawiać dostępność reprezentacyjnych części miasta, zachowując nie tylko walory estetyczne rewitalizowanych miejsc, ale też radykalnie poprawiając stan środowiska naturalnego na obszarze silnie zurbanizowanym.

W Planie Transportowym ujęto również aspekt organizowania informacji pasażerskiej, w tym również z wykorzystaniem nowoczesnych rozwiązań informatycznych. Coraz większe jest bowiem nastawienie na kompleksowe systemy informacji dynamicznej, która pozwala przedstawiać stan komunikacji miejskiej w czasie rzeczywistym i natychmiastowo reagować na zakłócenia w ruchu. Zasygnalizowano również sposoby koordynacji połączeń z innymi przewoźnikami i innymi rodzajami transportu, głównie przedstawiając stan obecny i potencjał reprezentowany przez inne rodzaje transportu w punktach styku z komunikacją miejską.

W ostatnim rozdziale omówiono kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Częstochowie oraz sposoby monitorowania tego rozwoju.

Poniżej przedstawiamy kolejno: słownik pojęć używanych w całym dokumencie oraz zestawienie wszystkich rekomendacji zawartych w niniejszym Planie Transportowym.

### 1.3. Słownik pojęć używanych w dokumencie

Tabela 1. Najważniejsze pojęcia używane w dokumencie

Lp.	Pojęcie	Opis
1	Plan Transportowy	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, określający w szczególności: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;</li> <li>2. Ocenę i prognozy potrzeb przewozowych;</li> <li>3. Przewidywane finansowanie usług przewozowych;</li> <li>4. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;</li> <li>5. Zasady organizacji rynku przewozów;</li> <li>6. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, z uwzględnieniem zagadnień ochrony środowiska naturalnego, dostępu osób niepełnosprawnych oraz dostępności podróży do infrastruktury przystankowej;</li> <li>7. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera;</li> <li>8. Kierunku rozwoju publicznego transportu zbiorowego.</li> </ol>
2	Organizator transportu publicznego	Właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Organizatorem publicznego transportu zbiorowego w Częstochowie w zakresie przewozów powiatowych jest Prezydent miasta Częstochowa.



3	Operator	Samorządowy zakład budżetowy lub 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.
4	Przewoźnik	Przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym - na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.
5	Rekompensata	Środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Przyznawane albo z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ulg (ustawowych / wprowadzonych przez organizatora), albo poniesionych kosztów związanych ze świadczeniem usług w zakresie transportu zbiorowego, z uwzględnieniem wysokości tzw. „słusznego zysku”.
6	Refundacja (dotacja refundacyjna)	Forma rekompensaty przyznawana operatorowi publicznego transportu zbiorowego z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ulg ustawowych albo wprowadzonych przez organizatora. Zwana jest także dotacją refundacyjną. Dotacja dotyczy zwrotu różnic pomiędzy pełnymi cenami biletów a cenami biletów ulgowych.

#### 1.4. Zestawienie najważniejszych sugestii zawartych w dokumencie

Tabela 2. Zestawienie najważniejszych sugestii zawartych w dokumencie

<i>L.p.</i>	<i>Rozdział</i>	<i>Tematyka</i>	<i>Rekomendacja</i>
1	3.	Kierunki rozwoju przestrzennego	<b>Rozbudowa sieci drogowej w obrębie miasta Częstochowa oraz w gminach sąsiadujących</b>
2	3.	Kierunki rozwoju przestrzennego	<b>Dogodne połączenia drogowe Częstochowskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej z autostradą A1</b>
3	3.	Poprawa dostępności komunikacyjnej miasta	<b>Modernizacja połączeń drogowych z siecią dróg krajowych oraz planowaną autostradą A1</b>
4	3.	Poprawa dostępności komunikacyjnej miasta	<b>Usprawnienie ruchu tranzytowego w mieście poprzez budowę obwodnicy autostradowej</b>
5	3.	Poprawa dostępności komunikacyjnej miasta	<b>Modernizacja infrastruktury kolejowej</b>
6	3.	Usprawnienia układu drogowego	<b>Poprawa układu komunikacyjnego w mieście poprzez budowę nowych ulic, przebudowę istniejących skrzyżowań, przebudowę istniejących głównych ciągów komunikacyjnych</b>
7	3.	Usprawnienia układu drogowego	<b>Poprawa warunków do jazdy rowerem na terenie miasta poprzez tworzenie ciągów komunikacyjnych dla rowerów</b>
8	3.	Usprawnienia układu drogowego	<b>Zwiększenie ilości miejsc parkingowych na terenie miasta</b>
9	3.	Rozwój komunikacji publicznej	<b>Rozbudowa i modernizacja infrastruktury transportu</b>

			zbiorowego
10	3.	Rozwój komunikacji publicznej	Unowocześnienie taboru autobusowego oraz tramwajowego
11	3.	Rozwój komunikacji publicznej	Budowa nowych tras tramwajowych wraz z zakupem nowoczesnego taboru tramwajowego
12	3.	Rozwój komunikacji publicznej	Integracja różnych form transportu zbiorowego na obszarze miasta
13	3.	Rozwój przestrzenny	Na al. Jana Pawła II na jezdni południowej przed skrzyżowaniem z al. Armii Krajowej należy pozostawić skrajny prawy pas ruchu tylko z przeznaczeniem do skrętu w prawo
14	3.	Rozwój przestrzenny	Po zakończeniu przebudowy skrzyżowania DK 1 i DK46, należy przeprowadzić specjalistyczną analizę optymalnego zaprogramowania sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu DK 46 i DK 91
15	3.	Rozwój przestrzenny	Poprawienie dostępności sieci drogowej w Śródmieściu, zwłaszcza dla komunikacji miejskiej. Należy powrócić do planów budowy alternatywnej trasy dla al. Najświętszej Maryi Panny, położonej na południe od niej
16	3.	Rozwój przestrzenny	W celu odciążenia ul. Sabinowskiej z ruchu tranzytowego, należy zbudować przedłużenie al. Bohaterów Monte Cassino do ul. Dźbowskiej
17	3.	Rozwój przestrzenny	Należy zapewnić autobusom MPK możliwość jak najbardziej płynnej jazdy w centrum miasta. W tym celu warto rozważyć wprowadzenie krótkich buspasów przed przystankami i wyznaczenie antyżatok, ułatwiających włączenie się do ruchu
18	3.	Rozwój przestrzenny	Należy dążyć do maksymalnego usprawnienia przejazdu autobusów komunikacji miejskiej na takich odcinkach sieci drogowej, jak: <ul style="list-style-type: none"> <li>- ul. Warszawska</li> <li>- al. Najświętszej Maryi Panny</li> <li>- al. Jana Pawła II</li> <li>- al. Wolności</li> <li>- al. Kościuszki</li> <li>- al. Wojska Polskiego</li> <li>- ul. Krakowska</li> </ul>
19	3.	Rozwój przestrzenny	W przypadku przedłużania ul. Kontkiewicza na wschód, należy wzdłuż niej pozostawić rezerwę terenu pod ewentualne torowisko tramwajowe
20	3.	Rozwój przestrzenny	W trakcie projektowania nowych dróg i modernizacji istniejących należy dopilnować, aby ze względów bezpieczeństwa parametry geometryczne były przynajmniej o 20% korzystniejsze od wymaganych przepisami, jeśli ma z danych odcinków korzystać komunikacja miejska
21	3.	Rozwój przestrzenny	W trakcie budowy kolejnych odcinków Korytarza Północnego, należy budować przystanki dla transportu publicznego na wylotach wszystkich skrzyżowań
22	4.	Organizacja przewozów	Uruchamianie dodatkowych połączeń autobusowych w dni targowe w kierunku dzielnicy Zawodzie
23	4.	Organizacja przewozów	Poprawienie dostępności komunikacji miejskiej dla pątników przybywających na Jasną Górę
24	4.	Organizacja przewozów	Wyznaczanie tras przejść pielgrzymek w taki sposób, aby możliwie najmniej kolidowały z trasami autobusów

			komunikacji miejskiej
25	4.	Organizacja przewozów i działania marketingowe	Wprowadzenie biletu pielgrzymkowego wraz z reklamą atrakcji do obejrzenia w Częstochowie
26	4.	Organizacja przewozów	Dążenie do tego, aby maksymalnie dużo linii kursowało według taktów co: 10, 12, 15, 20, 24, 30, 45 i 60 minut z nielicznymi, uzasadnionymi wyjątkami
27	6.	Organizacja przewozów	Konstruowanie rozkładów jazdy w sposób powodujący zamienianie w godzinach wieczornych autobusów przegubowych na standardowe
28	6.	Postulaty przewozowe mieszkańców	Szczegółowa tabela – w treści dokumentu – dotyczy następujących kryteriów: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Punktualność</li> <li>- Wygoda</li> <li>- Niezawodność</li> <li>- Dostępność</li> <li>- Regularność</li> <li>- Częstotliwość</li> <li>- Prędkość</li> <li>- Bezpośredniość połączeń</li> <li>- Koszt</li> <li>- Informacja</li> </ul>
29	6.	Infrastruktura transportowa	Wydzielone pasy dla autobusów, umożliwiające indywidualny, niezależny przejazd pojazdu na odcinku, gdzie występowały trudności z planowym przejazdem, spowodowane zatorami, niską przepustowością, czy geometrią odcinka
30	6.	Infrastruktura transportowa	Zatoki lub antyzatoki przystankowe, które spowalniają ruch w rejonie przystanku, a tym samym podnoszą poziom bezpieczeństwa pasażerów
31	6.	Infrastruktura transportowa	Podwyższone nawierzchnie przystanków do poziomu pierwszego stopnia w pojeździe
32	6.	Infrastruktura transportowa	Węzły komunikacyjne, wspólne dla różnych linii czy też środków komunikacji wraz z punktami obsługi pasażerów
33	6.	Infrastruktura transportowa	Specjalna sygnalizacja dla autobusów na skrzyżowaniach oraz na przystankach, która pozwala na sprawniejszy przejazd przez skrzyżowania oraz wyjazd z przystanków
34	6.	Infrastruktura transportowa	Detektory, pętle indukcyjne itp. urządzenia wykrywające pojazd komunikacji miejskiej i pozwalające mu na priorytetowy przejazd przed innymi uczestnikami ruchu
35	6.	Infrastruktura transportowa	Wyświetlacze na przystankach informujące o rzeczywistych przyjazdach pojazdów, kierunku ich dalszej jazdy, opóźnieniach, objazdach itp.
36	6.	Infrastruktura transportowa	System GPS, służący do monitorowania pozycji pojazdów
37	6.	Infrastruktura transportowa	Informacje internetowe oraz sms-owe dla pasażerów o komunikacji miejskiej
38	6.	Infrastruktura transportowa	Bilet elektroniczny, który pozwala na integrację wielu przewoźników w jednym systemie transportowym oraz umożliwia wprowadzanie różnych form odpłatności za korzystanie z komunikacji miejskiej przez różne grupy pasażerów
39	6.	Infrastruktura transportowa	Automaty biletowe na przystankach i w pojazdach, umożliwiające dogodne zaopatrzenie się w bilet albo doładowanie konta w bilecie elektronicznym
40	6.	Infrastruktura transportowa	Komfortowy, niskopodłogowy / nisko wejściowy tabor
41	6.	Infrastruktura transportowa	Nowoczesna, dobrze wyposażona zajezdnia dla obsługi taboru
42	6.	Tabor	Dążenie do jak najszybszego wycofania z eksploatacji autobusów wysokopodłogowych
43	6.	Tabor	Stworzenie jasno określonych warunków technicznych, jakich będzie oczekiwało miasto w zakresie nowych dostaw

			taboru
44	6.	Organizacja ruchu	Wprowadzenie priorytetów dla komunikacji miejskiej wraz z określeniem miejsc i sposobów ich stosowania
45	6.	Integracja transportu miejskiego z lokalnym	Organizacja ruchu zapewniająca dogodnie przesiadki z autobusów miejskich na lokalne
46	6.	Integracja transportu miejskiego z indywidualnym	Tworzenie węzłów przesiadkowych oraz parkingów typu Park&Ride
47	6.	Zadania dla transportu	Reorganizacja układu połączeń i rozkładów linii. Usprawnienie połączeń i lepsza obsługa obszaru. Budowa systemu połączeń „bez barier”
48	6.	Zadania dla transportu	Budowa i modernizacja przystanków pod kątem dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych
49	6.	Zadania dla transportu	Wyposażenie przystanków w elementy poprawiające warunki oczekiwania na pojazd (ławki, wiaty) oraz informacje o usługach
50	6.	Zadania dla transportu	Budowa Centrum Obsługi Pasażera
51	6.	Zadania dla transportu	Zakup urządzeń komunikujących się z osobami niewidomymi (przystanki)
52	6.	Zadania dla transportu	Na al. Wojska Polskiego wprowadzenie dodatkowego pasa ruchu przed skrzyżowaniem z ul. Bugajską w kierunku Katowic, co wymaga przebudowy tego odcinka DK 1
53	6.	Zadania dla transportu	Budowa centrów przesiadkowych w Śródmieściu oraz – w miarę możliwości – niektórych dzielnicach, wraz z całą infrastrukturą, punktami informacyjnymi i sprzedaży biletów
54	6.	Zadania dla transportu	Budowa Zintegrowanego Węzła wymiany pasażerskiej w rejonie dworca PKP wraz ze zintegrowanym Centrum Obsługi Pasażera
55	6.	Zadania dla transportu	Dostosowanie infrastruktury kolejowej dla obsługi ruchu miejskiego w tym przede wszystkim modernizacja dworców kolejowych poza Śródmieściem i – być może – wyznaczenie nowych przystanków osobowych w ruchu kolejowym na terenie Częstochowy i aglomeracji
56	6.	Zadania dla transportu	Zakup taboru z silnikami zasilanymi ekologicznym paliwem, lub o napędzie alternatywnym z przyszłej perspektywy budżetu unii europejskiej na lata 2014-2020
57	6.	Zadania dla transportu	Stworzenie warunków do przewozu rowerów środkami transportu publicznego i lepsze usankcjonowanie takich przewozów stosownym regulaminem
58	6.	Transport zrównoważony	Stosowanie zapisów Białej Księgi w odniesieniu do transportu publicznego
59	6.	Analiza SWOT	Szczegółowa analiza silnych i słabych stron oraz szans i zagrożeń
60	6.	Rozwój sieci tramwajowej	Budowa trasy tramwajowej na Parkitkę
61	6.	Rozwój sieci tramwajowej	Budowa trasy tramwajowej na Starym Rakowie
62	6.	Rozwój sieci tramwajowej	Budowa trasy tramwajowej do ul. Kukuczki
63	6.	Rozwój sieci tramwajowej	Wskazania dotyczące długofalowego planowania sieci tramwajowej oraz rozbudowy sieci na odcinkach: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Trójkąt manewrowy przy skrzyżowaniu al. Armii Krajowej z al. Jana Pawła II</li> <li>• Trasa na Wyczerpy przez Las Aniołowski, rejon ulicy Pascala do węzła na Wyczerpach Górnych</li> <li>• Trasa do węzła logistycznego i centrów handlowych w dzielnicy Rząsawa</li> </ul>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Przedłużenie trasy kucelińskiej na teren Częstochowskiego Parku Przemysłowego</li> <li>• Budowa trasy obwodowej, okalającej Śródmieście od zachodu, przez ul. 1 Maja, Pułaskiego i Popietuszeki</li> </ul>
64	7.	Układ sieci komunikacyjnej	Wnioski do wyników pomiarów potoków pasażerskich zawierają omówienie sytuacji popytu i podaży w komunikacji dla każdej z linii osobno oraz wskazania co do doboru pojazdów właściwej pojemności
65	7.	Ocena jakości usług i oczekiwania pasażerów	Wnioski do badań ankietowych znajdujące się w rozdziale 5.2. należy potraktować jako wskazówki co do tego, którym elementom oceny należy poświęcić najwięcej uwagi i najszybciej poprawić
66	8.	Tabor i organizacja przewozów	Wprowadzenie do eksploatacji autobusów o obniżonej pojemności w dzielnice peryferyjne, poprawiając dostęp do transportu zbiorowego
67	8.	Tabor	Ustalenie jednolitych zasad wyglądu pojazdów komunikacji miejskiej i oznaczeń linii
68	9.	Tabor a ochrona środowiska	Wprowadzenie do eksploatacji autobusów z napędem ekologicznym: elektrycznych, zasilanych CNG
69	9.	Dostęp osób niepełnosprawnych	Dostęp osób niepełnosprawnych oraz o obniżonej zdolności ruchowej do transportu publicznego
70	9.	Budowa przystanków	Stworzenie lokalnych przepisów zawierających wytyczne dotyczące budowy przystanków
71	9.	Obsługa pasażerów	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stworzenie Centrum Obsługi Pasażera</li> <li>- Zwiększenie dostępności zakupu biletów w kluczowych punktach miasta poprzez biletomaty</li> <li>- Kompleksowe badania marketingowe potrzeb przewozowych, popytu, preferencji oraz zachowań transportowych mieszkańców</li> </ul>
72	10.	Dynamiczny system informacji pasażerskiej	Połączenie istniejącego systemu z ulicznymi (przystankowymi) wyświetlaczami w kluczowych węzłach przesiadkowych oraz w centrum miasta
73	10.	Rozkłady jazdy komunikacji miejskiej	Prowadzenie co 3-4 lata badań potoków pasażerskich, ułatwiających organizację układu sieci komunikacyjnej oraz tworzenie rozkładów jazdy
74	11.	Monitorowanie usług komunikacyjnych	Organizacja systemu monitorowania poziomu jakości usług komunikacyjnych wraz z narzędziami do egzekwowania określonych standardów

## 2. Charakterystyka obszaru objętego planem transportowym

Częstochowa to miasto na prawach powiatu, ważny ośrodek administracyjny, gospodarczy, edukacyjny i kulturalny w województwie śląskim, a także największe miasto subregionu północnego. Miasto obejmuje swoimi wpływami tereny ościenne, w szczególności leżące w kierunku wschodnim i południowym. Są to powiaty: częstochowski ziemski, lubliniecki i myszkowski. Z racji utrwalonych związków z okresu, kiedy Częstochowa była miastem wojewódzkim w zasięgu oddziaływania miasta znajdują się powiaty: kłobucki, i pączęzański. Położenie przy ważnych szlakach komunikacyjnych oraz bliskość atrakcyjnych turystycznie terenów jurajskich i nadwarciańskich powoduje, że zasięg jego oddziaływania wykracza poza obszar województwa śląskiego i obejmuje południowy obszar województwa łódzkiego oraz zachodnie krańce świętokrzyskiego i małopolskiego.

### 2.1. Powierzchnia obszaru

Częstochowa leży w północnej części województwa śląskiego na Wyżynie Krakowsko-Częstochowskiej i na skraju Wyżyny Woźnicko-Wieluńskiej. Przez obszar miasta przepływa rzeka Warta, będąca trzecią co do długości rzeką Polski, jednak jej częstochowski odcinek położony jest stosunkowo niedaleko od źródła, przez co szerokość koryta i średni przepływ wód nie są zbyt duże. Współrzędne geograficzne Częstochowy: 52°49' szerokości geograficznej północnej, 19°07' długości geograficznej wschodniej.

Miasto Częstochowa położone jest w odległości mierzonej w linii prostej:

- 200 km od Warszawy w kierunku północno-wschodnim
- 65 km od Katowic w kierunku południowym
- 105 km od Kielc w kierunku wschodnim
- 110 km od Łodzi w kierunku północnym
- 100 km od Krakowa w kierunku południowo-wschodnim
- 150 km od Wrocławia w kierunku zachodnim
- 105 km od najbliższej położonego odcinka granicy państwa (z Czechami koło Bohumina)
- 395 km od najbliższej położonego fragmentu wybrzeża Morza Bałtyckiego (w Zatoce Gdańskiej)

Mapa 1. Położenie Częstochowy na mapie administracyjnej województwa śląskiego



Obszar Częstochowy po utworzeniu miasta na początku XIX wieku, wynosił 33,06 km<sup>2</sup> i nie zmieniał się do okresu międzywojennego, gdy w latach 1928 i 1930 przyłączono do miasta obszary o powierzchni 14,13 km<sup>2</sup>. Powierzchnia miasta wynosiła wówczas 47,16 km<sup>2</sup>. Ponowne rozszerzenie granic miało miejsce w 1952 roku, gdy przyłączono obszary o łącznej powierzchni 45,88 km<sup>2</sup>, co dało powierzchnię 93,04 km<sup>2</sup>. Od 1977 roku powierzchnia miasta wynosi 160 km<sup>2</sup>.

Mapa 2. Ekspansja terytorialna Częstochowy w XIX i XX wieku

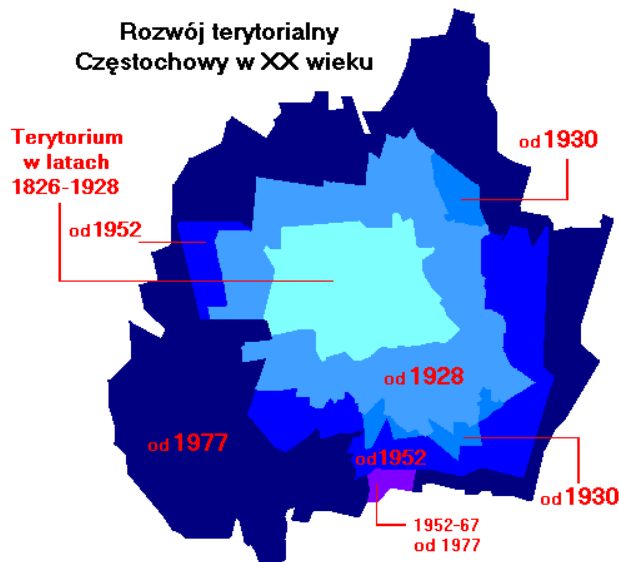


Tabela 3. Powierzchnia miasta Częstochowa

	Rodzaj użytku	Powierzchnia w [ha] za lata			
		2009	2010	2011	2012
1.	Użytki rolne	7277,4	7277,4	7277,4	<b>7277,4</b>
2.	Grunty zabudowane i zurbanizowane	4849,5	4849,5	4849,5	<b>4849,5</b>
2.1.	Grunty komunikacyjne	117,8	117,8	117,8	<b>117,8</b>
2.2.	Tereny mieszkaniowe	2967,4	2967,4	2967,4	<b>2967,4</b>
2.3.	Tereny przemysłowe	567,4	567,4	567,4	<b>567,4</b>
3.	Tereny pod lasami i zakrzewieniami	2747,8	2747,8	2747,8	<b>2747,8</b>
4.	Tereny różne	-	-	-	-
5.	Nieużytki	776,2	776,2	776,2	<b>776,2</b>
6.	Pod wodami	91	91	91	<b>91</b>
	<b>Razem</b>	<b>15971</b>	<b>15971</b>	<b>15971</b>	<b>15971</b>

Źródło: dane Urzędu Miasta w Częstochowie, stan na 31 grudnia poszczególnych lat

## 2.2. Charakterystyka demograficzno–społeczna

### Liczba mieszkańców w tym gęstość zaludnienia obszaru

Na koniec 2012 roku w Częstochowie zamieszkiwały 234 472 osoby, w tym ok. 53% (124 299) kobiet. Liczba ludności miasta systematycznie maleje, a Częstochowa w drugiej dekadzie XXI wieku jest jednym z najszybciej wyludniających się miast Polski. Współczynnik feminizacji utrzymuje się na dość wysokim poziomie i wynosi 112 kobiet na 100 mężczyzn. W latach 2009–2012 ludność miasta zmalała o 4847 osób, tj. o 2,0%. W roku 2012 przyrost naturalny był ujemny i wyniósł -725 osób; zawarto 1204 małżeństwa. Od kilku lat obserwuje się ponadto ujemne saldo migracji. Głównym kierunkiem migracji odpływowej jest Warszawa, gdzie „ucieka” wykształcona młodzież poszukująca atrakcyjnej pracy, ale również wiele osób przeprowadza się w rejon Katowic oraz do miejscowości

położonych w gminach sąsiadujących z Częstochową. Częstochowa jest natomiast miejscem docelowym migracji ludzi młodych, pochodzących z terenów wiejskich, poszukujących pracy lub kontynuujących edukację. Obrazuje to poniższa tabela.

**Tabela 4. Ludność miasta Częstochowa w latach 2009-2012 (według faktycznego miejsca zamieszkania).**

Wyszczególnienie	stan na 31.12.				dynamika % (5:2)
	2009	2010	2011	2012	
Ogółem, w tym:	<b>239 319</b>	<b>237 203</b>	<b>235 798</b>	<b>234 472</b>	<b>0,980</b>
<b>Kobiety</b>	127 014	125 629	124 952	124 299	0,979
<b>Mężczyźni</b>	112 305	111 574	110 846	110 173	0,981
<b>Ruch naturalny</b>					
<b>Urodzenia</b>	2 366	2 191	2 067	1 978	0,836
<b>Zgony</b>	2 604	2 737	2 688	2 703	1,038
Przyrost naturalny	<b>- 274</b>	<b>- 546</b>	<b>- 621</b>	<b>- 725</b>	<b>2,646</b>
Zawarte małżeństwa	<b>1 556</b>	<b>1 363</b>	<b>1 232</b>	<b>1 204</b>	<b>0,774</b>
Saldo migracji	<b>- 837</b>	<b>- 731</b>	<b>- 784</b>	<b>- 616</b>	<b>0,736</b>

Źródło: Urząd Miasta Częstochowy, stan na 31 grudnia poszczególnych lat

Strukturę ludności miasta Częstochowa w latach 2009-2012 wg grup ekonomicznych przedstawia poniższa tabela.

**Tabela 5. Struktura ludności miasta Częstochowa wg grup ekonomicznych**

	2009		2010		2011		2012		Dynamika % (7:1)
	Ludność	%	Ludność	%	Ludność	%	Ludność	%	
	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	
<b>Ogółem</b>	239 319	100	237 203	100	235 798	100	234 472	100	0,980
<b>Wiek przedprodukcyjny</b>	37 636	16,7	36 677	15,5	36 091	15,3	35 782	15,3	0,951
<b>Wiek produkcyjny</b>	156 727	65,5	154 498	65,1	152 113	64,5	149 460	63,7	0,954
<b>Wiek poprodukcyjny</b>	44 956	17,8	46 028	19,4	47 594	20,2	49 230	21,0	1,095

Źródło: Urząd Miasta Częstochowy, stan na 31 grudnia poszczególnych lat

Oznaczenia:

1 Wiek przedprodukcyjny: 0-17 lat

2 Wiek produkcyjny: 18-59 lat (kobiety) i 18-64 (mężczyźni)

3 Wiek poprodukcyjny: powyżej 60 lat (kobiety) i powyżej 65 lat (mężczyźni)

Analiza struktury ludności miasta wykazuje zdecydowaną dominację osób w wieku produkcyjnym, która w roku 2012 stanowiła 63,7 % ogółu mieszkańców, podczas gdy średnia w woj. śląskim wyniosła 65,0 %. Grupa osób w wieku przedprodukcyjnym stanowiła 15,3 %, natomiast w wieku poprodukcyjnym – 21,0 %. Obserwuje się systematyczny spadek ludności w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym przy wzroście ludności w wieku poprodukcyjnym. Świadczy to o demograficznym starzeniu się społeczeństwa.

Liczba ludności zamieszkującej na 1 km<sup>2</sup> wynosi 1476 osób. Jest to gęstość zaludnienia większa 4-krotnie od średniej dla województwa śląskiego oraz około 12 razy większa od średniej krajowej, natomiast jednocześnie zaludnienie Częstochowy jest niemal 3 razy bardziej rzadkie od zaludnienia Świętochłowic, które posiada największy wskaźnik gęstości zaludnienia w Polsce – ponad 4100 osób na km<sup>2</sup>.

Struktura przestrzenna gęstości zaludnienia Częstochowy jest nierównomierna. Są dzielnice o wysokim wskaźniku zaludnienia, jak Północ, Parkitka, Śródmieście, Błeszno, Raków, Ostatni Grosz, Tysiąclecie, ale także słabo zaludnione, gdzie gęstość zaludnienia jest bardziej charakterystyczna na małych miastach lub nawet wsi. Obszar najslabiej zaludniony odpowiada w przybliżeniu częściom miasta włączonym w granice administracyjne od 1977 roku, zaznaczonym najciemniejszym kolorem na mapie nr 2.

Dane zawarte w tabeli 5 ilustrują niekorzystną strukturę aktywności zawodowej mieszkańców.



Na przestrzeni ostatnich czterech lat zmniejszyła się istotnie liczba mieszkańców w wieku produkcyjnym (o około 4,9 % w latach 2009-2012), natomiast w tym samym czasie wzrosła liczba mieszkańców w wieku poprodukcyjnym (o 9,5 %). Prognozy demograficzne dla województwa śląskiego zakładają utrzymanie się tych tendencji w kolejnych latach.

Już do końca 2013 roku przewiduje się spadek liczby mieszkańców Częstochowy poniżej 230 tysięcy, uwzględniając zarówno przyrost naturalny, jak i saldo migracji. W konsekwencji przewidywanych zmian w strukturze demograficznej mieszkańców Częstochowy, należy liczyć się z lekkim zmniejszeniem się liczby pasażerów kupujących bilety normalne częstochowskiej komunikacji miejskiej i z jednoczesnym zwiększeniem się liczby uprawnionych do przejazdów ulgowych i bezpłatnych (bez uczniów i studentów) o 20-30% w stosunku do liczby osób obecnie korzystających z tych uprawnień.

#### Podsumowując:

1. Ludność miasta Częstochowa w latach 2009-2012 spadła o 4847 osób.
2. W roku 2012 przyrost naturalny był ujemny i wyniósł -725 osób.
3. W roku 2012 saldo migracji wyniosło -616 osoby.
4. Gęstość zaludnienia wynosi 1476 osób na 1 km<sup>2</sup>.
5. W najbliższych latach zakładany jest dalszy spadek liczby mieszkańców Częstochowy.
6. W najbliższych latach zakładany jest lekki spadek liczby mieszkańców w wieku produkcyjnym przy większym wzroście mieszkańców w wieku poprodukcyjnym

### Struktura wiekowa mieszkańców

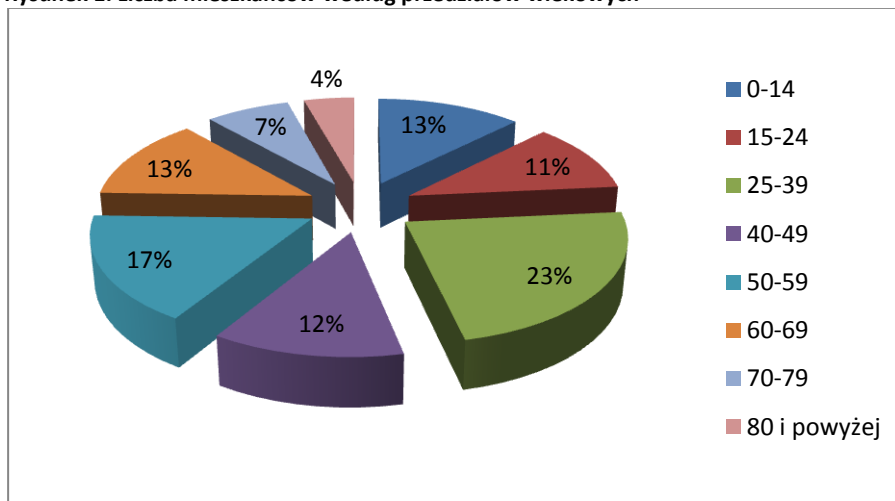
Strukturę wiekową mieszkańców obrazuje poniższa tabela:

Tabela 6. Liczba mieszkańców według przedziałów wiekowych na koniec 2012 roku.

Przedziały wiekowe	Liczba mieszkańców
0-14	29 367
15-24	25 766
25-39	54 128
40-49	28 759
50-59	38 991
60-69	30 301
70-79	16 987
80 i powyżej	10 173

Źródło: Dane statystyczne miasta Częstochowa, stan na 31.12.2012 r.

Rysunek 1. Liczba mieszkańców według przedziałów wiekowych



Źródło: Dane statystyczne miasta Częstochowa, stan w dniu 31 XII 2012 r.

Powyższa tabela i wykres przedstawiają procentowy udział poszczególnych grup wiekowych w ogólnej liczbie ludności w Częstochowie. Najwięcej jest osób w wieku od 26 do 39 lat, 54 128 osób, drugą, co do wielkości grupą są osoby w wieku od 50 do 59 lat (38 991 osób), natomiast trzecią grupą są osoby w wieku od 60 do 69 lat – 30 301 osób.

Wydaje się, że struktura wiekowa mieszkańców Częstochowy będzie się zmieniała podobnie do zmiany struktury ludności w Polsce. Oznacza to:

- systematyczne zmniejszanie się liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym w wyniku spadającej liczby urodzeń,
- stosunkowo dużą liczbę ludności w wieku produkcyjnym, tj. 19-59 lat dla kobiet i 19-64 lata dla mężczyzn,
- stałe zwiększanie się liczby ludności w wieku poprodukcyjnym, wyraźne starzenie się społeczeństwa na skutek spadku liczby urodzeń i wydłużenia średniej długości życia.

Analiza struktury wiekowej mieszkańców Częstochowy (rys. 1) wskazuje, że około 48% stanowią mieszkańcy w wieku, w którym przysługują uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych. Ponadto należy dodać około 20 tys. studentów, którym przysługują uprawnienia do przejazdów ulgowych, co stanowi około 9% mieszkańców Częstochowy. Prognozy demograficzne przewidują, że w kolejnych latach zmniejszać się będzie udział osób w wieku 25-65 lat, a więc z przedziału wiekowego korzystającego w komunikacji miejskiej przeważnie z biletów normalnych (pełnopłatnych). Wzrośnie jednocześnie odsetek osób nabywających uprawnienia do przejazdów ulgowych ze względu na wiek (część segmentu pasażerów komunikacji miejskiej w wieku pow. 65 roku życia).

Sytuacja demograficzna Polski będzie główną barierą rozwojową w perspektywie kilku i kilkunastu najbliższych lat (a także, co oczywiste, i później), szczególnej wagi nabiera rozważne ukształtowanie polityki ludnościowej państwa. Analiza aktualnej struktury demograficznej, a także prognozy jej zmian wskazują, iż przy obecnym braku polityki rodzinnej i funkcjonującym systemie zabezpieczenia społecznego nie uzyska się równowagi i stabilności finansów publicznych w długim okresie. Jedynie natychmiastowe podjęcie działań w obszarze polityki rodzinnej może przynieść złagodzenie efektów depresji demograficznej w perspektywie choćby średniookresowej.

Począwszy od 1989 r. w każdym kolejnym roku Polska osiąga dzietność poniżej prostej zastępowalności pokoleń. Wskaźnik dzietności powyżej 2,1 został po raz ostatni zarejestrowany w 1988 r. Od tego czasu następuje niemal ciągły spadek liczby urodzeń, a wskaźnik dzietności trwale utrzymuje się na jednym z najniższych poziomów w Europie. W XXI wiek Polska wkroczyła z ujemnym przyrostem naturalnym i dalszym spadkiem dzietności. W ciągu najbliższych 25 lat liczba osób w wieku produkcyjnym przypadających na osobę w wieku poprodukcyjnym spadnie o prawie 50%. Starzenie się ludności pociąga za sobą oczywisty wzrost wydatków państwa na rzecz świadczeń emerytalnych oraz opiekę zdrowotną, lub też znaczące ograniczenie transferów adresowanych do osób starszych, co implikuje zaburzenie równowagi płatników i konsumentów w tych zakresach.

Obecnie w wielu krajach UE możemy zaobserwować proces wzrastającej dzietności, który wydaje się być rezultatem prowadzenia konsekwentnej polityki nakierowanej na odbudowę kapitału ludzkiego.

W wielu miastach w Polsce np. w Grodzisku Mazowieckim czy Tychach wprowadzono Kartę Dużej Rodziny. Jest to system zniżek w zakresie komunikacji, edukacji pozaszkolnej, kultury i rozrywki ułatwiający korzystanie z tych dóbr i usług rodzinom z trojgiem, czworgiem lub więcej dzieci. Karta jest wyrazem świadomości i symbolem doceniania tego, jak ważną pracę wykonują rodzice wychowując dzieci. Ich wkład w dobro wspólne proporcjonalnie wzrasta wraz z wielkością rodziny. Warto pamiętać, że wraz z liczebnością rodziny zwiększa się trudność dodatkowego zarobkowania przez drugiego z małżonków przy jednocześnie wyższych kosztach utrzymania całego gospodarstwa domowego. Warto zatem również w przypadku Częstochowy rozważyć możliwość wprowadzenia prorodzinnych rozwiązań w przypadku korzystania z publicznego transportu zbiorowego. Jednak sposób wdrożenia takich projektów wymaga osobnych analiz społeczno-ekonomicznych i nie będzie możliwy do wprowadzenia szybciej, niż za kilka lat.

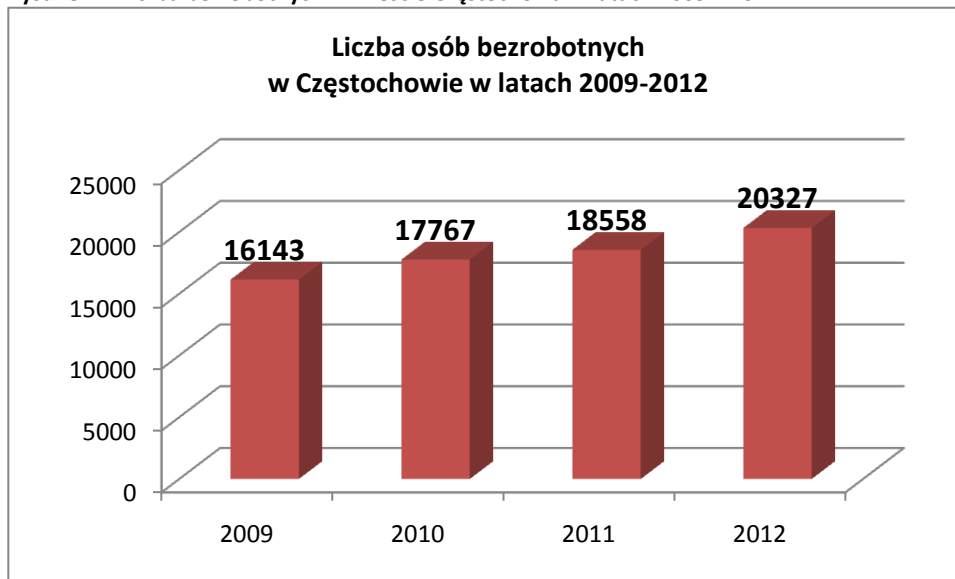
## Struktura społeczno-zawodowa mieszkańców

Na koniec grudnia 2012 r. w ewidencji Powiatowego Urzędu Pracy w Częstochowie zarejestrowanych było 20327 osób bezrobotnych z miasta Częstochowa. Oznacza to, że od 2009 r. liczba bezrobotnych wzrosła o 4184 osoby (o 25,9%).

Do 2008 r. bezrobocie w mieście Częstochowa sukcesywnie malało, co było spowodowane wzrostem inwestycji w gospodarce, nakładem środków pozyskanych z funduszy UE oraz odpływem fachowej siły roboczej do krajów UE, a co za tym idzie zwiększoną potrzebą zatrudniania.

Od 2009 roku odnotowano wzrost bezrobocia, co spowodowane jest pogorszeniem się sytuacji gospodarczej na świecie, która odbiła się również na sytuacji ekonomicznej przedsiębiorstw krajowych.

Rysunek 2. Liczba bezrobotnych w mieście Częstochowa w latach 2009 – 2012

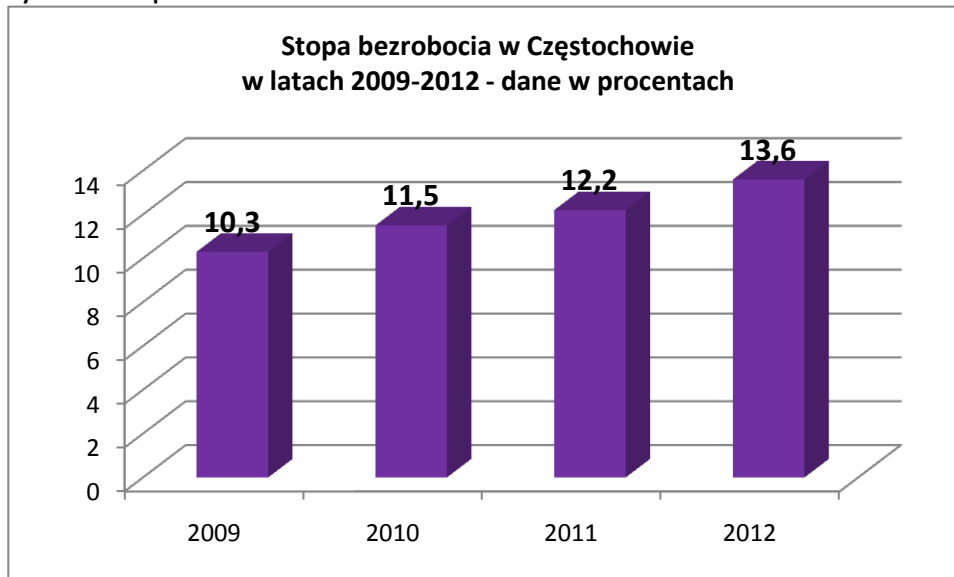


Źródło: Dane Powiatowego Urzędu Pracy w Częstochowie

Sytuację na rynku pracy odzwierciedla wskaźnik stopy bezrobocia. Jest to wyrażony w procentach stosunek liczby zarejestrowanych bezrobotnych do liczby cywilnej ludności aktywnej zawodowo, czyli pracujących i bezrobotnych (bez osób odbywających czynną służbę wojskową oraz pracowników resortów obrony narodowej i spraw wewnętrznych) według stanu na koniec okresu sprawozdawczego. Miernik ten obliczany jest przez Główny Urząd Statystyczny.

Stopa bezrobocia w końcu grudnia 2012 r. w stosunku do czynnych zawodowo dla Miasta Częstochowa wynosiła 13,6%, natomiast w województwie śląskim 11,1%, w kraju 13,4%.

Rysunek 3. Stopa bezrobocia w latach 2009 – 2012



Źródło: GUS

### Aktywność zawodowa mieszkańców

Częstochowa jest największym ośrodkiem gospodarczym subregionu północnego w województwie śląskim. Obecnie zarejestrowanych jest w mieście około 26 tysięcy podmiotów gospodarczych. Do najważniejszych zakładów pracy w Częstochowie należą:

- ISD Huta Częstochowa – jedna z największych hut stali w Polsce
- TRW Automotive – producent systemów bezpieczeństwa do samochodów
- CSF Poland (grupa Cooper Standard; daw. Systemy Polimeryczne Barre Thomas Poland) – producent m.in. przewodów, systemów antywibracyjnych i uszczelek do samochodów
- Brembo Poland – wytwórca elementów układów hamulcowych
- CGR Polska – producent podzespołów motoryzacyjnych dla takich firm jak TRW, Faurecia
- Koksownia Częstochowa Nowa – czołowy producent koksu w kraju, wyodrębniony ze struktury Huty Częstochowa
- Guardian Industries Poland – huta szkła
- Stółzle-Częstochowa – huta szkła artystycznego i użytkowego
- Odlewnia Żeliwa Wulkan – odlewnia żeliwa, najstarsza fabryka działająca na terenie miasta. Została założona w 1894 roku.
- Dospel – producent systemów wentylacji

Dogodne położenie Częstochowy na międzynarodowych szlakach komunikacyjnych (drogowym i kolejowym) oraz bliskość Metropolii Górnośląskiej i portu lotniczego w Pyrzowicach, a także dobrze rozwinięta infrastruktura drogowa stwarzają dobre perspektywy rozwoju miasta.

W Częstochowie znajduje się podstrefa Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej która przyciąga coraz więcej inwestorów. Miasto jest predestynowane do przyjęcia inwestycji związanych z przemysłem ciężkim, odzieżowym, energetycznym, a także tworzeniem stref handlu i baz logistycznych.

### 2.3. Edukacja

W Częstochowie działa 59 przedszkoli, w tym kilka niepublicznych i integracyjnych. Funkcjonuje tu również 57 szkół podstawowych, w tym niepubliczne, specjalne i prowadzące oddziały integracyjne. Część z placówek kształcenia podstawowego jest prowadzonych przez duchowieństwo katolickie.

Naukę na etapie gimnazjum prowadzi 41 placówek, w tym również katolickie i z oddziałami integracyjnymi. Działają tu 44 szkół ponadgimnazjalne w tym policealne, licea ogólnokształcące i kilkanaście zespołów szkół o różnorodnych profilach, w tym Centralna Szkoła Państwowej Straży Pożarnej.

Wśród uczelni, których w mieście działa 6, największymi są Akademia im. Jana Długosza, która w zamierzeniach ma stać się uniwersytetem, Politechnika Częstochowska oraz Akademia Polonijna.

Łącznie liczba przedszkolaków kształtuje się na poziomie ok. 5600, zaś liczba uczniów wynosi: szkoły podstawowe ok. 11100, szkoły gimnazjalne – ok. 6100, zaś szkoły ponadgimnazjalne – ok. 12300.

Największy udział w strukturze osób kształcących się (liczony od uczniów szkoły podstawowej do studiów wyższych uczelni) stanowią studenci (ok. 41%). Liczba studentów w stosunku do liczby mieszkańców Częstochowie wynosi około 21%.

Poniżej prezentujemy zestawienie za okres 2009-2012.

**Tabela 7. Liczba osób kształcących się z podziałem na rodzaje szkół**

	2009	2010	2011	2012
<b>Liczba przedszkoli</b>	55	55	54	59
Liczba uczniów	<b>5004</b>	<b>5136</b>	<b>5094</b>	<b>5634</b>
<b>Liczba szkół podstawowych</b>	55	54	57	57
Liczba uczniów	<b>11570</b>	<b>11331</b>	<b>11199</b>	<b>11067</b>
<b>Liczba szkół gimnazjalnych</b>	40	40	42	41
Liczba uczniów	<b>7073</b>	<b>6682</b>	<b>6495</b>	<b>6143</b>
<b>Liczba szkół ponadgimnazjalnych</b>	46	46	43	44
Liczba uczniów	<b>14645</b>	<b>14047</b>	<b>13085</b>	<b>12285</b>
<b>Liczba szkół wyższych</b>	6	6	6	6
Liczba studentów	<b>25727</b>	<b>24284</b>	<b>22033</b>	<b>20546</b>

Źródło: Urząd Miasta Częstochowy

Powyższe informacje prowadzą do wniosku, że w mieście jest około 55,7 tys. osób uprawnionych do przejazdów ulgowych na podstawie legitymacji szkolnej lub studenckiej – co stanowi ok. 24% liczby mieszkańców Częstochowy. Z szczegółowych analiz i prognoz dotyczących liczby uczniów w kolejnych latach można przewidywać, że liczba osób korzystających z ulg szkolnych i studenckich w najbliższych latach utrzyma się na podobnym poziomie.

Powyższe informacje pozwalają prognozować, że sprzedaż ulgowych biletów dla uczniów i studentów utrzyma się na podobnym, stałym poziomie.

## 2.4. Ochrona zdrowia

Podstawowa opieka zdrowotna to powszechnie dostępna część systemu opieki zdrowotnej. Świadczenia w POZ są udzielane osobom, które dokonały wyboru lekarza, pielęgniarki, położnej. Realizowane są najczęściej w warunkach ambulatoryjnych, w przypadkach uzasadnionych medycznie – w warunkach domowych. Pacjent nie ma obowiązku wybrania wszystkich zakresów świadczeń POZ w tej samej przychodni.

W ramach POZ prowadzone są między innymi: profilaktyka chorób układu krążenia, cukrzycy, gruźlicy; porady patronażowe; badania bilansowe; szczepienia ochronne; świadczenia laboratoryjne; skierowania na rehabilitację; skierowania na leczenie uzdrowiskowe; zlecenia na transport sanitarny.

W Częstochowie działają również następujące szpitale:

- Wojewódzki Szpital Specjalistyczny w Częstochowie (u. Nowobialska i ul. PCK)
- Miejski Szpital Zespolony w Częstochowie (ul. Bony, ul. Mickiewicza, ul. Mirowska)
- Szpital im. R. Weigla w Blachowni k. Częstochowy
- Szpital Hutniczy w Częstochowie
- Poliklinika MSWiA w Częstochowie

W Częstochowie funkcjonuje wiele zakładów opieki zdrowotnej, z którymi zawarto umowy o udzielenie świadczeń zdrowotnych w zakresie POZ.

Dodatkowo w Częstochowie funkcjonują także żłobki miejskie. Są to placówka realizująca zadania opiekuńczo-wychowawcze dla dzieci zdrowych w wieku od 4 miesiąca do 3 lat, w czterech grupach wiekowych w zależności od wieku dzieci:

Żłobek realizuje zadania służące zachowaniu i poprawie zdrowia dzieci, w szczególności:

- sprawuje opiekę nad bezpieczeństwem i prawidłowym rozwojem dziecka,
- współpracuje z rodziną, pomagając jej w wychowaniu dziecka,
- wspomaga indywidualny rozwój dziecka zgodnie z zasadami nauk pedagogicznych i psychologicznych,
- zapewnia warunki materialne i kadrowe do rozwoju dziecka.

## 2.5. Obiekty użyteczności publicznej

Spśród najważniejszych miejsc użyteczności publicznej, generujących również ruch pasażerskich w pojazdach komunikacji miejskiej, w tabeli nr 6 przedstawiono adresy 16 spośród nich. Do każdego z tych miejsc można w dogodny sposób dostać się liniami autobusowymi lub tramwajowymi.

Większość obiektów użyteczności publicznej znajduje się w Śródmieściu. Wyjątek stanowią nieco bardziej oddalone niektóre szpitale oraz II Urząd Skarbowy.

Oprócz urzędów, szpitali i innych ważnych instytucji, warto wspomnieć o miejscach związanych z kulturą i religią, wśród których najważniejsze jest Sanktuarium na Jasnej Górze, również położone w bezpośrednim sąsiedztwie Śródmieścia. W przypadku obiektów sportowych, największą rolę odgrywa SGP Arena Częstochowa, na której swoje mecze rozgrywa drużyna żużlowa Włókniarza Częstochowa, od 2000 roku nieprzerwanie występująca w najwyższej klasie rozrywkowej. Na zawody ligowe w Częstochowie przychodzi najwięcej kibiców w Polsce, gdyż średnia osiąga ok. 13000 kibiców na każdym meczu, a niekiedy zawody ogląda blisko 20 tysięcy widzów, co odpowiada wartości 8,5% populacji miasta.

Miejsca użyteczności publicznej zostały podzielone na grupy. W grupie miejsc najważniejszych znalazły się:

**Tabela 8. Najważniejsze miejsca użyteczności publicznej.**

Lp.	Nazwa	Adres
1	Komenda Miejska Policji	ul. Popietuszki 5
2	Komenda Miejska Państwowej Straży Pożarnej	ul. Sikorskiego 82/94
3	Straż Miejska	ul. Krakowska 80
4	Urząd Miasta	ul. Śląska 11/13
5	Wojewódzki Szpital Specjalistyczny na Parkitce	ul. Bialska 104/118

6	Wojewódzki Szpital Specjalistyczny na Tysiącleciu	ul. PCK 7
7	Miejski Szpital Zespolony w dzielnicy Podjasnogórskiej	ul. Bony 1/3
8	Miejski Szpital Zespolony na Zawodziu	ul. Mirowska 15
9	Miejski Szpital Zespolony na ul. Mickiewicza	ul. Mickiewicza 12
10	Starostwo Powiatowe w Częstochowie	ul. Sobieskiego 9
11	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego, Delegatura w Częstochowie	ul. Sobieskiego 7
12	Powiatowy Urząd Pracy w Częstochowie	ul. Szymanowskiego 15
13	Urząd Stanu Cywilnego	ul. Mickiewicza 12
14	I Urząd Skarbowy	ul. Rolnicza 33
15	II Urząd Skarbowy	ul. Tkacka 3
16	Zakład Ubezpieczeń Społecznych	ul. Dąbrowskiego 43/45

### 3. Ocena i prognozy potrzeb przewozowych

#### 3.1. Uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego

Jak wspomniano, Częstochowa jest miastem na prawach powiatu położonym w północnej części województwa śląskiego przy drodze krajowej nr 1 między Łodzią a Katowicami i jest drugim miastem pod względem liczby ludności w województwie śląskim po Katowicach, wyprzedzając bezpośrednio Sosnowiec i Gliwice. Poniższa mapa przedstawia położenie Miasta Częstochowy na mapie części województwa śląskiego, wraz z podziałem na następujące gminy ościenne:

- gmina Mykanów
- gmina Rędziny
- gmina Mstów
- gmina Olsztyn
- gmina Poczesna
- gmina Konopiska
- gmina Blachownia
- gmina Wręczyca Wielka
- gmina Kłobuck

Mapa 3. Powiat częstochowski grodzki i ziemski na fragmencie mapy województwa śląskiego



Źródło: Opracowanie własne na podstawie [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)

Cały powiat częstochowski ziemski zajmuje 1 519,49 km<sup>2</sup>.

Powiat Częstochowski w obecnym kształcie został utworzony 1 stycznia 1999 roku w rezultacie reformy samorządu terytorialnego. Usytuowany jest w północnej części województwa śląskiego. Od północy graniczy z województwem

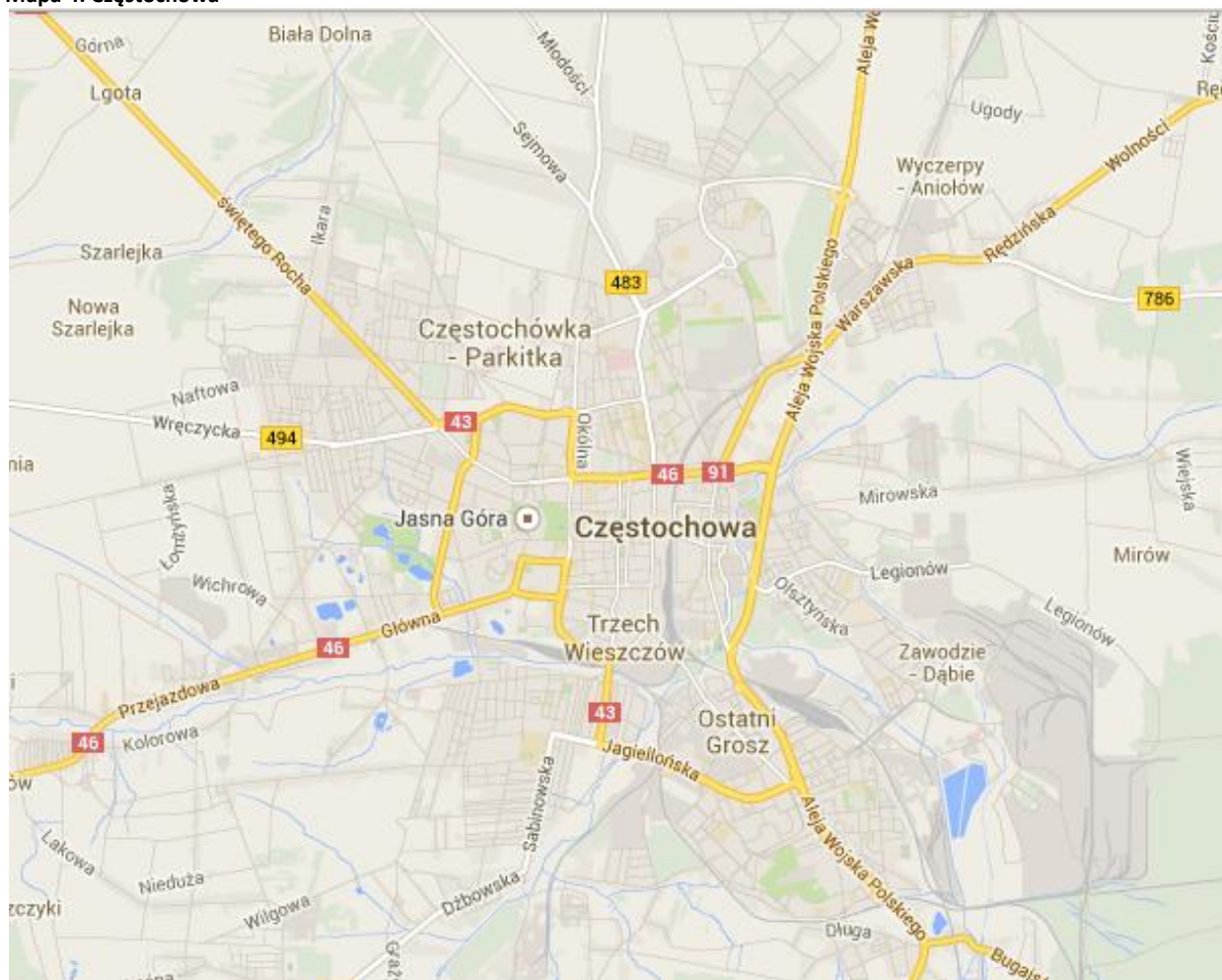


łódzkim, od wschodu z województwem świętokrzyskim, od południa i zachodu z czterema innymi powiatami ziemskimi województwa śląskiego: zawierciańskim, myszkowskim, lublinieckim i kłobuckim.

W skład administracyjny Powiatu Częstochowskiego wchodzi 16 gmin, które obejmują 2 gminy miejsko-wiejskie: Blachownia i Koniecpol oraz 14 gmin wiejskich: Dąbrowa Zielona, Janów, Kamienica Polska, Kłomnice (największa - 148 km<sup>2</sup>), Konopiska, Kruszyna, Lelów, Mstów, Mykanów, Olsztyn, Poczesna, Przyrów, Rędziny, Starcza (najmniejsza - 20 km<sup>2</sup>). Powiat częstochowski jest największym powiatem w województwie śląskim i jednym z największych w kraju: powierzchnia 1519 km<sup>2</sup> stanowi 12,3% całego województwa śląskiego. Obszar ten zamieszkuje 134,379 tys. ludzi. Gęstość zaludnienia wynosi 88 osób na 1 km<sup>2</sup>. W ostatnich latach notuje się ujemny przyrost naturalny na poziomie -2,3 (wg danych GUS z 2010 r.). Jednak liczba ludności na terenie powiatu regularnie się zwiększa dzięki jednemu z najwyższych poziomów migracji w województwie śląskim wynoszącym 3,8 (na 1 tys. mieszkańców).

### 3.2. Określenie obszarów o największym potencjalnym zapotrzebowaniu na przewozy

Mapa 4. Częstochowa



Źródło: [maps.google.pl](http://maps.google.pl)

Obszary o największym potencjalnym zapotrzebowaniu na przewozy są zgodne z systemem komunikacyjnym miasta. Układ ulic ma charakter promienisto-rusztowy, tak jak widać na powyższej mapie, którego podstawę stanowi centrum i osiem ciągów ulicznych zlokalizowanych promieniście do centrum miasta:

- Centrum – między ulicami al. Jana Pawła II, al. Wojska Polskiego, Jagiellońską, Pułaskiego, św. Kazimierza, św. Jadwigi i św. Rocha
- wzdłuż ulic Warszawskiej i Rędzińskiej,
- wzdłuż al. Armii Krajowej, ulic Kisielewskiego i Ludowej (z rozgałęzieniem w Sejmową),
- wzdłuż ulicy Mirowskiej
- wzdłuż ulicy Legionów
- wzdłuż al. Wojska Polskiego na północ i południe od centrum
- wzdłuż ulic Sabinowskiej, Dźbowskiej, Powstańców Warszawy i Gościnniej
- wzdłuż ulic Główniej i Przejazdowej
- wzdłuż ulic św. Rocha (z rozgałęzieniem w Wręczycką).

**Ponadto trzon systemu komunikacyjnego tworzony jest przez:**

- Dzielnice Północ, będącą największą dzielnicą mieszkaniową Częstochowy, w której zameldowanych jest około 50 000 mieszkańców,
- Dzielnice Tysiąclecie, w której oprócz budownictwa mieszkaniowego znajdują się szkoły wyższe, obiekty sportowe, ochrony zdrowia; wśród budynków na uwagę zasługuje wieżowiec przy al. Armii Krajowej 66, będący największym budynkiem mieszkalnym Częstochowy z niemal tysiącem lokatorów,
- Centrum Handlowe M1 w dzielnicy Północ, ograniczone ulicami: Kisielewskiego, Dmowskiego, Michałowskiego i al. Wyzwolenia,
- Osiedle na Wyczerpach Dolnych,
- Obiekty industrialne w ciągu ulicy Rząsawskiej na Wyczerpach Dolnych,
- Strefę handlową w rejonie skrzyżowania DK 1 i DK 46 (m.in. Tesco, Castorama),
- Wieżowce w dzielnicy Ostatni Grosz,
- Bloki mieszkaniowe osiedli Wrzosowiak, Błeszno i Raków,
- Zabudowę industrialną dzielnicy Kucelin, Częstochowską Specjalną Strefę Ekonomiczną,
- Obiekty przemysłowe i spedycyjne w rejonie ulic Bór i Jagiellońskiej,
- Osiedle bloków wielorodzinnych w Dźbowie,
- Osiedle domów jednorodzinnych na Stradomiu i Zaciszu,
- Budownictwo industrialne w Kawodrzy i Gnaszynie,
- Osiedle domów jednorodzinnych na Lisińcu
- Dzielnice Częstochówka-Parkitka, zbudowaną na przełomie lat 80. i 90. XX wieku.

### **3.3. Uwarunkowania rozwiązań przestrzennych powiązanych z działalnością transportową**

Przystanki komunikacji miejskiej, w ramach linii organizowanych przez Miasto, znajdują się zarówno na obszarze Częstochowy, jak i w gminach sąsiadujących, z którymi zawarto porozumienia międzygminne. Zdecydowana większość zespołów przystankowych zlokalizowanych jest jednak w samej Częstochowie. Poza gminami, które nie są objęte wspólnym organizowaniem transportu publicznego (Mykanów, Rędziny, Wręczyca Wielka i Kłobuck), najmniej zespołów przystankowych występuje w gminie Mstów (2), Konopiska (3) i Blachownia (3).

Stosowanie w danej gminie i na danym odcinku biletów według określonej grupy taryfowej (miejskie lub podmiejskie) wynika z zapisów porozumień i nie zachodzi w tym przypadku reguła odległości poza granicą miasta. Przykładowo, porozumienie międzygminne w przypadku gminy Mstów zapewnia miejską taryfę biletową pomimo odległości 1,5 km od granicy Częstochowy, a na linii nr 53 należy posługiwać się biletami podmiejskimi w zespole przystankowym Wrzosowa, w odległości 1,0 km od granicy administracyjnej miasta. Jednocześnie na linii nr 25, również kursującej do gminy Poczesna, w miejscowościach Nowe Brzeziny i Sobuczyna stosowane są bilety

miejskie. Oznacza to, że zapisy porozumień międzygminnych mogą się odnosić nie tylko do obszaru danej gminy, ale do konkretnego odcinka lub fragmentu określonej linii.

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

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

Bardzo duży wpływ na rozwiązania przestrzenne powiązane z działalnością transportową w mieście Częstochowa ma kolej oraz dzielnice mieszkalne i przemysłowe. W centrum miasta znajduje się stacja kolejowa oraz zaplecze kolejowe, które utrudniają przekraczanie granicy Śródmieścia na osi wschód-zachód. Od Północy miasto zostanie ograniczone jest przez planowaną autostradę A1, stanowiącą jednocześnie północną i zachodnią obwodnicę miasta, natomiast od południowego wschodu przez Częstochowską Specjalną Strefę Ekonomiczną.

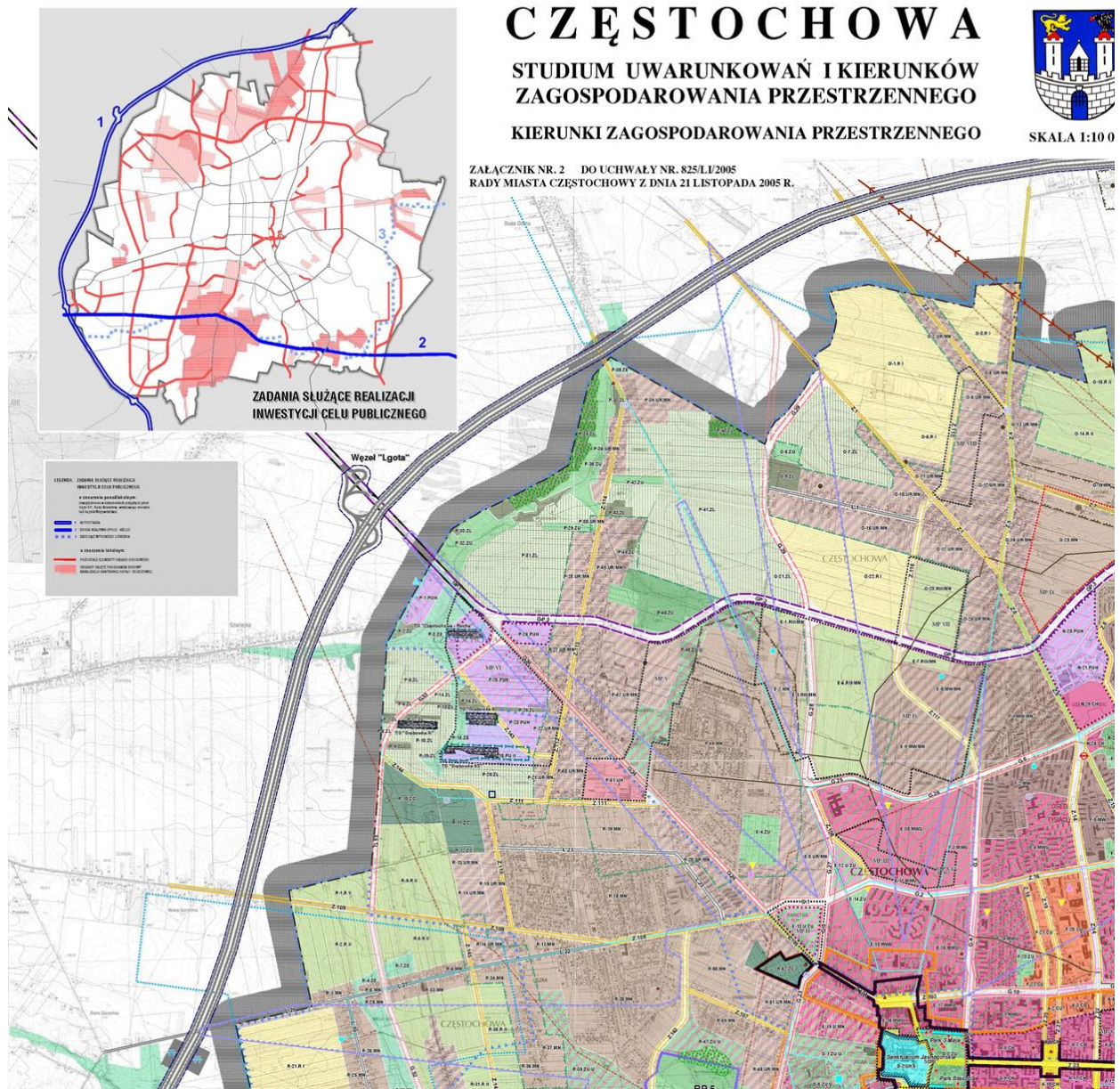
Kluczowe znaczenie dla miasta pod względem rozwoju przestrzennego, otwierania nowych miejsc pracy, budowy centrów handlowych i baz logistycznych będzie miało oddanie do eksploatacji częstochowskiego odcinka autostrady A1. W pobliżu planowanego węzła autostradowego w dzielnicy Rząsawa znajduje się dużo terenów niezagospodarowanych, których potencjał będzie możliwy do wykorzystania w najbliższych latach.

W związku z narastającym problemem bezrobocia, w Częstochowie coraz większe znaczenie będzie miało stymulowanie działalności gospodarczej i tworzenie nowych miejsc pracy. Wydaje się, że dobry efekt przyniesie budowa nowych przedsiębiorstw na obszarze Częstochowskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Jednak należy przy tym mieć na uwadze absolutną konieczność poprawy jej skomunikowania z przyszłą autostradą A1, a wcześniej – przynajmniej w rejonie osiedla na Kręciwilku. Biorąc pod uwagę układ sieci drogowej miasta, nowe połączenie drogowe powinno być zbudowane w standardzie drogi zbiorczej.

### **3.4. Kierunki rozwoju przestrzennego miasta w powiązaniu z działalnością transportową**

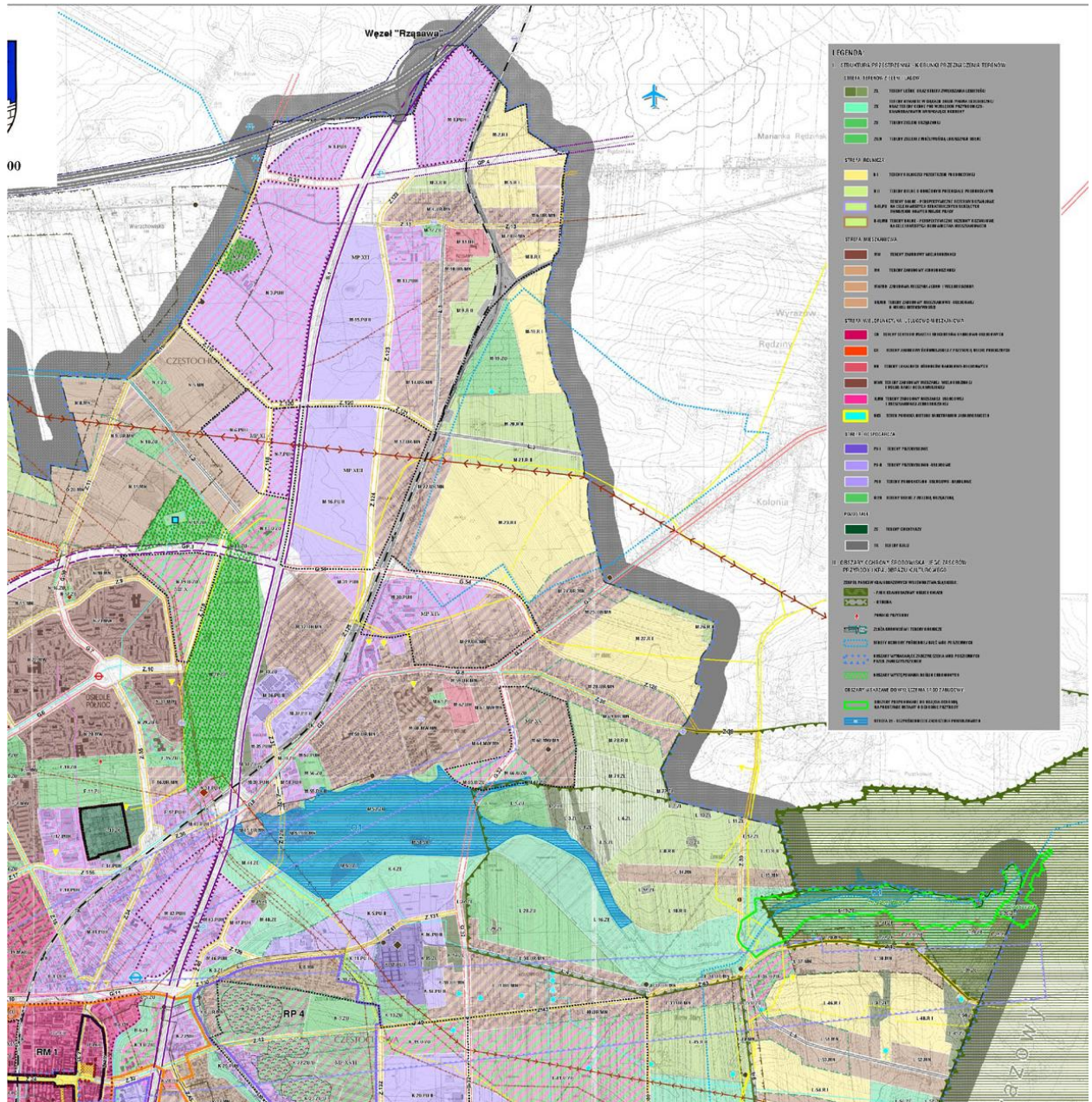
Miasto Częstochowa posiada miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego dla większości obszarów, dla kilku kolejnych plany są w stadium przygotowań. W skali całego miasta, strategicznym dokumentem jest Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Częstochowy, wprowadzonym uchwałą nr 825/LI/2005 Rady Miasta Częstochowy. Wersję graficzną przedstawiono w 4 kolejnych arkuszach:

Mapa 5. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Częstochowy, część I



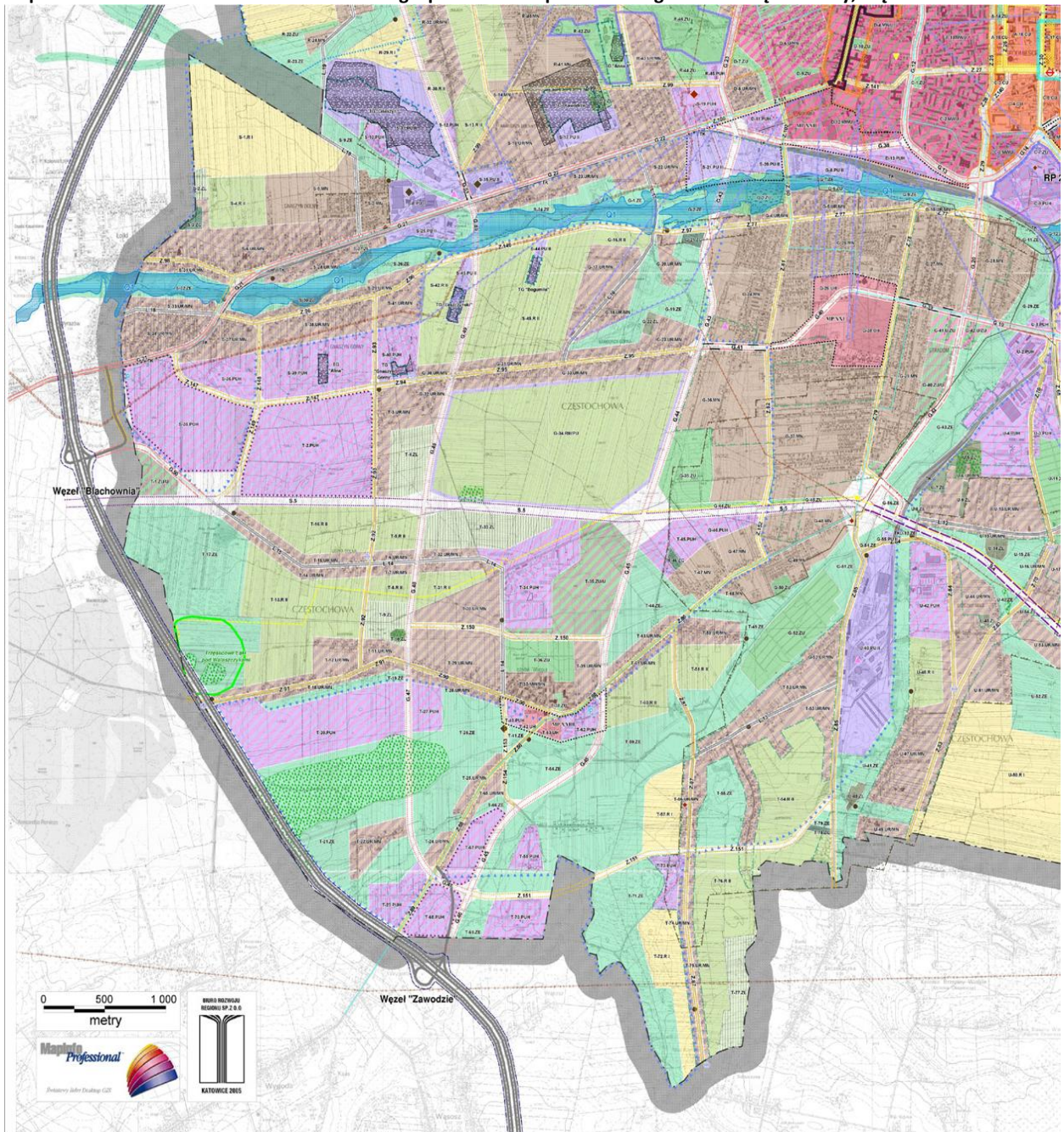
Źródło: Urząd Miasta Częstochowa

Mapa 6. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Częstochowy, część II



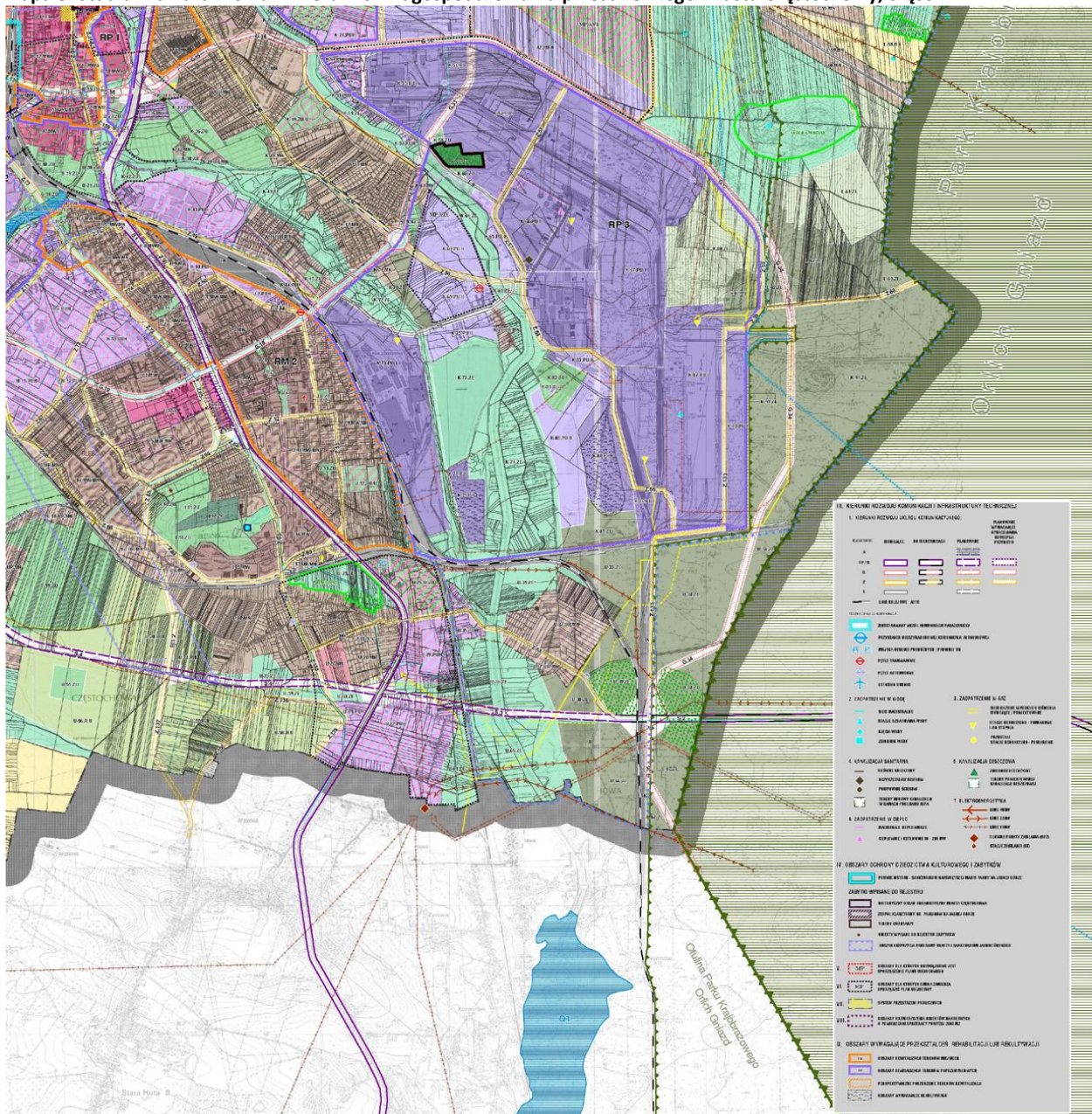
Źródło: Urząd Miasta Częstochowa

Mapa 7. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Częstochowy, część III



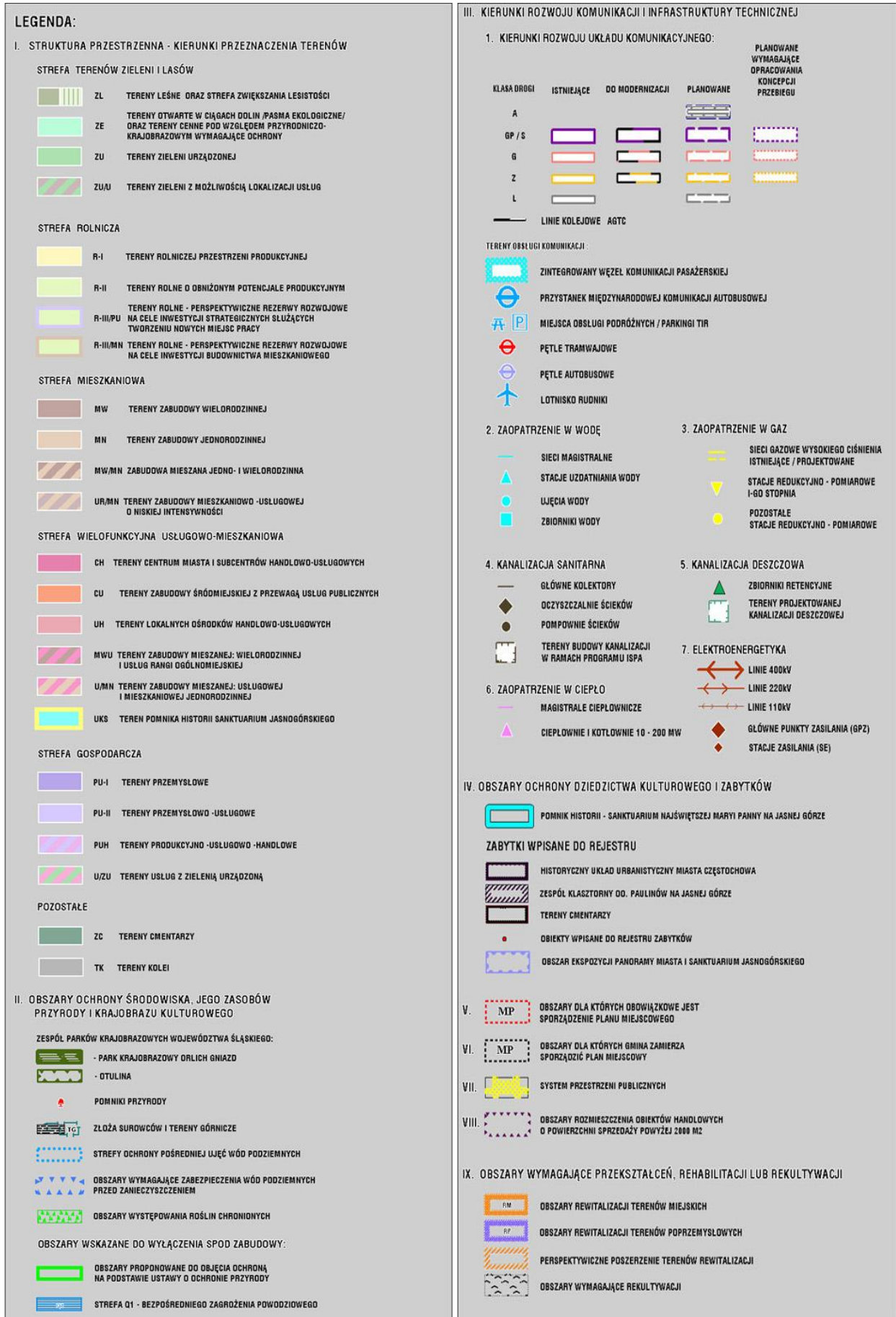
Źródło: Urząd Miasta Częstochowa

Mapa 8. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Częstochowy, część IV



Źródło: Urząd Miasta Częstochowa

Rysunek 3. Legenda do map Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Częstochowy





Powyższe mapy przedstawiają planowanie przestrzenne miasta Częstochowa. Pod kątem planu transportowego, plany miejscowe zlokalizowane wewnątrz miasta mają z reguły wystarczające połączenia komunikacyjne.

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

**Tabela 9. Poprawa dostępności komunikacyjnej miasta**

Cel działania	Horyzont czasowy	Źródła finansowania	Rola miasta
<b>Modernizacja połączeń drogowych z siecią dróg krajowych oraz planowaną autostradą</b>	2013 – 2016	budżet miasta, środki zewnętrzne	inicjator, inwestor
<b>Usprawnienie ruchu tranzytowego w mieście poprzez budowę obwodnicy autostradowej</b>	2013 – 2016	budżet miasta, środki zewnętrzne	współinicjator
<b>Modernizacja infrastruktury kolejowej</b>	2013 – 2020	środki PKP SA, środki zewnętrzne	współinicjator

Źródło: Urząd Miasta Częstochowa

Częstochowa ma być miastem zrównoważonego rozwoju w harmonii z otoczeniem i w tym celu należy sukcesywnie dążyć do rozwoju układu drogowo-ulicznego jak podano w poniższej tabeli.

**Tabela 10. Usprawnienie układu drogowo-ulicznego**

Cel działania	Horyzont czasowy	Źródła finansowania	Rola miasta
<b>Poprawa układu komunikacyjnego w mieście poprzez budowę nowych ulic, przebudowę istniejących skrzyżowań, przebudowę istniejących ciągów komunikacyjnych</b>	2013 – 2020	budżet miasta, środki zewnętrzne	inicjator, inwestor
<b>Poprawa warunków do jazdy rowerem na terenie miasta poprzez tworzenie ciągów komunikacyjnych dla rowerów</b>	2013 – 2020	budżet miasta, środki zewnętrzne	inicjator, inwestor
<b>Zwiększenie ilości miejsc parkingowych na terenie miasta</b>	2014 – 2017	budżet miasta, środki zewnętrzne	inicjator, inwestor

Źródło: Urząd Miasta Częstochowa

W mieście należy rozwijać komunikację publiczną zgodnie z danymi w poniższej tabeli.

**Tabela 11. Rozwój komunikacji publicznej**

Cel działania	Horyzont czasowy	Źródła finansowania	Rola miasta
<b>Rozbudowa i modernizacja infrastruktury transportu zbiorowego</b>	2013 – 2020	środki MPK Sp. z o.o., środki Miasta, środki zewnętrzne	współinicjator, współorganizator
<b>Unowocześnienie parku autobusowego</b>	2014 – 2020	środki MPK Sp. z o.o., środki zewnętrzne	współinicjator, współorganizator
<b>Budowa nowych tras tramwajowych wraz z zakupem nowoczesnego taboru tramwajowego</b>	2014 – 2020	środki MPK Sp. z o.o., środki Miasta, środki zewnętrzne	inicjator, inwestor
<b>Integracja różnych form transportu zbiorowego na obszarze miasta</b>	2015 – 2020	środki MPK Sp. z o.o., PKS SA, PKP SA, środki zewnętrzne	współinicjator, współorganizator

Źródło: Urząd Miasta Częstochowa

### 3.5. Kierunki rozwoju przestrzennego - rekomendacje

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

- Na al. Jana Pawła II na jezdni południowej należy przed skrzyżowaniem z al. Armii Krajowej pozostawić skrajny prawy pas ruchu tylko z przeznaczeniem do skrętu w prawo. Korzysta z niego wiele linii autobusowych, które wyeliminowano z al. Najświętszej Maryi Panny w trakcie jej rewitalizacji. Obecnie zamierzające skręcić autobusy są blokowane przez samochody jadące na wprost w kierunku ul. Warszawskiej, choć pas ten kończy się ok. 200 metrów za skrzyżowaniem z al. Armii Krajowej. Ponadto takie rozwiązanie będzie ułatwiało włączenie się do ruchu autobusom ruszającym z przystanku w południowo-wschodniej części skrzyżowania.
- Po planowanej na 2014 rok przebudowie skrzyżowania al. Jana Pawła II z ul. Warszawską (DK 46 i DK 91), należy przeprowadzić specjalistyczną analizę przewidywanych potoków ruchu drogowego, w celu wdrożenia optymalnego programu sterowania sygnalizacją świetlną.
- Należy dążyć do poprawienia dostępności sieci drogowej w Śródmieściu, w tym zwłaszcza dla komunikacji miejskiej. Pomimo bardzo dużych kosztów, należy powtórnie przeanalizować możliwości przedłużenia ulicy Sobieskiego do ulicy Legionów lub wytyczenia bezkolizyjnego połączenia ulic 1 Maja i Ogrodowej, przebudowując je przynajmniej na drogi zbiorcze.
- W celu poprawy bezpieczeństwa ruchu, warunków życia mieszkańców Stradomia oraz odciążenia ulicy Sabinowskiej, należy dążyć do budowy przedłużenia al. Bohaterów Monte Cassino do ul. Dźbowskiej.
- Należy zapewnić autobusom MPK możliwość jak najbardziej płynnej jazdy w centrum miasta. W tym celu warto rozważyć wprowadzenie krótkich buspasów, o długościach ok. 100 m przed przystankami oraz tworzenie tzw. antyzatok.
- Należy zapewnić autobusom MPK możliwość płynnej jazdy w godzinach szczytu w takich miejscach, jak:
  - ul. Warszawska
  - al. Najświętszej Maryi Panny (w miarę dostępności do wykorzystywania przez autobusy miejskie)
  - al. Jana Pawła II
  - al. Wolności
  - al. Kościuszki
  - al. Wojska Polskiego
  - ul. Krakowska
- W przypadku budowy przedłużenia ul. Kontkiewicza na wschód, należy pozostawić rezerwę terenu pod ewentualną budowę przyszłej trasy tramwajowej. Jeśli dalsze analizy ekonomiczne spowodują, że inwestycja ta zostanie uznana za całkowicie zbędną, wówczas w miejscu tym należy zbudować osiedlowy deptak.
- W przypadku budowy każdej kolejnej nowej drogi w Częstochowie, niezbędne jest wstępne przeanalizowanie, czy mają z niej korzystać regularnie lub w sytuacjach awaryjnych autobusy komunikacji miejskiej. Parametry geometryczne nowo projektowanych dróg powinny uwzględniać zapas ok. 20% wartości wymaganej przepisami w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu, wzrostu płynności i zmniejszenia ryzyka zagrożeń technicznych związanych z przejazdami przez zbyt wąskie dla autobusów korytarze drogowe.
- W ramach dalszej rozbudowy Korytarza Północnego, należy w jego ciągu zlokalizować przystanki dla autobusów za skrzyżowaniami z istniejącymi lub projektowanymi drogami na osi północ-południe. Jeżeli nawet autobusy komunikacji miejskiej nie będą z nich korzystać regularnie, to być może znajdą one zastosowanie wśród innych przewoźników, co ułatwi integrację przewozów pasażerskich.

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

### 4.1. Określenie obszaru objętego siecią komunikacyjną

#### Rejony komunikacyjne

Liczba rejonów komunikacyjnych niezbędna do budowy modelu ruchu zależy od dwóch zasadniczych elementów:

- a. powierzchni obszaru analizy,
- b. struktury przestrzenno-demograficznej czyli rozmieszczenia generatorów i absorbentów ruchu w analizowanym obszarze.

Granice poszczególnych rejonów komunikacyjnych powinny przebiegać na naturalnych przeszkodach terenowych takich jak: rzeki, wąwozy, jeziora, linie kolejowe, autostrady, ewentualnie przebiegać przez tereny niezabudowane. W gęstych sieciach często konieczne jest także wykorzystanie liniowych elementów infrastruktury transportu. W takiej sytuacji wyznaczanie granic rejonów zależy od wielkości potencjału danego rejonu komunikacyjnego lub stopnia obsługi otoczenia zewnętrznego przez daną drogę (ulicę).

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

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

Obszar miasta Częstochowy podzielony jest na 20 jednostek pomocniczych, nazywanych dzielnicami, utworzonymi na mocy Uchwały Rady Miasta z 15 kwietnia 1994 roku i zaliczamy do nich następujące dzielnice: Błeszno, Częstochówka-Parkitka, Dźbów, Gnaszyn-Kawodrza, Grabówka, Kiedrzyń, Lisiniec, Mirów, Ostatni Grosz, Podjasnogórska, Północ, Raków, Stare Miasto, Stadom, Śródmieście, Trzech Wieszców, Tysiąclecie, Wrzosowiak, Wyczerpy-Aniołów i Zawodzie-Dąbie.

Z uwagi na wystarczającą dla celów planistycznych dokładność analiz w miastach uwzględniane są 3 podstawowe kategorie dróg miejskich:

- ulica główna ruchu przyspieszonego – GP – jako kontynuacja dróg III klasy technicznej lub też połączenie układu dróg miejskich z drogami I, II i III klasy,
- ulica główna – G – jako kontynuacja dróg IV klasy i połączenie dróg miejskich z drogami II i III klasy; wprowadzono zróżnicowanie na odcinki jedno i dwujezdniowe,
- ulica zbiorcza – Z – jako kontynuacja dróg V i VI klasy i ulica obsługująca zespoły osiedli, dzielnice, itp.; ulica o przekroju jednojezdniowym, z jednym pasem ruchu na kierunku.

W praktyce bardzo trudno jest uzyskać jednorodny charakter wszystkich rejonów komunikacyjnych (w obszarze tym powinny znajdować się spójne logicznie generatory lub absorbenty ruchu: osiedla, domy (liczba mieszkań), uczelnie, szkoły, szpitale, zakłady przemysłowe, centra handlowo-usługowe, tereny zielone).

## Główne ciągi komunikacyjne

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

- DK 1 (Gdańsk – Cieszyn-Boguszowice), stanowiąca fragment trasy europejskiej E75 (Vardø – Sitia przez Norwegię, Finlandię, Polskę, Czechy, Słowację, Węgry, Serbię, Macedonię i Grecję); zapewnia połączenie Częstochowy z dużymi polskimi miastami, jak: Gdańsk, Grudziądz, Toruń, Łódź, Piotrków Trybunalski, Dąbrowę Górniczą, Tychy i Bielsko-Białą;
- DK 43 (Częstochowa – Wieluń przez Kłobuck, Krzepice, Rudniki)
- DK 46 (Kłodzko – Szczekociny przez Nysę, Niemodlin, Opole, Ozimek, Lubliniec, Blachownię, Częstochowę, Olsztyn, Janów)
- DK 91 (Gdańsk – Częstochowa, brak ciągłości, prowadzi przez: Tczew, Gniew, Warlubie, Świecie, Toruń, Łęczycę, Łódź, Piotrków Trybunalski, Kamieńsk, Radomsko, Kłomnice i Rędziny)
- DW 483 (Częstochowa – Nowa Brzeźnica – Szczerców – Łask)
- DW 491 (Częstochowa – Łobodno – Działoszyn)
- DW 494 (Częstochowa – Wręczyca Wielka – Olesno – Bierdzany)
- DW 786 (Częstochowa – Św. Anna – Koniecpol – Włoszczowa – Kielce)
- DW 908 (Częstochowa – Kalety – Tarnowskie Góry)
- oraz drogi powiatowe i gminne, które umożliwiają powiązania dróg krajowych i wojewódzkich z miastem i sąsiednimi miejscowościami.

Istotne znaczenie dla układu drogowego miasta będzie miała w przyszłości zwłaszcza projektowana autostrada A1, która w części zastąpi obecną DK 1 (po przebudowie umożliwiającej zmianę kategorii). Będzie ona stanowić ponadto północną i zachodnią obwodnicę Częstochowy, a dojazd do niej będzie zapewniony przez cztery węzły bezkolizyjne w dzielnicach: Rząsawa, Grabówka, Gnaszyn i Dźbów. Według ekspertów, zbudowanie częstochowskiego odcinka autostrady A1 spowoduje zmniejszenie wykorzystania tranzytowego dróg krajowych przebiegających przez teren Częstochowy – 1, 43, 46 i 91.

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

- a) ul. Kisielewskiego i ul. Ludowa wraz z odgałęzieniem w ul. Sejmową (od strony północnej);
- b) ul. Warszawska i ul. Rędziańska wraz z odgałęzieniem w ul. Batalionów Chłopskich (od strony północno-wschodniej);
- c) ul. Mirowska (od strony wschodniej)
- d) ul. Legionów i ul. Brzyszcowska (od strony wschodniej)
- e) al. Pokoju (od strony południowo-wschodniej);
- f) ul. Sabinowska, ul. Dźbowska, ul. Powstańców Warszawy i ul. Gościnną (od strony południowej oraz połudnowo-zachodniej)
- g) ul. Leśna (od strony południowo-zachodniej);
- h) ul. Główna i ul. Przejazdowa (od strony zachodniej);
- i) ul. Wręczycka (od strony zachodniej);
- j) ul. Św. Rocha (od strony północno-zachodniej).

Uzupełnieniem podstawowego układu drogowego są drogi usytuowane rusztowo w układzie północ-południe oraz wschód-zachód. W niektórych przypadkach przecinają one centrum miasta i stanowią śródmiejskie odcinki

poprzedzające drogi rozchodzące się promieniście, wskazane powyżej. W układzie wschód-zachód, kluczowe znaczenie mają następujące ciągi ulic:

- 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 – ul. Św. Augustyna – Pułaskiego;
- ul. Jagiellońska – al. Pokoju;
- ul. Bugajska.

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

- al. Wojska Polskiego;
- ul. Rędzińska – ul. Warszawska – ul. Krakowska;
- al. Armii Krajowej – al. Kościuszki – al. Wolności – al. Niepodległości;
- al. Bohaterów Monte Cassino – ul. Korczaka – ul. Sobieskiego – ul. Śląska – ul. Kilińskiego, który częściowo jest jednokierunkowy, a w przeciwnym kierunku ruchu odbywa się ciągiem ul. Dąbrowskiego – ul. Nowowiejskiego;
- ul. Pułaskiego – ul. Popiełuszki – ul. Szajnowicza-Iwanowa;
- ul. Św. Jadwigi – ul. Św. Krzysztofa.

Jednym z największych problemów transportowych współczesnej Częstochowy jest brak alternatywnego ciągu drogowego dla Alei Najświętszej Maryi Panny, który uprzednio stanowił główną oś linii autobusowych komunikacji miejskiej. Prowadzona rewitalizacja zapoczątkowała od 2005 roku stopniową eliminację autobusów z tej głównej arterii częstochowskiego Śródmieścia. Zgodnie z założeniami, po całkowitym ukończeniu prac jesienią 2013 roku, dla komunikacji miejskiej udostępnione będą jedynie odcinki:

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

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

## 4.2. Charakterystyka obszaru objętego siecią komunikacyjną

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Częstochowie Sp. z o.o. jest spółką prawa handlowego, której jedynym właścicielem jest Miasto Częstochowa (posiada 100% udziałów). MPK w Częstochowie Sp. z o.o. jest operatorem publicznego transportu zbiorowego w Częstochowie, wykonującym zadania przewozowe określone przez organizatora – Miejski Zarząd Dróg i Transportu (MZDiT) w Częstochowie.

MPK obsługuje:

- miasto Częstochowa (31 linii, w tym 23 autobusowe linie miejskie dzienne o nr: 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 35 i 38, 3 linie tramwajowe dzienne o nr: 1, 2 i 3, ponadto 4 linie autobusowe nocne weekendowe o nr: N1, N2, N3 i N4 oraz 1 linię tramwajową nocną, kursującą codziennie: N0);
- 5 gmin, w tym
  - gminę Poczesna (linie nr 53, 65, 68 i 69)

- o gminę Olsztyn (linie nr 57, 58, 59 i 67)
- o gminę Mstów (przedłużenia kursów miejskiej linii nr 30)
- o gminę Konopiska (przedłużenia kursów miejskiej linii nr 30)
- o gminę Blachownia (przedłużenia kursów miejskich linii nr 22 i 32)

Z wyżej wymienionymi gminami Miasto zawarło stosowne porozumienia o wykonywanie zadań Gminy w zakresie prowadzenia lokalnego transportu zbiorowego na terenie danej Gminy na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 4 i art. 74 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591 z późn. zm.). Na mocy tych porozumień gminy powierzają Miastu Częstochowa prowadzenie lokalnego transportu zbiorowego na ich terenie i zobowiązują się do częściowego ponoszenia kosztów realizacji powierzonego Miastu Częstochowa zadania własnego.

Mapa 9. Podział administracyjny powiatu częstochowskiego i gminy obsługiwane przez MPK w Częstochowie Sp. z o.o.

- 1 Kamienica Polska
- 2 Rędziny
- 3 Starcza



Źródło: Strona [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org); pobranie 09.08.2013 r.

## Miasto Częstochowa

### Opis linii komunikacji tramwajowej

Sieć komunikacji miejskiej w Częstochowie zawiera trasy tramwajowe oraz autobusowe. Przewozy regularne w komunikacji autobusowej były prowadzone już w okresie międzywojennym, ale w formie upaństwowionej dopiero od roku 1946. Częstochowianie z tramwajów mogą natomiast korzystać od roku 1959.

Obecny układ sieci tramwajowej funkcjonuje od września 2012 roku, więc stosunkowo krótko, zwłaszcza mając na względzie wcześniejszy okres 28 lat, w trakcie których sieć tramwajowa działała bez zmian swojego obszaru. Tramwaje w Częstochowie kursują całodobowo przez wszystkie dni w roku, a sieć tworzą cztery linie, z których trzy są dzienne (w tym jedna jest jednokierunkowa), a jedna nocna.

Z Północy w kierunku Estakady kursują trzy linie na tym samym odcinku, po czym następuje rozgałęzienie tras: linie nr 1 i 2 zmiernają na wschód w kierunku al. Pokoju, po czym na wysokości ul. Kuncewiczowej również i one się rozdzielają – linia nr 1 kontynuuje jazdę na wschód do pętli na Kucelinie, a linia nr 2 skręca w lewo, by po pokonaniu ok. 200 metrów osiągnąć pętlę Raków – Dworzec PKP. „Dwójka” swoje powrotne kursy wykonuje już jako linia nr 1 ze względu na identyczny przebieg trasy i powielanie się wszystkich kolejnych przystanków. Z kolei na zachód od Estakady kursuje linia nr 3, otwarta w 2012 roku i w większości obsługiwana tramwajami niskopodłogowymi. Jej trasa wiedzie ulicami: Jagiellońską, Orkana, al. 11 Listopada, Jesienną, Rakowską oraz Limanowskiego.

Obecnie na wspólnym odcinku wszystkich trzech linii tramwajowych, przez większość dnia roboczego obowiązuje 5-minutowy takt kursowania, a zatem tramwaje linii nr 1 i 3 kursują co 10 minut. Kursy linii nr 2, będącej krótszym wariantem „jedynek”, są realizowane nieregularnie, w zależności od pory dnia częściej lub rzadziej. W soboty tramwaje na wspólnym odcinku pojawiają się na przystankach zwykle co 7,5 minuty (poszczególne linie co 15), natomiast w niedziele i święta – co 10 minut (każda z linii co 20) i taka sama częstość kursowania występuje we wszystkie dni tygodnia w godzinach wieczornych.

Nocna linia tramwajowa w Częstochowie jest oznaczona jako „N0” i kursuje na trasie tożsamej z dzienną linią nr 3, przy czym 3 jeżdzące pojedynczo wagony typu 105Na zapewniają takt 30-minutowy.

### Opis linii komunikacji autobusowej dziennej

Układ linii komunikacji autobusowej dziennej w Częstochowie, który funkcjonuje obecnie, powstał poprzez ewolucję trwającą kilkadziesiąt lat. Tak naprawdę kluczowe znaczenie miały dotychczas dla Częstochowy dwie reformy układu linii, z czego jedną można śmiało nazwać rewolucją.

Po doprowadzeniu do likwidacji przewoźników prywatnych po II wojnie światowej, przez 3 lata pojedyncze linie autobusowe obsługiwał PKS. W roku 1950 powstał miejski przewoźnik komunikacyjny, który pod koniec tego samego roku nazwany był już Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym (MPK). Ówczesne linie autobusowe były numerowane od 1 wzwyż, bez zważania na to, czy linia kończyła się w którejś z gmin ościennych, czy na terenie Częstochowy. W ten sposób np. do Rudnik kursowała linia nr 11, a do Blachowni – 17. Sytuację diametralnie zmieniła rewolucja układu komunikacyjnego z 1 lutego 1964 roku, której główne założenia przetrwał po dzień dzisiejszy: chodziło przede wszystkim o wprowadzenie podziału na linie miejskie (od 11 wzwyż) oraz podmiejskie (od 50 wzwyż). Przez kolejne lata linii ogólnie przybywało, pojawiały się ich warianty „bisowe”, rosła częstotliwość kursowania. W późniejszym okresie dało się zaobserwować dalszy wzrost liczby linii, ale kosztem podaży kursów. Autobusy danych linii kursowały rzadziej, niż w przeszłości. Z kolei po 1991 roku nastąpił gwałtowny zwrot w przypadku linii podmiejskich, których nie chciały dofinansowywać samorządy gmin ościennych, co szerzej opisano w dalszej części opracowania. Dzisiaj spośród 9 gmin sąsiadujących bezpośrednio z

Częstochową, tylko dla dwóch MPK pozostaje wiodącym przewoźnikiem. Druga większa reforma komunikacji miejskiej miała miejsce 1 lipca 2002 roku i polegała głównie na reorganizacji części tras, połączeniach linii, zmianie ich charakteru. Obserwowany obecnie układ linii jest konsekwencją naturalnego rozwoju sieci drogowej miasta wraz ze wszystkimi czynnikami urbanistycznymi i demograficznymi, a dodatkową determinantą o silnym oddziaływaniu w ostatnich latach stała się rewitalizacja wielu ulic w centrum Częstochowy.

Współczesny układ sieci komunikacji miejskiej w Częstochowie posiada ogólne dość prostą budowę, jeśli chodzi o założenia planistyczne i jest głównie konsekwencją niewielkich, lecz sukcesywnych zmian na przestrzeni lat. Większość dziennych linii autobusowych łączy dwa rejony miasta, leżące często naprzeciwległe względem Śródmieścia poprzez część centralnych ulic miasta. Zwykle linie rozpoczynają bieg w centrach osiedli o zabudowie wielorodzinnej lub w dzielnicach peryferyjnych. Te, których trasy przebiegają przez dzielnice mieszkaniowe o największej gęstości zaludnienia, kursują najczęściej – co 15 minut w dni robocze, natomiast pozostałe – maksymalnie co 30 minut. Typowym rozwiązaniem praktykowanym na liniach autobusowych w Częstochowie jest ich układ w orientacji północ-południe (np. linie nr 15, 25) lub wschód-zachód (np. linia nr 26). Naturalnie większość linii posiada przebiegi będące różną konfiguracją kierunków geograficznych i stąd przykładowo linie nr 10 i 19 kursują z północnego-zachodu na południowy-wschód, a linie nr 14, 17 i 30 – z północnego-wschodu na południowy-zachód. Jedyną miejską linią, która rozpoczyna kursy w Śródmieściu jest linia nr 16 (a także część kursów linii nr 21). Poza połączeniami opisanymi powyżej, w Częstochowie kursują 3 linie międzydzielnicowe, które łączą sąsiadujące ze sobą duże osiedla z pominięciem centrum oraz zapewniają dojazd do ważnych węzłów przesiadkowych. Są to linie o numerach: 29, 35 i 38.

Na części linii występują kursy wariantowe, zapewniające dojazd do bardziej oddalonych pętli tylko w porach o dostatecznie dużym zapotrzebowaniu na przewozy ze strony pasażerów.

Biorąc pod uwagę dostępność układu drogowego w Śródmieściu Częstochowy oraz potencjalne wydłużenie się czasu przejazdu na liniach autobusowych, sugeruje się modyfikację istniejącego układu komunikacyjnego w taki sposób, by nabrał on w większym stopniu cech układu promienistego.

## Opis linii komunikacji autobusowej nocnej

Stała sieć nocnych autobusów w Częstochowie posiada stosunkowo krótką historię. 1 maja 2008 roku uruchomiono cztery linie nocne w układzie promienistym i rozpoczynające się w al. Najświętszej Maryi Panny. Linia oznaczona jako „N1” kursowała przez Stradom i Sabinów do Dźbowa, linia N2 przez Wyczerpy Dolne na Rząsawę, linia N3 zapewniła dojazd do Parkitki, Lisińca, Gnaszyna i Kawodrzy, a linia N4 – na Zwodzie, Raków i Błeszno. Ogólne założenia funkcjonowania tych linii nie zmieniły się po dzień dzisiejszy: cztery 12-metrowe autobusy obsługują nadal te same dzielnice miasta, odjeżdżając 10 minut po pełnej godzinie z przystanków początkowych w centrum miasta. Należy jednak dodać, iż z powodu prac rewitalizacyjnych, obecnie linie N1 i N3 rozpoczynają kursy z Dworca Głównego PKP, a linie N2 i N4 z Placu Daszyńskiego, co w istotny sposób wpływa na brak dogodnych przesiadek pomiędzy wszystkimi czterema liniami i dodatkowo tramwajami nocnymi. Trasa linii N4 na Rakowie uległa częściowej modyfikacji w 2012 roku, kiedy na Błesznie zastąpiły ją tramwaje linii N0.

## Gmina Mykanów

Gmina Mykanów jest najbardziej na północ położoną gminą ościenną Częstochowy. Urząd Gminy Mykanów na swojej stronie internetowej przytacza jej ogólny opis:



Gmina Mykanów w obecnym kształcie trwa od stycznia 1973 roku. Utworzono ją wówczas z czterech dawnych gromad: Borowna, Cykarzewa, Lubojny i Mykanowa. Jej granice objęły powierzchnię dość rozległą, albowiem obszar gminy liczy 141 kilometrów kwadratowych. Współcześnie zamieszkuje tu ponad 14000 osób.

Na terenie gminy Mykanów funkcjonują 24 sołectwa, z 40 wsiami i przysiółkami. W przyjmowanym dziś nazewnictwie wydziela się następujące jednostki administracyjne: Adamów, Antoniów, Borowno, Borowno Kolonia, Cykarzew Północny, Cykarzew Północny Stacja, Czarny Las, Dudki, Florków, Grabowa, Grabówka, Jamno, Kokawa, Kolonia Wierzchowisko, Kuźnica Kiedrzyńska, Kuźnica Lechowa, Lemańsk, Lubojenka, Lubojna, Łochynia, Mykanów, Nowa Rybna, Nowy Broniszew, Nowy Kocin, Osiny, Pasięka, Przedkocin, Radostków, Radostków Kolonia, Rusinów, Rybna, Stary Broniszew, Stary Cykarzew, Stary Cykarzew POM, Stary Kocin, Topolów, Tylin, Wierzchowisko, Wola Hankowska, Wola Kiedrzyńska.

Gmina Mykanów położona jest bezpośrednio na północ od miasta Częstochowy. Ponadto graniczy z gminami: Kłobuck i Miedźno (od zachodu), Nowa Brzeźnica (od północy), Kruszyna i Kłomnice (od wschodu) oraz Rędziny (od południowego wschodu). Terytorium gminy w całości położone jest na obszarze Wyżyny Krakowsko-Częstochowskiej (zwanej potocznie Jurą Krakowsko-Częstochowską), w makroregionie określanym jako Wyżyna Wieluńska. Okolice Mykanowa leżą w pobliżu przełomu rzeki Warty przez wypiętrzania jurajskie pod Częstochową, który oddziela Wyżynę Wieluńską od ciągnącego się na południowy wschód pasma Wyżyny Częstochowskiej.

Pośród lokalnych cieków wodnych najznaczniejszy to rzeka Kocinka (Białka), zwana w przeszłości niekiedy Czarną Okszą (od jej dopływu) - a przede wszystkim Trzebką lub Trebczą (od miejscowości Trzebka, gdzie wspomniana rzeczka uchodzi do Liswarty). Kocinka przepływa przez zachodnie krańce gminy, zbierając wody niesione przez strumienie Skawica i Tylinka. We wschodniej części gminy, w okolicy Grabowej, początki bierze Struga, niewielki lewobrzeżny dopływ Warty. Obszary położone na wschód od linii wyznaczonej przez rzekę Kocinkę zajmują tak zwane Pagóry Mykanowskie. Najwyższe z tych wzniesień, koło Mykanowa i Borowna, osiągają wysokość 260 m. npm.

Na zachód od Kocinki zalegają Pagórki Kłobuckie, ale tereny przy samej rzece oraz w widłach Kocinki i Sękawicy, nazywa się niekiedy Równiną Kocińską.

Przez grunty gminy Mykanów przebiega jedna z najważniejszych arterii samochodowych w Polsce - droga szybkiego ruchu (w przyszłości autostrada Bałtyk-Adriatyk) DK-1 (E-75, A1), prowadząca z Cieszyna do Gdańska. Z południa na północ prowadzi też droga wojewódzka DW483 z Częstochowy, przez Wolę Kiedrzyńską, Lubojnę, Radostków, Cykarzew i Stary Broniszew do Łodzi. To połączenie drogowe bliżej naszych czasów zastąpiło staropolski gościniec z Brzeźnicy do Częstochowy. Dodatkowo teren gminy pokrywa sieć dróg lokalnych utwardzonych o łącznej długości 65 km.

Południkowy przebieg posiada też przebiegająca przez Radostków, Mykanów i Cykarzew linia kolejowa z Częstochowy do Chorzewa Siemkowic. Kolej tę uruchomiono przed II wojną światową (24 kwietnia 1939 r.), aby połączyć starą Drogę Żelazną Warszawsko-Wiedeńską z tak zwaną magistralą węglową Śląsk-Porty.

Większość obszaru gminy Mykanów, w jej centralnym i południowo-wschodnim fragmencie, zajmują gęsto dziś rozlokowane osiedla wiejskie oraz związane z nimi tereny uprawne. Na rubieżach północnych, w okolicach Starego Kocina, Broniszewa i Jamna, występują obszary zwarcie zalesione, będące pozostałością po dużych kompleksach leśnych zalegających przed wiekami w dorzeczu górnej Warty i Listwarty. Dzisiejszy krajobraz okolic Mykanowa jest efektem darów przyrody oraz długotrwałych procesów społeczno-gospodarczych, które przez dziesiątki stuleci przeobrażały ten fragment polskiej ziemi.

Charakter gminy jest rolniczy - świadczy o tym powierzchnia użytków rolnych - jest to aż 11 410,00 ha, grunty orne stanowi tu 10 395,00 ha. Liczba gospodarstw rolnych - 3 226, a działek do 1 ha - 2 071. Przeważają gospodarstwa do 5 ha - jest ich 2 570. Gospodarstw o powierzchni powyżej 10 ha jest - 100. Przeważa uprawa zbóż i hodowla trzody chlewnej.

Na terenie gminy działają głównie prywatne podmioty gospodarcze:

działa 500 zakładów przemysłowych, największe to: "Wkręt-Met" - produkujący zamocowania budowlane, "Hemar" - wytwarzający zabawki, oraz "DRAB-POL" zajmujący się elektroniką dla motoryzacji. Pozostałe to głównie zakłady cholewkarskie i szewskie;

- 90 zakładów działa w branży budownictwa;
- 80 świadczy usługi transportowe;
- 360 podmiotów działa jako handlowe i gastronomiczne.

Funkcjonują także zakłady produkcyjne w branży spożywczej, takie jak:

- piekarnie, masarnie, makaroniarnie, ciastkarnie, przetwórstwo warzyw i owoców oraz zakłady usługowe.

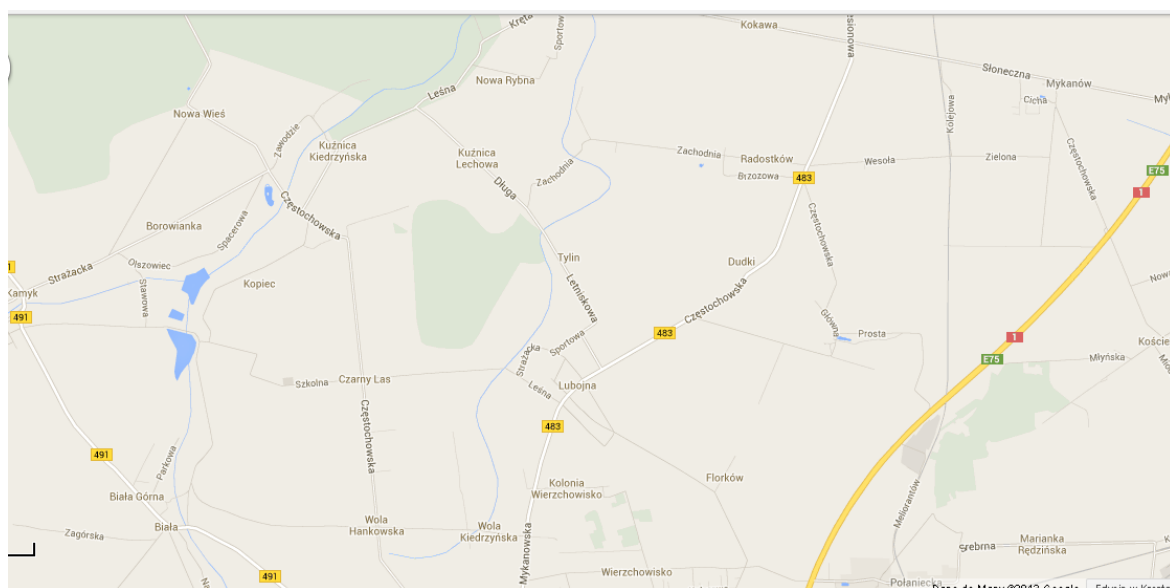
Działają ponadto:

- Bank Spółdzielczy w Mykanowie
- Gminna Spółdzielnia "Samopomoc Chłopska" Mykanów
- Spółdzielnia Usług Technicznych "SURITEX" w Starym Cykarzewie.

Infrastruktura gminy zachęca do osiedlania się tutaj. Wszystkie miejscowości gminy w 99% wyposażone są w sieć wodociągów. Wybudowano oczyszczalnię ścieków, w budowie jest kanalizacja sanitarna. Sieć gazowa zabudowana jest we wszystkich głównych ciągach ulic. Na terenie całej gminy funkcjonuje sieć telefoniczna, do której przyłączono już ponad 3000 abonentów. Są już możliwości posiadania stałych łącz internetowych. Nasze dzieci uczą się w 9 szkołach podstawowych i 4 gimnazjach. Placówki wyposażone są w pracownie komputerowe. Większość budynków jest ocieplona i posiada nowoczesne kotłownie. Funkcjonuje 5 bardzo dobrze wyposażonych przedszkoli. Służba zdrowia to 5 Niepublicznych Zakładów Opieki Zdrowotnej. Kierownicy placówek poszerzają bazę usług świadczonych przez specjalistów.

W przeszłości teren gminy Mykanów obsługiwały dwie linie komunikacji miejskiej: 55 do Lubojny, wydłużona później do Lubojenki oraz 59, pierwotnie dojeżdżające do Czarnego Lasu, a następnie do Kuźnicy Lechowej. MPK obsługiwało takie miejscowości, jak: Wola Kiedrzyńska, Wierzchowisko, Lubojna, Lubojenka, Antoników, Wola Hankowska, Czarny Las, Kuźnica Biedrzyńska i Kuźnica Lechowa. Dawne połączenia MPK na początku lat 90. XX w. przejęła firma prywatna „Polger”, a następnie częstochowski PKS, obsługujący je po dzień dzisiejszy.

**Rysunek 5. Południowa, najbliższa Częstochowie, część gminy Mykanów**



Źródło: [www.maps.google.pl](http://www.maps.google.pl)

## Gmina Rędziny

Również o gminie Rędziny najważniejszych informacji dostarcza strona internetowa Urzędu Gminy:

Gmina Rędziny leży na północnym krańcu Wyżyny Krakowsko-Częstochowskiej. Obszar gminy o powierzchni 4136 ha zamieszkuje 9682 mieszkańców. Jest gminą o charakterze przemysłowo-rolniczym. Sąsiaduje ona z miastem Częstochowa oraz z gminami: Mstów, Mykanów, Kłomnice. Gmina Rędziny posiada dobrze rozbudowaną infrastrukturę komunalną. Sieć wodociągowa obejmuje obszar całej gminy, podobnie jak sieć gazociągowa i telefoniczna.

Własna komunikacja lokalna, obsługująca ruch pasażerski na terenie gminy oraz połączenie z dużym miastem, jakim jest Częstochowa, stanowi ważny czynnik rozwoju gminy. Przez teren gminy przebiega trasa szybkiego ruchu DK-1 Warszawa-Katowice, która w przyszłości stanie się częścią autostrady A-1. Ponadto przez gminę Rędziny biegnie droga krajowa DK-91 Częstochowa-Piotrków Tryb. Na terenie gminy znajduje się również lotnisko o powierzchni całkowitej 496 ha. Tutaj swoją siedzibę ma Aeroklub Częstochowski.

W gminie Rędziny działa ponad 600 podmiotów gospodarczych. Od dużych zakładów przemysłowych, takich jak Cementownia "Rudniki" S.A.- produkująca cement oraz Zakłady Chemiczne "Rudniki" S.A.- produkujące krzemiany wykorzystywane w branży chemicznej i budowlanej, do małych firm rodzinnych działających w różnych dziedzinach gospodarki. W ostatnich latach dynamicznie rozwija się przemysł przetwórstwa spożywczego, której przedstawicielem jest min. spółka "Goliard" produkująca makarony. Wśród zarejestrowanych podmiotów znaczące miejsce zajmuje branża obuwnicza. Rozbudowana infrastruktura komunalna, bliskość kolei i dróg szybkiego ruchu oraz atrakcyjne położenie gminy, niedaleko chłonnego rynku zbytu i jej potencjał gospodarczy, stwarzają korzystne warunki do rozwoju przedsiębiorczości.

Liczne inwestycje prowadzone na terenie gminy ukierunkowane są na poprawę jakości życia jej mieszkańców. Wśród tych inwestycji najważniejszymi są zakończenie budowy gminnej hali sportowej oraz budowa oczyszczalni ścieków wraz z kanalizacją sanitarną. Inwestycja ta, razem z oddaną w 2004 roku siecią kanalizacyjną w Rędzinach, jest kontynuacją prac związanych ze skanalizowaniem całego obszaru gminy.

Ponadto Gmina Rędziny realizuje inwestycje związane z modernizacją budynków użyteczności publicznej, tj. szkół, przedszkoli, instytucji kultury. Gmina Rędziny jest gminą nowoczesną, dynamicznie się rozwijającą, z dobrze rozwiniętym systemem oświaty, dobrze zorganizowaną służbą zdrowia oraz bogatą ofertą kulturalną dla mieszkańców i osób odwiedzających gminę. Atrakcyjne położenie gminy jej potencjał gospodarczy jak również rozbudowana infrastruktura komunalna, własna komunikacja lokalna, bliskość kolei i dróg szybkiego ruchu sprawiają korzystne warunki i stanowią dobrą ofertę dla ludzi, którzy chcą na stałe związać się z gminą Rędziny.

W przeszłości gminę Rędziny obsługiwały autobusy linii 56 (Rędziny, Rudniki i Konin) oraz 56 bis (Rędziny oraz Mariankę Rędzińską). Linie te uległy likwidacji po roku 1991, kiedy najpierw przejął je PKS, a następnie nowo utworzony przewoźnik GZK Rędziny, będący zakładem budżetowym. Obecnie to on obsługuje wszystkie połączenia: „R” do Konina, „Rk” do Karoliny (przez Kościelec) oraz „Rm” do Marianki Rędzińskiej.

Rysunek 6. Gmina Rędziny



Źródło: Serwis internetowy Urzędu Gminy Rędziny

## Gmina Mstów

Charakterystykę gminy Mstów znajdujemy w serwisie internetowym tamtejszego Urzędu Gminy: Gmina Mstów w obecnym kształcie terytorialnym powołana została uchwałą Wojewódzkiej Rady Narodowej w Katowicach 6 czerwca 1972r. Rozciąga się na około 120 km kwadratowych.

Jej terytorium zamieszkuje blisko 10 tysięcy osób. Na terenie gminy funkcjonuje 18 sołectw. Na jej terenie położone są następujące miejscowości: Brzyszów, Cegielnia, Gąszczyk, Jaskrów, Jażwiny, Kłobukowice, Kobyłczyce,

Krasice, Kuchary, Kuśmierki, Latosówka, Łuszczyn, Małusy Małe, Małusy Wielkie, Mokrzysz, Pniaki Mokrzeskie, Siedlec, Srocko, Rajsko, Wancierzów i Zawada.

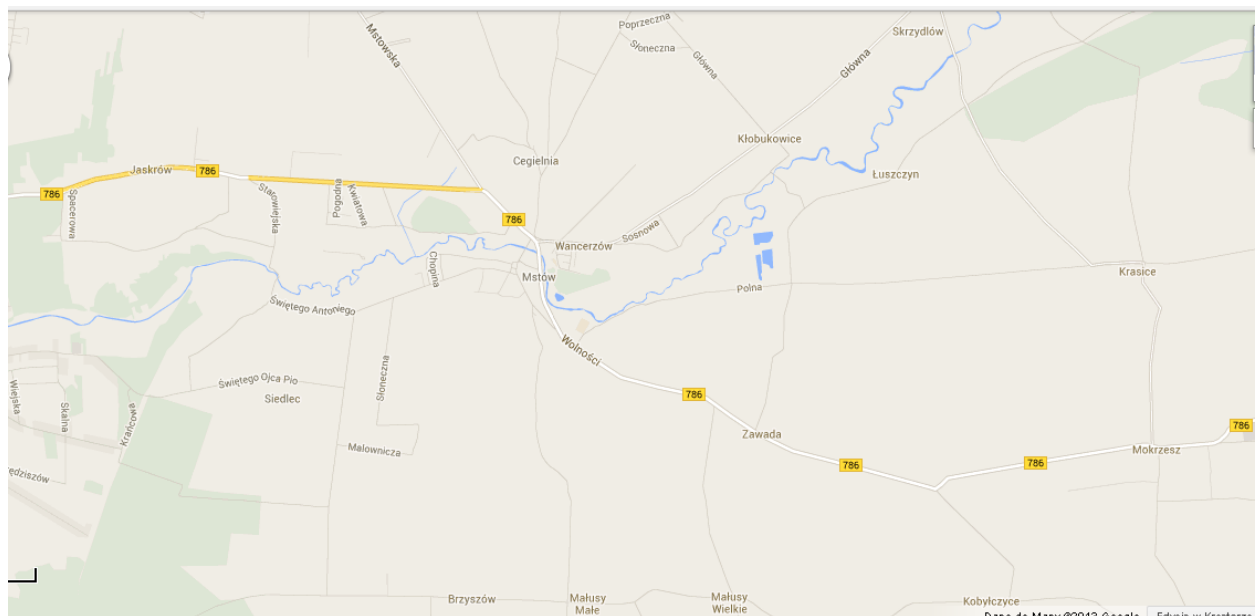
Gmina Mstów, położona na północny wschód od Częstochowy, należy dziś administracyjnie do województwa śląskiego, w skład którego wchodziła centralna i północna część Wyżyny Krakowsko-Wieluńskiej czyli wyżyn: Częstochowska i Wieluńska. Charakterystycznym elementem krajobrazu Wyżyny Częstochowskiej są wzgórza wapienne, często ukształtowane w postaci malowniczych skalic, kop, iglic, kominów i grzebieni skalnych. Zespoły skałek możemy obserwować także na terenie gminy Mstów, której około 60% należy do Jurajskiego Parku Krajobrazowego, bądź stanowi jego bezpośrednią otulinę.

Poszczególne zespoły skalne lub pojedyncze wzniesienia z terenu Jurajskiego Parku Krajobrazowego, poprzecinane są zapiaszczonymi, bezwodnymi dolinami, bądź stosunkowo nielicznymi tu potokami i rzekami. Rzeką Warta rozcina płytę jurajską na wschód od Częstochowy. Przełom Warty w okolicy Mstowa jest jednym z największych rozcięć erozyjnych na Wyżynie Krakowsko-Wieluńskiej.

Warunki mikroklimatyczne panujące na obszarze regionu częstochowskiego, określane są przeważnie jako dobre, a okolice Mstowa prezentują się pod tym względem bardzo dobrze. W okolicach Mstowa występuje interesujące zjawisko leśne, zwane grądem, z dużym udziałem lipy szerokolistnej, która ma tu najdalej na północ wysunięte stanowisko na Jurze Krakowsko-Częstochowskiej. Grąd to las liściasty z wielogatunkowym drzewostanem, którego fragmenty spotyka się na zboczach odsłoniętych i silniej oświetlonych, w sąsiedztwie zbiorowisk bukowych. Dla ochrony zbiorowisk flory stepowej i naskalnej na terenie naszej gminy, powołano dwa rezerваты: "Murawa na górze Wał we Mstowie" oraz "Wąwóz Małuski we Mstowie". Piękne walory krajobrazowe to jeden z największych atutów tej okolicy.

Choć infrastruktura turystyczna w gminie Mstów jest dopiero na etapie powstawania, już dziś można skorzystać z bazy noclegowej w Cegielni, Mokrzyszy oraz Mstowie.

**Rysunek 7. Zachodnia część gminy Mstów, sąsiadująca z Częstochową**



Źródło: [www.maps.google.pl](http://www.maps.google.pl)

W przeszłości również do Mstowa można było dojechać autobusami MPK, jednak linia nr 57 została zlikwidowana w połowie roku 1991, a przewóz osób między Częstochową a gminą przejęła jedna z prywatnych firm. Nie utrzymała się jednak na rynku zbyt długo, od 1994 roku będąc zastąpioną przez PKS i stan ten trwa do tej pory. Podstawowa linia oznaczona jest literą M (od nazwy siedziby władz gminy) i zapewnia dojazd do takich miejscowości jak: Jaskrów, Wancierzów, Mstów, Cegielnia, Kuchary, Kłobukowice, Rajsko i Siedlec.

Kilkukrotnie uruchamiane w późniejszych czasach połączenia MPK zapewniały tylko dojazd do zachodniej części Jaskrowa. Od 1 stycznia 2012 roku do pętli przy skrzyżowaniu ulic Częstochowskiej i Willowej docierają wybrane kursy miejskiej linii nr 30, co stało się możliwe za sprawą podpisania porozumienia międzygminnego.

## Gmina Olsztyn

Serwis internetowy Urzędu Gminy Olsztyn charakteryzuje ten obszar następująco:

Gmina Olsztyn położona jest na Jurze Krakowsko - Częstochowskiej, od południowego wschodu granicząc z Częstochową. Bezpośrednio przez jej teren przebiega droga krajowa nr 46 oraz szlak kolejowy Kielce - Częstochowa. Gmina Olsztyn obejmuje obszar o powierzchni 10913 ha. i zamieszkuje ją 7650 mieszkańców. Leży ona w granicach Parku Krajobrazowego i jego otuliny. Na terenie gminy znajdują się rezerваты "Zielona Góra" i "Sokole Góry".

Jest jednym z najbardziej malowniczych zakątków Jury. Istniejące wartości środowiska przyrodniczego, na które składają się elementy przyrody nieożywionej oraz różnorodność życia biologicznego i rzadkich gatunków roślin (głównie endemicznej przytulii olsztyńskiej, warzuchy polskiej, kłokoczki południowej oraz roślin reliktowych np. skalnicy gronkowej) objęte są ochroną w ramach Parku Krajobrazowego "Orlich Gniazd".

Olsztyn jest siedzibą władz gminnych, które coraz większy nacisk kładą na wykorzystanie walorów turystyczno - rekreacyjnych tego rejonu. Największą atrakcją turystyczną okolicy są ruiny zamku, którego powstanie datuje się na początek XIV w. W Olsztynie po dzień dzisiejszy zachował się zabytkowy układ ulic, z częściowo drewnianą zabudową.

Konieczne należy zwiedzić zbudowany w stylu późnego baroku kościół parafialny pod wezwaniem Św. Jana Chrzciciela. Ufundowany przez starostę olsztyńskiego Jerzego Dominika Lubomirskiego w latach 1722-26 jest przykładem kościoła jednonawowego, wybudowanego na planie krzyża, którego ramiona tworzą dwie prostokątne kaplice. Do jego budowy użyto m.in. kamieni z ruin zamku. W murze otaczającym kościół znajduje się kapliczka z obrazem św. Barbary z początków XVIII w.

Ponadto wartą obejrzenia jest znajdująca się w okolicach rynku Szopka Olsztyńska. Obszar gminy jest terenem dogodnym do uprawiania różnorodnych sportów m.in. wspinaczki skałkowej, paralotniarstwa, speleologii, turystyki pieszej, Nordic Walking, rowerowej i konnej.

Odbývają się tu liczne imprezy rekreacyjno - sportowe i kulturalne organizowane cyklicznie jak Turniej Rycerski, Gminny Marszobiegi, Przegląd Artystycznej Twórczości Abstynenckiej "Zamczysko" itp. Tradycyjnie częstym celem wycieczek pieszych i rowerowych są leżące na terenie gminy Sokole Góry.

Gmina Olsztyn ponadto charakteryzuje się najbardziej zróżnicowaną rzeźbą terenu spośród wszystkich gmin otaczających Częstochowę. Powoduje to wzrost atrakcyjności krajobrazów, możliwość uprawiania sportów wyczynowych i zimowych, ułatwia rozwój gospodarstw agroturystycznych, ale równocześnie prowadzi do utrudnień i ograniczeń w ruchu w przypadku gołoledzi i większych opadów śniegu. W przeszłości dochodziło do przypadków braku możliwości wykonywania kursów przez autobusy komunikacji miejskiej ze względu na zbyt śliską nawierzchnię – głównie w Skrajnicy i Biskupicach, a od kilku lat w okresie zimowym zaprzestaje się ekspedycji autobusów przegubowych.

Gmina Olsztyn, obok Poczesnej, jest drugą z gmin, w której dominującym przewoźnikiem pasażerskim pozostaje MPK. Należy jednak podkreślić, że głównym powodem takiego stanu rzeczy jest silny czynnik społeczny. Obecnie na terenie gminy Olsztyn kursują następujące linie autobusowe:

- linia nr 57, będąca skróconym do Olsztyna wariantem linii 67 (również z kursami przez Skrajnicę),

- linia nr 58, kursująca z ul. Piłsudskiego w Częstochowie przez Odrzykoń, Kusięta i Olsztyn z powrotem do Częstochowy,
- linia nr 59, będąca „lustrzanym odbiciem” linii nr 58,
- linia nr 67, również rozpoczynająca kursy z ul. Piłsudskiego w Częstochowie, a następnie obsługująca Odrzykoń, niektórymi kursami Skrajnicę, następnie Olsztyn i Biskupice. Jest to przy okazji jedna z najdłuższych linii podmiejskich i najbardziej atrakcyjna pod względem krajobrazów w częstochowskiej sieci komunikacyjnej.

Rysunek 8. Gmina Olsztyn



Źródło: Serwis internetowy Urzędu Gminy Olsztyn

## Gmina Poczesna

Gmina Poczesna leży na północnej części Wyżyny Krakowsko – Częstochowskiej oraz na terenie chronionej zlewni rzeki Warty.

Ważnym elementem usytuowania geograficznego jest droga krajowa nr 1 i magistrała kolejowa Warszawa – Katowice oraz planowana autostrada A – 1. Krzyżujące się drogi w kierunku Zawiercia, Opola Katowic i Częstochowy mają korzystny walor w rozwoju gospodarczym. Poczesna zlokalizowana jest około 40 km od

międzynarodowego lotniska w Pyrzowicach. Ze względu na położenie w strefie podmiejskiej Częstochowy Poczesna wyposażona jest w wiele urządzeń i obiektów o znaczeniu ponadlokalnym ( w tym niezbędnych dla obsługi aglomeracji miejskiej). Gmina posiada bardzo dobrze rozwiniętą sieć komunikacji miejskiej. Poczesna sąsiaduje z następującymi gminami:

- Kamienica Polska
- Starcza
- Poraj
- Konopiska
- Olsztyn.

Środowisko geograficzne jest dość jednolite dla całego obszaru. Wyjątek stanowią wzgórza wrzosowskie - 304 m n.p.m., leżące na krawędzi Wyżyny Krakowsko - Częstochowskiej.

Na zasobność społeczno-ekonomiczną gminy duży wpływ mają podmioty gospodarcze. Jest ich ponad 800. Zlokalizowane w różnych miejscowościach zapewniają zatrudnienie mieszkańcom i nadają pozytywne impulsy rozwojowi gospodarczemu gminy. Najwięcej podmiotów gospodarczych prowadzi swoją działalność w Nowej Wsi, Wrzosowej i Poczesnej. Sprzyja temu korzystne położenie tych miejscowości w pobliżu drogi krajowej DK-1. Najliczniejszą grupę stanowią placówki handlowe o różnorodnej branży. Hurtownie i magazyny, zakłady usługowe zaspokajają potrzeby klientów, a dostęp do nich nie stwarza problemu mieszkańcom.

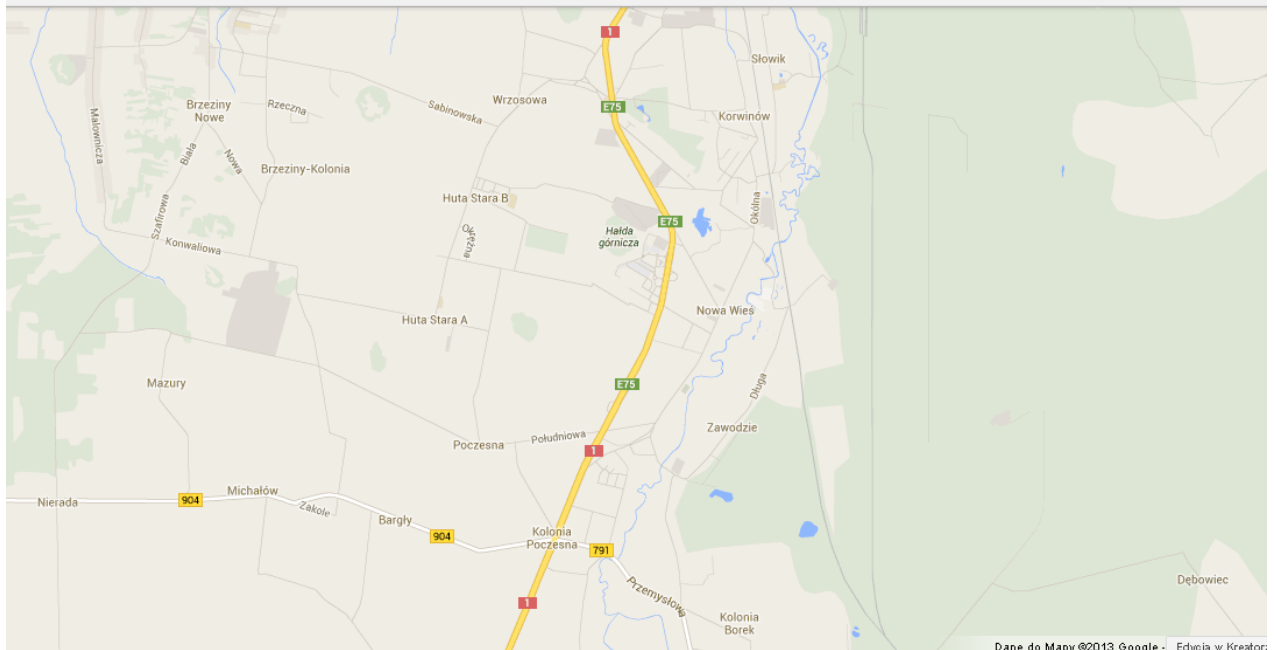
Pozytywną rolę spełniają liczne zakłady produkcyjne zatrudniające od 30 do 300 pracowników. Meble, zabawki, wyroby ceramiczne, wózki dziecięce, usługi motoryzacyjne oraz produkcja samochodów strażackich - to najbardziej znane w regionie, w kraju i poza granicami wyrobu stanowiące wizytówkę gminy. Dogodność dojazdu - trasa DK-1, a w przyszłości autostrada, położenie w pobliżu większych aglomeracji, łatwość w zakupie nieruchomości i uzyskanie lokalizacji na budowę zakładów, hurtowni, domów mieszkalnych oraz duże możliwości w pozyskaniu pracowników to atrakcyjna oferta i zachęta gminy do inwestowania na jej terenie. Na nasz teren weszła firma AUCHAN - francuska sieć hipermarketów. Usytuowany przy DK-1 hipermarket AUCHAN jest największym obiektem handlowym na terenie gminy, a zarazem miejscem zatrudnienia ponad 100 mieszkańców gminy.

Znaczny dorobek, który wpływa na poziom i udogodnienie życia mieszkańców stanowi infrastruktura komunalna. Większość dróg w sołectwie posiada nawierzchnię asfaltową. Łączna ilość tych dróg wynosi 70 kilometrów. Funkcjonują dwie oczyszczalnie ścieków przy osiedlu mieszkaniowym w Hucie Starej B i w Kolonii Poczesna. Mamy 21 km sieci kanalizacyjnej. Na etapie koncepcyjnym znajduje się budowa sieci kanalizacyjnej i oczyszczalni na terenie całej gminy.

W dużej mierze uregulowany został system wywozu śmieci na wysypisko śmieci w Młynku-Sobuczynie, poprzez powszechne korzystanie z przydomowych kontenerów. Bezpieczeństwu drogowemu i życiu mieszkańców służy ponad 1000 lamp ulicznych. Bezpieczeństwo to zapewniają także mosty na rzece Warcie.

Sieć zadaszeń na przystankach autobusowych poprawia warunki oczekiwania na przejazd. Komunikacja miejska posiada 4 linie (53, 65, 68 i 69), zapewniając tym samym dobre połączenie wszystkich miejscowości gminy z Częstochową. Istnieje rozbudowana sieć telefoniczna. Teren gminy jest w większości zgazyfikowany i skanalizowany.



**Rysunek 9. Mapa miejscowości w gminie Poczesna**

Źródło: [www.maps.google.pl](http://www.maps.google.pl)

**Gmina Konopiska**

Gmina Konopiska leży w południowo-zachodniej części powiatu częstochowskiego, w bezpośrednim sąsiedztwie Częstochowy, w jej strefie podmiejskiej. Położona jest w odległości 7 km. Od trasy Katowice – Warszawa. Na jej terenie krzyżują się drogi: Częstochowa – Tarnowskie Góry – Gliwice; Częstochowa – Koszęcin; Kamienica Polska – Blachownia.

Obszar gminy należy do zlewiska Warty. Północno-zachodnią część gminy odwadniają dopływy Stradomki, a pozostały obszar rzeki Konopka i Rększówka. Obie rzeki płyną w dość głęboko wciętych i niezwykle malowniczych dolinach zasilając po drodze stawy rybne. Łagodnie pofalowany teren porastają liczne lasy i zagajniki obfitujące w dorodne grzyby i jagody. Charakterystycznym elementem krajobrazu naszej gminy są unikatowe torfowiska, a jedno z nich – w okolicach miejscowości Korzonek - zostało oficjalnie uznane za użytek ekologiczny. Niewątpliwą atrakcją jest zalew "Pająk" z piaszczystą plażą i boiskiem do siatkówki plażowej. W okresie letnim przyciąga on nie tylko okolicznych mieszkańców, ale i zorganizowane grupy młodzieży, mogące skorzystać z bazy noclegowej ośrodka harcerskiego. Dodatkowym atutem "Pajaka" są licznie, organizowane na wolnym powietrzu, imprezy: m.in. palenie sobótki, Dni Konopisk, Mistrzostwa Polski w Triathlonie. Ponadto w sąsiedztwie zalewu znajduje się Kompleks Rekreacyjno-Sportowy Pająk, w którego skład wchodzi m.in. boiska do piłki nożnej, siatkówki, koszykówki i tenisa ziemnego, ośmiotorowa bieżnia, stanowisko do rzutu kulą, skocznia w dal i do trójskoku.

Całkowita liczba mieszkańców Gminy Konopiska na dzień 31.12.2012 wyniosła 10 634 osób.

**Rysunek 10. Mapa miejscowości w gminie Poczesna**



Źródło: [www.maps.google.pl](http://www.maps.google.pl)

Do początku lat 90. XX wieku, komunikację między miejscowościami gminy Konopiska a Częstochową obsługiwało MPK, dysponując trzema najdłuższymi funkcjonującymi połączeniami:

- linia nr 60 z Częstochowy (ul. Focha) przez Stradom, Sabinów, Dźbów, Wygodę, Konopiska i Korzonek do Leśniaków,
- linia nr 61 z Częstochowy (ul. Focha) przez Stradom, Sabinów, Dźbów, Wygodę, Konopiska i Kopalnię do Aleksandrii,
- linia nr 66 z Częstochowy (ul. Focha) przez Stradom, Sabinów, Dźbów, Wygodę, Wąsosz, Łaziec, Rekszowice, Pająk i Konopiska do Kopalni

Zanim wszystkie linie przejęła prywatna firma PTAU, przez krótki czas MPK obsługiwało połączenie do Hutek. Obecnie wszystkie linie na terenie gminy Konopiska obsługuje częstochowski PKS, a większość z linii posiada po kilka wariantów kursów. Jedynym wyjątkiem są miejscowości Wygoda i Wąsosz, do których za sprawą podpisanego na początku 2013 roku porozumienia międzygminnego, dociera część kursów linii nr 30, obsługiwanej przez MPK.

## Gmina Blachownia

Charakterystykę gminy Blachownia również przedstawia serwis internetowy Urzędu Gminy:

Liczba mieszkańców Gmina Blachownia: **13229**

Liczba mieszkańców Miasto Blachownia: **9840**

Rzeki: **Stradomka**

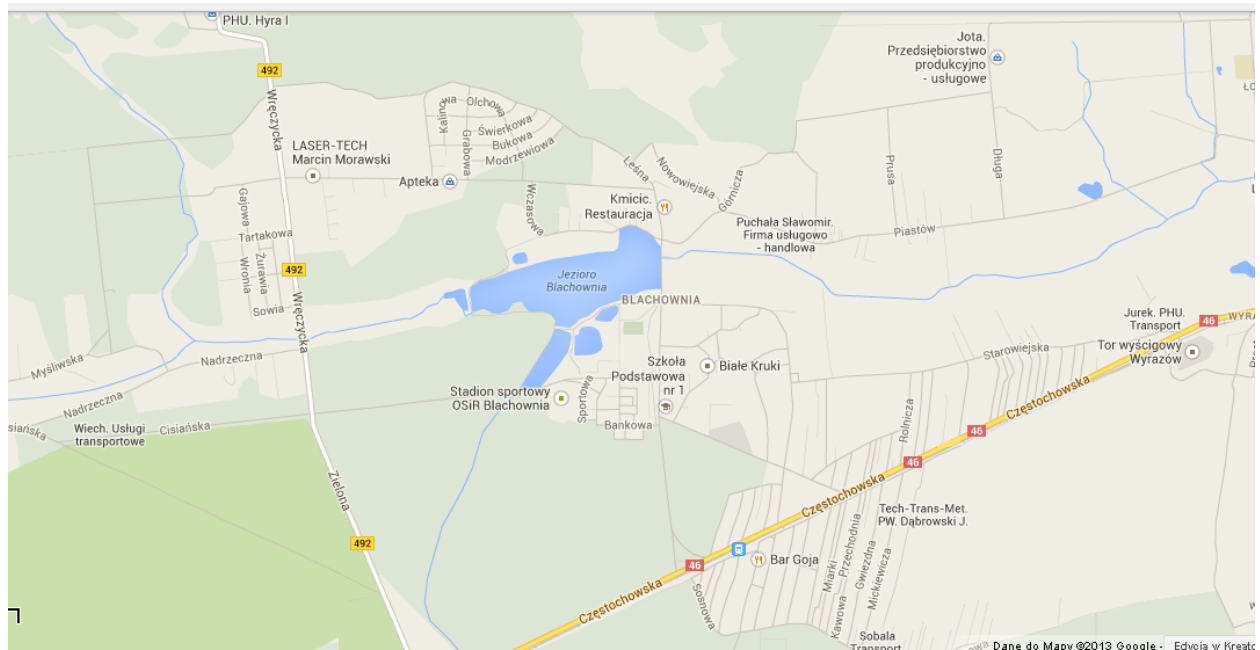
Komunikacja: **PKS linie 151, 152, 162, PKP, Bus Expres**

Położenie geograficzne: **centralna część gminy, zachodnia część powiatu częstochowskiego**

Blachownia jest gminą leżącą w powiecie częstochowskim. Leży przy drodze krajowej między Częstochową i Opolem. Najbliższymi sąsiadami są Konopiska, Wręczyca Wielka, Herby i największe z blisko leżących miast Częstochowa. Obszar gminy to 67,21 km<sup>2</sup> i obejmuje sołectwa: Cisie, Konradów, Łojki, Nową i Starą Gorzelnię, Wyrazów.

Blachownia jest położona wśród lasów z pięknymi walorami przyrodniczymi. W środku miasta znajduje się zalew, który jest znany z pięknych okazów ryb. Na zbiorniku znajduje się wyspa. W okresie letnim nad akwenem można wypożyczyć kajaki i rowerki wodne, organizowane są koncerty i imprezy plenerowe. Przez gminę przebiega kilka ścieżek rowerowych, edukacyjnych i szlaków turystycznych, przy których możemy spotkać wspaniałe okazy fauny i flory.

**Rysunek 11. Mapa obszaru gminy Blachownia**



Źródło: [www.maps.google.pl](http://www.maps.google.pl)

Do połowy 2007 roku gmina Blachownia była obsługiwana głównie przez MPK. Komunikację miejską tworzyły trzy linie rozpoczynające się przy ul. Focha w Śródmieściu Częstochowy. Trasy tych linii były następujące:

- linia nr 51: Częstochowa (ul. Focha) – Dzielica Podjasnogórska – Kawodrza Górna – Gnaszyn – Wyrazów – Blachownia (Starowiejska – 1 Maja – Sienkiewicza – Czestochowska) – Cisie,
- linia nr 52: Częstochowa (ul. Focha) – Dzielica Podjasnogórska – Kawodrza Górna – Gnaszyn – Wyrazów – Blachownia (Czestochowska – Sienkiewicza – Leśna – Grabowa – Klonowa – Kościuszki) – Blachownia cmentarz, niektóre kursy wydłużone do osiedla Blachownia Malice,
- linia nr 62: Częstochowa (ul. Focha) – Dzielica Podjasnogórska – Kawodrza Górna – Gnaszyn – Łojki – Konradów – Blachownia (Piastów – Sienkiewicza – Czestochowska – Kopernika – Sosnowa) – Blachownia Ostrowy

Nieco później uległo likwidacji wariantowe przedłużenie linii miejskiej nr 23 do szpitala w Blachowni, dotowane przez Starostwo Powiatowe w Częstochowie.

Obecnie na teren gminy Blachownia wjeżdżają autobusy MPK na liniach nr 22 (do pętli w Łojkach) oraz nr 32 (do pętli w Starej Gorzelnii, jako kursy przedłużone wariantowo od ul. Wielkoborskiej).

## Gmina Wręczyca Wielka

Granicząca administracyjnie z Częstochową gmina Wręczyca Wielka jest częścią powiatu kłobuckiego. Gminę Wręczyca Wielka utworzono z dniem 1 stycznia 1973 na mocy uchwały Wojewódzkiej Rady Narodowej w Katowicach z dnia 6 grudnia 1972 r. Nr XX/99/72. Siedzibą gminy jest Wręczyca Wielka.

Gmina Wręczyca Wielka ma obszar 148,07 km<sup>2</sup>, w tym:

- użytki rolne: 57%
- użytki leśne: 36%

Gmina stanowi 16,65% powierzchni powiatu kłobuckiego.

Według danych z 30 VI 2010 r. gminę zamieszkiwało 17 258 osób.

**Tabela 12. Struktura demograficzna mieszkańców gminy Wręczyca Wielka**

Opis	Ogółem		Kobiety		Mężczyźni	
	osób	%	osób	%	osób	%
<b>jednostka</b>						
<b>populacja</b>	<b>17 258</b>	100	8 725	50,7	8 533	49,3
<b>gęstość zaludnienia (mieszk./km<sup>2</sup>)</b>		115,6		58,6		57

Źródło: [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)

Również Gmina Wręczyca Wielka, która do 1999 roku znajdowała się na terenie dawnego województwa częstochowskiego, była obsługiwana przez linie regularne MPK. Autobusy kursowały na dwóch trasach:

- linia nr 54: z Częstochowy (ul. Focha) przez Plac Biegańskiego, al. Jana Pawła II, ul. Św. Rocha, ul. Goździków, Szarlejkę, Kalej do Wręczyca Wielkiej

- linia nr 54 bis: z Częstochowy (ul. Focha) przez Plac Biegańskiego, al. Jana Pawła II, ul. Św. Rocha, ul. Wręczycką, Nową Szarlejkę, Nową Gorzelnię, Wydrę, Kalej, Wręczyca Wielką, Golce do Truskolas.

Na początku lat 90. XX wieku obsługę tych linii przejęła prywatna firma „Baldemex”, później przemianowana na „Demex”. Po kilku latach działalności, linie przejął częstochowski PKS i stan ten utrzymuje się do tej pory.

Rysunek 12. Mapa gminy Wręczyca Wielka



Źródło: Serwis internetowy Urzędu Gminy Wręczyca Wielka

## Gmina Kłobuck

Gmina Kłobuck położona jest w północnej części województwa śląskiego na Wyżynie Krakowsko - Wieluńskiej w dolinach rzek: Białej i Czarnej Okszy.

Przeważający obszar gminy leży na wysokości 240-270 m n.p.m., najniższy położony punkt znajduje się w dolinie rzeki Białej Okszy i wynosi około 213 m n.p.m., natomiast najwyższy punkt zlokalizowano na południu gminy i jest to wzniesienie Dębowa Góra o wysokości 284,6 m n.p.m.

Od Katowic – stolicy województwa – Kłobuck jest oddalony o 90 km. Natomiast z Częstochową oddaloną o 17 km posiada dogodne połączenie autobusowe.

Główne połączenia komunikacyjne stanowią m.in. droga krajowa nr 43, łącząca Częstochowę z Wieluniem i dalej z Poznaniem. Jest to najważniejsze połączenie drogowe o największym ruchu tranzytowym, łączące Kłobuck z Częstochową oraz dające możliwość dojazdu do drogi nr 1 biegnącej w kierunku Aglomeracji Górnośląskiej. Ponadto połączenie z Częstochową jest możliwe poprzez drogę powiatową nr S2043 z Kłobucka do Kamyka i dalej drogą wojewódzką nr 491 do Częstochowy.

W przeszłości również gmina Kłobuck była obsługiwana przez linie komunikacji miejskiej realizowane przez MPK. W ostatnim wydaniu były to dwie linie, kursujące między Częstochową a Kłobuckiem. Na przełomie XX i XXI wieku zlikwidowano linię nr 64 (przejął ją PKS), a podobny los spotkał linię nr 50 w połowie 2003 roku.

Linie nr 50 i 64 kursowały z ul. Focha w Częstochowie, przy czym linia nr 50 obsługiwała Kiedrzyn (ul. Sejmową), a następnie miejscowości: Biała, Kamyk, Łobodno i Smugi, dojeżdżając do rynku w Kłobucku.

Linia nr 64 na terenie Częstochowy kierowała się w stronę Rynku Wieluńskiego, a następnie przez ul. Św. Rocha do granicy miasta oraz przez miejscowości: Lgota, Gruszewnia, Pierzchno i Libidza. W samym Kłobucku autobusy kursowały przez ulicę Długosza do przystanku końcowego w dzielnicy Zagórze.

Bezpośrednio przed likwidacjami tych linii, każdą z nich obsługiwała jedna brygada całodzienna, w przypadku linii nr 64 przegubowa, a w przypadku linii nr 50 – przez kilka ostatnich lat przegubowa, a w ostatnich miesiącach standardowa.

**Rysunek 13. Mapa gminy Kłobuck**



Źródło: Serwis internetowy Starostwa Powiatowego w Kłobucku

### 4.3. Istotne uwarunkowania dla realizacji zadań transportowych komunikacji miejskiej

Częstochowa, podobnie jak inne większe miasta, a także miejscowości np. typowo turystyczne, charakteryzuje się występowaniem specyficznych uwarunkowań, które oddziałują na warunki realizacji zadań transportowych komunikacji miejskiej. Część z nich można z góry zaplanować na etapie wytyczania linii komunikacyjnych i układania rozkładów jazdy, ale nie zawsze jest to możliwe lub takie działanie nie jest celowe ze względu na krótkotrwałość występowania czynnika wpływającego na ruch.

W ciągu roku kalendarzowego jedne czynniki mogą występować w sposób zaplanowany przez odpowiednie instytucje (np. wynikające z harmonogramu prac drogowych czasowe zamknięcia niektórych ulic), bądź też mają pochodzenie historyczne, religijne lub kulturalne i właściwie na poziomie planowania zadań przewozowych w Częstochowie, należy się do nich przygotowywać i reagować w trakcie ich występowania.

Przykładem uwarunkowania wpływającego na realizację zadań transportowych w Częstochowie jest występowanie we wtorki i piątki targu w dzielnicy Zawodzie, w rejonie skrzyżowania ulic Faradaya i Mirowskiej. W te dwa dni tygodnia, zazwyczaj w godzinach od około 6:00 do 12:00, na liniach autobusowych przebiegających przez węzeł przystankowy „Rynek Narutowicza” (11, 13, 26, 28 i 31), notowane są zdecydowanie większe potoki pasażerskie, niż w innych porach i innych dniach tygodnia. Powoduje to liczne problemy planistyczne, gdzie w rozkładach jazdy nie ma możliwości uruchamiania dodatkowych autobusów w trakcie trwania targu, a autobusy przegubowe na linii nr 11 osiągają wielkości potoków pasażerskich na granicy zdolności przewozowych. Problem ten w pewien sposób próbowano rozwiązać w ostatniej dekadzie XX wieku, kiedy pomiędzy Śródmieściem na dzielnicą Zawodzie kursowała dodatkowa linia autobusowa, oznaczona numerem 10, a jej celem było wzmocnienie częstotliwości kursowania na części trasy linii nr 11.

W niniejszym opracowaniu zostaną szerzej opisane trzy czynniki determinujące zarówno punktowe rejony występowania kongestii ruchu, jak i gwałtownych wzrostów potoków pasażerskich. Pierwszym z nich jest specyfika częstochowskiej sieci drogowej, ukształtowanej przez dziesięciolecia i nie zawsze potrafiącej skutecznie rozwiązać problem wyłączeń z ruchu różnych swych odcinków, drugim – występowanie ruchu pątniczego, który w przypadku Częstochowy ma największy wpływ na transport miejski wśród wszystkich polskich miast, a trzecim – organizowane cyklicznie lub incydentalnie imprezy masowe, w trakcie których wielkości potoków pasażerskich rosną niekiedy o ponad 1000%, a pojazdy komunikacji miejskiej są w stanie zapewnić transport tylko nieznacznej liczbie chętnych.

## **Specyfika układu sieci drogowej miasta Częstochowy**

Od połowy lat siedemdziesiątych XX wieku główną arterią drogową Częstochowy jest przebiegająca w jej granicach administracyjnych al. Wojska Polskiego, stanowiąca około 15-kilometrowy fragment drogi krajowej nr 1, będącej z kolei częścią trasy europejskiej E75. Jest to obecnie najważniejsza w Polsce trasa drogowa przebiegająca południkowo. W coraz większym stopniu w skali kraju ma ona status autostrady i oznaczana jest symbolem A1. Tymczasem na odcinku częstochowskim jest ona drogą główną ruchu przyspieszonego. Występują na niej skrzyżowania sterowane sygnalizacją świetlną, o ile ma miejsce przecinanie się kierunków ruchu. Według stanu na 31 sierpnia 2013 roku, w ciągu al. Wojska Polskiego istniało pięć skrzyżowań z sygnalizacją świetlną:

- skrzyżowanie z ul. Bugajską (DK 46)
- skrzyżowanie z al. Pokoju i ul. Jagiellońską (DK 43)
- skrzyżowanie z ul. Krakowską i ul. Rejtana
- skrzyżowanie z ul. Legionów
- skrzyżowanie z al. Jana Pawła II (DK 46) i ul. Drogowców

Aktualnie ostatnie z powyższych skrzyżowań znajduje się w trakcie przebudowy, która stała się możliwa za sprawą dofinansowania z środków Unii Europejskiej. Skrzyżowanie z al. Jana Pawła II i ul. Drogowców (a także połączenie z ul. Srebrną poprzez most drogowy na rzece Warcie) w 2014 roku stanie się węzłem bezkolizyjnym, a tym samym zniknie stamtąd sygnalizacja świetlna.

Bezspornym problemem z punktu widzenia transportu drogowego jest brak obwodnicy miasta, kierującej ruch tranzytowy na peryferia Częstochowy lub poza jej granice administracyjne. Taki stan będzie funkcjonował przez przynajmniej trzy kolejne lata. Zgodnie z planami, przyszła obwodnica ominie miasto od północy i zachodu, będzie stanowiła fragment nowego odcinka autostrady A1 – w części zbudowanej po śladzie dzisiejszej DK 1, a połączenie z Częstochową mają zapewnić węzły autostradowe w Rzęsawie, na Grabówce, w Gnaszynie i w Dźbowie. Obecnie jednak ruch tranzytowy prowadzony jest przez al. Wojska Polskiego, którą kursuje kilkanaście linii autobusowych,

co w przypadku jakichkolwiek utrudnień i ograniczeń w ruchu tranzytowym, automatycznie przekłada się na punktualność autobusów miejskich i możliwości dojazdów do różnych dzielnic miasta.

Następną istotną cechą układu sieci drogowej Częstochowy jest jej słabe rozwinięcie w części centralnej, co negatywnie wpływa na możliwości planowania objazdów w przypadku utrudnień w ruchu czy remontów. Dla komunikacji miejskiej historycznym szkieletem linii autobusowych była od samego początku Aleja Najświętszej Maryi Panny – wytyczony w 1826 roku ciąg drogowy z środkowym pasażem, który połączył dwie stare części miasta i wyznaczył nowe centrum. Do 2005 roku na tym półtorakilometrowym fragmencie sieci komunikacyjnej, na różnych jego odcinkach przewijały się niemal wszystkie miejskie linie autobusowe, czyniąc z niego naturalne centrum przesiadkowe i będąc najważniejszym w mieście źródłem powstawania potoków pasażerskich, jak również głównym celem podróży. Jednak prowadzona sukcesywnie rewitalizacja, również w dużej mierze dotowana przez Unię Europejską, spowodowała trwałe zmiany organizacji ruchu, postępujące aż po dzień dzisiejszy. Niestety cele projektu rewitalizacji nie dały szans na utrzymanie komunikacji miejskiej na uprzednim poziomie. Autobusy miejskie miały pozostać tylko na nieznacznym fragmencie Alei Najświętszej Maryi Panny, co siłą rzeczy wymagało reorganizacji układu sieci połączeń. W niniejszym opracowaniu zaprezentowano kierunki, w których należy rozwijać komunikację miejską w oparciu o nową organizację ruchu drogowego i z uwzględnieniem przyszłej dostępności poszczególnych ulic dla autobusów. Stało się też oczywistym, iż utrzymanie dotychczasowego przebiegu linii będzie nieuzasadnione ekonomicznie, wydłuży czas przejazdu pomiędzy początkiem a celem podróży i w rezultacie spowoduje dalszy spadek ilości pasażerów w transporcie zbiorowym.

Jednocześnie trudno nie zadać sobie pytania, czy nie można temu w jakiś sposób zaradzić? – Problem przejezdności Alei Najświętszej Maryi Panny po zakończeniu jej rewitalizacji ma kluczowe znaczenie dla najbliższych lat funkcjonowania komunikacji miejskiej w Częstochowie, niezależnie od wszelkich innych cech, jak operator transportu zbiorowego, środki transportu, czy taryfa biletowa. Ukształtowane przez dziesięciolecia naturalne centrum przesiadkowe uległo likwidacji, więc przyszła pora znalezienia rozwiązań alternatywnych. Przebiegająca równoleżnikowo Aleja Najświętszej Maryi Panny nie ma niestety w swoim sąsiedztwie żadnego odpowiednika prowadzącego z zachodu na wschód. Oddalona o około 700 metrów na północ al. Jana Pawła II jest ciągiem tranzytowym, jednak nieporównywalnie mniej istotnym z punktu widzenia pasażera i nie może przejąć funkcji centrum przesiadkowego na oczekiwaną skalę. Poza tym występujące tam kilkukrotnie większe natężenie ruchu drogowego i duża podatność na kongestię ruchu wykluczają skierowanie przez al. Jana Pawła II kolejnych linii autobusowych. Poza tym gdyby nawet rozważyć takie rozwiązanie, wiele linii uzyskałoby absurdalne przebiegi, zupełnie nieatrakcyjne dla pasażerów, a wymagające zwiększenia ilości pokonywanych wozokilometrów, co wiąże się z pogorszeniem wskaźników ekonomicznych.

W kierunku południowym jedynym alternatywnym ciągiem drogowym jest odległa ul. Jagiellońska, stosunkowo słabo skomunikowana z Śródmieściem i prowadząca jeszcze mniejsze potoki pasażerskie komunikacji miejskiej, niż al. Jana Pawła II. Na podstawie układu sieci drogowej nie sposób nie zauważyć, że jednym z najlepszych rozwiązań może być w przyszłości połączenie ul. Jana III Sobieskiego z ul. Legionów. Jakkolwiek rozwiązanie to wydaje się jednym z najistotniejszych dla rozwoju sieci drogowej miasta, o tyle problem stanowi wysoki koszt realizacji. Połączenie ul. Jana III Sobieskiego z ul. Legionów wymaga bowiem pokonania bariery w postaci torowiska kolejowego, sąsiadującego z dworcem Częstochowa Osobowa. W zależności od dokładnego poprowadzenia przyszłej arterii drogowej, przecinałaby ona od 15 do około 20 torów kolejowych, co oznacza, że przejście to musi być zbudowane w formie bezkolizyjnej – wiaduktu lub tunelu. Celem uzyskania wysokich walorów nowego połączenia, powinno ono zapewniać włącznie się do ruchu na styku z ulicami jednokierunkowymi: Krakowską oraz Kanałem Kohna, a także mieć postać węzła bezkolizyjnego z ul. Legionów, co jest technicznie wykonalne.

Wśród aspektów specyfiki układu sieci drogowej miasta duże znaczenie mają parametry geometryczne poszczególnych ulic, co jest zauważalne zwłaszcza w sytuacjach awaryjnych (np. zdarzenia drogowe) oraz w trakcie prowadzonych zaplanowanych prac drogowych. Ilość ulic, którymi w Śródmieściu mogą bezpiecznie poruszać się autobusy komunikacji miejskiej jest mocno ograniczona. Brakuje ulic o dostatecznej szerokości, gdzie nie występuje zwiększone ryzyko zawężenia przejazdu np. przez nieprawidłowo zaparkowane samochody, a wiele



skrzyżowań posiada zbyt małe promienie skrętu, by mogły przez nie kursować autobusy miejskie. Jest to także jeden z kluczowych powodów, dla których w Częstochowie nie ma i nie powinno być we flocie taborowej żadnego z przewoźników autobusów jednoczłonowych, trzyosiowych o długości ok. 15 metrów. Warunki techniczne częstochowskich ulic nie dają możliwości eksploatacji takiego taboru na szerszą skalę, a przypadku nagłego wprowadzania objazdów, wręcz skutkowało by to całkowitym brakiem szans na wykonanie kursów.

Następną cechą charakterystyczną dla sieci drogowej w Częstochowie jest niewielki zakres możliwości pokonywania barier w postaci linii kolejowych. Jakkolwiek przejazdy kolejowe zbudowane w jednym poziomie są stosunkowo powszechne, o tyle nie sprzyjają one kursowaniu komunikacji miejskiej. Ze względu na zwiększone ryzyko powstawania opóźnień, stan nawierzchni przejazdów kolejowych oraz niską przewidywalność pór zamykania przejazdów kolejowych, tylko w pojedynczych przypadkach poprowadzono przez nie linie autobusowe. Według stanu na 31 sierpnia 2013 roku, przejazdy kolejowe występujące w jednym poziomie z ulicami, po których kursują autobusy miejskie, są następujące:

- na ul. Korfantego (linie nr 13, 19 i 28) – przejazdy przez bocznicę kolejową przy hucie szkła Guardian;
- na ul. Hutników (linie nr 28 i N4) – przejazdy przez bocznicę kolejową (nieczynne);
- na ul. Bór (linie nr 15 i 20) – przejazdy przez bocznicę kolejową do zakładów na Sabinowie;
- na ul. Karłowicza (linia nr 25) – przejazd kolejowy przez linię prowadzącą do Warszawy;
- na ul. Zaciszańskiej (linia nr N3) – przejazd kolejowy przez linię prowadzącą do Opola;
- na ul. Bugajskiej (linie nr 31, 57, 58, 59 i 67) – przejazd kolejowy przez linię prowadzącą do Kielc.

Biorąc pod uwagę potrzeby pasażerów, w przeszłości brano pod uwagę wykorzystanie przejazdu kolejowego znajdującego się na łączniku pomiędzy ul. Warszawską a ul. Wały Dwernickiego. Zrezygnowano jednak z tego rozwiązania ze względu na zbyt małe promienie łuków na skrzyżowaniach towarzyszących temu przejazdowi kolejowemu.

Warto jeszcze wspomnieć o dwóch historycznych marszrutach autobusowych, na których w przeszłości kursowały niektóre linie MPK. Pierwszym z takich przejazdów kolejowych był ten znajdujących się w ciągu ul. Kiedrzyńskiej, w pobliżu skrzyżowania z ul. Wały Dwernickiego. Kilkadziesiąt lat temu kursowały przez niego linie w kierunku Kiedrzyń i Lubojny. W późniejszym czasie, po zbudowaniu al. Armii Krajowej i ul. Dekabryistów w obecnym ich kształcie, trasy autobusów zmieniono tak, aby ten przejazd kolejowy omijały.

Drugi z historycznych przejazdów kolejowych, powiązanych z komunikacją miejską, znajdował się w ciągu nieistniejącej już ul. Stradomskiej, łączącej ul. Piastowską z ul. 1 Maja. Do połowy lat 70-tych XX wieku pokonywało go kilka ważnych linii autobusowych, takich jak 14, 17 i 23 oraz linie podmiejskie do gminy Konopiska (np. 51 i charakteryzujące się bardzo dużą frekwencją 61 do Aleksandrii). Przejazd kolejowy na ul. Stradomskiej był bardzo często zamykany z uwagi na znaczny ruch pociągów, a to powodowało duże opóźnienia na liniach autobusowych i w praktyce deregulację rozkładów jazdy. Kres tej przeprawie położyło zbudowanie tzw. „trasy śródmiejskiej”, tworzonej przez al. Bohaterów Monte Cassino i ul. Korczaka. Po jej oddaniu do eksploatacji, skierowano na nią wszystkie linie autobusowe, kursujące wcześniej ul. Stradomską. Sam przejazd kolejowy zlikwidowano, choć jeszcze w 1994 roku w trakcie remontu wiaduktu na al. Bohaterów Monte Cassino zaszła potrzeba ponownego jego uruchomienia i skierowania tamtędy linii autobusowych. Na poniższym zdjęciu, pochodzącym właśnie z 1994 roku widać autobus linii nr 23, korzystający z prowizorycznie reaktywowanego przejazdu dawną ul. Stradomską. W tle można zauważyć podniesione zapory tymczasowego przejazdu kolejowego.



Źródło: strona internetowa [www.phototrans.eu](http://www.phototrans.eu), autor: Piotr Nodzykowski, data pobrania: 18.08.2013 r.

W 2006 roku otwarto wiadukt w ciągu ul. Jagiellońskiej nad linią kolejową nr 61, skutkiem czego zaprzestano użytkowania przejazdu kolejowego przez autobusy linii nr 19. Ta jedna z najważniejszych zakończonych inwestycji drogowych w Częstochowie w XXI wieku radykalnie poprawiła warunki ruchu drogowego na tranzytowym odcinku DK 43 w południowej części miasta.

Ostatnim z omawianych aspektów charakterystyki sieci drogowej w Częstochowie jest sposób jej wykorzystania przez linie komunikacji autobusowej. Historycznie ukształtowana sieć połączeń w połączeniu z czasem przejazdu pomiędzy dzielnicami miasta i zapotrzebowaniem na przewozy ze strony mieszkańców doprowadziły do tego, iż pomimo ponad stu autobusów miejskich kursujących jednocześnie ulicami Częstochowy, gęstość sieci dróg wykorzystywanych przez transport zbiorowy nie jest zbyt duża. Oznacza to jednocześnie, że tymi samymi ciągami ulic kursuje większa ilość linii. Kwestia ta została dokładniej opisana w dalszej części opracowania, jednak istotnym jest fakt, że stan ten niesie zasadniczą zaletę w postaci skróconego czasu oczekiwania na autobus na danym ciągu drogowym (zwiększona częstotliwość kursowania jako następstwo nałożenia się rozkładów jazdy większej liczby linii), jak i istotną wadę: konieczność organizowania objazdów dla wielu linii z powodu wyłączenia z ruchu tylko jednej ulicy lub jej fragmentu. Dla przykładu warto zauważyć, że zamknięcie fragmentu al. Najświętszej Maryi Panny powoduje obecnie wprowadzenie objazdów, które dotyczą około 70% zadań transportowych, realizowanych na terenie Częstochowy. Taki stan doskonale ilustruje następstwa podobnych objazdów: wymianę rozkładów jazdy, zorganizowanie informacji pasażerskiej, konieczność wnioskowania przez przewoźników o zmianę załączników do zaświadczeń na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, a niekiedy także aktualizację tablic kierunkowych w pojazdach. Wszystko to w skali zbliżonej ilościowo do liczby zadań przewozowych, których dotyczą objazdy.

W powyższej części wskazano wybrane, istotne cechy częstochowskiego układu sieci drogowej, które wpływają na realizację zadań przewozowych. Oczywiście są one jedynie przykładami, choć ich znaczenie w wielu przypadkach jest kluczowe.

## **Ruch pątniczny jako czynnik wpływający na komunikację miejską w Częstochowie**

Częstochowa zaliczana jest do grupy tzw. miast pątnicznych, do których zmagają pielgrzymki wyznawców religii katolickiej. Fakt ten nie pozostaje bez wpływu na życie codzienne mieszkańców miasta, na jego charakter urbanistyczny i kulturalny, a także na funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego. Należy przy tym

podkreślić, iż wpływ ten w ostatnich latach uległ nasileniu z dwóch podstawowych przyczyn, takich jak wzrost motoryzacji indywidualnej, prowadzącej wprost do zatłoczenia ulic, spadku ich przepustowości i nasilenia zjawiska kongestii ruchu oraz ograniczeń dostępności poszczególnych ulic dla ruchu samochodowego, co z kolei prowadzi do spiętrzenia potoków ruchu na ciągach drogowych dotychczas mniej obciążonych, na których zjawisko kongestii nie występowało.

Biorąc pod uwagę dane z ubiegłych lat na temat konsekwencji ruchu pielgrzymkowego dla funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, jak również prowadzone w tym względzie obserwacje, udało się wyselekcjonować grupy zagrożeń, które poniżej zostaną bardziej szczegółowo opisane wraz z propozycjami przeciwdziałania poszczególnym typom zdarzeń:

#### **Przeciążenie i uszkodzenia mechaniczne autobusów**

W warunkach eksploatacji w ruchu liniowym, każdy autobus charakteryzuje się określoną pojemnością wyrażoną w liczbie pasażerów, którzy mogą przebywać na pokładzie autobusu zgodnie z danymi zawartymi w dowodzie rejestracyjnym. Jeżeli liczba ta jest większa, wzrasta nie tylko dyskomfort podróżnych, pomiędzy którymi zaczyna brakować swobodnej przestrzeni, a wydychany dwutlenek węgla zamiast wydostać się na zewnątrz np. poprzez luki dachowe, krąży między pasażerami, ale również ryzyko innych rodzajów zagrożeń. Kiedy w autobusie przebywa za dużo osób, więcej niż pozwalają na to przepisy, wówczas istnieje zwiększone prawdopodobieństwo zastabnięć i omdleń wśród pasażerów. Panujący tłok w pojeździe jest z kolei czynnikiem utrudniającym potencjalną akcję ratunkową. Drugim typem zagrożeń związanych z nadmiernym obciążeniem autobusów jest ryzyko występowania uszkodzeń mechanicznych w autobusach. Biorąc pod uwagę budowę pojazdu drogowego, jakim jest autobus komunikacji miejskiej, najsłabszym ogniwem są poduszki powietrzne, pełniące rolę amortyzacji nadwozia pojazdu. Często zdarza się, że w przypadku przeciążenia lub wpadnięcia autobusu w koleinę lub inną nierówność drogi, poduszki powietrzne spadają z mocowań albo pękają, co objawia się nagłym przechyleniem pojazdu o kilkanaście centymetrów w którą stronę i równie szybkim pogorszeniem komfortu podróży (brak amortyzacji). Kontynuacja jazdy autobusem z tego typu uszkodzeniem jest co prawda możliwa, ale zwykle na krótkich dystansach. O ile zachodzi taka możliwość, autobus uszkodzony jest zastępowany rezerwą taborową.

W kwestii rozładowania tłumów pasażerów w okresie szczytu pielgrzymkowego, od wielu lat stosuje się okresowe zastąpienia autobusów pojedynczych autobusami przegubowymi na trasach przebiegających w pobliżu Jasnej Góry i wiodących do dzielnic wykorzystywanych przez pątników jako tymczasowe miejsca zakwaterowania. Ponieważ głównym założeniem takich działań jest maksymalne zwiększenie podaży miejsc w autobusach, a nie utrzymanie komfortu podróży, często praktykuje się ekspediowanie autobusów przegubowych wysokopodłogowych do obsługi zadań przewozowych oznaczonych w rozkładach jazdy jako krótkie (12-metrowe) niskopodłogowe. Wzmocnienia w postaci autobusów przegubowych są charakterystyczne dla takich linii, jak: 11, 12, 16, 22, 26 i 31.

Spośród wymienionych powyżej linii, jedną z najbardziej związaną z ruchem pielgrzymkowym jest linia nr 26, która na odcinku mirowskim i okołojasnogórskim od 1 września 2011 roku zastąpiła linię nr 18. Należy tej linii poświęcić więcej uwagi, ponieważ ze względu na specyfikę obsługiwanych przez nią kursów w połowie sierpnia, to właśnie na niej dochodzi do największych zakłóceń w ruchu i strat kursów. Mało tego – w drugim półroczu 2012 roku pojawiło się jeszcze jedno ograniczenie i to poważne w kontekście sytuacji wzmożonego ruchu pielgrzymkowego i ogromnych potoków pasażerskich: w związku z ekspertyzą budowlaną, dotyczącą mostu na rzece Warcie, w ciągu ul. Mirowskiej (pomiędzy skrzyżowaniami z ulicami Faradaya i Złotą), przy przejeździe przez ten most wprowadzono ograniczenie tonażu pojazdów, eliminując w ten sposób możliwość ekspedycji autobusów przegubowych na linię nr 26. Jak wielkie ma to znaczenie niech świadczy chociażby fakt, iż w ten sposób zdolność przewozowa tej linii spadła z 300 do 200 pasażerów na godzinę w każdym kierunku i to przy założeniu, że kursy faktycznie będą realizowane w odstępach półgodzinnych, co w praktyce w drugiej dekadzie sierpnia właściwie się nie zdarza.

Mając na uwadze powyższe fakty, proponuje się podjęcie następujących działań: Przewoźnik, jakim jest MPK, w dniach 12-15 sierpnia powinien zabezpieczyć zwiększoną ilość taboru rezerwowego wraz z kierowcami, a liczba tych rezerw powinna wynosić około 3 na każdej zmianie w każdym z wymienionych powyżej dni. Rezerwy te powinny stacjonować nie na terenie zajezdni, ale w różnych punktach miasta, stosunkowo nieodległych od miejsc

kursowania linii komunikacyjnych najbardziej podatnych na zakłócenia wywierane przez ruch pielgrzymkowy. Przykładowo, jedną z rezerw można ulokować na pętli przy ul. Batalionów Chłopskich, drugą przy szpitalu na Parkice, a trzecią w Dźbowie. Opisane rozwiązanie ma na celu znacznie przyspieszyć działania służb dyspozytorskich w zakresie skierowania na dowolne zadanie transportowe autobusu zastępczego w razie potrzeby, a jeżeli na takiej linii jak 26 wielkość potoków pasażerskich przekroczy podaż miejsc w autobusach, możliwe będzie tymczasowe wzmocnienie tej linii dodatkowymi autobusami, poza rozkładem jazdy. Pozwoli to na zwiększenie regularności kursowania oraz obniżenie ryzyka braku realizacji kursów.

#### **Brak możliwości zabierania do autobusów mieszkańców Częstochowy, zwłaszcza tych z wykupionymi biletami okresowymi.**

Jest to kolejny aspekt, na który trzeba zwrócić szczególną uwagę. Nie ulega wątpliwości, że mieszkańcy Częstochowy, posiadający wykupione bilety okresowe, powinni mieć możliwość swobodnego korzystania z komunikacji miejskiej. Niemniej wzmożony ruch pielgrzymkowy niejednokrotnie uniemożliwiał skorzystanie z autobusów naszym obywatelom, którzy za swoje przejazdy już wcześniej zapłacili.

Czy da się ten problem rozwiązać? – W pewnym sensie jest to realne. W przypadku wzmocnienia kontroli biletowej na liniach szczególnie uczęszczanych przez pielgrzymów, istnieje szansa na pewną redukcję potoku pasażerskiego, co ułatwi mieszkańcom Częstochowy korzystanie z komunikacji miejskiej. Nie ma tu sensu mówić o zapewnianiu komfortowych warunków czy miejsca siedzącego w pojeździe, ale w takich okolicznościach ważniejsze jest samo dostanie się na pokład autobusu i w miarę sprawne przedostanie się do celu podróży. Wydaje się także logicznym, aby mieszkańców niektórych dzielnic nakłaniać za pomocą mediów do ograniczenia korzystania z komunikacji miejskiej w najbardziej newralgicznych porach i dniach sierpniowego szczytu pielgrzymkowego. Z racji pory roku, na ogół okres ten charakteryzuje się dobrą pogodą przy wysokiej temperaturze powietrza, co powinno zachęcać do korzystania z np. transportu rowerowego. Większe zakupy najlepiej jest zrobić kilka dni wcześniej, natomiast w okolicach dni 12-15 sierpnia podróże komunikacją miejską sugeruje się ograniczać do niezbędnego minimum, przykładowo: z domu do pracy i z powrotem.

#### **Brak realizacji kursów. Nieprzejezdne pętle autobusowe.**

Częstym zjawiskiem obserwowanym w okresie szczytu pielgrzymkowego jest pojawianie się dużych grup pątników w okolicach pętli autobusowych. Stosunkowo znacznych rozmiarów wolny teren jest wykorzystywany do chwilowych odpoczynków pątników, gdzie organizują oni krótkotrwałe obozy. Niestety, często efektem takiego działania staje się zablokowanie pętli autobusowej i utrudnienie lub wykluczenie możliwości manewru zawrócenia autobusu. Szczególnie w tym względzie zagrożona jest pętla Mirów Pegaz przy ul. Mstowskiej oraz skrzyżowanie ulic Mirowskiej, Mstowskiej, Rozdolnej i Turystycznej w dzielnicy Mirów.

Narastające w ciągu dnia opóźnienia, których nie da się w żaden sposób wyrównać wykorzystując tzw. czasy buforowe na pętlach, prowadzą do częstych braków realizacji kursów. O ile jest to możliwe, w zamian za autobus uszkodzony lub jadący z bardzo dużym opóźnieniem, dyspozytor wysyła na linię autobus zastępczy, którego celem jest próba wykonania wszystkich kursów na danej linii, zgodnie ze zleceniem przewoźników przedstawionym przez Organizatora publicznego transportu zbiorowego w Częstochowie.

W kwestii braku możliwości zawracania autobusów na niektórych pętlach ze względu na obecność pielgrzymów lub pojazdów technicznych obsługujących pielgrzymkę, a także występowania czasowych zablokowań niektórych ulic, co również w przeszłości miało miejsce (np. zablokowana ulica Mstowska pomiędzy Zawodziańską a Wodociągową), kierowcy MPK powinni otrzymać prawo przejazdu do najbliższej dostępnej pętli autobusowej lub jakiegokolwiek innego miejsca, w którym bezpiecznie będą w stanie zawrócić. Ważnym jest jedynie dokładne odnotowanie miejsca zawracania w karcie drogowej i wpisanie przyczyny zmiany trasy.

**Nagminne jeżdżenie pasażerów bez ważnego biletu.**

W zatłoczonych autobusach, w których często 80-90 procent pasażerów stanowią osoby uczestniczące w pielgrzymkach, większość osób podróżuje bez ważnego biletu. Ponieważ wszystkich pasażerów obowiązuje ta sama taryfa biletowa, nie istnieją żadne podstawy prawne, by nie wymagać posiadania ważnego biletu przez uczestników pielgrzymki. Ponieważ dane na temat ilości przejazdów komunikacją miejską wykonanych przez uczestników pieszych pielgrzymek na Jasną Górę mogą być jedynie szacowane (nie ma żadnej metody ich rejestracji), wielkości utraconych wpływów przez operatora można przyjąć na podstawie np. danych z 2012 roku na temat łącznej frekwencji wszystkich pieszych pielgrzymek, która według strony internetowej [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org) wynosiła 103 tysiące pątników. Szacuje się, że spośród takiej grupy osób średnio co trzecia korzystała 1 raz z komunikacji miejskiej w trakcie pobytu w Częstochowie. Ponadto około 10% pasażerów mogło mieć ważny bilet, a spośród pozostałych 90% pątników, hipotetycznie 60% powinny stanowić bilety ulgowe. Biorąc pod uwagę powyższe założenia okazuje się, że potencjalne utracone wpływy z tytułu sprzedaży biletów pątnikom mogły wynieść w 2012 roku 64 890 zł.

Oczywiście w tej sytuacji nie można zapominać, że oprócz realizacji przejazdów przez pasażerów, którzy nie posiadają biletów, ich obecność powoduje brak możliwości korzystania z komunikacji miejskiej dla mieszkańców Częstochowy, posiadających np. wykupione bilety 30-dniowe.

W celu ograniczenia strat (utrąty przychodów) związanych z brakiem ważnych biletów wśród uczestników pielgrzymek, proponuje się rozważenie utworzenia mobilnego punktu sprzedaży biletów chociażby w dzielnicy Mirów, w dniach 13-15 sierpnia oraz zatrudnienia kilkusobowej grupy kontrolerów biletowych, których rolą ma być pilnowanie, aby osoby wsiadające do autobusu miały ważne bilety. Kontrola miałaby się odbywać w każdych drzwiach autobusu, a ze względu na zatłoczenie autobusu i ograniczony dostęp do kasowników, skasowanie biletu odbywałoby się poprzez częściowe przetarganie biletu przez kontrolera w momencie wsiadania. Sprawa ta wymaga niewątpliwie dokładniejszej analizy.

Drugim proponowanym do rozważenia rozwiązaniem biletów komunikacji miejskiej wśród grup pielgrzymkowych są „bilety pielgrzymkowe”. Pomysł ich włączenia do taryfy biletowej związany jest z praktykowaniem takiego rozwiązania w trakcie Świątowych Dni Młodzieży, które odbywały się w 1991 roku właśnie w Częstochowie. Ówczesne rozwiązanie było nietypowe, ale obecnie warto do niego wrócić. Sugeruje się, aby „bilety pielgrzymkowe” były dostępne tylko w okolicach połowy sierpnia każdego roku i tylko w punktach sprzedaży prowadzonych przez organizatora transportu publicznego. Poza tym, w celu poprawienia dostępności, całe partie takich biletów mogłyby być zamawiane z odpowiednim wyprzedzeniem czasowym przez organizatorów pielgrzymek z różnych miast. Wówczas pielgrzymi opuszczający np. Warszawę, Poznań lub Szczecin, już w chwili wyruszenia na pielgrzymkę dysponowałiby biletami upoważniającymi do nieograniczonej ilości przejazdów komunikacją miejską w Częstochowie przez 72 godziny od momentu skasowania biletu. Sugerowany okres ważności biletu również nie jest przypadkowy – pozostanie w mieście przez 3 dni pozwoliłoby nie tylko na wzięcie udziału w uroczystościach religijnych, ale również dało szansę odwiedzenia zabytków Częstochowy, atrakcji takich jak Park Miniatur Sakralnych, a także spędzenia kilku godzin w mieście w gronie znajomych. „Bilet pielgrzymkowy” powinien cechować się jeszcze dwoma nietypowymi rozwiązaniami: ceną, która powinna być niższa, niż w przypadku tradycyjnych biletów 3-dniowych, porównywalną z ceną biletu 2-dniowego i łatwa do zapłacenia przez pątnika poprzez „zaokrągloną” sumę – np. 10 zł lub 15 zł. Drugą niestandardową cechą, która powinna zachęcać do kupowania tych biletów, to specyficzna szata graficzna, łącząca symbole związane z Jasną Górą oraz Częstochową jako miastem. Ponadto na każdy sezon pątniczy bilety te winny mieć zmienianą grafikę tła. W ten sposób osoby przybywające do Częstochowy z pielgrzymką co rok, będą mogły zdobyć ciekawą kolekcję specjalnych biletów, różniących się wyglądem w każdym kolejnym roku. Nie ulega wątpliwości, że wprowadzenie „biletów pielgrzymkowych” nie tylko wpłynie pozytywnie na przychody ze sprzedaży biletów komunikacji miejskiej, ale zagwarantuje osobom odwiedzającym Częstochowę pozyskanie bez dodatkowych kosztów nietypowych, atrakcyjnych pamiątek, niedostępnych w żaden inny sposób.

### **Zwiększone ryzyko kolizji i wypadków drogowych.**

W okresie szczytu pielgrzymkowego występują dwa zasadnicze czynniki, które wpływają na wzrost prawdopodobieństwa występowania zdarzeń drogowych. Po pierwsze, jazda na odcinku kongestii sprawia, że odstępy pomiędzy poszczególnymi pojazdami są niewielkie. Pojazdy często ruszają z miejsca i hamują. Biorąc pod uwagę czynniki atmosferyczne, negatywnie wpływające na szybkość reakcji kierowców (wysoka temperatura, często przy dużej wilgotności powietrza, oślepiające promienie słoneczne), jak również zwiększony czynnik stresu wywołanego jazdą w niekorzystnych warunkach drogowych, ryzyko doprowadzenia do kolizji drogowych rośnie. Drugi czynnik, który bardziej wpływa na ryzyko wypadków niż kolizji, to znaczne zwiększenie natężenia ruchu pieszego. O ile w większości dni roku pojawianie się kolumn pieszych na jezdni jest zjawiskiem rzadko spotykanym, o tyle w połowie sierpnia w Częstochowie staje się to stałym elementem ruchu drogowego.

### **Utrata połączeń do pracy i z powrotem z powodu deregulacji rozkładów jazdy.**

Opóźnienia kursów poszczególnych linii mogą przybierać różnorodne rozmiary. Stąd też często dochodzi do sytuacji, w których mieszkańcy Częstochowy jadąc do pracy w okresie szczytu pielgrzymkowego, nie są w stanie dotrzeć na wymaganą godzinę np. z powodu utraty połączenia podczas planowej przesiadki.

W szczycie sezonu pielgrzymkowego w 2013 roku zaobserwowano widoczną poprawę punktualności kursowania autobusów. Opóźnienia – chociaż występowały i często wymagały ekspedycji autobusów rezerwowych w miejsce tych, które oczekiwały na pętlach na włączenie się do realizacji swojego rozkładu jazdy, miały mniejszą skalę, niż w latach poprzednich. Wśród przyczyn takiego stanu rzeczy można wskazać lepsze przygotowanie do obsługi ruchu pielgrzymkowego przez Miejski Zarząd Dróg i Transportu oraz służby Policji, a także ograniczenie wpływu zamkniętych ulic na przemieszczanie się grup pątniczych. Na uwagę zasługuje również utrzymanie przejazdu wyłącznie dla autobusów komunikacji miejskiej przez przebudowywany odcinek Alei Najświętszej Maryi Panny pomiędzy ul. Piłsudskiego a ul. Ogrodową. Równocześnie wycofano stamtąd ruchu samochodów osobowych, co stanowiło dobry przykład zastosowania priorytetów dla transportu miejskiego.

Pielgrzymki na Jasną Górę są na stałe wpisane w krajobraz Częstochowy. Zmieniający się wygląd miasta, rozwój sieci drogowej, motoryzacji indywidualnej, wymagań pasażerów w zakresie standardów komunikacji miejskiej sprawiają, że każdego roku miasto powinno przygotowywać się na przyjęcie największych grup pątniczych w specjalny sposób, dostosowując ofertę dla pielgrzymów do zmieniających się realiów funkcjonowania miasta. Wśród opisanych rozwiązań na szczególną uwagę zasługuje „bilet pielgrzymkowy”, który miałby stać się elementem uszczelnienia systemu biletowego jako całości, a jednocześnie być niezwykłą pamiątką z Częstochowy z okresu pielgrzymki. Ponadto atrakcyjna cena takiego biletu powinna zachęcić uczestników pielgrzymek do pozostania w naszym mieście na dłużej, zwiedzenia większej ilości zabytków czy miejsc szczególnie atrakcyjnych. Co warto również wspomnieć, organizator komunikacji miejskiej powinien zadbać także o przygotowanie specjalnych folderów dla pielgrzymów, zachęcających do zwiedzania miasta z wykorzystaniem komunikacji miejskiej – wskazując graficznie ważniejsze obiekty sakralne i zabytki wraz ze sposobem dotarcia liniami tramwajowymi i autobusowymi. Dłuższe pozostawanie pielgrzymów w Częstochowie jest wskazane dla miasta nie tylko z oczywistych względów ekonomicznych, ale również dla poprawy wizerunku miasta oraz zmniejszenia dystansu między mieszkańcami Częstochowy a pielgrzymami, a tym samym budowania przyjaznej atmosfery dla odwiedzających nasze miasto.

## Komunikacja miejska w Częstochowie a imprezy masowe

W Częstochowie, podobnie jak w wielu innych miastach Polski, organizowane są imprezy masowe, mające pochodzenie religijne, kulturalne lub sportowe. W tym miejscu w szczególności opisano dwie ostatnie grupy.

Od 65 lat Częstochowa może się pochwalić drużyną żużlową „Włókniarza”, która startuje w rozgrywkach ligowych. Od roku 2000 nieprzerwanie jest uczestnikiem rozgrywek najwyższej klasy rozgrywkowej, w której triumfator uzyskuje tytuł Drużynowego Mistrza Polski. „Włókniarz” jest jednym z najlepszych zespołów w Polsce, a za sprawą funkcjonowania klubu w stosunkowo dużym mieście, może liczyć na doping ze strony wielu wiernych kibiców.

Rozgrywki z udziałem „Włókniarza” odbywają się na stadionie w dzielnicy Zawodzie, zlokalizowanym w rejonie ulic: Żużlowej, Olsztyńskiej i Orlik-Rückemanna. Po modernizacji obiektu sportowego w pierwszej dekadzie XXI w., może on pomieścić oficjalnie ok. 19 tysięcy kibiców. Organizowanie imprez masowych z taką frekwencją stawia istotne zadanie przed organizatorem i operatorem transportu publicznego. Na większości meczów ligowych na stadion żużlowy przybywa około 12-15 tysięcy kibiców. Dojazd do stadionu zapewniają linie autobusowe: 11, 13, 28, 31, 35, i 36. Za sprawą braku bezpośrednich połączeń, w dużym stopniu wykorzystywane są również: linia tramwajowa nr 1 oraz autobusy linii nr 26. Biorąc pod uwagę obecnie obowiązujące rozkłady jazdy, maksymalna zdolność przewozowa w/w linii wynosi do 1200 pasażerów w ciągu godziny, a zatem nie przekracza 10% ilości kibiców, którzy zmierzają na stadion. Nic więc dziwnego, że po dotarciu autobusami różnych linii w rejon stosunkowo niedalekiego Placu Biegańskiego (2 km w linii prostej), wielu kibiców dalszą część trasy przemierza pieszo, a autobusy kursujące w rejon stadionu są przeciążone i często przewożą więcej pasażerów, niż wynika to z nominalnej maksymalnej liczby miejsc w pojeździe. Tylko na zasadzie przypuszczeń i szacunków można przyjąć, że w autobusach przegubowych podczas kursów bezpośrednio poprzedzających mecze żużlowe, jak i po ich zakończeniu, frekwencja dochodzi do 200 osób (wobec 150 pasażerów określonych w dowodach rejestracyjnych i ponad 330 mogących się teoretycznie zmieścić – co udowodniono również w Częstochowie w trakcie jednej z prób bicia rekordu ilości pasażerów w autobusie Ikarus 280).

Olbrzymia ilość pasażerów, przekraczająca często o tysiące procent typową frekwencję dla niedzielnych godzin późno popołudniowych, skutkuje podobnymi konsekwencjami, jak i w przypadku opisanych w pkt 4.3. potoków pasażerskich związanych z ruchem pielgrzymkowym. MPK czy to z własnej inicjatywy, czy też z polecenia MZDiT, kieruje do obsługi linii przebiegających w pobliżu stadionu żużlowego autobusy przegubowe starszych typów – zazwyczaj Ikarusy 280. W przypadku dewastacji, które niekiedy mają miejsce, naprawa takich pojazdów jest po prostu tańsza dla przewoźnika, a sprawy uszkodzeń trudno personalnie wskazać. Typowym rozwiązaniem prewencyjnym jest natomiast eskortowanie autobusów z pasażerami po meczu żużlowym przez Policję i zwykle eskorta obejmuje cały kurs do najbliższej pętli.

Do typowych cech komunikacji miejskiej w Częstochowie, towarzyszącej rozgrywkom żużlowym z udziałem drużyny „Włókniarza”, można zaliczyć:

- pogorszenie punktualności na skutek ogromnej liczby pasażerów, zazwyczaj na siłę próbujących wejść do przepełnionego pojazdu;
- nadmierne obciążenie pojazdu, przekraczające do około 30% wartość liczby miejsc wynikającej z dowodu rejestracyjnego (w praktyce jest to rzecz nie do sprawdzenia dla żadnego organu kontrolującego);
- całkowity brak komfortu podróży w zatłoczonym pojeździe, kiedy większość osób nie jest w stanie wykonać żadnego kroku, przynajmniej 80% pasażerów zajmuje miejsca stojące, panuje ogromny hałas, śpiewy kibiców, niekiedy nawet ich skakanie po podłodze autobusu i niszczenie wyposażenia – zwłaszcza rozbijanie podsufitki i urywanie kasowników;
- spadek poczucia bezpieczeństwa wśród pasażerów z powodu agresywnego zachowania niektórych z nich, zwłaszcza będących pod wpływem alkoholu;
- brak możliwości wsiadania do autobusów pasażerów, którzy nie są kibicami i zamierzali rozpocząć podróż pomiędzy stadionem a pierwszym z przystanków węzłowych, na którym wiele osób wysiada;

- brak możliwości przeprowadzenia kontroli biletowej;
- często 80-90% pasażerów podróżuje bez ważnego biletu, zdając sobie sprawę z braku możliwości przeprowadzenia kontroli w zatłoczonym pojeździe;
- powstawanie opóźnień na ulicach sąsiadujących ze stadionem, które jednocześnie próbuje opuścić wiele tysięcy samochodów osobowych;

Pomimo ogólnie negatywnego oddziaływania olbrzymich potoków pasażerskich na komunikację miejską w Częstochowie w kontekście rozgrywek ligi żużlowej, sytuacja ta jest akceptowana od lat przez organizatora, jak i operatora przewozów.

Do specyficznej sytuacji doszło natomiast przykładowo we wrześniu 2003 roku, kiedy ostatni mecz sezonu, pomiędzy miejscowym „Włókniarzem” a „Apatorem” Toruń, decydował o złotym medalu Drużynowych Mistrzostw Polski. Licząc się z rekordową frekwencją w niedzielne, słoneczne i ciepłe popołudnie, do obsługi wszystkich brygad linii nr 11, 13, 28 i 31 skierowano przegubowe Ikarusy 280, a oprócz nich uruchomiono z Placu Biegańskiego dodatkową linię specjalną, obsługiwaną przez dalsze cztery autobusy przegubowe. W ten sposób chociaż w części udało się zorganizować dojazd na wyjątkową imprezę sportową, którą obserwowało około 30 tysięcy kibiców.

Drugim z obiektów sportowych, do którego przybywają w Częstochowie tysiące widzów jest otwarta w 2012 roku Wielofunkcyjna Hala Sportowa przy ul. Żużlowej, położona tuż obok stadionu „Włókniarza”. Rozgrywane na niej mecze piłki siatkowej, koncerty, czy też prezentacja przedsezonowa drużyny żużlowej, przyciągały każdorazowo od 2 do 8 tysięcy widzów. W związku z tym MPK na zlecenie MZDiT uruchamiało dodatkową linię autobusową, oznaczoną numerem 99 i łączącą dzielnicę Północ z nowoczesną halą na Zawodziu. Biorąc pod uwagę efekty jej funkcjonowania jesienią 2012 roku i zimą roku 2013, można spodziewać się kontynuacji obsługi linii nr 99, której niezbędny wydaje się lepiej zorganizowany program marketingowy.

Występujący aktualnie w II lidze piłkarskiej „Raków” Częstochowa rozgrywa swoje mecze w roli gospodarza na stadionie przy ul. Limanowskiego, sąsiadującym z pętlą tramwajową oddaną do użytku we wrześniu 2012 roku. Obecnie rozgrywki piłkarskie z udziałem tej drużyny przynoszą frekwencję rzędu 1-2 tysięcy kibiców, choć jeszcze w II połowie lat 90-tych XX wieku, gdy „Raków” rywalizował w najwyższej klasie rozgrywkowej i na stadion przybywały takie drużyny, jak „Lech” Poznań, „Legia Warszawa”, „Widzew” Łódź czy „Wisła” Kraków, frekwencja osiągała 8-10 tysięcy widzów. Obecna sytuacja sprawia, że na mecze piłkarskie w dużej mierze kibice docierają pieszo z gęsto zaludnionego Rakowa, a niewielu kibiców korzysta z komunikacji miejskiej. W celu uchronienia najnowszych i najdroższych w utrzymaniu autobusów, MPK do obsługi linii około stadionowych (12, 19, 31, 32, 35, 36) nie ekspediuje najnowszego taboru. Nieco inaczej rozwiązana jest natomiast kwestia linii tramwajowej nr 3, na której po kłopotliwych podmianach tramwajów niskopodłogowych na pociągi 2x105Na przed meczami i w odwrotną stronę po meczach, ostatecznie przez cały dzień, w którym „Raków” rozgrywa mecz w Częstochowie, utrzymywana jest ekspedycja tramwajów PESA 129Nb. Do tej pory nie odnotowano w tym rejonie żadnej dewastacji, którą można było powiązać z meczem piłkarskim i tak naprawdę oddziaływanie meczów „Rakowa” na komunikację miejską w Częstochowie sprowadza się zwykle do krótkotrwałych wstrzymań ruchu, kiedy Policja eskortuje kibiców drużyny przeciwnej, zmierzających na stadion przy ul. Limanowskiego.

Poza imprezami sportowymi, w Częstochowie odbywają się liczne uroczystości i koncerty plenerowe, w trakcie których wprowadzane są ograniczenia w ruchu drogowym. W większości przypadków utrzymywany jest przejazd dla pojazdów komunikacji miejskiej po ich podstawowych trasach, a ekspediuwany standardowo tabor ma możliwość obsługi chwilowo zwiększonego ruchu pasażerskiego. Sytuacje związane z dewastacją pojazdów przy okazji imprez kulturalnych są rzadkością i zwykle nie przynoszą istotniejszych strat materialnych dla przewoźnika.



## 4.4. Charakterystyka planowanej sieci komunikacyjnej

### Dane ogólne

Większość danych statystycznych jest zawarta w rozdziale 2, w tym punkcie dokonamy syntetycznego zgrupowania danych aby w sposób bardziej pełniejszy przedstawić wnioski.

Częstochowa liczy obecnie ponad 230 000 mieszkańców. Trendy w poszczególnych grupach wiekowych, stopniowanych co 5 lat w okresie od roku 2007 do 2012 są następujące:

**Tabela 13. Trendy dotyczące wieku mieszkańców w Częstochowie**

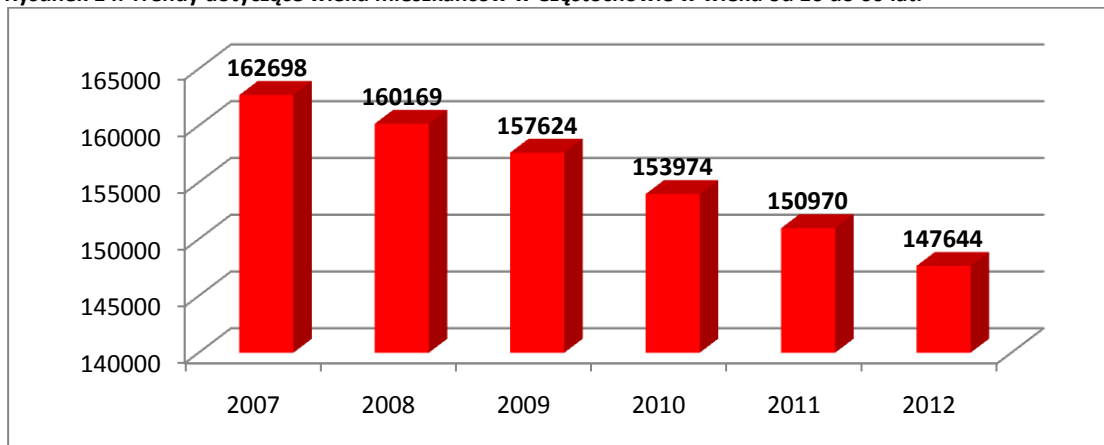
Przedziały wiekowe	Lata					
	2007	2008	2009	2010	2011	2012
0-4	9771	9992	10401	10623	10715	10707
5-9	9595	9353	9273	9110	9091	9372
10-14	11315	10867	10310	9938	9546	9288
15-19	15108	14381	13671	12546	11828	11316
20-24	19620	18405	17429	15761	15150	14450
25-29	19644	19867	19593	19132	18725	17686
30-34	18229	18308	18636	18965	18882	19089
35-39	15237	15695	16190	16383	16924	17353
40-44	14895	14444	14138	13959	14112	14338
45-49	18486	17237	16199	15490	14912	14421
50-54	21930	21684	21016	20365	19187	17975
55-59	19549	20148	20752	21373	21250	21016
60-64	12886	14070	15269	16903	17653	18473
65-69	9724	9518	9303	9415	10583	11828
70+	26312	26643	27139	27240	27240	27160

Źródło: Bank Danych Lokalnych

Małeje grupa najmłodszych mieszkańców, potencjalnych użytkowników komunikacji publicznej, rośnie grupa wiekowa obywateli o najmniejszej ruchliwości – na podstawie tych trendów można wywnioskować, że liczba pasażerów komunikacji publicznej z tych grup wiekowych będzie malała.

Grupy wiekowe o największej ruchliwości – w wieku od 16 do 60 lat również nie wyglądają optymistycznie.

**Rysunek 14. Trendy dotyczące wieku mieszkańców w Częstochowie w wieku od 16 do 60 lat.**



Na podstawie powyższych trendów można zauważyć, że sumaryczna liczba tych grup wiekowych maleje, trendy spadkowe grup 16-25 i 41-50 są wyższe od przyrostów w grupach 26-40 i 51-60, a ogólna liczba mieszkańców systematycznie spada. Tak więc, chcąc tempo spadku liczby pasażerów w komunikacji publicznej należałoby zadbać o atrakcyjną ofertę.

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

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

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

- ISD Huta Częstochowa, jedna z największych hut stali w Polsce;
- TRW Automotive, producent systemów bezpieczeństwa do samochodów (np. pasy bezpieczeństwa);
- CSF Poland, będący częścią grupy Cooper Standard, producent systemów antywibracyjnych do samochodów i materiałów uszczelniających dla motoryzacji;
- Brembo Poland, produkujący elementy systemów hamulcowych;
- CGR Polska, producent podzespołów motoryzacyjnych np. dla TRW Automotive;
- Koksownia Częstochowa Nowa, wydzielony z d. Huty Częstochowa samodzielny jeden z czołowych producentów koksu w Polsce;
- Guardian Industries Poland, nowoczesna huta szkła;
- Stöbtle-Częstochowa, huta szkła artystycznego i użytkowego z kapitałem zagranicznym;
- Odlewnia Żeliwa „Wulkan”, mieszcząca się na ul. Tartakowej i działającą od 1894 roku, posiadająca miano najstarszej fabryki działającej obecnie na terenie Częstochowy;
- Dospel, producent systemów wentylacji (w 2013 roku sponsor tytularny żużlowców „Włókniarza”).

W Częstochowie działa 12 wyższych uczelni, wśród których najważniejszymi są: Akademia im. Jana Długosza (mająca docelowo stać się uniwersytetem), Politechnika Częstochowska oraz Akademia Polonijna.

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

## Wyznaczenie głównych ciągów komunikacji miejskiej

W ostatnich latach daje się zauważyć odpływ pasażerów z komunikacji zbiorowej do komunikacji indywidualnej. Przyczyny tego stanu są dwie. Pierwsza to duży udział starego taboru, niska jakość usług, niska prędkość komunikacyjna. Druga to polityka pro motoryzacyjna rządu. Przy poziomie PKB per capita 20 600 USD Polacy posiadają ok. 450 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców (w Warszawie 600, w UE 470). Niestety, za szybkim wzrostem liczby pojazdów nie nadąża rozwój infrastruktury drogowej. Efektem tego stanu rzeczy jest często występujący paraliż komunikacyjny.

Planowanie zmian w komunikacji miejskiej powinno odbywać się głównie przy uwzględnieniu planów zagospodarowania przestrzennego, strategii rozwoju układu drogowego, analiz aktualnych potrzeb przewozowych oraz wpływających na bieżąco uzasadnionych postulatów od władz samorządowych, organizacji społecznych i innych instytucji i osób prywatnych.

Aby zmiany w obsłudze komunikacyjnej mogły być opracowywane i wprowadzane w sposób gwarantujący harmonijny rozwój sieci komunikacyjnej Częstochowy, celowe jest określenie i stosowanie ogólnych zasad kształtowania sieci komunikacyjnej we wszystkich aspektach (trasy i powiązania wzajemne linii, skoordynowane rozkłady jazdy różnych środków transportu itd.).

W układzie komunikacyjnym funkcjonują 4 linie tramwajowe, w tym:

- a. 3 linie tramwajowe dzienne,
- b. 1 linia tramwajowa nocna.

Długość tras tramwajowych wynosi 14,8 km, natomiast łączna długość wszystkich linii 31,1 km, przy czym linia nr 2 jest linią jednokierunkową, a kursy w kierunku przeciwnym są oznaczone jako wariant linii nr 1.

W komunikacji autobusowej wyróżnia się następujący podział:

- a) 24 linie miejskie dzienne;
- b) 8 linii podmiejskich dziennych;
- c) 4 linie miejskie nocne, kursujące w weekendy – z piątku na sobotę oraz z soboty na niedzielę oraz w nocie wskazane przez organizatora transportu, zazwyczaj w trakcie długich weekendów.

Trasy linii autobusowych przebiegają niemal wyłącznie przez ciągi uliczne wyznaczające podstawowy układ komunikacyjny miasta. Do ulic, przez które przebiega największa liczba linii autobusowych komunikacji dziennej należą (według stanu na dzień 31 sierpnia 2013 r., bez uwzględnienia tymczasowych zmian tras):

- a) ul. Krakowska – 21 linii (10, 11, 12, 13, 14, 17, 20, 21, 23, 24, 26, 30, 31, 32, 53, 57, 58, 59, 65, 67 i 68)
- b) ul. Katedralna – 19 linii (10, 11, 12, 13, 14, 17, 21, 23, 26, 30, 31, 32, 53, 57, 58, 59, 65, 67 i 68)
- c) al. Wojska Polskiego – 15 linii (10, 12, 20, 24, 31, 32, 35, 36, 53, 57, 58, 59, 65, 67 i 68)
- d) al. Najświętszej Maryi Panny – 12 linii (10, 11, 12, 13, 14, 17, 21, 23, 26, 30, 31 i 32)
- e) ul. Sobieskiego – 12 linii (11, 12, 15, 16, 19, 21, 22, 23, 25, 30, 31 i 69)
- f) ciąg ulic: Wróblewskiego – Kanał Kohna – Strażacka – 12 linii (10, 12, 20, 23, 24, 32, 53, 58, 59, 65, 67 i 68)
- g) al. Wolności – 9 linii (11, 12, 14, 15, 17, 21, 23, 30 i 31)
- h) al. Jana Pawła II – 8 linii (10, 12, 13, 19, 24, 26, 28 i 32)
- i)

Na terenie miasta funkcjonuje 641 przystanków autobusowych, 63 przystanków tramwajowych (łącznie 704) z tego 305 posiadają wiaty przystankowe.

Ukształtowanie układu linii autobusowych zapewnia dobre powiązanie z dworcami PKP i PKS, przy czym do obu dworców jeszcze łatwiej jest się dostać za pomocą komunikacji tramwajowej. Przystanek autobusowy przy Dworcu PKS obsługuje aż 11 linii dziennych (11, 12, 14, 15, 16, 17, 21, 23, 30, 31 i 69) i to w obu kierunkach jazdy. Niestety w przypadku najbliższego sąsiedztwa Dworca PKP Częstochowa Osobowa, uruchomiony wiosną 2013 roku przystanek autobusowy jest jednokierunkowy (z północy na południe) i korzystają z niego linie: 11, 12, 14, 17, 21, 23, 30 i 31 – w sumie 8 linii. Aktualnie brakuje możliwości zbudowania przystanku w kierunku północnym ze względu na niekorzystną geometrię jezdni al. Wolności i panujące tam natężenie ruchu drogowego. Jedynie w przypadkach wstrzymania ruchu tramwajowego, funkcjonuje tam tymczasowy przystanek dla autobusów komunikacji zastępczej. Według jednej z koncepcji przebudowy tego fragmentu sieci transportowej miasta, torowisko tramwajowe miało zostać zabudowane, tworząc pas tramwajowo-autobusowy z trzema parami wspólnych przystanków. Obecnie jednak nie ma realnych perspektyw na realizację tego postulatu.

Linie tramwajowe i autobusowe pozwalają pasażerom dość łatwo dotrzeć na dworce, z których realizowane są połączenia kolejowe i drogowe do wszystkich ważniejszych miast w Polsce, a także niektórych zagranicznych.

Dworzec PKS i Dworzec PKP dysponują również połączeniami w ruchu lokalnym i komunikacją podmiejską, w tym także do miejscowości obsługiwanych w przeszłości przez MPK.

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

Brak dobrze wykształconego, typowo obwodowego układu ulic stanowi pewien mankament systemu transportowego miasta. Wobec braku tras obwodowych, obsługujących ruch zewnętrzny, głównie na drogach wojewódzkich i powiatowych, obsługa ruchu tranzytowego odbywa się ulicami miejskimi. Tym samym dochodzi do koncentrowania się ruchu na głównych ciągach ulicznych. Takie ukształtowanie węzła dróg zewnętrznych powoduje:

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

Poniżej zaprezentowano przebieg wszystkich linii komunikacyjnych, obsługiwanych przez MPK, według stanu na dzień 31 sierpnia 2013 r. (bez tymczasowych zmian tras związanych z pracami drogowymi):

#### Linie tramwajowe dzienne miejskie:

1.	Fieldorfa „Nila” – al. Wyzwolenia – al. Armii Krajowej – al. Kościuszki – al. Wolności – al. Niepodległości – al. Pokoju – <b>Kucelinszpital</b>
2.	Fieldorfa „Nila” – al. Wyzwolenia – al. Armii Krajowej – al. Kościuszki – al. Wolności – al. Niepodległości – al. Pokoju – <b>Raków Dworzec PKP</b> (kurs powrotny jako linia nr 1)
3.	Fieldorfa „Nila” – al. Wyzwolenia – al. Armii Krajowej – al. Kościuszki – al. Wolności – al. Niepodległości – Jagiellońska – Orkana – al. 11 Listopada – Jesienna – Bohaterów Katynia – Rakowska – Limanowskiego – <b>Stadion Raków</b>

#### Linie tramwajowe nocne miejskie:

NO.	Fieldorfa „Nila” – al. Wyzwolenia – al. Armii Krajowej – al. Kościuszki – al. Wolności – al. Niepodległości – Jagiellońska – Orkana – al. 11 Listopada – Jesienna – Bohaterów Katynia – Rakowska – Limanowskiego – <b>Stadion Raków</b>
-----	---

#### Linie autobusowe dzienne miejskie:

10.	<b>Parkitka-szpital</b> – Obrońców Westerplatte – Nowobialska – Okulickiego – Szajnowicza-Iwanowa – al. Jana Pawła II – al. Armii Krajowej – al. Kościuszki – al. Najświętszej Maryi Panny – Piłsudskiego – Katedralna – Krakowska (powrót: <i>Wróblewskiego – Kanał Kohna – Strażacka – Krakowska</i> ) – al. Wojska Polskiego – Jagiellońska – al. 11 Listopada – Ześlańców Sybiru – Bohaterów Katynia – <b>Błeszno</b>
11.	<b>Cmentarz św. Rocha</b> – św. Jadwigi – św. Barbary – 7 Kamienic – Pułaskiego – Sobieskiego – al. Wolności – al. Najświętszej Maryi Panny – Piłsudskiego – Katedralna – Krakowska (powrót: <i>al. Najświętszej Maryi Panny</i> ) – Mirowska – Faradaya – Legionów – <b>Gazownia</b> – Legionów – <b>Legionów</b>

Wybrane kursy linii nr 11 dojeżdżają do pętli Legionów, jednak większość kończy się na pętli Gazownia.

12.	<b>Raków Dworzec PKP</b> – Łukasińskiego – Okrzei – Limanowskiego – al. Wojska Polskiego – Wróblewskiego – Kanał Kohna – Strażacka – Krakowska (powrót: <i>Piłsudskiego – Katedralna – Krakowska</i> ) – al. Najświętszej Maryi Panny – al. Wolności – Sobieskiego – Pułaskiego – Popieluszki – al. Jana Pawła II – św. Rocha – Wręczycka – Dobrzy -ńska – Lwowska – Tatrzańską – <b>Gnaszyn Dospel</b>
13.	<b>Kiedrzyń</b> – Ludowa – Kisielińskiego – al. Armii Krajowej (część kursów: Kiedrzyńska – Dekabrystów – al. Armii Krajowej) – Polskiego Czerwonego Krzyża – Kilińskiego – Dekabrystów – Dąbrowskiego (powrót: <i>Kilińskiego</i> ) – al. Jana Pawła II – al. Armii Krajowej – al. Kościuszki – al. Najświętszej Maryi Panny – Piłsudskiego – Katedralna – Krakowska (powrót: <i>al. Najświętszej Maryi Panny</i> ) – Mirowska – Faradaya – Orlik-Rückemanna – Olsztyńska – Szpitalna – Rondo Reagana – al. Pokoju – <b>Kucelin-huta</b> – Korfanteo – <b>Walcownia</b>

Wybrane kursy linii nr 13 wykonują przejazd przez ul. Kiedrzyńską – ul. Dekabrystów – al. Armii Krajowej do ul. Polskiego Czerwonego Krzyża.

Również wybrane kursy linii nr 13 dojeżdżają do pętli Walcownia, jednak większość kończy się na pętli Kucelin-huta.

14.	<b>Rząsawa Dworzec PKP</b> – Meliorantów – <b>Rząsawa</b> – Meliorantów – Wypoczynku – Rząsawska – Warszawska – al. Najświętszej Maryi Panny (powrót: <i>Piłsudskiego – Katedralna – Krakowska</i> ) – al. Wolności – 1 Maja – al. Bohaterów Monte Cassino – Piastowska – Sabinowska – Żyzna – <b>Brzeziny</b> – Brzeziny Kolonia (Staszica) – Korkowa – <b>Korkowa</b>
-----	---

Wybrane kursy linii nr 14 dojeżdżają do pętli Rząsawa Dworzec PKP, jednak większość kończy się na pętli Rząsawa.

Również około połowa kursów linii nr 14 dojeżdża do pętli Korkowa, podczas gdy pozostałe kończą się na pętli Brzeziny.

15.	<b>Kukuczki</b> – Kukuczki – Starzyńskiego – Fieldorfa „Nila” – Wały Dwernickiego – Dekabrystów - (część kursów: Rolnicza – I Urząd Skarbowy – Rolnicza) – Dekabrystów – Dąbrowskiego – Nowowiejskiego (powrót: <i>Śląska – Nowowiejskiego</i> ) – Sobieskiego – al. Wolności – 1 Maja – al. Bohaterów Monte Cassino – Jagiellońska – Bór – Korkowa – <b>Korkowa</b>
-----	--

Wybrane kursy linii nr 15 wykonują wjazd kieszeniowy do I Urzędu Skarbowego na ul. Rolniczej.

16.	<b>Kukuczki</b> – Kukuczki – Starzyńskiego – Fieldorfa „Nila” – Wały Dwernickiego – Dekabrystów - (część kursów: Rolnicza – I Urząd Skarbowy – Rolnicza) – Dekabrystów – Szajnowicza-Iwanowa – Popieluszki – Pułaskiego – Sobieskiego – Orzechowskiego – <b>Dworzec Główny PKP</b>
-----	--

Wybrane kursy linii nr 16 wykonują wjazd kieszeniowy do I Urzędu Skarbowego na ul. Rolniczej.

17.	<b>Wyczerpy-osiedle</b> – Kontkiewicza – Norwida – Warszawska – <b>Plac Daszyńskiego</b> - al. Najświętszej Maryi Panny (powrót: <i>Piłsudskiego – Katedralna – Krakowska</i> ) – al. Wolności – 1 Maja – al. Bohaterów Monte Cassino – Piastowska – Matejki – Artyleryjska – Konwaliowa – <b>Kawodrza Górna</b> – Konwaliowa – Busołowa – <b>Liszka Dolna</b>
-----	--

W godzinach szczytu w dni robocze, dodatkowe brygady kursują na skróconej trasie: Plac Daszyńskiego – Kawodrza Górna.

19.	<b>Żabinec</b> – Ikara – św. Rocha – al. Jana Pawła II – Dąbrowskiego – Nowowiejskiego (powrót: <i>Sobieskiego – Śląska – Kilińskiego</i> ) – Korczaka – al. Bohaterów Monte Cassino – Piastowska – Sabinowska – Jagiellońska – Orkana – al. 11 Listopada – Jesienna – Rakowska – Limanowskiego – Okrzei – Łukasińskiego – al. Pokoju – <b>Kucelin-huta</b> – Korfanteo – <b>Walcownia</b>
-----	--

Wybrane kursy linii nr 19 dojeżdżają do pętli Walcownia, jednak większość kończy się na pętli Kucelin-huta.

20.	<b>Wyczerpy-osiedle</b> – Kontkiewicza – Norwida – Warszawska – Ogrodowa – Katedralna – Krakowska (powrót: <i>Wróblewskiego – Kanał Kohna – Strażacka – Krakowska</i> ) – al. Wojska Polskiego – Jagiellońska – al. 11 Listopada – Jesienna – Rydza „Śmigłego” – Jagiellońska – Bór – Korkowa – <b>Korkowa</b>
-----	--

21.	<b>Leśna</b> – Leśna – Kopalniana – Lakowa – Busołowa – Kolorowa – Przejazdowa – Główna – św. Barbary – św. Augustyna (powrót: <i>św. Kazimierza – św. Barbary</i> ) – Pułaskiego – Sobieskiego – al. Wolności – al. Najświętszej Maryi Panny – Piłsudskiego – Katedralna – Krakowska (powrót: <i>al. Najświętszej Maryi Panny</i> ) – <b>Plac Daszyńskiego</b> – Mirowska – Faradaya – Orlik-Rückemanna – <b>Stadion Miejski</b>
-----	---

Większość kursów dojeżdża do pętli Stadion Miejski, pozostałe – głównie wieczorami – kończą się na Placu Daszyńskiego.

22.	<b>Gombrowicza</b> – Fieldorfa „Nila” – Michałowskiego – al. Wyzwolenia – al. Armii Krajowej – Kiedrzyńska – Dekabrystów – Dąbrowskiego – Nowowiejskiego (powrót: <i>Śląska – Kilińskiego</i> ) – Sobieskiego – Pułaskiego – św. Kazimierza – św. Barbary (powrót: <i>św. Augustyna</i> ) – św. Barbary – Główna – Przejazdowa – <b>Gnaszyn Dworzec PKP</b> – Festynowa – Drzewna – ŁOJKI (Długa) – <b>Łojki</b>
-----	--

Około połowa kursów linii nr 22 dojeżdża do pętli Łojki, podczas gdy pozostałe kończą się na pętli Gnaszyn Dworzec PKP.

23.	<b>Rejtana</b> – Rejtana – Wróblewskiego – Kanał Kohna – Strażacka – Krakowska – al. Najświętszej Maryi Panny (powrót: <i>Piłsudskiego – Katedralna – Krakowska</i> ) – al. Najświętszej Maryi Panny – al. Wolności – Sobieskiego – Pułaskiego – al. Bohaterów Monte Cassino – Piastowska – Sabinowska – Dźbowska – Powstańców Warszawy – Leśna – <b>Leśna</b>
-----	--

24.	<b>Kukuczki</b> – Kukuczki – Starzyńskiego – Michałowskiego – al. Armii Krajowej – Kiedrzyńska – Dekabrystów – al. Armii Krajowej – al. Jana Pawła II – Warszawska – Ogrodowa – Katedralna – Krakowska (powrót: <i>Wróblewskiego – Kanał Kohna – Strażacka – Krakowska</i> ) – al. Wojska Polskiego – Rakowska – Bohaterów Katynia – <b>Błeszno</b>
-----	---

25.	<b>Wyczerpy-osiedle</b> – Kontkiewicza – Norwida – Warszawska – Rząsawska – Karłowicza – Makuszyńskiego – św. Brata Alberta – Pileckiego – Fieldorfa „Nila” – al. Wyzwolenia – Obrońców Westerplatte – Szajnowicza-Iwanowa – Dekabrystów – Dąbrowskiego – Nowowiejskiego (powrót: <i>Sobieskiego – Śląska – Kilińskiego</i> ) – Korczaka – al. Bohaterów Monte Cassino – Jagiellońska – Sabinowska – Żyzna – <b>Brzeziny</b> – KOLONIA BRZEZINY (Żyzna) – BRZEZINY NOWE (Biała) – SOBUCZYNA (Konwaliowa) – <b>Malownicza</b>
-----	--

Wybrane kursy linii nr 25 są skrócone do pętli Brzeziny, a pozostałe kończą się na pętli Malownicza.

26.	<b>Grabówka</b> – św. Rocha – al. Jana Pawła II – al. Armii Krajowej – al. Kościuszki – al. Najświętszej Maryi Panny – Piłsudskiego – Katedralna – Krakowska (powrót: <i>al. Najświętszej Maryi Panny</i> ) – Mirowska – Srebrna – Morenowa – Mirowska – (część kursów: Turystyczna – Bursztynowa – <b>Bursztynowa</b> ); (część kursów: Mstowska – <b>Mirów Pegaz</b> ); wybrane kursy: Mirów Pegaz – Grabówka
-----	---

	przez Bursztynową na zasadzie wjazdu kieszeniowego
--	--

Na trasie Grabówka – Mirów są realizowane wszystkie kursy, następnie połowa realizuje wariant do Bursztynowej i połowa – wariant do pętli Mirów Pegaz. Wybrane kursy w relacji Grabówka – Mirów Pegaz wykonują wjazd kieszeniowy przez pętlę Bursztynowa.

28.	<b>Parkitka-szpital</b> – Obrońców Westerplatte – Nowobialska – Okulickiego – Dekabrystów – al. Armii Krajowej – al. Jana Pawła II – Warszawska – Mirowska – Faradaya – Orlik-Rückemanna – Hutników – Orla – Gilowa – al. Pokoju – <b>Kucelin-huta</b> – Korfantego – <b>Walcownia</b>
-----	--

Wybrane kursy linii nr 19 dojeżdżają do pętli Walcownia, jednak większość kończy się na pętli Kucelin-huta.

29.	<b>Cmentarz Komunalny</b> – Radomska – Ikara – św. Rocha – św. Krzysztofa – Okulickiego – Nowobialska – Obrońców Westerplatte – Parkitka-szpital – Obrońców Westerplatte – Nowobialska – Okulickiego – Dekabrystów – Kilińskiego – Polskiego Czerwonego Krzyża – al. Armii Krajowej – al. Wyzwolenia – Michałowskiego – Sosabowskiego – al. Wyzwolenia – Fieldorfa „Nila” – <b>Gombrowicza</b>
30.	<b>Jaskrów Wille</b> – JASKRÓW (Częstochowska) – <b>Batalionów Chłopskich</b> – Batalionów Chłopskich – Rędzzińska – Warszawska – al. Najświętszej Maryi Panny (powrót: <i>Piłsudskiego – Katedralna – Krakowska</i> ) – al. Najświętszej Maryi Panny – al. Wolności – Sobieskiego – Korczaka – al. Bohaterów Monte Cassino – Jagiellońska – Sabinowska – Dźbowska – Powstańców Warszawy – <b>Dźbów</b> – Gościnną – <b>Przyjemna</b> – WYGODA – WĄSOSZ – <b>Wąsosz</b>

Wybrane kursy linii nr 30 dojeżdżają do pętli Jaskrów Wille, jednak większość kończy się na pętli Batalionów Chłopskich.

Część kursów linii nr 30 kończy się na pętli Dźbów, większość dociera do pętli Przyjemna, a wybrane do pętli Wąsosz.

31.	<b>Cmentarz Komunalny</b> – Radomska – św. Rocha – św. Jadwigi – Kordeckiego – 7 Kamienic – Pułaskiego – Sobieskiego – al. Wolności – al. Najświętszej Maryi Panny – Piłsudskiego – Katedralna – Krakowska (powrót: <i>al. Najświętszej Maryi Panny</i> ) – Mirowska – Faradaya – Legionów – al. Wojska Polskiego – al. Pokoju – Łukasińskiego – Okrzei – Limanowskiego – al. Wojska Polskiego – Bugajska – <b>Kręciwilk</b>
32.	<b>Raków Dworzec PKP</b> – Łukasińskiego – Okrzei – Limanowskiego – al. Wojska Polskiego – Wróblewskiego – Kanał Kohna – Strażacka – Krakowska – al. Najświętszej Maryi Panny (powrót: <i>Piłsudskiego – Katedralna – Krakowska</i> ) – al. Najświętszej Maryi Panny – al. Kościuszki – al. Armii Krajowej – al. Jana Pawła II – Szajnowicza-Iwanowa – Okulickiego – Wręczycka – Dobrzyńska – Wielkoborska – <b>Wielkoborska</b> – STARA GORZELNIA (Wielkoborska) – <b>Stara Gorzelnia</b>

Wybrane kursy linii nr 32 dojeżdżają do pętli Stara Gorzelnia, jednak większość kończy się na pętli Wielkoborska.

35.	<b>Legionów</b> – Legionów – <b>Gazownia</b> – Legionów – al. Wojska Polskiego – Jagiellońska – al. 11 Listopada – Zesłańców Sybiru – Bohaterów Katynia – Rakowska – Limanowskiego – Okrzei – Łukasińskiego – al. Pokoju – al. Wojska Polskiego – Legionów – <b>Gazownia</b> – Legionów – <b>Legionów</b>
-----	---

Linia okrężna. W godzinach zmian w zakładach przy ul. Legionów (6, 14, 22) dojeżdża do pętli Legionów, a w pozostałych porach – do pętli Gazownia.

36.	<b>Legionów</b> – Legionów – <b>Gazownia</b> – Legionów – al. Wojska Polskiego – al. Pokoju – Łukasińskiego – Okrzei – Limanowskiego – Rakowska – Bohaterów Katynia – Zesłańców Sybiru – Jagiellońska – al. Wojska Polskiego – Legionów – <b>Gazownia</b> – Legionów – <b>Legionów</b>
-----	--

Linia okrężna. W godzinach zmian w zakładach przy ul. Legionów (6, 14, 22) dojeżdża do pętli Legionów, a w pozostałych porach – do pętli Gazownia.

38.	<b>Raków Dworzec PKP</b> – al. Pokoju – Jagiellońska – Sabinowska – Żyzna – Zdrowa – Malownicza (wjazd kieszeniowy do pętli Malownicza) – Malownicza – Powstańców Warszawy – <b>Dźbów</b>
-----	---

#### Linie autobusowe dzienne podmiejskie:

53.	<b>Piłsudskiego</b> – Piłsudskiego – Katedralna – Krakowska (powrót: <i>Wróblewskiego – Kanał Kohna – Strażacka – Krakowska – Mielczarskiego – Ogrodowa – Piotrkowska – Piłsudskiego</i> ) – al. Wojska Polskiego – WRZOSOWA (Katowicka – Brzezińska) – HUTA STARA B (Główna) – HUTA STARA A (Lipowa – Tkacka – Chabrowa) – <b>Poczesna Południowa</b> – POCZESNA (Łąkowa – Południowa – Handlowa – Strażacka) – <b>Poczesna OSP</b>
-----	--

Większość kursów linii nr 53 jest realizowanych do pętli Poczesna OSP, pozostałe kończą się na pętli Poczesna Południowa.

57.	<b>Piłsudskiego</b> – Piłsudskiego – Katedralna – Krakowska – al. Wojska Polskiego – Bugajska – OLSZTYN (Odrzykoń – Narcyzowa) – SKRAJNICA (Księżycowa – Stoneczna) – OLSZTYN (Górzysta – Żwirki i Wigury); część kursów: OLSZTYN (Odrzykoń – Żwirki i Wigury) – <b>Olsztyn Rynek</b>
-----	---

Linia jednokierunkowa, kursy powrotne oznaczone są jako linia nr 67. Część kursów realizowanych jest przez Skrajnicę, natomiast kurs szkolny w dni robocze – z Os. Pod Wilczą Górą przez ul. Poziomkową, Odrzykoń i Narcyzową do Skrajnicy i dalej do Olsztyna.

58.	<b>Piłsudskiego</b> – Piłsudskiego – Katedralna – Krakowska – al. Wojska Polskiego – Bugajska – OLSZTYN (Odrzykoń – Poziomkowa – Storczykowa) – KUSIĘTA – OLSZTYN (Mstowska – Pl. Piłsudskiego) – <b>Olsztyn Rynek</b> – OLSZTYN (Żwirki i Wigury – Storczykowa – Poziomkowa – Odrzykoń) – Bugajska – al. Wojska Polskiego – Wróblewskiego – Kanał Kohna – Strażacka – Krakowska –
-----	--

	Mielczarskiego – Ogrodowa – Piotrkowska – Piłsudskiego – <b>Piłsudskiego</b>
--	--

Linia jednokierunkowa, część kursów skróconych do przystanku Olsztyn Rynek.

59.	<b>Piłsudskiego</b> – Piłsudskiego – Katedralna – Krakowska – al. Wojska Polskiego – Bugajska – OLSZTYN (Odrzykoń – Poziomkowa – Storczykowa – Żwirki i Wigury – Pl. Piłsudskiego) – <b>Olsztyn Rynek</b> – OLSZTYN (Mstowska) – KUSIĘTA – OLSZTYN (Storczykowa – Poziomkowa – Odrzykoń) – Bugajska – al. Wojska Polskiego – Wróblewskiego – Kanał Kohna – Strażacka – Krakowska – Mielczarskiego – Ogrodowa – Piotrkowska – Piłsudskiego – <b>Piłsudskiego</b>
-----	---

Linia jednokierunkowa, część kursów rozpoczyna się od przystanku Olsztyn Rynek.

65.	<b>Piłsudskiego</b> – Piłsudskiego – Katedralna – Krakowska (powrót: <i>Wróblewskiego – Kanał Kohna – Strażacka – Krakowska – Mielczarskiego – Ogrodowa – Piotrkowska – Piłsudskiego</i> ) – al. Wojska Polskiego – WRZOSOWA (Fabryczna – Ogrodowa – Leśna); (powrót: <i>WRZOSOWA: Leśna – Katowicka</i> ) – SŁOWIK (Źródłana – Spacerowa – Równoległa) – KORWINÓW (Stacyjna – Słoneczna) – NOWA WIEŚ (Słoneczna – Strażacka) – POCZESNA (Strażacka – Szkolna) – KOLONIA POCZESNA (1 Maja – Przemysłowa) – KOLONIA BOREK (Górnica) – ZAWODZIE (Cmentarna – Długa) – <b>Zawodzie</b>
-----	---

67.	<b>Piłsudskiego</b> – Piłsudskiego – Katedralna – Krakowska (powrót: <i>Wróblewskiego – Kanał Kohna – Strażacka – Krakowska – Mielczarskiego – Ogrodowa – Piotrkowska – Piłsudskiego</i> ) – al. Wojska Polskiego – Bugajska – OLSZTYN (Odrzykoń – Narcyzowa) – SKRAJNICA (Księżycowa – Słoneczna) – OLSZTYN (Górzysta – Żwirki i Wigury); część kursów: OLSZTYN (Odrzykoń – Żwirki i Wigury) – <b>Olsztyn Rynek</b> – OLSZTYN (Kühna – Sokole Góry) – BISKUPICE (Olsztyńska – Strażacka) – <b>Biskupice</b>
-----	--

Część kursów linii nr 67 rozpoczyna się od przystanku Olsztyn Rynek w kierunku Częstochowy. Większość kursów jest realizowanych przez Skrajnicę, ale niektóre ją pomijają.

68.	<b>Piłsudskiego</b> – Piłsudskiego – Katedralna – Krakowska (powrót: <i>Wróblewskiego – Kanał Kohna – Strażacka – Krakowska – Mielczarskiego – Ogrodowa – Piotrkowska – Piłsudskiego</i> ) – al. Wojska Polskiego – WRZOSOWA (Katowicka – Brzezińska – Strażacka – Szkolna – Katowicka) – NOWA WIEŚ (Katowicka – Auchan – Katowicka – Częstochowska – Słoneczna – Strażacka); (powrót: <i>NOWA WIEŚ: Strażacka – Częstochowska – Katowicka, WRZOSOWA: Katowicka</i> ) – POCZESNA (Strażacka – Szkolna) – KOLONIA POCZESNA (1 Maja – Przemysłowa – 1 Maja – Kwiatowa) – BARGŁY (Śląska) – MICHAŁÓW (Laurowa) – NIERADA (Targowa) – <b>Nierada</b>
-----	--

69.	<b>Dworzec Główny PKP</b> – Orzechowskiego – Sobieskiego – Pułaskiego – al. Bohaterów Monte Cassino – Piastowska – Sabinowska – Żyzna – Zdrowa – Malownicza – SOBUCZYNA (Konwaliowa) – MŁYNEK (Wiosenna) – MAZURY (Kasprowicza) – <b>Mazury</b> – MAZURY (Kasprowicza) – NIERADA (Targowa) – <b>Nierada</b>
-----	---

Część kursów linii nr 69 jest realizowanych do pętli Nierada, jednak większość kończy się na pętli Mazury.

#### Linie autobusowe nocne (weekendowe) miejskie:

N1.	<b>Dworzec Główny PKP</b> – Orzechowskiego – Sobieskiego – Korczaka – al. Bohaterów Monte Cassino – Piastowska – Sabinowska – Dźbowska – Powstańców Warszawy – <b>Dźbów</b>
-----	---

N2.	<b>Plac Daszyńskiego</b> – Warszawska – Norwida – Kontkiewicza – Wyczerpy-osiedle – Kontkiewicza – Norwida – Warszawska – Rzęsawska – Wypoczynku – Meliorantów – <b>Rzęsawa</b>
-----	---

N3.	<b>Dworzec Główny PKP</b> – Orzechowskiego – Sobieskiego – Śląska – Kilińskiego – al. Jana Pawła II – Szajnawicza-Iwanowa – Okulickiego – św. Krzysztofa – św. Rocha – Wręczycka – Dobrzyńska – Lwowska – Tatrzańska – Gnaszyn Dospel – Główna – Przejazdowa – Kolorowa – Busolowa – Konwaliowa – Artyleryjska – Matejki – Zaciszańska – św. Barbary – św. Augustyna – Pułaskiego – Sobieskiego – Orzechowskiego – <b>Dworzec Główny PKP</b>
-----	--

Linia nr N3 jest linią okrężną.

N4.	<b>Plac Daszyńskiego</b> – Mirowska – Faradaya – Orlik-Rückemanna – Hutników – Orla – Gilowa – al. Pokoju – al. Wojska Polskiego – Limanowskiego – Okrzei – Łukasińskiego – al. Pokoju – Gilowa – Orla – Hutników – Orlik-Rückemanna – Faradaya – Mirowska – <b>Plac Daszyńskiego</b>
-----	---

Linia nr N4 jest linią okrężną.

### Określenie parametrów do kategoryzacji tras i linii komunikacyjnej miejskiej

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

- 1) typy, ze względu na spełniane zadania w układzie komunikacyjnym miasta (podział funkcjonalny):
  - a) linie główne – o dużej częstotliwości kursowania i przebiegu od osiedli mieszkaniowych do centrum. Linie te charakteryzować się powinny prostym przebiegiem i dużą podażą miejsc. Stanowią one mają „kręgosłup” układu komunikacji zbiorowej;

- b) linie pomocnicze – o przebiegu międz dzielnicowym i roli środka dowozowego do linii głównych. Linie te mogą mieć przebieg bardziej skomplikowany niż linie główne i służyć zmniejszeniu stref dojścia pieszego do przystanków komunikacji miejskiej;
- c) linie peryferyjne – linie obsługujące osiedla o małej gęstości zamieszkania, położone w peryferyjnych rejonach miasta lub gminach podmiejskich. Częstotliwość kursowania pojazdów tych linii, ze względu na występujące małe potoki pasażerskie jest zdecydowanie słabsza niż w dwóch pozostałych typach linii, chyba, że przyjęty zostanie wariant wyższej częstotliwości przy mniejszej pojemności jednostkowej pojazdu.

## 2) Rodzaje, ze względu prędkość przejazdu:

Istotnym elementem poprawy komfortu podróży środkami miejskiej komunikacji publicznej jest skrócenie czasu jazdy. Założono, że dla miasta wielkości Częstochowy graniczną wartością czasu podróży z rejonów w granicach miasta do centrum jest 20-25 minut, i taki czas jest obecnie osiąganym przez komunikację miejską w Częstochowie.

W mieście wielkości Częstochowy nie ma potrzeby stosowania kryterium prędkości, jako funkcji liczby i rozmieszczenia przystanków na trasie – wystarczą linie zwykłe, nie ma potrzeby uruchamiania linii ekspresowych czy przyspieszonych. Nie jest jednak wykluczone, że wraz z rozbudową strefy ekonomicznej w rejonie węzła autostradowego „Rząsawa”, można będzie przeanalizować uruchomienie linii ekspresowej, łączącej Rząsawę i Północ z Zawodziem, Rakowem i Błesznem z wykorzystaniem al. Wojska Polskiego, na której część ruchu przejmie planowana autostrada A1.

## Określenie standardów częstotliwości kursowania

Co do zasady, częstotliwość kursowania pojazdów zależy od potoku pasażerskiego, użytego środka transportu i przyjętego standardu poziomu jakości usług. Aby komunikacja publiczna była akceptowalna, częstotliwość kursowania w obszarze miasta nie powinna być mniejsza, niż co 15-30 minut w szczytach komunikacyjnych i 30-60 minut w tzw. międzyszczytce, poza szczytami a także w soboty, niedziele i święta (w innym przypadku pasażer nie będzie chciał oczekiwać na pojazd).

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

Ogólnie należy przyjąć, że w Częstochowie linie autobusowe powinny kursować z zachowaniem sekwencji godzin odjazdów w różnych porach dniach, a w zależności od zapotrzebowania na przewozy i ilości linii obsługujących dany fragment sieci transportowej, powszechnie należy wykorzystywać częstotliwości kursowania co: 10, 12, 15, 20, 24, 30, 45 i 60 minut, przy czym w pojedynczych przypadkach, na liniach kursujących rzadziej, częstotliwość może być zmienna i przybierać dowolną wartość z zakresu 30-70 minut, dostosowaną do szczególnych potrzeb pasażerów, zwłaszcza w przypadkach, w których nie występują połączenia alternatywne.



Ze względu na decydujący wpływ poszczególnych gmin ościennych na rozkłady jazdy linii podmiejskich, należy dążyć do takiej organizacji ruchu na tych liniach, by ograniczać pracochłonność i podnosić wskaźniki wykorzystania czasu pracy kierowców i pojazdów. Docelowo należy przeanalizować sytuację połączeń pomiędzy Częstochową a wszystkimi gminami ościennymi, którym organizator transportu powinien jako wyspecjalizowany podmiot zaproponować możliwie tanie i wygodne połączenia w relacji gmina – miasto.

## Określenie niezbędnej liczby pojazdów w ruchu w porach dnia o różnym zapotrzebowaniu na komunikację miejską

Niezbędna liczba pojazdów w ruchu wynika bezpośrednio z wielkości potoków pasażerskich niezbędnych do obsłużenia oraz pojemnością pojazdów i przyjętym standardem jakości.

Praca przewozowa wykonywana przez 1 autobus MPK w Częstochowie Sp. z o.o. przewyższa średnią krajową i jest to widoczne zwłaszcza w odniesieniu do autobusów standardowych niskopodłogowych, realizujących najwięcej najdłuższych zadań transportowych w ciągu tygodnia. Można podjąć próby zmian w funkcjonowaniu niektórych linii i próbować podnieść wydajność pracy jednostek taboru, przy czym uzyskane wyniki potoków pasażerskich wskazują na potrzebę istotnego zmniejszenia liczby posiadanych przez MPK autobusów o zwiększonej pojemności i zakupu na ich miejsce większej ilości autobusów 12-metrowych.

Tabela 14. Praca przewozowa w Częstochowie wg stanu na 31 sierpnia 2013 r.

Trakcja	Roczna liczba mln wkm	Tabor		Gotowość techniczna	Wkm / 1 pociąg Wkm / 1 autobus
		Inwentarz	Ruch		
Tramwajowa	1,36	30	18	60,0%	45 333
Autobusowa	10,25	143	105	73,4%	71 678

Źródło: opracowanie własne

Rysunek 15. Udział trakcji tramwajowej i autobusowej w pracy przewozowej w Częstochowie



## 5. Finansowanie usług przewozowych

### 5.1. Źródła finansowania

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

Ważnym krokiem do poprawy dostępności komunikacji publicznej oraz jego jakości są podpisane porozumienia międzygminne zgodnie z **Umową wykonawczą na świadczenie usług przewozowych dotyczącą realizacji zadania własnego Miasta Częstochowy w zakresie lokalnego transportu zbiorowego z dnia 2 grudnia 2009 roku**. Umowa ta określa wielkość rekompensat rocznych tych gmin oraz zakres usług na ich terenie począwszy od roku 2010 (Poczesna, Blachownia, Olsztyn) od roku 2012 (Mstów) i od roku 2013 (Konopiska). Miasto Częstochowa wykonywać będzie powierzone zadanie przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Częstochowie Spółka z o.o. świadcząc usługi lokalnego transportu zbiorowego. Przedmiotowe porozumienia podpisały następujące gminy: Poczesna, Blachownia, Olsztyn, Mstów, Konopiska. Założona, przedmiotowa łączna rekompensata roczna na rok 2013 przedstawia się następująco:

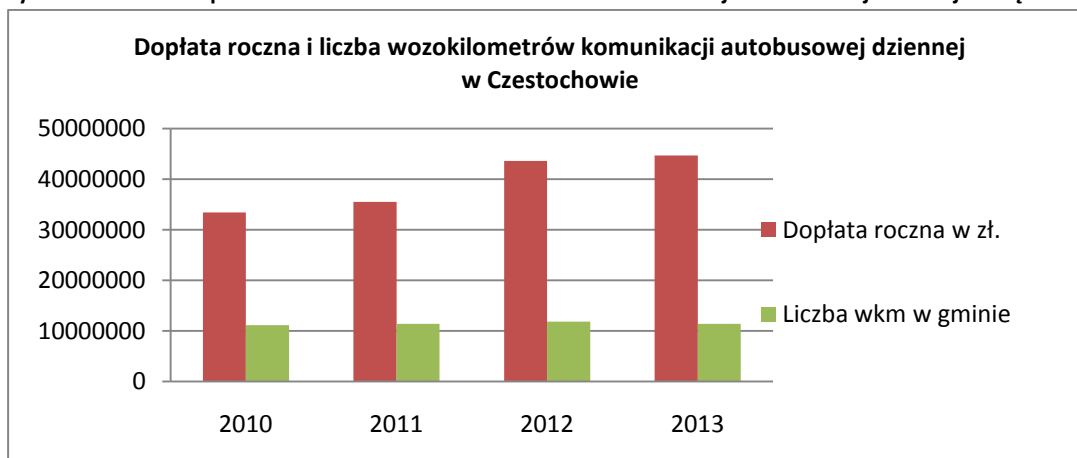
Tabela 15. Założona wielkość rekompensaty płaconej przez gminy w 2013 r.

Lp.	Gmina	Rekompensata roczna na 2013 rok (zł)
1.	Poczesna	3 145 354,00
2.	Blachownia	172 438,00
3.	Olsztyn	1 139 888,00
4.	Mstów	72 816,00
5.	Konopiska	83 691,00
	razem	<b>4 614 187,00</b>

Źródło: dane z MPK Częstochowa Sp. z o.o.

Na przestrzeni czterech lat (2010 – 2013) rekompensata roczna płacona przez miasto Częstochowa za komunikację dzienną wzrosła z 33,4 mln zł do zaplanowanych na 2013 r. 44,7 mln zł przy stałym poziomie pracy przewozowej (11 126 228,9 wkm w roku 2010 i 11 378 403,2 wkm w roku 2013.)

Rysunek 16. Rekompensata roczna i liczba wozokilometrów komunikacji autobusowej dziennej w Częstochowie



Praca przewozowa zaplanowana w 2013 w komunikacji nocnej stanowi zaledwie 0,6% pracy przewozowej całej komunikacji świadczonej przez MPK Częstochowa. Stawka za 1 wkm została oszacowana na poziomie 8,02 zł autobusy i 8,60 zł tramwaj 1x105Na co zagwarantowało procent pokrycia biletów na poziomie 16,1 %.

W roku 2013 stawki za 1 wkm wynoszące; 6,57 autobusy, 7,66 1x105Na, 12,95 129Nb, 7,66 tram. noc. zostały skalkulowane w oparciu o zaplanowane roczne przychody z usługi przewozowej. Planowany stopień pokrycia kosztów przychodami z tytułu sprzedaży biletów został ustalony na poziomie 45,6 % i nie odbiega od poziomu z roku 2012 – 45,9%.

Tabela 16. Wielkość rekompensat płaconych przez miasto Częstochowa w latach 2010 -2013.

CZĘSTOCHOWA – KOMUNIKACJA DZIENNA					
Rok	Rekompensata roczna	Liczba wkm w gminie	Stawka w zł za 1 wkm	Pokrycie z biletów zł	% pokrycia z biletów
2010	33 426 818,00*	11 126 228,9	5,16 autobusy 7,63 1x105Na 7,63 tram. noc.	b/d	b/d
2011	35 499 087,00	11 366 300,7	6,27 autobusy 8,96 1x105Na 8,96 tram. noc.	36 126 850,00	50,40%
2012	43 576 907,00	11 798 691,6	6,35 autobusy 6,97 1x105Na 10,27 129Nb 6,97 tram. noc.	36 971 381,00	45,90%
2013	44 670 628,00	11 378 403,2	6,57 autobusy 7,66 1x105Na 12,95 129Nb 7,66 tram. noc.	37 485 951,00	45,60%
* wraz z komunikacją nocną weekendową					
CZĘSTOCHOWA – KOMUNIKACJA NOCNA WEEKENDOWA					
Rok	Rekompensata roczna	Liczba wkm w gminie	Stawka za 1 wkm	Pokrycie z biletów zł	% pokrycia z biletów
2010	*	64 743,0	6,43 autobusy 8,50 1x105Na	b/d	b/d
2011	459 716,00	60 897,6	7,71 autobusy 10,40 1x105Na	67 766,00	12,80%
2012	579 475,00	75 838,2	7,94 autobusy 8,56 1x105Na	115 167,00	16,60%
2013	554 546,00	71 869,6	8,02 autobusy 8,60 1x105Na	106 310,00	16,10%

Źródło: dane z MPK Częstochowa Sp. z o.o.

Poniższa tabela przedstawia analizę dofinansowania przejazdów liniami MPK przez gminy Powiatu Częstochowskiego. Zakres oszacowania procentu pokrycia kosztów przychodami z biletów dla poszczególnych gmin wynosi: Poczesna 25,7%, Blachownia 21,5%, Olsztyn 25,6%, Mstów 26,7% i Konopiska 29,2%. W związku z czym, przy jednakowej stawce za 1 wkm 6,57 zł oferowanej przez MPK w roku 2013 stawki rekompensat gmin do przewozów pasażerskich wahają się w przedziale od 5.10 zł (gmina Mstów) do 5,47 zł (gmina Blachownia). W roku 2012 nastąpił znaczny wzrost stawek rekompensat gminnych do MPK w stosunku do roku poprzedniego (22-26%) natomiast wzrost stawek zaplanowany na rok 2013 mieści się w granicach od 1% do 4%.

Tabela 17. Wielkość rekompensat płaconych przez gminy w latach 2010 -2013.

<b>GMINA POCZESNA</b>								
Rok	Linie	Rekompensata gminy roczna	Liczba wkm w gminie	Stawka za 1 wkm	Pokrycie z biletów zł	% pokrycia z biletów	Rekompensata gminy do 1 wkm	Wzrost
2010	53 65 68 69	1 888 197,63	539 663,8	5,16	b/d	b/d	3,50	
2011	53 65 68 69	2 224 321,00	539 743,60	5,63	979 200,00	30,60%	4,12	18%
2012	53 65 68 69	2 887 608,00	556 981,80	6,35	920 136,00	24,20%	5,18	26%
2013	53 65 68 69	3 145 354,00	603 381,40	6,57	1 088 197,00	25,70%	5,21	1%
<b>GMINA BLACHOWNIA</b>								
Rok	Linie	Rekompensata roczna	Liczba wkm w gminie	Stawka za 1 wkm	Pokrycie z biletów zł	% pokrycia z biletów		
2010	22 32	116 310,07	30 620,00	5,16	b/d	b/d	3,80	
2011	22 32	130 823,00	29 916,80	5,63	47 300,00	26,60%	4,37	15%
2012	22 32	163 500,00	30 567,10	6,35	46 462,96	22,10%	5,35	22%
2013	22 32	172 438,00	31 505,40	6,57	47 326,00	21,50%	5,47	2%
<b>GMINA OLSZTYN</b>								
Rok	Linie	Rekompensata roczna	Liczba wkm w gminie	Stawka za 1 wkm	Pokrycie z biletów zł	% pokrycia z biletów		
2010	57 58 59 67	742 563,85	217 851,90	5,16	b/d	b/d	3,41	
2011	57 58 59 67	903 960,00	221 510,10	5,63	410 100,00	31,20%	4,08	20%
2012	57 58 59 67	1 110 630,00	220 733,80	6,35	385 231,60	25,80%	5,03	23%
2013	57 58 59 67	1 139 888,00	220 212,70	6,57	391 346,00	25,60%	5,18	3%
<b>GMINA MŚTÓW</b>								
Rok	Linie	Rekompensata roczna	Liczba wkm w gminie	Stawka za 1 wkm	Pokrycie z biletów zł	% pokrycia z biletów		
2010	-	-	-	-	-	-		
2011	-	-	-	-	-	-		
2012	30	70 208,00	14 317,50	6,35	25 976,80	27,00%	4,90	
2013	30	72 816,00	14 289,00	6,57	26 457,00	26,70%	5,10	4%
<b>GMINA KONOPIKA</b>								
Rok	Linie	Rekompensata roczna	Liczba wkm w gminie	Stawka za 1 wkm	Pokrycie z biletów zł	% pokrycia z biletów		

2010	-	-	-	-	-	-	-
2011	-	-	-	-	-	-	-
2012	-	-	-	-	-	-	-
2013	30	83 691,00	16 264,20	6,57	34 572,00	29,20%	5,15

Źródło: dane z MPK Częstochowa Sp. z o.o.

## 5.2. Przychody z działalności przewozowej

Podstawowym źródłem przychodów MPK Częstochowa są przychody ze sprzedaży biletów. W 2012 stanowiły one 46,5% udział w przychodach uzyskanych ze sprzedaży usług. Jakkolwiek nastąpił spadek o 3,84% w stosunku do roku poprzedniego to ich udział w strukturze przychodów całkowitych spadł o ponad 3 pp. W 2012 roku zwiększył się udział rekompensat uzyskiwanych z budżetu gminy Częstochowa oraz gmin sąsiednich (Olsztyn, Poczesny, Blachownia, Mstów) z 47,6% w 2011 r. do 52,0% w 2012 r. Nastąpił także wartościowy wzrost rekompensat o ponad 21% do poziomu 43,5 mln zł.

Tabela 18. Struktura przychodów MPK Częstochowa

Nazwa	2011		2012		Dynamika	
	tys. zł	Udział	tys. zł	Udział	tys. zł	%
Przychody ze sprzedaży biletów	37 467,47	49,8%	38 907,98	46,5%	1 440,51	3,84
Rekompensata do przewozów w gminie Częstochowa i gminach Olsztyn, Poczesny, Blachownia, Mstów	35 824,92	47,6%	43 497,29	52,0%	7 672,37	21,42
Przychody z działalności pomocniczej	1 943,05	2,6%	1 319,71	1,6%	-623,34	-32,08
<b>RAZEM WPŁYWY Z USŁUG</b>	<b>75 235,45</b>	<b>100%</b>	<b>83 724,98</b>	<b>100%</b>	<b>8 489,53</b>	<b>11,28</b>

Źródło: dane z MPK Częstochowa Sp. z o.o.

Najczęściej stosowaną w praktyce umową pomiędzy organizatorem przewozów publicznych i operatorem jest **tzw. umowa netto**. Operatorowi przysługuje wynagrodzenie obejmujące przychody ze sprzedaży biletów oraz rekompensata do obsługiwanej linii i refundacje utraconych przychodów z tytułu stosowaniu ustawowych ulg (przejazdy bezpłatne i ulgowe). Wynagrodzenie zatem będzie kalkulowane w taki sposób aby pokryć koszty świadczonych usług i zagwarantować rozsądny zysk umożliwiający rozwój Operatora a także uwzględnić należną rekompensatę.

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

Zgodnie ze wspomnianym rozporządzeniem środki finansowe otrzymywane przez MPK Częstochowa ujmowane są w rachunku ustalenia należnej rekompensaty. Wysokość rekompensaty nie może przewyższać całości kosztów,

przy uwzględnieniu przychodów z tytułu sprzedaży biletów i rozsądnego zysku. Koszty i przychody są wyodrębnione z ogółu kosztów i przychodów jako związane z realizacją usług przewozowych. Obowiązek sprzedaży biletów spoczywa na MPK Częstochowa i przypadku nie osiągnięcia zaplanowanego poziomu ich sprzedaży operator ponosi stratę.

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

## 6. Określenie preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- uprawnień i kompetencji,

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

## 6.1. Postulaty przewozowe mieszkańców

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

Oczekiwaniem społecznym jest, by transport publiczny:

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

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

Rozwiązaniem spełniającym powyższy postulat byłoby uruchomienie linii autobusowych wysokiej jakości, łączących ze sobą duże osiedla mieszkaniowe oraz Śródmieście, mające w przypadku Częstochowy cechę głównego celu większości podróży. Przebiegać powinny obok nowo wybudowanych centrów handlowych, po zmodernizowanych ulicach z pierwszeństwem przejazdu, ze skrzyżowaniami wyposażonymi w sterowaną sygnalizację świetlną. Docelowo ulice te powinny posiadać pasy ruchu wyłącznie dla autobusów lub przynajmniej służyć ułatwianiu włączania się do ruchu z przystanków.

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

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

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

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

- stworzenia integracji taryfowo-biletowej,
- stworzenia systemu rozliczeń finansowych,



- wybrania połączeń, które obsługiwałyby PKS regularnymi kursami.

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

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

Wszystkie postulaty przewozowe można łącznie przedstawić następująco – wraz z opisem sytuacji pożądanej oraz możliwej do osiągnięcia.

**Tabela 19. Postulaty przewozowe**

Lp.	Postulat	Opis
1.	<b>Punktualność</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Udział odjazdów opóźnionych do 5 min: mniejszy niż 5%</li> <li>• Udział kursów przyspieszonych powyżej 1 min: mniejszy niż 1%</li> </ul>
2.	<b>Wygoda</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wskaźnik przeciętnego wieku taboru do 10 lat powyżej 50%</li> <li>• Dodatkowe wyposażenie pojazdów, zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania, np. klimatyzacja</li> <li>• Wyposażenie w niską podłogę w co najmniej 30% powierzchni pojazdu</li> </ul>
3.	<b>Niezawodność</b>	Wskaźnik realizacji rozkładu jazdy mierzony liczbą wykonanych kursów: 98-100%
4.	<b>Dostępność</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Udział przystanków wyposażonych w wiaty przystankowe: przynajmniej 40%</li> <li>• Gęstość przystanków/km<sup>2</sup>: 4-5</li> </ul>
5.	<b>Regularność</b>	Utrzymanie zasady regularnej (rytmicznej) obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowanej wspólnie przez kilka linii – jako nadrzędnej wytycznej do konstrukcji rozkładów jazdy, dążenie do regularnych odjazdów także w ramach każdej z linii
6.	<b>Częstotliwość</b>	Standardy częstotliwości obowiązujące na liniach <ol style="list-style-type: none"> <li>a. głównych (nawet co 10 minut)</li> <li>b. pozostałych               <ul style="list-style-type: none"> <li>• w dni robocze – w godz. 6-18: 15/30 min, w pozost. porach: 30/60 min</li> <li>• w soboty – w godzinach 8-14: 20/30 min, w pozostałych porach 30/60 min</li> <li>• w niedziele: 30/60 min, zmniejszona liczba linii</li> </ul> </li> </ol> Kursowanie linii pozostałych powinno odbywać się z zachowaniem stałych taktów odjazdów z dopuszczeniem uzasadnionych wyjątków
7.	<b>Prędkość</b>	Dążenie do jak najwyższego poziomu prędkości komunikacyjnej
8.	<b>Bezpośredniość połączeń</b>	Wprowadzenie statystycznie istotnych połączeń bezpośrednich, zgłaszanych w badaniach preferencji komunikacyjnych mieszkańców miasta
9.	<b>Koszt</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utrzymanie relacji ceny biletu miesięcznego do jednorazowego nie więcej niż 30:1</li> <li>• Analiza ekonomiczna wprowadzenia biletów krótkookresowych i dobowych</li> <li>• Wprowadzenie biletów długookresowych o większej opłacalności dla pasażerów</li> </ul>
10.	<b>Informacja</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informacja dynamiczna w punktach przesiadkowych</li> <li>• Szeroka informacja statyczna na przystankach</li> <li>• Rozkład jazdy w internecie – wraz z wyszukiwarką połączeń zintegrowaną z rozkładem jazdy pociągów oraz przewoźników prywatnych</li> <li>• Rozkłady jazdy dostępne w autobusach</li> </ul>

## 6.2. Obecny podział zadań przewozowych

System transportu publicznego Częstochowy tworzą trzy podsystemy, które nie są jednak zintegrowane:

- system transportu miejskiego (komunikacja autobusowa), realizowany przez spółkę miejską (Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne), który na obszarze miasta i częściowo gmin sąsiednich jest operatorem organizatora transportu;
- system połączeń autobusowych organizowany przez PKS, jak również przez przewoźników prywatnych, na obszarze miasta niemający jednak spójności tras, rozkładów jazdy, czy też taryf oraz GZK Rędziny, który jest przewoźnikiem w formie zakładu budżetowego jednej z gmin ościennych;
- system połączeń kolejowych organizowany przez Koleje Śląskie Sp. z o.o., na który miasto Częstochowa nie ma wpływu.

Tylko pierwszy z wymienionych systemów zaspokaja potrzeby transportowe mieszkańców na obszarze miasta, pozostałe dwa - połączenia autobusowe i połączenia kolejowe – mają marginalne znaczenie w przypadku przewozów pasażerskich na obszarze miasta (gdy początek i koniec podróży ma miejsce w Częstochowie). Brak powiązań funkcjonalnych wszystkich systemów nie pozwala na pełne wykorzystanie ich potencjałów przewozowych, co przekłada się na mniejszą mobilność osób dojeżdżających spoza Częstochowy – mają one ograniczone możliwości przesiadek i kontynuowania podróży komunikacją miejską.

Zwiększenie udziału pociągów Kolei Śląskich w obsłudze transportu publicznego w Częstochowie i gminach sąsiednich wymaga współdziałania samorządów terytorialnych oraz samorządu Województwa Śląskiego oraz PKP S.A. i Kolei Śląskich Sp. z o.o. w zakresie:

- lepszej adaptacji linii dla potrzeb transportu publicznego realizowanego przez samorząd terytorialny,
- umów na wykonywanie przewozów z danym przewoźnikiem,
- zakupu taboru,
- modernizacji infrastruktury kolejowej,
- modernizacji istniejących i budowy nowych przystanków,
- podziału kompetencji administracyjnych,
- finansowania przewozów.

Dodatkowe, nawet jeżdżące na krótkich trasach składy, jako element uzupełniający system transportu publicznego w regionie częstochowskim, może uzyskać wsparcie Unii Europejskiej, jako że:

- jest to transport szynowy,
- wykorzystuje istniejące linie kolejowe,
- jest ekologicznym środkiem transportu.

W przyszłości, gdy potrzeby i uwarunkowania będą przemawiały za podjęciem działań w tym kierunku, miasto może, po wykonaniu niezbędnych studiów wykonalności oraz projektów technicznych, a także po odpowiednich regulacjach prawnych, złożyć wniosek o sfinansowanie takiego przedsięwzięcia.

Należy przy tym wziąć pod uwagę, że spośród gmin ościennych, bezpośrednio sąsiadujących administracyjnie z Częstochową, połączenia kolejowe z miastem posiadają: Mykanów, Rędziny, Olsztyn, Poczesna, Blachownia, Wręczyca Wielka i Kłobuck. Linii kolejowych nie spotyka się w gminach: Mstów i Konopiska i dlatego w ich przypadku należy rozwijać wyłącznie komunikację autobusową.

## System transportowy

Należy pamiętać, że transport publiczny jest jednym z elementów systemu transportowego miasta. Zatem wszelkie analizy i prognozy wykonywane z wykorzystaniem modeli komputerowych powinny uwzględniać cały system transportowy. W szczególności należy mieć na uwadze, że pojazdy transportu zbiorowego zabierają część przepustowości samochodom, natomiast ich prędkość poruszania jest ściśle uzależniona od prędkości poruszania się potoku pojazdów na ulicach. Dla bardziej wyrafinowanych modeli wykorzystujących zmienny podział zadań przewozowych, analiza całego systemu transportowego jest niezbędna. Modele wykorzystywane w prognozowaniu uwzględniające tylko transport publiczny albo tylko ruch drogowy mają ograniczone zastosowanie. Należy pamiętać, że systemy te są współzależne. Zwiększenie prędkości ruchu pojazdów powoduje zwiększenie prędkości pojazdów transportu publicznego. Pojazdy transportu publicznego wykorzystują część przepustowości ulic. Ma to istotne znaczenie przy ocenie efektywności ekonomicznej różnych rozwiązań.

## Specyfika transportu publicznego

Specyfika modeli transportu publicznego wynika z ograniczonego dostępu do systemu. Możemy korzystać z transportu tylko poprzez przystanki, tylko tam, gdzie funkcjonują linie transportu publicznego i musimy uwzględniać rozkłady jazdy. Czynniki te warunkują decyzje o wyborze trasy podróży. Pojawia się oczywiście pytanie, jaka powinna być dokładność odwzorowania stanu istniejącego w modelu. Programy używane do modelowania ruchu pozwalają na kodowanie przebiegu linii komunikacyjnych z uwzględnieniem rzeczywistych rozkładów jazdy. W praktyce jednak do sporządzania planów rozwoju transportu publicznego nie jest konieczne aż tak dokładne odwzorowanie. Całkowicie wystarczające i pozwalające na większą elastyczność w planowaniu i dostosowywaniu linii do potrzeb przewozowych jest ograniczenie się jedynie do zdefiniowania częstotliwości kursowania wozów czy pociągów na poszczególnych liniach.

System transportu publicznego nigdy nie zapewni możliwości podróży „door to door” („od drzwi do drzwi”) wszystkim potencjalnym użytkownikom. Należy go jednak tak planować, żeby jak najwięcej użytkowników mogła skorzystać z systemu bez przesiadek. Dla właściwej oceny funkcjonowania systemu niezmiernie istotne jest właściwe odwzorowanie węzłów przesiadkowych. Cechą charakterystyczną dla większych i bardziej rozbudowanych systemów transportowych jest natomiast zjawisko występowania szybszych połączeń między dwoma przystankami z przesiadką, niż w połączeniach bezpośrednich. Zmieniający się układ dostępnej sieci drogowej dla autobusów w Częstochowie nie jest sprzymierzeńcem utrzymywania wielu dotąd bezpośrednich połączeń i biorąc pod uwagę ograniczenia techniczne, prawne i finansowe należy się liczyć, że w docelowym układzie linii autobusowych część bezpośrednich obecnie połączeń ulegnie likwidacji. W zamian niektóre linie będą kursowały częściej, co z kolei zmniejszy negatywny wpływ przesiadek.

W szczególności należy uwzględnić wszelkie przejścia uciążliwe dla pasażerów, np. związane ze zmianą poziomu. Stopień szczegółowości odwzorowania węzłów przesiadkowych powinien zależeć od ich znaczenia. Tam, gdzie krzyżują się dwie czy trzy linie i przesiada się kilka osób węzeł może być zakodowany w sposób uproszczony. Tam, gdzie krzyżuje się kilkanaście linii i przesiada się kilkaset czy kilka tysięcy osób, odwzorowanie węzła jest bardzo ważne. Istotnym elementem jest uwzględnianie w parametrach modelowych wyników badań preferencji użytkowników. W trakcie podróży różne jej składniki są bardziej lub mniej uciążliwe dla pasażerów. Np. czas oczekiwania jest odbierany, jako bardziej uciążliwy niż czas jazdy. Minuty płyną, a użytkownik nie przemieszcza się. Wagi przypisane do poszczególnych składowych elementów podróży (czas jazdy, czas dojścia ze źródła i do celu podróży do przystanków, czas przesiadki, czas oczekiwania) mają ogromne znaczenie w wyborze trasy podróży. Parametry te pozwalają na uwzględnienie w modelu czynników trudno mierzalnych takich jak poczucie bezpieczeństwa, komfort, wrażenia estetyczne.

## Podział zadań przewozowych

Istotnym czynnikiem w tworzeniu modelu systemu transportowego jest podział zadań przewozowych. Stanowi on matematyczne odwzorowanie decyzji użytkowników o wyborze środka podróżowania. Należy pamiętać, że decyzja ta zależy od wielu czynników. Często są to czynniki trudno mierzalne typu poczucie bezpieczeństwa, szeroko rozumiana estetyka podróżowania (czystość, zapach), poczucie swobody. Informacje o czynnikach wpływających na decyzje użytkowników można uzyskać z badań preferencji użytkowników. Należy jednak pamiętać, że badania takie nie zawsze są w pełni wiarygodne. Użytkownicy odpowiadając na pytanie o ich możliwe zachowanie tworzą sobie wyidealizowany obraz przyszłych rozwiązań i odpowiadają zgodnie ze swoim wyobrażeniem, co znalazło przełożenie chociażby w przeprowadzonych w ramach niniejszego opracowania badaniach ankietowych w Częstochowie. Rzeczywistość powoduje, że faktyczne zachowania będą inne. Odpowiedź na pytanie „Czy będziesz korzystać z transportu publicznego, jeśli będzie on sprawny, punktualny i czysty” dla wielu pytanym jest oczywista - TAK. W momencie podejmowania rzeczywistej decyzji okazuje się, że ankietowany wybiera samochód, bo transport publiczny nie jest tak sprawny, punktualny i czysty jak sobie wyobrażał odpowiadając na pytanie ankiety. Jest to dość szeroko znane i opisywane w literaturze zjawisko nadmiernego optymizmu w szacowaniu prognoz popytu na transport publiczny. Dobrym przykładem jest zmiana podziału zadań przewozowych spowodowana uruchomieniem I linii metra w Warszawie. Oczekiwano, że spowoduje to wzrost liczby korzystających z transportu zbiorowego. Obliczenia modelowe przeprowadzone z wykorzystaniem zmiennego podziału zadań przewozowych wykazywały bardzo nieznaczny wzrost liczby pasażerów transportu publicznego w skali miasta.

Powodowało to zarzuty, że model jest nienajlepszy, że przecież metro spowoduje, że tysiące ludzi przesiądzie się z własnego samochodu do transportu zbiorowego. Badania przeprowadzone przed i po uruchomieniu I linii wykazały, że wzrost liczby pasażerów nastąpił jedynie w korytarzu metra. Dla innych relacji wzrosła liczba korzystających z samochodów. Podział zadań przewozowych w skali dzielnicy Ursynów zmienił się nieznacznie.

Przy opracowywaniu modeli zmiennego podziału zadań przewozowych użytkowników można podzielić na trzy grupy. Pierwsza grupa to ci, którzy nie mają wyboru, bo nie mają samochodu – będą korzystać z transportu publicznego. Ich udział zależy od wskaźnika motoryzacji i liczebności gospodarstw z więcej niż jednym samochodem. Druga grupa to tacy, którzy bez względu na wszystko będą korzystali z samochodu. Zarówno polskie jak i zagraniczne doświadczenia szacują jej liczebność na ok. 20% właścicieli samochodów. Pozostali mogą dokonać wyboru. Jak już wspomniano wybór zależy od wielu czynników, często niemierzalnych lub trudno mierzalnych (np. poczucie bezpieczeństwa). Czynniki te muszą być przełożone na odpowiednią miarę możliwą do zastosowania w modelu matematycznym.

## System „optymalny”

Bardzo często w opisie przedmiotu zamówienia, jako cel opracowania pojawia się wymóg stworzenia systemu „optymalnego”. Nie podaje się natomiast kryterium optymalizacji. Inaczej wygląda system optymalny z punktu widzenia pasażera – często kursujące autobusy czy tramwaje, łączące wszystkie cele i źródła ruchu puste, czyste i nowoczesne. Z punktu widzenia operatora optymalny system to taki, w którym szeroko pojęta władza płaci im dużo za to, że jeżdżą gdzie chcą i jak chcą tym, co mają. Takie podejście dominuje np. wśród części przewoźników kolejowych czy niektórych MPK. Z punktu widzenia szeroko pojętej władzy, optymalny to taki system, za który należy jak najmniej płacić.

W świecie od wielu, a w Polsce od kilkunastu lat, do oceny funkcjonowania systemu transportowego i ewidencji zmian w jego funkcjonowaniu stosuje się metodę analizy kosztów i korzyści (CBA Cost Benefit Analysis). Analiza ta pozwala na oszacowanie kosztów i korzyści różnych rozwiązań w systemie transportowym miasta. Pozwala na wyliczenie czy korzyści społeczne danego rozwiązania przewyższają nakłady poniesione na jego realizację. Analiza kosztów i korzyści pozwala stwierdzić, jak na system transportowy miasta wpłynie zmiana układu linii, wprowadzenie nowego środka transportu, wprowadzenie nowych przystanków, wymiana taboru.

Problemem jest tylko jednoznaczne i porównywalne ocenienie tego wpływu. I tu znakomitym narzędziem jest model ruchu, który pozwala na jednorodne, szybkie i sprawne ocenienie różnych rozwiązań w rzeczywistości wirtualnej i sprawdzenie, czy to będzie korzystne („optymalne”) czy nie. Należy tu podkreślić, że często występują naciski na wykazanie za wszelką cenę efektywności ekonomicznej planowanej inwestycji. Narzędzie analizy kosztów i korzyści traktuje się nie jako obiektywną metodę analizy, a jako przeszkodę, którą należy za wszelką cenę pokonać. Pojawiają się zatem naciski, aby prognozy ruchu były takie, żeby wykazać opłacalność inwestycji. Prowadzi to niekiedy do uzyskiwania znakomych wyników w przewozach komunikacją publiczną przez sztuczne pogorszenie warunków podróży samochodem. Należy pamiętać, że przy odrobinie wprawy i doświadczenia takie „sztuczki” mogą być bardzo łatwo wykryte przez audytorów i podważyć wiarygodność analiz CBA stanowiących np. podstawę do aplikacji o fundusze unijne.

Jednym z najpoważniejszych problemów może być przygotowanie prawidłowej strategii rozwoju rynku przewozów pasażerskich. Większość z organizatorów przewozów na szczeblu powiatowym i gminnym prawdopodobnie nie dysponuje tego typu strategiami. Nie ma również przyjętej jednolitej metodyki opracowywania tego typu dokumentów.

Transport publiczny w Częstochowie pełni dualne zadania, jako:

- element systemu transportowego województwa i kraju – połączenie miasta i powiatu z resztą województwa, innymi regionami kraju oraz prowadzenie ruchu tranzytowego,
- regionalny, integralny system transportowy – obsługa podróży wewnątrz miejskich, które mogą odbywać się przy użyciu różnych środków transportu, funkcjonujących na różnych trasach. Wybór środka transportu przez potencjalnego podróżnego jest wynikiem jego swobodnej decyzji, warunkowanej jednak przez sposób zarządzania ruchem i drogami (organizacja ruchu, przepustowość i zatłoczenie dróg, system parkingowy, taryfy itp.).

W obu przypadkach transport publiczny służy nie tylko mieszkańcom Częstochowy, ale także okolicznych miejscowości. Powinien on być transportem bardziej ekologicznym w porównaniu z transportem indywidualnym, wysoce bezpiecznym dla pasażerów, a także - umożliwiać szybkie przemieszczanie się (np. omijając tzw. „wąskie gardła”). Dlatego też ważne jest rozwijanie zintegrowanych systemów zarządzania ruchem, preferujących transport publiczny i integrację wszystkich jego rodzajów (zintegrowane węzły przesiadkowe, wspólny bilet i taryfa). Wówczas przewóz osób odbywać się będzie w sposób szybki i sprawny, z zachowaniem zasad ochrony środowiska, niestety - z ograniczeniami dla komunikacji indywidualnej.

Usprawnienie połączeń komunikacyjnych Częstochowy i całego regionu częstochowskiego wpłynie na wzrost atrakcyjności i poprawę wykorzystania potencjału turystycznego oraz na rozwój gospodarczy i społeczny Częstochowy.

### **6.3. Zrównoważony rozwój z uwzględnieniem infrastruktury obszaru**

#### **Infrastruktura transportowa**

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

- wydzielone pasy dla autobusów, umożliwiające indywidualny, niezależny przejazd pojazdu na odcinku, gdzie występowały trudności z planowym przejazdem, spowodowane zatorami, niską przepustowością, czy geometrią odcinka,
- zatoki lub antyzatoki przystankowe, które spowalniają ruch w rejonie przystanku, a tym samym podnoszą poziom bezpieczeństwa pasażerów,
- podwyższone nawierzchnie przystanków do poziomu pierwszego stopnia w pojeździe,

- węzły komunikacyjne, wspólne dla różnych linii czy też środków komunikacji wraz z punktami obsługi pasażerów,
- specjalna sygnalizacja dla autobusów na skrzyżowaniach oraz na przystankach, która pozwala na sprawniejszy przejazd przez skrzyżowania oraz wyjazd z przystanków,
- detektory, pętle indukcyjne itp. urządzenia wykrywające pojazd komunikacji miejskiej i pozwalające mu na priorytetowy przejazd przed innymi uczestnikami ruchu,
- wyświetlacze na przystankach informujące o rzeczywistych przyjazdach pojazdów, kierunku ich dalszej jazdy, opóźnieniach, objazdach itp.,
- system GPS, służący do monitorowania pozycji pojazdów,
- informacje internetowe oraz sms-owe dla pasażerów o komunikacji miejskiej,
- bilet elektroniczny, który pozwala na integrację wielu przewoźników w jednym systemie transportowym oraz umożliwia wprowadzanie różnych form odpłatności za korzystanie z komunikacji miejskiej przez różne grupy pasażerów,
- automaty biletowe na przystankach i w pojazdach, umożliwiające dogodne zaopatrzenie się w bilet albo doładowanie konta w bilecie elektronicznym,
- komfortowy, niskopodłogowy / nisko wejściowy tabor,
- nowoczesna, dobrze wyposażona zajezdnia dla obsługi taboru.

Realizując opisane wyżej elementy infrastruktury uzyskuje się coraz wyższy poziom usług transportu miejskiego.

## Tabor

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Częstochowie Sp. z o.o. na dzień 5 września 2013 r. posiadało 143 autobusy, które wykorzystywane były w regularnych przewozach osób na liniach komunikacji miejskiej. Należy przy tym podkreślić, że spośród tej liczby pojazdów, 8 sztuk stanowią autobusy wyrejestrowane, oczekujące na decyzję co do ewentualnego złomowania. Ponadto pod koniec sierpnia 2013 roku na stan inwentarza przyjęto pięć sztuk autobusów niskowejściowych MAN EL283, zakupionych na rynku wtórnym w Szwecji.

Wykaz taboru autobusowego wg numerów inwentarzowych na dzień 05.09.2013 r. kształtował się następująco:

Tabela 20. Wykaz liniowego taboru autobusowego MPK

L.p.	Nr inwent.	Marka	Typ	Klasa taboru	Rok budowy	Eksplatacja od	Skrzynia bieg.	Liczba drzwi
1	22	Jelcz	M11	S	1987	31.03.1987	Manualna	3
2	34	Jelcz	M11	S	1987	19.04.1988	Manualna	3
3	43	Jelcz	M11	S	1987	14.06.1988	Manualna	3
4	49	Jelcz	M11	S	1987	01.07.1988	Manualna	3
5	54	MAN	EL283	SN	2006	22.08.2013	Automatyczna	3
6	55	MAN	EL283	SN	2006	22.08.2013	Automatyczna	3
7	56	MAN	EL283	SN	2006	22.08.2013	Automatyczna	3
8	57	MAN	EL283	SN	2006	22.08.2013	Automatyczna	3
9	58	MAN	EL283	SN	2006	22.08.2013	Automatyczna	3
10	59	MAN	NL202	SN	1994	31.01.2007	Automatyczna	2
11	60	Ikarus	415.14A	S	1995	07.02.1995	Automatyczna	3
12	61	Ikarus	415.14A	S	1995	03.02.1995	Automatyczna	3
13	62	Ikarus	415.14A	S	1995	03.02.1995	Automatyczna	3
14	64	Ikarus	415.14A	S	1995	03.02.1995	Automatyczna	3
15	65	Ikarus	415.14A	S	1995	24.04.1995	Automatyczna	3
16	66	Ikarus	415.14E	S	1995	06.12.1995	Automatyczna	3
17	67	Ikarus	415.14E	S	1995	06.12.1995	Automatyczna	3
18	68	Ikarus	415.14E	S	1995	06.12.1995	Automatyczna	3
19	69	Ikarus	415.14E	S	1995	06.12.1995	Automatyczna	3
20	70	Ikarus	415.14E	S	1995	06.12.1995	Automatyczna	3

## Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Częstochowy

21	71	Ikarus	415.14E	S	1995	06.12.1995	Automatyczna	3
22	72	Ikarus	415.14E	S	1995	06.12.1995	Automatyczna	3
23	74	Ikarus	412.08	SN	1997	15.04.1997	Automatyczna	3
24	81	Ikarus	412.08	SN	1997	13.05.1997	Automatyczna	3
25	85	MAN	NL222	SN	2000	27.09.2000	Automatyczna	3
26	86	MAN	NL222	SN	2000	27.09.2000	Automatyczna	3
27	87	MAN	NL222	SN	2000	27.09.2000	Automatyczna	3
28	88	MAN	NL222	SN	2000	27.09.2000	Automatyczna	3
29	89	MAN	NL222	SN	2000	27.09.2000	Automatyczna	3
30	90	MAN	NL222	SN	2000	27.09.2000	Automatyczna	3
31	91	MAN	NL222	SN	2000	27.09.2000	Automatyczna	3
32	92	MAN	NL222	SN	2000	15.10.2001	Automatyczna	3
33	93	Solaris	Urbino 12	SN	2002	24.12.2002	Automatyczna	3
34	94	Solaris	Urbino 12	SN	2002	24.12.2002	Automatyczna	3
35	95	Solaris	Urbino 12	SN	2002	24.12.2002	Automatyczna	3
36	96	Solaris	Urbino 12	SN	2002	24.12.2002	Automatyczna	3
37	97	Solaris	Urbino 12	SN	2002	24.12.2002	Automatyczna	3
38	98	Solaris	Urbino 12	SN	2002	24.12.2002	Automatyczna	3
39	99	Solaris	Urbino 12	SN	2002	24.12.2002	Automatyczna	3
40	100	Solaris	Urbino 12	SN	2002	24.12.2002	Automatyczna	3
41	101	Solaris	Urbino 12	SN	2002	24.12.2002	Automatyczna	3
42	102	MAN	NL202	SN	1993	21.12.2004	Automatyczna	2
43	103	MAN	NL202	SN	1993	03.01.2005	Automatyczna	2
44	104	MAN	NL202	SN	1993	03.01.2005	Automatyczna	2
45	105	MAN	NL202	SN	1993	03.01.2005	Automatyczna	2
46	107	MAN	NL202	SN	1993	04.01.2005	Automatyczna	2
47	108	Mercedes	O530	SN	2006	18.10.2006	Automatyczna	3
<i>L.p.</i>	<i>Nr inwent.</i>	<i>Marka</i>	<i>Typ</i>	<i>Klasa taboru</i>	<i>Rok budowy</i>	<i>Eksploatacja od</i>	<i>Skrzynia bieg.</i>	<i>Liczba drzwi</i>
48	109	Mercedes	O530	SN	2006	18.10.2006	Automatyczna	3
49	110	Mercedes	O530	SN	2006	18.10.2006	Automatyczna	3
50	111	Mercedes	O530	SN	2006	30.10.2006	Automatyczna	3
51	112	Mercedes	O530	SN	2006	30.10.2006	Automatyczna	3
52	113	Mercedes	O530	SN	2006	30.10.2006	Automatyczna	3
53	114	Mercedes	O530	SN	2006	31.10.2006	Automatyczna	3
54	115	Mercedes	O530	SN	2006	31.10.2006	Automatyczna	3
55	116	Mercedes	O530	SN	2006	31.10.2006	Automatyczna	3
56	117	Mercedes	O530	SN	2006	03.11.2006	Automatyczna	3
57	118	Mercedes	O530	SN	2007	22.05.2007	Automatyczna	3
58	119	Mercedes	O530	SN	2008	12.03.2008	Automatyczna	3
59	120	Mercedes	O530	SN	2008	12.03.2008	Automatyczna	3
60	121	Mercedes	O530	SN	2008	12.03.2008	Automatyczna	3
61	122	Mercedes	O530	SN	2008	12.03.2008	Automatyczna	3
62	123	Mercedes	O530	SN	2008	12.03.2008	Automatyczna	3
63	124	Mercedes	O530	SN	2008	12.03.2008	Automatyczna	3
64	125	Mercedes	O530	SN	2008	12.03.2008	Automatyczna	3
65	126	Mercedes	O530	SN	2008	12.03.2008	Automatyczna	3
66	127	Mercedes	O530	SN	2008	12.03.2008	Automatyczna	3

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Częstochowy

67	128	Mercedes	O530	SN	2008	12.03.2008	Automatyczna	3
68	129	Mercedes	O530	SN	2009	30.10.2009	Automatyczna	3
69	130	Mercedes	O530	SN	2009	30.10.2009	Automatyczna	3
70	131	Mercedes	O530	SN	2009	02.11.2009	Automatyczna	3
71	132	Mercedes	O530	SN	2009	30.10.2009	Automatyczna	3
72	133	Mercedes	O530	SN	2009	02.11.2009	Automatyczna	3
73	134	Mercedes	O530	SN	2009	30.10.2009	Automatyczna	3
74	135	Mercedes	O530	SN	2009	30.10.2009	Automatyczna	3
75	136	Mercedes	O530	SN	2009	30.10.2009	Automatyczna	3
76	137	Mercedes	O530	SN	2010	02.09.2010	Automatyczna	3
77	138	Mercedes	O530	SN	2010	02.09.2010	Automatyczna	3
78	139	Mercedes	O530	SN	2010	02.09.2010	Automatyczna	3
79	140	Mercedes	O530	SN	2010	02.09.2010	Automatyczna	3
80	141	Mercedes	O530	SN	2010	02.09.2010	Automatyczna	3
81	142	Mercedes	O530	SN	2010	20.09.2010	Automatyczna	3
82	150	Ikarus	280.70E	P	1997	20.12.2012	Automatyczna	4
83	151	Ikarus	280.70E	P	1997	20.12.2012	Automatyczna	4
84	152	Ikarus	280.70E	P	1997	20.12.2012	Automatyczna	4
85	153	Ikarus	280.70E	P	1997	20.12.2012	Automatyczna	4
86	154	Ikarus	280.70E	P	1997	20.12.2012	Automatyczna	4
87	155	Ikarus	280.70E	P	1997	20.12.2012	Automatyczna	4
88	156	Ikarus	280.70A	P	1994	03.03.2010	Automatyczna	4
89	157	Ikarus	280.70A	P	1994	03.03.2010	Automatyczna	4
90	158	Ikarus	280.70A	P	1994	03.03.2010	Automatyczna	4
91	159	Ikarus	280.70A	P	1994	03.03.2010	Automatyczna	4
92	160	Ikarus	280.70E	P	1997	12.03.1997	Automatyczna	4
93	161	Ikarus	280.70E	P	1997	12.03.1997	Automatyczna	4
94	162	Ikarus	280.70E	P	1997	12.03.1997	Automatyczna	4
95	163	Ikarus	280.70E	P	1997	19.03.1997	Automatyczna	4
96	164	Ikarus	280.70E	P	1997	19.03.1997	Automatyczna	4
97	165	Ikarus	280.70E	P	1997	19.03.1997	Automatyczna	4
98	166	Ikarus	280.70E	P	1997	19.03.1997	Automatyczna	4
99	167	Ikarus	280.70E	P	1997	19.03.1997	Automatyczna	4
100	168	Ikarus	280.70E	P	1997	07.04.1997	Automatyczna	4
101	169	Ikarus	280.70E	P	1997	07.04.1997	Automatyczna	4
102	170	Ikarus	280.70E	P	1997	07.04.1997	Automatyczna	4
103	171	Ikarus	280.70E	P	1997	07.04.1997	Automatyczna	4
104	172	Ikarus	280.70E	P	1997	07.04.1997	Automatyczna	4
105	173	Ikarus	280.70E	P	1997	10.04.1997	Automatyczna	4
106	174	Ikarus	280.70E	P	1997	10.04.1997	Automatyczna	4
107	175	Ikarus	280.70E	P	1997	10.04.1997	Automatyczna	4
108	176	Ikarus	280.70E	P	1997	10.04.1997	Automatyczna	4
109	177	Mercedes	O345G	P	2006	13.10.2006	Automatyczna	3
110	178	Mercedes	O345G	P	2006	13.10.2006	Automatyczna	3
111	179	Mercedes	O345G	P	2006	13.10.2006	Automatyczna	3
112	180	Mercedes	O345G	P	2006	13.10.2006	Automatyczna	3
113	181	Mercedes	O345G	P	2006	13.10.2006	Automatyczna	3
114	182	Mercedes	O345G	P	2006	13.10.2006	Automatyczna	3
115	183	Mercedes	O345G	P	2006	13.10.2006	Automatyczna	3
116	184	Mercedes	O345G	P	2006	13.10.2006	Automatyczna	3
117	185	Mercedes	O530G	PN	2009	30.10.2009	Automatyczna	4
118	186	Mercedes	O530G	PN	2009	30.10.2009	Automatyczna	4
119	187	Mercedes	O530G	PN	2009	30.10.2009	Automatyczna	4
120	188	Mercedes	O530G	PN	2009	30.10.2009	Automatyczna	4
121	189	Mercedes	O530G	PN	2009	30.10.2009	Automatyczna	4



122	190	Mercedes	O530G	PN	2009	30.10.2009	Automatyczna	4
123	191	Mercedes	O530G	PN	2010	26.08.2010	Automatyczna	4
124	192	Mercedes	O530G	PN	2010	26.08.2010	Automatyczna	4
125	193	Mercedes	O530G	PN	2010	26.08.2010	Automatyczna	4
126	194	Mercedes	O530G	PN	2010	26.08.2010	Automatyczna	4
127	195	Mercedes	O530G	PN	2010	26.08.2010	Automatyczna	4
128	251	Jelcz	M11	S	1985	02.12.1985	Manualna	3
129	256	Jelcz	M11	S	1985	02.12.1985	Manualna	3
130	288	Ikarus	280.02	P	1982	14.07.1982	Manualna	4
131	330	Ikarus	280.26	P	1984	12.07.1985	Manualna	4
132	332	Ikarus	280.26	P	1984	12.07.1985	Manualna	4
133	344	Ikarus	280.26	P	1985	19.09.1985	Manualna	4
134	345	Ikarus	280.26	P	1985	19.09.1985	Manualna	4
135	351	Ikarus	280.26	P	1985	10.10.1985	Manualna	4
136	357	Ikarus	280.58	P	1991	21.01.1992	Automatyczna	4
137	358	Ikarus	280.58	P	1991	21.01.1992	Automatyczna	4
138	359	Ikarus	280.58	P	1991	21.01.1992	Automatyczna	4
139	360	Ikarus	435.05C	P	1994	21.01.1994	Automatyczna	4
140	364	Ikarus	435.05C	P	1994	21.01.1994	Automatyczna	4
141	365	MAN	NG272	PN	1991	21.04.2005	Automatyczna	3
142	366	MAN	NG272	PN	1991	21.04.2005	Automatyczna	3
143	367	MAN	NG272	PN	1991	21.04.2005	Automatyczna	3

Źródło: MPK w Częstochowie Sp. z o.o.

W związku z przedstawionym powyżej wykazem taboru autobusowego, dane usystematyzowano i zbudowano następujące statystyki:

Tabela 21. Statystyki liniowego taboru autobusowego MPK

Liczba autobusów 12-metrowych wysokopodłogowych	18	12,6%
Liczba autobusów przegubowych wysokopodłogowych	46	32,2%
Liczba autobusów 12-metrowych niskopodłogowych	65	45,5%
Liczba autobusów przegubowych niskopodłogowych	14	9,8%
Liczba autobusów jednoczłonowych	83	58,0%
Liczba autobusów przegubowych	60	42,0%
Liczba autobusów wysokopodłogowych	64	44,8%
Liczba autobusów niskopodłogowych	79	55,2%
Liczba autobusów marki Jelcz	6	4,2%
Liczba autobusów marki MAN	22	15,4%
Liczba autobusów marki Ikarus	52	36,4%
Liczba autobusów marki Solaris	9	6,3%
Liczba autobusów marki Mercedes	54	37,8%

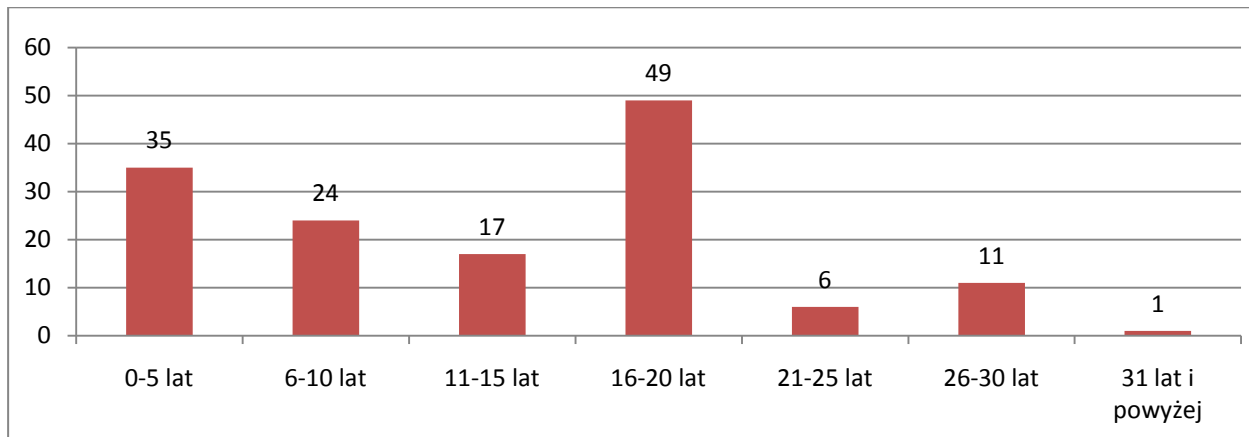
Liczba autobusów z manualną skrzynią biegów	12	8,4%
Liczba autobusów z automatyczną skrzynią biegów	131	91,6%
Liczba autobusów 2-drzwiowych	6	4,2%
Liczba autobusów 3-drzwiowych	88	61,5%
Liczba autobusów 4-drzwiowych	49	34,3%

Średnia wieku taboru ogółem (w latach)	12,7	
Średnia wieku autobusów 12-metrowych (w latach)	11,3	
Średnia wieku autobusów przegubowych (w latach)	14,7	

Źródło: MPK w Częstochowie Sp. z o.o.

Na wykresie poniżej zaprezentowano strukturę wiekową liniowego taboru autobusowego MPK, wskazując na liczbę sztuk pojazdów w danym przedziale wiekowym:

**Rysunek 17. Struktura wiekowa autobusów MPK**



Źródło: MPK w Częstochowie Sp. z o.o.

Jak wynika z zaprezentowanych danych i analiz, ogólnie tabor autobusowy MPK jest stary i wyeksploatowany. Przyczyną takiego stanu rzeczy jest brak stałego i uzasadnionego finansowania przed grudniem 2009 roku, co przełożyło się na niewystarczające inwestycje w nowy tabor oraz bardzo duża liczba autobusów, które przydzielano Częstochowie w latach 1982-1987, a które obecnie są reprezentowane tylko przez pojedyncze sztuki. Na podstawie powyższego histogramu można stwierdzić, że 18 sztuk autobusów w wieku powyżej 20 lat kwalifikuje się do natychmiastowego wycofania z eksploatacji, tym bardziej, iż od 2002 roku nie są prowadzone żadne naprawy główne autobusów – pojazdy, które przechodziły je jako ostatnie, od czasu tzw. remontów kapitalnych kursują już 11 lat, czyli dłużej, niż jest to zalecane i uzasadnione ekonomicznie.

Następnym problemem jest fakt, iż ponad 1/3 ogólnego stanu taboru autobusowego mieści się w przedziale wiekowym od 16 do 20 lat, co również dowodzi szybkiej potrzeby jego wymiany.

Ciekawostką jest natomiast fakt, że najstarszy liniowy autobus w Częstochowie, oznaczony numerem inwentarzowym 288 (nr rejestracyjny SC 11024) został wprowadzony do eksploatacji 14 lipca 1982 roku, a zatem służy mieszkańcom Częstochowy ponad 31 lat, co kwalifikuje go jako jednego z najstarszych autobusów komunikacji miejskiej w Polsce, będącym nadal wykorzystywanym w ruchu pasażerskim na liniach regularnych.

Kolejną wartością, na którą trzeba zwrócić szczególną uwagę, jest średnia wieku autobusów MPK. Dla całego taboru średnia ta wynosi aż 12,7 roku. Porównując Częstochowę z innymi polskimi miastami, wynik ten należy uznać za bardzo zły i pozwalający wnioskować, że autobusy w Częstochowie są bardzo wyeksploatowane i przestarzałe. Biorąc jednak pod uwagę stan techniczny i wizualny tych pojazdów, można odnieść wrażenie, że ich wiek jest mniejszy. Wynika to głównie z dwóch czynników: bardzo dużej wprawy pracowników zaplecza technicznego MPK w naprawianiu autobusów marki Ikarus i Jelcz oraz występujący w MPK nieoficjalny przydział autobusów poszczególnym parom kierowców na stałe. Każdy autobus ma przyporządkowaną parę zmienników,

którzy przynajmniej 75% swoich służb wskazanych w miesięcznym harmonogramie przepracowują jeżdżąc „swoim” pojazdem. Efektem tego jest zwiększona dbałość kierowców o autobusy, które w skrajnych przypadkach są traktowane niemal jak własność prywatna, co niekiedy sprawia problemy dyscyplinarne wśród załogi MPK. Ponad wszelką wątpliwość należy jednak stwierdzić, że przypisanie par kierowców do autobusów wydłuża żywotność każdego autobusu przynajmniej o 3-4 lata, co ma niebagatelne znaczenie w kwestii kosztów odnowy taboru.

Według stanu na 5 września 2013 roku, spośród 143 autobusów MPK, osiem pozostaje wyrejestrowanych i oczekuje decyzji o naprawie lub złomowaniu. Są to autobusy pojedyncze o numerach wewnętrznych: 22, 27, 34, 43, 49, 65, 81, 251 i 256. Pomimo ich fizycznego pozostawienia w zajezdni, prawdopodobieństwo powrotu do ruchu pasażerskiego wydaje się znikome. Być może z 6 sztuk autobusów Jelcz M11 uda się uruchomić ponownie jedną lub dwie sztuki, wykorzystując podzespoły jednostek zakwalifikowanych do kasacji.

Równolegle prowadzona jest procedura w oparciu o prawo zamówień publicznych na dostawę kolejnych pięciu autobusów pojedynczych niskopodłogowych z rynku wtórnego. W przypadku pomyślnych rozstrzygnięć, pojazdy te powinny zostać dostarczone do Częstochowy pod koniec 2013 roku. Oprócz tego, trwają prace poprzedzające ogłoszenie przetargu na zakup 7 sztuk fabrycznie nowych autobusów pojedynczych niskopodłogowych, jednak ich dostawa zapewne nastąpi około marca 2014 roku.

MPK czyni także starania o pozyskanie środków finansowych z Unii Europejskiej na zakup nowoczesnego taboru autobusowego. W ramach jednego z planów zamierza się zakupić 40 autobusów, z czego 25 pojedynczych oraz 15 przegubowych. Obecnie jednak nie można precyzyjnie określać ani szans na otrzymanie dofinansowania, ani tym bardziej terminu ewentualnej dostawy tych autobusów.

Biorąc pod uwagę liczbę autobusów MPK, potencjalne wielkości potoków pasażerskich oraz zalecany w niniejszym opracowaniu proces częściowej zamiany autobusów klasy MEGA na autobusy klasy MAXI, a także przeciętny czas eksploatacji nowoczesnych autobusów, można stwierdzić, iż wymagany jest zakup przynajmniej 8 pojazdów każdego roku, aczkolwiek w najbliższych latach wartość tę trzeba zawyżyć z uwagi na graniczne wyeksploatowanie najstarszych jednostek, kwalifikujących się do natychmiastowej kasacji.

W ramach poprawy komfortu podróży, należy skupić się także na jak najszybszym eliminowaniu z ruchu autobusów wysokopodłogowych, które nadal stanowią aż 44,8% ogółu taboru. Jakkolwiek kolejne systematyczne dostawy nowych jednostek przy równoczesnych wycofaniach autobusów starszych generacji pozwolą ten wskaźnik stale obniżać, o tyle istnieje uzasadnione podejrzenie, iż ostatni wysokopodłogowy autobus zjedzie z ulic Częstochowy dopiero około roku 2024. Wynika to z faktu dość kontrowersyjnego zakupu Mercedesów O345G w 2006 roku. MPK posiada osiem sztuk tych autobusów.

Poza autobusami, w komunikacji miejskiej w Częstochowie kursują tramwaje. Obecnie w ruchu liniowym eksploatuje się 55 wagonów tramwajowych, spośród których 48 sztuk stanowią wagony typu 105Na, wyprodukowanych przez firmę Konstal z Chorzowa (46 połączonych na stałe w 23 pociągi dwuwagonowe oraz 2 jeżdżące pojedynczo w komunikacji nocnej; w ciągu ostatniego roku liczba wagonów 105Na wykorzystywanych w trakcji pojedynczej okresowo wzrastała nawet do 4 sztuk), a 7 to nowoczesne, w pełni niskopodłogowe tramwaje przegubowe firmy PESA z Bydgoszczy i noszące oznaczenie 129Nb (nazwa handlowa „Twist”).

Pełen wykaz liniowych wagonów tramwajowych przedstawiono w tabeli poniżej:

**Tabela 22. Wykaz liniowego taboru tramwajowego MPK (wg numerów inwentarzowych)**

<i>L.p.</i>	<i>Nr inwent.</i>	<i>Marka</i>	<i>Typ</i>	<i>Klasa taboru</i>	<i>Rok budowy</i>	<i>Eksplatacja od</i>
1	601	Konstal	105Na	W	1988	09.09.1988
2	602	Konstal	105Na	W	1988	04.10.1988
3	603	Konstal	105Na	W	1988	04.10.1988
4	604	Konstal	105Na	W	1988	04.10.1988
5	605	Konstal	105Na	W	1988	04.10.1988
6	606	Konstal	105Na	W	1988	04.10.1988
7	607	Konstal	105Na	W	1988	04.10.1988
8	608	Konstal	105Na	W	1988	04.10.1988
9	609	Konstal	105Na	W	1989	15.11.1989
10	610	Konstal	105Na	W	1989	15.11.1989
11	611	Konstal	105Na	W	1989	15.11.1989
12	612	Konstal	105Na	W	1989	15.11.1989
13	613	Konstal	105Na	W	1990	04.09.1990
14	614	Konstal	105Na	W	1990	04.09.1990
15	615	Konstal	105Na	W	1990	04.09.1990
16	616	Konstal	105Na	W	1990	04.09.1990
17	621	PESA	129Nb	N	2012	30.04.2012
18	622	PESA	129Nb	N	2012	31.05.2012
19	623	PESA	129Nb	N	2012	30.06.2012
20	624	PESA	129Nb	N	2012	31.07.2012
21	625	PESA	129Nb	N	2012	31.08.2012
22	626	PESA	129Nb	N	2012	30.09.2012
23	627	PESA	129Nb	N	2012	31.10.2012
24	636	Konstal	105Na	W	1975	01.12.1975
25	637	Konstal	105Na	W	1975	01.12.1975
26	638	Konstal	105Na	W	1975	01.12.1975
27	639	Konstal	105Na	W	1975	01.12.1975
28	641	Konstal	105Na	W	1975	01.12.1975
29	642	Konstal	105Na	W	1975	01.12.1975
30	644	Konstal	105Na	W	1979	31.05.1979
31	645	Konstal	105Na	W	1979	31.05.1979
32	646	Konstal	105Na	W	1979	31.05.1979
33	647	Konstal	105Na	W	1979	31.05.1979
34	648	Konstal	105Na	W	1979	31.05.1979
35	649	Konstal	105Na	W	1979	31.05.1979
36	673	Konstal	105Na	W	1980	06.08.1980
37	674	Konstal	105Na	W	1980	31.07.1980
38	675	Konstal	105Na	W	1980	31.07.1980
39	676	Konstal	105Na	W	1980	07.08.1980
40	678	Konstal	105Na	W	1980	15.08.1980
41	679	Konstal	105Na	W	1980	15.08.1980
42	680	Konstal	105Na	W	1980	31.07.1980
43	681	Konstal	105Na	W	1980	07.08.1980
44	683	Konstal	105Na	W	1984	15.12.1984
45	684	Konstal	105Na	W	1984	18.12.1984
46	685	Konstal	105Na	W	1984	18.12.1984
47	686	Konstal	105Na	W	1984	20.12.1984
48	688	Konstal	105Na	W	1984	31.12.1984
49	689	Konstal	105Na	W	1984	31.12.1984
50	692	Konstal	105Na	W	1985	26.11.1985

51	693	Konstal	105Na	W	1985	29.11.1985
52	694	Konstal	105Na	W	1985	28.11.1985
53	695	Konstal	105Na	W	1985	28.11.1985
54	696	Konstal	105Na	W	1985	28.11.1985
55	697	Konstal	105Na	W	1985	28.11.1985

Źródło: MPK w Częstochowie Sp. z o.o.

W przypadku częstochowskich tramwajów, pod względem wieku i zaawansowania technologicznego można je podzielić na zasadnicze dwie grupy: wagony 105Na zbudowane w latach 70. i 80. XX wieku oraz nowoczesne tramwaje przegubowe 129Nb, na które Częstochowa otrzymała wysokie (85% wartości kosztów kwalifikowanych) dofinansowanie z środków Unii Europejskiej.

Powyższe zestawienie trudno jest interpretować na zasadzie analogii do taboru autobusowego, ponieważ tramwaje 129Nb swoją długością i pojemnością przekraczają parametry składu dwuwagonowego 105Na. Stąd można przyjąć, że obecnie w Częstochowie można maksymalnie zestawić 31 pociągów porównywalnej długości, spośród których 7 stanowią nowoczesne tramwaje 129Nb (udział blisko 23% ogółu taboru). W najbliższych miesiącach planowane jest złomowanie 6 sztuk najbardziej wyeksploatowanych wagonów 105Na.

Aktualnie trwają prace przygotowawcze i analizy związane z projektami rozwoju sieci tramwajowej do dzielnic: Parkitka, Północ i Raków. Same trasy zostały szerzej opisane w dalszej części opracowania, niemniej wraz z nowymi trasami, w Częstochowie rozważany jest zakup kolejnych tramwajów niskopodłogowych (przynajmniej na części powierzchni) o dwóch zróżnicowanych długościach – ok. 32 metrów (podobnie jak 129Nb) oraz krótsze, o długości rzędu 20-22 metrów. W kwestii ilości tramwajów, które potencjalnie mogą zostać zakupione w najbliższych latach, trudno wskazać konkretne dane, gdyż ilość ta będzie zapewne ściśle powiązana z wybranym wariantem rozbudowy sieci tramwajowej, co powinno zostać jednoznacznie określone w najbliższych miesiącach.

Ogólnie rzecz ujmując, tabor do obsługi komunikacji publicznej w Częstochowie powinien charakteryzować się następującymi cechami:

- tabor przyjazny dla ludzi, w tym niepełnosprawnych – pojazd z niską podłogą, co najmniej w I i II drzwiach (autobusy niskopodłogowe / nisko wejściowe), w tramwajach na jak największej przestrzeni
- tabor ekologiczny - zasilany paliwami ekologicznymi, lub o napędzie alternatywnym,
- tabor odpowiedni dostosowany do natężenia na danej linii - autobusy o długości ok. 9, 12 i 18 metrów oraz tramwaje o długości ok. 22 i 32 metrów,
- tabor o odpowiednim komforcie dla pasażera - udział miejsc siedzących, miejsca dla wózków dziecięcych, inwalidzkich i rowerów, dobra wentylacja, klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej, wyposażenie w wewnętrzną informację pasażerską, docelowo automaty biletowe, monitoring zewnętrzny i wewnętrzny, poprawiający bezpieczeństwo,
- nowy tabor do obsługi linii na brygadach całodziennych, z dopuszczeniem ze względów ekonomicznych do obsługi brygad szczytowych odpowiedniej klasy taboru używanego.

Powinno dążyć się do uzyskania średniej wieku taboru maksimum 8 lat i do eksploatacji autobusów do 16 lat lub do maksymalnego przebiegu 1.200.000 km. Tabor do obsługi komunikacji miejskiej powinien opierać się na autobusach standardowych (ok. 12-metrowych) i przegubowych (do 18 metrów), niskopodłogowych / niskowejściowych w układzie drzwi 2-2-1, 2-2-2, 2-2-2-2 oraz tramwajach o maksymalnie dużej liczbie drzwi, jednak rzędu 1 pary drzwi dwustrumieniowych na każde rozpoczęte 5 metrów bieżących pojazdu.

Bardzo istotnym elementem, bez którego nie można wprowadzać nowoczesnego taboru, jest odpowiednie zaplecze do jego obsługi. Zaplecze takie, to przede wszystkim:

- miejsce postoju taboru - odpowiednie stanowiska, funkcjonalnie rozlokowane,
- stanowiska obsługi bieżącej,

- stanowiska napraw,
- stanowiska bezpiecznego tankowania pojazdów,
- odpowiedniej klasy myjnia,
- budynek administracyjno-socjalny z odpowiednim wyposażeniem,
- miejsce składowania materiałów eksploatacyjnych i niebezpiecznych,
- odpowiedniej klasy miejsce składowania materiałów poeksploatacyjnych i niebezpiecznych.

Warto podkreślić, iż MPK w Częstochowie Sp. z o.o. posiada starą i zużytą infrastrukturę na obszarze zajezdni zarówno tramwajowej, jak i autobusowej. Obie zajezdnie leżą na tym samym gruncie i oddziela je tylko kilkadziesiąt metrów placu postojowego dla tramwajów i placu manewrowego dla autobusów. Większość budynków administracyjnych i technicznych jest zaniedbana i będzie wymagała w kolejnych latach znacznych nakładów finansowych dla zapewnienia działania na odpowiednim poziomie.

Jedynym wyjątkiem jest nowa hala zajezdni tramwajowej, zbudowana w 2012 roku i przeznaczona dla obsługi tramwajów 129Nb. Biorąc pod uwagę parametry techniczne tej hali i wyposażenie, można ją zaliczyć do grona najnowocześniejszych tego typu obiektów w Europie. Hala ta jest dostosowana funkcjonalnie do obsługi tramwajów niskopodłogowych, zakupionych przez MPK w 2012 roku, toteż obie inwestycje w bardzo dobry sposób nawzajem się uzupełniają.

Innym problemem, z którym boryka się zarówno zajezdnia tramwajowa, jak i autobusowa, jest stosunkowo niski odsetek młodych, wykształconych pracowników, którzy by sprawnie i skutecznie dozorowali i naprawiali nowy tabor. Pracownicy zatrudnieni obecnie charakteryzują się natomiast wieloletnim doświadczeniem w zawodzie.

## Uprzywilejowanie ruchu komunikacji publicznej

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

1. Ograniczenie wjazdu do ścisłego centrum miasta pojazdów indywidualnych
2. Wprowadzenie na większą skalę bus-pasów

Zastosowanie ograniczenia wjazdu do ścisłego centrum Częstochowy jest rozwiązaniem możliwym z pewnością znacznie podnoszącym atrakcyjność transportu publicznego.

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

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

Istotną kwestią jest umożliwienie sprawnego dojazdu autobusu na przystanek i włączenie się z przystanku z powrotem do ruchu. Najważniejszą rzeczą w tym przypadku jest zapewnienie całkowitego bezpieczeństwa pasażerom przechodzącym przez jezdnię oraz zapewnienie pierwszeństwa autobusom włączającym się do ruchu.

Dojazd do przystanku może odbywać się przy pomocy osobnego pasa dla autobusu, bądź wykorzystania na skrzyżowaniach pasa do prawoskrętu przez autobus jadący prosto. W ten sposób może on bez zbędnych strat czasowych pokonać skrzyżowanie, by dojechać do przystanku. W takim przypadku przystanek powinien funkcjonować, jako zatoka otwarta.

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

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

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

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

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

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

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

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

- ul. Dąbrowskiego – ul. Nowowiejskiego
- ul. Śląska – ul. Kilińskiego
- al. Wolności – al. Kościuszki – al. Armii Krajowej
- ul. Pułaskiego

Przystanek bez zatoki, z wyspą pomiędzy pasami ruchu jest skutecznym elementem uspokojenia ruchu oraz wpływa na podniesienie bezpieczeństwa pasażerów przechodzących przez jezdnię przed lub za autobusem. Takie rozwiązanie zastosowano na ul. Kamiennej we Wrocławiu, gdzie wcześniej dochodziło do częstych potrąceń pieszych przez pojazdy. Obecnie nie odnotowuje się już w tym miejscu wypadków z udziałem pieszych.

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

Wydzielenie pasów przy osi jezdni lub przy jej lewej, wewnętrznej krawędzi na ulicach dwujezdniowych albo na pasie dzielącym jezdnię w dwóch różnych kierunkach oraz potrzeba zatrzymania na nim autobusu, wymaga

budowy przystanków na wyspach. Stosowanie takich pasów autobusowych wyraźniej pokazuje znaczenie i wagę transportu publicznego - pasy środkowe przeznacza się przecież dla wyższych prędkości. Rozwiązanie to wymaga zazwyczaj więcej terenu, a także cechuje się trudniejszym dostępem do przystanków zlokalizowanych pomiędzy jezdniami.

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

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

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

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

Pasy przeznaczone wyłącznie dla autobusów mogą mieć znaczne długości i tworzyć korytarze dla ruchu z ułatwionym przebiegiem przez system skrzyżowań.

Można stosować także wydzielanie pasów dla autobusów pod prąd, na ulicach jednokierunkowych. Są one przeznaczone wyłącznie dla pojazdów komunikacji miejskiej, niemniej mogą z nich korzystać także pojazdy uprzywilejowane oraz taksówki. Rozwiązanie takie jest dobre szczególnie w centrach miast oraz na osiedlach z systemem dróg jednokierunkowych.

Na świecie stosowane są różne formy organizacji ruchu, oznakowań poziomych i pionowych, elementów drogowych umożliwiających przejazd tylko pojazdom transportu publicznego.

Przedsięwzięcia te zależą wyłącznie od podejścia do roli tego transportu. W Częstochowie elementy nadające priorytet komunikacji publicznej powinny być przede wszystkim zastosowane w korytarzach autobusowych wysokiej jakości.

Dlatego warto rozważyć po przeprowadzeniu analizy wykonalności możliwość wprowadzenia krótkich buspasów, o długości ok. 100 m. przed skrzyżowaniami, na których ruch autobusów miejskich będzie największy. Kierując się wytycznymi niniejszego opracowania, jak również względami technicznymi i prawnymi, po wprowadzeniu nowego układu komunikacyjnego w 2014 roku należy takie kwestie dokładniej zbadać. Poza tym w Częstochowie trwają lub niedługo się rozpoczną duże inwestycje drogowe (np. przebudowa ul. Warszawskiej), co będzie miało wpływ na transport drogowy na znacznym obszarze sieci komunikacyjnej miasta, niekiedy w miejscach znacznie oddalonych



od prowadzonych prac drogowych, a wynikających z przepływu ruchu tranzytowego. Wszystkie takie działania muszą być jednak właściwie przeanalizowane z szczególnym nastawieniem na badanie również i tych kwestii, które na pozór wydają się niemożliwe do wprowadzenia z racji kosztów czy też odbioru społecznego.

## **Integracja transportu publicznego miejskiego i regionalnego**

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

- linie obsługiwane przez prywatnych przewoźników,
- linie podmiejskie utworzone na bazie kursów lokalnych obsługiwanych przez różne przedsiębiorstwa PKS,
- linie kolejowe.

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

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

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

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

- wykorzystanie istniejących kursów PKS dla obsługi linii podmiejskich,
- oszczędności polegające na braku utrzymywania podwójnych linii,
- dostępność z ościennych gmin do centrum miasta, w ramach jednego biletu sieci linii miejskich.

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

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

## Integracja transportu publicznego z indywidualnym

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

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

Oczekiwane przez pasażerów punktualność i szybkość podsystemów i gałęzi transportowych powinny być zapewnione przez intramodalność i intermodalność transportową.

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

Zwiększanie atrakcyjności transportu publicznego, z jednoczesnym zmniejszaniem poziomu korzystania z komunikacji indywidualnej, można uzyskać poprzez usprawnienie komunikacji zbiorowej pod względem dostępności, niezawodności, podniesienia poziomu bezpieczeństwa, komfortu i elastyczności. Oprócz usprawnienia komunikacji zbiorowej należy zintegrować transport publiczny z transportem indywidualnym także poprzez tworzenie wspólnej infrastruktury:

- terminali intermodalnych (przesiadkowych, węzłowych);
- parkingów P&R;
- systemu informacji i zarządzania ruchem;
- systemu ścieżek rowerowych.

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

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

Realizacja Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego w Częstochowie przyczyni się do zachęcenia mieszkańców do korzystania z transportu publicznego poprzez:

- usprawnienie jego funkcjonowania,
- wykształcenie nowoczesnych i wygodnych węzłów integracyjnych oraz punktów obsługi pasażera,
- skrócenie czasów podróży,
- poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- podniesienie komfortu podróżowania, estetyki i czystości pojazdów,
- zwiększenie liczby pojazdów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych,
- realizacji systemu parkingów „Park & Ride”,
- wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań taryfowo-biletowych,

- stabilny system finansowania transportu publicznego,
- radykalną poprawę wizerunku publicznego transportu zbiorowego jako systemu.

## Zadania

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

### Zadania ogólnego przeznaczenia

1. Reorganizacja układu połączeń i rozkładów linii. Usprawnienie połączeń i lepsza obsługa obszaru. Budowa systemu połączeń „bez barier”.
2. Zakup dalszych pojazdów niskopodłogowych do obsługi systemu linii „bez barier”.
3. Budowa i modernizacja przystanków pod kątem dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych
4. Wyposażenie przystanków w elementy poprawiające warunki oczekiwania na pojazd (ławki, wiaty) oraz informacje o usługach
5. Budowa Centrum Obsługi Pasażera
6. Zakup urządzeń komunikujących się z osobami niewidomymi (przystanki)

### Zadania w zakresie zwiększenia pierwszeństwa ruchu dla autobusów

1. Na al. Jana Pawła II wprowadzenie możliwości jedynie skręcania w prawo ze skrajnego południowego pasa ruchu na skrzyżowaniu z al. Armii Krajowej w kierunku al. Najświętszej Maryi Panny
2. Na al. Wojska Polskiego wprowadzenie dodatkowego pasa ruchu przed skrzyżowaniem z ul. Bugajską w kierunku Katowic, co wymaga przebudowy tego odcinka DK 1.
3. Wprowadzenie na głównych ciągach komunikacyjnych priorytetów dla autobusów w sterowaniu sygnalizacją uliczną dla skrócenia czasów ich przejazdów
4. Dokończenie budowy Korytarza Północnego
5. Budowa centrów przesiadkowych w Śródmieściu oraz – w miarę możliwości – niektórych dzielnicach, wraz z całą infrastrukturą, punktami informacyjnymi i sprzedaży biletów
6. Wprowadzenie pierwszeństwa na wszystkich ulicach, na których to tylko możliwe w rejonie centrum miasta, gdzie autobusy będą omijały zrewitalizowaną al. Najświętszej Maryi Panny
7. Wprowadzenie bus pasów w obszarze powiązanym z węzłami przesiadkowymi

### Zadania w zakresie budowy zintegrowanego systemu taryfowego

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

### Zadania w zakresie zmniejszenia uciążliwości transportu publicznego dla środowiska

1. Dalsze inwestycje taborowe i wymiana pozostałych autobusów starszych niż 15 lat.
2. Zakup taboru z silnikami zasilanymi ekologicznym paliwem, lub o napędzie alternatywnym z przyszłej perspektywy budżetu unii europejskiej na lata 2014-2020.
3. Dostosowanie zaplecza technicznego do obsługi pojazdów z napędem ekologicznym.
4. Stworzenie warunków do przewozu rowerów środkami transportu publicznego i lepsze usankcjonowanie takich przewozów stosownym regulaminem.

## Zdolność przewozowa środków transportu

W bezpośrednim sąsiedztwie centrum miasta zlokalizowany jest dworzec kolejowy oraz autobusowy. Obydwa dworce obsługiwane są przez komunikację miejską. W ten sposób, w niedużej odległości od siebie usytuowane są trzy systemy transportu zbiorowego - kolejowy, autobusowy miejski oraz lokalny i regionalny. W celu zapewnienia dogodnych warunków przesiadkowych wskazane jest jednak stworzenie zintegrowanego Węzła Wymiany Pasażerskiej. Najlepszą propozycją jego lokalizacji jest wykorzystanie obecnej infrastruktury towarzyszącej dworcowi autobusowemu, którego właścicielem jest PKS oraz dworca kolejowego Częstochowa Osobowa. Trzecim rejonem, który może osiąść walory centrum przesiadkowego jest niezagospodarowany obecnie obszar pomiędzy torami kolejowymi dworca Częstochowa Osobowa a ulicą Piłsudskiego. Zbudowanie centrum przesiadkowego w tym miejscu byłoby idealnym rozwiązaniem łączącym komunikację międzynarodową, międzymiastową, lokalną oraz typowo miejską. Istotnym elementem funkcjonowania takiego centrum przesiadkowego byłaby spójność architektoniczna, zapewniająca możliwość swobodnego przejścia w zabudowanych korytarzach i galeriach od ulicy Piłsudskiego aż do przystanków autobusowo-tramwajowych przy skrzyżowaniu al. Wolności z ul. Orzechowskiego. Nowy dworzec musiałby stanowić kompleksową bazę informacyjną, wyposażoną w dynamiczne systemy informacji pasażerskiej, poczekalnie, instalacje przyjazne dla osób o obniżonej zdolności ruchowej (dźwigi osobowe, schody ruchome, chodniki ruchome), a jego wyposażenie i eksploatacja musiałaby bezwzględnie spełniać najwyższe standardy komfortu dla pasażerów, w tym zapewnić w pewnym stopniu bazę noclegową, gastronomiczną oraz sanitarną.

W Częstochowie za organizację przewozów odpowiada Prezydent Miasta poprzez Miejski Zarząd Dróg i Transportu natomiast operatorem realizującym te zadania jest Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Częstochowie sp. z o.o. (MPK). Transport publiczny w kilku okolicznych gminach zapewnia również Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w ramach umów (porozumień międzygminnych) o współfinansowaniu kursów linii podmiejskich pomiędzy Urzędem Miasta Częstochowa a poszczególnymi samorządami gmin. Transport publiczny lokalny i ponadlokalny realizowany jest przez poszczególne oddziały PKS oraz przewoźników prywatnych na podstawie zezwoleń wydawanych odpowiednio, w zależności od zasięgu linii, przez Urząd Miasta Częstochowy lub Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego.

System transportu miejskiego w Częstochowie składa się obecnie z 3 linii tramwajowych dziennych, 1 linii tramwajowej nocnej, 32 linii autobusowych dziennych, w tym 24 linii miejskich oraz 8 linii podmiejskich, przy czym na niewielkich odcinkach poza granice miasta wyjeżdżają również autobusy 5 linii miejskich, a także 4 linii miejskiej komunikacji autobusowej nocnej, realizowanej w noc z piątku na sobotę, z soboty na niedzielę oraz przez kilka kolejnych nocy w przypadku niektórych tzw. długich weekendów. System transportu organizowanego przez MZDiT obejmuje, oprócz miasta, także miejscowości pięciu gmin, z którymi Miasto Częstochowa ma zawarte porozumienia międzygminne na wykonywanie zadań w zakresie prowadzenia lokalnego transportu zbiorowego. Na obszarze Częstochowy długość wszystkich linii wynosi 125,2 km, a poza nią – 263,4 km, co stanowi odpowiednio 32,2 % i 67,8 % (razem sieć transportu miejskiego ma długość 388,6 km).

Sieć komunikacyjna w przypadku linii miejskich, opiera się głównie na połączeniach dzielnic leżących zazwyczaj przeciwległe względem Śródmieścia z częścią trasy przebiegającą przez centralne ulice Częstochowy. Układ taki został uformowany kilkadziesiąt lat temu i dotąd stosunkowo dobrze się sprawdza. Wyjątek wśród linii miejskich dziennych stanowią linie typowo międzydzielnicowe, które w omijają Śródmieście w odległości kilku kilometrów. Są to linie nr 29, 35, 36 i 38. W przypadku linii autobusowych nocnych, zastosowanie ma układ promienisty – wszystkie cztery linie prowadzą ze Śródmieścia w kierunkach większych dzielnic mieszkaniowych, za wyjątkiem tych obsługiwanych przez tramwaje nocne. Linie podmiejskie, obsługujące gminy Poczesna i Olsztyn, rozpoczynają kursy zwykle od przystanku przy ul. Piłsudskiego w Śródmieściu, po czym kierują się do al. Wojska Polskiego i dalej w kierunku wymienionych gmin. W tym przypadku wyjątek stanowi linia nr 69, łącząca pętlę przy ulicy

Orzechowskiego poprzez południowo-zachodnie dzielnice Częstochowy z zachodnią stroną gminy Poczesna (miejscowości Sobuczyna, Młynek, Mazury i Nierada).

Powszechnym rozwiązaniem stosowanym w Częstochowie jest wariantowość linii, praktykowana w przypadku dzielnic peryferyjnych, gdzie nie ma potrzeby kierowania wszystkich kursów w rejon słabo zaludniony, w przypadku przedłużeń części kursów na obszary gmin ościennych (linie 22, 30 i 32), gdzie o przedłużeniu poszczególnych kursów decydują samorządy gmin, z którymi Częstochowa podpisała porozumienia oraz w przypadku dojazdu do zakładów pracy, charakteryzujących się znacznymi potokami pasażerskimi, ale występującymi właściwie tylko w porach zmian w ramach pracy trójzmianowej (6, 14 i 22).

Infrastruktura transportu publicznego w Częstochowie to 704 przystanków. Nie obowiązuje żadna konkretna zasada co do wyznaczania przystanków w zatokach dla autobusów. Zatoki występują zarówno w Śródmieściu, jak i w dzielnicach peryferyjnych, a każdy konkretny przypadek zależy od takich czynników, jak kategoria drogi, możliwości techniczne budowy zatoki oraz okres ostatniej przebudowy drogi, kiedy takie zatoki mogły powstawać. Większość przystanków w sieci komunikacyjnej nie posiada jednak zatok. Autobus zatrzymujący się na przystanku na jezdni o przekroju 1/2 blokuje pas ruchu (co jest swoistym przywilejem transportu publicznego, usprawniającym włączanie się do ruchu).

## Transport zrównoważony

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

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

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

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

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój miast. Biorąc pod uwagę poziom jego negatywnego oddziaływania na środowisko, należy kłaść szczególny nacisk na zrównoważony rozwój systemu transportowego. Aktywne wdrażanie zrównoważonego rozwoju opiera się przede wszystkim na ograniczaniu

zapotrzebowania na transport przez odpowiednią politykę przestrzenną. Niebagatelne znaczenie ma tu też ograniczanie natężenia ruchu: decyzje polegające na wprowadzaniu ulic jednokierunkowych, ograniczaniu prędkości maksymalnie do 30 lub 40 km/godz., czy też redukcji miejsc parkingowych, mimo iż są niepopularne, przynoszą oczekiwany efekt środowiskowy.

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

- kolejowy – zadaniem aglomeracji miejskich jest wykorzystanie infrastruktury kolejowej (i zainwestowanie w nową), by doprowadzić do elastycznego, efektywnego systemu komunikacji regionalnej,
- rowerowy – istotny jest rozwój bezpiecznej i zapewniającej wygodne poruszanie się infrastruktury w postaci dróg rowerowych, stref uspokojonego ruchu i parkingów rowerowych. Istotna jest również koordynacja z komunikacją publiczną w postaci możliwości przewozu rowerów w pojazdach transportu publicznego, a także sformułowania przepisów prawa miejscowego, wyznaczającego standard budowy dróg rowerowych dla bezpiecznych przejazdów nawet z prędkością rzędu 30-35 km/h,
- pieszy – poprawa warunków ruchu pieszego jest często najważniejszym krokiem w programach rewitalizacji centralnych, historycznych części miast. Dzięki zwiększeniu liczby pieszych obszary te odzyskują funkcje turystyczne, rekreacyjne i handlowe.

Tak, więc system transportu realizując zrównoważony rozwój musi:

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

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

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

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

- polityka przestrzenna – zagospodarowanie terenu ukierunkowane na ograniczanie zapotrzebowania na transport (wielofunkcyjność osiedli miejskich),

- polityka gospodarcza – rozwój poszczególnych gałęzi gospodarki ukierunkowany na zmniejszanie ich transportochłonności (rozwój kolejowego przewozu towarów, wprowadzanie tranzytu kolejowego ograniczającego tranzytowy transport samochodowy),
- polityka społeczna – kreowanie nowych zachowań komunikacyjnych (zachęcanie do korzystania z komunikacji publicznej oraz do korzystania z niesilnikowych środków transportu).

## 6.4. Analiza SWOT

Analiza SWOT – czyli diagnoza stanu systemu ze wskazaniem silnych i słabych stron, zagrożeń i kierunków zmian – jest jedną z najpopularniejszych i najczęściej stosowanych technik analitycznych, służących do porządkowania informacji o badanej organizacji i wpływie na nią jej otoczenia. Powszechnie stosowana jest do oceny organizacji przy planowaniu strategii jej rozwoju.

Technika analityczna SWOT polega na posegregowaniu posiadanych informacji o danej sprawie na cztery grupy (cztery kategorie czynników strategicznych):

- STRENGTHS – mocne strony: wszystko to co stanowi atut, przewagę, zaletę analizowanego obiektu,
- WEAKNESSES – słabe strony: wszystko to co stanowi słabość, barierę, wadę analizowanego obiektu,
- OPPORTUNITIES – szanse: wszystko to co stwarza dla analizowanego obiektu szansę korzystnej zmiany,
- THREATS – zagrożenia: wszystko to co stwarza dla analizowanego obiektu niebezpieczeństwo zmiany niekorzystnej.

Informacja, która nie może być poprawnie zakwalifikowana do żadnej z wymienionych grup, jest w dalszej analizie pomijana jako nieistotna strategicznie.

W niektórych wykładniach mówi się: mocne strony i słabe strony, to czynniki wewnętrzne, szanse i zagrożenia – to czynniki zewnętrzne. W innej interpretacji: mocne strony i słabe strony to cechy stanu obecnego, a szanse i zagrożenia, to spodziewane zjawiska przyszłe. Można także powiedzieć, iż mocne strony i słabe strony to czynniki zależne od nas (te, na które mamy wpływ planistyczny i zarządczy), a szanse i zagrożenia, to czynniki obiektywne, na które nie mamy bezpośredniego wpływu sprawczego.

Jest to bardzo rozpowszechniony obecnie schemat analizy. Najczęściej stosowany jest w bardzo uproszczonej formie, tzn. przybiera postać czterech list czynników (zwykle przedstawianych w formie tabelarycznej). Pełnia użyteczności techniki SWOT ujawnia się jednak dopiero gdy poddać cztery pozornie niezależne grupy czynników analizie wzajemnych powiązań.

W praktyce zagadnienie to sprowadza się do odpowiedzi na serię pytań:

- Czy dana mocna strona pozwoli nam wykorzystać daną szansę?
- Czy dana mocna strona pozwoli nam zniwelować dane zagrożenie?
- Czy dana słaba strona ogranicza możliwość wykorzystania danej szansy?
- Czy dana słaba strona potęguje ryzyko związane z danym zagrożeniem?

Analizę można też przeprowadzić w odwrotnym kierunku, tzn. od zewnątrz do wewnątrz:

- Czy dana szansa wzmacnia daną silną stronę?
- Czy dana szansa pozwala zniwelować daną słabość?
- Czy dane zagrożenie niweluje daną silną stronę?
- Czy dane zagrożenie uwypukla daną słabość?

Wyniki analizy powinny ukazać sposoby wykorzystania mocnych stron organizacji i unikania słabych jej stron lub ich przewycięzania, szczególnie w tych obszarach, w których mogą pojawić się możliwości rozwoju. Powinny ukazać sposoby wykorzystania atutów oraz unikania zagrożeń. Powinny, więc pozwolić określić najkorzystniejsze kierunki przyszłych działań ukierunkowanych na rozwój organizacji. Transport publiczny jest organizacją, którą

również poddaje się analizie SWOT. Wyodrębnia się następujące czynniki, mające wpływ na ten transport – wynikające z jego wewnętrznego zorganizowania oraz będące efektem wpływu otoczenia:

Tabela 23. Analiza SWOT

Grupy czynników	Czynniki wewnętrzne	Czynniki zewnętrzne
<b>Mocne strony</b>	Atuty - wewnętrzne źródła aktywne rozwoju transportu publicznego lub źródła nieaktywne, lecz możliwe do zaktywizowania	Stymulanty - zewnętrzne źródła przyczyniające się do rozwoju transportu publicznego
<b>Słabe strony</b>	Problemy - czynniki wewnętrzne będące hamulcami lub barierami rozwoju transportu publicznego	Destymulanty - czynniki zewnętrzne będące hamulcami lub barierami transportu publicznego
<b>Szanse</b>	Szanse wewnętrzne - spodziewane możliwości wykreowania nowych atutów, zdyskontowania istniejących problemów lub ich rozwiązania, wyeliminowania zagrożeń lub zabezpieczenia przed nimi	Szanse zewnętrzne – spodziewane pozytywne czynniki zewnętrzne mogące stać się stymulantami - istniejące lub których zaistnienie jest wysoce prawdopodobne
<b>Zagrożenia</b>	Zagrożenia wewnętrzne - czynniki, które są nieaktywnymi, lecz możliwymi do zaktywizowania hamulcami lub barierami rozwoju transportu publicznego, a także czynniki mogące przyczynić się do utraty lub istotnego ograniczenia atutu lub stymulanty	Zagrożenia zewnętrzne - czynniki, których zaistnienie jest wysoce prawdopodobne, mogące stać się destymulantami, lub sytuacje wysokiego prawdopodobieństwa utraty istniejącej stymulanty

## Mocne strony transportu publicznego

### Atuty:

- położenie miasta w VI paneuropejskim korytarzu transportowym (Helsinki – Gdańsk – Budapeszt – Ateny)
- podpisana tzw. umowa wykonawcza z MPK
- spójność układu linii obsługujących miasto i gminy ościennie (w ramach organizatora transportu),
- wysoka zdolność przewozowa,
- dobra jakość usług przewoźnika publicznego,
- duża liczba autobusów niskopodłogowych
- dobra współpraca pomiędzy gminami, Urzędem Miasta a MPK (porozumienia międzygminne)

### Stymulanty:

- zrozumienie władz miasta dla problemów transportu publicznego (coraz większa dbałość o właściwą jakość nawierzchni dróg miejskich, dbanie o rozwiązania ekologiczne w transporcie, szukanie rozwiązań służących osobom niepełnosprawnym),
- wieloletni ośrodek akademicki, dobra edukacja,
- dostępność terenów pod rozwój funkcji gospodarczych i pod budownictwo mieszkaniowe,
- wyznaczenie specjalnej strefy ekonomicznej w południowo-wschodniej części miasta,
- transport zrównoważony
- węzły komunikacyjne
- strumienie finansowe ze źródeł Unii Europejskiej trafiające do miasta,
- rozwój funkcji ponadregionalnych miasta,
- rozwój nowoczesnych technologii wpływających na rozwój środków komunikacji

## Słabe strony transportu publicznego



### **Problemy:**

- brak skomunikowania transportu miejskiego z regionalnym – szczególnie w przypadku kolei,
- mała strefa płatnego parkowania w centrum miasta,
- wrażliwość komunikacji autobusowej na zatłoczenie w ruchu drogowym,
- brak priorytetu dla transportu publicznego w ruchu drogowym, szczególnie na skrzyżowaniach,
- niewystarczająca jakość dróg miejskich,
- mała liczba miejsc parkingowych w okolicach dworców
- brak widocznych działań lobbingowych i marketingowych względem transportu publicznego

### **Destymulanty:**

- specyfika powiatu częstochowskiego (układ drogowy, zwłaszcza w samej Częstochowie),
- prognozowana spadająca liczba mieszkańców w wieku produkcyjnym,
- ryzyko odpływu wykształconej młodzieży do ośrodków o większej dynamice rozwojowej oraz za granicę,
- niewystarczająca ilość dużych podmiotów gospodarczych,
- wzrastające zatłoczenie na określonych drogach miasta,
- konieczność kursowania zwykłych linii autobusowych po drogach obciążonych ruchem tranzytowym,
- wysoki poziom zanieczyszczeń transportowych, szczególnie wzdłuż głównych arterii komunikacyjnych.

## **Szanse transportu publicznego**

### **Szanse wewnętrzne:**

- utworzenie dużej strefy płatnego parkowania w centrum miasta,
- poprawa jakości usług przewozowych poprzez politykę informacyjną i Centrum Obsługi Pasażera (COP),
- możliwość utworzenia systemu priorytetu dla transportu publicznego szczególnie na skrzyżowaniach
- możliwość lepszego dopasowania usług przewozowych do oczekiwań pasażerów w oparciu o prowadzenie badań jakości tych usług,
- możliwość optymalizacji systemu transportu miejskiego

### **Szanse zewnętrzne:**

- dobre skomunikowanie kolejowe Warszawa – Częstochowa – Katowice
- budowa autostrady A1,
- bliskość metropolii górnośląskiej, największej ludnościowo i pod względem wytwarzanego PKB części Polski,
- możliwość wykorzystania doświadczeń innych miast w zakresie kreowania zrównoważonego rozwoju,
- możliwość pozyskiwania środków unijnych,
- atrakcje turystyczne i przyrodnicze regionu,
- szeroka edukacja społeczna ukierunkowana na ekologię.

## **Zagrożenia transportu publicznego**

### **Zagrożenia wewnętrzne:**

- niedostateczne skomunikowanie komunikacji miejskiej z regionalną,
- duży spadek przewozów w okresie wakacyjnym,
- wzrost bezrobocia,
- wzrost kosztów pracy,

- wysokie koszty pracy po stronie operatora transportu publicznego w Częstochowie (przestarzały regulamin wynagradzania),
- postępująca dekapitalizacja taboru,
- niedostateczna jakość infrastruktury drogowej,

#### **Zagrożenia zewnętrzne:**

- spowolnienie rozwoju gospodarczego oraz skutki kryzysu gospodarczego,
- prawdopodobny spadek finansowania unijnego po 2013 roku,
- wysokie zadłużenie budżetu państwa i samorządów,
- niekontrolowany rozwój motoryzacji indywidualnej i nienadążający za nim rozwój infrastruktury drogowej,
- postępujący wzrost ceny paliw,
- występowanie czynników powodujących zmniejszanie się wpływów ze sprzedaży biletów przejazdowych: starzenie się społeczeństwa, wzrost liczby pasażerów uprawnionych do przejazdów ulgowych,
- wysokie koszty uzbrojenia nowych terenów przeznaczonych na inwestycje gospodarcze,
- system prawny niedostosowany do współczesnych potrzeb transportu publicznego,
- brak centralnych środków finansowych na poprawę transportu publicznego jednostek samorządu terytorialnego,
- rosnąca konkurencja na rynku przewoźników w transporcie publicznym

## **6.5. Uwarunkowania rozwoju transportu publicznego – identyfikacja problemów**

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

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

W ramach tych grup występuje wiele istotnych problemów:

#### **Orientacja na klienta:**

- dalsze podnoszenie poziomu usług przewozowych,
- dalsze podnoszenie poziomu estetyki pojazdów transportu publicznego,
- zmniejszanie się prędkości komunikacyjnej przewozów i wydłużanie czasów przejazdów,
- zamykanie niektórych ulic dla transportu publicznego, skutkujące pogorszeniem wskaźnika między odległością pokonywaną przez środki transportu między tymi samymi punktami a odległością euklidesową łączącą te same punkty,
- zmniejszanie się zakresu działalności przewoźnika miejskiego będące efektem zmniejszania się liczby przewożonych pasażerów,
- w wielu wypadkach zły stan techniczny infrastruktury przystankowej, niewystarczający poziom jakościowy punktów obsługi pasażera, w tym informacji pasażerskiej,
- brak azyli dla pieszych, szczególnie na ulicach o dużym natężeniu ruchu,
- zmniejszanie się wpływów z tytułu sprzedaży biletów przejazdowych oraz zwiększanie się dotacji do transportu publicznego,
- niewystarczające tempo modernizacji ciągów pieszych dla potrzeb osób niepełnosprawnych,
- niedostosowanie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- dalsze zwiększanie liczby pojazdów z niską podłogą lub niskim wejściem.

#### **Priorytety:**

- niewystarczająca jakość dróg na ciągach komunikacyjnych,

- brak skrzyżowań z pierwszeństwem wjazdu lub wyjazdu dla autobusów,
- brak sygnalizacji świetlnych oraz ich synchronizacji realizujących priorytet w ruchu dla autobusów.
- ekologia:
  - duże zanieczyszczenie powietrza, spowodowane przez transport,
  - wysoki poziom hałasu, generowany przez transport,
  - niski poziom infrastruktury przeznaczonej dla ruchu rowerowego,
  - zły stan techniczny pojazdów, co powoduje nadmierne zanieczyszczanie powietrza.

**Integracja:**

- niewystarczająca współpraca i organizacja różnych rodzajów transportu publicznego,
- brak węzłów integracyjnych samochodów osobowych i transportu publicznego,
- brak zintegrowanego systemu biletowo-taryfowego

**Tabela 24. Ocena realizacji postulatów przewozowych i rekomendacje odnośnie ich poprawy**

*Skala ocen: 5 - bardzo dobry, 4 - dobry, 3 - dostateczny, 2 – zły, 1 – niedostateczny.*

Lp.	Postulat	Ocena	Rekomendacje
1.	<b>Punktualność</b>	2	Opóźnienia spowodowane korkami w centrum Częstochowy
2.	<b>Wygoda</b>		
	a. Bezpieczeństwo pasażerów	3	Wymiana starych autobusów na nowe. Wprowadzenie monitoringu wizyjnego wewnętrznego w autobusach (w trakcie realizacji).
	b. Komfort jazdy	3	Wymiana starych autobusów na nowe (w trakcie realizacji)
3.	<b>Niezawodność</b>	5	Niski udział nierealizowanych kursów
4.	<b>Dostępność</b>		
	a. Dostęp ogólny do infrastruktury	4	W większości: wystarczający układ przystanków, odpowiadający dzisiejszym potrzebom mieszkańców.
	b. Dostępność dla osób niepełnosprawnych	3	Wymiana starych autobusów na nowe, niskopodłogowe
	c. Zakup biletów	3	Zwiększenie możliwości kupowania biletów poza autobusem: w kioskach, automatach biletowych;
5.	<b>Regularność</b>	3	Spóźnienia autobusów.
6.	<b>Częstotliwość</b>	4	Autobusy jeżdżące na dalekich i mniej obleganych kursach jeżdżą za rzadko; być może lepiej wprowadzić na tych liniach mniejsze autobusy, które kursowałyby częściej, wskazanie do zastąpienia części autobusów przegubowych jednoczłonowymi wraz ze wzrostem ogólnej liczby pojazdów do 5%
7.	<b>Prędkość</b>	3	Wiele czasów przejazdów jest za długich
8.	<b>Bezpośredniość połączeń</b>	4	Oferta przewozowa zapewnia skomunikowanie pomiędzy dzielnicami mieszkalnymi, usługowymi, przemysłowymi i miejscami użyteczności publicznej. Rozwijanie komunikacji miejskiej wraz z rozwijaniem się miasta, w szczególności wraz z powstawaniem nowych dzielnic mieszkaniowych i nowych ulic
9.	<b>Koszt</b>		
	a. Ceny biletów	4	Jest przestrzeń na podniesienie cen biletów
	b. Relacje cenowe	3	Również istnieje możliwość podniesienia ceny biletów miesięcznych
	c. Rodzaje biletów	-	Brak biletów krótko- i średniookresowych - np. 20-minutowych, dwudniowych, tygodniowych (wymagana szczegółowa analiza ekonomiczna)
	d. Bilet elektroniczny	5	
	e. Zintegrowany system biletowy	-	Brak
10.	<b>Informacja pasażerska</b>		

Lp.	Postulat	Ocena	Rekomendacje
	a. Prezentacja w Internecie	3	Bardzo czytelne mapy komunikacji na stronie internetowej. Dużo mniej czytelne rozkłady. W żaden sposób nie można dowiedzieć się o czas przejazdu z punktu A do punktu B. Brak interaktywnego rozkładu jazdy, typu: podaję godzinę odjazdu i sprawdzam którądy oraz o której godzinie dojadę.
	b. Informacja przystankowa statyczna	4	Poprawa informacji dotyczącej przystanków, na których zatrzymują się autobusy; w tej chwili jest tylko przebieg trasy.
	c. Informacja w autobusach statyczna	3	Wprowadzenie map miasta na wiatkach przystankowych.
	d. Informacja przystankowa dynamiczna	–	<u>Brak takiej informacji.</u> Warto rozważyć wprowadzenie systemu dynamicznej informacji pasażerskiej w punktach przesiadkowych (temat omówiono w innym rozdziale)

Powyższe informacje i rekomendacje dotyczą MPK w Częstochowie. W przypadku innych przewoźników stan aktualny w części aspektów jest oceniany poniżej ocen wystawionych operatorowi przewozów dla MZDiT.

## 6.6. Wskazanie kierunków rozwoju komunikacji tramwajowej

Aktualnie najbardziej zaawansowane są prace nad możliwościami przedłużenia trasy tramwajowej na Parkitkę, na ulicę Kukuczki oraz domknięcie ringu tramwajowego na Rakowie, z wykorzystaniem nowych torowisk w ciągu ulic: Limanowskiego, Dąbrowskiej i Łukasińskiego.

Wszystkie 3 przedłużenia sieci tramwajowej należy traktować jako warte analizy, natomiast możliwości budowy poszczególnych odcinków zależą przede wszystkim od decyzji władz miasta i szans na otrzymanie dofinansowania z budżetu Unii Europejskiej. Na potrzeby niniejszego opracowania, dokonano analizy hipotetycznych przebiegów linii tramwajowych, ich maksymalnych częstotliwości kursowania oraz ekspedycji taboru tramwajowego w powiązaniu z przyjętym czasem przejazdu całej trasy. Dla każdego z wariantów zbadano liczbę tramwajów koniecznych do zakupienia w powiązaniu ze stanem ilościowym tramwajów MPK na dzień 31 sierpnia 2013 r.

Ogółem analizie poddano 7 wariantów rozbudowy sieci tramwajowej, uwzględniającej 3 odcinki mające realne szanse na dofinansowanie z środków unijnych w ramach budżetu na lata 2014-20: budowę wszystkich trzech odcinków łącznie, każdego z nich osobno oraz wszystkie konfiguracje wykorzystujące 2 spośród 3 odcinków.

Poniżej zaprezentowano wyniki tej analizy koncepcyjnej, którą można traktować jako punkt wyjściowy nie tylko dla analiz związanych z perspektywą starań o dofinansowanie inwestycji, ale i z polityką taborową przewoźnika. Ponadto na bazie uzyskanych wyników potoków pasażerskich oraz założeń co do atrakcyjności połączeń komunikacyjnych i ich substytutowości względem obecnych linii autobusowych oceniono ilości zapotrzebowania na tramwaje o obniżonej pojemności. Można je zakupić w wersji o długości rzędu 22 metrów, co nie stanowi problemu w przypadku standardowej obecnie budowy modułowej taboru tramwajowego, natomiast zasadność różnicowania długości nowoczesnych tramwajów niskopodłogowych zapewne będzie miała podłoże ekonomiczne, co wymaga odrębnej analizy finansowej i dokonania rozeznania na rynku taboru tramwajowego, w tym również rozpoznania wśród modeli tramwajów znajdujących się w fazie projektowania. Istotnym jest jednak fakt, że tramwaje o hipotetycznie obniżonej pojemności i długości, mogą z powodzeniem zostać zastąpione tramwajami niskopodłogowymi o długości rzędu 30-32 metrów, co zwiększy komfort podróży, a nie musi rażąco wpłynąć na wzrost kosztów związanych z zakupem i dalszą eksploatacją. Nie ulega wątpliwości, że cena zakupu tramwajów krótszych nie spadnie proporcjonalnie do długości pojazdów względem tramwajów takich jak np. 129Nb.

### Odcinki:

- A. **PARKITKA (przez al. Jana Pawła II)**
- B. **RAKÓW (przez ul. Limanowskiego, ul. Dąbrowskiej, ul. Łukasińskiego)**

**C. PÓŁNOC (przez al. Wyzwolenia, ul. Kukuczki)**

Stan taboru wg prognozy na 01.01.2014 r:

2x105Na = 21 pociągów / wykorzystanie max 16 pociągów

129Nb = 7 pociągów / wykorzystanie max 6 pociągów

Wariant 1: PARKITKA + RAKÓW + PÓŁNOC									
Linia	Trasa	Częst	T <sub>2kj</sub>	T <sub>2k</sub>	2x 105Na	129Nb	Nowe „32”	Nowe „22”	Suma
1	Kukuczki – Kucelin	20	64'	80'	4	-	-	-	4
2	Kukuczki – Stary Raków – Błeszno – Kukuczki	10	73'	90'	7	-	-	2	9
3	Parkitka – Błeszno – Stary Raków – Parkitka	10	77'	100'	4	6	-	-	10
4	Parkitka – Kukuczki	20	48'	60'	-	-	-	3	3
<b>Suma całkowita</b>					<b>15</b>	<b>6</b>	<b>-</b>	<b>5</b>	<b>26</b>

Wskazany zakup **5 nowych tramwajów do 22 metrów długości**, liczba nowych tramwajów do 32 metrów długości dowolna – każdy zakupiony tramwaj może jeździć w miejsce składu 2x105Na, spośród których maksymalnie 1 można wyłomować bez kupowania nowych tramwajów o długości do 32 metrów.

Wariant 2: PARKITKA + RAKÓW									
Lini a	Trasa	Częst	T <sub>2kj</sub>	T <sub>2k</sub>	2x 105Na	129Nb	Nowe „32”	Nowe „22”	Suma
1	Fieldorfa – Kucelin	20	58'	80'	4	-	-	-	4
2	Fieldorfa – Stary Raków – Błeszno – Fieldorfa	10	67'	90'	7	-	-	2	9
3	Parkitka – Błeszno – Stary Raków – Parkitka	10	77'	100'	4	6	-	-	10
4	Parkitka – Fieldorfa	20	42'	60'	-	-	-	3	3
<b>Suma całkowita</b>					<b>15</b>	<b>6</b>	<b>-</b>	<b>5</b>	<b>26</b>

Wskazany zakup **5 nowych tramwajów do 22 metrów długości**, liczba nowych tramwajów do 32 metrów długości dowolna – każdy zakupiony tramwaj może jeździć w miejsce składu 2x105Na, spośród których maksymalnie 1 można wyłomować bez kupowania nowych tramwajów o długości do 32 metrów.

Wariant 3: PARKITKA + PÓŁNOC									
Lini a	Trasa	Częst	T <sub>2kj</sub>	T <sub>2k</sub>	2x 105Na	129Nb	Nowe „32”	Nowe „22”	Suma

1	Kukuczki – Kucelin	20	64'	80'	4	-	-	-	4
2	Kukuczki – Raków Dw. PKP	20	56'	80'	4	-	-	-	4
3	Parkitka – Stadion Raków	10	84'	110'	5	6	-	-	11
4	Parkitka – Kukuczki	20	48'	60'	-	-	-	3	3
<i>Suma całkowita</i>					<b>13</b>	<b>6</b>	-	<b>3</b>	<b>22</b>

Wskazany zakup **3 nowych tramwajów do 22 metrów długości**, liczba nowych tramwajów do 32 metrów długości dowolna – każdy zakupiony tramwaj może jeździć w miejsce składu 2x105Na, spośród których maksymalnie 3 można wyłomować bez kupowania nowych tramwajów o długości do 32 metrów.

Wariant 4: RAKÓW + PÓŁNOC									
<i>Lini a</i>	<i>Trasa</i>	<i>Częst</i>	<i>T<sub>2kj</sub></i>	<i>T<sub>2k</sub></i>	<i>2x 105Na</i>	<i>129Nb</i>	<i>Nowe „32”</i>	<i>Nowe „22”</i>	<i>Suma</i>
1	Kukuczki – Kucelin	20	64'	80'	4	-	-	-	4
2	Kukuczki – Stary Raków – Błeszno – Kukuczki	10	73'	90'	9	-	-	-	9
3	Kukuczki – Błeszno – Stary Raków – Kukuczki	10	73'	90'	3	6	-	-	9
<i>Suma całkowita</i>					<b>16</b>	<b>6</b>	-	-	<b>22</b>

Nie należy kupować tramwajów o długości do 22 metrów, liczba nowych tramwajów do 32 metrów długości dowolna – każdy zakupiony tramwaj może jeździć w miejsce składu 2x105Na, których z kolei nie można złomować bez dokonywania zakupów.

Wariant 5: PARKITKA									
<i>Lini a</i>	<i>Trasa</i>	<i>Częst</i>	<i>T<sub>2kj</sub></i>	<i>T<sub>2k</sub></i>	<i>2x 105Na</i>	<i>129Nb</i>	<i>Nowe „32”</i>	<i>Nowe „22”</i>	<i>Suma</i>
1	Fieldorfa – Kucelin	20	58'	80'	4	-	-	-	4
2	Fieldorfa – Raków Dw. PKP	20	50'	80'	4	-	-	-	4
3	Parkitka – Stadion Raków	10	84'	110'	5	6	-	-	11
4	Parkitka – Fieldorfa	20	42'	60'	-	-	-	3	3
<i>Suma całkowita</i>					<b>13</b>	<b>6</b>	-	<b>3</b>	<b>22</b>

Wskazany zakup **3 nowych tramwajów do 22 metrów długości**, liczba nowych tramwajów do 32 metrów długości dowolna – każdy zakupiony tramwaj może jeździć w miejsce składu 2x105Na, spośród których maksymalnie 3 można wyłomować bez kupowania nowych tramwajów o długości do 32 metrów.

Wariant 6: RAKÓW									
<i>Lini a</i>	<i>Trasa</i>	<i>Częst</i>	<i>T<sub>2kj</sub></i>	<i>T<sub>2k</sub></i>	<i>2x</i>	<i>129Nb</i>	<i>Nowe</i>	<i>Nowe</i>	<i>Suma</i>

<i>a</i>					105Na		„32”	„22”	
1	Fieldorfa – Kucelin	20	58'	80'	4	-	-	-	4
2	Fieldorfa – Stary Raków – Błeszno – Fieldorfa	10	67'	90'	7	-	-	2	9
3	Fieldorfa – Błeszno – Stary Raków – Fieldorfa	10	67'	90'	3	6	-	-	9
<i>Suma całkowita</i>					<b>14</b>	<b>6</b>	<b>-</b>	<b>2</b>	<b>22</b>

Wskazany zakup **2 nowych tramwajów do 22 metrów długości**, liczba nowych tramwajów do 32 metrów długości dowolna – każdy zakupiony tramwaj może jeździć w miejsce składu 2x105Na, spośród których maksymalnie 2 można wyłomować bez kupowania nowych tramwajów o długości do 32 metrów.

Opcja 7: PÓŁNOC									
<i>Lini a</i>	<i>Trasa</i>	<i>Częst</i>	<i>T<sub>2kj</sub></i>	<i>T<sub>2k</sub></i>	<i>2x 105Na</i>	<i>129Nb</i>	<i>Nowe „32”</i>	<i>Nowe „22”</i>	<i>Suma</i>
1	Kukuczki – Kucelin	20	64'	80'	4	-	-	-	4
2	Kukuczki – Raków Dw. PKP	20	56'	80'	4	-	-	-	4
3	Kukuczki – Stadion Raków	10	80'	100'	4	6	-	-	10
<i>Suma całkowita</i>					<b>12</b>	<b>6</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>18</b>

Nie trzeba kupować żadnych tramwajów. Tabor posiadany będzie wystarczający, można nawet pomyśleć o wyłomowaniu do 4 pociągów 2x105Na, natomiast w zamian za każdy taki skład można kupić nowy tramwaj o długości do 32 metrów.

$T_{2kj}$  – czas jazdy dwóch pełnych kursów (lub okrężnego) bez postojów

$T_{2k}$  – czas dwóch pełnych kursów (lub okrężnego) z postojami

Wszystkie wartości wymaganych do zakupów nowych tramwajów należy planować tak, aby ich maksymalna ekspedycja rozkładowo nie przekroczyła 80% i była nie mniejsza, niż 2 sztuki.

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

Budowa tras tramwajowych, w odróżnieniu od inwestycji drogowych, w zdecydowanie dłuższym okresie czasu determinuje strukturę urbanistyczną osiedli i dzielnic i wymusza pozostawienie pewnych ciągów komunikacyjnych w niemal niezmiennym kształcie przez dziesięciolecia. Stąd też w celu precyzyjnego określenia kierunków kolejnych inwestycji w torowiska tramwajowe, niezbędne jest stworzenie koncepcji rozwoju urbanistycznego miasta na okres sięgający przynajmniej 2040 roku oraz określenie dalszych perspektyw nawet do roku 2060. Tylko

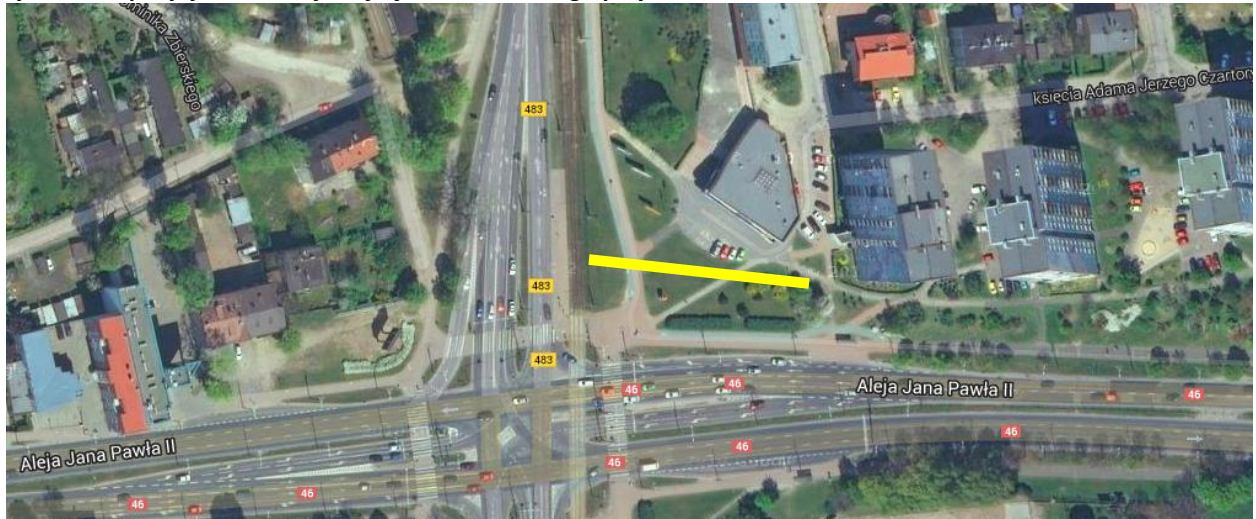
tak dalekosiężne działania są w stanie zapewnić racjonalne przebiegi tras tramwajowych i nakreślenie im logicznego układu chronologii powstawania. Niemniej bazując na obecnym ukształtowaniu przestrzennym miasta, jak też biorąc pod uwagę lokalne plany zagospodarowania przestrzennego, możliwe jest wskazanie potencjalnych rejonów miasta lub ulic, na których warto podjąć próbę przeprowadzenia dokładniejszych analiz ekonomicznych dla rozbudowy sieci tramwajowej. Są to następujące odcinki:

- Trójkąt manewrowy przy skrzyżowaniu al. Armii Krajowej z al. Jana Pawła II
- Trasa na Wyczerpy przez Las Aniołowski, rejon ulicy Pascala do węzła na Wyczerpach Górnych
- Trasa do węzła logistycznego i centrów handlowych w dzielnicy Rząsawa
- Przedłużenie trasy kucelińskiej na teren Częstochowskiego Parku Przemysłowego
- Budowa trasy obwodowej, okalającej Śródmieście od zachodu, przez ul. 1 Maja, Pułaskiego i Popiełuszki

Pierwsze z powyższych rozwiązań jest najtańsze do realizacji i właściwie potrzebne w trybie pilnym. Jednotorowy odcinek o długości około 50 metrów (nie licząc mw torowych) wraz z kompletem zwrotnic najazdowych i zjazdowych jest optymalną odpowiedzią na powtarzające się zatrzymania ruchu tramwajowego w Częstochowie. Odcinek od zajezdni przy al. Niepodległości aż po pętlę przy Promenadzie Niemena pozbawiony jest możliwości awaryjnego zawracania tramwajów, co w razie kolizji lub awarii dezorganizuje komunikację tramwajową na obszarze całej częstochowskiej sieci i wymusza zwykle uruchamianie autobusowej komunikacji zastępczej.

Z kolei każda następna rozbudowa sieci tramwajowych będzie ten problem nasilała, gdyż w przypadkach zatrzymań ruchu tramwajowego, do ich zastąpienia niezbędnych stanie się coraz więcej autobusów, których z pewnością w mieście wielkości Częstochowy nigdy nie uda się utrzymać w rezerwie i skierować na linię autobusu za tramwaj w razie potrzeby. Budowa trójkąta manewrowego w zauważalny sposób jest w stanie ograniczyć uciążliwość zatrzymań ruchu tramwajowego i zmniejszyć ilość niezbędnych do uruchamiania autobusów zastępczych. Biorąc pod uwagę strukturę urbanistyczną częstochowskiego Śródmieścia, jak i parametry odległościowe istniejącej trasy tramwajowej, trójkąt manewrowy powinien być usytuowany nieco bardziej na południe, aby odległości dzielące go od kolejnych punktów umożliwiających zawrócenie były bardziej do siebie zbliżone. Punktami tymi są obecnie pętla przy Promenadzie Niemena na Północy i zajezdnia MPK na Ostatnim Groszu. Zakładając jednak, że przeszkody architektoniczne i urbanistyczne wykluczą budowę trójkąta manewrowego wzdłuż al. Najświętszej Maryi Panny lub w ul. Waszyngtona (ulice Kopernika i Orzechowskiego należy wyeliminować z rozważań, jeśli weźmie się pod uwagę przebudowę i zmianę funkcjonalności pierwszej z nich, a w przypadku drugiej – włączenie jej w integralną część przyszłego centrum przesiadkowego w postaci wielofunkcyjnego dworca transportu publicznego), koncepcja budowy trójkąta wzdłuż al. Jana Pawła II jest optymalna. Można również stwierdzić, iż postulowana w niniejszym opracowaniu budowa trasy obwodowej byłaby substytutowna względem tego rozwiązania, jednak jej budowa nie powinna nastąpić wcześniej, niż około roku 2025, a w dodatku sens jej powstania będzie ściśle uzależniony od wcześniejszego zbudowania trasy tramwajowej na Parkitkę.



**Rys. 19. Propozycja lokalizacji trójkąta manewrowego przy al. Jana Pawła II**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie [www.maps.google.pl](http://www.maps.google.pl)

Drugą z proponowanych tras tramwajowych jest trasa na Wyczerpy, stanowiąca rozwinięcie pierwszoplanowego przedłużenia obecnej trasy kończącej się przy ul. Fieldorfa „Nila” poprzez al. Wyzwolenia do Lasu Aniołowskiego. W przypadku realizacji zadania budowy trzech nowych tras do 2020 roku, przedłużenie na Wyczerpy można uznać za warte dalszych analiz.

Koncepcja tramwaju na Wyczerpy zakłada, że jego trasa powinna przecinać Las Aniołowski w ramach przedłużenia al. Wyzwolenia. Na zalesionym odcinku trasy niezbędne są wówczas pewne modyfikacje: zbudowanie drogi technologicznej dla pojazdów drogowych obsługujących trasę, wycięcie pasa drzew na szerokości ok. 15 metrów oraz wprowadzenie wzdłuż torowiska tramwajowego drzew i krzewów typowo liściastych, mniej narażonych na ryzyko pożarowe, np. wynikające z isker wydobywających się spod kół tramwaju lub ze styku sieci trakcyjnej z pantografem.

Po przejechaniu przez Las Aniołowski, trasa tramwajowa natrafia na największą przeszkodę architektoniczną w swym przebiegu: konieczność zbudowania wiaduktu nad al. Wojska Polskiego – DK 1. Wiadukt ten musiałby mieć długość przynajmniej 100 metrów (mierząc pomiędzy przyczółkami), co wobec koniecznych wymagań związanych z nośnością, przewidywanym obciążeniem i wskazaną technologią układania szyn w rowkach płyt betonowych prefabrykowanych, czyni tę konstrukcję wyjątkowo kosztowną.

W dalszym etapie, już po przekroczeniu al. Wojska Polskiego, przewiduje się poprowadzenie trasy w rejon słabo zurbanizowany w pobliżu ulic Łukasiewicza i Kraszewskiego. Ponadto, w razie budowy w jeszcze dalszej przyszłości trasy tramwajowej w kierunku dzielnicy Rząsawa, na południowy zachód od dzisiejszego ślepego krańca ulicy Łukasiewicza, proponuje się budowę połączenia torowisk obu tras, z zachowaniem możliwości przejazdu we wszystkich relacjach.

Kolejnym poważnym przedsięwzięciem budowlanym będzie przekroczenie linii kolejowej nr 1. W tym przypadku, tramwaje miałyby przejeżdżać pod spodem istniejącego wiaduktu, przy czym wiadukt ten wymaga pogłębienia przepustu dzisiejszej ulicy Pascala (konieczność dobrego odwodnienia tego miejsca) oraz poszerzenia w przypadku budowy trasy w całości dwutorowej. Niemniej przeprowadzona wizja lokalna daje podstawy do rozważenia w tym miejscu budowy fragmentu jednotorowego, sterowanego sygnalizacją świetlną, co przypuszczalnie pozwoli zachować dzisiejszą szerokość przepustu.

Po dotarciu do skrzyżowania z ul. Rząsawską, tramwaje powinny przejeżdżać przy kamienicach na Wyczerpach Dolnych do skrzyżowania ulic Warszawskiej i Norwida, następnie jechać zachodnią stroną ulicy Norwida oraz torowiskiem w jezdni ulicy Kontkiewicza. Ulica ta w najbliższych latach ma być przedłużana na wschód, a następnie w rejon skrzyżowania z ulicami Batalionów Chłopskich i Rędzińską. Warto więc zachować wzdłuż jeszcze nie zbudowanego odcinka rezerwę terenu pod trasę tramwajową, którą w przypadku braku realizacji inwestycji tramwajowej, będzie można wykorzystać np. pod elegancki, osiedlowy trotuar.

Trasa tramwajowa powinna kończyć się pętlą w rejonie węzła na Wyczerpach Górnych, w ciągu projektowanej do realizacji w przyszłości wschodniej obwodnicy miasta w formie drogi klasy Z. Nie można wykluczyć, że miejsce to w niedalekim horyzoncie czasowym stanie się węzłem przesiadkowym.

Jakkolwiek koncepcja budowy trasy tramwajowej na Wyczerpy Górne może sprawiać wrażenie kontrowersyjnej, to należy ją przynajmniej przeanalizować i porównać z planami zagospodarowania przestrzennego. Osiedle domów wielorodzinnych na Wyczerpach jest jednym z najintensywniej rozwijających się rejonów Częstochowy. Jedynym zagrożeniem przestrzennym są tak naprawdę tereny zalewowe w rejonie rzeki Warty, co jednak nie zmienia faktu, że potencjał urbanistyczny tego rejonu miasta posiada jeszcze bardzo duże rezerwy i w przypadku dalszej rozbudowy, linia tramwajowa pozwalająca w około 10 minut dostać się do dzielnicy Północ może stać się atrakcyjna dla wielu tysięcy użytkowników, w tym również przesiadających się na Wyczerpach z autobusów linii aglomeracyjnych.

**Rys. 20. Propozycja przebiegu trasy tramwajowej na Wyczerpy Górne**



Źródło: Opracowanie własne na podstawie [www.maps.google.pl](http://www.maps.google.pl)

Trzecia z proponowanych tras tramwajowych jest w istocie odgałęzieniem drugiej, choć w całości może wcześniej doczekać się realizacji. Trasa ta powinna prowadzić od skrzyżowania z trasą tramwajową na Wyczerpy poprzez ulice Łukasiewicza i Makuszyńskiego do centrum handlowego, który planuje zbudować IKEA oraz – być może – do centrów logistycznych w rejonie węzła autostradowego, zaplanowanego w pobliżu dzielnicy Rząsawa. Torowisko tramwajowe na ulicach Łukasiewicza i Makuszyńskiego powinno być zabudowane w jezdni, natomiast na dalszym odcinku – wkomponowane w plany zagospodarowania terenu towarzyszącego inwestycji związanej z budową centrum handlowego IKEA.

**Rys. 21. Propozycja przebiegu trasy tramwajowej w kierunku dzielnicy Rzęsawa**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie [www.maps.google.pl](http://www.maps.google.pl)

Czwarta trasa tramwajowa, to przedłużenie trasy kucelińskiej poprzez most na rzece Kucelince i dalej wzdłuż ulicy Korfantego w rejon Huty Szkła „Guardian”. Trasa ta w całości powinna przebiegać na torowisku wydzielonym, kończąc się pętlą przed bocznicami kolejowymi prowadzącymi do huty szkła.

Obecnie trasa na Kucelin jest coraz mniej wykorzystywana przez pasażerów, co wynika z redukcji zatrudnienia na hucie i słabym jeszcze wykorzystaniu istniejącej strefy ekonomicznej. Los proponowanej trasy tramwajowej jest ściśle powiązany z rozwojem Częstochowskiego Parku Przemysłowego. Ponieważ trasa tramwajowa poza mostem na Kucelince nie powinna mieć nadzwyczajnych wymogów architektonicznych, koszt jej budowy powinien być relatywnie niski. Odpowiedź na pytanie o zasadność jej powstania przyniesie jednak przyszłość i pozyskanie przez Częstochowę zewnętrznych inwestorów, chcących rozwijać swoje przedsiębiorstwa w rejonie ulicy Korfantego.

**Rys. 22. Propozycja przebiegu trasy tramwajowej w rejonie Kucelina – ulicy Korfantego**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie [www.maps.google.pl](http://www.maps.google.pl)

Piąta trasa, to w pewnym sensie odciążenie istniejącej od 1959 roku osi północ – południe. Trasa ta w swym założeniu powinna stanowić zachodnią obwodnicę Śródmieścia w komunikacji tramwajowej oraz doskonale łączyć dworce kolejowe – Częstochowę Osobową i Częstochowę Stradom. Trasa miałaby się odgałęziać od istniejącej na Rondzie Mickiewicza, następnie prowadzić ulicami: 1 Maja, Pułaskiego i Popiełuszki do połączenia ze zbudowaną wcześniej trasą na Parkitkę: w zależności od przyjętego w jej przypadku przebiegu, na wysokości al. Jana Pawła II, ulicy Skrzyneckiego lub ulicy Dekabrystów. Zbudowanie tej trasy daje możliwość wprowadzania objazdów w razie awarii na trasie istniejącej obecnie (jak i na odwrót w przyszłości) oraz prowadzenia prac modernizacji torowiska w Śródmieściu bez konieczności uruchamiania autobusowej komunikacji zastępczej lub jej stosowania w minimalnym stopniu. Inwestycji powinna towarzyszyć modernizacja i przebudowa obecnego układu drogowego, w tym zwłaszcza w pobliżu dworca kolejowego na Stradomiu, który w najbliższych latach powinien stać się ważnym punktem transportu pasażerskiego dla Częstochowy. Natomiast pod względem eksploatacyjnym nie ulega wątpliwości, że budowa tej trasy w radykalny sposób uelastyczni całość częstochowskiej sieci tramwajowej.

Podsumowując, niniejszy plan transportowy proponuje ogółem budowę siedmiu tras tramwajowych oraz ważnego trójkąta manewrowego. Połowa z wymienionych inwestycji powinna zostać zrealizowana do roku 2020 (przedłużenia na Parkitkę, do ulicy Kukuczki i domknięcie ringu tramwajowego na Rakowie oraz budowa trójkąta manewrowego), a pozostałe trasy należy powiązać z planami zagospodarowania przestrzennego, już na etapie projektowania nowych ulic uwzględnić odpowiednie rezerwy terenu pod torowiska tramwajowe, a szczegółowe analizy przeprowadzać sukcesywnie od około 2020 roku. O kolejności budowy poszczególnych odcinków winny decydować czynniki urbanistyczne, logistyczne i ekonomiczne. Nie jest wykluczone, iż kolejna dekada XXI wieku wskaże potrzeby budowania tras tramwajowych w jeszcze innych miejscach, a powyższe propozycje unieważni. Realia dzisiejszej gospodarki światowej, cykle koniunkturalne i powiązania warunków ekonomicznych od skali Częstochowy jako ośrodka miejskiego poprzez województwo śląskie, Polskę aż po Unię Europejską, będą niosły zarówno różnice w tempie rozwoju, jak i spójność technologii, wykorzystywanie tych samych rozwiązań. Do tego nałożą się czynniki demograficzne, urbanistyczne, a kwestia ilości i wielkości inwestycji mieszkaniowych i przemysłowych w rejonie Częstochowy będzie przysłowiowym „równaniem z wieloma niewiadomymi”. Jednak zakładając, że przedstawiony scenariusz rozbudowy sieci tramwajowych ma szansę na realizację, to zakłada się, że cała opisana sieć powinna uzyskać docelowy kształt około roku 2030.

Rozbudowa sieci tramwajowej w Częstochowie powinna przebiegać w sposób synchronizowany z ograniczeniem zarówno transportu indywidualnego, jak i komunikacji autobusowej. Chociaż obecnie budowa infrastruktury tramwajowej i zakupy nowego taboru wiążą się z bardzo dużymi nakładami finansowymi, to jednak większość polskich miast po latach stagnacji również inwestuje w szynowy transport miejski. Znacznie większe szanse w tym zakresie otrzymaliśmy wraz ze wstąpieniem Polski do Unii Europejskiej. Oprócz możliwości pozyskiwania dofinansowania, w polskich miastach zaczęto zmieniać sposób postrzegania komunikacji tramwajowej – obecnie coraz częściej jest ona traktowana jako wizytówka miast i ich powód do dumy. Nowoczesne tramwaje dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych, wyposażone w wydajne systemy grzewcze i klimatyzację są miejscem, w którym przyjemnie spędza się czas podróży. Z kolei design większości współcześnie produkowanych wagonów tramwajowych sprawia, że doskonale komponują się one z przestrzenią miejską, a zwłaszcza na rewitalizowanych i budowanych nowych ciągach drogowych stanowią istotny element stylu neomodernistycznego. Ponadto nie sposób ukryć, iż rozwój transportu tramwajowego w kolejnych dziesięcioleciach będzie wspomagany nowymi rozwiązaniami w dziedzinie energetyki. Złoża węgla kamiennego i ropy naftowej stale się wyczerpują, przez co również Polska stanie przed koniecznością inwestowania w energetykę odnawialną i atomową. Coraz większa ilość turbin wiatrowych i energetyka solarna są najlepszymi dowodami na rozwój tej dziedziny. Plany związane z energią nuklearną opóźniają się ze względów społecznych i finansowych, jednak wydaje się, że budowa pierwszego polskiego reaktora jądrowego do przemysłowej produkcji energii elektrycznej jest tylko kwestią czasu. Nie można również zapominać o miastotwórczym charakterze tras tramwajowych, które często budowane są wcześniej, niż dzielnice mieszkaniowe, które mają obsługiwać. Stanowi to tylko potwierdzenie konieczności traktowania inwestycji tramwajowych w sposób systemowy i dalekosiężny, w powiązaniu z planami zagospodarowania przestrzennego i prognozami demograficzno-urbanistycznymi sięgającymi w przyszłość nawet o kolejne 50 lat. Niektóre dzielnice polskich miast rozwinęły się na przestrzeni ostatnich dekad w dużej mierze właśnie dlatego, że w przeszłości doprowadzono do nich linie tramwajowe. Najlepszym tego przykładem jest gwałtowny rozwój w ostatnich dwóch dekadach poznańskiej dzielnicy Piątkowo, w której w 1997 roku uruchomiono 6-kilometrową trasę Poznańskiego Szybkiego Tramwaju. Bazując na standardach praktykowanych w Europie Zachodniej pozostaje mieć nadzieję, że rozwój częstochowskiej sieci tramwajowej będzie przebiegał w sposób przemyślany i przede wszystkim powiązany z wieloletnimi planami rozwoju miasta.

## 6.7. Wskazanie możliwości stosowania autobusów o zmniejszonej pojemności

Dotychczas w przewozach komunikacji autobusowej w Częstochowie wyróżniano dwie grupy taboru: autobusy pojedyncze o długości ok. 11-12 metrów oraz autobusy przegubowe o długości 16,5-18 metrów. Wzrost motoryzacji indywidualnej i coraz większe wymagania ze strony mieszkańców w zakresie dostępności do publicznego transportu zbiorowego sprawiają, że w Częstochowie zachodzi potrzeba rozwinięcia przestrzennego sieci połączeń autobusowych poprzez wprowadzenie jej w osiedla o zabudowie jednorodzinnej i na ulice o parametrach geometrycznych, które wykluczają lub przynajmniej poważnie ograniczają możliwości wykorzystania taboru obecnie eksploatowanego. Dlatego też, badając układ przestrzenny miasta, sieć drogową oraz odległości do najbliższych przystanków autobusowych, wskazuje się rejony miasta i ulice, do których należy skierować autobusy o zmniejszonej pojemności.

Autobusy, które są przeznaczone do wykonywania takich zadań transportowych, powinny mieć następujące cechy:

- Długość pojazdu od 7,0 do 9,0 metrów
- Preferowany układ drzwi odskokowo-przesuwanych: 1-2-0 lub 2-2-0
- Maksymalna pojemność całkowita: ok. 25-30 pasażerów
- Zastosowanie z przodu pojazdu tablicy kierunkowej w formie wyświetlacza z numerem linii i nazwą przystanku docelowego, a boku i z tyłu – z samym numerem linii
- Występowanie przynajmniej części pojazdu, która będzie go kwalifikować jako niskopodłogowy
- Napęd tradycyjny (silnik Diesla) lub elektryczny
- Dopuszczalna manualna skrzynia biegów – preferowana automatyczna
- Klimatyzacja kabiny kierowcy i przedziału pasażerskiego
- Średnie zużycie oleju napędowego do ok. 20 litrów na 100 km
- Spełnianie normy przynajmniej EURO-4 w zakresie emisji zanieczyszczeń

Pojazdy o wymienionych cechach mogą być zarówno kupowane jako fabrycznie nowe, jak i pochodzące z rynku wtórnego, jednak ze względu na nieco mniejszą żywotność od autobusów tradycyjnych, ich maksymalny okres eksploatacji nie powinien przekraczać 12 lat.

Autobusy o obniżonej pojemności powinny być wprowadzane do eksploatacji na częstochowskich liniach komunikacyjnych w dwóch etapach, odległych czasowo od siebie o 20-30 miesięcy, przy czym wystąpienie drugiego etapu powinno być poprzedzone analizą ekonomiczną wcześniejszego okresu funkcjonowania połączeń wdrożonych w ramach pierwszego etapu. Ponadto oprócz dzielnic i osiedli, na których warunki techniczne sprzyjają eksploatacji autobusów o obniżonej pojemności, sugeruje się stosowanie ich także w następujących przypadkach:

- Na niektórych kursach obecnych linii regularnych, np. w godzinach wieczornych, kiedy możliwe jest stosowanie brygad wieloliniowych w rozkładach jazdy (zastępowanie autobusów standardowych lub przegubowych pojazdami mniejszymi)
- Na liniach międzydzielnicowych, na których maksymalny potok pasażerski w ciągu dnia jest niższy od całkowitej ilości miejsc w autobusie o obniżonej pojemności – np. na linii nr 38
- Na odcinkach, na których obecnie kursujące linie regularne stanowią zbyt ograniczoną ofertę dla mieszkańców, a poprawienie jej jest trudne ze względów logistycznych lub ekonomicznych (Kiedrzyń)

Pierwszy etap wprowadzania do eksploatacji autobusów o obniżonej pojemności powinien obejmować takie rejony miasta, jak:

- Ulice: Odrodzenia, Kalinową, Zakopiańską, Białską i Mazowiecką na Grabówce
- Ulicę Łódzką na całej długości oraz Ludową do pętli w Kiedrzynie
- Ulicę Goździków
- Ulicę Narcyzową
- Ulicę Sejmową
- Ulicę Młodości
- Ulicę Ludową do granicy miasta z gminą Mykanów
- Ulicę Komornicką

- Ulicę Zawodziańską i Mączną w Mirowie
- Ulicę Hektarową

Jednocześnie należy wziąć pod uwagę, że powyższa lista ulic i osiedli może ulec zmianie, jeśli okaże się, że nie ma możliwości dobrego wytyczenia linii komunikacyjnej, która mogłaby obsługiwać daną część miasta, a także w razie braku możliwości zbudowania lub wyznaczenia miejsca nadającego się do wykorzystania jako pętla manewrowa na końcu przebiegu linii. W takich przypadkach część ze wskazanych ulic można w pierwszym etapie pominąć (jeśli uda się przezwyciężyć wymienione problemy, można ulice te wziąć pod uwagę w analizach poprzedzających drugi etap) lub skierować autobusy na inne, leżące w pobliżu ulice, spełniające wymagania niezbędne dla obsługi autobusów o obniżonej pojemności.

Drugi etap wdrażania połączeń dla autobusów o zmniejszonej pojemności, powinien być przeprowadzony w 20-30 miesięcy po etapie pierwszym, a jego podstawę musi stanowić analiza logistyczna, społeczna i ekonomiczna. Wśród ulic, które w tym etapie należy brać pod uwagę, wymienia się:

- Ulicę Tatrzańską na całej długości
- Ulicę Przestrzenną na całej długości
- Ulice: Poselską, Wypalanki i Grzybowską
- Ulicę Piastowską od Matejki do Przestrzennej
- Najdalej na południe położone ulice osiedla na Wyczerpach, rejon ulicy Nusbauma

Autobusy o zmniejszonej pojemności oprócz wymienionych obszarów miasta, będą również korzystały z odcinków dróg, na których obecnie kursują już linie regularne obsługiwane przez MPK. W zależności od sytuacji finansowej miasta, środki budżetowe na obsługę tych połączeń mogą być albo dodatkową pozycją, której znaczenie nie będzie zbyt duże w skali ogółu kosztów publicznego transportu zbiorowego (ok. 3% całej wartości komunikacji) lub też będą pochodzić z oszczędności wynikających z ograniczenia obecnych linii regularnych i przeniesienia tych środków na połączenia opisane w niniejszym rozdziale.

## 7. Wyniki badań obecnego stanu komunikacji miejskiej

### 7.1. Pomiary potoków pasażerskich

Badania napełnień (liczby osób podróżujących środkami komunikacji publicznej w danym przekroju drogowym) linii autobusowych przeprowadzone zostały jednorazowo na wszystkich liniach komunikacji dziennej, realizowanej przez MPK, a zleczanych przez MZDiT. Pomiary potoków pasażerskich prowadzono wyłącznie w dni robocze, głównie w godzinach od 5.00 do 17.00, w szczególności uwzględniając maksymalne dobowe potoki pasażerskie, występujące w godzinach porannego i popołudniowego szczytu przewozowego.

Pomiary potoków pasażerskich były prowadzone w trakcie obowiązywania rozkładów jazdy roboczych, ważnych dla miesiący wrzesień – czerwiec, a w szczególności rozpoczęto je 3 czerwca 2013 roku i zakończono w dniu 25 czerwca 2013 roku.

Pasażerowie podlegali liczeniu na całych odcinkach tras, od pętli do pętli, w rozbiciu na kolejne brygady tej samej linii, co pozwoliło zweryfikować poprawność doboru pojemności taboru do zaobserwowanych potoków pasażerskich. Szczegółowe wyniki pomiarów zawarto w załączniku nr 1. Prezentacja ich ma postać tabel uszeregowanych narastająco według numerów linii i numerów brygad. W przypadku całodziennych zadań transportowych, badania prowadzono zwykle od początku porannego szczytu przewozowego do końcowej części szczytu popołudniowego. Jeśli chodzi o zadania dodatkowe, zwane w Częstochowie szczytowymi, zazwyczaj badano wszystkie kursy na całej ich długości.

W zestawieniach tabelarycznych zawarto dane na temat liczby wysiadających i wsiadających pasażerów na poszczególnych przystankach oraz bilansu wymiany pasażerskiej, czyli liczby osób przemieszczającej się pomiędzy kolejnymi przystankami. Uwzględniono przy tym sytuacje, w których część kursów realizowano wariantowo (zgodnie z rozkładem jazdy) lub były wykonywane w pewnym fragmencie ze względu na późniejsze włączenie pojazdu wyjeżdżającego z zajezdni lub wcześniejszy zjazd do zajezdni bez pasażerów. W przypadku braku realizacji badania na danym kursie z w/w przyczyn, w tabeli wstawiono w odpowiednie rubryki symbole „X”.

Ponieważ same badania potoków pasażerskich przeprowadzono w miesiącu czerwcu 2013 roku, kiedy liczba pasażerów mogła zostać potraktowana jako miarodajna dla przeciętnego miesiąca w roku, a sam układ komunikacyjny z racji prowadzonych prac modernizacyjnych i licznych objazdów cechowała znaczna niestabilność, odstąpiono od interpretacji graficznych uzyskanych wyników. Niemniej pewnym jest, iż układ połączeń, na którym prowadzono badania, będzie zdecydowanie różnił się od tego, który należy rozpatrywać jako optymalny po zakończeniu kluczowych dla miasta inwestycji drogowych. Stąd dane zawarte w szczegółowych wynikach pomiarów pasażerskich mają stanowić materiał źródłowy dla podejmowania strategicznych decyzji w zakresie przyszłych połączeń i planowaniu poszczególnych linii. Nie ulega jednak wątpliwości, iż docelowy przebieg linii musi uwzględniać przejezdność i dostępność ulic w Śródmieściu Częstochowy, co będzie warunkowane nie tylko aspektami typowo techniczno-ruchowymi.

W zawartych w załączniku nr 1 wynikach badań potoków pasażerskich do każdego kursu dołączono krótką, ale bardzo istotną statystykę. Ma ona na celu pokazanie, ile osób ogólnie skorzystało z danego kursu (suma pasażerów wsiadających – a tym samym wysiadających na przestrzeni całego kursu), jaka była maksymalna liczba pasażerów podczas danego kursu (wartość ta jest kluczowa dla wyznaczenia odpowiedniej pojemności taboru dla całego zadania transportowego), udział procentowy pasażerów, którzy w przypadku linii przebiegających przez centralną część miasta wsiedli pomiędzy pętlą początkową a Śródmieściem, a jednocześnie wysiedli zanim autobus opuścił rejon Śródmieścia (jest to istotne w perspektywie nieuniknionych zmian w przyszłym układzie komunikacyjnym, gdzie niektóre linie należy podzielić lub zamienić między sobą częściami aktualnych przebiegów) oraz wskazanie zalecanej pojemności taboru, który organizator publicznego transportu zbiorowego powinien wymagać od przewoźnika.

W tym ostatnim przypadku zastosowano następujące założenie: przyjęto, że jeśli maksymalna liczba pasażerów na danym kursie w trakcie przeprowadzonego badania była mniejsza lub równa 45, wówczas kwalifikowano ten kurs do obsługi autobusem pojedynczym (12-metrowym). Jeśli badanie empiryczne wskazało liczbę pasażerów

pomiędzy 46 a 59, wówczas autobus standardowy klasy MAXI traktowano jako dopuszczalny z zaleceniem obsługi przez autobus przegubowy (klasy MEGA). Zaobserwowanie potoku pasażerskiego na poziomie przynajmniej 60 osób pomiędzy którymkolwiek przystankami traktowano z kolei jako przesłankę do planowej ekspedycji autobusów przegubowych.

Powyższe założenia wynikały z faktu, iż wśród autobusów eksploatowanych w komunikacji miejskiej w Częstochowie dominują autobusy standardowe o długości około 12 metrów, zawierające zwykle ok. 100 miejsc, wśród których ok. 30-35 to miejsca siedzące. Założono w trakcie badań, iż maksymalny, typowy potok pasażerski na danym kursie powinien hipotetycznie przekraczać o 20% liczbę pasażerów wykazaną w trakcie badania empirycznego. W ten sposób powstały dwie wartości progowe jeśli chodzi o potoki pasażerskie: ok. 55 osób, gdy autobus przegubowy traktowany jest jako wskazany oraz ok. 72 pasażerów, gdy jest on wymagany. Jak można zauważyć, w tym drugim przypadku założenie takie oznacza, iż liczba potencjalnych pasażerów stanowi ok. 72% całkowitej pojemności autobusu standardowego, ale jednocześnie mówi o tym, że podczas gdy 35 pasażerów zajmuje miejsca siedzące, w przybliżeniu drugie tyle musi podróżować na miejscach stojących. Taka sytuacja w oczywisty sposób wpływa negatywnie na komfort korzystania z komunikacji miejskiej, a to jest czynnikiem zniechęcającym do korzystania z transportu zbiorowego.

Studiując wyniki badań potoków pasażerskich i dołączone do nich analizy można zauważyć, że w wielu przypadkach autobusy przegubowe stają się konieczne jedynie dla pojedynczych kursów, a w przypadku opisanych wcześniej imprez masowych, powinny być ekspediowane na trasie tylko w dniu organizacji takiej imprezy. Nie sposób też pominąć faktu, że przeprowadzone badania pozwalają trafniej określić stopień rzeczywistego wykorzystania autobusów przegubowych, jakimi dysponuje MPK. Na tej podstawie możliwe jest już sformułowanie najważniejszego wniosku uzyskanego w ramach niniejszego opracowania: **po ulicach Częstochowy kursuje zbyt dużo autobusów przegubowych w stosunku do rzeczywistych potrzeb pasażerów.** Jednocześnie, biorąc pod uwagę konieczność radykalnej ingerencji w układ linii autobusowych głównie w kontekście zbliżającego się zakończenia rewitalizacji al. Najświętszej Maryi Panny i coraz bardziej widocznej potrzeby utrzymania pasażerów korzystających z częstochowskiej komunikacji miejskiej, na niektórych liniach należy zwiększyć częstotliwość kursowania wraz z obniżeniem pojemności pojazdów.

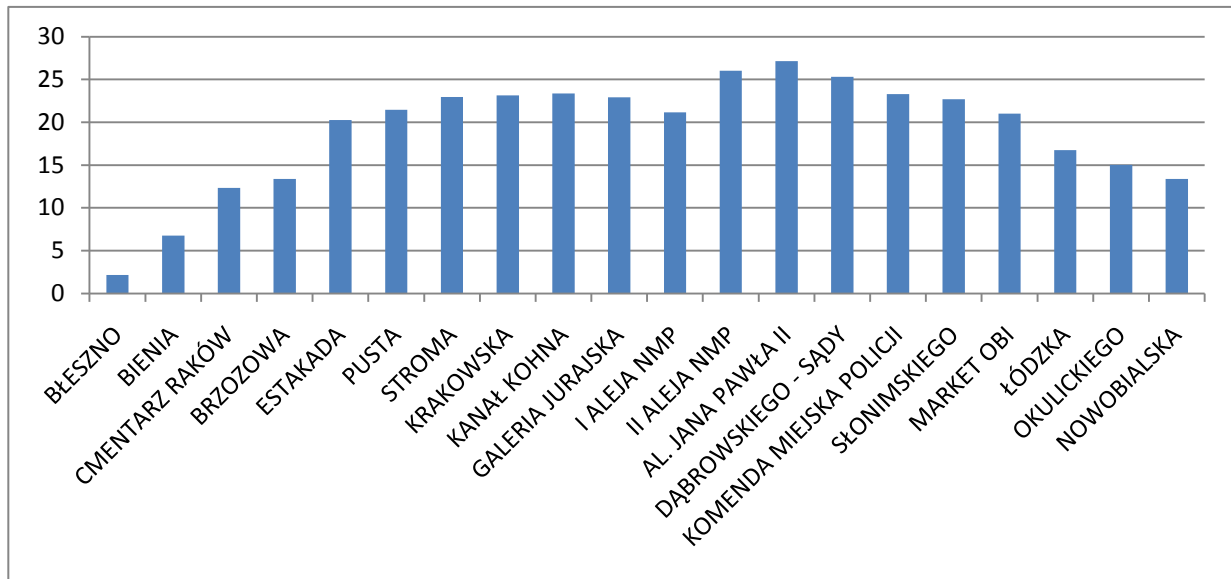
Na tym etapie analiz odstąpiono natomiast od badania potoków pasażerskich w porach o typowo zmniejszonej frekwencji, a więc wieczorami w dni robocze oraz w weekendy. Biorąc pod uwagę obowiązujące rozkłady jazdy oraz układ przestrzenny poszczególnych linii, należy przyjąć, iż w porach pominiętych w badaniach kluczowe znaczenie ma zapewnienie w miarę rozsądnej częstotliwości kursowania, która będzie akceptowalna dla potencjalnych pasażerów, a jednocześnie pozwoli na finansowanie z dostępnych źródeł.

Uważa się przy tym, że wobec braku przeprowadzenia w poprzednich latach bardziej szczegółowych analiz na przestrzeni całych dni ruchowych (robocze, soboty oraz świąteczne), w Częstochowie należy przeprowadzić kompleksowe badania ruchu dla komunikacji miejskiej, powtarzając je kilkukrotnie w tych samych porach i dla tych samych brygad, jednak ich realizacja winna nastąpić po wdrożeniu zmienionego układu komunikacyjnego, uwzględniającego dostępność modernizowanych i nowo budowanych ciągów drogowych.

Na bazie zawartych w załączniku nr 2 wyników badań potoków pasażerskich oraz ilustracji graficznych wartości średnich badanych potoków pasażerskich (średnia dla wszystkich badanych kursów w obrębie tej samej linii), sformułowano niżej podane wnioski.

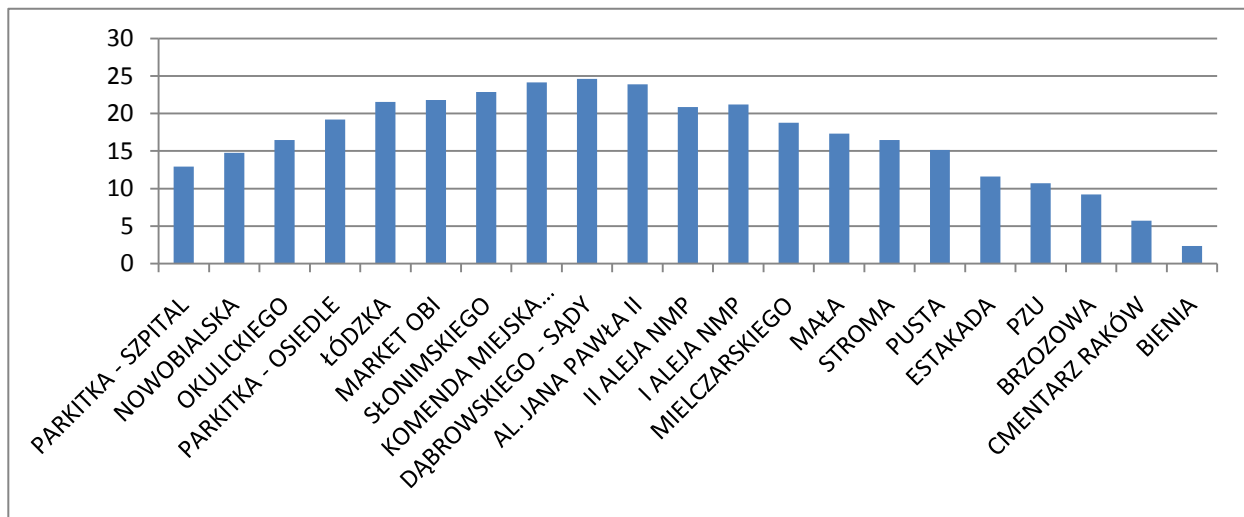


**Rysunek 23. Średnia liczba pasażerów w autobusach linii nr 10 w kierunku Parkitki**



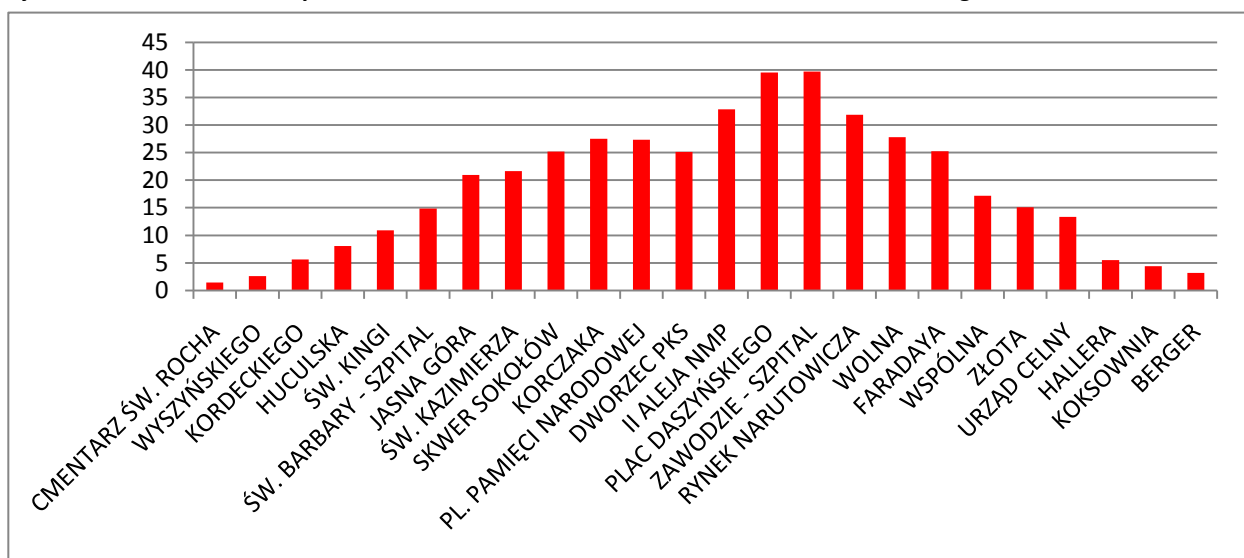
Źródło: opracowanie własne

**Rysunek 24. Średnia liczba pasażerów w autobusach linii nr 10 w kierunku Błeszna**



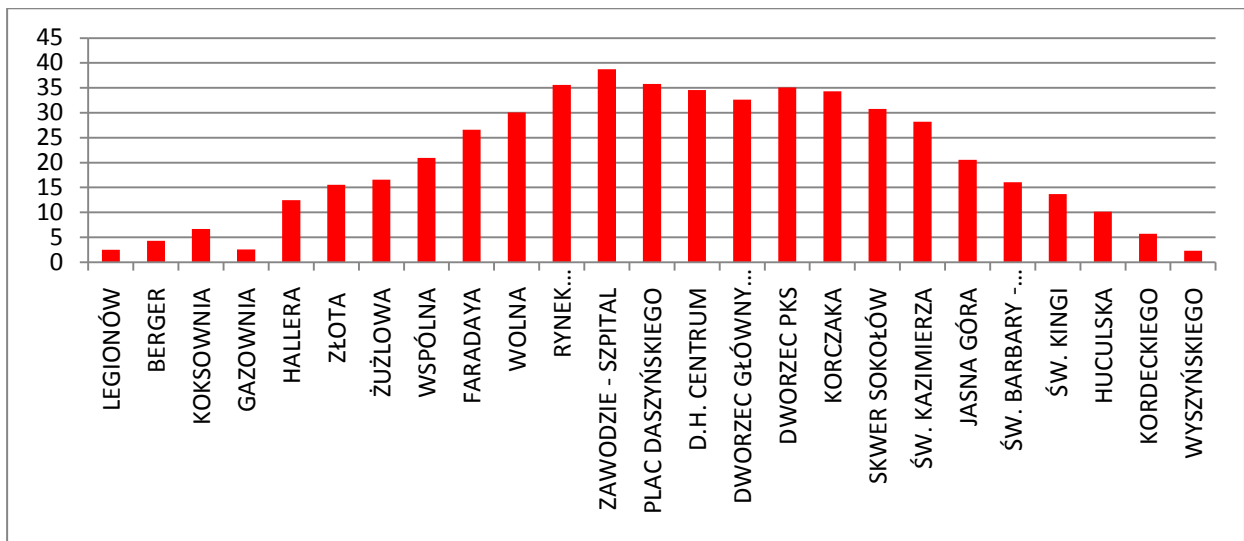
Źródło: opracowanie własne

**Rysunek 25. Średnia liczba pasażerów w autobusach linii nr 11 w kierunku Gazowni/Legionów**



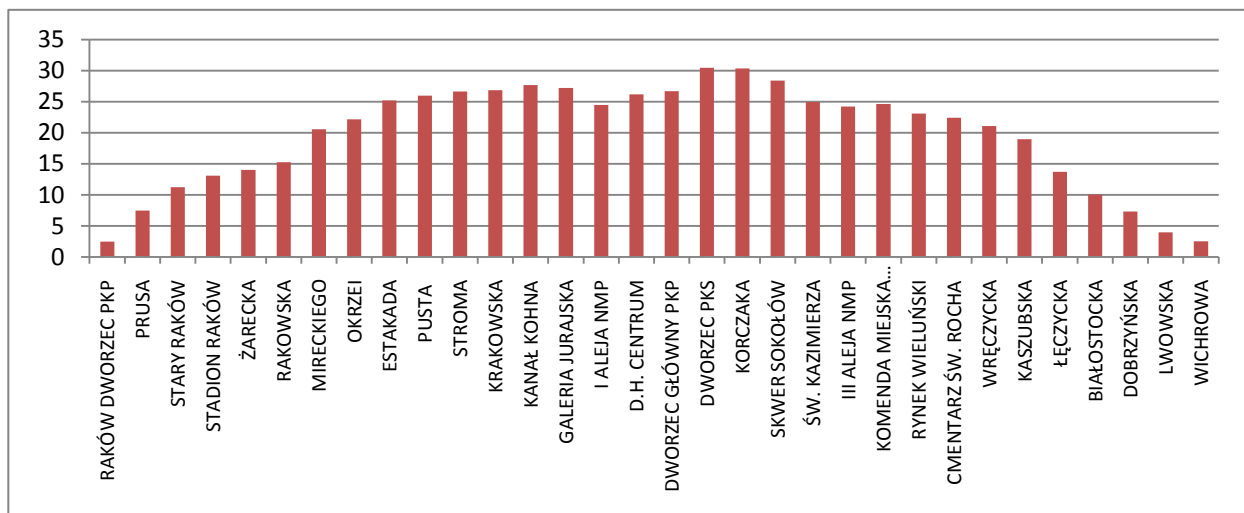
Źródło: opracowanie własne

Rysunek 26. Średnia liczba pasażerów w autobusach linii nr 11 w kierunku Cmentarza św. Rocha



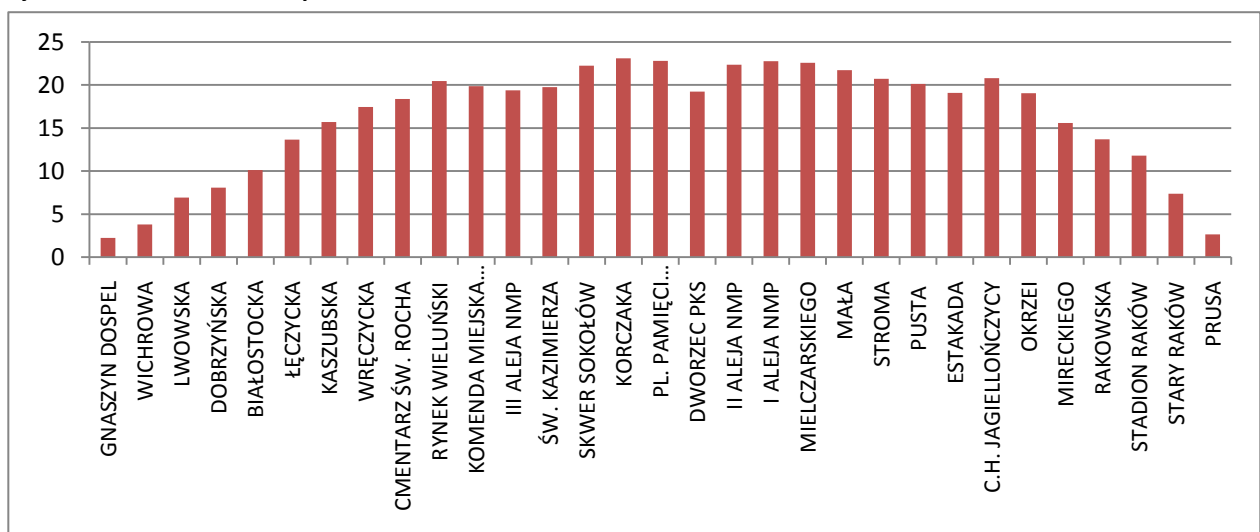
Źródło: opracowanie własne

Rysunek 27. Średnia liczba pasażerów w autobusach linii nr 12 w kierunku Gnaszyna



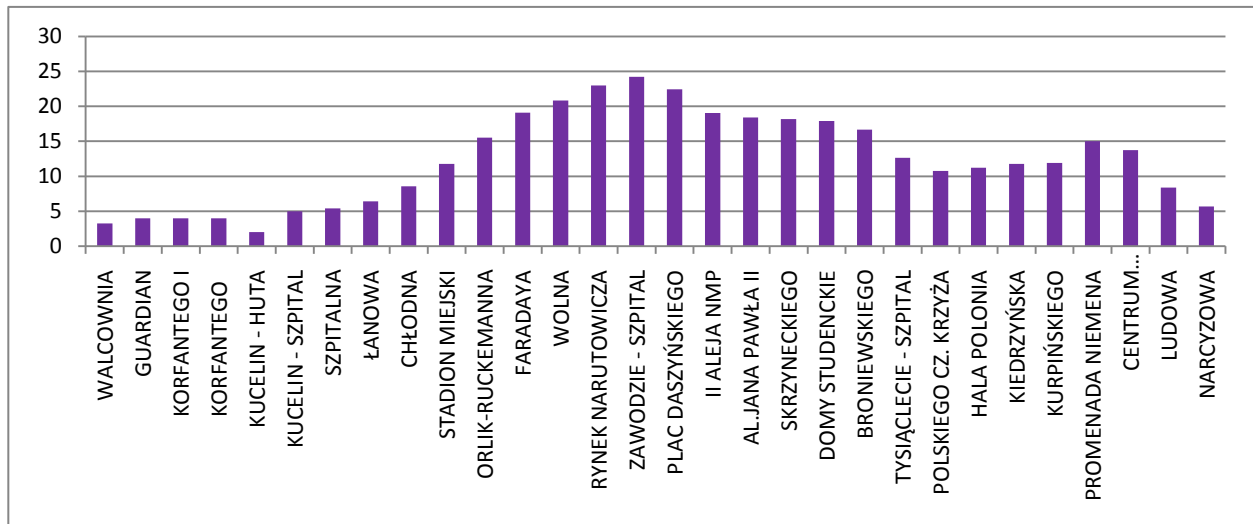
Źródło: opracowanie własne

Rysunek 28. Średnia liczba pasażerów w autobusach linii nr 12 w kierunku Rakowa



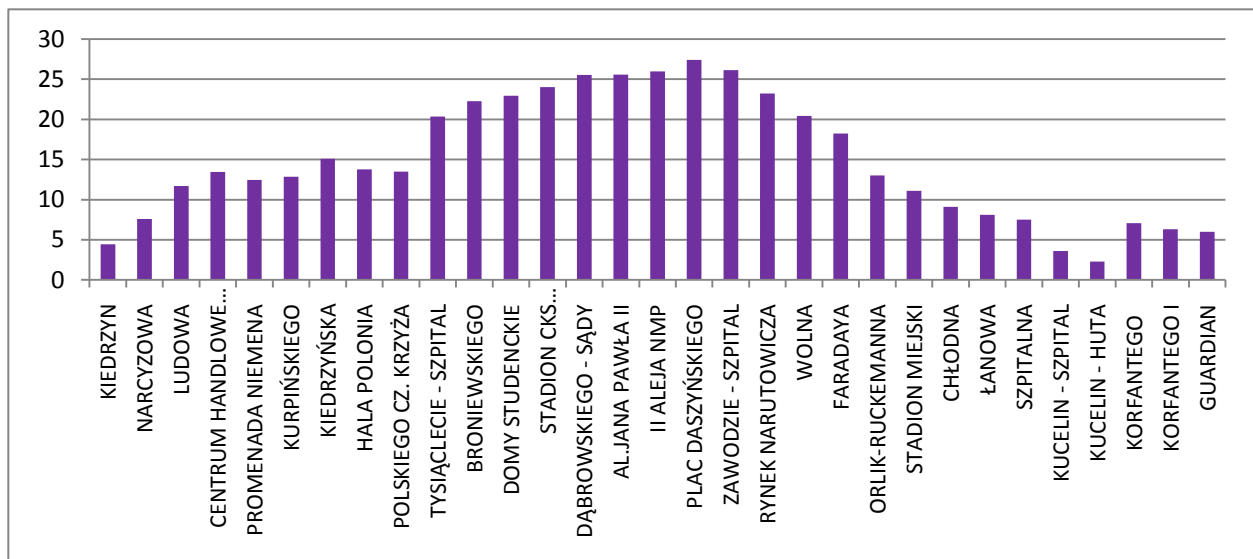
Źródło: opracowanie własne

Rysunek 29. Średnia liczba pasażerów w autobusach linii nr 13 w kierunku Kiedrzyna



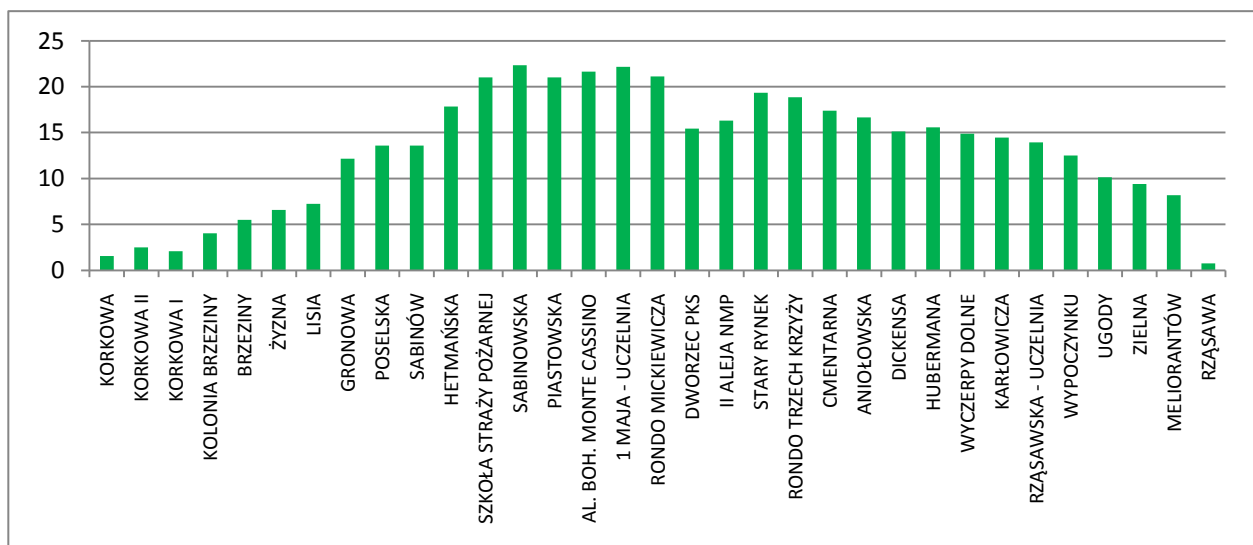
Źródło: opracowanie własne

Rysunek 30. Średnia liczba pasażerów w autobusach linii nr 13 w kierunku Kucelina/Walczynie



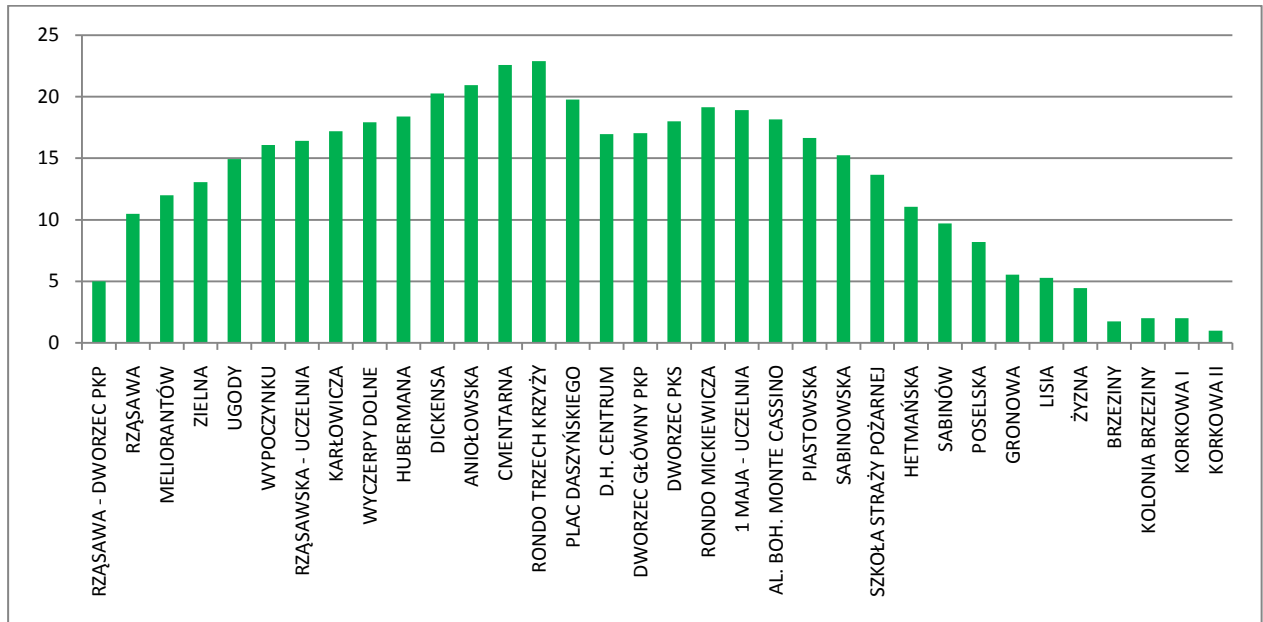
Źródło: opracowanie własne

Rysunek 31. Średnia liczba pasażerów w autobusach linii nr 14 w kierunku Rząsawy



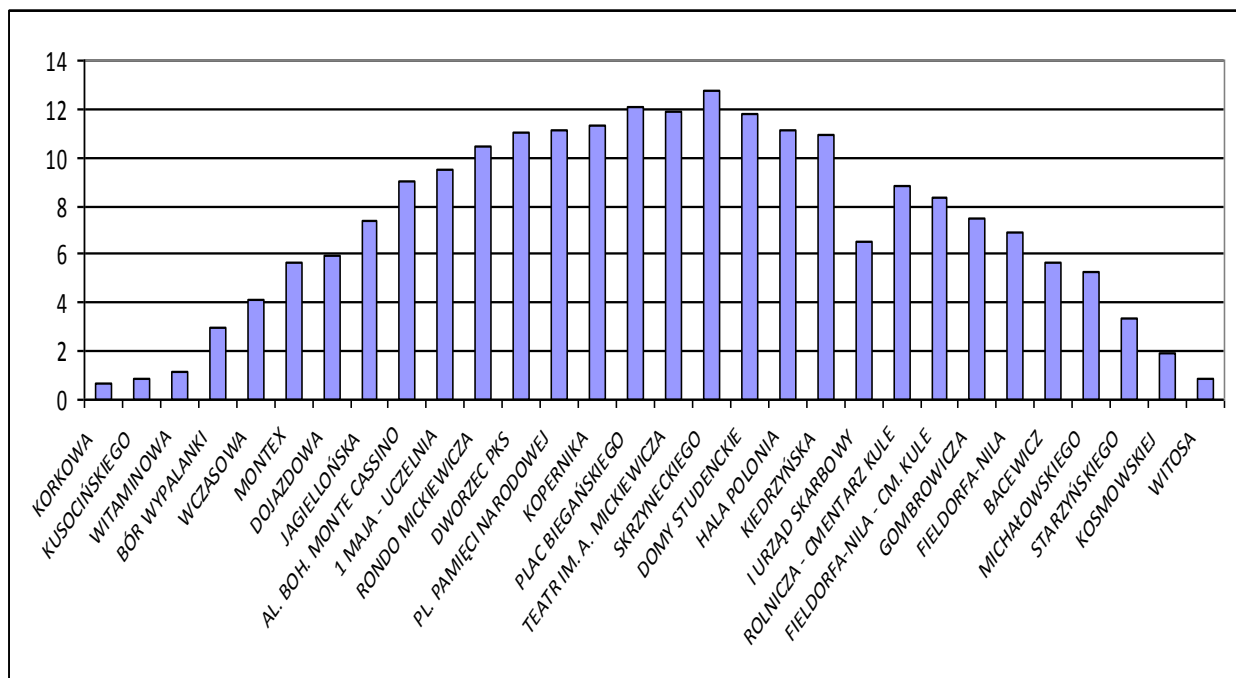
Źródło: opracowanie własne

**Rysunek 32. Średnia liczba pasażerów w autobusach linii nr 14 w kierunku Korkowej**



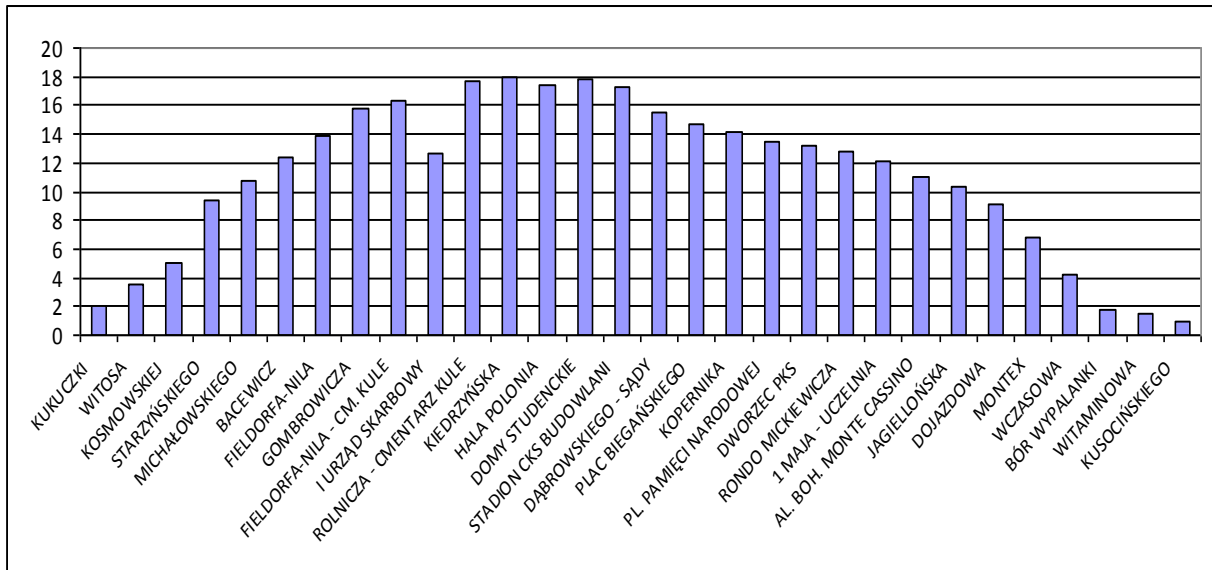
Źródło: opracowanie własne

**Rysunek 33. Średnia liczba pasażerów w autobusach linii nr 15 w kierunku Kukuczki**



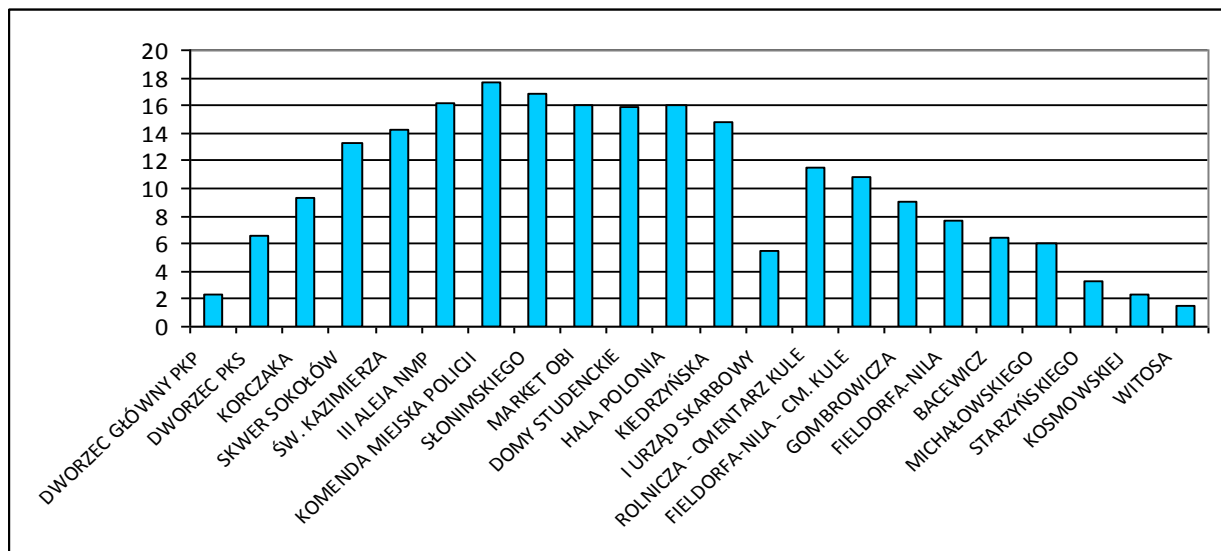
Źródło: opracowanie własne

Rysunek 34. Średnia liczba pasażerów w autobusach linii nr 15 w kierunku Korkowej



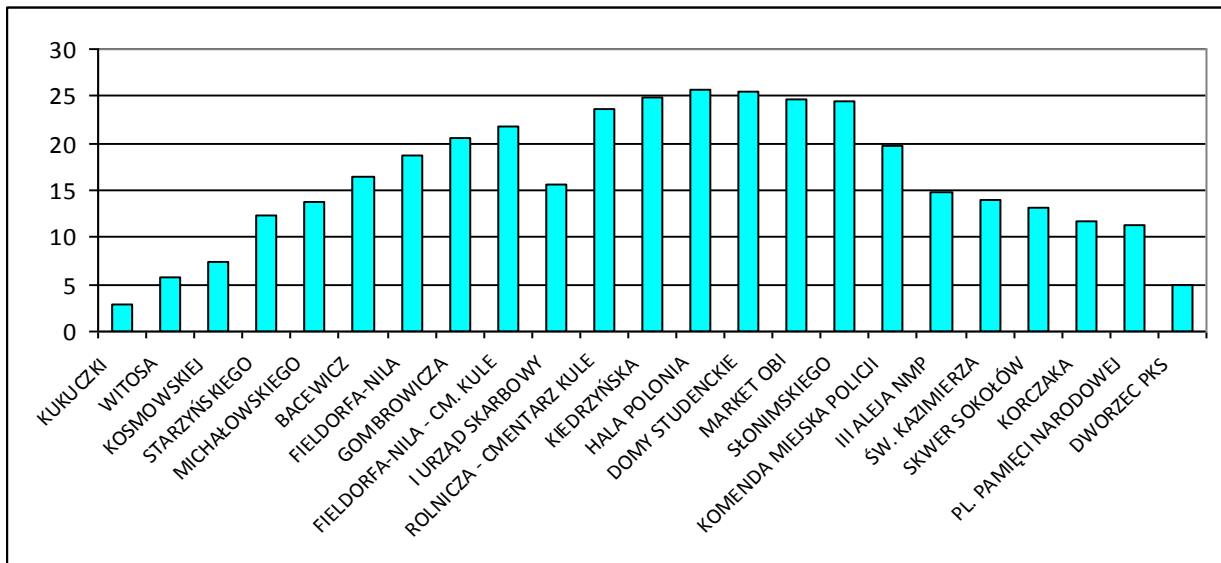
Źródło: opracowanie własne

Rysunek 35. Średnia liczba pasażerów w autobusach linii nr 16 w kierunku Kukuczki



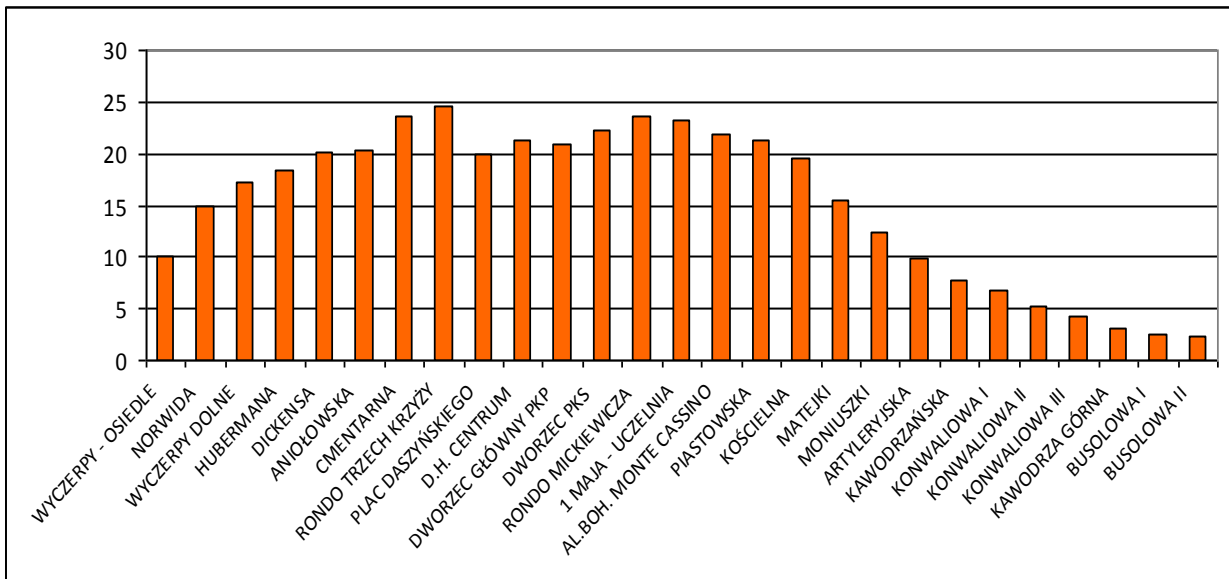
Źródło: opracowanie własne

**Rysunek 36. Średnia liczba pasażerów w autobusach linii nr 16 w kierunku Dworca Głównego PKP**



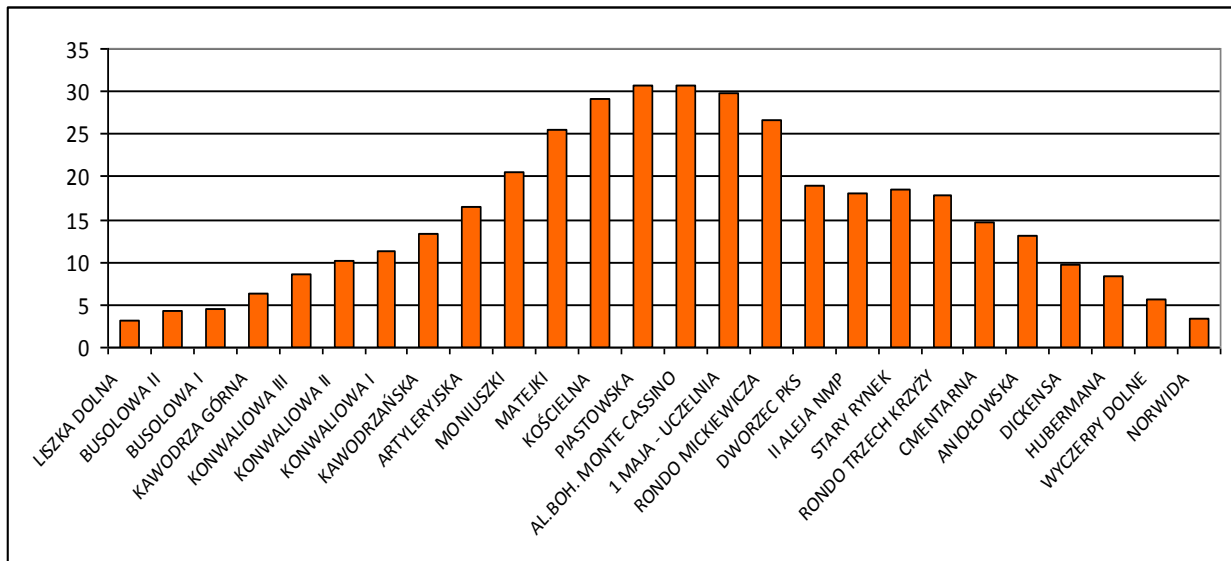
Źródło: opracowanie własne

**Rysunek 37. Średnia liczba pasażerów w autobusach linii nr 17 w kierunku Liszki Dolnej**



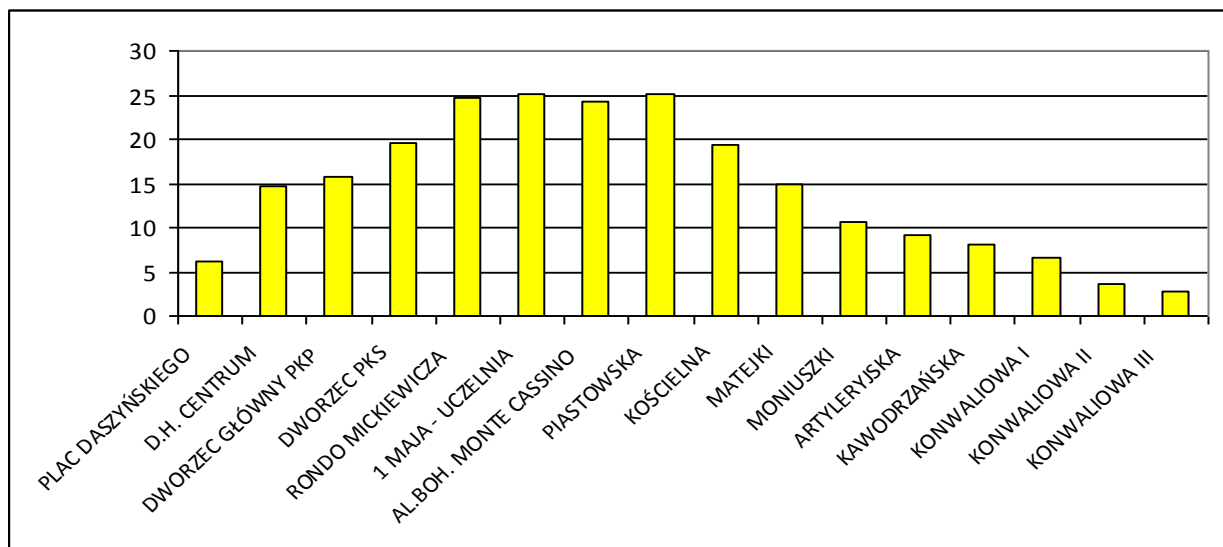
Źródło: opracowanie własne

Rysunek 38. Średnia liczba pasażerów w autobusach linii nr 17 w kierunku Wyczerp



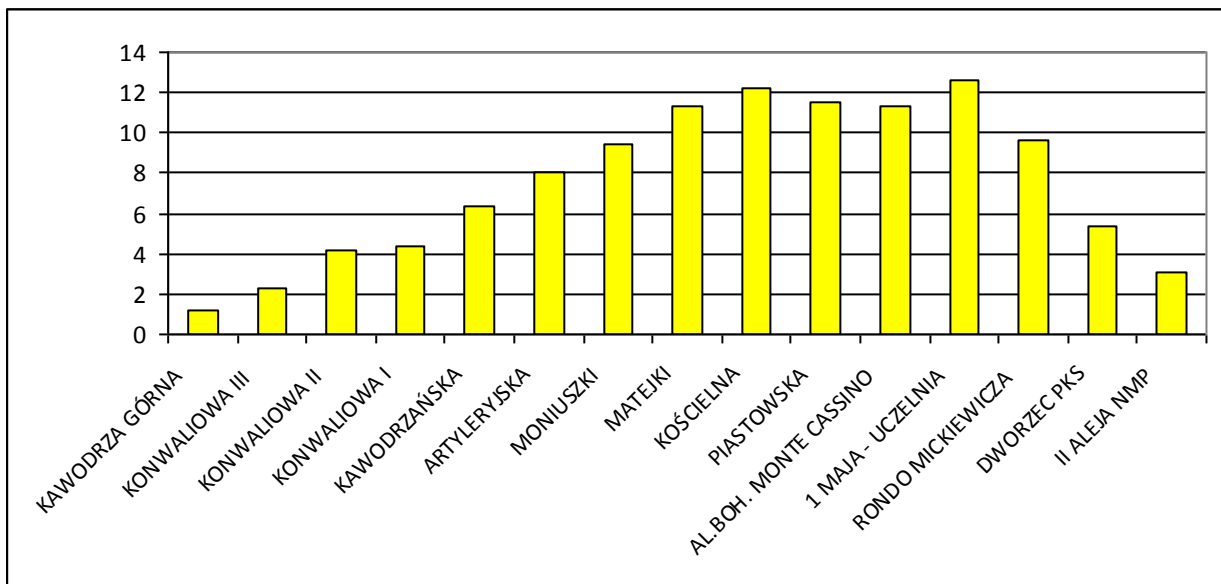
Źródło: opracowanie własne

Rysunek 39. Średnia liczba pasażerów w autobusach linii nr 17 w kierunku Wyczerp



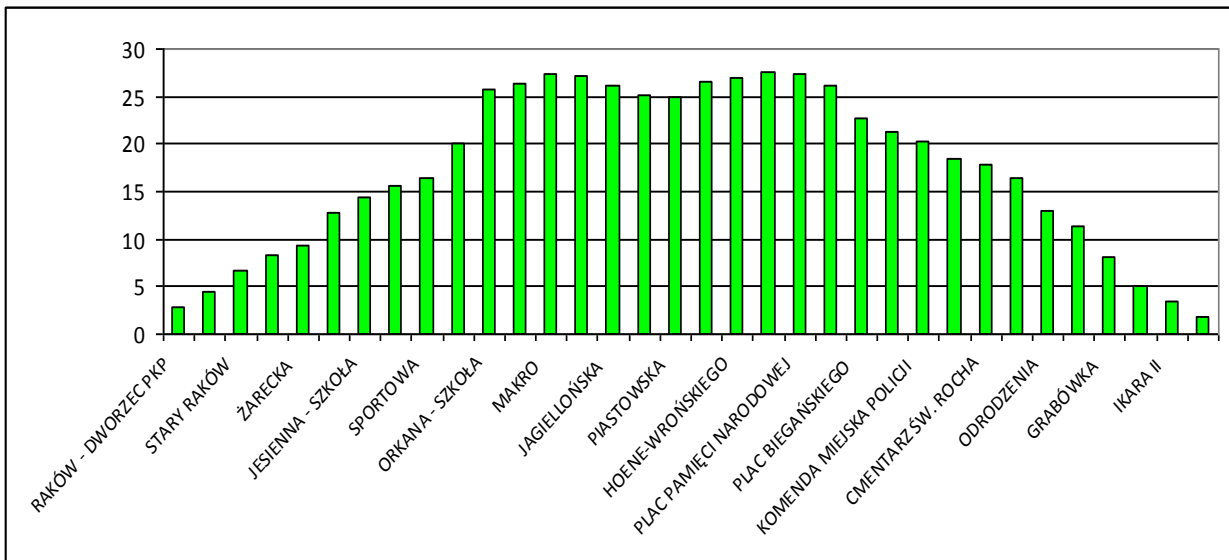
Źródło: opracowanie własne

Rysunek 40. Średnia liczba pasażerów w autobusach linii nr 17 w kierunku Placu Daszyńskiego



Źródło: opracowanie własne

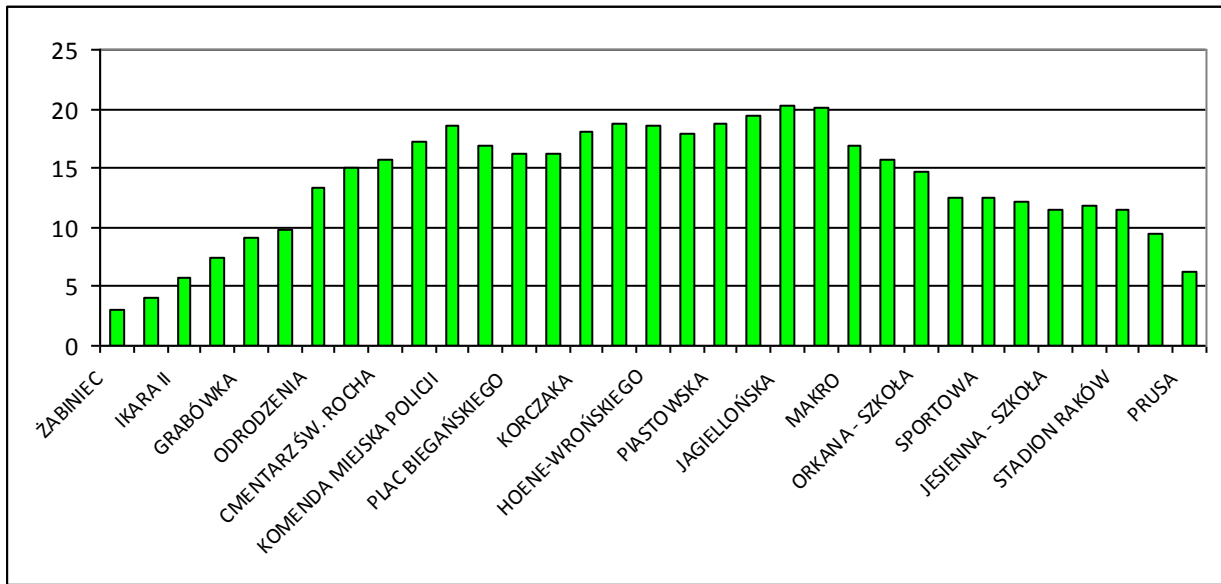
Rysunek 41. Średnia liczba pasażerów w autobusach linii nr 19 w kierunku Żabińca



Źródło: opracowanie własne

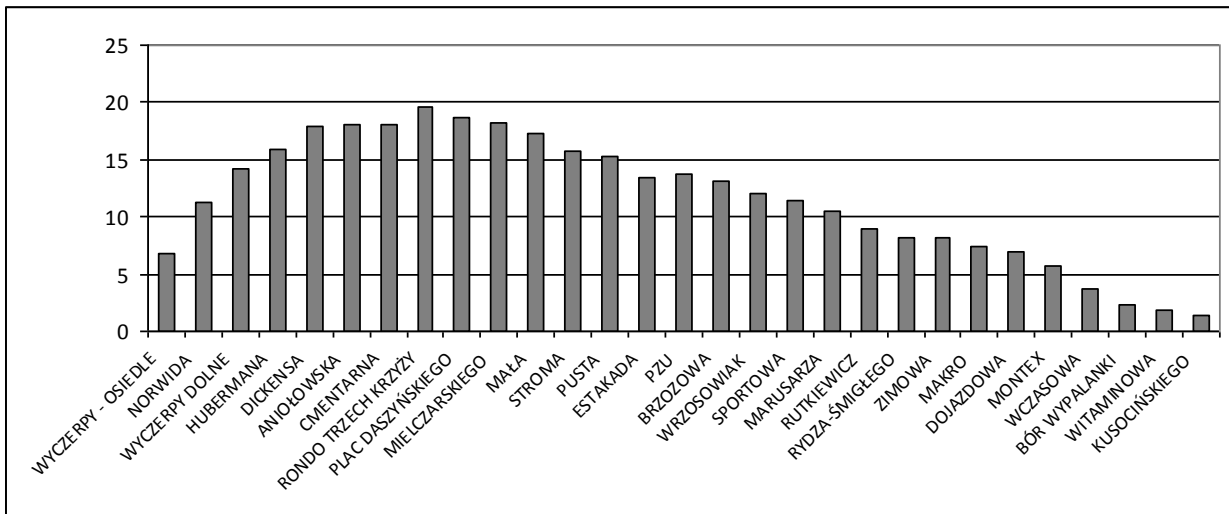


Rysunek 42. Średnia liczba pasażerów w autobusach linii nr 19 w kierunku Kucelina i Walcowni



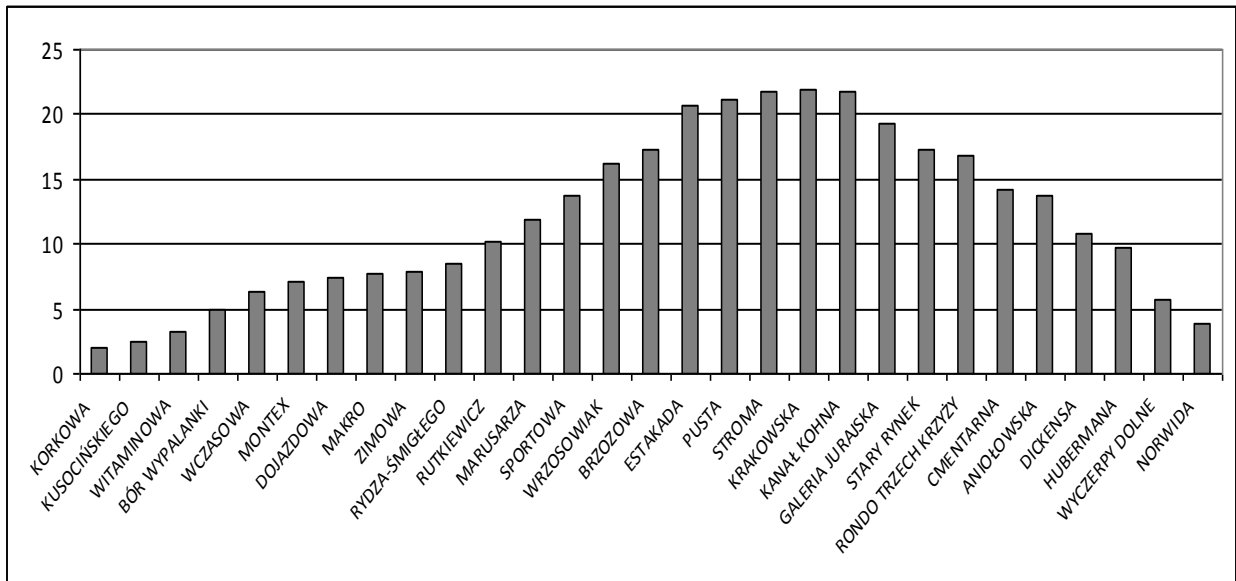
Źródło: opracowanie własne

Rysunek 43. Średnia liczba pasażerów w autobusach linii nr 20 w kierunku Korkowej



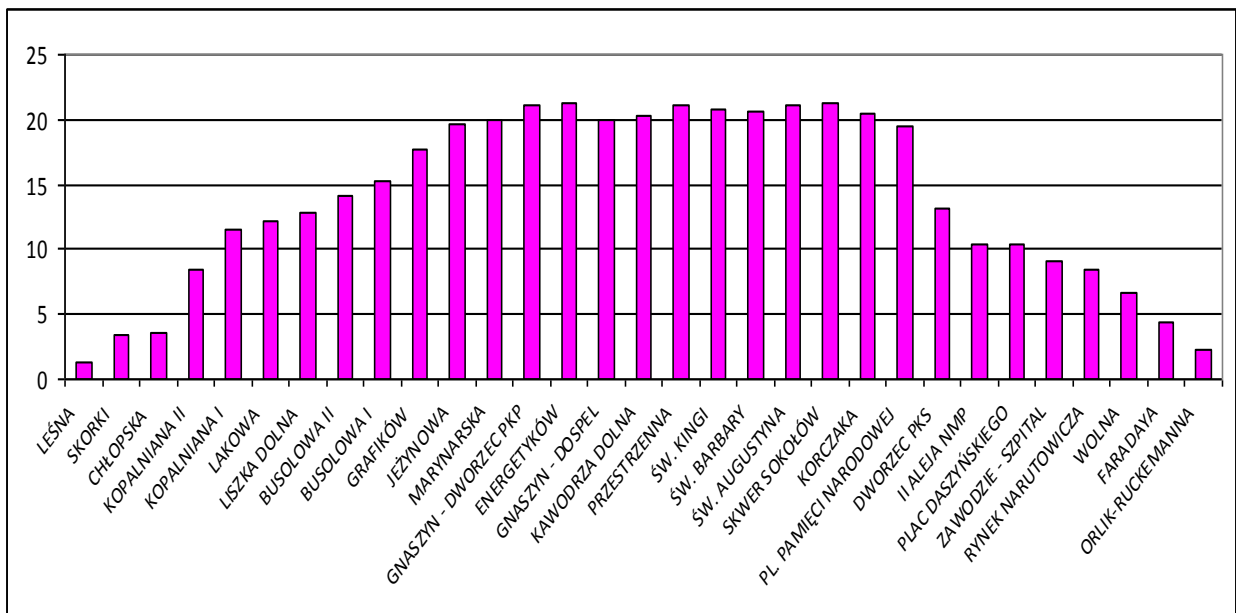
Źródło: opracowanie własne

**Rysunek 44. Średnia liczba pasażerów w autobusach linii nr 20 w kierunku Wyczerp**



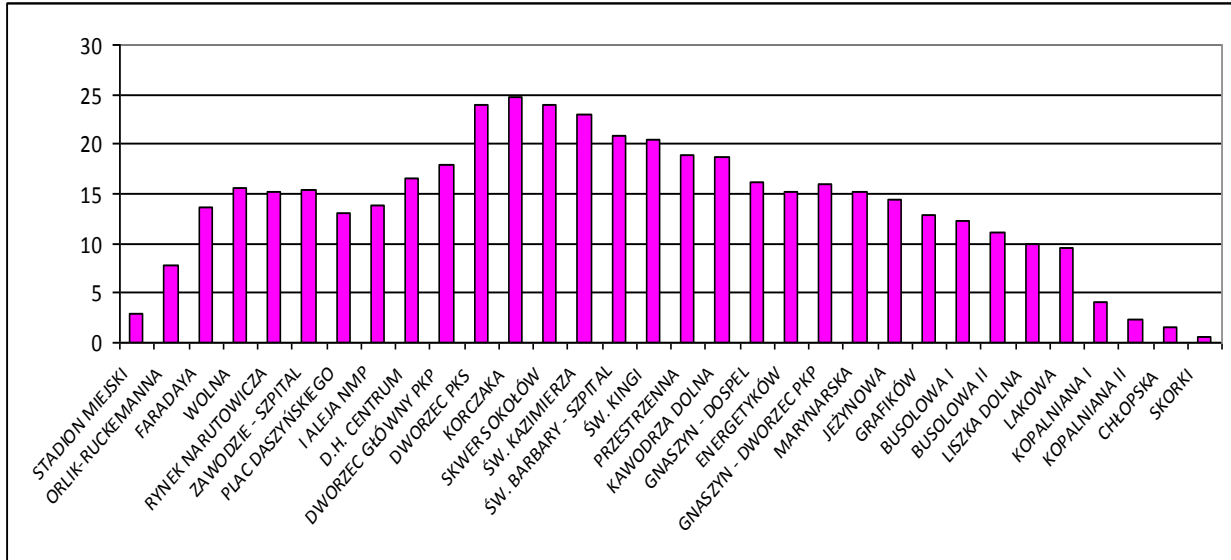
Źródło: opracowanie własne

**Rysunek 45. Średnia liczba pasażerów w autobusach linii nr 21 w kierunku Stadionu Miejskiego**



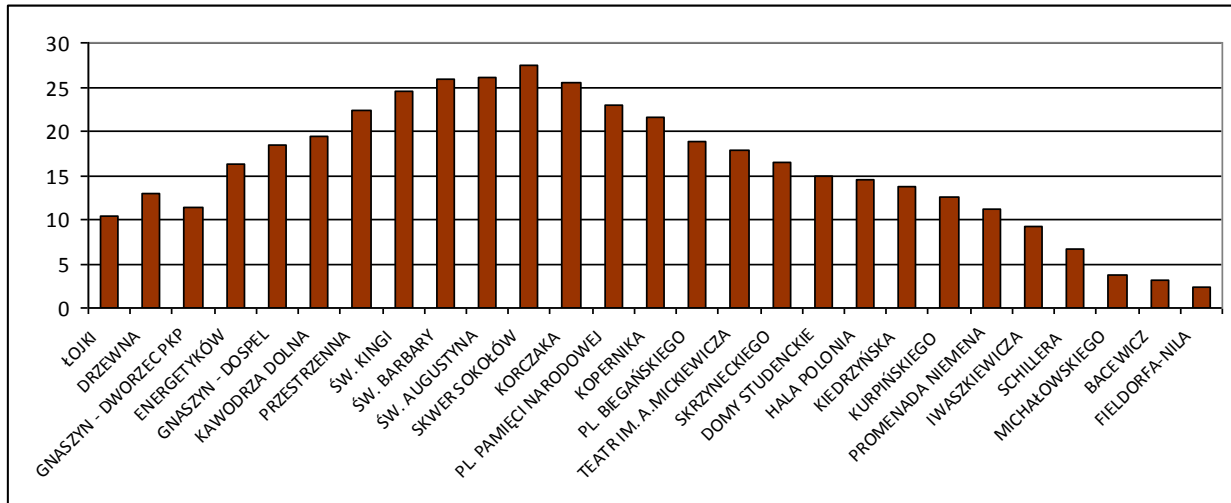
Źródło: opracowanie własne

Rysunek 46. Średnia liczba pasażerów w autobusach linii nr 21 w kierunku Leśnej



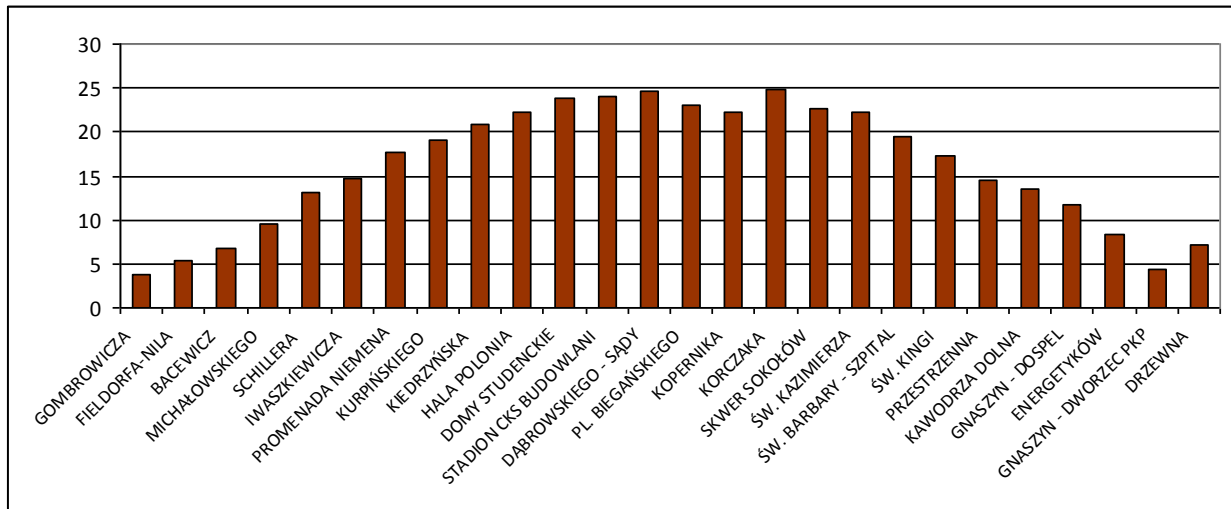
Źródło: opracowanie własne

Rysunek 47. Średnia liczba pasażerów w autobusach linii nr 22 w kierunku Gombrowicza



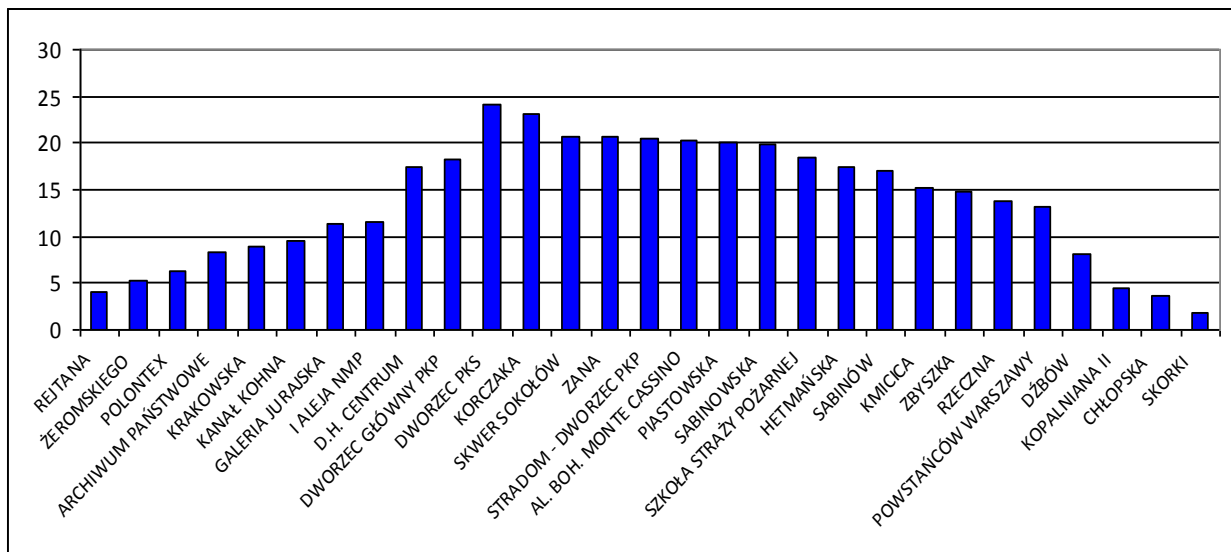
Źródło: opracowanie własne

Rysunek 48. Średnia liczba pasażerów w autobusach linii nr 22 w kierunku Gnaszyna i Łojek



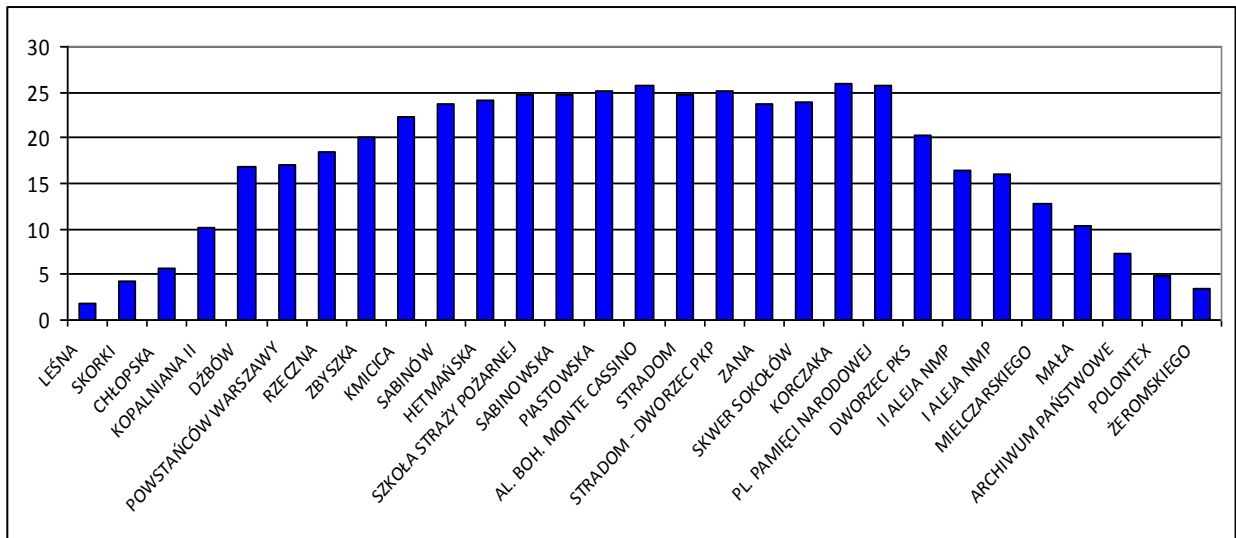
Źródło: opracowanie własne

Rysunek 49. Średnia liczba pasażerów w autobusach linii nr 23 w kierunku Leśnej



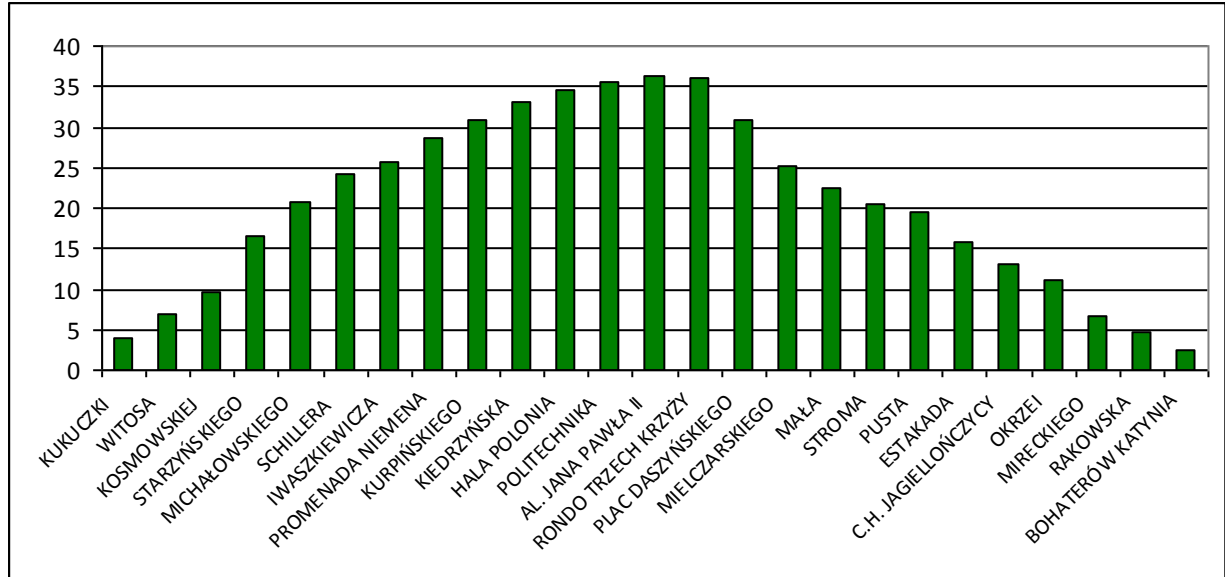
Źródło: opracowanie własne

Rysunek 50. Średnia liczba pasażerów w autobusach linii nr 23 w kierunku Rejtana



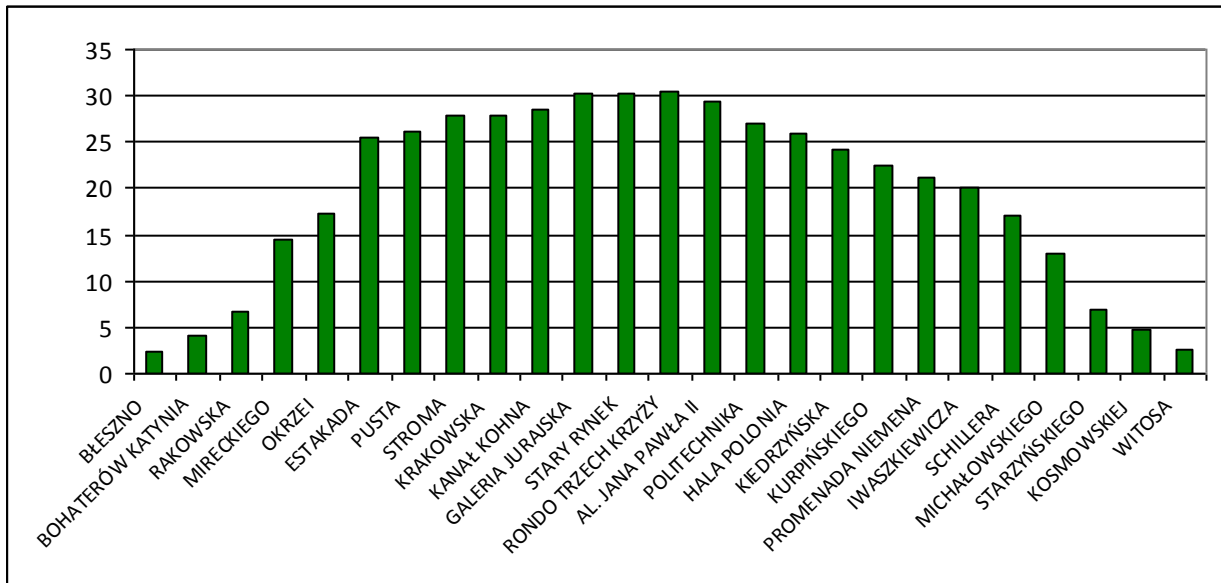
Źródło: opracowanie własne

Rysunek 51. Średnia liczba pasażerów w autobusach linii nr 24 w kierunku Błęszna



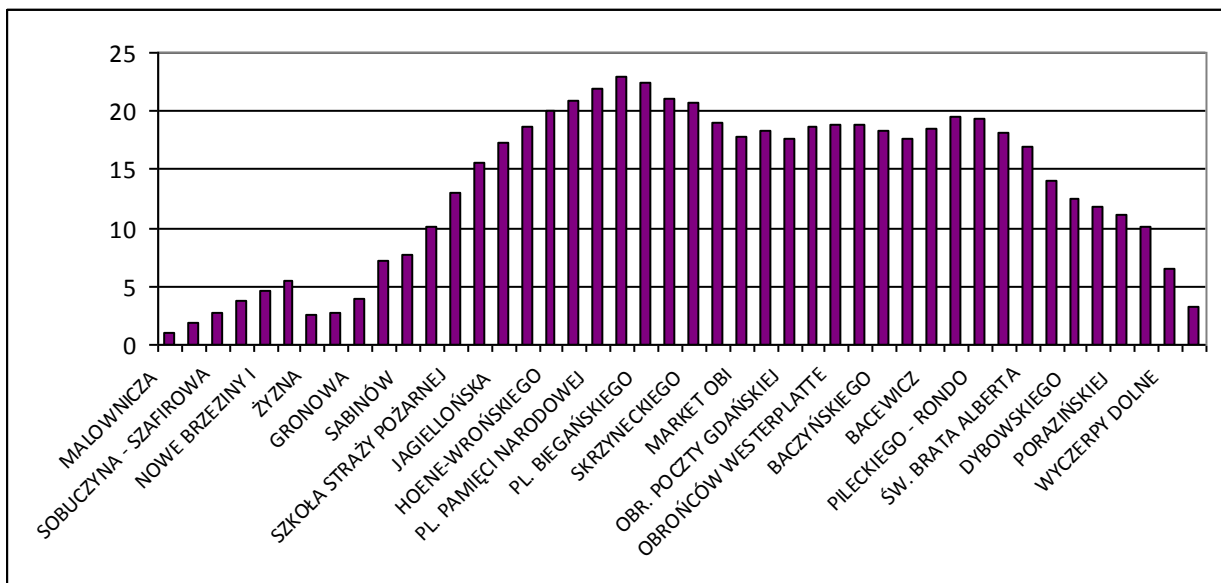
Źródło: opracowanie własne

Rysunek 52. Średnia liczba pasażerów w autobusach linii nr 24 w kierunku Kukuczki



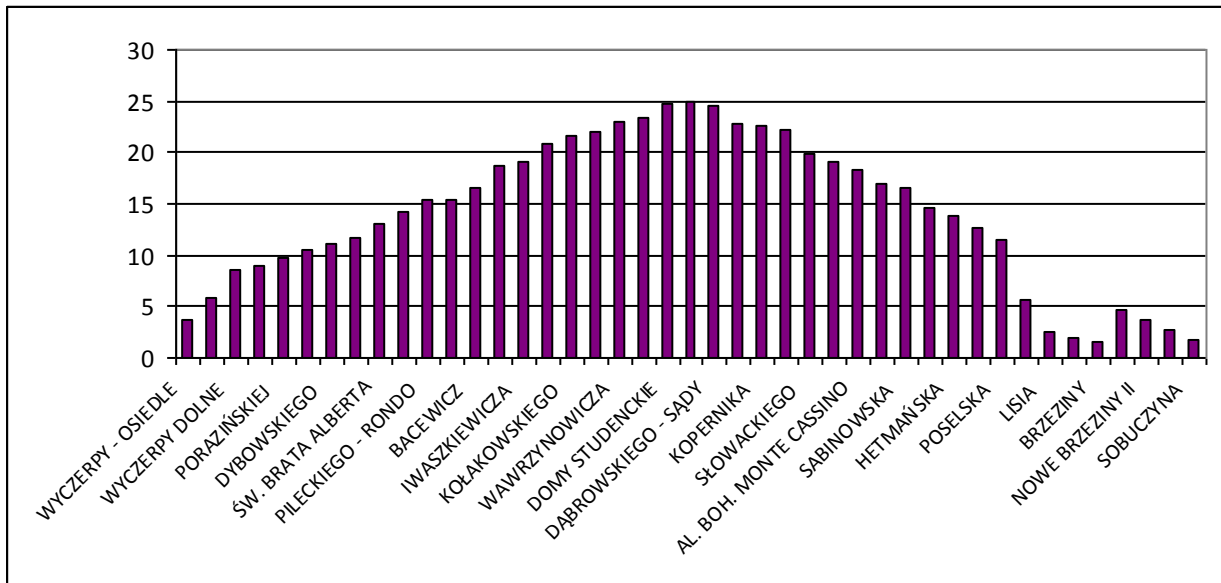
Źródło: opracowanie własne

Rysunek 53. Średnia liczba pasażerów w autobusach linii nr 25 w kierunku Wyczerp



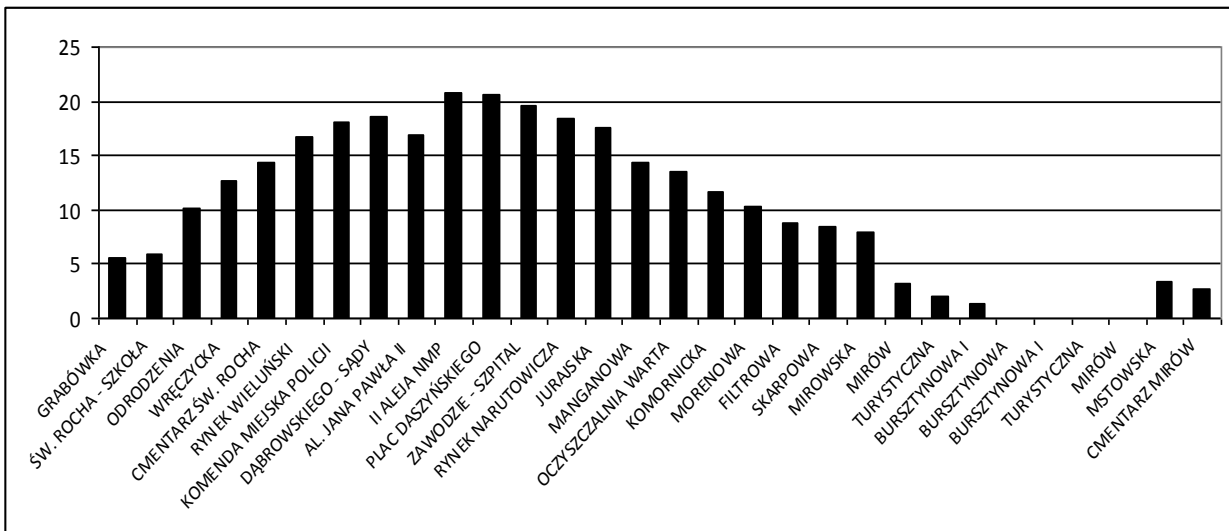
Źródło: opracowanie własne

Rysunek 54. Średnia liczba pasażerów w autobusach linii nr 25 w kierunku Malowniczej



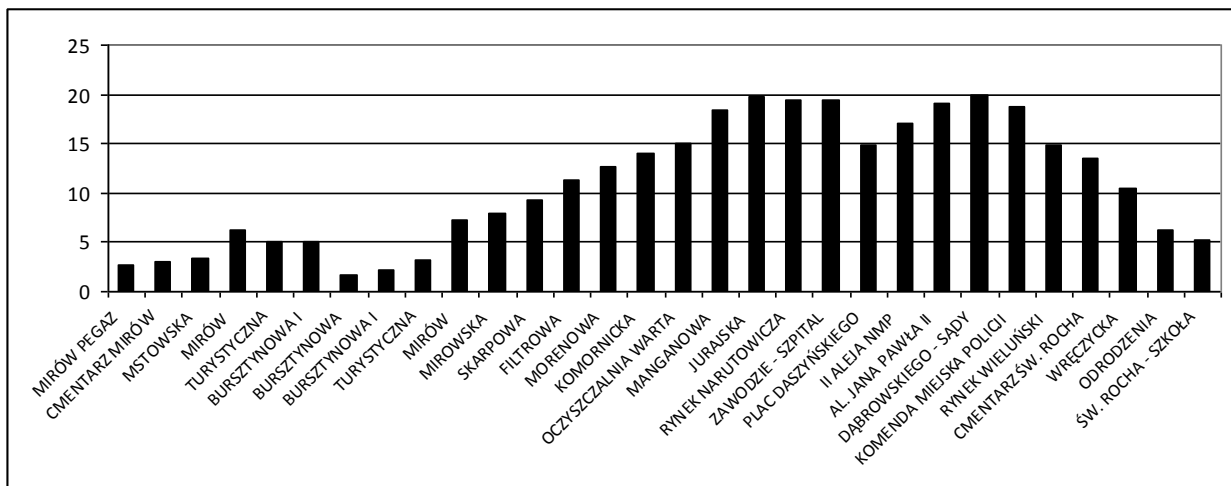
Źródło: opracowanie własne

Rysunek 55. Średnia liczba pasażerów w autobusach linii nr 26 w kierunku Mirowa



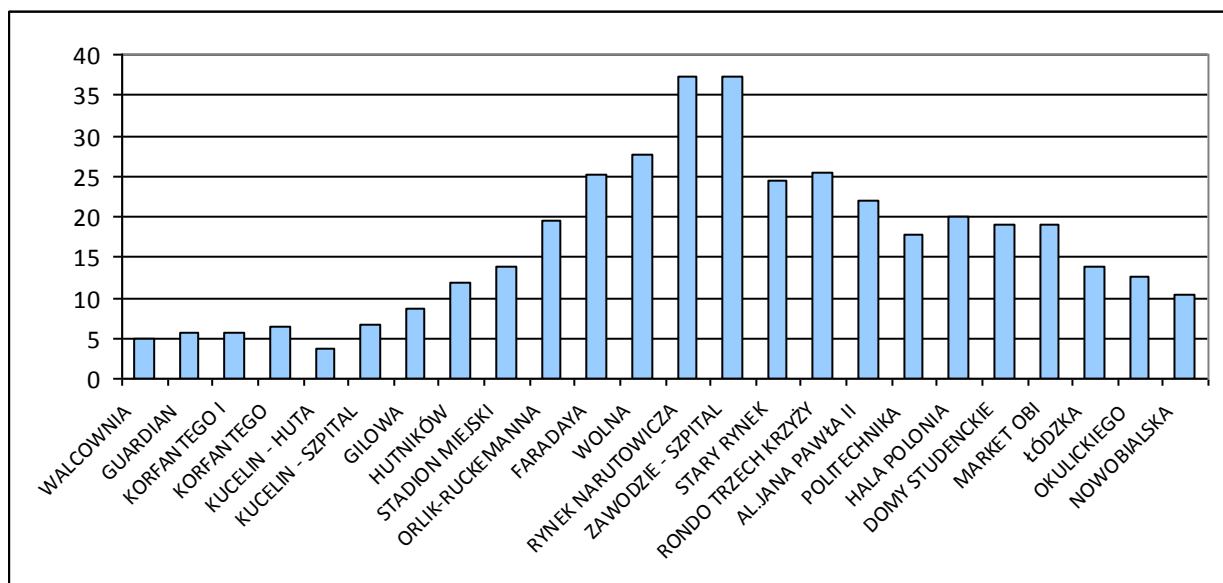
Źródło: opracowanie własne

Rysunek 56. Średnia liczba pasażerów w autobusach linii nr 26 w kierunku Grabówki



Źródło: opracowanie własne

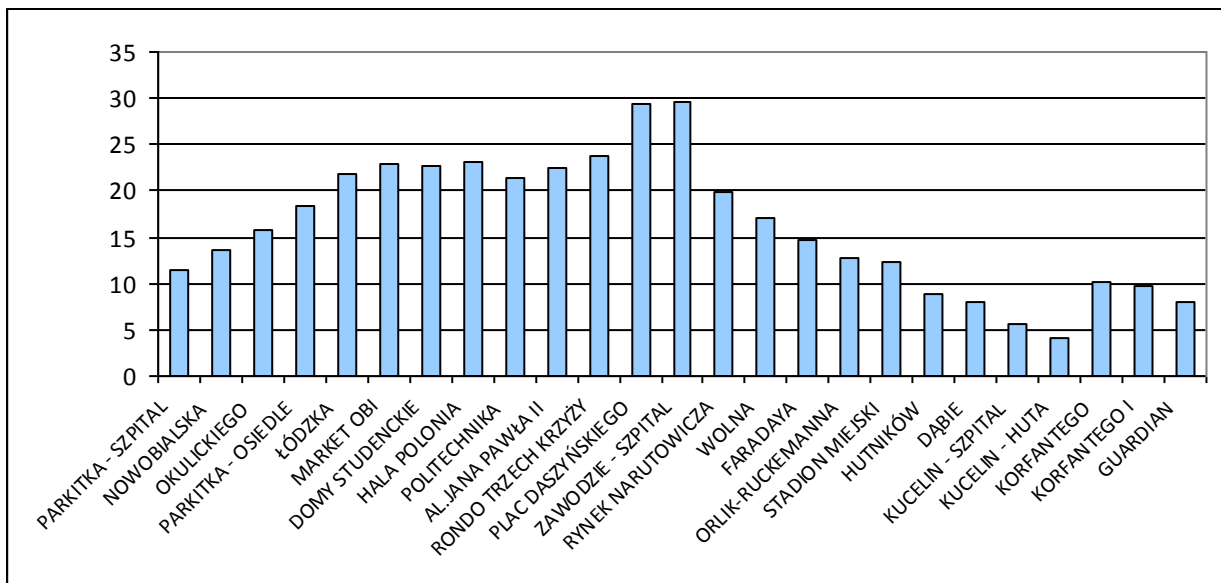
Rysunek 57. Średnia liczba pasażerów w autobusach linii nr 28 w kierunku Parkitki



Źródło: opracowanie własne

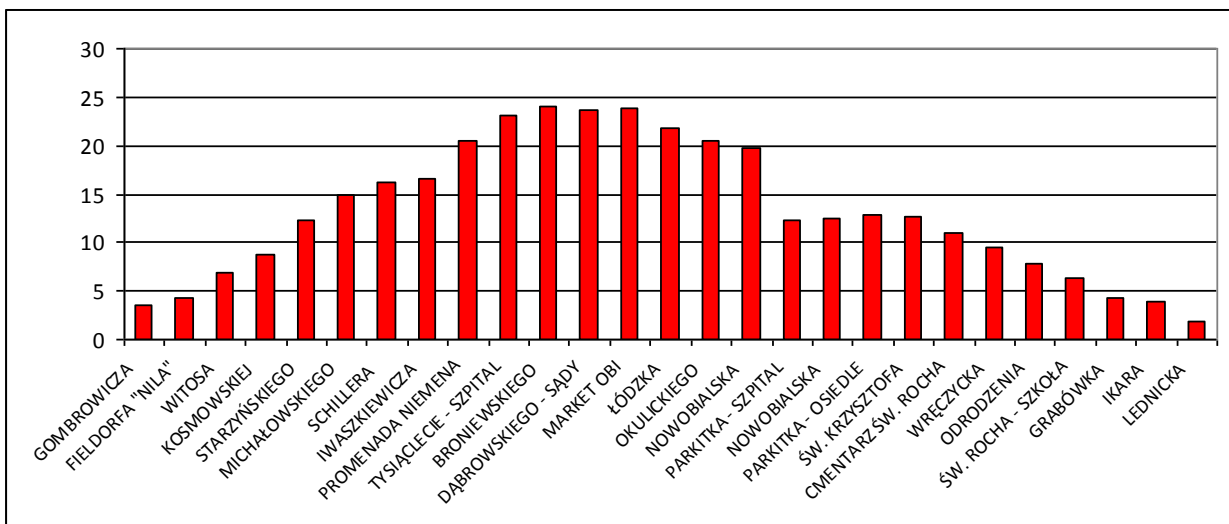


Rysunek 58. Średnia liczba pasażerów w autobusach linii nr 28 w kierunku Kucelina i Walcowni



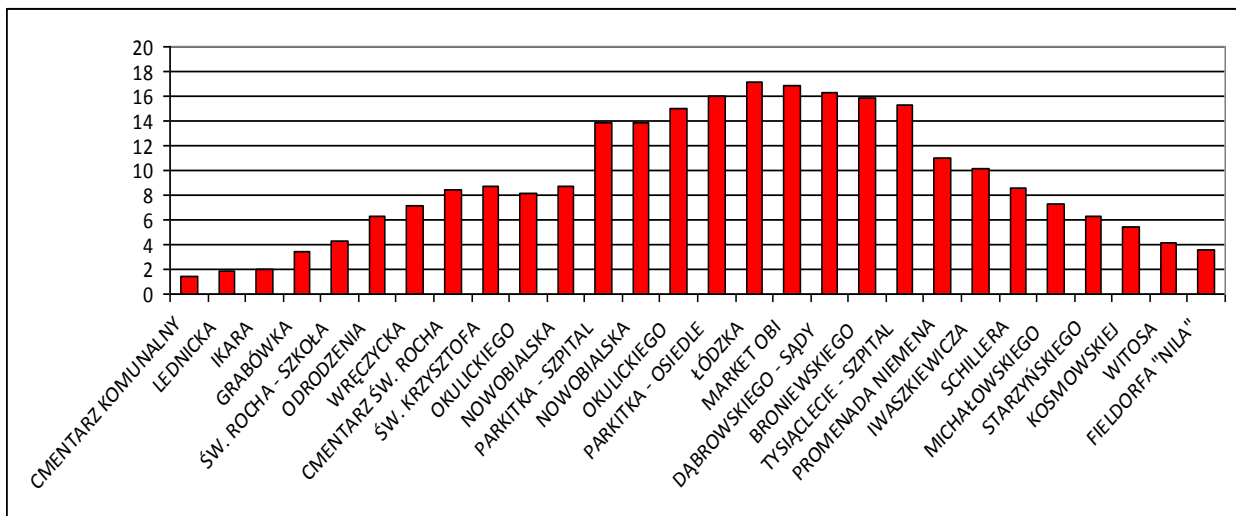
Źródło: opracowanie własne

Rysunek 59. Średnia liczba pasażerów w autobusach linii nr 29 w kierunku Cmentarza Komunalnego



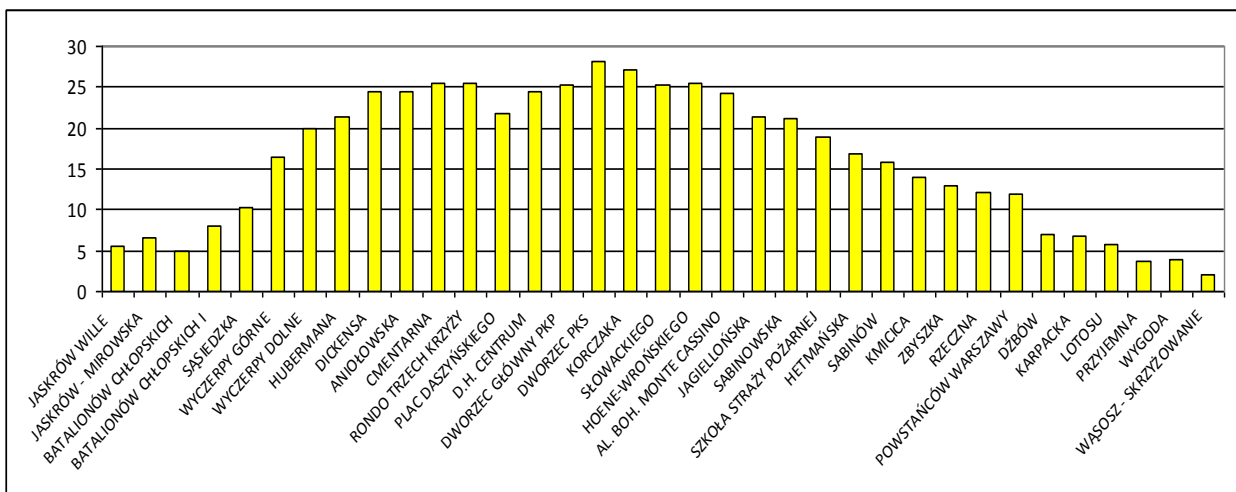
Źródło: opracowanie własne

Rysunek 60. Średnia liczba pasażerów w autobusach linii nr 29 w kierunku Gombrowicza



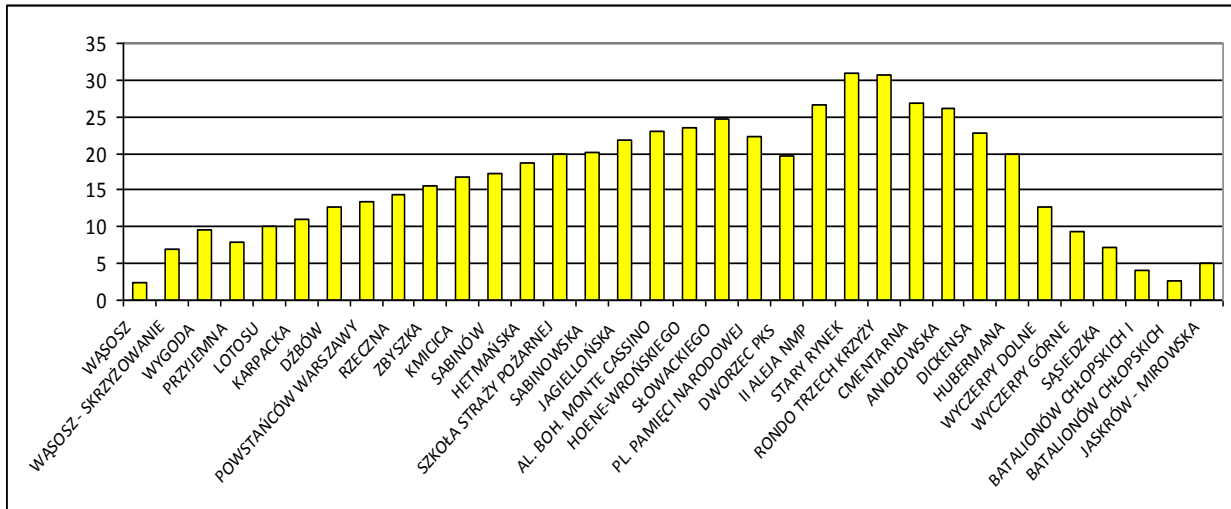
Źródło: opracowanie własne

Rysunek 61. Średnia liczba pasażerów w autobusach linii nr 30 w kierunku Dźbowa, Przyjemnej i Wąsosz



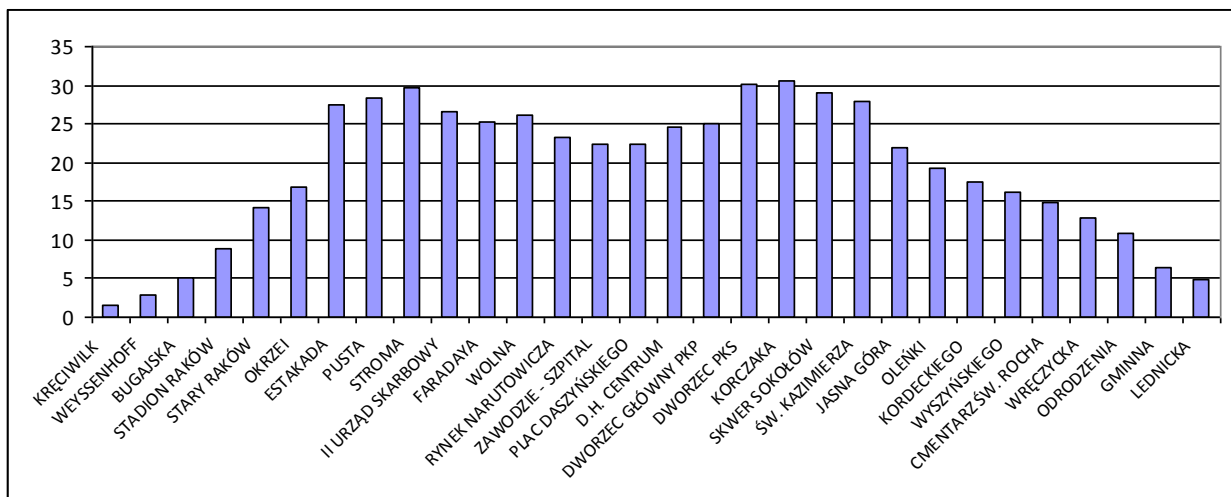
Źródło: opracowanie własne

Rysunek 62. Średnia liczba pasażerów w autobusach linii nr 30 w kierunku Batalionów Chłopskich i Jaskrowa



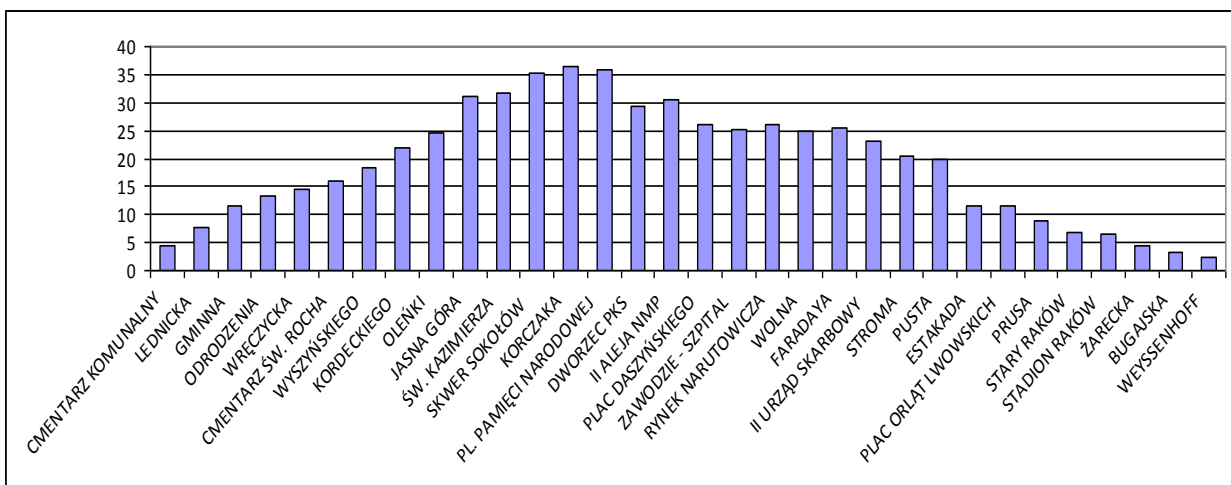
Źródło: opracowanie własne

Rysunek 63. Średnia liczba pasażerów w autobusach linii nr 31 w kierunku Cmentarza Komunalnego



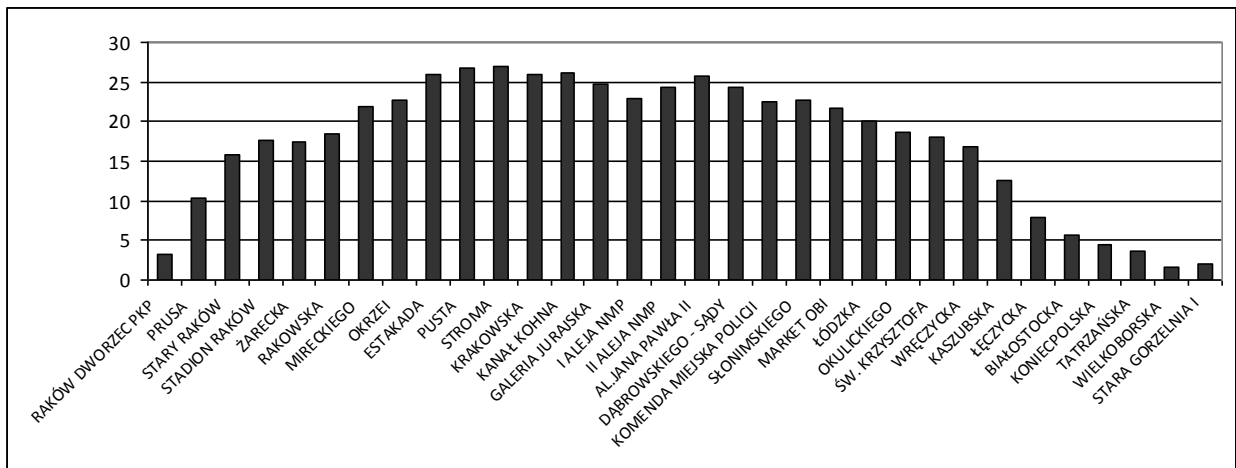
Źródło: opracowanie własne

Rysunek 64. Średnia liczba pasażerów w autobusach linii nr 31 w kierunku Cmentarza Komunalnego



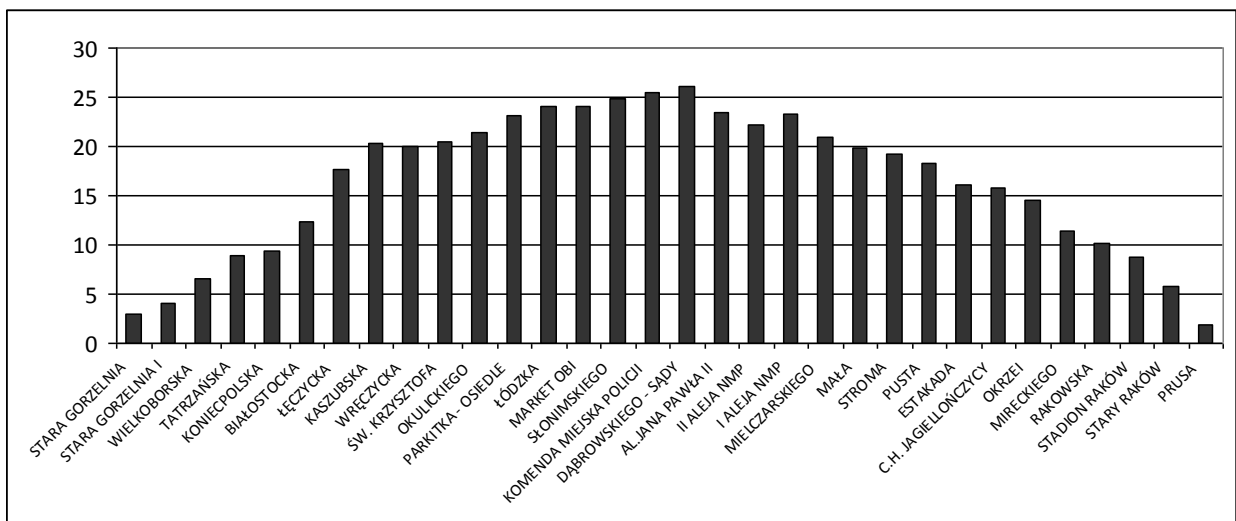
Źródło: opracowanie własne

**Rysunek 65. Średnia liczba pasażerów w autobusach linii nr 32 w kierunku Wielkoborskiej i Starej Gorzelni**



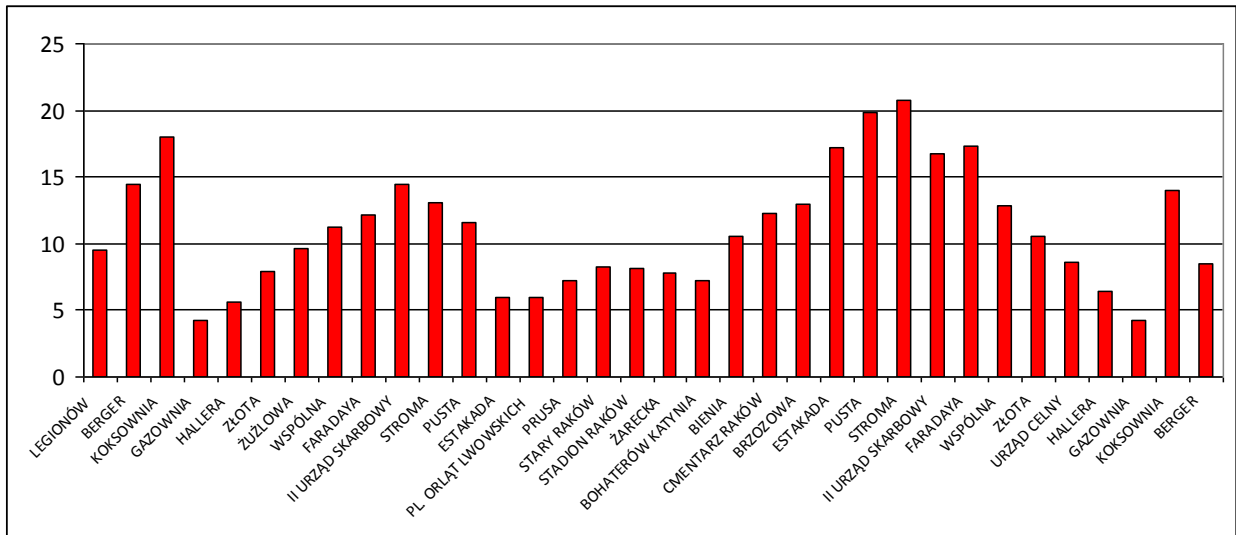
Źródło: opracowanie własne

**Rysunek 66. Średnia liczba pasażerów w autobusach linii nr 32 w kierunku Rakowa**



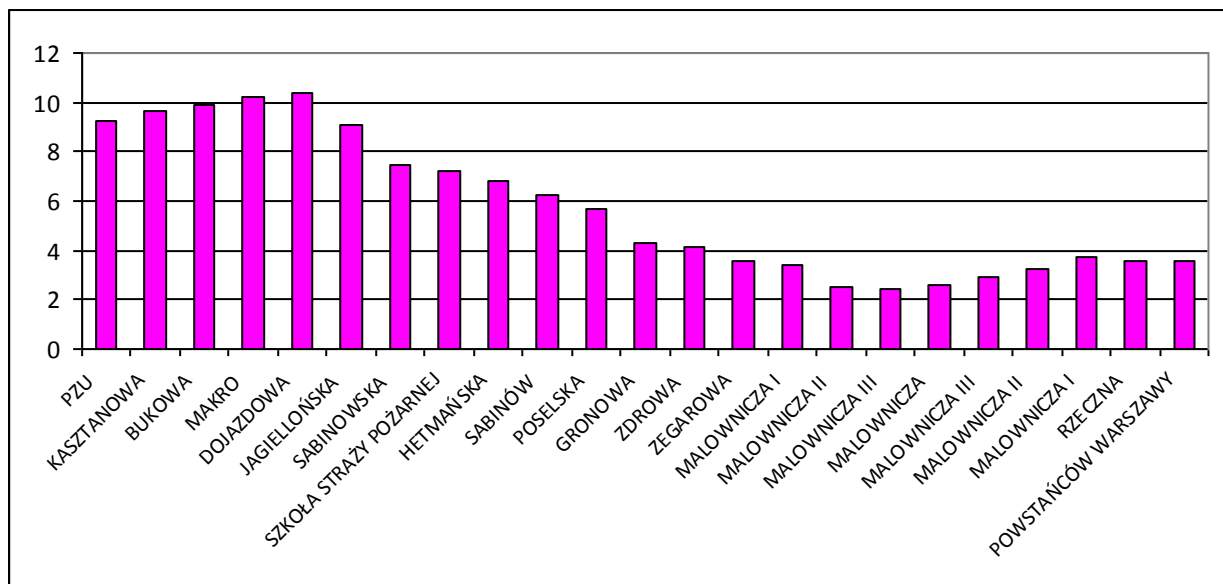
Źródło: opracowanie własne

Rysunek 67. Średnia liczba pasażerów w autobusach linii nr 36

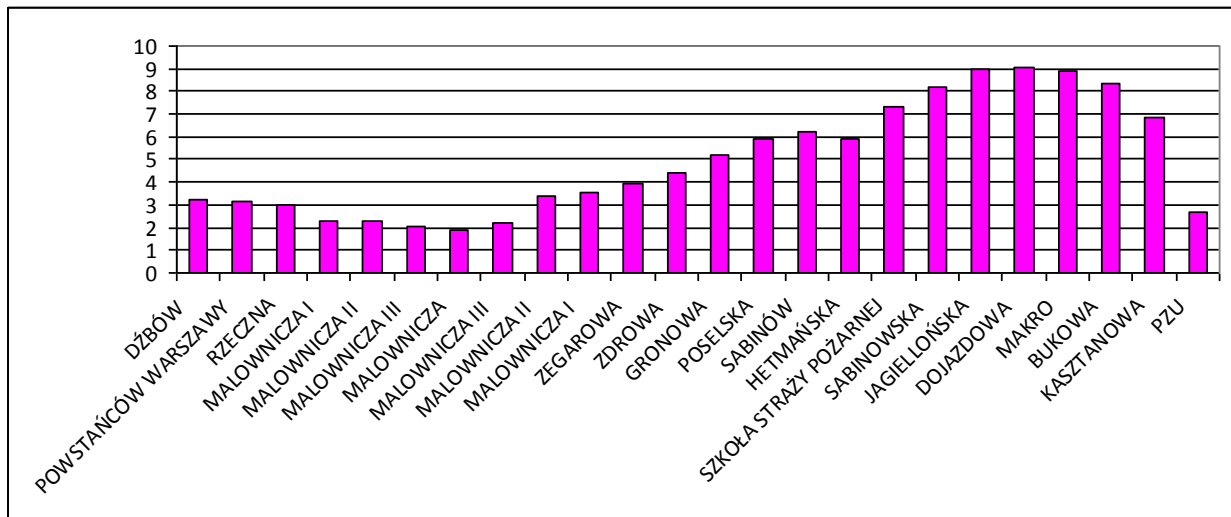


Źródło: opracowanie własne

Rysunek 68. Średnia liczba pasażerów w autobusach linii nr 38 w kierunku Dźbowa



Źródło: opracowanie własne

**Rysunek 69. Średnia liczba pasażerów w autobusach linii nr 38 w kierunku Dźbowa**

Źródło: opracowanie własne

Z uwagi na wielowariantowość połączeń na liniach podmiejskich oraz niewielkiej liczby kursów, odstąpiono od prezentacji wyników pomiarów potoków pasażerskich na liniach obsługujących gminy Olsztyn i Poczesna w formie graficznej. Szczegółowe zestawienie tabelaryczne wraz z danymi statystycznymi przedstawiono w Załączniku nr 1 do niniejszego planu transportowego.

Na podstawie przedstawionych graficznie średnich wielkości potoków pasażerskich w formie liczby osób odjeżdżających w autobusach z danego przystanku, jak też analizując zestawienia tabelaryczne zawarte w Załączniku nr 1 oraz bazując na zebranych doświadczeniach i przeprowadzonych konsultacjach, sformułowano następujące wnioski w zakresie potoków pasażerskich komunikacji miejskiej w Częstochowie:

- Liczba pasażerów na zdecydowanej większości linii pozwala na eksploatację na nich wyłącznie autobusów standardowych (12-metrowych).
- W większości przypadków linii, które łączą poprzez Śródmieście dwie dzielnice Częstochowy, typowym obrazem jest narastanie liczby pasażerów w miarę zbliżania się do centrum, następnie utrzymywanie się zbliżonej liczby pasażerów przez kilka przystanków, czemu towarzyszy znaczny strumień zarówno osób wysiadających, jak i wsiadających oraz sukcesywny spadek liczby pasażerów w miarę oddalania się od centrum miasta.
- Grupy przystanków większości linii, zlokalizowanych w pobliżu Śródmieścia, są dla większości pasażerów punktami przesiadkowymi na inne linie oraz punktami docelowymi podróży.
- Istnieją w Częstochowie nie tylko zbiory kursów, ale i całe linie, które zawsze lub w określonych porach dni ruchowych można obsługiwać taborem o obniżonej pojemności bez tworzenia nowych połączeń pod kątem wprowadzenia do eksploatacji tego typu taboru.
- Linia nr 10 jest linią o znacznej frekwencji na całej swej długości i cieszy się dużą popularnością wśród pasażerów. Największym jej mankamentem jest brak punktualności, po części wynikający ze źle dobranych czasów buforowych na pętlach. Z racji swojej funkcji, jest to linia zdecydowanie przeznaczona do obsługi wyłącznie autobusami niskopodłogowymi, przy czym obecny przydział taboru według jego pojemności sprawdza się w praktyce.
- Linia nr 11 charakteryzuje się bardzo zróżnicowaną wielkością potoków pasażerskich. Przez większą część dnia w zupełności wystarczą do jej obsługi autobusy standardowe, jednak występują trzy grupy determinant, powodujących konieczność uruchamiania autobusów przegubowych: duża ilość obsługiwanych szkół, do których linia ta jest jedną z nielicznych, zapewniających dogodny dojazd;

odbywające się we wtorki i piątki targowisko na Zawodziu, generujące gwałtowny przyrost ilości pasażerów oraz odbywające się maksymalnie kilkanaście razy w ciągu roku zawody żużlowe. Każda z tych trzech grup sytuacji sprawia, że liczba pasażerów osiąga wartości w pobliżu granicznych dla autobusów przegubowych – nawet pojazdy 18-metrowe z największym trudem mieszczą chętnych pasażerów.

- Linia nr 12, to linia o znacznych potokach pasażerskich, mająca ogromną popularność i tradycję. Obecnie pomimo zwiększenia taktu do 15-minutowego w godzinach szczytu przewozowego, jest tylko tłem dla swojej pierwotnej wersji sprzed ponad czterdziestu lat. Linia nr 12 w niewiele zmienionym kształcie przewozi dużo pasażerów, przy czym wysoka częstotliwość umożliwia ekspedycję autobusów standardowych do obsługi większości brygad. Ciekawostką pozostaje fakt, że w 1971 roku na niemal identycznej trasie, linię tę obsługiwało 19 brygad, zapewniając takt 4-minutowy w godzinach szczytu.
- Linia nr 13. Również linia, na której występują skokowe wzrosty liczby pasażerów w trakcie trwania ryneczku na Zawodziu i podczas meczów „Włókniarza”, kiedy dyspozytorzy kierują do jej obsługi autobusy przegubowe. Poza tymi wyjątkami, linia charakteryzuje się przeciętnymi potokami pasażerskimi, a jednym z największych problemów jest źle dobrany czas buforowy na pętli w Kiedrzynie (w przypadku wielu kursów nawet w godzinach szczytu jest on zerowy) oraz zbyt duże wydłużanie trasy w przypadku części kursów wykonujących przejazd przez al. Armii Krajowej, Dekabrystów i Kiedrzyńską.
- Linia nr 14. Kursująca również od wielu lat prawie tę samą trasą linia charakteryzuje się potokami pasażerskimi, które dopuszczają ekspedycję autobusów przegubowych. Najślabiej obciążony jest odcinek pomiędzy przystankami Gronowa a Korkowa, a więc w części pokrywający się z linią nr 25.
- Linia nr 15. Linia o niewielkiej ilości pasażerów, na której w zupełności wystarczają autobusy 12-metrowe. Występowanie brygad wieloliniowych, łączonych z linią nr 16 sprawia jednak, że niemal codziennie można na niej spotkać wozy przegubowe, zapełnione w 10-15% nominalnej pojemności. Szczególnie mało osób korzysta z tej linii w ciągu ulicy Bór (nie licząc pór dojazdów do zakładów pracy) i Korkowej. Z kolei na Północy i Tysiącleciu mieszkańcy wybierają częściej kursujące linie 22 i 24 oraz tramwaje. Biorąc pod uwagę niewielkie wykorzystanie oraz znaczne ryzyko blokowania autobusów przez nieprawidłowo zaparkowane samochody, należy rozważyć likwidację wjazdów kieszeniowych na ul. Rolniczą.
- Linia nr 16 pomimo powiązania logistycznego z linią nr 15, jest linią mocniejszą i chętniej wykorzystywaną przez pasażerów, choć generalnie o potokach nie wystarczających do ekspedycji autobusów przegubowych. Pomimo dobrego potencjału, korzysta z niej zbyt mało osób w dojazdach do Jasnej Góry, co powinno być zauważalne zwłaszcza w niedziele i święta. Biorąc pod uwagę niewielkie wykorzystanie oraz znaczne ryzyko blokowania autobusów przez nieprawidłowo zaparkowane samochody, należy rozważyć likwidację wjazdów kieszeniowych na ul. Rolniczą.
- Na linii nr 17 największe potoki pasażerskie występują na odcinku od ul. Piastowskiej do Wyczerp Dolnych. Zdecydowanie mniejsza frekwencja obserwowana jest na odcinku Kawodrzy Górnej i Liszki Dolnej, poza dojazdami do szkół i powrotami z nich po lekcjach. Wiele kontrowersji wzbudzają skrócone kursy brygad szczytowych na odcinku Kawodrza Górna – Plac Daszyńskiego, w przypadku których brak czasów buforowych powoduje deregulację rozkładów jazdy i kursowanie dwóch „siedemnastek” w minimalnych odstępach czasowych oraz zaburzenia taktów kursowania. Należy rozważyć inną organizację ruchu na tej linii, celem lepszego dostosowania do warunków ruchowych i zwiększonych potoków pasażerskich na odcinku Plac Daszyńskiego – Wyczerpy Osiedle.
- Linia nr 19 jest jedyną linią, która pokrywa się w tak dużym stopniu z nową trasą tramwajową na Bleszno. Jest jedną z najdłuższych linii, obsługujących wiele szkół i instytucji. Jednak wobec tego, że stanowi jedyne zachodnie połączenie komunikacyjne między północnym zachodem a południowym wschodem miasta, należy rozważyć jej przyspieszenie poprzez wycofanie z ulic Piastowskiej i Sabinowskiej. Ponadto struktura przewozów każe się zastanowić nad skróceniem niektórych kursów do pętli na Grabówce. Pomimo zwyczajowego wysyłania na linię nr 19 części wozów przegubowych, jest to linia, na której z powodzeniem można eksploatować wyłącznie tabor 12-metrowy.
- Dla linii nr 20 charakterystycznym zjawiskiem jest nierównomierna wielkość potoków pasażerskich. O ile na odcinku od Estakady do osiedla na Wyczerpach wyniki badań wskazują na potrzebę obsługi autobusami standardowymi (wobec brygad wieloliniowych za sprawą łączy krzyżowych z linią nr 17 planowanie niektórych kursów dla autobusów przegubowych nie jest błędem). Należy jednak wziąć pod uwagę bardzo

słabą frekwencją na odcinku Estakada – Korkowa, gdzie autobusy jeżdżą niemal puste, a okrężna trasa nie zachęca do korzystania z komunikacji miejskiej.

- Linia nr 21 w swoim obecnym wydaniu sprawia wrażenie linii wyznaczonej dość przypadkowo na akurat takiej trasie. Cechuje się okresowo występującymi dużymi potokami pasażerskimi, które pozwalają ekspediować na nią autobusy przegubowe. Dyskusyjne są natomiast wydłużenia kursów do Stadionu Miejskiego, ponieważ połączenie Śródmieścia z tym rejonem w zupełności zapewniają linie nr 13 i 28. Celem poprawy częstotliwości i punktualności warto rozważyć skrócenie linii do zachodniej części centrum miasta, np. do Dworca Głównego PKP, co by oznaczało przywrócenie pierwotnej trasy dawnej linii nr 33. Kwestia utrzymania wydłużeń kursów do Stadionu Miejskiego wymaga ukierunkowanych dodatkowych badań struktury potoków pasażerskich.
- Linia nr 22. Jest to jedna z najmocniejszych linii autobusowych w Częstochowie, której cechą charakterystyczną jest występowanie dużych potoków pasażerskich na niemal całej trasie oraz duża rotacja pasażerów w ramach poszczególnych kursów. Uzyskane wyniki dowodzą, że gdyby każdy pasażer wsiadający do autobusu linii 22, zamierzał nim jechać o kilka przystanków dalej, wówczas kumulacja potoku pasażerskiego determinowałaby obsługę tej linii wyłącznie autobusami przegubowymi. Na pewno jest to obecnie jedna z linii o największym znaczeniu w mieście.
- Linia nr 23 charakteryzuje się potokami pasażerskimi pozwalającymi na obsługę wyłącznie autobusami standardowymi. Zmniejszona częstotliwość w soboty, niedziele i święta znajduje przełożenie w praktyce z powodu dużej ilości zakładów pracy i szkół, leżących w sąsiedztwie tej linii.
- Linia nr 24 jeszcze niedawno była samodzielnym liderem częstochowskich linii autobusowych pod względem częstotliwości. Chociaż obecnie kursuje co 15 minut, nadal cechują ją duże potoki pasażerskie, pozwalające na ekspedycję autobusów przegubowych. Przebieg trasy przez największe dzielnice mieszkaniowe, połączenie z Śródmieściem i dużymi centrami handlowymi sprawia, że jest to również jedyna linia w Częstochowie, na której autobusy przegubowe w weekendy mogą być optymalnie wykorzystywane.
- Linia nr 25. Przedłużenie trasy przez ulicę Makuszyńskiego do osiedla na Wyczerpach było trafionym rozwiązaniem. Linia kwalifikuje się do obsługi wyłącznie autobusami standardowymi, przy czym z uwagi na znaczny spadek frekwencji na odcinku Kuźnicy, Nowych Brzezin i Sobuczyny, warto rozważyć ograniczenie ilości kursów przedłużanych do pętli Malownicza.
- Chociaż linia nr 26 jest jedyną, która obsługuje dzielnicę Mirów, to jednak kursowanie autobusów w te rejon miasta do kwadrans w godzinach szczytu powoduje nadpodaż w stosunku do potrzeb mieszkańców i wydaje się, że wprowadzenie w tym przypadku taktu 20-minutowego jest akceptowalne. Większe potoki pasażerskie występują w kierunku Grabówki, ale wysoka częstotliwość pozwala na utrzymywanie ekspedycji wyłącznie autobusów standardowych.
- Linia nr 28 stanowi połączenie cech linii nr 10 i 13. Zapewnia dojazd do szpitali, na rynek na Zawodziu i na stadion żużlowy, w związku z czym występują na niej okresowo bardzo duże potoki pasażerskie, będące podstawą do ekspedycji autobusów przegubowych. W pozostałych porach wystarczające są autobusy standardowe, przy czym linia jest lepiej wykorzystana w swojej północnej i zachodniej części.
- Linia nr 29 w momencie powstania w 2003 roku była pierwszą w Częstochowie linią typowo międzydzielnicową. Charakter ten utrzymała do tej pory, jednak z uwagi na słabą częstotliwość, nawet w podróży między Grabówką i Parkitką a Północą, wielu pasażerów wybiera częstsze połączenia z przesiadkami. Linia ta wymaga osobnej analizy pod kątem zwiększenia częstotliwości przy równoczesnym wprowadzeniu taboru o obniżonej pojemności, który już teraz może być wystarczający w większości pór dnia, zwłaszcza w soboty, niedziele i święta.
- Stosunkowo mocną linią pod względem potoków pasażerskich jest linia nr 30. Generalnie do jej obsługi wystarczą autobusy standardowe, ale przegubowe nie są błędem. Na uwagę zasługuje jednak fakt, że poza godzinami wieczornymi, przydział taboru według pojemności jest obecnie zupełnie odwrotny, niż frekwencja na kursach poszczególnych brygad. Kursy przydzielone brygadam obsługiwanym taborom krótkim znacznie bardziej wymagają taboru przegubowego, niż obecnie przegubowe brygady 30/1 i 30/3.
- Linia nr 31 cechuje się znacznymi potokami pasażerskimi, pozwalającymi zwłaszcza w dni targowe na ekspedycję autobusów przegubowych. Są one jednak odradzane w porze zimowej z uwagi na stosunkowo



trudną trasę pod względem technicznym. Zauważalnie mniejsze wykorzystanie linii nr 31 występuje na odcinku od Starego Rakowa do Kręciwilka, gdzie w znacznej mierze mieszkańcy wybierają linię nr 19 oraz linie podmiejskie obsługujące gminę Olsztyn.

- Linia nr 32 cechuje się znacznymi potokami pasażerskimi, a ze względu na dość zbliżoną trasę i grupę odbiorców, nadal posiada widoczne związki logistyczne z linią nr 12, z której części powstała. Mniejsza częstotliwość względem „dwunastki” powoduje większe spiętrzenia potoków pasażerskich, co pozwala teoretycznie na zwiększenie ilości autobusów przegubowych. Jednak występowanie na większości brygad wydłużonych kursów do Starej Gorzelnii sprawia, że pojazdy wielkopojemne nie są w stanie tam bezpiecznie zawracać, a konsekwencją jest zmniejszony komfort podróży dla pasażerów poprzez duży tłok w autobusach standardowych.
- Linia nr 36 w trakcie prowadzenia badań potoków pasażerskich zastępowała również linię nr 35, choć w układzie podstawowym są to dwie osobne linie okrężne. Poza godzinami szczytu przewozowego, kiedy uzasadniona jest ekspedycja taboru 12-metrowego, w pozostałych okresach i w weekendy linia powinna być obsługiwana autobusami jeszcze krótszymi lub całkowicie zawieszana. Jednak podjęcie tak radykalnej decyzji należy poprzedzić dodatkowymi, dedykowanym tej sprawie badaniami potoków pasażerskich.
- Linia nr 38 jest najslabiej wykorzystaną przez pasażerów linią w Częstochowie i z powodzeniem nadaje się do obsługi autobusami o długości nawet 8-9 metrów. Nawet sugerowane wydłużenie trasy poprzez objazd dzielnicy Stradom przez al. Bohaterów Monte Cassino, Piastowską i Sabinowską (w zamian za linię nr 19) nie powinno spowodować drastycznego zwiększenia ilości pasażerów. Z uwagi na obsługiwane dzielnice i preferowane przez pasażerów cele podróży, nie ma potrzeby uruchamiania tej linii w niedziele i święta.
- Badania potoków pasażerskich na liniach podmiejskich ograniczono tylko do przedstawienia wyników w formie tabelarycznej w Załączniku nr 1. Zebrane dane mają dawać ogólny obraz sytuacji panującej na tych liniach, natomiast przeprowadzenie szczegółowych analiz i uzupełnienie badań o inne pory ruchowe powinny stanowić zadanie samorządów w gminach Olsztyn i Poczesna. Ogólna ocena linii podmiejskich daje podstawy do stwierdzenia, że komunikacja zbiorowa na ich terenie nie jest zorganizowana w optymalny sposób, jednak obie gminy preferują ją w obecnej formie. Sugeruje się przeprowadzenie zarówno w gminie Olsztyn, jak i Poczesna specjalistycznych badań zachowań komunikacyjnych mieszkańców, pozwalających na lepszą pod względem ekonomicznym, logistycznym i społecznym organizację tras autobusów.
- Przeprowadzone obserwacje i konsultacje wskazują, iż w soboty autobusy przegubowe powinny kursować na liniach nr: 10, 12 (częściowo), 22 (częściowo) i 24, a na pozostałych – tylko w razie braku dostępnej ilości autobusów standardowych.
- W niedziele i święta autobusy przegubowe powinny obsługiwać w pełni tylko linie nr 10 i 24, natomiast na pozostałych wystarczający jest tabor 12-metrowy lub krótszy.
- W dni wolne od pracy ekspedycja pozaplanowych autobusów przegubowych winna mieć miejsce w uzasadnionych przypadkach, np. imprez masowych.
- Biorąc pod uwagę ogólny przebieg badań potoków pasażerskich, jak również biorąc pod uwagę kształtowanie oferty przewozowej dla mieszkańców, zalecane jest sukcesywne obniżanie ilości autobusów przegubowych do osiągnięcia ok. 36-40 sztuk (nieco więcej od wyniku uzyskanego w badaniach, ale należy pamiętać o dostatecznej rezerwie taborowej i ekspedycji pojemniejszych autobusów ze względu na podniesienie warunków podróży – więcej miejsc siedzących) oraz zastępowanie złomowanych autobusów przegubowych autobusami 12-metrowymi oraz niewielką ilością autobusów o obniżonej pojemności.
- Na podstawie wyników badań potoków pasażerskich, jak też wychodząc naprzeciw oczekiwaniom mieszkańców w zakresie częstotliwości kursowania linii komunikacyjnych i tworzenia nowych połączeń, uważa się, iż optymalna struktura taborowa MPK powinna zawierać: 40 autobusów przegubowych, 100 autobusów standardowych oraz 6-8 autobusów o obniżonej pojemności.

## 7.2. Badania ankietowe

### Badania ankietowe

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

#### Sposób przeprowadzenia ankiet

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

Analiza przedstawiona poniżej stanowi podsumowanie wszystkich ankiet. Wzór ankiety zamieszczono w Załączniku nr 4.

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

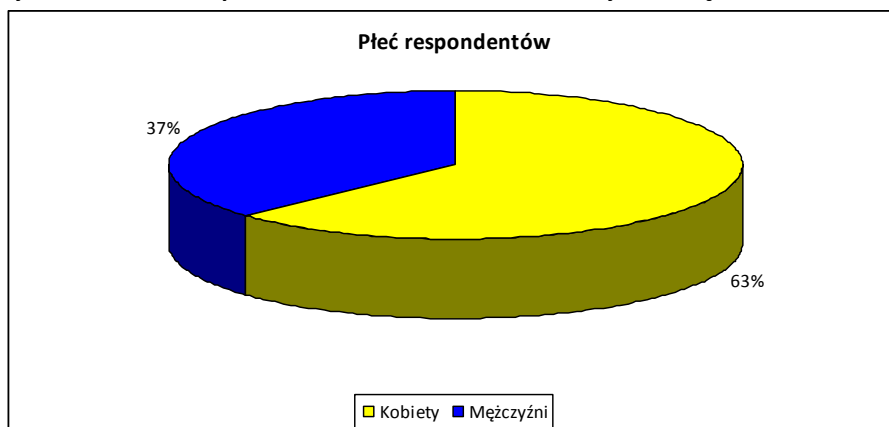
#### Profil respondentów

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

##### A. Płeć respondentów

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

**Rysunek 70. Płeć respondentów w badaniach ankietowych w Częstochowie**



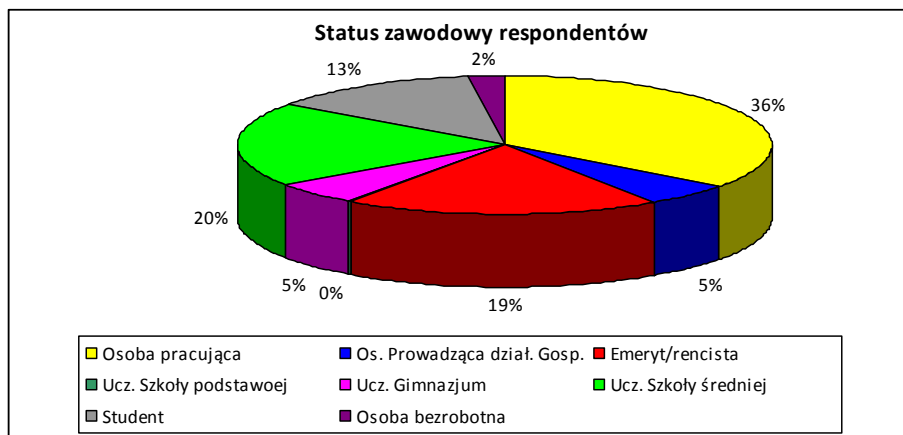
## B. Status zawodowy

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

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

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

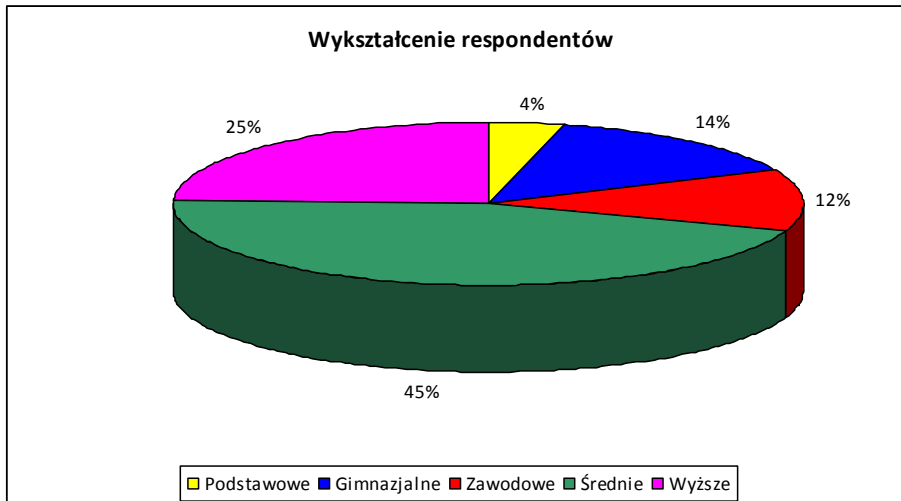
**Rysunek 71. Status zawodowy uczestników badania ankietowego**



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

## C. Wykształcenie respondentów

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

**Rysunek 72. Wykształcenie respondentów**

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

#### D. Gmina będąca miejscem zamieszkania respondentów

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

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

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

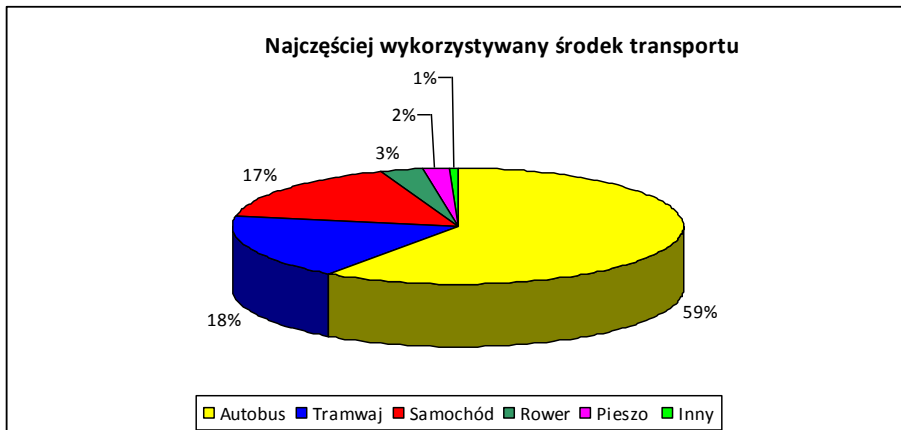
#### Zwyczaje transportowe respondentów

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

### A. Wybór środka transportu

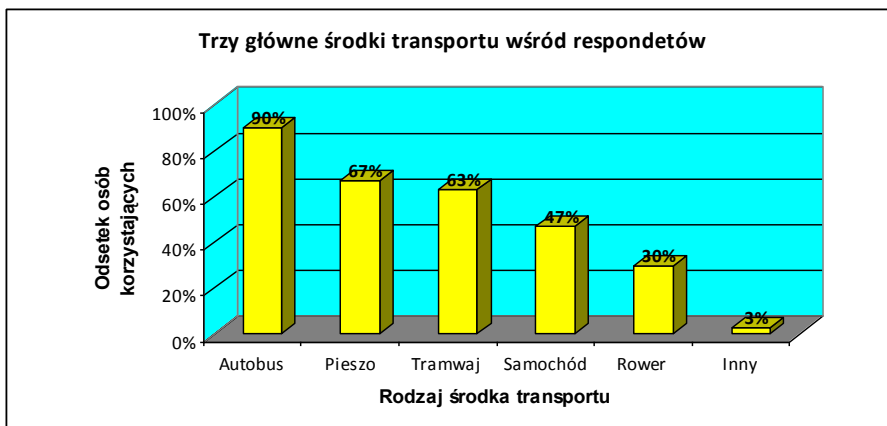
Ponieważ badania ankietowe dotyczyły głównie pasażerów publicznego transportu zbiorowego, któremu poświęcony jest niniejszy plan transportowy, największa ilość respondentów wskazała autobusy i tramwaje jako dwa środki transportu, z których korzysta najczęściej. Tylko dla 9,7% badanych, pojazdy MPK nie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

**Rysunek 73. Najczęściej wybierany środek transportu**



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

**Rysunek 74. Wykorzystanie poszczególnych środków transportu jako jednego z trzech podstawowych**

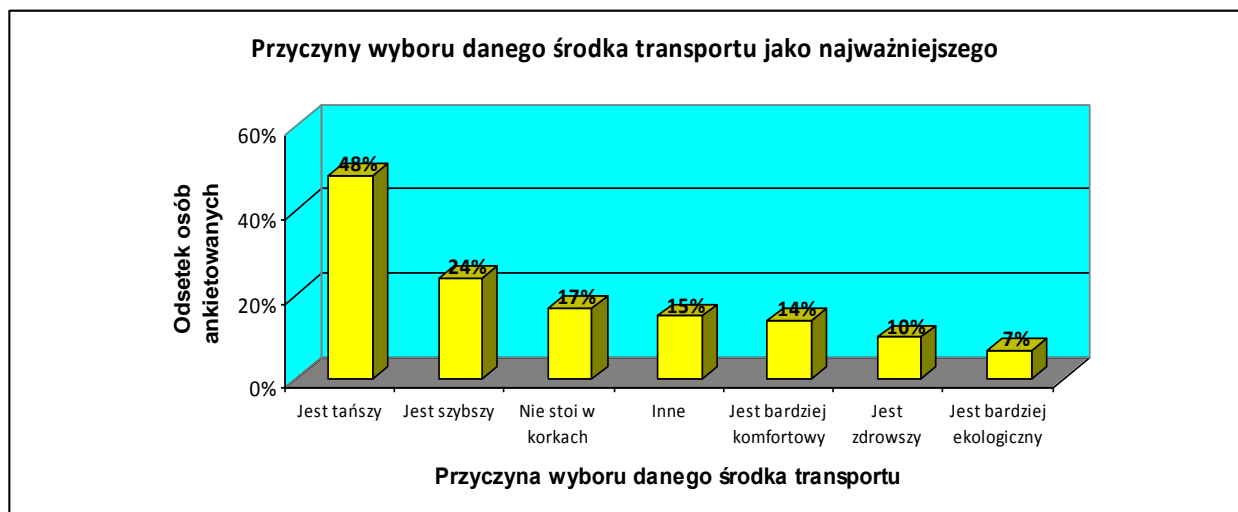


Porównanie dwóch ostatnich wykresów daje następną istotną wskazówkę: chociaż dla niewielu respondentów podróże piesze mają największe znaczenie, o tyle dla ponad 2/3 mieszkańców Częstochowy znajdują się w grupie trzech najistotniejszych. Z kolei w badaniu ankietowym wśród głównych środków transportu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

### B. Przyczyna wyboru określonego środka transportu

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

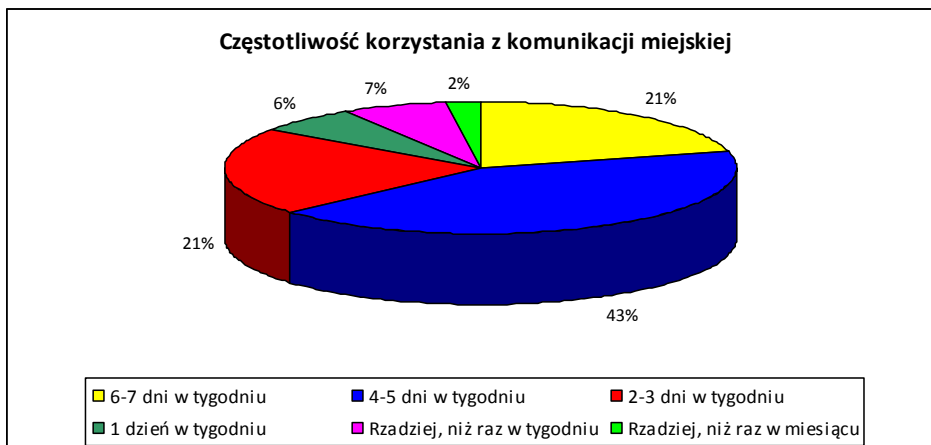
Rysunek 75. Przyczyny wyboru danego środka transportu jako najczęściej wykorzystywanego



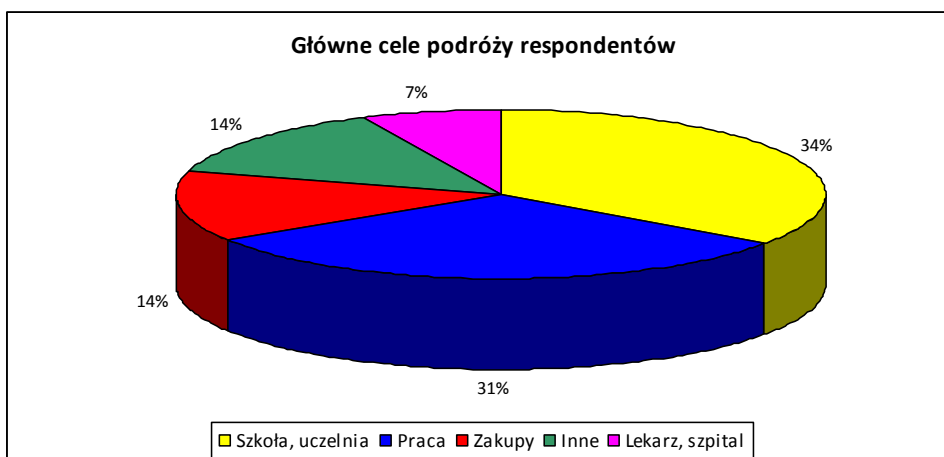
Biorąc pod uwagę, że około 90% osób ankietowanych w grupie trzech najczęściej wybieranych środków transportu wskazuje autobusy i tramwaje, zwraca uwagę niewielki odsetek respondentów, dla których znaczenie ma aspekt ekologiczny. Jako przyczyny takiego stanu rzeczy wskazuje się: zbyt dużą ilość pozostających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

### C. Częstotliwość korzystania z pojazdów komunikacji miejskiej

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

**Rysunek 76. Częstotliwość korzystania z komunikacji miejskiej w Częstochowie wśród ankietowanych****D. Określenie celu podróży**

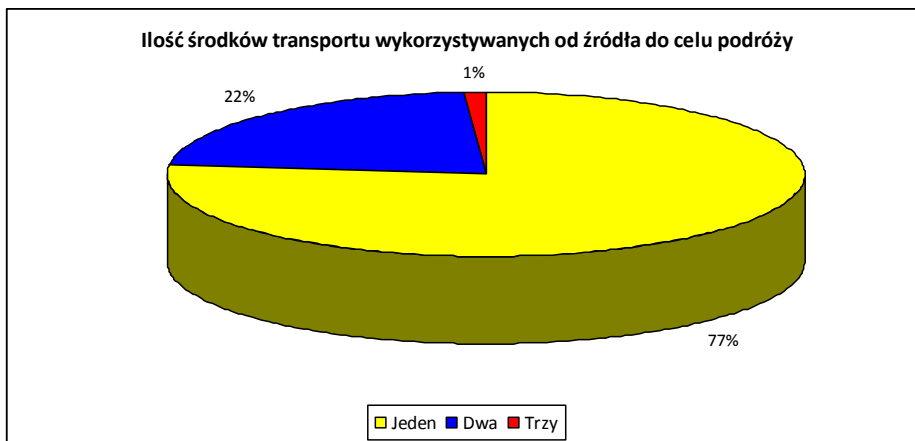
Następne pytanie w ramach ankiety dotyczyło określenia celu podróży. Uzyskano następujące wyniki:

**Rysunek 77. Główne cele podróży osób ankietowanych.**

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

**E. Przesiadki w podróży komunikacją miejską**

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

**Rysunek 78. Ilości środków transportu, wykorzystywanych przez respondentów od źródła do celu podróży**

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

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

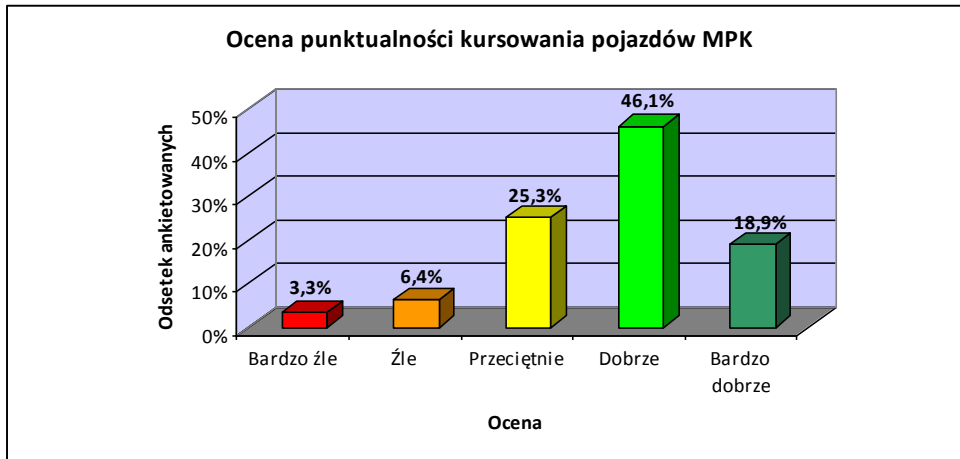
Badanie wykazało, że na przeciętnego ankietowanego przypada tylko 0,24 przesiadki. W porównaniu z miastami o innym układzie przestrzennym, jest to wynik bardzo niski. Nie zmienia to jednak faktu, że dobrze skonstruowana taryfa biletowa, funkcjonalne węzły przesiadkowe i możliwie krótki czas oczekiwania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

### Ocena standardu usług w komunikacji miejskiej w Częstochowie

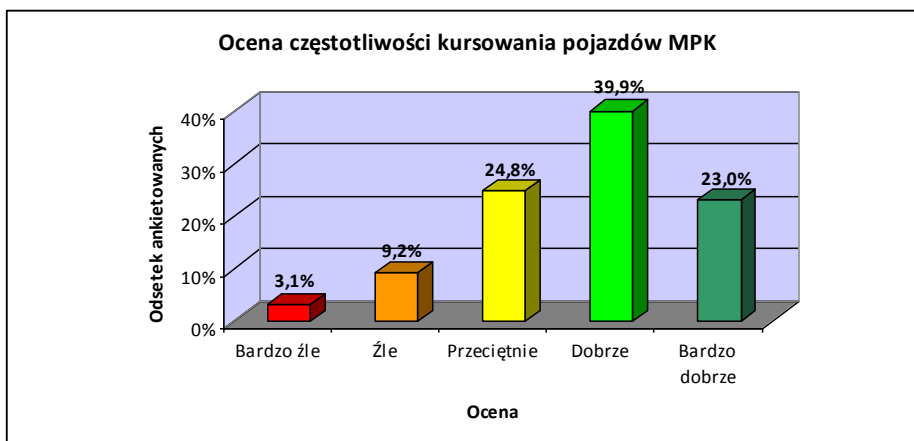
Osoby ankietowane poproszono o ocenienie w skali od 1 (najgorszej) do 5 (najlepszej) jedenastu cech usług przewozowych w komunikacji miejskiej.

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



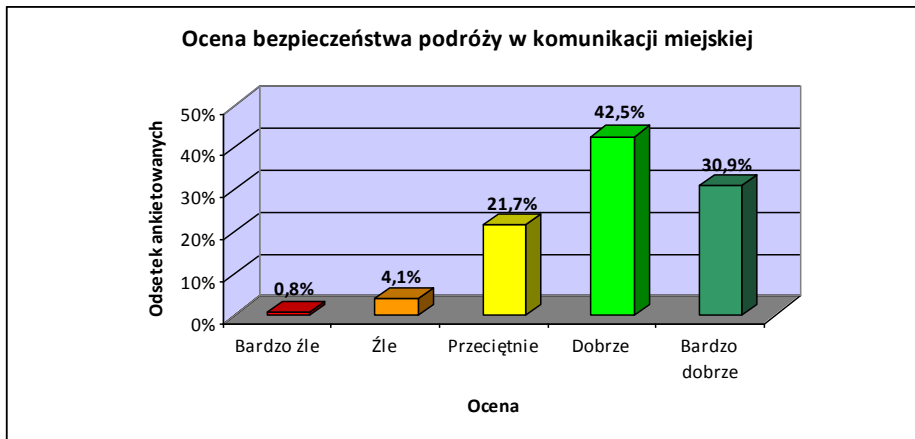
**Rysunek 79. Zestawienie oceny usług przewozowych: punktualność kursowania pojazdów**

Pomimo znacznych opóźnień autobusów komunikacji miejskiej, wynikających ze zjawiska kongestii ruchu na wielu ciągach drogowych, co z kolei w wielu przypadkach wynika z prowadzonych prac drogowych wymuszających wyłączenia części dróg z ruchu, ogólna ocena punktualności autobusów i tramwajów na poziomie 3,71 nie jest złym wynikiem. Wraz z zakończeniem remontów dróg i zalecanym w planie transportowym wprowadzeniem na szerszą skalę priorytetów dla komunikacji miejskiej, ocena punktualności wśród pasażerów powinna zauważalnie wzrosnąć.

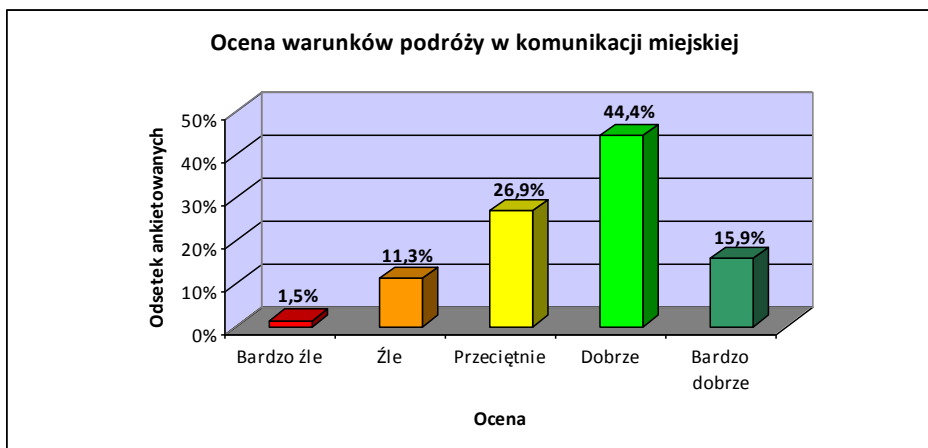
**Rysunek 80. Zestawienie oceny usług przewozowych: częstotliwość kursowania pojazdów**

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

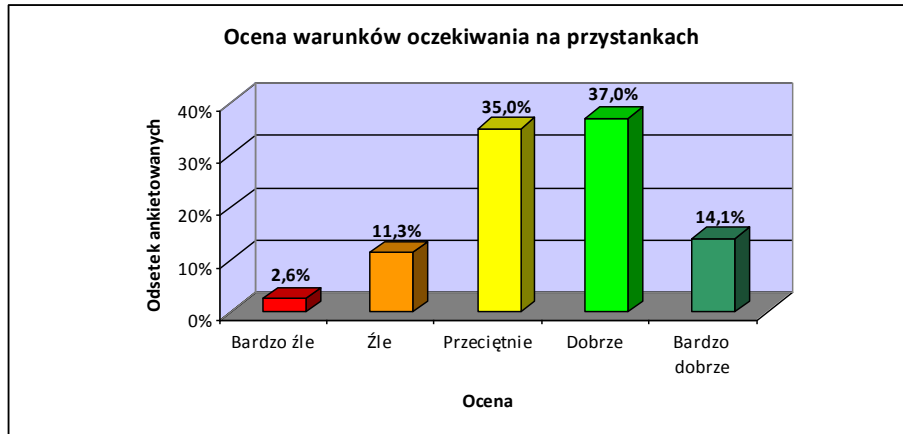
W przypadku częstotliwości kursowania, wskazanym działaniem powinno być dążenie do zwiększenia częstotliwości na niektórych liniach nawet kosztem ich podzielenia lub likwidacji połączeń bezpośrednich. Uważa się, że optymalnym rozwiązaniem jest kursowanie linii w odstępach nie większych, niż 20-minutowe,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

**Rysunek 81. Zestawienie oceny usług przewozowych: bezpieczeństwo podróży**

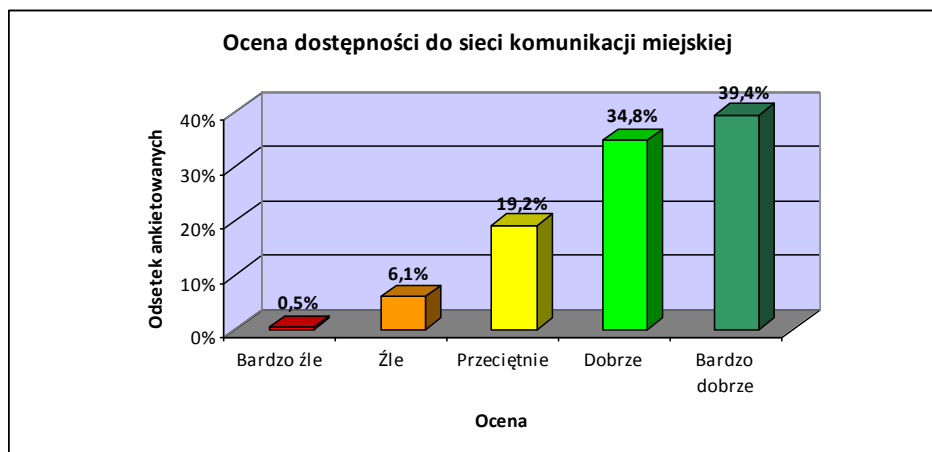
Okazuje się, że o ile oczekiwanie na autobus lub tramwaj na przystanku nie należy zdaniem respondentów do rzeczy bezpiecznych, o tyle zupełnie inaczej oceniają oni warunki bezpieczeństwa w samych pojazdach. Praktyka potwierdza te oceny: w pojazdach MPK rzadko dochodzi do kradzieży, bijatyk lub napadów.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

**Rysunek 82. Zestawienie oceny usług przewozowych: warunki podróżowania**

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

**Rysunek 83. Zestawienie oceny usług przewozowych: warunki oczekiwania na przystankach**

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

**Rysunek 84. Zestawienie oceny usług przewozowych: dostępność do sieci komunikacji miejskiej**

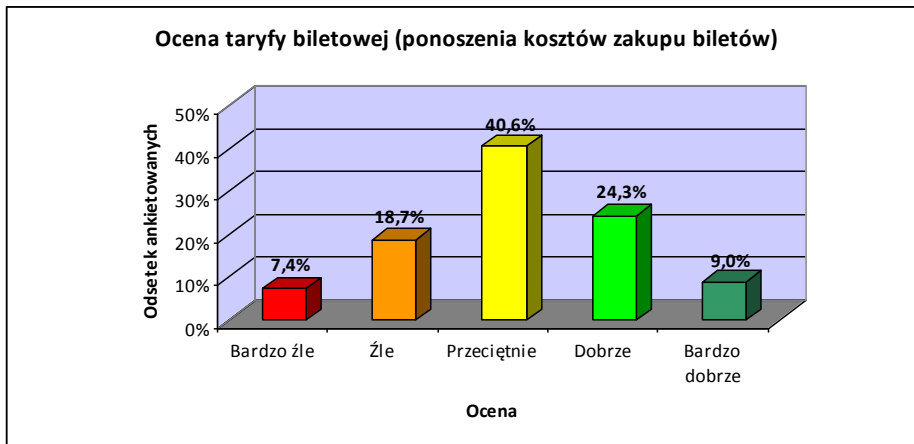
Z średnią oceną respondentów na poziomie 4,06, to właśnie dostępność do sieci komunikacji miejskiej w Częstochowie uzyskała najlepszą ocenę spośród analizowanych jedenastu kryteriów. Pomimo tego, uzyskany wynik mógłby być jeszcze lepszy, gdyby nie znaczne odległości do przystanków w niektórych dzielnicach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

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

Za sprawą poprawy dostępności do sieci komunikacyjnej spadnie odsetek mieszkańców Częstochowy, którzy w codziennych przejazdach korzystają z własnych samochodów, a to doprowadzi do wzrostu liczby pasażerów komunikacji miejskiej i uczyni ją bardziej rentowną, a przez to szybciej się rozwijającą. Proces ten stanie się bardziej istotny dla miasta w momencie przejścia sprzedaży biletów przez organizatora transportu publicznego. Obecnie bilety stanowią przychód operatora i o wartość ich sprzedaży pomniejszana jest rekompensata. Po przejściu tego zadania przez MZDiT lub inną jednostkę pomocniczą samorządu, wówczas dbałość o zapewnienie odpowiednich przychodów z tytułu sprzedaży biletów przybierze na znaczeniu.

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

**Rysunek 85. Zestawienie oceny usług przewozowych: ceny biletów**

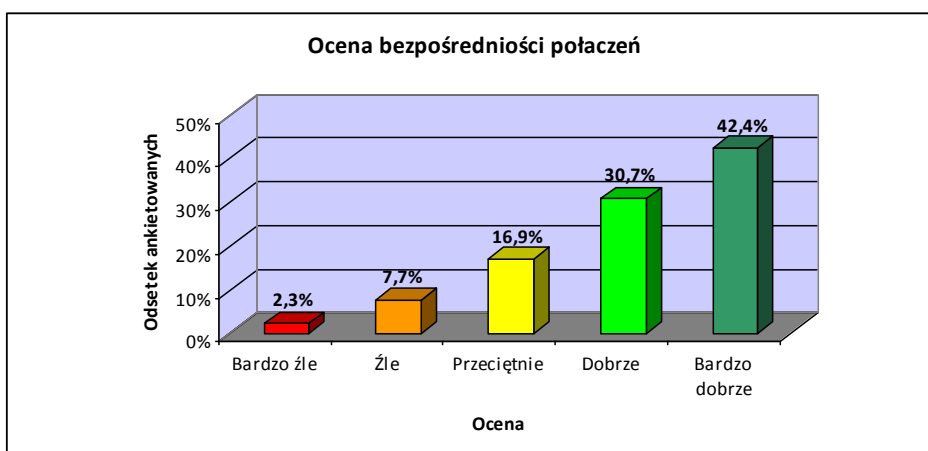


Pomimo niezbyt wysokich cen biletów w porównaniu z innymi polskimi miastami, w Częstochowie to właśnie ceny biletów oceniono najgorzej spośród wszystkich badanych standardów komunikacji miejskiej. Średnia ocena 3,09 jest bardzo słaba, a co stanowi w tym przypadku najważniejszy problem – zarówno koszty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

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

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

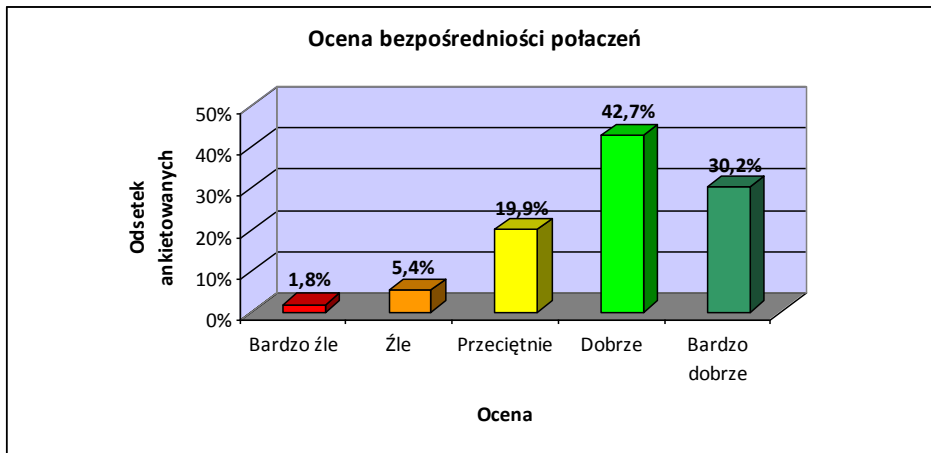
**Rysunek 86. Zestawienie oceny usług przewozowych: bezpośredniość połączenia**



Ocena bezpośredniości połączeń z średnim wynikiem 4,03 znalazła się na drugim miejscu pod względem najlepiej odbieranych kryteriów w komunikacji miejskiej w Częstochowie. Oznacza to, że obecna sieć komunikacyjna jest raczej dobrze pod tym względem zorganizowana, choć jak już wcześniej wspomniano, wiele podróży odbywa się na

obszarze jednej dzielnicy, gdzie kursuje tylko jedna lub dwie linie komunikacyjne lub między dzielnicą mieszkaniową a Śródmieściem, przez które przebiegają niemal wszystkie linie autobusowe.

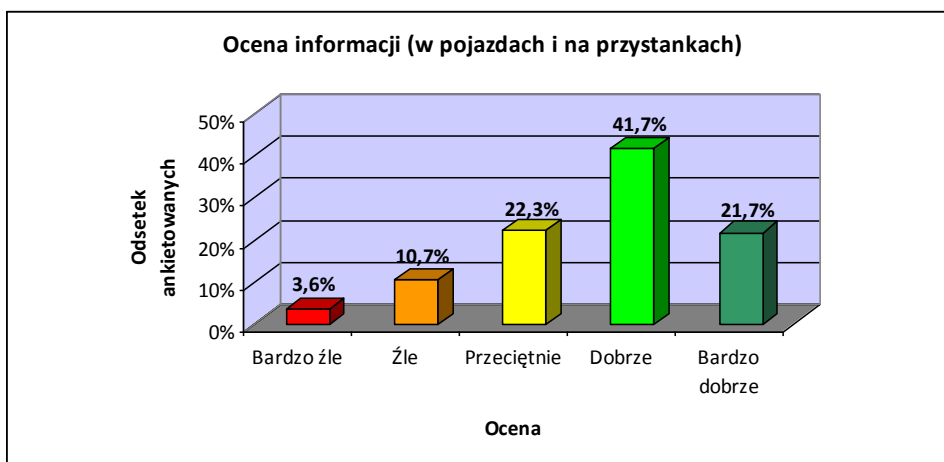
**Rysunek 87. Zestawienie oceny usług przewozowych: kultura prowadzących pojazdy**



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

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

**Rysunek 88. Zestawienie oceny usług przewozowych: informacja (w pojazdach i na przystankach)**

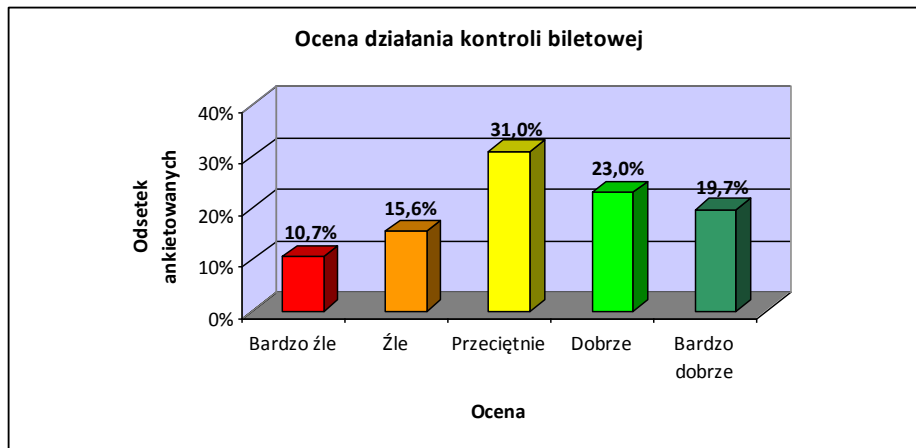


Średnia tylko na poziomie 3,67 za jakość informacji w pojazdach i na przystankach komunikacji miejskiej jest traktowana jako słaby wynik, który należy możliwie szybko poprawić.

W ramach proponowanych działań, szczególnie ważne będzie wprowadzenie jednolitych standardów przekazywania komunikatów dla pasażerów ze strony organizatora transportu publicznego. Dotyczy to zwłaszcza objazdów, które niejednokrotnie mają wpływ na trasy większości linii autobusowych w mieście. Oprócz rzetelności i czytelności komunikatów, wskazana jest ich publikacja z przynajmniej siedmiodniowym wyprzedzeniem.

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

**Rysunek 89. Zestawienie oceny usług przewozowych: kontrola biletowa**



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

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

### Oczekiwania ze strony pasażerów

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

- Kultura prowadzących pojazdy – 4,95
- Warunki podróżowania – 4,91
- Bezpieczeństwo podróży – 4,91
- Dostępność do sieci komunikacyjnej – 4,89
- Punktualność kursowania – 4,88
- Bezpośredniość połączeń – 4,88
- Częstotliwość kursowania – 4,87
- Warunki oczekiwania na przystankach – 4,77
- Ceny biletów – 4,71
- Kontrola biletowa – 4,63
- Informacja w pojazdach i na przystankach – 4,62

Okazało się zatem, że największe są oczekiwania pasażerów względem kultury prowadzących pojazdy. Jest to o tyle ważne, iż kryterium to nie wymaga właściwie żadnych nakładów finansowych i zależy wyłącznie od czynnika ludzkiego. Jednak w praktyce na zachowanie kierowców i motorniczych duży wpływ mają sami pasażerowie, często traktując prowadzących pojazdy w sposób skrajnie niekulturalny i pozbawiony jakiegokolwiek zrozumienia sytuacji, co zdarza się najczęściej w przypadku opóźnień kursów, kiedy autobus stracił czas stojąc w korku lub gdy kierowca (lub motorniczy tramwaju 129Nb) rzekomo kogoś przytrzymał drzwiami, podczas gdy te są sterowane

fotokomórką, a obsługują je sami pasażerowie. W przypadku tego kryterium najważniejszy jest zdrowy rozsądek i stosowanie się do zasad prawidłowego współżycia społecznego.

## 8. Określenie zasad organizacji rynku przewozów

### 8.1. Określenie właściwości rzeczowej oraz kompetencji organizatorów transportu

Niniejszy plan transportowy jest sporządzony dla miasta Częstochowa – miasta na prawach powiatu (powiat grodzki) w raz z odniesieniem do gmin ościennych (Mykanów, Rędziny, Mstów, Olsztyn, Poczesna, Konopiska, Blachownia i Wręczyca Wielka w powiecie częstochowskim ziemskim oraz Kłobuck w powiecie kłobuckim), z którymi Częstochowa powinna tworzyć spójny system publicznego transportu zbiorowego, posiadający jednego wspólnego organizatora (lidera), nadzorującego współpracę międzygminną i odpowiedzialnego za optymalizację logistyczno-ekonomiczno-społeczną zintegrowanej sieci komunikacyjnej.

Do tych jednostek stosuje się przepisy ustrojowe ustaw o samorządzie powiatowym (Częstochowa) i o samorządzie gminnym (pozostałe jednostki).

Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2001 r., Nr 142, poz. 1592 ze zm.) reguluje w rozdziale 9 ustrój miast na prawach powiatu zaś w art. 4 ustala katalog zadań powiatów.

Wskazać należy też w tym miejscu, że, stosownie do przepisu art. 74 ust. 1 ustawy o samorządzie gminnym, gminy mogą zawierać porozumienia międzygminne w sprawie powierzenia jednej z nich określonych przez nie zadań publicznych. Kolejny przepis (art. 74 ust. 2) precyzuje, że gmina wykonująca zadania publiczne objęte porozumieniem przejmuje prawa i obowiązki pozostałych gmin, związane z powierzonymi jej zadaniami, a gminy te mają obowiązek udziału w kosztach realizacji powierzonego zadania. Takie porozumienia zawarło miasto Częstochowa z otaczającymi je gminami: Poczesna, Olsztyn, Blachownia, Mstów i Konopiska.

Art. 7 ust. 1 dokonuje podziału kompetencji organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 1 gmina jest organizatorem takich przewozów w dwóch przypadkach:

- na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich (art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a),
- na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin, które zawarły porozumienie – ta gmina, której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami.

Art. 7 ust. 1 pkt 3 lit. a) wskazuje natomiast, że powiat jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym przypisała zadania organizatora egzekutywie (organowi wykonawczemu samorządu). Stosownie do art. 7 ust. 4 zadania te wykonuje w przypadku gminy wójt, burmistrz albo prezydent miasta zaś w odniesieniu do miasta na prawach powiatu - prezydent takiego miasta.

Zgodnie z przepisami art. 8 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym do zadań organizatora należy planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego i zarządzanie nim.

Z przedstawionych wyżej rozważań wynika, że prezydent miasta Częstochowa – miasta na prawach powiatu – wykonuje zadania organizatora:

- gminnych przewozów pasażerskich w mieście Częstochowa – jako prezydent gminy wykonującej zadania powiatu,
- gminnych przewozów pasażerskich w gminach Poczesna, Olsztyn, Blachownia, Mstów i Konopiska – na mocy zawartych z nimi porozumień.

Przedmiotem niniejszego planu transportowego są gminne przewozy pasażerskie, które jednocześnie są komunikacją miejską, zdefiniowaną w art.4 ust. 1 pkt 4 powoływanej tu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, jako gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta, miasta i gminy,



miast, albo miast i gmin sąsiadujących, jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego.

Na obszarze objętym niniejszym planem transportowym nie są wykonywane powiatowe przewozy pasażerskie. Jest to bowiem przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych, co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie. Z istoty przytoczonej definicji (art. 4 ust. 1 pkt 10 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym) takie przewozy na obszarze miasta będącego gminą na prawach powiatu nie mogą występować. Natomiast w przypadku gminy Kłobuck, znajdującej się już na obszarze innego powiatu, aktualnie nie ma zawartego porozumienia z miastem Częstochowa w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego, a samo rozwiązanie integracji komunikacyjnej należy rozumieć przez plan na przyszłość, wraz ze wszystkimi skutkami prawnymi takiego działania.

Organizatorem transportu publicznego w odniesieniu do linii komunikacyjnych w gminnych i międzygminnych przewozach pasażerskich jest Prezydent Miasta Częstochowy.

Do zadań organizatora należy między innymi: planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Jednostka budżetowa, jaką jest Miejski Zarząd Dróg i Transportu w Częstochowie, realizuje funkcje organizatora transportu publicznego na podstawie porozumień międzygminnych z gminami: Poczesna, Olsztyn, Blachownia, Mstów i Konopiska, przy czym tylko w gminach Poczesna i Olsztyn miejska spółka w postaci MPK jest wiodącym przewoźnikiem. W przypadku pozostałych gmin, największe znaczenie mają przewozy realizowane przez częstochowski PKS, a także coraz lepiej rozwinięte połączenia zapewniane przez przewoźników prywatnych.

Poszczególne kompetencje organizatorów przedstawione zostały w poniżej tabeli.

**Tabela 25. Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym w Częstochowie**

Lp.	Podmiot	Funkcja	Podstawa prawna
1	Rada Miasta Częstochowa	Ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat za usługi świadczone przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Ustawa z dnia 15.11.1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. 2000.50.601, z późn. zm.) Uchwała Nr 684/XXXVIII/2013 Rady Miasta Częstochowy z dnia 27.06.2013 r.
2	Prezydent Miasta Częstochowa	Regulamin Usług Przewozowych MPK w Częstochowie Sp. z o.o.	Ustawa z dnia 15.11.1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. 2000.50.601, z późn. zm.) Uzgodniony między Organizatorem a Operatorem i wprowadzony z dniem 17.03.2011 r.
3	Prezydent Miasta Częstochowa	Wykonywanie zadań w zakresie transportu publicznego	Rozporządzenie WE 1370/2007, art. 7 ust. 2
4	Prezydent Miasta Częstochowa	Podjęcie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu	
5	Prezydent Miasta Częstochowa	Zawieranie umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Ustawa z dn. 6.09.2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. 2001.125.1371)

Lp.	Podmiot	Funkcja	Podstawa prawna
6	Prezydent Miasta Częstochowa	Przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Ustawa z dn. 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011.5.13)
7	Prezydent Miasta Częstochowa / MZDiT	Ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora	Umowa pomiędzy MZDiT i MPK
8	Prezydent Miasta Częstochowa / MZDiT	Badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej	Ustawa z dn. 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011.5.13) Umowa pomiędzy MZDiT i MPK
9	Prezydent Miasta Częstochowa / MZDiT	Określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów	Ustawa z dn. 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011.5.13) Umowa pomiędzy MZDiT i MPK
10	Prezydent Miasta Częstochowa / MZDiT	Zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie: – standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców – korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców – funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych – funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego – systemu informacji dla pasażera	Ustawa z dn. 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011.5.13) Umowa pomiędzy MZDiT i MPK
11	Prezydent Miasta Częstochowa / MZDiT	Określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	Umowa pomiędzy MZDiT i MPK
12	Prezydent Miasta Częstochowa / MPK	Ustalanie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Umowa pomiędzy MZDiT i MPK

**Uwagi:**

1. Prezydent Miasta Częstochowa wykonuje zadania poprzez Miejski Zarząd Dróg i Transportu, jako jednostkę budżetową organu wykonawczego jednostki samorządu terytorialnego.
2. Ze względów praktycznych, niektóre standardy dotyczące głównie jakości przewozów w komunikacji miejskiej są efektem negocjacji i ustaleń pomiędzy MZDiT i MPK oraz wprowadzane na podstawie instrukcji dla użytkowników.

**8.2. Określenie trybu wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego**

Organizowanie publicznego transportu zbiorowego – ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – odnosi się m.in. do trybu wyborów operatorów publicznego transportu zbiorowego. Organizator (w naszym przypadku – prezydent Częstochowy) wybiera w trybie tych przepisów operatora publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z definicją art. 4 ust. 1 pkt 8 cytowanej tu ustawy operator publicznego transportu zbiorowego to samorządowy zakład budżetowy albo przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.

Zgodnie z przepisami art. 19 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym organizator dokonuje wyboru operatora w trybie ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759 ze zm.), ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. Nr 19, poz. 101, ze zm.) albo art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (tj. poprzez wybór bezpośredni, mówiąc zaś językiem Prawa zamówień publicznych – z wolnej ręki). Dopuszczalne jest również wykonywanie przewozów przez samego organizatora w formie samorządowego zakładu budżetowego (art. 19 ust. 1).

Podstawowymi trybami udzielania zamówienia są przetarg nieograniczony oraz przetarg ograniczony. Większość postępowań jest prowadzonych w pierwszym z nich i ten tryb również należy zarekomendować wówczas, gdy zajdzie konieczność wyboru wykonawcy zamówienia publicznego w zakresie transportu publicznego według przepisów Prawa zamówień publicznych. Inne tryby ustalone Prawem zamówień publicznych to negocjacje z ogłoszeniem, dialog konkurencyjny, negocjacje bez ogłoszenia, zamówienie z wolnej ręki, zapytanie o cenę oraz licytacja elektroniczna.

W przetargu najważniejsze informacje odnoszące się do konkretnego zamówienia publicznego znajdują się w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, określanej popularnie skrótem SIWZ.

Organizator może też określić w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, iż świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na danej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, które są nierentowne, będzie wiązało się ze świadczeniem takich usług przez tego samego operatora na innej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, które są rentowne.

Wspomniano wyżej o możliwości bezpośredniego zawarcia umowy w trybie art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Organizator może zawrzeć taką umowę, gdy:

1. średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1.000.000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie albo
2. świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego albo
3. świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym albo
4. wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, przewidzianych w Prawie zamówień publicznych lub ustawie o koncesjach.

Mowa jest wyżej o tzw. podmiocie wewnętrznym. Podmiotem wewnętrznym w rozumieniu rozporządzenia 1370/2007 jest (art. 2 lit. j rozporządzenia) odrębna prawnie jednostka podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami.

Takim podmiotem jest Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Częstochowie Sp. z o.o., z którym miasto Częstochowa zawarło umowę BT.5550-160/09 z 2 grudnia 2009 r.

Jeżeli bezpośrednio ma być zawarta umowa z małym lub średnim przedsiębiorcą eksploatującym nie więcej niż 23 środki transportu, wspomniane wyżej progi mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej przedmiotu umowy nie wyższej niż 2.000.000 euro lub świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wymiarze mniejszym niż 600 000 kilometrów rocznie (MPK w Częstochowie ma więcej autobusów, niż 23).

Art. 22 ust. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym nakazuje, by w umowie zawieranej bezpośrednio na świadczenie usług przewozowych w komunikacji miejskiej nadać formę koncesji na usługi. Wymogu tego nie stosuje się w przypadku bezpośredniego zawarcia umowy z podmiotem wewnętrznym, w którym jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego posiada 100% udziałów lub akcji tego podmiotu wewnętrznego.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego może dotyczyć:

1. linii komunikacyjnej albo

2. linii komunikacyjnych albo
3. sieci komunikacyjnej.

Organizator, po wybraniu najkorzystniejszej oferty na podstawie warunków i kryteriów określonych w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, w terminie 30 dni od dnia przekazania zawiadomienia o wyborze oferty, zawiera z przedsiębiorcą umowę o świadczenie usług.

Umowa taka jest zawierana na czas oznaczony, nie dłuższy niż 10 lat - w transporcie drogowym, 15 lat - w transporcie kolejowym. W umowie określa się między innymi: opis usług wynikających z zamówienia, linię komunikacyjną, linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjną, których dotyczy umowa, czas trwania umowy, warunki dotyczące norm, jakości oraz podnoszenia, jakości usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, wymagania w stosunku do środków transportu, w tym dotyczące wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych, a także ich dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

W umowie określa się też zasady rozliczeń, w szczególności zasady podziału kosztów za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem stosowania przez operatora ulg ustawowych oraz ulg ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora oraz zasady rozliczeń za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających wykonywanie tych usług z przyczyn niezależnych od operatora.

W umowie należy też przesądzić sposób dystrybucji biletów, sposób, w jaki jest obliczana rekompensata, warunki korzystania ze środków transportu organizatora, jeżeli są udostępnione operatorowi, warunki wykorzystywania środków transportu w zależności od natężenia ruchu pasażerów oraz zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów.

W przypadku Częstochowy, kluczowe znaczenie ma umowa nazywana potocznie „umową wykonawczą” z dnia 2 grudnia 2009 r. Wynika z niej bezpośrednio powierzenie świadczenia usług transportu publicznego w Częstochowie na rzecz MPK do dnia 31 grudnia 2020 roku w komunikacji autobusowej oraz do 31 grudnia 2025 roku w komunikacji tramwajowej.

„Umowa wykonawcza” nie zabrania Miastu zawierania umów na usługi transportowe z innymi przewoźnikami, np. dysponującymi innymi rodzajami środków transportu niż MPK. W przyszłości nie można również wykluczyć powierzenia przez MPK na rzecz innego przewoźnika obsługi określonych połączeń komunikacyjnych w formie podwykonawstwa.

Biorąc pod uwagę znaczny okres czasu, który pozostał do wygaśnięcia „umowy wykonawczej”, nie jest zasadnym obecnie wskazywanie konkretnych rozwiązań proceduralnych, poprzedzających wybór operatora publicznego transportu zbiorowego w ramach następnej umowy. Wiele w tym przypadku zależy od tego, w jaki sposób do 2020 roku zmienią się przepisy związane z możliwościami wyboru operatorów, a także od poziomu świadczonych usług i kosztów wynikających z obecnej umowy z MPK. Nie ulega przy tym wątpliwości, iż im lepiej przewoźnik ten wykorzysta czas trwania obecnej umowy dla podniesienia jakości swoich usług przy racjonalnych ich kosztach, tym większe jest prawdopodobieństwo powierzenia MPK usług publicznego transportu zbiorowego po wygaśnięciu „umowy wykonawczej”.

### **8.3. Zasady integracji taryfowo-biletowej i koordynacji rozkładów jazdy**

W odniesieniu do problematyki taryfowo-biletowej i koordynacji rozkładów jazdy zasadnicze znaczenie mają regulacje zawarte w ustawie z 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r., Nr 50 poz.601 ze zm.). Stosownie do art. 2 tej ustawy przewoźnik jest obowiązany podać do publicznej wiadomości zakres swojego działania, a w szczególności adresy punktów odprawy i sposób zawierania umowy przewozu, jeśli zaś wykonuje regularne przewozy osób – jest obowiązany w szczególności podać do publicznej wiadomości rozkład jazdy środków transportowych przez zamieszczenie informacji na wszystkich dworcach i przystankach wymienionych w rozkładzie jazdy.

Jest to istotne, ponieważ, zgodnie z art. 3. ust. 1 Prawa przewozowego w zakresie podanym do wiadomości publicznej przewoźnik jest obowiązany do przewozu osób i rzeczy.

Wskazać również należy, że zgodnie z art. 11 ustawy przewoźnik jest obowiązany podać do publicznej wiadomości, w sposób zwyczajowo przyjęty, ustalone lub stosowane przez niego taryfy lub cenniki i zapewnić zainteresowanym

bezpłatny wgląd do obowiązujących go przepisów przewozowych. Stosownie zaś do art. 34 przewoźnik wykonujący regularne przewozy osób w transporcie drogowym jest obowiązany zgłaszać na piśmie właściwemu organizatorowi zmiany dotyczące rozkładu jazdy, nie później niż w terminie 30 dni przed dniem aktualizacji rozkładów jazdy w określonych terminach. Ust. 2 w tym samym artykule zobowiązuje ministra właściwego ds. transportu do określenia, w formie rozporządzenia, trybu zatwierdzania rozkładów jazdy, ich treści, sposobu i terminów ich ogłaszania oraz aktualizacji a także warunki ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy oraz podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości.

Na tej podstawie niedawno zostało wydane nowe rozporządzenie regulujące kwestię rozkładów jazdy. To rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. 2012 Nr 0, poz. 451), określające zgodnie z zapowiedzią Prawa przewozowego treść rozkładów jazdy, tryb ich zatwierdzania, sposób i terminy ich ogłaszania, aktualizacji oraz warunki ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy i podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości.

Rozdział drugi wspomnianego rozporządzenia określa konieczny zakres treściowy rozkładu jazdy, który obejmuje m.in.: podstawowe dane dotyczące przewoźnika lub organizatora, oznaczenie linii komunikacyjnej, wskazanie przystanków i drogi przejazdu, dni tygodnia oraz godziny lub częstotliwość kursowania, datę obowiązywania rozkładu oraz objaśnienie użytych oznaczeń i symboli.

W przypadku rozkładu jazdy opracowanego przez organizatora publicznego transportu zbiorowego, organizator ten zatwierdza rozkład jazdy poprzez złożenie podpisu, postawienie pieczęci i wpisanie daty zatwierdzenia oraz nadaje numer linii komunikacyjnej. Rozkład jazdy podaje się do publicznej wiadomości w szczególności poprzez Internet oraz poprzez zamieszczenie na dworcach i przystankach.

W przewozach wykonywanych w ramach publicznego transportu zbiorowego w komunikacji miejskiej podanie rozkładu jazdy do publicznej wiadomości polegające na zamieszczeniu informacji dotyczącej rozkładu jazdy na przystanku komunikacyjnym następuje nie później niż w terminie 1 dnia przed dniem jego obowiązywania.

Ponoszenie kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy na przystanku komunikacyjnym lub dworcu oraz w systemie informacji dla pasażera odbywa się na podstawie umowy.

Integracja systemu biletowego i koordynacja rozkładu jazdy w przypadku Częstochowy i otaczających gmin jest zapewniona – w odniesieniu do przewozów gminnych – dzięki sprawowaniu funkcji operatora przez jeden podmiot.

Poza formalną koordynacją pozostają jedynie lokalne odcinki przewozów wojewódzkich i krajowych, jednakże w tym zakresie należy również dążyć do racjonalizacji powiązań komunikacyjnych poprzez porozumienie z PKP i PKS.

Dążąc w przyszłości do dalszej integracji taryfowo-biletowej, przede wszystkim pomiędzy Częstochową a wszystkimi gminami ościennymi, ze względów formalnych należy rozważyć utworzenie tzw. spółki-córki na bazie obecnego PKS, z przeznaczeniem do realizacji przewozów kwalifikujących się do komunikacji miejskiej. Alternatywnym rozwiązaniem jest organizowanie przez samorządy przetargów na świadczenie publicznego transportu zbiorowego przy jednoczesnym dążeniu do powierzenia funkcji organizatora transportu wyspecjalizowanej jednostce, scalającej komunikację we wszystkich 10 gminach wraz z Częstochową, a nawet gminami bardziej odległymi, jeśli wyrażą one zgodę na podpisanie porozumień międzygminnych.

Pewne jest, że wprowadzenie integracji taryfowo-biletowej z gminami: Mykanów, Rędziny, Wręczyca Wielka i Kłobucki oraz jej rozszerzenie w gminach Mstów, Konopiska i Blachownia, a także jej ujednoczenie w gminach Olsztyn i Poczesna doprowadzi do spadku kosztów funkcjonowania transportu publicznego w skali makro, wyeliminuje wiele nierentownych połączeń, dublujących się linii na tych samych odcinkach, poprawi jakość środków transportu, zmniejszy ich ogólną ilość w ruchu, a także przyczyni się do zmniejszenia wielkości emisji zanieczyszczeń.

Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania, jak i realia częstochowskiego transportu zbiorowego, wskazuje się na etapowanie działań integracyjnych. Jako pierwsze i najłatwiejsze wskazuje się do osiągnięcia określenie jednolitych standardów nazewnictwa linii komunikacyjnych, ich oznaczania w pojazdach i wszelkich formach informacji, następnie wprowadzenie jednolitych dla aglomeracji wzorów rozkładów jazdy na przystankach, a wreszcie integrację biletową wraz z systemem rozliczeń między gminami.

## 8.4. Zasady oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

Art. 46 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym ustala zasady funkcjonowania tego transportu. Obejmują one m.in. ustalenie, że środki transportu, którymi są wykonywane usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, powinny być oznakowane w sposób widoczny dla pasażera, a w transporcie drogowym dodatkowo w tablice kierunkowe oraz nazwę przewoźnika albo organizatora, zaś (odnosząc się już do poprzedniego pkt 5.3) rozkłady jazdy środków transportu poszczególnych operatorów i przewoźników są podawane do publicznej wiadomości na wszystkich wymienionych w rozkładzie jazdy przystankach komunikacyjnych oraz dworcach z wyłączeniem przystanków komunikacyjnych przeznaczonych wyłącznie dla wysiadających pasażerów. W przepisie tym zastrzeżono również, że w transporcie drogowym w rozkładzie jazdy mogą być uwzględnione wyłącznie przystanki komunikacyjne i dworce określone przez organizatora.

Zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy numer linii komunikacyjnej składa się odpowiedniego oznaczenia rodzaju przewozów (U, RS, R), numeru właściwego organu według rejestru terytorialnego oraz numeru ewidencyjnego. W gminnych przewozach pasażerskich numer linii komunikacyjnej może składać się z odpowiedniego oznaczenia oraz numeru ewidencyjnego, zaś w przewozach wykonywanych w komunikacji miejskiej numer linii komunikacyjnej oznacza się literą alfabetu łacińskiego lub liczbą składającą się z cyfr arabskich.

Ponieważ przewozy autobusowe prowadzone na obszarze miasta Częstochowa i sąsiadujących z nim gmin, z którymi zawarto porozumienia międzygminne, mają charakter komunikacji miejskiej, obecnie funkcjonujący system oznakowania linii MPK poprzez numery jest właściwy i powinien zostać zachowany. Również oznakowanie (malowanie) autobusów spełnia wymagania wyraźnej identyfikacji, ponieważ – w wyniku stosowania przez wiele lat – oznakowanie to stało się tradycyjnie rozpoznawalne. Nie zaleca się dokonywania zmian w tym zakresie. Zadaniem MPK będzie natomiast sukcesywne przemalowywanie autobusów zgodnie ze wzorem wprowadzonym jesienią 2006 roku, tj. połączenie białego z czerwonym i czarnym (warunkowo dopuszczenie koloru szarego). Każdy inny przewoźnik, który będzie realizował transport publiczny w ramach porozumienia międzygminnego, powinien posiadać taki sam schemat malowania, przy czym kolor czerwony może zastępować w nim jakimkolwiek innym kolorem. Podobne założenia należy stosować w odniesieniu do numerów taborowych, w których należy stosować jednolitą czcionkę, jej krój i wymiar, a także czarny cień dla cyfr w kolorze czerwonym (w przypadku MPK) lub jakimkolwiek innym dla innych przewoźników. W przypadku braku technicznych możliwości zastosowania czcionki o tym samym kolorze (np. z racji takiego samego koloru tła), wówczas dopuszczalne jest użycie innego koloru cyfr dla numeru taborowego.

W celu uporządkowania numeracji taboru realizującego przewozy użyteczności publicznej w Częstochowie i gminach ościennych, należy przyjąć określone reguły numerowania pojazdów i tak dla MPK należy pozostawić zakres od 1 do 400 w przypadku autobusów i od 601 do 700 w przypadku tramwajów, dążąc stopniowo (choć najlepiej bez zbędnych przenumerowań) do uzyskania sytuacji, gdy autobusy o numerach od 1 do 200 będą jednoczłonowe o długości ok. 12 metrów, o numerach od 201 do 300 – przegubowe, a o numerach od 301 wzwyż – 10-metrowe i krótsze. W przypadku innych przewoźników, numery taborowe powinny być trójznakowe i zawierać kolejną literę alfabetu łacińskiego oraz pisany dwucyfrowo kolejny numer inwentarzowy pojazdu. Przykładowo piąty autobus pierwszego po MPK przewoźnika, który miałby świadczyć usługi komunikacyjne na obszarze objętym niniejszym opracowaniem, winien posiadać oznaczenie A05, a jedenasty autobus trzeciego chronologicznie przewoźnika po MPK – C11.

W kwestii oznaczeń linii, należy przyjąć następujące zasady:

- numeracja jednocyfrowa dla linii tramwajowych,
- numery od 10 do 50 dla linii komunikacji miejskiej, kursujących na terenie Częstochowy lub wykraczających wszystkimi kursami bądź wariantowo poza jej granice na odległość nie większą niż 4 km i których odcinek poza miastem nie będzie dłuższy, niż 1/3 całej długości najdłuższego wariantu trasy danej linii,
- numery od 51 do 90 dla linii określanych jako podmiejskie, w tym całkowicie pomijających Częstochowę (kursujących np. wewnątrz jednej z gmin lub pomiędzy gminami ościennymi poza Częstochową), a także obsługujące Częstochowę i gminę (gminy) ościenną, lecz nie spełniające warunków dla linii z zakresu 10 – 50,

- numery od 91 do 100 dla linii specjalnych, okolicznościowych, jednodniowych itp.,
- numery od 101 wzwyż dla linii komercyjnych, których nie dotyczą przepisy o przewozach o charakterze użyteczności publicznej.

## 8.5. Obowiązki uwzględnienia ustawowych ulg przejazdowych

Ważną kwestią w przewozach publicznych są preferencje w opłatach dla pasażerów wymagających wsparcia. Oprócz osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, osób głuchoniemych lub niewidomych, opiekunów osób niepełnosprawnych, osób starszych, osób z małymi dziećmi w wózkach itp., władze lokalne w ramach prowadzonej polityki socjalnej mogą przyznać uprawnienia do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów komunikacją publiczną również innym osobom np. rodzinom wielodzietnym, bezrobotnym itd., pomagając w ten sposób w dojeździe do placówek służby zdrowia lub urzędów, do pracy lub szkół, a następnie powrót do domu.

Najważniejsze przepisy odnoszące się do ulg przejazdowych zostały zawarte w ustawie z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 2002 Nr 175, poz. 1440 ze zm.). Reguluje ona uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego w regularnych przewozach osób, wykonywanych przez uprawnionych przewoźników kolejowych i autobusowych (tzw. ulgi ustawowe). Ustawa określa kategorie osób uprawnione do ulg określonych procentowo lub przejazdów darmowych.

W opracowaniu pominięto jednak komunikację kolejową ze względu na fakt, iż nie jest objęta niniejszym planem transportowym.

Przewoźnicy wykonujący publiczny transport zbiorowy mogą wprowadzić uprawnienia do bezpłatnych albo ulgowych przejazdów dla swoich pracowników oraz emerytów i rencistów i najbliższych członków rodzin.

Należy podkreślić, że przepisów omawianej ustawy nie stosuje się do komunikacji miejskiej oraz do tzw. ulg komercyjnych, pracowniczych, emeryckich i innych. Koszty związane z finansowaniem ustawowych uprawnień do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów pokrywane są z budżetu państwa. Zasada ta odnosi się nie tylko do omawianych wyżej przepisów, lecz także do uprawnień określonych innymi ustawami, w szczególności:

- z dnia 9 maja 1996 r. o wykonywaniu mandatu posła i senatora (Dz. U. 1996 Nr 73, poz. 350 z późn. zm.),  
- uwaga: zgodnie z art. 43 ust. 1 tej ustawy poseł i senator ma prawo, na terenie kraju, do bezpłatnego przejazdu środkami publicznego transportu zbiorowego oraz przelotów w krajowym przewozie lotniczym, a także do bezpłatnych przejazdów środkami publicznej komunikacji miejskiej,
- z dnia 27 lipca 2005 r. Prawo o szkolnictwie wyższym (Dz. U. 2005 Nr 164, poz. 1345 z późn. zm.),
- z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (Dz. U. 1991 Nr 95, poz. 425 z późn. zm.),
- z dnia 17 maja 1989 r. o stosunku Państwa do Kościoła Katolickiego w RP (Dz. U. 1989 Nr 29, poz. 154 z późn. zm.)  
- analogiczne postanowienia dotyczą innych kościołów i związków wyznaniowych,
- z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego, (Dz. U. 1991 Nr 17, poz. 75 z późn. zm.),
- z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin, (Dz. U. 1974 Nr 21, poz. 117 z późn. zm.),
- z dnia 19 sierpnia 2011 r. o weteranach działań poza granicami państwa, (Dz. U. 2011 Nr 205, poz. 1203),
- z dnia 16 listopada 2006 r. o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych. (Dz. U. 2006 Nr 249, poz. 1824 z późn. zm.).

Omówione wyżej ulgi przejazdowe zostały ustalone ustawowo, ponieważ podlegają rekompensacie ze środków budżetu państwa. Organizator może wprowadzać dodatkowe przywileje w zakresie kosztów przejazdu, musi jednak finansować je z innych środków, niż dotacje z budżetu państwa.

Szczegółowe zestawienie ulg ustawowych i ulg obowiązujących w komunikacji miejskiej w Częstochowie znajduje się w rozdziale 10.2.

## 9. Określenie pożądanego standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien w optymalnym stopniu uwzględniać oczekiwania użytkowników i organizatora transportu publicznego, biorąc pod uwagę zarówno aktualny stan świadczenia tych usług jak i możliwości inwestycyjne, wynikające z wysokości środków dostępnych na finansowanie rozwoju systemu transportu publicznego i czasu przewidzianego na osiągnięcie założonego standardu.

Wśród możliwych kryteriów określenia standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej można wymienić m.in.:

- stopień pokrycia usługami przewozowymi obszaru objętego planem transportowym,
- dostępność środkami transportu publicznego do ważnych obiektów użyteczności publicznej i innych obiektów ważnych z punktu widzenia użytkownika lub organizatora transportu publicznego,
- dostępność do sieci transportu publicznego poprzez rozmieszczenie przystanków w odległości nieprzekraczającej maksymalnej odległości dojścia do przystanku przyjętej w danej strefie obszaru objętego planem transportowym,
- maksymalny czas przejazdu trasami określonymi dla wytyczonych linii komunikacyjnych,
- standard napętnienia pojazdów wykonujących usługi przewozowe w transporcie publicznym,
- optymalna częstotliwość kursowania środków transportu publicznego dla danej linii komunikacyjnej oraz punktualność i regularność określona w rozkładzie jazdy,
- dostępność sieci transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych i osób starszych,
- możliwość zapewnienia optymalnych rozwiązań ekologicznych dla danego systemu transportu publicznego,
- komfort jazdy pasażerów,
- czystość pojazdów i przystanków,
- ogólny poziom zadowolenia użytkowników transportu publicznego.

Należy podkreślić znaczenie ostatniego z ww. kryteriów. Dla oceny całego systemu transportu publicznego jest bardzo ważne, by przyjęty standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, skutkowało rozwiązaniami, w wyniku których cały system zostanie uznany przez użytkowników za system transportu publicznego przyjazny dla pasażerów.

Wśród elementów systemu transportu publicznego przyjaznego dla pasażerów można wymienić m.in.:

- odpowiednią liczbę nowoczesnych, wygodnych autobusów niskopodłogowych,
- punktualność zgodną z rozkładem jazdy,
- sieć linii umożliwiającą w największym stopniu obsługę obszaru objętego planem transportowym i wygodne dotarcie do najważniejszych, z punktu widzenia użytkowników, obiektów,
- wygodne punkty przesiadkowe w ramach sieci komunikacyjnej oraz zintegrowane węzły przesiadkowe intermodalne (między różnymi środkami transportu),
- koordynację rozkładów jazdy linii na wspólnych fragmentach tras oraz w punktach przesiadkowych,
- przystanki z podwyższonym peronem do wysokości podłogi w autobusie,
- rozwiązania techniczne umożliwiające bezpieczne korzystanie z przystanków,
- przystanki przesiadkowe wyposażone w automaty biletowe,
- czytelną i wyczerpującą informację pasażerską na przystanku (rozkład jazdy, schemat linii, informacja o przyjeździe najbliższego autobusu) i w pojeździe (informacja o najbliższym przystanku, informacja o możliwościach przesiadki itp.),



- bilety okresowe na fragmenty sieci jak i obejmujące całą sieć, bez względu na rodzaj środka transportu, jakim wykonywane są usługi przewozowe w przewozach o charakterze użyteczności publicznej na danym obszarze objętym planem transportowym,
- wygodną sieć parkingów umożliwiającą funkcjonowanie pasażerów w systemie „park and ride”,
- dostępną dla jak największej liczby osób sieć punktów obsługi pasażerów.

Dostosowany do powyższych zasad i standardów, system transportu publicznego zapewnia sprawną obsługę pasażerów, uzyskując w ich oczach pozytywne oceny, umożliwiając sprawne i punktualne poruszanie się po całym obszarze objętym planem transportowym.

## 9.1. Ochrona środowiska naturalnego

Na stan czystości powietrza atmosferycznego Częstochowy mają wpływ zanieczyszczenia napływowe (są czynnikiem oddziałującym głównie na obrzeżach miasta) oraz ze źródeł lokalnych (oddziałujących w obrębie szlaków komunikacyjnych, w sąsiedztwie większych zakładów przemysłowych oraz w dzielnicach mieszkaniowych).

Odpady komunalne miasta składowane są poza jego terenem, nie mają, więc negatywnego wpływu na środowisko. Widoczne dzikie wysypiska śmieci, rozjeżdżone trawniki, szczególnie na bocznych ulicach, duża liczba wyciętych drzew – świadczą o niskim poziomie świadomości ekologicznej. Ponadto obszar miasta Częstochowy jest stosunkowo słabo zadrzewiony – parki miejskie są niewielkich rozmiarów, a ich wygląd jest silnie przeobrażony przez działalność człowieka. Największy obszar zalesiony, to Las Aniołowski, sąsiadujący z dzielnicą Północ i drogą krajową nr 1.

Należy dążyć do ograniczania negatywnego oddziaływania transportu na środowisko na terenach śródmiejskich, mieszkalnych przez wyprowadzenie ruchu ciężkiego z tych terenów i skierowanie go na drogi tranzytowe. Należy dążyć także do obejmowania ochroną nowych obszarów, szczególnie tych, które zostały już zidentyfikowane i których szczególne walory przyrodnicze mogą być zagrożone.

Ekologia w transporcie zbiorowym to przede wszystkim powszechne wykorzystanie transportu zbiorowego w dojazdach do pracy, szkoły oraz do centrum miasta zamiast własnymi samochodami. Cel ten osiągnąć można poprzez działania zmierzające do stałego wzrostu, jakości systemu komunikacji publicznej. Zakładając, że w mieście wielkości Częstochowy, średnie napelnienie wynosi 40 osób w autobusie oraz, że w jednym samochodzie podróżuje w relacji dom-praca średnio 1,5 osoby można stwierdzić, że na jeden autobus przypada 27 samochodów osobowych. O tyle samochodów można by teoretycznie zmniejszyć ruch do miejsc pracy, czy też do centrum miasta, co wprost przekłada się na wielkość emisji spalin do środowiska naturalnego.

Ekologiczny transport zbiorowy to także odpowiednie wykorzystanie pojemności autobusu do natężenia na danej relacji poprzez zastosowanie autobusów odpowiedniej wielkości – mini, standardowe czy wielkopojemne. Przekłada się to między innymi na zużycie paliwa przez pojazd – oszczędności dla przewoźnika oraz mniejszą emisję zanieczyszczeń do atmosfery. Nieco mniej ważna, z uwagi na dość niski poziom emisji szkodliwych substancji emitowanych przez nowoczesne silniki autobusowe EURO-4 i EURO-5, jest kwestia paliw stosowanych do napędu pojazdów komunikacji zbiorowej. Bardziej ekologiczne paliwa od oleju napędowego, to biodiesel lub gaz ziemny (CNG). Najlepszym rozwiązaniem do napędzania silników tradycyjnych autobusów jest biodiesel, czyli paliwo ekologiczne. Napęd CNG, ze względu na specjalistyczne oprzyrządowanie autobusu, jest wskazane przy zastosowaniu w większej liczbie taboru, bądź na liniach przebiegających przez obszary ścisłej ochrony (parki, lasy, centrum miasta). W Polsce, m.in. w Rzeszowie i we Wrocławiu, wykorzystuje się gaz CNG. Do jego zastosowania przymierza się Warszawa oraz Słupsk. Stosowanie paliwa CNG wymaga jednak kosztownych inwestycji w postaci stacji tankowania oraz prac dostosowawczych budynków zajezdni, w których prowadzona jest obsługa autobusów.

Ciekawym pomysłem wydaje się także zastosowanie napędu alternatywnego – na przykład napędu elektrycznego, wodorowego, czy hybrydowego – dla autobusów mini, które mogłyby obsługiwać w Częstochowie linie nocne, niektóre podmiejskie i międzydzielnicowe wewnątrz samego miasta. Autobusy elektryczne, oprócz zerowej emisji spalin, charakteryzują się również najniższą emisją hałasu, co jest szczególnie istotnie w miejscach wypoczynku i w

strefach ruchu pieszego. Rozwiązanie takie w szczególny sposób może się sprawdzić w przypadku utrzymania komunikacji miejskiej w zrewitalizowanym ciągu drogowym tworzonym przez al. Najświętszej Maryi Panny, gdzie elektryczne autobusy o zmniejszonej pojemności ale kursujące nie rzadziej, niż co 15 minut, radykalnie poprawią dostępność całej zachodniej części Śródmieścia, a także wpłyną pozytywnie na stan zanieczyszczenia powietrza w tej części miasta.

Ekologiczna komunikacja miejska, z pełnym priorytetem, a także z wprowadzoną integracją biletową może skutecznie pokazać, że jest w stanie doskonale przenosić potoki pasażerskie pomiędzy osiedlami, do centrum miasta, do sąsiednich miejscowości, a także do szkół, czy miejsc pracy. Tak funkcjonująca komunikacja miejska może przyczynić się do:

- wzrostu średniej prędkości pomiędzy przystankami,
- skrócenia czasu przejazdu na danym odcinku,
- zwiększenia udziału transportu publicznego w ruchu miejskim,
- zmniejszenia ruchu pojazdów indywidualnych, szczególnie w centrum miasta,
- zmniejszenia emisji zanieczyszczeń w obszarach silnie zurbanizowanych.

Na terenie miasta znajdują się liczne pomniki przyrody wpisane do wojewódzkiego rejestru pomników przyrody. Na terenie miasta występują też zespoły o dużej wartości przyrodniczej, jak Przełom Warty, wzgórze Osłona oraz nadwarciańskie łąki – obszary bogate w florę i faunę z charakterystyczną roślinnością łąkową i nadrzeczną. Na terenie Częstochowy znajdują się również powierzchnie leśne, które zajmują 649 ha, co wraz z parkami miejskimi stanowi 5,0% lesistości w stosunku do całej powierzchni.

Główne zagrożenia dla środowiska naturalnego ze strony systemu transportu publicznego (podobnie jak i transportu w ogóle) to:

1. hałas,
2. emisja gazów i pyłów,
3. degradacja lub defragmentacja obszarów zieleni czynnych biologicznie,
4. zanieczyszczenie powierzchni i wód opadowych spływających z dróg, przystanków, parkingów i zajezdni oraz stacji paliw.

Odpowiedzią na negatywne oddziaływania transportu publicznego na środowisko naturalne jest zrównoważony rozwój systemu transportowego, w tym w szczególności przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Wśród elementów zrównoważonego rozwoju można wymienić m.in.:

- ograniczanie zapotrzebowania na transport przez odpowiednią politykę przestrzenną;
- ograniczanie natężenia ruchu w wyniku stosowanej inżynierii ruchu drogowego oraz modernizację dróg i skrzyżowań;
- poprawa koordynacji i usprawnienie sieci transportu publicznego;
- wykorzystywanie nowoczesnych środków transportu, bezpiecznych i przyjaznych dla środowiska;
- dostosowanie infrastruktury transportu publicznego do potrzeb osób niepełnosprawnych i osób starszych;
- propagowanie proekologicznych zachowań uczestników systemu transportowego (m.in. zasada „park and ride”, ruch rowerowy itp.);
- poprawa warunków ruchu pieszego zwłaszcza w centrach i zabytkowych częściach miast;
- potrzeba ochrony i odbudowy zieleni miejskiej oraz rozwiązania techniczne zabezpieczające przed hałasem;
- integracja systemu wewnętrznego z zewnętrznym, tranzytowym systemem drogowym i kolejowym.

Szczególnie istotnym rozwiązaniem dla poprawy ochrony środowiska jest system monitoringu środowiska naturalnego, czyli jakościowe i ilościowe pomiary stanu tego środowiska. Monitoring taki stanowi bardzo ważną podstawę do analiz i decyzji dotyczących ochrony środowiska.

Skuteczna ochrona środowiska wymaga udziału wszystkich podmiotów wywierających wpływ na sposób i intensywność korzystania ze środowiska, w tym przede wszystkim udziału społeczeństwa. Najważniejsze znaczenie dla proekologicznej postawy jak najszerzej części społeczeństwa ma edukacja ekologiczna oparta na rzetelnej informacji o stanie środowiska naturalnego i działaniach na rzecz jego ochrony oraz umiejętność komunikowania się z lokalną społecznością.

Edukację ekologiczną w Częstochowie należy skierować przede wszystkim do uczniów i nauczycieli, jednak wykorzystując dostępne środki medialne, powinna być ona propagowana zwłaszcza w odniesieniu do mieszkańców korzystających z samochodowego transportu indywidualnego, a w działaniach edukacyjnych adresowanych do tej grupy wymagane jest położenie nacisku na towarzyszący zanieczyszczeniom wynikającym z motoryzacji indywidualnej spadek jakości życia i rozwój chorób cywilizacyjnych, mających wpływ na przeciętną długość życia człowieka. Edukacja oraz czynna ochrona przyrody realizowana jest przez samorząd, lokalne media oraz organizacje pozarządowe – Ligę Ochrony Przyrody wspierane finansowo i decyzyjnie przez Samorząd Miasta, Fundację EkoFundusz, Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Warszawie, Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Warszawie.

## Aktualny stan ochrony środowiska naturalnego miasta

W Częstochowie w latach 2009-2012 nastąpił zdecydowany spadek emisji tlenków siarki (o blisko połowę) oraz pyłów. Nieznacznie wzrosła emisja tlenków azotu i dwutlenku węgla. Pełne zestawienie emisji zanieczyszczeń powietrza w Częstochowie za okres ostatnich 4 lata przedstawia tabela:

**Tabela 26. Emisja zanieczyszczeń w Częstochowie w latach 2009-2012 (w tonach rocznie)**

Rodzaj zanieczyszczenia	2009	2010	2011	2012
SO <sub>2</sub>	2072	1480	1059	1151
NO <sub>x</sub>	2047	2083	1977	2341
CO <sub>2</sub>	775 741	735 765	711 187	788 328
Pyły	425	405	282	295

Źródło: Bank Danych Lokalnych

W Częstochowie radykalna poprawa jakości powietrza nastąpiła w latach 90. XX wieku, kiedy zmieniła się struktura przemysłu w mieście. W zakładach emitujących w przeszłości najwięcej zanieczyszczeń, zainstalowano skuteczne filtry i zmieniono technologie wytwarzania.

Do dokumentów strategicznych w zakresie ochrony środowiska zalicza się:

1. Program ochrony środowiska dla Miasta Częstochowy na lata 2004 – 2015
2. Plan gospodarki odpadami dla miasta Częstochowy
3. Miejski Program Rewitalizacji dla Częstochowy
4. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego
5. Założenia do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla miasta Częstochowy
6. Strategię Rozwoju Turystyki w Województwie Śląskim na lata 2004 – 2013
7. Strategię Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko perspektywa do 2020 r.
8. Politykę energetyczną Polski do 2030 roku
9. Program Ochrony Środowiska Województwa Śląskiego do roku 2013 z uwzględnieniem perspektywy do roku 2018
10. Strategię Ochrony Przyrody Województwa Śląskiego do roku 2030
11. Krajowy plan gospodarki odpadami 2014
12. Plan gospodarki odpadami dla województwa śląskiego 2014

W kwestii ochrony środowiska, w tym emisji zanieczyszczeń, istotny wpływ ma wzrost liczby samochodów na terenie Częstochowy. Na koniec 2012 roku na 1000 mieszkańców Częstochowy przypadały aż 453 samochody

osobowe wobec 404 w roku 2009. Oznacza to wzrost o 12,1%, co w negatywny sposób rzutuje na działanie transportu publicznego.

## **Preferowanie energooszczędnych i mało obciążających środowisko środków transportu**

W celu znaczącego poprawienia ochrony środowiska naturalnego przed emisją zanieczyszczeń i hałasem komunikacyjnym niezbędne jest jednocześnie zrealizowanie kilku zadań:

- zwiększenie roli komunikacji publicznej w stosunku do samochodowego (i motocyklowego) transportu indywidualnego, poprzez rozwój i usprawnienie systemu transportu publicznego i jego infrastruktury,
- zwiększenie liczby pojazdów o mniejszej emisji spalin,
- zwiększenie liczby pojazdów, których eksploatacja charakteryzuje się niższym hałasem.
- poprzez usprawnienie systemu komunikacyjnego.

Zwiększenie roli komunikacji publicznej w stosunku do samochodowej (i motocyklowej) poprzez promocję powszechnego wykorzystania transportu publicznego w codziennych dojazdach do centrum Częstochowy, do miejsca pracy lub nauki zamiast samochodami lub motocyklami przyniesie znaczące efekty ekologiczne. Na podstawie wykonanych pomiarów stwierdzono, że 450 autobusów przewiozło 9668 pasażerów, co oznacza, że średnie napełnienie autobusu komunikacji publicznej w Częstochowie wynosi około 21 osób w autobusie (warto przy tym jednak pamiętać, że w godzinach szczytu porannego autobusy niektórych linii są zapełnione w 100%). Przyjmując, że w jednym samochodzie podróżuje średnio 1,5 osoby można stwierdzić, że jeden autobus komunikacji miejskiej w Częstochowie równoważy 14 samochodów osobowych. To pokazuje, o ile transport publiczny zmniejsza natężenie ruchu w mieście oraz o ile zmniejsza wielkość emisji spalin do środowiska naturalnego. W tym kontekście bardzo atrakcyjną możliwością jest rozpropagowanie zasady „park & ride” w oparciu o sieć parkingów na obrzeżach miasta dobrze skomunikowanych transportem publicznym.

Zrównoważony rozwój systemu transportu zakłada, że podział zadań przewozowych powinien kształtować się według proporcji 75% komunikacja publiczna i 25% transport indywidualny. Wydaje się jednak, że całkowicie akceptowalnym celem byłoby dążenie do uzyskania proporcji 50% : 50%. Zawsze jednak decyzja o wyborze podróży środkiem prywatnym albo środkiem publicznym należy do osoby podróżującej. Na wybór wpłynie przede wszystkim, jakość warunków podróżowania oraz koszty.

Jakość warunków podróżowania samochodem osobowym jest wyższa niż podróżowania autobusem komunikacji publicznej. Wynika to przede wszystkim z:

- większej prędkości podróży,
- swobody wyboru czasu rozpoczęcia podróży niezależnie od rozkładów jazdy przewoźnika,
- większego komfortu podróży,
- większej prywatności i bezpieczeństwa osobistego,
- przejazdem z miejsca na miejsce,
- możliwości wygodnego przewiezienia bagażu.

Także koszt przejazdu samochodem osobowym w porównaniu z przejazdem środkiem komunikacji publicznej jest często niższy, zwłaszcza w przypadku podróży większej liczby osób.

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

- punktualność,

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

Koszt natomiast zależy od wysokości opłat za korzystanie z komunikacji miejskiej. Wysokość tych opłat zależy z kolei m.in. od ekonomiczności środka transportu, jakim wykonywane są usługi publiczne, dlatego dobór taboru dla transportu publicznego powinien być optymalną wypadkową zastosowania kryterium maksymalnej ochrony środowiska i ekonomiczności eksploatacji pojazdu.

W 1990 roku, w UE wprowadzono normę emisji spalin – EURO, którą zaczęto stosować w silnikach nowo produkowanych pojazdów, w tym w autobusach. Co kilka lat normy emisji spalin EURO są zaostrzane. W przypadku autobusów poziom emisji spalin mierzony jest w zależności od mocy silnika. Ekologiczny transport publiczny to również wykorzystanie autobusów o pojemności odpowiedniej do natężenia ruchu pasażerów na danej trasie o danej porze dnia. Przekłada się to między innymi na zużycie paliwa (optymalizacja kosztów dla przewoźnika) oraz mniejszą emisję spalin.

Biorąc pod uwagę dosyć niski poziom emisji spalin przez autobusy o nowoczesnych silnikach, mniejsze znaczenie dla ochrony środowiska ma rodzaj paliw stosowanych w pojazdach komunikacji publicznej. Niewątpliwie są paliwa bardziej ekologiczne niż olej napędowy. Jednakże stosowanie niektórych paliw (np. gaz ziemny) wymaga nakładów inwestycyjnych na odpowiednią infrastrukturę (m.in. obiekty zajezdni autobusowej, obsługa tankowania itp.). Czynione są również próby zastosowania w autobusach napędu alternatywnego – na przykład elektrycznego czy hybrydowego. Rozważenia wymaga także możliwość szerszego wykorzystania pojazdów elektrycznych, które oprócz zerowej emisji spalin, charakteryzują się również najniższą emisją hałasu. Z tego powodu atrakcyjnym dla Częstochowy może być możliwość wprowadzenia do systemu komunikacji publicznej autobusów elektrycznych, obsługujących zrewitalizowaną, najbardziej reprezentacyjną część miasta lub szynobusów (dla obsługi ruchu dojazdowego do miasta z terenów położonych w pobliżu trakcji kolejowej).

## **9.2. Dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego**

### **Określenie zasad zapewniających dostęp osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego**

Konstytucja RP z 2 kwietnia 1997 r. gwarantuje prawa osób niepełnosprawnych. Zapewnia ona prawo do niedyskryminacji stanowiąc, że nikt nie może być dyskryminowany w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiegokolwiek przyczyny (art. 32 pkt 2.). Konstytucja nakłada też na władze publiczne obowiązek pomocy osobom niepełnosprawnym w zabezpieczeniu egzystencji, przysposobieniu do pracy oraz komunikacji społecznej (art. 69). Karta Praw Osób Niepełnosprawnych z 1 sierpnia 1997 r. zapewnia osobom niepełnosprawnym, m. in.: dostęp do dóbr i usług umożliwiających pełne uczestnictwo w życiu społecznym, a także życia w środowisku wolnym od barier funkcjonalnych, w tym: dostępu do urzędów, punktów wyborczych i obiektów użyteczności publicznej, swobodnego przemieszczania się i powszechnego korzystania ze środków transportu, dostępu do informacji, możliwości komunikacji międzyludzkiej.

Organizator transportu publicznego ma więc obowiązek zapewnienia dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. System transportu publicznego powinien być otwarty na potrzeby m. in. osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, osób głuchoniemych lub niewidomych, osób starszych, osób z małymi dziećmi w wózkach itp.

W celu sprostania przez system transportu publicznego wymaganiom różnych grup osób, należy dążyć do włączenia w jego planowanie jak najszerszej reprezentacji zainteresowanych np. poprzez konsultacje społeczne z organizacjami pozarządowymi działającymi na rzecz osób niepełnosprawnych itp.

Dostosowanie transportu publicznego do potrzeb wszystkich użytkowników wymaga:

- odpowiednich decyzji dotyczących taboru dla komunikacji publicznej:
  - eksploatacja autobusów niskopodłogowych lub wyposażonych w platformy, wyrównujące różnicę między poziomem przystanku a podłogą pojazdu, ułatwiające wjazd do wnętrza pojazdu wózkami inwalidzkimi lub dziecięcymi i posiadające miejsce przeznaczone dla wózków,
  - wyposażenie pojazdów komunikacji publicznej w systemy informacji dźwiękowej i wzrokowej,
- usuwania barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacji publicznej:
  - zlikwidowanie przeszkód w dostępie do przystanku komunikacji publicznej i w korzystaniu z przystanku (m.in. obniżenie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, zrównanie poziomu peronu przystanku z podłogą pojazdu lub budowanie przystanków o platformach niższych o 3-4 cm względem linii nadwozia pojazdu, co uczyni różnicę poziomów akceptowalną dla osób niepełnosprawnych oraz ograniczy ryzyko uszkodzeń autobusów o krawędzie peronów przystankowych),
  - lokalizacja przystanków bliżej pożądanego celu podróży,
- odpowiedniej organizacji przystanku:
  - miejsca do siedzenia chronione przed warunkami atmosferycznymi,
  - czytelna informacja o rozkładzie jazdy komunikacji publicznej,
  - czytelne oznakowanie na zewnątrz pojazdu,
  - zapowiedź (sygnał) przyjazdu pojazdu na przystanek,
- stosowania systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej:
  - zniżki dla wybranych grup pasażerów,
  - przejazdy bezpłatne dla wybranych grup pasażerów.

We współczesnym transporcie publicznym szczególnego znaczenia nabiera obecnie ułatwianie podróżowania komunikacją miejską osobom mającym problem w swobodnym poruszaniu się – osoby nieposiadające własnego środka transportu, osoby starsze, niepełnosprawne, matki z małymi dziećmi oraz osoby ubogie i bezrobotne. Dlatego należy dążyć do zminimalizowania problemów przestrzennych w komunikacji miejskiej poprzez: - zlikwidowanie przeszkód w drodze na przystanek:

- przeszkody przestrzenne:
  - obniżanie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, skracanie długości przejścia przez szerokie, wielopasmowe jezdnie - azyle na przejściach dla pieszych,
  - odpowiednia lokalizacja przejść dla pieszych jak najbliżej przystanków, zrównanie poziomu peronu przystankowego z podłogą w tramwajach oraz zmniejszenie różnicy poziomów między peronami przystankowymi a podłogą w autobusach do kilku centymetrów,
- przeszkody organizacyjne:
  - lokalizacja przystanku bliżej źródeł i celów podróży, przy skrzyżowaniach itp., odpowiednia infrastruktura przystankowa – miejsca do siedzenia, ochrona przed warunkami atmosferycznymi,
  - czytelna informacja pasażerska na przystanku,
- zlikwidowanie barier w pojazdach komunikacji miejskiej:
  - pojazdy z niską podłogą,
  - rampy wjazdowe w pojazdach dla wózków inwalidzkich oraz dla wózków dziecięcych,
  - wyznaczone, bezpieczne miejsca w pojeździe dla wózków inwalidzkich i wózków dziecięcych,
  - czytelne oznakowanie na zewnątrz i wewnątrz pojazdów (tablice elektroniczne),
  - zapowiedź następnego przystanku wewnątrz pojazdu – głosowa i elektroniczna (wyświetlacze),
- ułatwienie w korzystaniu z komunikacji miejskiej:
  - bilety ulgowe dla wybranych grup pasażerów,

- o przejazdy bezpłatne dla osób na wózkach inwalidzkich,
- o przejazdy bezpłatne dla małych dzieci.

Ulgi i zniżki w systemie opłat za korzystanie z transportu publicznego mają istotne znaczenie zarówno dla polityki socjalnej miasta jak i dla rozwoju przewozów o charakterze publicznym.

## **Określenie zapotrzebowania na pojazdy niskopodłogowe wyposażone w system informacji dla osób niepełnosprawnych (niewidomych, niedosłyszących) w systemie komunikacji publicznej miasta Częstochowa**

Dostosowanie systemu komunikacji publicznej do potrzeb wszystkich pasażerów jest ważnym elementem stworzenia możliwości aktywnego realizowania swoich potrzeb przez osoby niepełnosprawne i przeciwdziałania ich wykluczeniu. Pozwala tym osobom na uzyskanie zaradności osobistej i samodzielności. Ma to również istotne znaczenie dla kształtowania w społeczeństwie właściwych postaw niezbędnych w procesie integracji z osobami niepełnosprawnymi.

Z danych statystycznych wynika, że w 2011 r. ludność Częstochowy wynosiła 235.798 osób.

W ramach komunikacji publicznej Częstochowy obsługiwane są 24 linie autobusowe miejskie dzienne, 8 linii autobusowych podmiejskich, 4 linie autobusowe nocne weekendowe, 3 linie tramwajowe dzienne oraz 1 linia tramwajowa nocna.. Wobec bardzo intensywnych prac inwestycyjnych, prowadzonych w 2013 roku, wszystkie linie autobusowe ulegają bardzo częstym zmianom pod względem przebiegu na części trasy, fluktuacji ulega również długość poszczególnych linii. Spośród autobusowych linii dziennych miejskich, wszystkie poza 35 i 36 są liniami wahadłowymi, natomiast linie nr 35 i 36 – liniami okrężnymi (istnieje tylko jedna pętla na całej trasie linii, miejsce drugiej zastąpiono ringiem ulicznym). Najdłuższymi liniami miejskimi są linie nr 25 i 19, których maksymalna długość – dla najdłuższych wariantów kursów – sięga blisko 25 km, a czas przejazdu w godzinach szczytu komunikacyjnego osiąga około 60 minut.

Na trasie części linii pozamiejskich swoje przewozy wykonują również inni przewoźnicy. PKS kursami dalekobieżnymi pokrywa praktycznie sieć tras MPK na liniach wyjazdowych. Oprócz tego kursują autobusy Gminnego Zakładu Komunikacji w Rędzinach i szereg przewoźników prywatnych zarówno na trasach o znaczeniu aglomeracyjnym, jak i regionalnym.

Biorąc pod uwagę, że wśród 143 autobusów, jakimi dysponuje MPK w Częstochowie, jest 79 autobusów niskopodłogowych, oznacza to, że z reguły na każdej linii obsługiwanej przez MPK jeździ przynajmniej 1 autobus niskopodłogowy.

Pomimo iż autobusy niskopodłogowe MPK w Częstochowie jeżdżą według ustalonych i popartych obserwacjami układów linii, a informacja o kursach niskopodłogowych pojawia się na rozkładach jazdy, należy przyjąć, że dla zapewnienia minimalnego poziomu komfortu dla pasażerów niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności ruchowej, niezbędne jest, by na każdej linii obsługiwanej przez MPK w Częstochowie jeździł przynajmniej 1 autobus niskopodłogowy. Rozwiązaniem optymalnym byłoby, gdyby na każdej linii miejskiej obsługiwanej przez MPK w Częstochowie jeździły wyłącznie autobusy niskopodłogowe, natomiast na każdej linii pozamiejskiej jeździł przynajmniej 1 autobus niskopodłogowy. Takie podejście umożliwi lepszą obsługę linii miejskich wydłużanych wraz z rozwojem miasta. W przypadku organizowania nowych linii komunikacji publicznej lub reorganizacji istniejących linii w taki sposób, że pojawi się większa liczba linii, powyższe założenia należy odpowiednio skorygować.

W celu najlepszego dopasowania posiadanych autobusów niskopodłogowych do obsługiwanych przez nie linii należałoby przeprowadzić szczegółowe badania wszystkich linii komunikacji miejskiej pod kątem korzystania z nich przez osoby z ograniczonymi możliwościami ruchu. Niemniej jednak największe zapotrzebowania na tego typu autobusy powinny występować na liniach obsługujących szpitale oraz ośrodki opieki zdrowotnej.

Ponieważ wiele autobusów użytkowanych przez MPK w Częstochowie jest w wieku powyżej 16 lat, co sugeruje możliwie szybkie wycofanie ich z eksploatacji, doposażenie MPK w Częstochowie w tabor niskopodłogowy jest już elementem szerszego programu modernizacji taboru komunikacji publicznej w Częstochowie. Temat ten został

szerzej omówiony w rozdziale 6, przy okazji opisywania realizowanych w Częstochowie projektów, współfinansowanych przez Unię Europejską. Z przedstawionych w tym rozdziale informacji wynika, że wszystkie autobusy należy wyposażyć w dodatkowe elementy ułatwiające podróżowanie zwłaszcza osobom niepełnosprawnym. Chodzi m. in. o system informacji dźwiękowej wewnętrznej i zewnętrznej oraz kierunkowe wyświetlacze elektroniczne czy elektroniczne tablice informacji wewnętrznej.

W dalszej perspektywie program modernizacji taboru MPK w Częstochowie powinien, jak dotychczas, być nastawiony na doposażanie komunikacji miejskiej w nowe autobusy niskowejściowe (niska podłoga w pierwszych i drugich drzwiach autobusu) w podziale na autobusy 12-metrowe, autobusy przegubowe oraz – najprawdopodobniej – autobusy o długości od 7 do 10 metrów, umożliwiając pozyskanie autobusów charakteryzujących się ponadto m.in.:

- posiadaniem takich elementów, niezbędnych zwłaszcza dla obsługi osób starszych i niepełnosprawnych (niewidomych, niedosłyszących), jak:
    - tablice elektroniczne zewnętrzne z numerem linii oraz kierunkiem jazdy,
    - tablice elektroniczne wewnętrzne z numerem linii, kierunkiem oraz trasą przejazdu i wykazem kolejnych przystanków (w tym przypadku dopuszczalne są tablice klasyczne),
    - głosowa zapowiedź kolejnych przystanków wewnątrz autobusu,
  - ekonomicznym silnikiem zasilanym ekonomicznym i ekologicznym paliwem,
  - automatyczną skrzynią biegów, szczególnie przydatną w ruchu miejskim z częstym ruszaniem i zatrzymywaniem się oraz wolnym jeżdżeniem w godzinach szczytu,
  - układem drzwi 2-2-2, 2-2-2-2 lub 1-2-0 (w przypadku autobusów 10-metrowych i krótszych), czyli bez ostatnich drzwi, w celu utrudniania przejazdu bez biletu (przy takim układzie drzwi, poza godzinami szczytu, pierwsze służą do wejścia, a drugie do wyjścia z pojazdu).
  - eliminacją uciążliwego hałasu i wygodnymi siedzeniami,
  - zabezpieczeniem przed pożarem w komorze silnikowej.
- oraz dodatkowo:
- klimatyzacją przestrzeni pasażerskiej oraz kabiny kierowcy,
  - wewnętrznym automatem biletowym.
  - zabudowaną kabiną kierowcy, zapewniającą większy poziom prywatności i bezpieczeństwa

W długiej perspektywie czasowej, cały tabor autobusowy obsługujący komunikację publiczną w Częstochowie powinien spełniać powyższe wymagania.

W przypadku taboru tramwajowego, spośród istniejących 30 pociągów tramwajowych, złożonych z par wagonów generacji 105Na oraz wagonów przegubowych 129Nb, 7 sztuk (23%) jest niskopodłogowych. Biorąc pod uwagę bardzo wysoki koszt jednostkowy zakupu nowoczesnych tramwajów o długości rzędu 30 metrów, kształtujący się w granicach 2 milionów euro za sztukę, jedynym rozwiązaniem jest podejmowanie prób pozyskania dofinansowania na zakup takich tramwajów przez Unię Europejską.

Bazując na wyliczeniach zawartych w rozdziale 6.6., można przyjąć potencjalny koszt wymiany wszystkich tramwajów liniowych w Częstochowie na niskopodłogowe. Biorąc pod uwagę obecny kształt sieci tramwajowej, optymalnym stanem taboru byłyby 24 pociągi przegubowe, a zatem o 17 więcej, niż jest ich obecnie. Stąd prosty wniosek, że całkowita eliminacja tramwajów generacji 105Na z częstochowskich torów, powinna kosztować około 34 milionów euro. W przypadku zbudowania tras tramwajowych na Północy (ul. Kukuczki), na Parkitkę oraz domknięcia rakowskiego ringu tramwajowego, wobec maksymalnej ekspedycji 26 tramwajów przegubowych, ich łączny stan w MPK powinien wynosić ok. 32 sztuk, czyli o 25 tramwajów niskopodłogowych więcej, niż obecnie. Stąd wiadomo, że w zależności od wybranej opcji rozbudowy sieci tramwajowej i przy założeniu całkowitego zastąpienia tramwajów serii 105Na wagonami niskopodłogowymi, koszt inwestycji taborowych może kształtować się od 34 do 50 milionów euro (ok. 140 – 210 mln złotych).

Znacznie lepiej wyglądają perspektywy wymiany taboru autobusowego. Co prawda, najstarsze pojazdy niskopodłogowe już znajdują się u kresu swojej eksploatacji (dotyczy to 11 sztuk autobusów: Ikarus 412, MAN NL202 i MAN NG272), to chcąc zachować obecny stan 143 autobusów ogółem, wymianie należy poddać 75



jednostek taborowych. Jednocześnie przeprowadzone badania potoków pasażerskich wskazują na zasadność zamienienia części autobusów przegubowych na standardowe, zmniejszając ogólną ilość autobusów wielkopojemnych do około 36-40 sztuk, z przeznaczeniem na najbardziej obciążone linie. Wniosek z tego, że dysponując obecnie 11 autobusami przegubowymi nowej generacji (Mercedesy O530G), spośród planowanych do wymiany 75 pojazdów, ok. 27 sztuk powinny stanowić autobusy przegubowe, a 48 – standardowe. Biorąc pod uwagę średnie ceny rynkowe zakupu nowoczesnego taboru, przyjmujemy w obliczeniach wartość 1,2 mln złotych dla autobusu przegubowego oraz 0,9 mln złotych dla standardowego. Tym tokiem obliczeniowym uzyskujemy informację, że całkowity koszt zarówno wymiany wszystkich autobusów MPK na niskopodłogowe, jak i jednoczesne osiągnięcie optymalnej proporcji ilości autobusów o różnych pojemnościach, kształtuje się na poziomie ok. 75-76 milionów złotych.

Swego rodzaju nietypowy problem stanowi 8 autobusów przegubowych Mercedes O345G, które są wysokopodłogowe, a zakupiono je jako nowe w 2006 roku i obecnie zbliżają się dopiero do połowy swego optymalnego okresu eksploatacji. Dostyc zaskakujący zakup sprzed siedmiu lat może oznaczać, że dopiero około roku 2022 – 2024 w Częstochowie będziemy podróżować po liniach komunikacyjnych wyłącznie taborom niskopodłogowym, a same Mercedesy O345G będą ostatnimi wysokopodłogowymi jednostkami we flocie MPK.

### 9.3. Dostępność podróży do infrastruktury przystankowej

Organizator transportu publicznego powinien starać się wprowadzać rozwiązania jak najbardziej przyjazne dla pasażerów, co w szczególności oznacza, że sieć przystanków powinna zapewniać:

- możliwość wygodnego (najlepiej bezpośredniego) dojazdu z dowolnego punktu miasta (i całego obszaru obsługiwanego komunikacją publiczną) do centrum miasta i ważnych jego punktów,
- odległość do przystanków, możliwą do przebycia przez każdego z użytkowników komunikacji publicznej w sposób bezpieczny i wygodny.

Dążenie do spełnienia powyższych postulatów pociąga za sobą cały szereg konsekwencji dla rozwiązań organizacyjnych i infrastruktury komunikacji publicznej.

W ramach usprawniania ruchu komunikacji publicznej w Częstochowie niezbędne jest wytyczenie:

- głównych korytarzy komunikacyjnych, w których stosowane są priorytety dla komunikacji publicznej, zapewniające bezpośredni dostęp do centrum miasta i ważnych punktu widzenia użytkowników komunikacji publicznej punktów miasta,
- podstawowych korytarzy komunikacyjnych, którymi bieżą linie autobusowe o mniejszej częstotliwości kursowania lub linie dowożące pasażerów do linii kursujących głównymi korytarzami komunikacyjnymi, w których wprowadzone są usprawnienia dla komunikacji miejskiej (np. eliminacja progów zwalniających, pierwszeństwo dla ulic zgodnie z przebiegiem linii autobusowych itp.).

Główne korytarze komunikacyjne to odcinki ulic lub dróg o największym znaczeniu dla komunikacji publicznej, na których obowiązuje uprzywilejowanie autobusów komunikacji publicznej polegające m.in. na:

- wydzieleniu pasów ruchu tylko dla autobusów,
- sterowaniu sygnalizacją świetlną przez nadjeżdżające autobusy w celu włączenia zielonego światła,
- pierwszeństwu autobusów włączających się do ruchu z przystanków.

Dostępność pasażerów do systemu komunikacji publicznej zapewnia sieć przystanków wyznaczonych w podstawowych i w głównych korytarzach komunikacyjnych, obsługiwanych przez pojazdy komunikacji publicznej zgodnie z przyjętym rozkładem jazdy.

Bardzo ważnym elementem dla komunikacji publicznej jest możliwość obsługi pasażera już przed podjęciem podróży. Zanim pasażer skorzysta z usług komunikacji publicznej, powinien mieć możliwość pozyskania niezbędnych informacji o taryfie biletowej, o układzie linii oraz innych informacjach związanych z korzystaniem ze środków transportu zbiorowego. Powszechnie stosowanym rozwiązaniem jest udostępnianie takich informacji w Internecie. Innym rozwiązaniem może być stworzenie dogodnego punktu informacyjnego – Centrum Obsługi Pasażera

Centrum Obsługi Pasażera to miejsce, gdzie można:

- uzyskać informacje dotyczące funkcjonowania komunikacji zbiorowej;
- zapoznać się z możliwościami dotarcia do celu podróży, a przypadku braku połączenia bezpośredniego także z możliwości dogodnych przesiadek;
- zapoznać się z obowiązującą taryfą i dokonać zakupu różnego rodzaju biletów;
- dowiedzieć się o aktualnych zmianach w komunikacji;
- pobrać informacje o rozkładach jazdy w formie papierowej;
- złożyć skargę, pochwałę lub zapytanie do organizatora lub operatora transportu publicznego;
- dokonać zakupu np. pamiątek, modeli, gadżetów, literatury o komunikacji miejskiej;
- uzyskać także podstawowe informacje dotyczące miasta oraz regionu.

Centra Obsługi Pasażera powinny być zlokalizowane w kluczowych rejonach miasta np. centrum, dworzec PKS lub dworzec PKP.

Jednak na obszarze objętym komunikacją publiczną, pasażer powinien być dobrze poinformowany w każdym miejscu, skąd rozpoczyna swoją podróż. Przystanek (słupek przystankowy czy wiata) także powinien służyć, jako punkt informacyjny dla pasażera. Taki przystanek powinien posiadać:

- rozkład jazdy linii,
- schemat układu sieci komunikacji publicznej,
- informację pasażerską o zmianach, objazdach itp.,
- wyciąg z taryfy biletowej;
- automat biletowy, jeśli wielkość potoków pasażerskich to uzasadnia,
- elektroniczną informację o liniach, które przez ten przystanek przechodzą i rzeczywistym czasie przyjazdu.

W miarę możliwości, system komunikacji publicznej, dzięki połączeniu z systemem sterowania ruchem, powinien być wyposażony w dynamiczną informację pasażerską. W przypadku przyspieszenia, bądź opóźnienia pojazdu, system sterowania ruchem i dynamiczna informacja pasażerska mogą działać następująco:

- przyspieszony pojazd danej linii zostaje opóźniony poprzez sygnalizację tak, by na przystanek podjechał o właściwym czasie, co ma decydujące znaczenie w przypadku, gdy krzyżuje się z inną linią i występuje przypadek możliwości przesiadki pomiędzy liniami,
- opóźniony pojazd danej linii dostaje specjalny priorytet na skrzyżowaniach wyposażonych w sygnalizację, by skrócić czas opóźnienia.

Bardzo ważnym elementem w transporcie zbiorowym jest bezpieczeństwo pasażerów. Istotną kwestią jest lokalizacja przystanków i ich otoczenie. W wielu miastach, szczególnie w rejonie szpitali, szkół, czy na ulicach wewnątrz osiedli stosuje się rozwiązania przystankowe ograniczające niebezpieczeństwo dla pasażerów do niezbędnego minimum. Przykładem jest tzw. bezpieczny przystanek, czyli przystanek, który uniemożliwia ominięcie autobusu stojącego na nim.

Bezpieczny przystanek to forma antyzatoki, czyli przystanku zlokalizowanego na pasie ruchu z azylem pośrodku jezdni na całej jego długości, który uniemożliwia ominięcie autobusu. Proponuje się realizację 10 par bezpiecznych przystanków – 20 sztuk, co daje możliwość budowy 1 pary rocznie do 2022 roku.

Inną formą przystanku jest antyzatoka. Eliminuje ona wjazd i wyjazd autobusu z tradycyjnej zatoki – pozwala na zatrzymanie się autobusu na całej długości równoległe do peronu przystankowego i płynne włączenie się do ruchu. Antyzatoka jest przystankiem na pasie ruchu, który pozostali uczestnicy ruchu muszą ominąć. Takie przystanki

realizować można na ulicach o przekroju jednojezdniowym i szerokości 2 pasów ruchu – wówczas w rejonie przystanku musi nastąpić poszerzenie jezdni o jeden pas, lub na jezdni o szerokości 3 pasów ruchu – wówczas pas środkowy służy do ominięcia autobusu stojącego na przystanku. W niektórych przypadkach antyzatoki można zbudować na drogach z jezdniami o dwóch pasach ruchu, jeśli występują one np. tuż za zjazdem z jednopasowych rond. Rozwiązania te wymagają głębszej analizy w kontekście planowanych rozbudowy sieci dróg głównych w Częstochowie.

W ramach przebudowy lub budowy ulic, poza stosowaniem nowoczesnych rozwiązań lokalizacji przystanków (np. antyzatoki, bezpieczne przystanki), należy realizować także nowoczesną infrastrukturę bez barier:

- podwyższenie peronów przystankowych do poziomu około 4-5 cm poniżej pierwszego stopnia w autobusie, tak by zniwelować różnicę wysokości,
- wyznaczenie strefy wejściowej dla osób niedowidzących i niewidomych poprzez zastosowanie specjalnej nawierzchni na wysokości pierwszych drzwi autobusu,
- przystanek pozwalający na zatrzymanie się autobusu w tej samej odległości od peronu przystankowego na całej długości pojazdu.

## Zasady bezpiecznej lokalizacji przystanków na danym obszarze

Zasady lokalizacji przystanków różnią się nieco w zależności od rodzaju korytarza komunikacyjnego.

W przypadku korytarzy podstawowych sieć przystanków powinna być dosyć gęsta, by ułatwić wygodne korzystanie z komunikacji publicznej jak największej liczbie pasażerów. Natomiast w przypadku korytarzy głównych przystanki powinny być zlokalizowane przede wszystkim z punktu widzenia przejmowania ruchu pasażerskiego z korytarzy podstawowych, obsługi ważnych punktów miasta (z punktu widzenia pasażerów) oraz kluczowych węzłów komunikacji publicznej i węzłów intermodalnych.

Optymalne zbudowanie sieci przystanków powinno zostać poprzedzone badaniami marketingowymi w celu prawidłowego rozpoznania rzeczywistych potrzeb użytkowników komunikacji publicznej (oprócz sieci przystanków, badania ułatwią również prawidłowe wyznaczenie układu tras i przebiegu linii).

Ważnym aspektem transportu publicznego, wielokrotnie już poruszonym, jest bezpieczeństwo pasażerów. Jest to również istotna kwestia dla lokalizacji przystanków i ich otoczenia. Rozwiązaniem przystankowym ograniczającym niebezpieczeństwo dla pasażerów do niezbędnego minimum, szczególnie w rejonie szpitali czy szkół lub na ulicach przechodzących przez rejony miast o dużym ruchu pieszym, przystanek w formie antyzatoki, co uniemożliwia ominięcie autobusu i pozwala na płynne włączenie się autobusu do ruchu.

W ramach remontu lub budowy ulic, oprócz antyzatok, dla zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów należy również m.in.:

- zapewnić podwyższenie peronów przystankowych do poziomu około 4-5 cm poniżej pierwszego stopnia w autobusie, by zniwelować różnicę wysokości,
- wyznaczyć strefy wejściowe dla osób niewidomych dzięki specjalnej nawierzchni na wysokości pierwszych drzwi autobusu,
- zapewnić długość przystanku umożliwiającą na zatrzymanie się autobusu w tej samej odległości od peronu przystankowego na całej długości pojazdu,
- umożliwić sprawny dojazd autobusu na przystanek (np. osobny pas dla autobusów, wykorzystanie przez autobus do jazdy na wprost na przystanek pasa do skrętu w prawo (o ile przystanek jest zatoką otwartą) itp.) i włączenie się z przystanku do ruchu (np. osobny pas dla autobusów, dodatkowy sygnalizator świetlny wstrzymujący ruch, gdy autobus rusza z przystanku itp.).

Ważnym elementem przystanku zarówno ze względu na bezpieczeństwo jak i na wygodę pasażerów jest wyposażenie istniejących przystanków, przynajmniej przystanków węzłowych oraz przystanków w punktach

ważnych dla większości pasażerów, w wiaty i ławki. Takie wyposażenie przystanków powinno być standardem przy organizowaniu przystanków w nowych lokalizacjach.

Ponadto, dla bezpieczeństwa pasażerów istotne znaczenie ma system monitorowania pojazdów komunikacji publicznej, przystanków (zwłaszcza węzłów przesiadkowych) i ważniejszych skrzyżowań.

W kwestii odległości pomiędzy kolejnymi przystankami, w rejonach Śródmieścia lub z budową wielorodzinną, powinna ona wynosić około 300 – 400 metrów. Mniejsze odległości między przystankami znajdują uzasadnienie jedynie w przypadkach, kiedy sprawa dotyczy dwóch przystanków zlokalizowanych po dwóch stronach rozległego węzła komunikacyjnego, np. ronda o dużej średnicy, gdzie przystanek można wyznaczyć zarówno przed, jak i za rondem. W przypadku terenów o zabudowie jednorodzinnej lub industrialnej, optymalne odległości między przystankami kształtują się na poziomie 500 – 700 metrów, a w rejonach słabo zaludnionych, w dzielnicach peryferyjnych, co 700 – 1200 metrów. Jeśli nie ma potrzeb wyznaczania przystanków np. na drodze prowadzącej przez łąki lub lasy, gdzie praktycznie nikt nie zgłasza postulatów przewozowych, odległości pomiędzy kolejnymi przystankami mogą być znacznie większe i sięgać nawet 3 km, jak ma to miejsce w częstochowskiej sieci komunikacyjnej, gdzie taki właśnie dystans dzieli przystanek na Kręciwilku w Częstochowie od przystanku przy skrzyżowaniu na Odrzykoniu, na terenie gminy Olsztyn.

Warto mieć na uwadze, że odległości pomiędzy przystankami są istotną determinantą wyznaczania prędkości komunikacyjnej na poszczególnych częściach trasy.

Na uwagę zasługują również zachowania komunikacyjne mieszkańców. O ile odległości 200 metrów do przystanku jest przez większość ludzi całkowicie akceptowalna, o tyle poziom zadowolenia maleje wraz ze wzrostem odległości do przystanku. Jednak i ta kwestia rządzi się dość specyficznym prawem – otóż o ile na terenie miasta wielkości Częstochowy, odległość 700 – 800 metrów do przystanku nie jest dla części mieszkańców do zaakceptowania, to w przypadku linii podmiejskich nawet konieczność pokonania do przystanku trasy rzędu 1,5 – 2 km znajduje aprobatę. Ważne jest wówczas, aby droga dojścia między domem a przystankiem była maksymalnie bezpieczna, dobrze oświetlona i najlepiej, by była poprowadzona chodnikiem. Sytuacje takie znajdują potwierdzenie również w przypadkach linii miejskich, których trasy kończą się bądź to na granicy Częstochowy, bądź też w miejscowościach sąsiadujących. Zostało udowodnione, że wiele osób z miejscowości Biała przychodzi z odległości ponad 1 km na pętlę linii nr 19 na częstochowskim Żabińcu, a kursująca jako miejska linia nr 30 ma pasażerów zarówno w mieszkańcach Łączka za Wąsoszem, jak i wschodniej części Jaskrowa, z której przychodzą oni na pętlę przy ul. Willowej. W obu przypadkach między domami a przystankiem pokonywana jest odległość nawet 2 km i jest ona akceptowalna.

## **Określenie zasad budowania sieci przystanków i ich standaryzacja**

Na liniach miejskich i pozamiejskich obsługiwanych przez MPK w Częstochowie jest zlokalizowanych 704 przystanków. Taka sieć przystanków ma umożliwić dotarcie pasażerom w Częstochowie m.in. do:

- urzędów,
- jednostek użyteczności publicznej,
- zakładów i jednostek opieki zdrowotnej,
- 10 placówek miejskich jednostek pomocy społecznej,
- 16 przedszkoli publicznych, w tym 1 jednego przedszkola integracyjnego oraz 2 przedszkoli z oddziałami integracyjnymi, 17 przedszkoli niepublicznych i 1 punkt przedszkolny (łącznie 3008 dzieci),
- 21 publicznych szkół i zespołów szkolnych, 7 szkół niepublicznych różnych typów (łącznie 13959 dzieci i młodzieży),
- 52 innych placówek oświatowych,
- 3 szkół wyższych (ok. 14 000 studentów),
- domów handlowych,
- obiektów sportowych.

Jak zaznaczono wcześniej, sieć przystanków w korytarzach podstawowych powinna być dosyć gęsta, by ułatwić wygodne korzystanie z komunikacji publicznej jak największej liczbie pasażerów. W praktyce powinno to oznaczać odległość między przystankami nieprzekraczającą 300 – 400 metrów w rejonach o dużej gęstości zamieszkania lub o dużym natężeniu ruchu pieszego.

Natomiast w korytarzach głównych przystanki powinny być zlokalizowane przede wszystkim z punktu widzenia przejmowania ruchu pasażerskiego z korytarzy podstawowych, obsługi ważnych punktów miasta (z punktu widzenia pasażerów) oraz kluczowych węzłów komunikacji publicznej i węzłów intermodalnych. W tym przypadku liczba przystanków powinna być możliwie najmniejsza, by uzyskać jak najwyższą prędkość przejazdu dla danej linii. Akceptowalna średnia prędkość pojazdu komunikacji publicznej na trasie położonej w korytarzu głównym powinna wynosić 25-30 km/h. Warto zauważyć, że do obsługi tras w korytarzach głównych powinna zostać skierowana taka liczba pojazdów dla każdej linii, by ich częstość kursowania nie była dłuższa niż 10-15 minut bez względu na porę dnia.

Ważnym elementem linii w głównym korytarzu komunikacyjnym są przystanki węzłowe dające możliwość wielu przesiadek na inne linie. Rozwiązania lokalizacyjne i infrastrukturalne takich przystanków powinny w optymalny sposób łączyć dążenie do maksymalnej przepustowości i łatwą dostępność dla pasażerów (np. przejścia dla pieszych skracające do minimum długość drogi pomiędzy przystankami oraz wymagające jak najmniejszej liczby przekroczeń ulic – należy także unikać konieczności korzystania z przejść podziemnych czy kładek).

Do takich szczególnych węzłów przesiadkowych, integrujących różne rodzaje transportu publicznego, jest połączenie dworców PKP i PKS z przystankami komunikacji miejskiej zlokalizowanymi w sąsiedztwie dworców.

W przypadku nowych, rozwijających się rejonów Częstochowy korytarze główne i podstawowe komunikacji publicznej wraz z lokalizacją przystanków powinny być przewidziane w planie zagospodarowania przestrzennego. Zaplanowane powinny być również odpowiednie pętle autobusowe, umożliwiające bezpieczne manewrowanie oraz postój autobusów. Wytyczne w korytarzach głównych ulice powinny posiadać pasy ruchu wyłącznie dla autobusów oraz stwarzać możliwość zorganizowania ścieżek rowerowych wzdłuż ulic.

W miarę możliwości układ korytarzy głównych powinien sprzyjać realizacji obwodnicy, umożliwiającej uniknięcie skierowania ruchu (zwłaszcza indywidualnego i ciężarowego) do centrum miasta. W dalszej kolejności należałoby zaplanować i zrealizować inwestycje, które uzupełnią układ komunikacyjny Częstochowy tak, by powstały wewnętrzny i zewnętrzny (przenoszący między innymi ruch tranzytowy) kręgi komunikacyjne, przecinane głównymi korytarzami komunikacyjnymi.

Rozbudowana sieć korytarzy komunikacyjnych będzie sprzyjała rozwojowi systemu parkingów pozwalających na podróżowanie w oparciu o zasadę „Park&Ride”. W Częstochowie daje się zauważyć niedostatek miejsc parkingowych.

Do innych, oprócz wymienionych powyżej, ważnych zadań z zakresu transportu publicznego w Częstochowie należy zaliczyć:

- wprowadzenie integracji komunikacyjnej, poprzez włączenie innych przewoźników i ich linii do obsługi Częstochowy i gmin sąsiednich oraz wynikającą z tej integracji kompleksową przebudowę układu linii autobusowych i rozkładów jazdy,
- wprowadzenie koordynacji intermodalnej, poprzez ustalenie zasad koordynacji rozkładów jazdy komunikacji autobusowej i transportu kolejowego.

Dostępność transportu publicznego jest bardzo istotna w kontekście konkurencyjności komunikacji publicznej wobec środków transportu indywidualnego i wpływa na zachowania komunikacyjne mieszkańców.

Dostępność definiuje się, jako całkowity czas dotarcia do transportu publicznego. Składają się na to dwa elementy: czas dojścia od miejsca zamieszkania, pracy, edukacji, zakupów itd. do najbliższego przystanku transportu publicznego oraz średni czas oczekiwania na przyjazd pojazdu transportu publicznego.

Aby produkt był w stanie wygrać konkurencję musi być bardziej atrakcyjny dla potencjalnych klientów od pozostałych – kluczem do sukcesu jest zdefiniowanie transportu publicznego, jako produktu, który musi konkurować z innymi formami przemieszczania się, a zwłaszcza z motoryzacją indywidualną. Argumenty odwołujące się do kwestii ekologicznych nie są w stanie przekonać szerokiej rzeszy mieszkańców do wyboru autobusu, jako środka codziennej lokomocji.

O jego atrakcyjności decyduje nie tylko cena, komfort jazdy czy czas przejazdu, ale również szeroko rozumiana dostępność. Dostępność jest bardzo istotną kwestią, często niedocenianą.

Samochód parkuje często w pobliżu domu, natomiast do transportu publicznego trzeba dojść, nierzadko pokonując jezdnie, czy – co jest coraz bardziej modne – ogrodzenie osiedla. Przebudowa nieprzyjaznych transportowi publicznemu struktur urbanistycznych, których efektem jest oddalenie siedzib ludzkich od przystanków, jest skomplikowana i kosztowna.

W polskiej praktyce, za strefę oddziaływania przystanków transportu publicznego, zwyczajowo przyjmuje się obszar w promieniu od 500 do 1000 m. Odpowiada to czasowi dojścia od 6 do 12 minut, dla średniej prędkości pieszego na poziomie około 5 km/h. Wydaje się, że maksymalna droga dojścia do przystanków autobusowych nie powinna przekraczać 300 m a do przystanków i stacji kolei regionalnych 500 m.

Pojęcie drogi dojścia nie jest tożsame z obszarem znajdującym się w promieniu 300, czy 500 m. Powinno się określić tzw. „współczynnik wydłużenia drogi” (jest on dłuższy od promienia danego obszaru).

Minimalna liczba mieszkańców, która stanowi uzasadnienie lokalizacji przystanku autobusowego jest 1000 osób mieszkających w odległości nie większej niż 300 m.

Podsumowując, należy stwierdzić, że komunikacja publiczna dobrze zorganizowana i zarządzana jest w stanie zaspokajać podstawowe potrzeby transportowe społeczeństwa, umożliwiając ruch pasażerów pomiędzy miejscami zamieszkania a centrum miasta, szkołami, placówkami zdrowia i miejscami pracy, a nawet sąsiednimi miejscowościami, wchodzącymi w skład większej aglomeracji. Dobrze funkcjonująca komunikacja publiczna, charakteryzująca się optymalną średnią prędkością przejazdu pomiędzy przystankami i skróceniem czasu podróży na danej trasie, jednocześnie pozwala na zwiększenie udziału transportu publicznego w całkowitym ruchu miejskim i pozamiejskim (tym samym zmniejszenie ruchu pojazdów indywidualnych, szczególnie w centrum miasta) oraz pozytywnie wpływa na poprawę ochrony środowiska poprzez zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i zmniejszenie poziomu hałasu komunikacyjnego.

W przypadku występowania przystanków o wyjątkowo zróżnicowanej wielkości rozpoczęcia lub końca podróży, warto rozważyć możliwość zastosowania w Częstochowie przystanków warunkowych, potocznie nazywanych „przystankami na żądanie”. Przystanki takie mogą mieć również zastosowanie w dzielnicach peryferyjnych, pozytywnie wpływając zarówno na prędkość komunikacyjną, jak i dostępność niewielkiego grona użytkowników do infrastruktury komunikacji miejskiej. Uważa się, że w przypadku częstochowskiej sieci komunikacji miejskiej, utworzenie przystanków warunkowych jest zasadne, niemniej decyzja o takim kroku odznaczać się będzie dużą innowacyjnością i koniecznością doskonałego przygotowania, w tym kampanii promująco-informującej. Dla ewentualnego wprowadzenia przystanków warunkowych w Częstochowie należy dokonać dodatkowej analizy SWOT, jeśli miasto w ogóle będzie zainteresowane tym racjonalnym i praktycznym rozwiązaniem.

## 9.4. Określenie standardów usług przewozowych

Obecnie oferowany standard usług przewozowych charakteryzują poniższe wielkości:

- a) punktualność kursowania autobusów kształtuje się na poziomie około 70 % i wykazuje bardzo duże zróżnicowanie w różnych porach dnia, jak i pomiędzy kolejnymi dniami,
- b) średni czas podróży w relacji praca – dom na podstawie badań ankietowych i badań potoków pasażerskich wynosi do 30 minut, oczywiście w przypadku kontynuacji podróży innym środkiem transportu czas ten ulega wydłużeniu,
- c) 4 osoby/m<sup>2</sup> powierzchni przeznaczonej do stania,
- d) przesiadkowość na poziomie ca 0,4 przesiadki/podróż.

Należy dbać także o efektywność usług mierzoną wskaźnikami:

- a) pracą przewozową w pasażerogodzinach (czas spędzany przez pasażerów w środkach komunikacji miejskiej),
- b) średnim czasem podróży,
- c) liczbą przesiadek,
- d) długością trasy podróży,
- e) bardzo wnikliwą analizą obejmującą podstawowe parametry ruchu oraz koszty społeczne (straty czasu wszystkich użytkowników ruchu, poziom zanieczyszczenia atmosfery tlenkiem węgla czy tlenkiem azotu).

W zakresie oczekiwań pasażerów w zakresie informacji pasażerskiej, jakości połączeń, taryfy biletowej i wyglądu pojazdów, założenia opisano szczegółowo w rozdziale 10.

## 10. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera

Ważnym czynnikiem, mającym wpływ, na jakość transportu zbiorowego, jest pełny i łatwo dostępny dla pasażerów system informacji o przewoźnikach i realizowanych przez nich połączeniach, przystankach, rozkładach jazdy, czasie przyjazdu najbliższego pojazdu danej linii, możliwościach przesiadek, systemie taryfowym itp. Kraje Unii Europejskiej nie szczędzą środków na tworzenie i ciągle unowocześnianie automatycznych systemów informacji, wykorzystujących najnowocześniejsze rozwiązania technologiczne i informatyczne. Takie systemy informacyjne są częścią systemów sterowania ruchem.

Dzięki zastosowaniu nowoczesnych technologii z zakresu elektroniki i informatyki (inteligentne technologie) można podnieść atrakcyjność transportu zbiorowego. Nowoczesne technologie pozwalają na:

- koordynację układu transportowego i synchronizację rozkładów jazdy,
- wykrywanie pojazdów zbliżających się do skrzyżowania (detekcja),
- lokalizację pojazdów na trasie (GPS) i bezprzewodowe przesyłanie informacji (GPRS),
- usprawnienie przejazdu, szczególnie przez skrzyżowania (także: omijanie zatorów),
- tworzenie systemów dystrybucji i identyfikacji biletów przejazdowych,
- poprawę obsługi podróżnych oraz monitoring bezpieczeństwa podróżowania.

Bardzo ważnym elementem w układzie komunikacji publicznej na danym obszarze jest możliwość obsługi pasażera już przed podjęciem podróży. Zanim pasażer skorzysta z usług komunikacji publicznej, powinien mieć możliwość pozyskania niezbędnych informacji o taryfie biletowej, o układzie linii oraz innych informacjach związanych z korzystaniem ze środków transportu zbiorowego. Jednym z rozwiązań jest stworzenie dogodnego punktu informacyjnego – Centrum Obsługi Pasażera. Jest to miejsce, gdzie można:

- pozyskać informacje dotyczące funkcjonowania komunikacji zbiorowej;
- zapoznać się z możliwościami dotarcia do celu podróży, wraz z możliwością dogodnych przesiadek;
- zapoznać się z obowiązującą taryfą, możliwością zakupu różnych rodzajów biletów;
- dowiedzieć się o wszelkich zmianach w komunikacji, w tym związanych z objazdami;
- złożyć skargę lub pochwałę na pracowników organizatora lub operatora transportu publicznego;
- pozyskać rozkłady jazdy z dowolnego przystanku i dowolnej linii w formie papierowej;
- zakupić pamiątki komunikacyjne, pozycje literaturowe, gadżety lub modele pojazdów;
- pozyskać także informację o atrakcjach turystycznych i kulturalnych miasta oraz regionu.

Centrum Obsługi Pasażera powinno być zlokalizowane w centralnym rejonie miasta o dużej koncentracji środków transportu publicznego. W Częstochowie najlepszą lokalizacją punktu obsługi to najbliższe sąsiedztwo dworca PKP.

Poprzez funkcjonowanie Centrum Obsługi Pasażera oraz mniejszych punktów obsługi pasażera komunikacja publiczna staje się bardziej przyjazna dla pasażera, pomaga mu się przemieszczać, udziela niezbędnych informacji oraz kompleksowej obsługi pasażerskiej.

Jednak na obszarze objętym komunikacją publiczną punkty obsługi pasażera zlokalizowane są jedynie w miejscach węzłowych i w centrum miasta. Pasażer powinien być także dobrze poinformowany w każdym miejscu, skąd rozpoczyna swoją podróż. Przystanek, funkcjonujący, jako słupek przystankowy czy wiata, także powinien służyć, jako punkt informacyjny dla pasażera. Przystanek powinien posiadać następujące elementy:

- rozkład jazdy linii,
- schemat układu sieci komunikacji publicznej,
- informację pasażerską o zmianach, objazdach itp.,
- wyciąg z taryfy biletowej,
- nazwę przystanku wraz z jego oznaczeniem (numeracja słupków w ramach węzła przystankowego),
- automat biletowy, jeśli wielkość potoków pasażerskich to uzasadnia,
- elektroniczną informację o liniach, które przez ten przystanek przechodzą i rzeczywistym czasie przyjazdu.



## 10.1. System informacji pasażerskiej (SIP)

System Informacji Pasażerskiej (SIP, ang. Passenger Information System) obejmuje całość informacji pozwalających użytkownikom komunikacji publicznej na swobodne poruszanie się po obszarze objętym usługami transportowymi. W skład tego systemu wchodzi zazwyczaj dwa elementy: informacje stałe (statyczne) oraz informacje zmienne (dynamiczne).

### Statyczna informacja pasażerska

Wśród elementów składających się na statyczną informację pasażerską można wyróżnić:

- mapę układu linii komunikacyjnych dla wszystkich linii objętych systemem transportowym
- rozkłady jazdy konkretnych linii
- informacje o przebiegu tras i dogodnych przesiadkach na poszczególnych liniach
- wyciąg z taryfy biletowej
- informacje o planowych zmianach w rozkładach podawane z wyprzedzeniem

W MPK w Częstochowie funkcjonuje system informatyczny firmy R&G z Mielca, ułatwiający zarządzanie rozkładami jazdy, zmianami kierowców oraz trasami autobusów. Przystanki MPK zaopatrzone są w indywidualne rozkłady jazdy dla każdej linii. Rozkłady jazdy mają rozróżnienie na dni robocze, wakacyjne z sobotami i dni świąteczne. Rozkłady jazdy są jednak tak skonstruowane przez organizatora transportu, że na wszystkich liniach miejskich rozkłady robocze w miesiącach wakacyjnych (lipiec i sierpień) są równe rozkładom sobotnim. Różnice występują w przypadku linii typowo podmiejskich: 53, 57, 58, 59, 65, 67, 68 i 69.

Odległości czasowe między kolejnymi przystankami na trasach liczone są w minutach i w większości przypadków są stałe niezależnie od dnia tygodnia oraz pory dnia/roku. W rejonach miasta szczególnie narażonych na zjawiska kongestii ruchu, wprowadzone są wyjątki w czasach przejazdu, polegające na jego wydłużeniu w różnych porach. Generatorem wprowadzania wydłużonych czasów przejazdów jest także zwiększona ilość wsiadających i wysiadających pasażerów. W skrajnych przypadkach, kiedy odległości między kolejnymi przystankami wynoszą około 300 metrów, a wymiana pasażerów wcześniej rano i późnym wieczorem jest znikoma, wprowadzono zerowy czas przejazdu między przystankami, co oznacza, że teoretycznie autobus z dwóch kolejnych przystanków powinien odjechać o tej samej godzinie. Przykładem jest para przystanków na linii nr 26, gdzie pomiędzy pętlą Mirów Pegaz a przystankiem Cmentarz Mirów wprowadzono zerowy czas przejazdu przy odległości niespełna 300 metrów. W ten sposób unika się jady autobusów z przyspieszeniem, zwłaszcza że przystanek Cmentarz Mirów charakteryzuje się niewielką wymianą pasażerów i całkowitym jej brakiem w określonych porach. Z kolei zmienność zjawiska kongestii ruch sprawia, że w niektórych godzinach zaplanowanie realnych czasów przejazdu między przystankami jest niemożliwe i zakłada się czasy stosunkowo krótkie, pozwalając na powstawanie opóźnień i regulując czas przejazdu czasami buforowymi na pętlach.

### Dynamiczny system informacji pasażerskiej (w czasie rzeczywistym)

Dynamiczny system informacji pasażerskiej to rozwiązanie nowoczesne, stosowane zwykle w dużych węzłach komunikacyjnych bądź w obszarach dużego natężenia ruchu komunikacji publicznej. Umożliwia on przedstawianie (wyświetlanie) zmiennej informacji o ruchu taboru w czasie rzeczywistym, tj. z uwzględnieniem faktycznych odchyłań ruchu na trasach spowodowanych różnorodnymi czynnikami zewnętrznymi (pogoda, korki, wypadek itd.).

Przykładowa konfiguracja takiego systemu wygląda następująco:

- urządzenia nadawcze GPS zainstalowane w autobusach
- komputer centralny:
  - zbiera informacje z autobusów

- na podstawie wbudowanych algorytmów wylicza oczekiwane, realne czasy dojazdów do ustalonych miejsc
- porównuje obliczone czasy z obowiązującym rozkładem jazdy
- podaje niezbędne informacje na stanowisko operatorskie / dyspozytorskie oraz do serwera komunikacyjnego
- serwer komunikacyjny:
  - wyświetla informację zbiorczą w miejscu ogólnodostępnym, jak pokazano na przykładzie poniżej
  - wyświetla informację indywidualną, dla poszczególnych przystanków / stanowisk odjazdu
  - wyświetla informacje specjalne, zgodnie z dyspozycją operatora systemu.

Rysunek 90. Dynamiczny system informacji pasażerskiej

W przypadku przyspieszenia, bądź opóźnienia pojazdu, system sterowania ruchem i dynamiczna informacja pasażerska na przystanku mogą działać następująco:

- przyspieszony pojazd danej linii zostaje opóźniony poprzez sygnalizację tak, by na przystanek podjechał o właściwym czasie, co ma decydujące znaczenie w przypadku, gdy krzyżuje się z inną linią i występuje przypadek możliwości przesiadki pomiędzy liniami,
  - opóźniony pojazd danej linii dostaje specjalny priorytet na skrzyżowaniach wyposażonych w sygnalizację, by skrócić czas opóźnienia,
  - w przypadku niemożności odrobienia opóźnienia, dynamiczna informacja pasażerska pokazuje rzeczywisty czas przyjazdu, przez co pasażer odbiera przyjazd pojazdu, jako przyjazd planowy,
- co łącznie przyczynia się do pozytywniejszego odbioru komunikacji miejskiej przez pasażerów oraz – przede wszystkim – do poprawienia komfortu poruszania się transportem publicznym.



Stosowanie nowoczesnych technologii informatycznych w transporcie, rozumiane, jako tworzenie inteligentnych systemów transportowych (ITS), pozwolić może na zmniejszenie zatłoczenia dróg, zwiększenie bezpieczeństwa podróży, ułatwienie dostępu do informacji o transporcie. Ich różnorodność jest efektem rozwoju elektroniki oraz informatyki. Ze względu na zastosowanie można wyróżnić pięć grup tych systemów:

1. Systemy zarządzania ruchem - oparte na zaawansowanych technologiach elektronicznych:
  - optymalizują działanie urządzeń drogowych (np. sieci sygnalizacji świetlnej),
  - umożliwiają m.in. selektywne ustalanie priorytetów dla pojazdów (uprzywilejowanych oraz transportu publicznego),
  - zwiększają przepustowości skrzyżowań, chronią pieszych na przejściach, badają poziom zanieczyszczenia powietrza,
  - wspomagają wykrywanie zdarzeń na drogach (kolejki pojazdów, wypadki, awarie infrastruktury drogowej) oraz kontrolę prędkości,
  - informują o wolnych miejscach na pobliskich parkingach (blisko nich, ale i z odległości kilkuset metrów),
  - wspomagają ograniczanie prędkości w pojazdach, poprzez zamontowanie elektronicznych urządzeń, wymuszających aż do fizycznego oddziaływania na silnik czy układ hamowania, ograniczenie prędkości do dozwolonej przez drogowe sygnalizatory,
  - ograniczają penetrację tkanki miejskiej przez urządzenia, również montowane w pojazdach, umożliwiające, lub nie, wjazd na określony teren (np. ochrona centrum miasta w postaci słupków, chowających się pod jezdnię, gdy nadjeżdżający pojazd ma uprawnienie do wjazdu),
2. Systemy wspomagające pobieranie opłat związanych z transportem zbiorowym oraz z korzystaniem z infrastruktury (np. parkingi, a także wjazd do strefy ograniczonego ruchu):
  - umożliwiają odejście od tradycyjnego wnoszenia opłat za przejazd za pomocą gotówki,

- sprowadzają się do stosowania biletów elektronicznych (dotykowych i bezstykowych), a także „elektronicznych portmonetek” - płatniczych kart mikroprocesorowych; systemy te zazwyczaj zintegrowane są z innymi systemami: bankowymi, telefonicznymi.
3. Systemy zarządzania transportem zbiorowym:
- umożliwiają operacyjne monitorowanie wielu funkcji, np. tras i rozkładów jazdy, rzeczywistego położenia pojazdów, sterowania priorytetem w ruchu; odbywa się to w oparciu o system GPS,
  - podróżni, którzy chcą kontynuować podróż taksówką, mają możliwość przywołania jej z pojazdu, w którym akurat się znajdują; daje to możliwość prowadzenia usług typu „od drzwi do drzwi”; zgłoszenie przez pasażera potrzeby zmiany trasy oraz ustalenie nowej odbywa się na bieżąco w ramach kontaktu kierowca-centrum sterowania.
4. Systemy wspomagające systemy informacji pasażerskiej:
- umożliwiają podawanie podróżnym na bieżąco wszelkich, potrzebnych im informacji, zarówno wewnątrz pojazdu, jak i na przystankach: o zmianach tras czy rozkładów jazdy, spóźnieniach, najszybszych możliwościach kontynuowania podróży innymi środkami, dostęp do tych informacji może być realizowany z różnych miejsc (dom, biuro, ulica) w różny sposób (telefon, faks, internet),
  - w celu odnajdywania drogi w nieznanym terenie (w obcym dużym mieście) stosowany jest podczas jazdy system nawigacji (GPS oraz elektroniczna mapa na płytach CD-ROM).
5. Systemy służące zarządzaniu bezpieczeństwem ruchu i systemami ratunkowymi - pozwalają na szybką reakcję, szczególnie w warunkach dużego zatłoczenia (uruchomienie służb ratunkowych oraz „korytarzy” dla pojazdów uprzywilejowanych); połączenie urządzeń alarmowych w pojeździe z ogólnym systemem pomocy podnosi poziom bezpieczeństwa podróżnych. Istnieją również systemy monitorowania wnętrza pojazdów oraz przystanków (kamery).

W mieście bardzo istotnym elementem dla sprawnej obsługi transportu publicznego jest sterowanie sygnalizacją z priorytetem dla autobusów. Takie sterowanie może być wdrożone na standardowych, istniejących skrzyżowaniach:

- bez wydzielania pasów autobusowych,
- z częściowym wydzieleniem pasa (np. na pasie dla prawoskrętów z wjazdem w otwartą zatokę).

Efektywne wdrożenie systemu sterowania sygnalizacją z priorytetem dla autobusów w Częstochowie powinno być poprzedzone szczegółową analizą ruchu wraz z techniczną analizą wykonalności.

Najwyższy stopień priorytetu oznacza brak niepotrzebnych zatrzymań autobusów - poza przystankami. Autobus wykryty przez detektor powinien otrzymać sygnał zielony, a wszystkie kolizyjne relacje – sygnał czerwony. Nie zawsze jednak takie rozwiązania są możliwe. Czasami może zaistnieć wzajemny konflikt pomiędzy kolizyjnymi relacjami autobusowymi. W takich przypadkach priorytety dla autobusów należy wkomponować w zasady sterowania dla całego skrzyżowania – oparte na cyklicznej sekwencji faz lub na acyklicznym sterowaniu grupami. Osiąga się wtedy kompromis pomiędzy optymalizacją ruchu ogólnego i skoordynowanym sterowaniem obszarowym, a uprzywilejowaniem komunikacji zbiorowej. Uzyskany priorytet jest wtedy niższego rzędu, co oznaczać może występowanie strat czasowych. Stąd rozwiązania tego typu nie powinny być stosowane w obszarach centralnych, a jedynie poza nimi - na trasach korytarzy autobusowych wysokiej jakości i jedynie w uzasadnionych przypadkach.

Konflikt pomiędzy relacjami autobusowymi zgłaszającymi się w tym samym czasie, a nie mogącymi otrzymać jednocześnie sygnału zielonego można rozwiązywać przy zaawansowanych metodach dyspozytorskich. Sterownik sygnalizacji lub centrum sterowania, musi otrzymać informację o konkretnym autobusie pod kątem znaczenia i aktualnego stanu kursu. Jako pierwszy powinien otrzymać sygnał zielony autobus o większym opóźnieniu w stosunku do rozkładu jazdy, linii o większym znaczeniu w sieci lub o większej liczbie pasażerów, w zależności od ustalonych zasad przydzielania priorytetu.

Sterowanie za pomocą sygnalizacji może mieć także zastosowanie poza skrzyżowaniami dla wspomoczenia zmiany pasa ruchu przez autobus, także przy wyjeździe z zatok.

## Węzły przesiadkowe

Bardzo dobrym i potrzebnym miejscem do wyświetlania tego typu informacji (jak na załączonym wcześniej zdjęciu) byłby węzeł przesiadkowy, obejmujący dworce PKP oraz PKS oraz przystanki tramwajów i autobusów komunikacji miejskiej. Umieszczone w kilku miejscach wyświetlacze powinny informować o:

- Odjazdach kolejnych autobusów (w kolejności chronologicznej);
- Opóźnieniach w ruchu oraz awariach;
- Odjazdach pociągów Kolei Śląskich – w ten sposób System Informacji Pasażerskiej spełniłby swoją rzeczywistą rolę, integrując różnych dostawców usług oraz służąc całemu miastu Częstochowa.

Optymalna realizacja takiego systemu nie jest przedsięwzięciem drogim, jednakże wymaga bardzo dobrego wybrania miejsc do wyświetlania informacji oraz zaprojektowania całego systemu. Możliwe są dwa warianty realizacji:

- Oparcie danych wyświetlanych na panelach tylko o dostępne i przekazywane przez komputer rozkłady jazdy poszczególnych środków transportu;
- Oparcie danych wyświetlanych na panelach zarówno o rozkłady jazdy, jak i o bieżące położenia autobusów, które wraz z informacją o czasach dojazdu i utrudnieniach w ruchu pozwolą na wyświetlanie realnych informacji o odjazdach i opóźnieniach.

Działanie takiej formy informacji pasażerskiej oparte jest na przykład na systemie GPS w każdym autobusie, który może na bieżąco nadzorować każdy pojazd i w ten sposób ustalić dokładny przyjazd na dany przystanek. Dodatkową funkcją tego systemu jest bezpośredni nadzór nad autobusami obsługującymi linie komunikacyjne, co daje możliwość na przykład podmiany autobusu, który uległ awarii, wypadł z kursu itp.

## 10.2. Rozkład jazdy komunikacji miejskiej

Uchwałą nr 684/XXXVIII/2013 Rady Miasta Częstochowa z 27 czerwca 2013 roku w sprawie zmiany uchwały nr 53/VI/2011 z 17 kwietnia 2011 r. w sprawie ustalenia opłat za usługi przewozowe w komunikacji miejskiej powierzonej do realizacji przez gminę Częstochowa wprowadzono ostatnie zmiany w taryfie opłat. Zmiany te polegały na rozszerzeniu oferty dla pasażerów o 60-minutowe bilety na wszystkie linie miejskie i podmiejskie oraz na obniżeniu ceny biletu miejskiego 24-godzinnego. W dalszym ciągu pozostawiono podział stref taryfowych na miejską i podmiejską, przy czym najogólniej rzecz ujmując, bilety dla strefy podmiejskiej obowiązują na obszarach gmin ościennych, w autobusach linii zakwalifikowanych do grupy podmiejskich, a zatem: 53, 57, 58, 59, 65, 67, 68 i 69. Na podstawie zapisów porozumień międzygminnych z gminami Blachownia (Łojki na linii 22 i Stara Gorzelnia na linii 32), Poczesna (linia 25 na Sobuczynie), Konopiska (linia 30 w kursach do Wąsosza) oraz Mstów (linia 30 w kursach do Jaskrowa), na wymienionych odcinkach przejazdu odbywają się na podstawie biletów według taryfy miejskiej.

Zgodnie z informacjami uzyskanymi od MPK w Częstochowie, autobusy niskopodłogowe jeżdżą według ustalonych i popartych obserwacjami układów linii. Informacja o kursach niskopodłogowych pojawia się na rozkładach jazdy.

Rekomendujemy przeprowadzenie analizy ustawienia (przydziału brygad) autobusów niskopodłogowych. Powinny one zostać tak skierowane, by w pierwszym rzędzie obsługiwać linie leżące przy większości miejskich i gminnych punktów użyteczności publicznej:

- szpitali
- ośrodków zdrowia oraz przychodni
- Urzędu Miasta, Urzędów gmin i innych urzędów
- szkół i przedszkoli prowadzących klasy z oddziałami integracyjnymi
- ośrodków pomocy społecznej
- innych miejsc, z których często korzystają osoby niepełnosprawne.


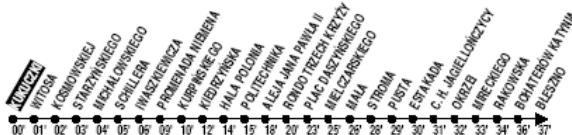
W MPK w Częstochowie są prowadzone badania potoków pasażerskich poszczególnych linii autobusowych w sytuacji, w których uzyskano informację o potrzebie wprowadzenia zmian. Istotna jest jednak regularność takich

pomiarów, ponieważ pozwala na zorientowanie się w rentowności poszczególnych linii. Rekomendujemy, zatem wykonywanie prostych, kilkudniowych badań obciążeń poszczególnych tras, które są w stanie tej wiedzy dostarczyć. Posiadanie takiej wiedzy może pomóc w podejmowaniu decyzji odnośnie zmiany struktury obciążenia linii: zwiększenia bądź zmniejszenia liczby autobusów obsługujących je oraz wprowadzenia zmian w istniejących trasach.

Badania takie mogą również pozwolić na optymalizację punktów końcowych tras – szczególnie tych zlokalizowanych w centrum miasta, co z pewnością przybierze na znaczeniu wraz z wdrożeniem nowego układu linii komunikacyjnych w 2014 roku.). Należy podkreślić, że pomimo małej liczby pasażerów wsiadających i wysiadających na przystankach końcowych, ich lokalizacja jest uzasadniona ze względu na lepsze warunki techniczne w tych punktach. Niemniej jednak rekomendujemy, aby w komunikacji miejskiej w Częstochowie przynajmniej raz na 2-3 lata przeprowadzało badania potoków pasażerskich poszczególnych linii autobusowych, co pozwoli lepiej dopasowywać ofertę do potrzeb podróżnych.

W kwestii tworzenia rozkładów jazdy, w Częstochowie za zadanie to odpowiada Miejski Zarząd Dróg i Transportu, a dokładnie: jego Wydział Planowania i Rozliczeń Przewozów. Rozkład jazdy jest finalnym produktem, który otrzymuje pasażer – mieszkaniec Częstochowy. Podane przystankowe i internetowe rozkłady jazdy są przykładowymi wersjami, służą jedynie do przedstawienia standardów informacji pasażerskiej i ich ewentualne zmiany nie wymagają Uchwały Rady Miasta. Przykładowy rozkład jazdy, dostępny w formie papierowej na przystanku autobusowym, wygląda następująco:

Rysunek 91. Przystankowy rozkład jazdy linii nr 24 z pętli Kukuczki

<b>24</b>	Przystanek: <b>KUKUCZKI</b>																	
	Kierunek: <b>BLESZNO</b>																	
TRASA: KUKUCZKI - SOSABOWSKIEGO - MICHAŁOWSKIEGO - ALEJA WYZWOLENIA - KIEDRZYŃSKA - DEKABRYSTÓW - ALEJA ARMII KRAJOWEJ - ALEJA JANA PAWŁA II - WARSZAWSKA - PLAC DASZYŃSKIEGO - KRAKOWSKA - ALEJA WOJSKA POLSKIEGO - RAKOWSKA - BOHATERÓW KATYNIA - BLESZNO																		
																		
<b>ROBOCZE</b>																		
<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>19</b>	<b>20</b>	<b>21</b>	<b>22</b>
55*	10*	10*	06*	21	06	06	06*	06*	05	05*	05*	20	08	08	10*	13*	13	13
25	25*	21	36*	21*	21*	21*	21	20*	20*	20	35*	23*	23*	25	43	43*	43	
40*	40	36*	51*	36*	36*	36	36*	35*	35	35*	53*	38*	38	40*				
55	52*	51*		51	51*	50*	50	50*	50*	50*			55*	55				
<b>SOBOTY, ROBOCZE W LIPCU I SIERPNIU ORAZ: 1.11, 24.12, 31.12</b>																		
<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>19</b>	<b>20</b>	<b>21</b>	<b>22</b>
55*	10*	10*	10*	25	07	07	07*	07*	07	07*	07*	07	13*	13	13	13*	13	13
25	25*	25	40*	22*	22*	22*	22	22*	22*	22	22*	22*	43	43*	43	43	43*	43
40*	40	40*	52*	37*	37*	37*	37	37*	37*	37*	37*	37*						
55	55*	55*		52	52*	52*	52	52*	52*	52*	55							
<b>NIEDZIELE I ŚWIĘTA</b>																		
<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>19</b>	<b>20</b>	<b>21</b>	<b>22</b>
43	13*	13	13	13*	13	13	11*	11	11	11*	11	11	13*	13	13	13*	13	13
43	43*	43	43	43*	42	41	41*	41	41	41*	41	41	43	43*	43	43	43*	43
Zakłócenia w ruchu drogowym mogą spowodować zmiany godzin odjazdów Przewóz pasażerów na linii realizowany jest przez operatora: MPK w Częstochowie Sp. z o.o. Dyspozytor Ruchu MPK: tel.(34) 377 91 65, Skargi MPK: tel. (34) 377 91 64 Organizator: MZDiT Częstochowa, ul. Popieluszki 4/6, tel. (34) 366 43 05 (www.mzd.czest.pl) * - autobus wysokopodłogowy																		

Uważa się, że stosowany obecnie przez MZDiT wzór graficzny rozkładów jazdy jest czytelny i w pełni odpowiada wymaganiom pasażerów. Uprzednio stosowany wzór różnił się generalnie orientacją tabel z godzinami odjazdów – należało go czytać z góry na dół, podczas gdy obecnie – od lewej do prawej.

Rozkłady jazdy na wszystkich liniach komunikacyjnych powinny zawierać takie informacje jak:

- numer linii
- nazwa bieżącego przystanku

- nazwa przystanku docelowego
- logo organizatora publicznego transportu zbiorowego
- trasa linii komunikacyjnej z wyszczególnieniem wszystkich obsługiwanych ulic
- graficzne przedstawienie przebiegu trasy z podanymi nazwami kolejnych przystanków oraz maksymalnymi czasami przejazdów w postaci skumulowanej (narastająco)
- godziny kursów w rozbiciu na wszystkie dni ruchowe, występujące na danej linii komunikacyjnej
- informacje o numerach telefonów dyspozytorów ruchu
- legendę do oznaczeń literowych lub graficznych części kursów
- oznaczenia kursów realizowanych planowo taborem niskopodłogowym
- data wprowadzenia rozkładu jazdy

## Godziny przyjazdu lub odjazdu

Z uwagi na ciągły ruch autobusów MPK godzina przyjazdu na przystanek jest tożsama z godziną odjazdu.

Rozkłady jazdy dostępne są na stronach:

- [www.mpk.czest.pl](http://www.mpk.czest.pl) -w formie tabeli
- [www.mzd.czest.pl](http://www.mzd.czest.pl) -w formie tabeli

Ponieważ w Częstochowie to Miejski Zarząd Dróg i Transportu jest organizatorem przewozów w publicznym transporcie zbiorowym, od 2011 roku po wejście w zakładkę z rozkładami jazdy na stronie MPK, następuje automatyczne przekierowanie na stronę MZDiT, gdzie rozkłady jazdy wyglądają następująco:

### Rysunek 92. Internetowy rozkład jazdy linii nr 24 z pętli Kukuczki

TRASA:

1. [KUKUCZKI](#)
2. [WITOSA](#)
3. [KOSMOWSKIEJ](#)
4. [STARZYŃSKIEGO](#)
5. [MICHAŁOWSKIEGO](#)
6. [SCHILLERA](#)
7. [IWASZKIEWICZA](#)
8. [PROMENADA NIEMENA](#)
9. [KURPIŃSKIEGO](#)
10. [KIEDRZYŃSKA](#)
11. [HALA POLONIA](#)
12. [POLITECHNIKA](#)
13. [ALEJA JANA PAWŁA II](#)
14. [RONDO TRZECH KRZYŻY](#)
15. [PLAC DASZYŃSKIEGO](#)
16. [MIELCZAŃSKIEGO](#)
17. [MAŁA](#)
18. [STROMA](#)
19. [PUSTA](#)
20. [ESTAKADA](#)
21. [C. H. JAGIELLOŃCZYCY](#)
22. [OKRZEI](#)
23. [MIRECKIEGO](#)
24. [RAKOWSKA](#)
25. [BOHATERÓW KATYŃA](#)
26. [BŁESZNO](#)

[Inne kierunki](#)

[Inne linie...](#)

24 <small>ważny od: 01.03.2013</small>					
przystanek: <a href="#">KUKUCZKI</a>					
kierunek: <a href="#">BŁESZNO</a>					
ROBOCZE, SOBOTY, ROBOCZE W LIPCU I SIERPNIU ORAZ: 1.11, 24.12, 31.12					
ROBOCZE		SOBOTY, ROBOCZE W LIPCU I SIERPNIU ORAZ: 1.11, 24.12, 31.12		NIEDZIELE I ŚWIĘTY	
Godz	Minuty	Godz	Minuty	Godz	Minuty
4	55*	4	55*	4	43
5	10* 25 40* 55	5	10* 25 40* 55	5	13* 43
6	10* 25* 40 52*	6	10* 25* 40 55*	6	13 43*
7	06* 21 36* 51*	7	10* 25 40* 55*	7	13 43
8	21 36* 51*	8	25 40* 52*	8	13* 43
9	06 21* 36*	9	07 22* 37*	9	13 43*
10	06 21* 36* 51	10	07 22* 37* 52	10	13 42
11	06* 21* 36 51*	11	07* 22* 37 52*	11	11* 41
12	06* 21 36* 50*	12	07* 22 37* 52*	12	11 41*
13	05 20* 35* 50	13	07 22* 37* 52	13	11 41
14	05* 20* 35 50*	14	07* 22* 37 52*	14	11* 41
15	05* 20 35* 50*	15	07* 22 37* 52*	15	11 41*
16	20 35* 53*	16	07 22* 37* 55	16	11 41
17	08 23* 38*	17	13* 43	17	13* 43
18	08 23* 38 55*	18	13 43*	18	13 43*
19	10* 25 40* 55	19	13 43	19	13 43
20	13* 43	20	13* 43	20	13* 43
21	13 43*	21	13 43*	21	13 43*
22	13 43	22	13 43	22	13 43

\* - autobus wyskopodłogowy

Powyższy rozkład jazdy jest odpowiednikiem przystankowego rozkładu jazdy, który został zamieszczony jako wzór we wcześniejszym podrozdziale. Jak można zaobserwować, wersja dostępna na przystankach jest znacznie czytelniejsza i zawiera bardziej rozbudowaną informację dla pasażerów.

## Obowiązujące opłaty za przejazd

Cennik biletów obowiązujący w sieci komunikacji miejskiej w Częstochowie został wprowadzony wspomnianą wcześniej uchwałą nr 684/XXXVIII/2013 z dnia 27 czerwca 2013 roku i po okresie vacatio legis zaczął obowiązywać

z dniem 1 sierpnia 2013 roku. Część biletów nie zmieniła swoich cen oraz zakresów stosowania od momentu poprzedniej ingerencji w taryfę opłat za przewozy. Ceny biletów za przejazd osób i przewóz bagażu w komunikacji miejskiej obsługiwanej przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Częstochowie Sp. z o.o. są następujące:

## BILETY ELEKTRONICZNE NORMALNE

(imiennie lub na okaziciela)

bez limitu wykorzystania w komunikacji dziennej - na terenie miasta Częstochowy

Wysokość wpłaty	KOSZT PRZEJAZDU	
	STREFA I (1-3 przystanki)	STREFA II (powyżej 3 przystanków)
20 zł	1,70	2,90
50 zł	1,60	2,80
80 zł	1,50	2,70
100 zł	1,40	2,60

## BILETY ELEKTRONICZNE ULGOWE

(imiennie)

bez limitu wykorzystania w komunikacji dziennej - na terenie miasta Częstochowy

Wysokość wpłaty	KOSZT PRZEJAZDU	
	STREFA I (1-3 przystanki)	STREFA II (powyżej 3 przystanków)
10 zł	0,85	1,45
25 zł	0,80	1,40
40 zł	0,75	1,35
50 zł	0,70	1,30

## BILETY ELEKTRONICZNE OKRESOWE

w komunikacji dziennej

Rodzaj biletu	KOSZT PRZEJAZDU	
	Imienny	Na okaziciela
MIEJSKI 60-DNIOWY (ważny przez kolejnych 60 dni od dowolnie wybranego dnia)		
normalny	172,00	195,00
ulgowy	86,00	-
MIEJSKI 30-DNIOWY (ważny przez kolejnych 30 dni od dowolnie wybranego dnia)		
normalny	90,00	100,00
ulgowy	45,00	-
MIEJSKI 14-DNIOWY (ważny przez kolejnych 14 dni od dowolnie wybranego dnia)		
normalny	50,00	56,00
ulgowy	25,00	-
PODMIEJSKI 30-DNIOWY (ważny przez kolejnych 30 dni od dowolnie wybranego dnia)		
normalny	110,00	120,00
ulgowy	55,00	-
PODMIEJSKI 14-DNIOWY (ważny przez kolejnych 14 dni od dowolnie wybranego dnia)		

	normalny	60,00	66,00
	ulgowy	30,00	-
NA WSZYSTKIE LINIE MIEJSKIE I PODMIEJSKIE 30-DNIOWY (ważny przez kolejnych 30 dni od dowolnie wybranego dnia)			
	normalny	124,00	140,00
	ulgowy	62,00	-
NA WSZYSTKIE LINIE MIEJSKIE I PODMIEJSKIE 14-DNIOWY (ważny przez kolejnych 14 dni od dowolnie wybranego dnia)			
	normalny	66,00	75,00
	ulgowy	33,00	-

## BILETY PAPIEROWE JEDNORAZOWE

Rodzaj biletu	KOSZT PRZEJAZDU	
	Normalny	Ulgowy
DZIENNY MIEJSKI zakupiony w sieci sprzedaży lub zakupiony przez komórkę, uprawniający do jednego przejazdu dowolną ilość przystanków jednym pojazdem, w komunikacji dziennej.	3,00	1,50
DZIENNY PODMIEJSKI zakupiony w sieci sprzedaży, pojeździe lub zakupiony przez komórkę, uprawniający do jednego przejazdu dowolną ilość przystanków jednym pojazdem w komunikacji dziennej w granicach administracyjnych i poza granicami miasta.	4,20	2,10
NOCNY zakupiony w pojeździe, uprawniający do jednego przejazdu dowolną ilość przystanków jednym pojazdem, w komunikacji nocnej.	5,40	2,70
CZASOWY 45-MINUTOWY zakupiony w sieci sprzedaży lub w pojeździe uprawniający do przejazdu dowolną ilość przystanków, dowolną liczbą pojazdów, ważny przez okres 45 minut od momentu skasowania w komunikacji dziennej w granicach administracyjnych miasta	3,40	1,70
CZASOWY 60-MINUTOWY zakupiony w sieci sprzedaży lub pojeździe, uprawniający do przejazdu dowolną liczbę przystanków, dowolną liczbą pojazdów, ważny przez okres 60 minut od momentu skasowania w komunikacji dziennej miejskiej i podmiejskiej	4,60	2,30
CZASOWY 24-GODZINNY zakupiony w sieci sprzedaży, uprawniający do przejazdu na wszystkich liniach, dowolną ilością pojazdów, ważny przez 24 godziny od momentu skasowania w granicach administracyjnych miasta	10,00	5,00

## INNE OPŁATY:

## 1. Opłata za przewóz roweru za zgodą kierującego pojazdem:

- na liniach miejskich: 3,00
- na liniach podmiejskich: 4,20

## 2. Przewóz psów oraz bagażu (np. wózka oraz przedmiotów o wymiarach powyżej 20x40x60 cm) z wyjątkiem:

- 1) psów przewodników osób ociemniałych
- 2) wózków inwalidzkich
- 3) wózków dziecięcych
- 4) małych zwierząt trzymany na ręku
- 5) teczek rysunkowych i instrumentów muzycznych przewożonych przez uczniów szkół: podstawowych, gimnazjów, ponadgimnazjalnych i policealnych do ukończenia 21 roku życia oraz studentów

- na liniach miejskich: 3,00
- na liniach podmiejskich: 4,20



Podstawa

prawna:

Uchwała Nr 53/VI/2011 Rady Miasta Częstochowy z dnia 17 marca 2011 roku z późniejszymi zmianami w sprawie opłat za usługi przewozowe w komunikacji miejskiej powierzonej do realizacji przez Gminę Częstochowa.

#### SPÓSÓB USTALANIA OPŁAT DODATKOWYCH I OPŁATY MANIPULACYJNEJ W GMINNYCH PRZEWOZACH OSÓB

Obowiązuje od 19.05.2011

1. Opłata dodatkowa za jazdę bez ważnego biletu (normalnego i ulgowego) wynosi 80-krotność ceny biletu jednorazowego miejskiego normalnego.
2. Opłata dodatkowa za przewóz psa oraz bagażu (np. wózka oraz przedmiotów o wymiarach powyżej 20 x 40 x 60 cm) bez ważnego biletu wynosi 24-krotność ceny biletu jednorazowego miejskiego normalnego.
3. Opłata dodatkowa za jazdę osoby uprawnionej do przejazdu z 100 % lub 50 % ulgą bez udokumentowania uprawnienia w czasie jazdy wynosi 80-krotność ceny biletu jednorazowego miejskiego normalnego.
4. Opłata dodatkowa za spowodowanie zatrzymania lub zmianę trasy środka transportowego bez uzasadnionej przyczyny wynosi 200-krotność ceny biletu jednorazowego miejskiego normalnego.
5. Opłata manipulacyjna związana ze zmniejszeniem lub umorzeniem opłaty dodatkowej wynosi 5-krotność ceny biletu jednorazowego miejskiego normalnego.

Podstawa prawna:

Uchwała Nr 54/VI/2011 Rady Miasta Częstochowy z dnia 17 marca 2011 roku w sprawie ustalenia opłat dodatkowych i opłaty manipulacyjnej w gminnych przewozach osób

### **Obowiązujące uprawnienia do przejazdów ulgowych**

Uprawnienia dotyczące przejazdów ulgowych komunikacją miejską reguluje Uchwała Rady Miasta Częstochowa i są one następujące:

#### **1.1.1.1 OSOBY UPRAWNIONE DO KORZYSTANIA Z PRZEJAZDÓW ZE 100% ULGĄ**

1. Dzieci do lat 4
2. Osoby ociemniałe:
  - a) na podstawie ważnego biletu elektronicznego zapisanego na "e-karcie". W przypadku "e-karty" bez zdjęcia niezbędna jest ważna legitymacja Polskiego Związku Niewidomych,
  - b) na podstawie biletu papierowego ze 100% ulgą i ważnej legitymacji Polskiego Związku Niewidomych.
3. Osoby niepełnosprawne ze znacznym stopniem niepełnosprawności:
  - a) na podstawie ważnego biletu elektronicznego zapisanego na „e – karcie”. W przypadku biletu bez zdjęcia niezbędny jest dokument stwierdzający tożsamość,
  - b) na podstawie biletu papierowego ze 100% ulgą oraz oryginału bądź uwierzytelnionej kserokopii orzeczenia zespołu orzekającego o stopniu niepełnosprawności wraz z dokumentem stwierdzającym tożsamość,
  - c) na podstawie biletu papierowego ze 100% ulgą i legitymacji wydanej przez odpowiedni organ stwierdzający znaczny stopień niepełnosprawności wraz z dokumentem stwierdzającym tożsamość,
4. Dzieci i młodzież dotknięta inwalidztwem lub niepełnosprawnością do ukończenia 21 roku życia:
  - a) na podstawie ważnego biletu elektronicznego zapisanego na „e-karcie”. W przypadku „e-karty” bez zdjęcia niezbędna jest ważna legitymacja wydana przez placówkę oświatową dla uczniów dotkniętych inwalidztwem lub niepełnosprawnością,
  - b) na podstawie biletu papierowego ze 100 % ulgą i ważnej legitymacji wydanej przez placówkę oświatową dla uczniów dotkniętych inwalidztwem lub niepełnosprawnością,
5. Przewodnik lub opiekun towarzyszący w podróży osobie ociemniałej, osobie niepełnosprawnej ze znacznym

stopniem niepełnosprawności oraz dzieciom i młodzieży dotkniętej inwalidztwem lub niepełnosprawnością do ukończenia 21 roku życia:

6. Osoby, które ukończyły 70 rok życia:

- a) na podstawie ważnego biletu elektronicznego zapisanego na „e-karcie”,
- b) na podstawie biletu papierowego ze 100% ulgą wraz z dokumentem stwierdzającym tożsamość,

7. Pracownicy Wydziału Planowania i Rozliczeń Przewozów Miejskiego Zarządu Dróg i Transportu w Częstochowie, na podstawie ważnego biletu elektronicznego zapisanego na „e-karcie”. W przypadku "e-karty" bez zdjęcia niezbędny jest dokument potwierdzający tożsamość.

8. Na podstawie ważnego biletu elektronicznego zapisanego na „e-karcie”, w przypadku "e-karty" bez zdjęcia niezbędny jest dokument potwierdzający tożsamość, niżej wymienieni emeryci i renciści i członkowie ich rodzin oraz członkowie rodzin pracowników operatora, któremu Gmina Częstochowa powierzyła do realizacji usługi przewozowe lokalnym transportem zbiorowym:

- a) małżonkowie pracowników operatora, dzieci pracowników operatora uczące się i jednocześnie niepracujące do 24 roku życia, na corocznie wznawiany wniosek pracownika,
- b) emeryci i renciści którzy w okresie 5 lat bezpośrednio przed przejściem na emeryturę lub rentę byli zatrudnieni w pełnym wymiarze czasu pracy u operatora lub u jego poprzedników prawnych, a także:
  - ich małżonkowie,
  - ich dzieci uczące się i niepracujące do 24 roku życia,
- c) byli pracownicy operatora, którym przysługuje świadczenie przedemerytalne jeżeli w okresie 5 lat bezpośrednio przed przyznaniem świadczenia przedemerytalnego byli zatrudnieni u operatora,
- d) wdowy, wdowcy oraz dzieci po zmarłych pracownikach operatora, zatrudnionych bezpośrednio przed śmiercią co najmniej 5 lat w pełnym wymiarze czasu pracy u operatora lub u jego poprzedników prawnych
  - w okresie pobierania przez nich renty rodzinnej,
- e) wdowy, wdowcy oraz dzieci po zmarłych emerytach i rencistach, którzy w okresie 5 lat bezpośrednio przed przejściem na emeryturę lub rentę byli zatrudnieni w pełnym wymiarze czasu pracy u operatora, lub u jego poprzedników prawnych - w okresie pobierania przez nich renty rodzinnej,

9. Umundurowani funkcjonariusze Straży Miejskiej w czasie pełnienia służby,

10. Umundurowani funkcjonariusze Policji, żołnierze Żandarmerii Wojskowej w czasie wykonywania czynności służbowych.

11. Umundurowani pracownicy Służby Parkingowej Miejskiego Zarządu Dróg i Transportu w Częstochowie w czasie wykonywania czynności służbowych.

#### **OSOBY UPRAWNIONE DO KORZYSTANIA Z PRZEJAZDÓW Z 50% ULGĄ**

1. Dzieci powyżej 4 lat – do wieku szkolnego,

2. Uczniowie szkół podstawowych, gimnazjów, ponadgimnazjalnych i policealnych do ukończenia 21 roku życia:

- a) na podstawie ważnego biletu elektronicznego zapisanego na „e-karcie”. W przypadku "e-karty" bez zdjęcia niezbędny jest dokument potwierdzający tożsamość.
- b) na podstawie ważnego biletu papierowego jednorazowego ulgowego dziennego, nocnego lub czasowego i ważnej legitymacji szkolnej,

3. Emeryci i renciści:

- a) na podstawie ważnego biletu elektronicznego zapisanego na „e – karcie”. W przypadku "e-karty" bez zdjęcia niezbędny jest dokument potwierdzający tożsamość.
- b) na podstawie ważnego biletu papierowego jednorazowego ulgowego dziennego lub nocnego lub czasowego i ważnej legitymacji emeryta lub rencisty. W przypadku legitymacji bez zdjęcia niezbędny jest dokument stwierdzający tożsamość,

4. Honorowi Dawcy Krwi, o których mowa w § 2 ust. 3 Rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 21 sierpnia 2006 roku w sprawie określenia wzoru oraz szczególnych zasad i trybu nadania odznaki "Zasłużony Honorowy dawca Krwi":

- a) na podstawie ważnego biletu elektronicznego zapisanego na „e – karcie”. W przypadku "e-karty" bez zdjęcia niezbędny jest dokument potwierdzający tożsamość.
  - b) na podstawie ważnego biletu papierowego jednorazowego ulgowego dziennego, nocnego lub czasowego i ważnej legitymacji Zasłużonych Honorowych Dawców Krwi wydanej przez uprawnione organy. W przypadku legitymacji bez zdjęcia niezbędny jest dokument stwierdzający tożsamość,
5. Osoby niepełnosprawne z orzeczoną z powodu schorzeń narządów ruchu niepełnosprawnością w stopniu umiarkowanym (symbol 0,5 – R):
- a) na podstawie ważnego biletu elektronicznego zapisanego na „e-karcie”. W przypadku "e-karty" bez zdjęcia niezbędny jest dokument potwierdzający tożsamość.
  - b) na podstawie ważnego papierowego biletu jednorazowego ulgowego dziennego, nocnego lub czasowego i orzeczenia albo uwierzytelnionej kserokopii orzeczenia zespołu orzekającego o stopniu niepełnosprawności wraz z dokumentem stwierdzającym tożsamość,

Zwolnienie z obowiązku uiszczenia opłaty za przewóz bagażu - teczek rysunkowych i instrumentów muzycznych przewożonych przez uczniów szkół podstawowych, gimnazjalnych, ponadgimnazjalnych i policealnych do ukończenia 21 roku życia oraz studentów - odbywa się na podstawie ważnej legitymacji szkolnej lub studenckiej.

*Podstawa prawna:*

*Uchwała Nr 53/VI/2013 Rady Miasta Częstochowy z dnia 17 marca 2011 roku z późniejszymi zmianami.*

**1.1.1.2 Z mocy ustawy do korzystania z bezpłatnych przejazdów na wszystkich liniach Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Częstochowie Sp. z o. o. są uprawnione osoby:**

1. Posłowie i senatorowie na podstawie legitymacji poselskiej lub senatorskiej.
2. Inwalidzi wojenni i wojskowi oraz Opiekunowi towarzyszący inwalidom wojennym i wojskowym zaliczonym do I grupy inwalidztwa - na podstawie książeczki inwalidy wojennego (wojskowego).

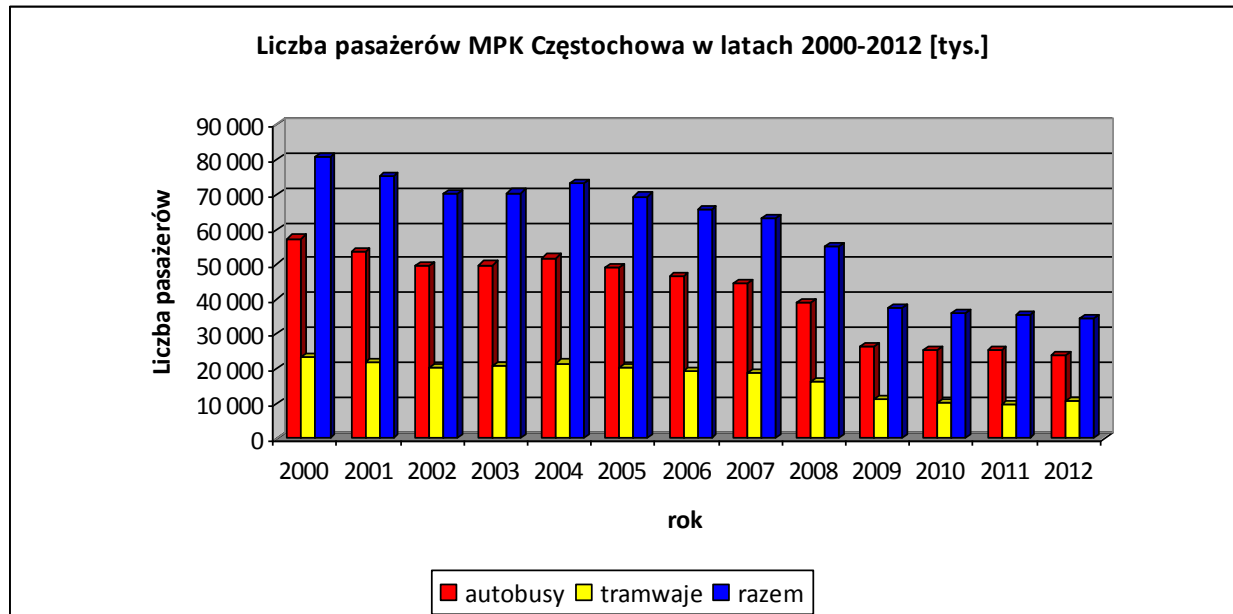
**1.1.1.3 Z mocy ustawy do korzystania z przejazdów na podstawie biletów ulgowych uprawnione są osoby:**

1. Kombatanci i inne osoby uprawnione - na podstawie legitymacji kombatanta.
2. Studenci państwowych i niepaństwowych uczelni wyższych - na podstawie ważnej legitymacji studenckiej.

## Liczba i struktura przewozów pasażerów

Niestety w Częstochowie regularnie spada ilość przewożonych pasażerów. Frekwencja z roku na rok jest coraz niższa, co potwierdza poniższy rysunek, ilustrujący liczbę pasażerów komunikacji miejskiej od roku 2000 do 2012.

Rysunek 93. Liczba pasażerów komunikacji miejskiej w Częstochowie w latach 2000 – 2012



Źródło: MPK w Częstochowie Sp. z o.o.

Na podstawie powyższego zestawienia wyraźnie widoczna jest tendencja spadkowa w liczbie pasażerów zarówno w komunikacji autobusowej, jak i tramwajowej. Obecnie spadek ten osiąga około 2% w skali roku.

W odniesieniu do powyższego zestawienia, należy podkreślić, iż dopiero od 2009 roku badanie frekwencji jest prowadzone na podstawie rzeczywiście zakupionych biletów w komunikacji miejskiej, co stało się możliwe za sprawą wdrożenia nowego systemu informatycznego. Dane z wcześniejszych lat mogą być przeszacowane, ponieważ uzyskiwano je na podstawie algorytmów ekonomicznych i jak już wspomniano, są to dane szacunkowe. Niemniej nie istnieje żadna możliwość ich weryfikacji i ewentualnego skorygowania, a dane te są prezentowane w oficjalnych dokumentach sprawozdawczych. Należy za to podkreślić, że dane te są proporcjonalnie wiarygodne, jeśli chodzi o ukazanie tendencji malejącej i relacji spadków w kolejnych latach.

Bardzo niekorzystna tendencja spadkowa liczby pasażerów w częstochowskiej komunikacji miejskiej jest spowodowana takimi czynnikami, jak:

- stały wzrost motoryzacji indywidualnej,
- błędne decyzje urbanistyczne, dopuszczające ruch samochodów osobowych w Śródmieściu przy równoczesnym wycofaniu z niego autobusów komunikacji miejskiej,
- niefunkcyjny układ sieci komunikacyjnej,
- zbyt długi czas przejazdu między źródłem a celem podróży z powodu za długich tras (w tym spowodowanych objazdami) oraz kongestii ruchu,
- brak widocznych zastosowań priorytetów dla komunikacji zbiorowej,
- zbyt niskie stawki opłat za pozostawienie samochodu w Strefie Płatnego Parkowania,
- zbyt mało rozległa Strefa Płatnego Parkowania,
- brak kompleksowych działań marketingowych w zakresie usług komunikacji miejskiej,
- zbyt uboga informacja pasażerska,
- spadek ogólnej liczby mieszkańców Częstochowy,
- wysoka stopa bezrobocia, która przyczynia się do likwidacji potrzeb przewozowych do miejsc pracy,
- zbyt niski standard podróży ze względu na przestarzały tabor,
- zbyt niskie poczucie komfortu i bezpieczeństwa na przystankach komunikacji miejskiej.

Spśród wymienionych czynników powodujących rezygnację częstochowian z komunikacji miejskiej, część można w pewien sposób ograniczyć za sprawą odpowiednich działań planistycznych, np.. w zakresie projektowania tras i

rozkładów jazdy, czy organizacji informacji pasażerskiej. Są też kwestie, które wymagają niepopularnych, choć przynoszących wymierny efekt, decyzji politycznych, które powinny być ukierunkowane na podniesienie atrakcyjności transportu publicznego pod względem dostępności i uprzywilejowania kosztem transportu indywidualnego. Inaczej rzecz ujmując, aby komunikacja miejska w Częstochowie mogła się rozwijać, niezbędne jest doprowadzenie do sytuacji, w których mieszkańcy będą wybierać autobusy lub tramwaje choćby z tego względu, że w żaden inny sposób nie dostaną się równie szybko i blisko do celu podróży.

Nie ulega również wątpliwości, iż zatłoczone ulice Śródmieścia są w pewien sposób następstwem zbyt niskich opłat w Strefie Płatnego Parkowania i za małego obszaru tej strefy, porównując ją do innych polskich miast.

Oprócz spadku ilości pasażerów, dodatkowym problemem staje się wzrost udziału procentowego pasażerów uprawnionych do przejazdów według taryfy ulgowej. Jest to efektem procesów demograficznych, jak starzenie się społeczeństwa oraz ekonomicznych – coraz więcej mieszkańców w wieku produkcyjnym porusza się po ulicach miasta własnymi samochodami.

Podsumowując, sytuacja obserwowana od kilku lat jest alarmująca i należy podjąć radykalne działania zmierzające do poprawy jakości komunikacji publicznej, a biorąc pod uwagę wszystkie wspomniane aspekty, działania te powinny być ukierunkowane zwłaszcza na pozyskanie pasażerów w wieku produkcyjnym, korzystających z biletów normalnych. Brak właściwej reakcji spowoduje kontynuację niekorzystnego trendu, co w rezultacie doprowadzi do zwiększenia kosztów komunikacji miejskiej ponoszonej przez Miasto. Oczywiście koszty te można regulować poprzez ograniczenia częstotliwości kursowania poszczególnych linii lub skracanie tras, jednak zbyt niska podaż usług komunikacyjnych będzie kolejnym czynnikiem odciągającym mieszkańców Częstochowy od transportu zbiorowego, co spowoduje powstanie tzw. „błędnego koła”. Szacuje się, że w mieście wielkości Częstochowy, absolutną wartością krytyczną jeśli chodzi o ilość autobusów w dzień roboczy na liniach miejskich jest ok. 86 pojazdów (obecnie jeździ ich 92), natomiast w przypadku tramwajów, dolną granicą akceptowalną dla pasażera może być ok. 16 pociągów w ruchu (wobec 18 kursujących obecnie). Niniejszy Plan Transportowy jednak nie zaleca stosowania wartości minimalnych, podanych powyżej, ponieważ będą one miały negatywne skutki zarówno ekonomiczne, jak i społeczne dla miasta. Są to jedynie wartości, poniżej których absolutnie nie należy planować funkcjonującej sieci komunikacyjnej.

### **10.3. Koordynacja połączeń różnych rodzajów środków transportu**

#### **Przewoźnicy transportu kolejowego**

Przez miasto przebiegają linie kolejowe nr 61 Lubliniec – Kielce (uruchomiana stopniowo w latach 1903-1911) oraz nr 1 Warszawa Centralna – Katowice wraz z odgałęzieniem (linia nr 146) do stacji Chorzew Siemkowice, które łączy miasto z magistralą węglową.

17 listopada 1846 r. Częstochowa uzyskała kolejowe połączenie z Warszawą (Kolej Warszawsko - Wiedeńska), w 1903 z Herbami, a w 1911 z Kielcami (Kolej Herbsko - Kielecka). Częstochowski węzeł kolejowy uzyskał obecny kształt w okresie II wojny światowej.

Pasażerski transport kolejowy obsługiwany jest przez stacje Częstochowa Gnaszyn, Częstochowa Raków, Częstochowa Stradom, Rząsawa, Częstochowa Aniołów oraz w największym stopniu przez nowoczesny – otwarty po przebudowie w 1996 roku – dworzec Częstochowa Osobowa (dawniej Częstochowa Główna) mieszczący się w samym centrum miasta, przy placu Rady Europy.

Ze względu na wieloletnie zaniedbania linia 61 na całej długości jest w złym stanie technicznym, z wyjątkiem południowego toru na odcinku Jawornica – Częstochowa Stradom. Linia nr 1 jest w dobrym stanie technicznym.








Z powodu przygotowań do Euro 2012 linia Opole – Włoszczowa oraz węzeł kolejowy w Częstochowie znalazły się na liście inwestycji zaplanowanych, jednak pozbawionych finansowania. W ramach planowanych działań linia ma być dostosowana do standardu prędkości 120 km/h oraz wyposażona w drugi tor na odcinku Fosowskie – Lubliniec.















Po wyborach parlamentarnych w 2011 roku nowy minister transportu Sławomir Nowak zapowiedział remont 150-kilometrowego odcinka linii między Włoszczową i Opolem, który ma służyć skróceniu czasu jazdy między Wrocławiem i Warszawą. Inwestycja planowana jest w zamian za zawieszony projekt linii Y. Założeniem jest rewitalizacja linii i skrócenie czasu jazdy na całej trasie Wrocław – Warszawa do 210 min. Inwestycja jest zaplanowana do zrealizowania do 2013 lub 2014 roku kosztem ok. 500 mln zł. W maju 2012 r. ogłoszono pierwszy przetarg na realizację remontu tej linii, obejmujący odcinek Koniecpol-Turów (km 74,887 - 99,679), a rozstrzygnięto go na początku sierpnia 2012 roku. W tym samym czasie ogłoszono przetarg na remont linii Częstochowa-Opole na odcinku Częstochowa Osobowa – Fosowskie, a koperty z 7 ofertami otwarto 16 listopada tego samego roku. W połowie stycznia 2013 roku ogłoszono przetarg na pozostałe prace na odcinku Częstochowa – Koniecpol. Rozpisano także przetarg na prace na linii nr 144, która połączy linię 61 z Opolem Głównym. 1 lutego 2013 roku Ministerstwo Finansów wydało zgodę na zapewnienie finansowania projektów rewitalizacji, co było niezbędne by PKP Polskie Linie Kolejowe mogły podpisać umowy z wykonawcami.


















Połączenia kolejowe z Częstochową zapewniają różni przewoźnicy, w zależności od kierunku docelowego oraz rodzajów pociągu. W ruchu aglomeracyjnym i wewnątrz województwa śląskie, największe znaczenie mają połączenia obsługiwane przez Koleje Śląskie.

Według stanu na dzień 2 października 2013 r., rozkład odjazdów pociągów pasażerskich ze stacji Częstochowa Osobowa wyglądał następująco :

















**Tabela 27. Rozkład odjazdów pociągów ze stacji Częstochowa Osobowa wg stanu na 02.10.2013 r.**











Czas	Kurs	W kierunku
03:40	 KS 40611	<b><u>Gliwice</u></b> Częstochowa Osobowa 03:40 - Częstochowa Raków 03:45 - Korwinów 03:50 - Poraj 03:57 • Zawiercie 04:24 - Dąbrowa Górnicza 04:48 - Sosnowiec Główny 04:59 - Katowice Szop.Płd. 05:02 - Katowice 05:10 - Gliwice 05:53
04:02	 41208	<b><u>Łódź Widzew</u></b> Częstochowa Osobowa 04:02 - Częstochowa Aniołów 04:07 - Rudniki k. Częstoch. 04:15 - Rzerzeczyce 04:22 • Radomsko 04:49 - Piotrków Tryb. 05:50 - Koluszki 06:55 - Gałkówek 07:15 - Justynów 07:20 - Łódź Widzew 07:37  <b>Zastępczy ruch autobusowy.</b> (Rudniki k. Częstoch. - Kłomnice) Z powodu prac modernizacyjnych w dniach od 13. 08. 2013 r. do 13.10. 2013 r. za 6 pociągów wprowadzono zastępczą komunikację autobusową.
04:40	 KS 40613	<b><u>Gliwice</u></b> Częstochowa Osobowa 04:40 - Częstochowa Raków 04:45 - Korwinów 04:50 - Poraj 04:56 • Zawiercie 05:23 - Dąbrowa Górnicza 05:47 - Sosnowiec Główny 05:58 - Katowice Szop.Płd. 06:01 - Katowice 06:09 - Gliwice 06:51
04:53	 TLK 41106 STANISŁAW WYSOCKI	<b><u>Warszawa Wschodnia</u></b> Częstochowa Osobowa 04:53 - Radomsko 05:32 - Piotrków Tryb. 06:26 - Koluszki 07:01 - Warszawa Zachodnia 08:34 - Warszawa Śródm. (PKP) 08:41 - Warszawa Wschodnia 08:50
04:58	 41022	<b><u>Łódź Kaliska</u></b> Częstochowa Osobowa 04:58 - Częstochowa Aniołów 05:02 - Rudniki k. Częstoch. 05:10 - Rzerzeczyce 05:17 • Radomsko 05:44 - Piotrków Tryb. 06:38 - Koluszki 07:28 - Łódź Widzew 08:25 - Łódź Chojny 08:36 - Łódź Kaliska 08:46  <b>Zastępczy ruch autobusowy.</b> (Rudniki k. Częstoch. - Kłomnice) Z powodu prac















		modernizacyjnych w dniach od 13. 08. 2013 r. do 13.10. 2013 r. za 6 pociągów wprowadzono zastępczą komunikację autobusową.
05:17	 KS 40011	<b><u>Żywiec</u></b> Częstochowa Osobowa 05:17 - Częstochowa Raków 05:22 - Poraj 05:32 - Myszków 05:43 • Zawiercie 05:51 - Sosnowiec Główny 06:20 - Katowice 06:31 - Katowice Piotrowice 06:45 - Tychy 06:53 - Żywiec 08:21
05:24	 KS 99511	<b><u>Lubliniec</u></b> Częstochowa Osobowa 05:24 - Częstochowa Stradom 05:29 - Blachownia 05:45 - Herby Stare 05:58 - Lisów 06:10 - Kochanowice 06:14 - Lubliniec 06:24
05:34	 KS 40013	<b><u>Gliwice</u></b> Częstochowa Osobowa 05:34 - Częstochowa Raków 05:38 - Poraj 05:49 - Żarki Letnisko 05:54 • Myszków 06:00 - Zawiercie 06:09 - Dąbrowa Górnicza 06:27 - Sosnowiec Główny 06:36 - Katowice 06:46 - Gliwice 07:47
05:44	 KS 40615	<b><u>Gliwice</u></b> Częstochowa Osobowa 05:44 - Częstochowa Raków 05:48 - Korwinów 05:53 - Poraj 06:00 • Zawiercie 06:26 - Dąbrowa Górnicza 06:50 - Sosnowiec Główny 07:01 - Katowice Szop.Płd. 07:05 - Katowice 07:13 - Gliwice 08:11
05:46	 TLK 53203 MONCIAK - KRUPÓWKI	<b><u>Kraków Płaszów</u></b> Częstochowa Osobowa 05:46 - Koniecpol 06:50 - Miechów 07:34 - Kraków Główny  08:21 - Kraków Płaszów 08:38  <b>Utrudnienia w ruchu kolejowy</b> (Rybno Pomorskie - Montowo) Z powodu technicznych ruch pociągów prowadzony jest wahadłowo po jednym torze. Opóźnienia pociągów do 10 minut.
06:20	 KS 40015	<b><u>Gliwice</u></b> Częstochowa Osobowa 06:20 - Częstochowa Raków 06:25 - Poraj 06:36 - Myszków 06:46 • Zawiercie 06:55 - Dąbrowa Górnicza 07:12 - Będzin Miasto 07:16 - Sosnowiec Główny 07:21 - Katowice 07:31 - Gliwice 08:57
06:26	 KS 40617	<b><u>Gliwice</u></b> Częstochowa Osobowa 06:26 - Częstochowa Raków 06:31 - Myszków 06:51 - Zawiercie 07:00 • Dąbrowa Górnicza 07:24 - Sosnowiec Główny 07:37 - Katowice Szop.Płd. 07:40 - Katowice Zawodzie 07:43 - Katowice 07:48 - Gliwice 09:05
06:32	 KS 40619	<b><u>Gliwice</u></b> Częstochowa Osobowa 06:32 - Częstochowa Raków 06:37 - Korwinów 06:42 - Poraj 06:48 • Zawiercie 07:15 - Dąbrowa Górnicza 07:48 - Sosnowiec Główny 08:00 - Katowice Szop.Płd. 08:03 - Katowice 08:11 - Gliwice 08:59
06:48	 TLK 54200 POGORIA	<b><u>Bielsko Biąta Główna</u></b> Częstochowa Osobowa 06:48 - Myszków 07:13 - Zawiercie 07:24 - Dąbrowa Górnicza 07:43 • Sosnowiec Główny 07:54 - Katowice 08:06 - Tychy 08:32 - Pszczyna 08:53 - Czechowice Dziedzice 09:03 - Bielsko Biąta Główna 09:21
07:10	 42030	<b><u>Kielce</u></b> Częstochowa Osobowa 07:10 - Częstochowa Raków 07:16 - Kusięta Nowe 07:30 - Turów 07:37 • Lusławice 07:45 - Koniecpol Magdasz 08:13 - Koniecpol 08:19 - Włoszczowa 08:45 - Bukowa 09:01 - Kielce 09:38
07:24	 TLK 45108	<b><u>Gdynia Główna</u></b> Częstochowa Osobowa 07:24 - Radomsko 08:03 - Piotrków Tryb. 08:50 - Koluszki 09:23 • Warszawa Zachodnia 10:49 - Warszawa Centralna  10:55 - Warszawa Wschodnia 11:07 -













	POJEZDZACZ	Gdańsk Główny  21:24 - Sopot 21:48 - Gdynia Główna 22:04
07:29	 41210	<b>Koluszki</b> Częstochowa Osobowa 07:29 - Częstochowa Aniołów 07:34 - Rudniki k. Częstoch. 07:42 - Rzerzęczyce 07:49 • Kłomnice 07:52 - Radomsko 08:17 - Gomunice 08:33 - Gorzkowice 08:49 - Piotrków Tryb. 09:14 - Koluszki 10:22  <b>Zastępczy ruch autobusowy.</b> (Rudniki k. Częstoch. - Kłomnice) Z powodu prac modernizacyjnych kursują autobusy komunikacji zastępczej.
07:43	 KS 40621	<b>Gliwice</b> Częstochowa Osobowa 07:43 - Częstochowa Raków 07:48 - Korwinów 07:52 - Poraj 07:59 • Zawiercie 08:25 - Dąbrowa Górnicza 08:59 - Sosnowiec Główny 09:10 - Katowice Szop.Płd. 09:13 - Katowice 09:21 - Gliwice 10:03
08:27	 TLK 45100 DOKER	<b>Gdynia Główna</b> Częstochowa Osobowa 08:27 - Radomsko 09:07 - Piotrków Tryb. 10:00 - Łódź Chojny 10:54 • Bydgoszcz Główna 14:43 - Gdańsk Główny  17:00 - Gdańsk Wrzeszcz 17:10 - Gdańsk Oliwa 17:16 - Sopot 17:22 - Gdynia Główna 17:38
08:32	 41206	<b>Koluszki</b> Częstochowa Osobowa 08:32 - Częstochowa Aniołów 08:36 - Rudniki k. Częstoch. 08:44 - Rzerzęczyce 08:51 • Kłomnice 08:55 - Radomsko 09:19 - Gomunice 09:36 - Gorzkowice 09:52 - Piotrków Tryb. 10:17 - Koluszki 11:00  <b>Zastępczy ruch autobusowy.</b> (Rudniki k. Częstoch. - Kłomnice) Z powodu prac modernizacyjnych w dniach od 13. 08. 2013 r. do 13.10. 2013 r. za 6 pociągów wprowadzono zastępczą komunikację autobusową.
08:42	 KS 40623	<b>Gliwice</b> Częstochowa Osobowa 08:42 - Częstochowa Raków 08:47 - Korwinów 08:52 - Poraj 08:58 • Zawiercie 09:25 - Dąbrowa Górnicza 09:49 - Sosnowiec Główny 10:00 - Katowice Szop.Płd. 10:05 - Katowice 10:13 - Gliwice 10:56
09:33	 KS 40625	<b>Gliwice</b> Częstochowa Osobowa 09:33 - Częstochowa Raków 09:38 - Korwinów 09:43 - Poraj 09:49 • Zawiercie 10:15 - Dąbrowa Górnicza 10:39 - Sosnowiec Główny 10:50 - Katowice Szop.Płd. 10:53 - Katowice 11:02 - Gliwice 11:50
09:53	 41322	<b>Radomsko</b> Częstochowa Osobowa 09:53 - Częstochowa Aniołów 09:58 - Rudniki k. Częstoch. 10:06 - Rzerzęczyce 10:13 - Kłomnice 10:17 - Jacków 10:25 - Widzów Teklinów 10:28 - Bobry 10:34 - Radomsko 10:43  <b>Zastępczy ruch autobusowy.</b> (Rudniki k. Częstoch. - Kłomnice) Z powodu prac modernizacyjnych w dniach od 13. 08. 2013 r. do 13.10. 2013 r. za 6 pociągów wprowadzono zastępczą komunikację autobusową.
10:18	 42032	<b>Kielce</b> Częstochowa Osobowa 10:18 - Częstochowa Raków 10:25 - Kusięta Nowe 10:39 - Turów 10:46 • Lusławice 10:54 - Koniecpol Magdasz 11:29 - Koniecpol 11:34 - Włoszczowa 11:56 - Bukowa 12:12 - Kielce 12:49
10:53	 41200	<b>Radomsko</b> Częstochowa Osobowa 10:53 - Częstochowa Aniołów 10:58 - Rudniki k. Częstoch. 11:06 - Rzerzęczyce 11:13 - Kłomnice 11:17 - Jacków 11:22 - Widzów Teklinów 11:26 - Bobry 11:33 - Radomsko 11:41  <b>Zastępczy ruch autobusowy.</b> (Rudniki k. Częstoch. - Kłomnice) Z powodu prac modernizacyjnych w dniach od 13. 08. 2013 r. do 13.10. 2013 r. za 6 pociągów wprowadzono zastępczą komunikację autobusową.
10:54	 TLK 14102 SKARBEK	<b>Rybnik</b> Częstochowa Osobowa 10:54 - Myszków 11:19 - Zawiercie 11:29 - Dąbrowa Górnicza 11:46 - Sosnowiec Główny 11:55 - Katowice 12:06 - Mikołów 12:32 - Orzesze 12:44 - Rybnik 13:08
11:34	 KS 40629	<b>Gliwice</b> Częstochowa Osobowa 11:34 - Częstochowa Raków 11:39 - Korwinów 11:44 - Poraj 11:50 • Zawiercie 12:17 - Dąbrowa Górnicza 12:40 - Sosnowiec Główny 12:51 - Katowice Szop.Płd.





		12:55 - Katowice 13:03 - Gliwice 13:46
11:48	 41030	<b>Koluszki</b> Częstochowa Osobowa 11:48 - Częstochowa Aniołów 11:52 - Rudniki k. Częstoch. 12:01 - Rzerzęczyce 12:08 • Kłomnice 12:11 - Radomsko 12:34 - Gomunice 12:51 - Gorzkowice 13:06 - Piotrków Tryb. 13:31 - Koluszki 14:26  <b>Zastępczy ruch autobusowy.</b> (Rudniki k. Częstoch. – Kłomnice)
11:58	 42034	<b>Żeliszawice</b> Częstochowa Osobowa 11:58 - Częstochowa Raków 12:04 - Kusięta Nowe 12:18 - Turów 12:25 • Lusławice 12:33 - Julianka 12:42 - Staropole Czestoch. 12:48 - Koniecpol Magdasz 13:01 - Koniecpol 13:07 - Żeliszawice 13:17
12:20	 KS 40631	<b>Gliwice</b> Częstochowa Osobowa 12:20 - Częstochowa Raków 12:25 - Korwinów 12:30 - Poraj 12:36 • Zawiercie 13:03 - Dąbrowa Górnicza 13:38 - Sosnowiec Główny 13:49 - Katowice Szop.Płd. 13:52 - Katowice 14:00 - Gliwice 14:51
12:40	 TLK 54110 RAWA	<b>Katowice</b> Częstochowa Osobowa 12:40 - Myszków 13:05 - Zawiercie 13:15 - Dąbrowa Górnicza 13:32 - Sosnowiec Główny 13:42 - Katowice 13:53
13:15	 TLK 45104 KORMORAN	<b>Olsztyn Główny</b> Częstochowa Osobowa 13:15 - Radomsko 13:53 - Piotrków Tryb. 14:42 - Koluszki 15:25 • Warszawa Zachodnia 16:50 - Warszawa Centralna  16:55 - Warszawa Wschodnia 17:07 - Legionowo 17:25 - Nowy Dwór Mazowiecki 17:35 - Olsztyn Główny 20:20
13:20	 41032	<b>Koluszki</b> Częstochowa Osobowa 13:20 - Częstochowa Aniołów 13:24 - Rudniki k. Częstoch. 13:33 - Rzerzęczyce 13:40 • Kłomnice 13:43 - Radomsko 14:17 - Gomunice 14:35 - Gorzkowice 14:49 - Piotrków Tryb. 15:14 - Koluszki 16:05  <b>Zastępczy ruch autobusowy.</b> (Rudniki k. Częstoch. - Kłomnice) Z powodu prac modernizacyjnych w dniach od 13. 08. 2013 r. do 13.10. 2013 r. za 6 pociągów wprowadzono zastępczą komunikację autobusową.
13:29	 KS 40633	<b>Gliwice</b> Częstochowa Osobowa 13:29 - Częstochowa Raków 13:34 - Korwinów 13:39 - Poraj 13:45 • Zawiercie 14:11 - Dąbrowa Górnicza 14:36 - Sosnowiec Główny 14:47 - Katowice Szop.Płd. 14:50 - Katowice 14:58 - Gliwice 15:52
14:06	 42036	<b>Kielce</b> Częstochowa Osobowa 14:06 - Częstochowa Raków 14:11 - Kusięta Nowe 14:26 - Turów 14:33 • Lusławice 14:41 - Koniecpol Magdasz 15:09 - Koniecpol 15:15 - Włoszczowa 15:45 - Bukowa 16:03 - Kielce 16:41
14:14	 TLK 35102 STOCZNIOWIEC	<b>Gdynia Główna</b> Częstochowa Osobowa 14:14 - Radomsko 14:54 - Piotrków Tryb. 15:42 - Łódź Chojny 16:43 • Bydgoszcz Główna 21:10 - Gdańsk Główny  23:23 - Gdańsk Wrzeszcz 23:41 - Gdańsk Oliwa 23:48 - Sopot 23:54 - Gdynia Główna 00:10
14:15	 Bus 8042	<b>Kłomnice</b> Częstochowa Osobowa 14:15 - Częstochowa Aniołów 14:29 - Rudniki k. Częstoch. 14:39 - Rzerzęczyce 14:54 - Kłomnice 15:10  <b>Zastępczy ruch autobusowy.</b> (Rudniki k. Częstoch. - Kłomnice) Z powodu prac modernizacyjnych w dniach od 13. 08. 2013 r. do 13.10. 2013 r. za 6 pociągów wprowadzono zastępczą komunikację autobusową.
14:16	 TLK 54104 KORMORAN	<b>Bielsko Biała Główna</b> Częstochowa Osobowa 14:16 - Myszków 14:41 - Zawiercie 14:51 - Dąbrowa Górnicza 15:13 • Sosnowiec Główny 15:22 - Katowice 15:33 - Tychy 15:57 - Pszczyna 16:17 - Czechowice Dziedzice 16:26 - Bielsko Biała Główna 16:44

14:22	 KS 99517	<b><u>Lubliniec</u></b> Częstochowa Osobowa 14:22 - Częstochowa Stradom 14:27 - Blachownia 14:43 - Herby Stare 14:56 - Lisów 15:07 - Kochanowice 15:11 - Lubliniec 15:21
14:42	 KS 40635	<b><u>Gliwice</u></b> Częstochowa Osobowa 14:42 - Częstochowa Raków 14:47 - Korwinów 14:52 - Poraj 14:58 • Zawiercie 15:26 - Dąbrowa Górnicza 15:51 - Sosnowiec Główny 16:02 - Katowice Szop.Płd. 16:05 - Katowice 16:13 - Gliwice 17:01
15:13	 KS 40027	<b><u>Zwardoń</u></b> Częstochowa Osobowa 15:13 - Częstochowa Raków 15:18 - Poraj 15:28 - Żarki Letnisko 15:33 • Zawiercie 15:48 - Sosnowiec Główny 16:17 - Katowice 16:27 - Katowice Piotrowice 16:42 - Tychy 16:50 - Zwardoń 19:31
15:40	 42038	<b><u>Kielce</u></b> Częstochowa Osobowa 15:40 - Częstochowa Raków 15:46 - Kusięta Nowe 16:00 - Turów 16:07 • Lusławice 16:15 - Koniecpol Magdasz 16:46 - Koniecpol 16:51 - Włoszczowa 17:13 - Bukowa 17:29 - Kielce 18:07
15:49	 TLK 14105 KARLIK	<b><u>Katowice</u></b> Częstochowa Osobowa 15:49 - Myszków 16:13 - Zawiercie 16:23 - Dąbrowa Górnicza 16:42 - Sosnowiec Główny 16:52 - Katowice 17:03
15:50	 41204	<b><u>Piotrków Tryb.</u></b> Częstochowa Osobowa 15:50 - Częstochowa Aniołów 15:55 - Rudniki k. Częstoch. 16:03 - Rzerzęczyce 16:10 • Kłomnice 16:13 - Radomsko 16:44 - Dobryszycy k.Radoms. 16:53 - Gomunice 17:02 - Gorzkowice 17:17 - Piotrków Tryb. 17:42  <b>Zastępczy ruch autobusowy.</b> (Rudniki k. Częstoch. - Kłomnice) Z powodu prac modernizacyjnych w dniach od 13. 08. 2013 r. do 13.10. 2013 r. za 6 pociągów wprowadzono zastępczą komunikację autobusową.
16:01	 KS 40637	<b><u>Gliwice</u></b> Częstochowa Osobowa 16:01 - Częstochowa Raków 16:06 - Korwinów 16:11 - Poraj 16:17 • Zawiercie 16:44 - Dąbrowa Górnicza 17:08 - Sosnowiec Główny 17:21 - Katowice Szop.Płd. 17:25 - Katowice 17:33 - Gliwice 18:25
16:27	 KS 40029	<b><u>Żywiec</u></b> Częstochowa Osobowa 16:27 - Częstochowa Raków 16:32 - Poraj 16:42 - Myszków 16:52 • Zawiercie 17:02 - Sosnowiec Główny 17:33 - Katowice 17:43 - Katowice Piotrowice 17:56 - Tychy 18:05 - Żywiec 19:31
16:31	 KS 99519	<b><u>Lubliniec</u></b> Częstochowa Osobowa 16:31 - Częstochowa Stradom 16:36 - Blachownia 16:52 - Herby Stare 17:05 - Lisów 17:17 - Kochanowice 17:21 - Lubliniec 17:31

16:39	 TLK 41103 SKARBEK	<b>Białystok</b> Częstochowa Osobowa 16:39 - Radomsko 17:19 - Piotrków Tryb. 18:04 - Koluszki 18:36 • Warszawa Zachodnia 20:07 - Warszawa Centralna  20:13 - Warszawa Wschodnia 20:25 - Tłuszcz 21:11 - Małkinia 21:52 - Białystok 23:02
16:40	 KS 40639	<b>Gliwice</b> Częstochowa Osobowa 16:40 - Częstochowa Raków 16:45 - Korwinów 16:50 - Poraj 16:56 • Zawiercie 17:23 - Dąbrowa Górnicza 17:47 - Sosnowiec Główny 17:58 - Katowice Szop.Płd. 18:01 - Katowice 18:09 - Gliwice 18:52
16:46	 TLK 53102 STOCZNIOWIEC	<b>Kraków Płaszów</b> Częstochowa Osobowa 16:46 - Koniecpol 17:54 - Miechów 18:39 - Kraków Główny  19:15 - Kraków Płaszów 19:27
16:50	 41038	<b>Koluszki</b> Częstochowa Osobowa 16:50 - Częstochowa Aniołów 16:54 - Rudniki k. Częstoch. 17:03 - Rzerzeczyce 17:10 • Kłomnice 17:13 - Radomsko 17:36 - Gomunice 17:53 - Gorzkowice 18:07 - Piotrków Tryb. 18:31 - Koluszki 19:12  <b>Zastępczy ruch autobusowy.</b> (Rudniki k. Częstoch. - Kłomnice) Z powodu prac modernizacyjnych w dniach od 13. 08. 2013 r. do 13.10. 2013 r. za 6 pociągów wprowadzono zastępczą komunikację autobusową.
17:21	 TLK 45110 RAWA	<b>Bydgoszcz Główna</b> Częstochowa Osobowa 17:21 - Radomsko 17:59 - Piotrków Tryb. 18:45 - Łódź Chojny 19:49 • Łódź Kaliska 20:01 - Kutno 21:26 - Toruń Główny 22:54 - Bydgoszcz Wschód 23:58 - Bydgoszcz Leśna 00:05 - Bydgoszcz Główna 00:12
17:22	 42040	<b>Kielce</b> Częstochowa Osobowa 17:22 - Częstochowa Raków 17:29 - Kusięta Nowe 17:43 - Turów 17:50 • Lusławice 17:58 - Koniecpol Magdasz 18:26 - Koniecpol 18:31 - Włoszczowa 18:52 - Bukowa 19:08 - Kielce 19:46
17:24	 KS 40115	<b>Łazy</b> Częstochowa Osobowa 17:24 - Częstochowa Raków 17:29 - Poraj 17:39 - Myszków 17:49 - Zawiercie 17:58 - Łazy 18:04
17:35	 KS 40641	<b>Gliwice</b> Częstochowa Osobowa 17:35 - Częstochowa Raków 17:40 - Korwinów 17:45 - Poraj 17:51 • Zawiercie 18:18 - Dąbrowa Górnicza 18:41 - Sosnowiec Główny 18:52 - Katowice Szop.Płd. 18:56 - Katowice 19:04 - Gliwice 19:51
18:29	 KS 40643	<b>Gliwice</b> Częstochowa Osobowa 18:29 - Częstochowa Raków 18:34 - Korwinów 18:39 - Poraj 18:45 • Zawiercie 19:11 - Dąbrowa Górnicza 19:44 - Sosnowiec Główny 19:55 - Katowice Szop.Płd. 19:59 - Katowice 20:07 - Gliwice 20:49
18:48	 TLK 14107 STANISŁAW WYSOCKI	<b>Katowice</b> Częstochowa Osobowa 18:48 - Myszków 19:12 - Zawiercie 19:22 - Dąbrowa Górnicza 19:39 - Sosnowiec Główny 19:48 - Katowice 20:00
19:21	 TLK	<b>Warszawa Wschodnia</b> Częstochowa Osobowa 19:21 - Radomsko 19:59 - Piotrków Tryb. 20:46 - Koluszki 21:21 -

	41104 KARLIK	Warszawa Zachodnia 22:54 - Warszawa Centralna  23:00 - Warszawa Wschodnia 23:14
19:42	 KS 40645	<b><u>Gliwice</u></b> Częstochowa Osobowa 19:42 - Częstochowa Raków 19:47 - Korwinów 19:52 - Poraj 19:58 • Zawiercie 20:25 - Dąbrowa Górnicza 20:49 - Sosnowiec Główny 21:00 - Katowice Szop.Płd. 21:03 - Katowice 21:11 - Gliwice 22:10
19:57	 41328	<b><u>Radomsko</u></b> Częstochowa Osobowa 19:57 - Częstochowa Aniołów 20:01 - Rudniki k. Częstoch. 20:10 - Rzerzeczyce 20:17 - Kłomnice 20:20 - Jacków 20:26 - Widzów Teklinów 20:29 - Bobry 20:36 - Radomsko 20:44  <b>Zastępczy ruch autobusowy.</b> (Rudniki k. Częstoch. - Kłomnice) Z powodu prac modernizacyjnych w dniach od 13. 08. 2013 r. do 13.10. 2013 r. za 6 pociągów wprowadzono zastępczą komunikację autobusową.
20:40	 42042	<b><u>Włoszczowa</u></b> Częstochowa Osobowa 20:40 - Częstochowa Raków 20:46 - Kusięta Nowe 21:00 - Turów 21:07 • Luświce 21:15 - Julianka 21:24 - Staropole Czestoch. 21:30 - Koniecpol Magdasz 21:44 - Koniecpol 21:50 - Włoszczowa 22:13
20:56	 TLK 54101 DOKER	<b><u>Katowice</u></b> Częstochowa Osobowa 20:56 - Myszków 21:20 - Zawiercie 21:31 - Dąbrowa Górnicza 21:48 - Sosnowiec Główny 21:57 - Katowice 22:08
20:58	 TLK 45200 POGORIA	<b><u>Gdynia Główna</u></b> Częstochowa Osobowa 20:58 - Radomsko 21:39 - Piotrków Tryb. 22:26 - Łódź Chojny 23:24 • Bydgoszcz Główna 03:49 - Gdańsk Główny  06:00 - Gdańsk Wrzeszcz 06:22 - Gdańsk Oliwa 06:28 - Sopot 06:33 - Gdynia Główna 06:50
21:07	 KS 40647	<b><u>Gliwice</u></b> Częstochowa Osobowa 21:07 - Częstochowa Raków 21:12 - Korwinów 21:17 - Poraj 21:23 • Zawiercie 21:50 - Dąbrowa Górnicza 22:14 - Sosnowiec Główny 22:25 - Katowice Szop.Płd. 22:31 - Katowice 22:39 - Gliwice 23:33
21:50	 KS 40649	<b><u>Gliwice</u></b> Częstochowa Osobowa 21:50 - Częstochowa Raków 21:55 - Korwinów 22:00 - Poraj 22:06 • Zawiercie 22:32 - Dąbrowa Górnicza 22:56 - Sosnowiec Główny 23:07 - Katowice Szop.Płd. 23:10 - Katowice 23:18 - Gliwice 00:22
22:31	 TLK 54109 POJEZIERZE	<b><u>Katowice</u></b> Częstochowa Osobowa 22:31 - Myszków 22:56 - Zawiercie 23:07 - Dąbrowa Górnicza 23:24 - Sosnowiec Główny 23:33 - Katowice 23:45
22:40	 41330	<b><u>Radomsko</u></b> Częstochowa Osobowa 22:40 - Częstochowa Aniołów 22:44 - Rudniki k. Częstoch. 22:52 - Rzerzeczyce 22:59 - Kłomnice 23:03 - Jacków 23:08 - Widzów Teklinów 23:12 - Bobry 23:18 - Radomsko 23:27

		 <b>Zastępczy ruch autobusowy.</b> (Rudniki k. Częstoch. - Kłomnice) Z powodu prac modernizacyjnych w dniach od 13. 08. 2013 r. do 13.10. 2013 r. za 6 pociągów wprowadzono zastępczą komunikację autobusową.
22:49	 KS 40113	<b>Łazy</b> Częstochowa Osobowa 22:49 - Częstochowa Raków 22:54 - Korwinów 22:59 - Poraj 23:05 • Żarki Letnisko 23:12 - Myszków 23:19 - Myszków Światowit 23:22 - Myszków-Mrzygłód 23:25 - Zawiercie 23:32 - Łazy 23:37

Ze względu na nadmiernie zużyte nawierzchnie kolejowe i wynikające z tego ograniczenia prędkości dla pociągów, z połączeń szynowych w rejonie Częstochowy korzysta mniej pasażerów, niż jest to wskazane. Na szczęście prowadzone inwestycje infrastrukturalne, wprowadzenie do ruchu nowoczesnych pociągów i plany modernizacji głównych linii kolejowych w dającej się przewidzieć przyszłości doprowadzą do podniesienia prędkości komunikacyjnych w ruchu kolejowym i tym samym skrócą czas przejazdu.

Specyficznym problemem – aktualnie niemożliwym do sprecyzowania, będzie konkurencja pomiędzy środkami transportu indywidualnego a kolejowego w relacjach Częstochowa – Metropolia Górnośląska. Wiele zależy od tego, czy i w jaki sposób uda się skomunikować część Subregionu Północnego z Międzynarodowym Portem Lotniczym w Pyrzowicach oraz od ceny takiego połączenia. W relacjach kolejowych typu Częstochowa – Katowice, konkurencją wobec połączenia oferowanego przez Koleje Śląskie będzie autostrada A1.

Istnieją realne szanse na wzrost liczby pasażerów pociągów pasażerskich w relacjach między Częstochową a Wrocławiem i Warszawą. Do końca 2014 roku zaplanowano remonty kluczowych w tych przypadkach odcinków, które pozwolą dotrzeć do Częstochowy pociągami „Pendolino”, którymi będzie można dojechać znacznie szybciej, niż transportem indywidualnym do Warszawy i na Dolny Śląsk. Również za sprawą przebudowy linii kolejowej nr 1, jej znaczenie powinno wzrosnąć.

Obiektywnie oceniając, inwestycje kolejowe, które są prowadzone wewnątrz Częstochowskiego Węzła Kolejowego, jak i w jego otoczeniu, dają szansę na rozwój komunikacji zbiorowej w odniesieniu do transportu kolejowego. Szczególnie istotnym bodźcem dla tego rozwoju będzie skrócenie czasów podróży między Częstochową a głównymi miejscami docelowymi oraz przewaga ich nad czasem przejazdu możliwym do uzyskania przez samochody osobowe. Również wprowadzenie na jeszcze większą skalę nowoczesnych pociągów zachęci mieszkańców miasta do korzystania z kolei, a w wielu przypadkach podniesie mobilność częstochowian.

W Częstochowie pasażerowie pociągów mogą być obsługiwani na stacjach: Częstochowa Osobowa, Częstochowa Stradom, Częstochowa Raków, Częstochowa Aniołów i Częstochowa Gnaszyn. Pociągi dalekobieżne zatrzymują się w Częstochowie tylko na jednej stacji w zależności od relacji, jest to Częstochowa Osobowa lub Częstochowa Stradom. Zwłaszcza druga z tych stacji ma w najbliższych latach duże szanse rozwoju.

Dworzec Częstochowa Osobowa znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie dworca autobusowego (PKS). Obok niego przebiega linia tramwajowa oraz wiele linii autobusowych, przy czym ich ilość jest zmienna w czasie na skutek różnych form objazdów w rewitalizowanym Śródmieściu. Najwygodniejszy dojazd zapewniają tramwaje, gdyż przystanek znajduje się w odległości ok. 100 metrów od budynku dworca, a tramwaje kursują całą dobę, przy czym przez większą część dnia co 5 minut. Od połowy 2013 roku w ramach poprawy połączenia z dworcem kolejowym, w ciągu alei Wolności wyznaczono dodatkowy przystanek autobusowy za skrzyżowaniem z ulicą Kopernika, obsługujący wszystkie przejeżdżające tamtędy linie autobusowe. Niestety, geometria al. Wolności nie pozwala na ustanowienie stałego przystanku dla autobusów jadących z południa na północ. Wynika to ze zbyt wąskiej jezdni i jednocześnie sąsiedztwa torów tramwajowych. Analizując stan obecny należy rozważyć przebudowę całego węzła drogowego przy al. Wolności (z ulicą Kopernika i wjazdem na Plac Rady Europy), aby uruchomić dodatkowe, istotne z punktu widzenia integracji transportu zbiorowego, przystanki. Ponadto opisana wcześniej możliwość budowy centrum przesiadkowego pomiędzy al. Wolności a ul. Piłsudskiego, z założenia

zapewniałaby powiązanie wszystkich rodzajów środków transportu, na czym transport kolejowy również znacznie by zyskał, przede wszystkim w aspekcie dostępności i łatwości przesiadek. W odniesieniu do stanu obecnego należy zaznaczyć, że dworzec Częstochowa Osobowa zarówno z zachodu, jak i ze wschodu jest skomunikowany przez postoje taksówek osobowych, które dowożą pasażerów kolei bezpośrednio do celów podróży w Częstochowie.

W przypadku pozostałych stacji kolejowych w Częstochowie, obsługujących ruch pasażerski, najlepiej skomunikowany jest ten na Rakowie, do którego można dojechać tramwajami linii nr 1 i 2 (w godzinach szczytu co 10 minut) oraz autobusami linii nr 12, 19, 23, 32, i 38. Dojazd do stacji na Stradomiu zapewnia obecnie tylko para linii: 23 i 69, kursujących łącznie co ok. 25 minut. W obliczu wzmocnienia znaczenia tej stacji pod koniec 2014 roku, z pewnością zajdzie potrzeba skierowania w rejon tej stacji następnych linii autobusowych. Ze względu na powiązania funkcjonalne, a w połączeniach dalekobieżnych swego rodzaju substytucyjność, docelowo linia autobusowa kursująca co ok. 20 minut powinna łączyć stacje Częstochowa Stradom i Częstochowa Osobowa. Połączenia stacji w Gnaszynie i na Aniołowie z transportem miejskim są słabej jakości. W przypadku Aniołowa, stacja kolejowa jest oddalona od najbliższych przystanków o ok. 200 metrów, a dojście do jednej z krawędzi peronów wymaga pokonania pieszo w jednym poziomie torowiska kolejowego, natomiast w przypadku Gnaszyna, barierę stanowi zaniedbane otoczenie stacji i zbyt słabe skomunikowanie autobusami MPK. W przypadku stacji na Aniołowie, średni czas oczekiwania na autobus komunikacji miejskiej na najbliższym przystanku to 7,5 minuty, natomiast w Gnaszynie – około 12 minut (w dni robocze w godzinach szczytu; w pozostałych porach – dłużej).

## Przewoźnicy transportu drogowego

W Częstochowie największą rolę wśród przewoźników transportu drogowego odgrywa MPK. Wśród pozostałych przewoźników, dominująca pozycja przypada częstochowskiemu PKS. Wiele współczesnych połączeń obsługują przewoźnicy komercyjni, wykorzystując do tego celu autobusy o obniżonej pojemności.

Kursowanie wszystkich przewoźników transportu drogowego nie jest w żaden sposób odgórnie regulowane. Układając rozkłady jazdy, zarówno PKS, jak i GZK Rędziny, czy którykolwiek z przewoźników prywatnych, nie bierze pod uwagę skomunikowania połączeń z transportem miejskim organizowanym przez MZDiT, przy czym ten brak integracji funkcjonuje w obie strony. Należy jednak podkreślić, że skupienie większości przewoźników w rejonie dworca PKS i kolejowego – Częstochowa Osobowa, nadaje im dobre powiązanie z komunikacją miejską poprzez dostępność przestrzenną. Jeśli więc nawet z danego połączenia autobusem komunikacji miejskiej nie udaje nam się zdążyć na przesiadkę na autobus dalekobieżny, to i tak na przystanek mamy stosunkowo blisko (przeważnie odległości nie przekraczają 200 – 250 metrów), a częstym zjawiskiem w zderegulowanym rynku przewozów jest sytuacja, w której krótko po sobie w podobnym (a niekiedy tym samym) kierunku podążają autobusy różnych przewoźników, którzy jednocześnie między sobą w różny sposób konkurują. Bardzo dobre skomunikowanie dworca PKS oraz stanowisk postojowych przewoźników prywatnych (przeważnie znajdują się one przy ul. Orzechowskiego, pomiędzy dworcem kolejowym a autobusowym) z komunikacją miejską sprawia, że w niezaplanowany i dosyć chaotyczny sposób, ale integracja czasowo – przestrzenna pomiędzy różnymi przewoźnikami zachodzi.

W ostatnich latach pojawił się problem dublowania się linii MPK z innymi przewoźnikami, również realizującymi przewozy lokalne (aglomeracyjne). W efekcie ani jedno, ani drugie autobusy nie są optymalnie wykorzystane przez pasażerów i występuje w nich za niska frekwencja. Z kolei te same pojazdy przyczyniają się do nasilenia zjawiska kongestii ruchu. W związku z powyższym, wskazuje się potrzebę podjęcia działań związanych z integracją logistyczną przewozów na szczeblu aglomeracyjnym, a efekt taki można osiągnąć na dwa sposoby, dające zupełnie odmienne rezultaty:

- Skrócenie części linii aglomeracyjnych do węzłów przesiadkowych, które między sobą będą bardzo dobrze skomunikowane poprzez miejskie linie autobusowe, włącznie z zastosowaniem bezwzględnych priorytetów dla transportu publicznego.
- Pozostawienie w założeniach układu obecnego, jednak przy jednoczesnym osłabieniu podaży linii miejskich na odcinkach peryferyjnych (być może nawet z likwidacją niektórych połączeń komunikacji miejskiej) i przejęciu ich funkcji przez autobusy komunikacji lokalnej, realizowanej głównie przez PKS.

Decyzja w powyższej sprawie powinna być poprzedzona nie tylko analizą finansową, ale i społeczną. Nie ulega też wątpliwości, że zastosowanie któregośkolwiek z tych dwóch rekomendowanych rozwiązań wymaga uprzedniej integracji logistycznej i ekonomicznej przewoźników poprzez wspólnego organizatora transportu miejskiego.

Warto również podkreślić, że w kwestii transportu drogowego na szczeblu aglomeracyjnym, jeszcze do 1991 roku wszystkie gminy sąsiadujące z Częstochową obsługiwało MPK. Jednak wejście w życie ustawy o samorządzie terytorialnym sprawiło, że chcąc utrzymać dotychczasowe połączenia, gminy stanęły przed koniecznością dopłacania do połączeń. Z braku środków w budżecie, większość gmin zdecydowała się na częstochowski PKS, choć zwłaszcza w początkowej fazie funkcjonował szereg przewoźników prywatnych, eksploatujących przede wszystkim tabor z rynku wtórnego, pozyskany w krajach Europy Zachodniej. W przypadku komunikacji miejskiej w Częstochowie, maksymalny zasięg tras obsługiwanych przez MPK na przełomie lat 80. i 90. XX wieku obejmował wszystkie gminy ościenne i kształtował się następująco:

- gmina Mykanów: linia 55 do Lubojenki i linia 59 do Kuźnicy Lechowej
- gmina Rędziny: linia 56 do Konina i linia 56 bis do Marianki Rędzińskiej
- gmina Mstów: linia 57 do Mstowa
- gmina Olsztyn: linia 58 do Olsztyna, linia 58 bis do Olsztyna przez Kusięta i linia 67 do Biskupic
- gmina Poczesna: linia 53 do Poczesnej, linia 53 bis do Huty Starej A, linia 65 do Kolonii Borek
- gmina Konopiska: linia 60 do Leśniaków, linia 61 do Aleksandrii i linia 66 do Kopalni przez Rększowice
- gmina Blachownia: linia 51 do Cisia, linie 52, 62 i 63 do Blachowni (do roku 2007)
- gmina Wręczyca Wielka: linia 54 do Wręczyca Wielkiej przez Kalej i linia 54 bis do Truskolas
- gmina Kłobuck: linia 50 do Kłobucka przez Łobodno i linia 64 do Kłobucka przez Libidzę

Kolejne gminy stopniowo odchodziły od komunikacji organizowanej przez MPK, a obecnie niemal w całości przewoźnik ten pozostał operatorem w gminach Poczesna i Olsztyn. W gminie Rędziny utworzono zakład budżetowy, a w pozostałych gminach dawne trasy MPK (często z modyfikacjami i włączeniem w kursy o większej długości) powierzano PKS. Obecnie głównie ze względów finansowych, nie ma perspektyw na przywrócenie MPK na liniach do gmin ościennych, przy czym oczywista jest potrzeba zintegrowania przewozów na tym szczeblu.

PKS w Częstochowie obsługuje zarówno połączenia lokalne, funkcjonując na liniach „odziedziczonych” po MPK, jak i dalekobieżne, w tym do innych polskich miast wojewódzkich, a w sezonie wakacyjnym nawet do kurortów na wybrzeżu Morza Bałtyckiego.

W szczegółach rozkład odjazdów autobusów PKS z dworca w Częstochowie wygląda następująco:

**Tabela 27. Rozkład jazdy autobusów z dworca PKS w Częstochowie, stan na 02.10.2013 r.:**

Kierunek	Godziny odjazdów				
<b>Albertów</b> <i>przez Kłobuck, Zajczki</i>	<u>11:00</u> 6 K n	<u>19:20</u> K m			
<b>Aleksandria</b> <i>przez Wygoda, Kopalnia</i>	<u>04:55</u> D m	<u>05:15</u> D m	<u>05:50</u> E	<u>06:40</u> D	<u>07:10</u> ak n
	<u>08:45</u> D m	<u>09:25</u> E Q	<u>10:50</u> S	<u>11:25</u>	<u>12:40</u> E Q n
	<u>13:40</u> B a	<u>14:15</u> 6	<u>15:10</u> D m	<u>15:40</u>	<u>16:35</u> D m
	<u>17:25</u>	<u>18:10</u> S	<u>18:55</u> D m	<u>19:50</u> D m	<u>20:20</u> C n
	<u>21:00</u> D m	<u>22:40</u> ak n			
<b>Aleksandria</b> <i>przez Częstochowa, Konopiska, Kopalnia</i>	<u>14:35</u> D				
<b>Bełchatów</b> <i>przez Strzelce Wielkie, Szczerców Plac</i>	<u>12:00</u> 1 5; 6	<u>18:00</u> 5; 7 e			

<b>Bełchatów</b> przez Radomsko	<u>23:25 V 7 b</u>				
<b>Białystok</b> przez Warszawa, Ostrów Mazowiecki	<u>00:55 7-2 d o</u>				
<b>Bielsko-Biała</b> przez Katowice, Goczałkowice Zdrój	<u>09:30 P 5-1 c</u>				
<b>Bieżeń</b> przez Wręczyca, Borowe	<u>22:40 D m</u>				
<b>Blachownia</b> przez Częstochowa	<u>05:30 B dn</u>	<u>06:20</u>	<u>07:05 d</u>	<u>07:35 S</u>	<u>08:10 E n</u>
	<u>09:00</u>	<u>09:40 dn</u>	<u>10:40</u>	<u>11:15 E</u>	<u>11:45</u>
	<u>12:15 B dn</u>	<u>12:50 S 6</u>	<u>13:40 C</u>	<u>14:45 S 6 n</u>	<u>15:20 C H</u>
	<u>15:55 C H n</u>	<u>16:25 S</u>	<u>16:55</u>	<u>17:45 dn</u>	<u>19:05</u>
	<u>19:50 E n</u>	<u>20:45</u>	<u>21:35 dn</u>	<u>22:45 C n</u>	
<b>Bogusławice</b> przez Rudniki, Kruszyna	<u>09:10 E n</u>	<u>13:00 C H dn</u>	<u>14:20 S</u>	<u>15:20 D m</u>	<u>16:30 C H d</u>
	<u>17:40 D m</u>				
<b>Bolesławów</b> przez Mokrzysz, Przyrów	<u>09:00 S</u>	<u>16:40 K m</u>	<u>16:50 S</u>		
<b>Boronów</b> przez Konopiska, Korzonek	<u>05:50 E n</u>	<u>06:50 E n</u>	<u>07:40 D m</u>	<u>08:20 6 dn</u>	<u>11:35 E n</u>
	<u>13:35 S</u>	<u>14:45 E n</u>	<u>15:55 D m</u>	<u>18:20 D m</u>	<u>19:40 E n</u>
<b>Borowa</b> przez Miedźno	<u>11:10 D m</u>	<u>19:25 dn</u>			
<b>Borowa</b> przez Kamyk, Ostrowy	<u>22:45</u>				
<b>Borzykowa</b> przez Mokrzysz, Żytno	<u>12:50 E n</u>				
<b>Borzykowa</b> przez Gidle, Żytno	<u>14:30 D m</u>	<u>15:30 6 n</u>			
<b>Bukowno</b> przez Olsztyn, Turów, Celiny	<u>06:00 D m</u>	<u>09:00 E n</u>	<u>14:30 D m</u>	<u>18:30 D m</u>	
<b>Bukowno</b> przez Olsztyn, Turów	<u>13:25 S</u>				
<b>Busko Zdrój</b> przez Jędrzejów, Pińczów	<u>12:55 P b</u>	<u>12:55 P b</u>			
<b>Bytom</b> przez Częstochowa, Nierada, Woźniki, Tarnowskie Góry	<u>04:10 D m</u>				
<b>Bytom</b> przez Hutki, Tarnowskie Góry	<u>06:05 dn</u>				



<b>Bytom</b> przez Nierada, Tarnowskie Góry	<u>08:15 D m</u>	<u>12:25 dn</u>			
<b>Bytom</b> przez Woźniki, Tarnowskie Góry	<u>17:30 dn</u>				
<b>Chełm</b> przez Radom, Lublin	<u>12:00 P d</u>				
<b>Ciechanów</b> przez Piotrków Trybunalski, Warszawa	<u>02:05 P ;</u>				
<b>Ciechocinek</b> przez Piotrków Trybunalski, Łódź	<u>10:35 P d ł</u>				
<b>Cisie</b> przez Błachownia	<u>05:10 D</u>	<u>05:40 S</u>	<u>06:35 E n</u>	<u>08:40 C</u>	<u>12:35</u>
	<u>14:35</u>	<u>15:35 D</u>	<u>16:20</u>	<u>20:05 B m</u>	<u>22:35 dn</u>
<b>Częstochowa (Huta)</b>	<u>05:10</u>	<u>13:10</u>	<u>21:10 +</u>	<u>21:10 E</u>	
<b>Dobrodzień</b> przez Lubliniec	<u>16:40 D</u>				
<b>Drochlin</b> przez Olsztyn, Lelów	<u>10:40</u>	<u>18:40 E n</u>			
<b>Garnek</b> przez Skrzydlów	<u>05:50 S</u>	<u>06:50 S C dn</u>	<u>07:30 S</u>	<u>09:20 E n</u>	<u>10:30 D m</u>
	<u>11:10 D</u>	<u>11:20 C</u>	<u>12:10 E n</u>	<u>13:20 D m</u>	<u>14:30 D</u>
	<u>14:45 + b</u>	<u>15:25 D m</u>	<u>17:30 S</u>	<u>18:20 D m</u>	<u>19:50 D m</u>
<b>Garnek</b> przez Rudniki, Zdrowa	<u>14:25 S</u>	<u>15:35 D</u>			
<b>Garnek</b> przez Mstów, Kuchary, Skrzydlów	<u>14:30 6</u>	<u>15:25 6 d</u>	<u>18:50 C</u>	<u>22:35 a</u>	
<b>Gliwice</b> przez Tarnowskie Góry, Zabrze	<u>07:00 E n</u>	<u>10:10 D m</u>	<u>15:35 dn</u>		
<b>Głogów</b> przez Wrocław, Lubin	<u>16:00 V d g</u>				
<b>Gniazdów</b> przez Wanaty, Romanów	<u>15:45 S</u>				
<b>Gniezno</b> przez Wieluń, Kalisz	<u>16:55 P 5-7 dn</u>				
<b>Grabowa</b> przez Lubojna, Mykanów	<u>05:50 S</u>	<u>08:50 S</u>			
<b>Grabowa</b> przez Wierzchowisko, Lubojenka, Mykanów	<u>09:00 C dn</u>	<u>14:30 S</u>	<u>15:35 D</u>		
<b>Grabówka</b>	<u>05:30 6 n</u>	<u>05:40 D m</u>	<u>13:40 S</u>	<u>14:35 K</u>	<u>14:35 S + d</u>

<i>przez Mykanów, Grabowa</i>	<u>19:00 D m</u>				
<b>Grabówka</b> <i>przez Czarny Las, Kuźnica Lechowa, Tylin, Borowno, Grabowa</i>	<u>22:30 D m</u>				
<b>Hrubieszów</b> <i>przez Kielce, Lublin</i>	<u>00:50 P d ł</u>	<u>00:50 P d ł</u>			
<b>Hrubieszów</b> <i>przez Kielce, Zamość</i>	<u>22:00 P dn ł</u>	<u>22:00 P dn ł</u>			
<b>Hutka</b> <i>przez Herby, Kuleje</i>	<u>14:30 D</u>	<u>22:45 D m</u>			
<b>Hutki</b> <i>przez Wygoda, Rększowice</i>	<u>06:15 dn</u>	<u>07:40 E</u>	<u>14:40 n</u>	<u>20:30 dn</u>	
<b>Inowrocław</b> <i>przez Łask, Kruszwica</i>	<u>11:50 P b</u>				
<b>Jamki</b> <i>przez Wąsosz, Konopiska</i>	<u>06:00 S</u>	<u>07:15 D</u>	<u>09:40 D m</u>	<u>11:40 D m</u>	<u>22:30 D m</u>
<b>Jastrzębie</b> <i>przez Gliwice, Rybnik</i>	<u>08:00 P 7 b</u>				
<b>Jaworzno</b> <i>przez Kłobuck, Krzepice</i>	<u>18:20 E n</u>				
<b>Jelenia Góra</b> <i>przez Wieluń, Kępno</i>	<u>11:05 P b</u>	<u>11:05 P b</u>			
<b>Julianów</b> <i>przez Kłobuck, Zajęczki</i>	<u>11:00 S</u>	<u>15:30 D</u>			
<b>Julianów</b> <i>przez Waleńców III, Danków</i>	<u>12:50 S</u>				
<b>Kamińsko</b> <i>przez Kłobuck, Truskolasy, Przystajń</i>	<u>07:15 S</u>	<u>14:35 D</u>			
<b>Karwia</b> <i>przez Łódź, Włocławek</i>	<u>21:50 P N y</u>				
<b>Katowice</b> <i>przez Woźniki</i>	<u>07:30 d</u>				
<b>Katowice</b> <i>przez Będzin</i>	<u>09:45 P b</u>	<u>13:45 c</u>			
	<u>01:40 P L</u>	<u>03:45 //</u>	<u>11:05 V b n</u>	<u>11:30 P b</u>	<u>11:45 //</u>
<b>Katowice</b>	<u>13:10 P b n</u>	<u>15:45 //</u>	<u>16:05 P b n</u>	<u>16:55 P a n</u>	<u>17:55 P b n</u>
	<u>21:30 //</u>				
<b>Katowice</b> <i>przez Hutki, Tarnowskie Góry</i>	<u>14:30 B a n</u>				

<b>Kielce</b> przez Włoszczowa, ŁOPUSZNO	<u>17:55 P b n</u>	<u>17:55 P b n</u>			
<b>Kleśńska</b> przez Kłobuck, Parzymiechy	<u>06:45 E</u>	<u>08:45 E</u>	<u>14:45 D</u>	<u>15:10 C</u>	<u>16:30 dn</u>
	<u>20:30 S</u>	<u>22:45</u>			
<b>Kłobuck</b> przez Biała, Łobodno	<u>06:10 ak n</u>	<u>09:20 b</u>	<u>11:05</u>	<u>13:25</u>	<u>15:30 E</u>
	<u>19:10</u>	<u>21:20 dn</u>			
<b>Kłobuck</b> przez Smugi	<u>07:10 D m</u>	<u>12:00 S</u>			
<b>Kłobuck</b> przez Libidza	<u>07:50 d</u>	<u>12:10 C n</u>	<u>16:10 6</u>	<u>18:50 S</u>	<u>20:00 S</u>
	<u>21:15 6 dn</u>				
<b>Kłobuck</b> przez Szarlejka, Wręczyca Wielka, Grodzisko	<u>07:40 S</u>	<u>09:30 S</u>	<u>14:00 S</u>	<u>21:20 D m</u>	
<b>Kłodzko</b> przez Opole, Nysa	<u>07:10 P b</u>	<u>14:35 V 5-1 dn</u>			
<b>Kobyłczyce</b> przez Srocko, Małusy	<u>07:10 S</u>				
<b>Konieczpol</b> przez Mokrzysz, Łabędź	<u>06:20 6 K dn</u>	<u>06:20 S</u>	<u>10:10 D m</u>	<u>11:40 D</u>	<u>14:25 C</u>
	<u>14:40 D</u>	<u>18:10 + dn</u>			
<b>Konieczpol</b> przez Przyrów, Drochlin	<u>11:45 S</u>				
<b>Konieczpol</b> przez Mokrzysz, Ulesie	<u>08:00 S</u>	<u>09:40 D</u>	<u>14:20 E n</u>	<u>15:20 S 6 dn</u>	<u>17:40 K</u>
	<u>19:10 S</u>	<u>20:20 E n</u>			
<b>Konin</b> przez Wieluń, Kalisz	<u>12:15 V d ł</u>				
<b>Końskie</b> przez Radomsko, Przedbórz	<u>16:15 P b</u>				
<b>Korzonek</b> przez Wąsosz, Konopiska	<u>16:50 D m</u>				
<b>Koziegłowy</b> przez Romanów	<u>10:45 S</u>	<u>15:45 K m</u>			
<b>Koziegłowy</b> przez Romanów, Kamienica Polska	<u>20:10 D m</u>				
<b>Kraków RDA</b> przez Myszków, Olkusz	<u>06:50 V d n</u>	<u>09:30 V d n</u>	<u>11:20 V d h</u>	<u>14:00 b</u>	<u>17:00 V d n</u>
<b>Kraków RDA</b> przez Olkusz	<u>10:00 P d n</u>	<u>11:45 V 5; ź</u>	<u>17:20 V 7 b</u>		

<b>Kraków RDA</b> przez Zawiercie, Olkusz	<u>10:50 P 5-7 dn</u>				
<b>Kraków RDA</b> przez Będzin, Olkusz	<u>13:55 P a n</u>				
<b>Krasice</b> przez Mstów, Mokrzesz	<u>06:00 S</u>	<u>07:00 K</u>	<u>07:00 S</u>	<u>08:20 D m</u>	<u>11:55 E n</u>
	<u>14:30 K m</u>	<u>14:30 S</u>	<u>15:25 D m</u>	<u>22:30 D m</u>	
<b>Krosno</b> przez Katowice, Kraków RDA	<u>12:15 P d o</u>				
<b>Krzepice</b> przez Kłobuck, Zwierzyniec Pierwszy	<u>12:10 S</u>	<u>19:20 S</u>			
<b>Krzepice</b> przez Kłobuck	<u>11:00 + d</u>	<u>13:20 S</u>	<u>14:30 6 n</u>	<u>16:00 S</u>	<u>20:30 C H dn</u>
	<u>21:30 D m</u>				
<b>Kuchary</b> przez Mstów	<u>05:05 S</u>	<u>05:50 S</u>	<u>06:45 D</u>	<u>07:45</u>	<u>09:50</u>
	<u>11:30 E n</u>	<u>13:00 S</u>	<u>13:55 S</u>	<u>14:35 K</u>	<u>14:35 S</u>
	<u>15:40 B d</u>	<u>17:20 d</u>	<u>19:30 D m</u>		
<b>Kule</b> przez Miedźno, Wąsosz Górny	<u>08:10 S</u>				
<b>Kule</b> przez Smugi, Kłobuck, Brzózki	<u>14:50 D m</u>				
<b>Kuleje</b> przez Kalej, Truskolasy	<u>05:25 D m</u>	<u>06:30 S</u>			
<b>Kuleje</b> przez Blachownia, Herby	<u>15:55 S</u>	<u>18:30 S</u>			
<b>Kuleje</b> przez Wręczyca, Nowiny	<u>09:00 E n</u>	<u>11:15 E n</u>	<u>14:40 6 n</u>	<u>17:00 D m</u>	<u>19:30 S</u>
<b>Kuźnica Nowa</b> przez Wręczyca Wielka, Przystajń	<u>14:20 S</u>				
<b>Lądek Zdrój</b> przez Opole, Kłodzko	<u>01:20 P d</u>	<u>01:20 P d</u>			
<b>Lelów</b> przez Olsztyn, Janów	<u>12:50 D</u>	<u>15:35 E n</u>	<u>17:00 D</u>	<u>20:20 D m</u>	
<b>Lgota Mała</b> przez Rudniki, Kruszyna	<u>06:35</u>	<u>11:15</u>	<u>14:45 C H</u>	<u>14:45 S</u>	<u>19:10</u>
	<u>22:35 ak</u>				
<b>Lipicze</b> przez Rudniki, Kłomnice	<u>06:00 S</u>				
<b>Lipnik</b> przez Turów, Lustawice	<u>11:10 D m</u>	<u>15:10 D m</u>			

<b>Lipnik</b> <i>przez Srocko, Małusy</i>	<u>13:20 S</u>				
<b>Lipnik</b> <i>przez Olsztyn, Luślawice</i>	<u>18:15 D m</u>				
<b>Lublin</b> <i>przez Piotrków Trybunalski, Puławy</i>	<u>15:00 P 5-1 b</u>				
<b>Lubliniec</b> <i>przez Blachownia, Herby</i>	<u>05:45 D</u>	<u>06:20 D</u>	<u>07:45 D</u>	<u>08:20 C d</u>	<u>09:20 C d</u>
	<u>10:20 D</u>	<u>11:10 D</u>	<u>12:40 d</u>	<u>14:10 D</u>	<u>15:25 1-6 d</u>
	<u>16:40 C d</u>	<u>17:40 D m</u>	<u>18:40 D m</u>	<u>19:25 D m</u>	<u>20:40 d m</u>
	<u>21:50 D m</u>				
<b>Lubojenka</b> <i>przez Wierzchowisko, Lubojna</i>	<u>07:40 S 6 n</u>	<u>09:20 D</u>	<u>12:00 S</u>	<u>17:30 E n</u>	
<b>Lubojna</b> <i>przez Czarny Las, Kuźnica Lechowa, Tylin</i>	<u>06:25 S</u>	<u>06:50 D m</u>	<u>08:10 E n</u>	<u>11:50 E n</u>	<u>14:40 D m</u>
	<u>16:20 E n</u>	<u>20:00 dn</u>			
<b>Łabędź</b> <i>przez Mokresz, Święta Anna</i>	<u>15:50 D m</u>				
<b>Łódź</b> <i>przez Lubojna, Stary Cykarzew, Łask, Pabianice</i>	<u>07:00 V d</u>	<u>12:40 V d</u>			
<b>Łódź</b> <i>przez Piotrków Trybunalski</i>	<u>08:45 P b</u>	<u>11:45 P b</u>	<u>13:00 P dn</u>	<u>19:45 P b</u>	
<b>Łódź</b> <i>przez Łask, Pabianice</i>	<u>17:20 V b g</u>				
<b>Łysiec</b> <i>przez Konopiska, Hutki</i>	<u>10:00 d</u>	<u>11:45 6 K n</u>	<u>16:20 S 6 n</u>	<u>18:30 n</u>	
<b>Malice</b> <i>przez Blachownia</i>	<u>06:00 S</u>	<u>06:50 S</u>	<u>13:20 D</u>	<u>14:15 D</u>	<u>15:20 S</u>
<b>Maluszyn</b> <i>przez Rudniki, Kłomnice</i>	<u>06:35</u>	<u>09:20 n</u>	<u>10:50 D m</u>	<u>14:45 6 K</u>	<u>14:45 S +</u>
	<u>17:30 dn</u>	<u>20:30 a n</u>	<u>22:45</u>		
<b>Mstów</b> <i>przez Jaskrów</i>	<u>06:15 d</u>	<u>07:00 S</u>	<u>08:30 D</u>	<u>09:15 K m</u>	<u>12:30 d</u>
	<u>12:55 S</u>	<u>13:20 6 K</u>	<u>13:40 S</u>	<u>14:10 K</u>	<u>14:10 S</u>
	<u>14:50 S</u>	<u>15:15 D m</u>	<u>21:30 C dn</u>	<u>21:30 D m</u>	
<b>Nowa Brzeźnica Park</b> <i>przez Kamyk, Ostrowy</i>	<u>15:35 S</u>				
<b>Nowa Brzeźnica Park</b> <i>przez Lubojna, Stary Cykarzew</i>	<u>17:10 S</u>				
<b>Nowy Kocin</b>	<u>06:30 S</u>	<u>10:30 E n</u>	<u>14:30 D</u>	<u>16:15 D m</u>	<u>19:30 C dn</u>

<i>przez Lubojna, Kokawa</i>					
<b>Nowy Kocin</b> <i>przez Czarny Las, Rybna</i>	<u>05:10 D m</u>	<u>06:05 E n</u>	<u>07:30 D</u>	<u>09:10 b</u>	<u>10:10 S</u>
	<u>12:10 D m</u>	<u>13:25 d</u>	<u>15:10 D m</u>	<u>17:05 b n</u>	<u>19:00 D m</u>
<b>Olesno</b> <i>przez Przystajń, Bodzanowice</i>	<u>11:30 D</u>				
<b>Olsztyn</b> <i>przez Warszawa, Mława</i>	<u>12:35 P d ł</u>				
<b>Opole</b> <i>przez Lubliniec, Dobrodzień</i>	<u>08:20 D</u>	<u>09:20 D</u>	<u>11:40 D</u>	<u>15:25 7 m</u>	<u>18:20 P dn ~</u>
	<u>05:00 D</u>	<u>05:25 6 n</u>	<u>06:00 S</u>	<u>06:30 D</u>	<u>06:50 +</u>
	<u>07:20 E</u>	<u>07:50 S</u>	<u>08:40 E n</u>	<u>09:30 S</u>	<u>10:30 E</u>
<b>Ostrowy</b> <i>przez Łojki, Blachownia</i>	<u>11:15 b</u>	<u>12:10 S</u>	<u>13:20 D</u>	<u>14:10 S</u>	<u>14:40</u>
	<u>15:15 D</u>	<u>15:50 S</u>	<u>17:00 S C n</u>	<u>18:15</u>	<u>19:55 S +</u>
	<u>21:10 D m</u>				
<b>Ostrowy</b> <i>przez Czarny Las, Nowa Wieś</i>	<u>10:45 D</u>	<u>12:20 S</u>	<u>15:50 D m</u>	<u>18:10 D m</u>	
<b>Ostrowy</b> <i>przez Kamyk, Miedźno</i>	<u>13:50 E n</u>				
<b>Ostrowy</b> <i>przez Smugi, Miedźno, Borowa</i>	<u>14:30 S</u>				
<b>Ostrowy</b> <i>przez Kamyk, Miedźno, Borowa</i>	<u>15:25 S</u>				
<b>Pajęczno</b> <i>przez Stary Cykarzew, Nowa Brzeźnica Park, Strzelce Wielkie</i>	<u>08:00 D</u>				
<b>Pajęczno</b> <i>przez Smugi, Działoszyn Plac Wolności</i>	<u>12:50 S</u>				
<b>Pajęczno</b> <i>przez Kłobuck, Mokra, Wąsosz Górny</i>	<u>14:15 S</u>				
	<u>06:30 D</u>	<u>09:00 ak</u>	<u>11:00 S C d</u>	<u>12:10 E</u>	<u>14:40 d</u>
<b>Pajęczno</b> <i>przez Miedźno, Działoszyn Plac Wolności</i>	<u>16:30</u>	<u>18:10 K m</u>	<u>20:10 a n</u>		
<b>Pajęczno</b> <i>przez Kłobuck, Mokra, Wąsosz Górny, Działoszyn Plac Wolności</i>	<u>15:00 S</u>				
<b>Pajęczno</b> <i>przez Miedźno, Wąsosz Górny</i>	<u>15:30 E n</u>	<u>17:10 S</u>			
<b>Pajęczno</b> <i>przez Stary Cykarzew, Nowa Brzeźnica Park, Janki</i>	<u>11:40 E m</u>	<u>15:05 S</u>	<u>18:40 c</u>		

<b>Panki</b> przez Wręczyca Wielka, Truskolasy	<u>06:00 S</u>				
<b>Panki</b> przez Kłobuck, Złochowice	<u>12:30 D m</u>	<u>15:10 D m</u>			
<b>Piekary Śląskie</b> przez Hutki, Sośnica	<u>04:25 D m</u>				
<b>Piekary Śląskie</b> przez Woźniki, Sośnica	<u>11:50 D m</u>				
<b>Pławno</b> przez Rudniki, Zdrowa, Garnek	<u>09:50 D m</u>				
<b>Pławno</b> przez Rudniki, Kłomnice, Zawada	<u>14:00 E n</u>	<u>15:30 D m</u>			
<b>Pławno</b> przez Skrzydlów, Garnek	<u>06:20 6</u>	<u>16:20 D</u>			
<b>Pławno</b> przez Rudniki, Zdrowa, Zawada	<u>11:40 D</u>	<u>18:15 D m</u>			
<b>Płock</b> przez Łódź, Kutno	<u>16:40 P d</u>				
<b>Pobierowo</b> przez Poznań, Szczecin	<u>21:45 7ę dn</u>				
<b>Popów</b> przez Kłobuck, Danków, Zbory	<u>05:25 S</u>	<u>08:30 S</u>	<u>13:40 E n</u>		
<b>Popów</b> przez Kłobuck, Zawady	<u>11:50 S</u>	<u>15:20 S</u>			
<b>Poraj</b> przez Romanów, Kamienica Polska	<u>08:10 D m</u>	<u>09:40 D m</u>	<u>11:40 E</u>	<u>13:15 S</u>	<u>14:35 E n</u>
	<u>17:10 D m</u>				
<b>Poraj</b> przez Częstochowa, Romanów	<u>15:50 D</u>				
<b>Praszka</b> przez Kłobuck, Krzepice	<u>05:00 D m</u>	<u>09:20 E n</u>	<u>14:00 d</u>	<u>17:00 a n</u>	
<b>Prusicko pętla</b> przez Stary Cykarzew, Rusinów	<u>17:40 D m</u>				
<b>Przyrów</b> przez Olsztyn, Sieraków	<u>07:20 S</u>	<u>09:20 E n</u>			
<b>Przyrów</b> przez Srocko, Małusy, Żuraw	<u>10:00 S</u>	<u>11:45 + dn</u>	<u>11:45 6 K n</u>	<u>14:45 S</u>	<u>17:25 S</u>
	<u>19:30 D m</u>				
<b>Przyrów</b> przez Olsztyn, Wiercica	<u>13:10 C d</u>				

<b>Przyrów</b> <i>przez Mstów, Mokrzysz</i>	<u>13:15 S</u>	<u>15:35 D m</u>			
<b>Przyrów</b> <i>przez Srocko, Małusy, Mokrzysz</i>	<u>14:25 D</u>				
<b>Przystajń</b> <i>przez Kłobuck, Truskolasy, Panki</i>	<u>10:25 D m</u>	<u>16:15 D m</u>			
<b>Przystajń</b> <i>przez Wręczyca Wielka, Panki</i>	<u>05:15 S</u>	<u>06:35</u>	<u>08:20 S</u>	<u>09:30 D m</u>	<u>10:05 E n</u>
	<u>11:00</u>	<u>11:40 D m</u>	<u>12:50 E</u>	<u>13:30 D m</u>	<u>14:10 6 n</u>
	<u>14:45</u>	<u>15:00 S</u>	<u>15:10 K</u>	<u>15:10 S</u>	<u>15:50 E n</u>
	<u>16:00 + dn</u>	<u>16:30 D</u>	<u>17:15 a</u>	<u>18:10 K</u>	<u>18:20 + d</u>
	<u>18:20 S 6 n</u>	<u>19:20 D m</u>	<u>21:00 B d m</u>	<u>22:35 D</u>	<u>22:45 C</u>
<b>Puszczew</b> <i>przez Blachownia, Cisie</i>	<u>05:20 D m</u>	<u>07:15 S</u>	<u>09:25 D</u>	<u>11:40 D</u>	<u>13:35 K</u>
	<u>18:20 E n</u>				
<b>Puszczew</b> <i>przez Wręczyca, Bieżeń</i>	<u>14:45 D m</u>				
<b>Radomsko</b> <i>przez Kłomnice, Pławno</i>	<u>18:20 dn w</u>				
<b>Rybnik</b> <i>przez Gliwice</i>	<u>17:10 P b</u>				
<b>Rzeszów</b> <i>przez Kielce, Sandomierz</i>	<u>11:45 P d</u>				
<b>Secemin</b> <i>przez Mokrzysz, Koniecpol</i>	<u>15:20+ K dn</u>	<u>17:40S</u>			
<b>Siedlec</b> <i>przez Jaskrów, Mstów</i>	<u>09:15S</u>	<u>10:506 K b</u>	<u>11:10 S</u>	<u>14:10 6 n</u>	<u>14:20 +</u>
	<u>16:40 D m</u>	<u>18:35 D</u>	<u>20:15 E n</u>		
<b>Siedlec Krzyże</b> <i>przez Olsztyn, Zrębice</i>	<u>06:10 E n</u>	<u>07:00 S</u>	<u>08:25 E n</u>	<u>11:30 S</u>	<u>13:30 S</u>
	<u>14:40 E n</u>	<u>15:40 S</u>	<u>16:55 D m</u>		
<b>Sieradz</b> <i>przez Miedźno, Wieluń, Złoczew</i>	<u>13:30 dn</u>				
<b>Sieradz</b> <i>przez Kłobuck, Wieluń</i>	<u>18:45 P d &gt;</u>				
<b>Soborzyce</b> <i>przez Srocko, Mokrzysz, Dąbrowa Zielona</i>	<u>06:25</u>	<u>22:30</u>			
<b>Soborzyce</b> <i>przez Mokrzysz, Dąbrowa Zielona</i>	<u>10:10 + d</u>	<u>18:30 E n</u>			
<b>Stany</b>	<u>12:40 S 6</u>				



<i>przez Kłobuck, Przystajń, Górki</i>					
<b>Stany</b> <i>przez Wręczyca Wielka, Przystajń, Górki</i>	<u>15:30 S</u>				
	<u>05:45 S</u>	<u>06:55 S</u>	<u>07:15 E n</u>	<u>09:15 S</u>	<u>10:55 S</u>
<b>Starcza</b> <i>przez Częstochowa, Nierada</i>	<u>13:50 S</u>	<u>14:35 6 K n</u>	<u>14:35 S</u>	<u>17:15 S</u>	<u>19:30 S</u>
	<u>22:30 E n</u>				
<b>Starcza</b> <i>przez Hutki</i>	<u>13:30 S</u>				
<b>Starcza</b> <i>przez Konopiska, Hutki</i>	<u>12:00 S</u>	<u>16:20 K</u>			
<b>Stary Broniszew</b> <i>przez Mykanów, Grabowa</i>	<u>08:30 D m</u>	<u>10:50 C H d</u>	<u>11:10 S</u>	<u>14:35 6 d</u>	<u>16:00 S</u>
<b>Stary Broniszew</b> <i>przez Lubojna, Stary Cykarzew</i>	<u>14:20 S</u>				
<b>Stary Kocin</b> <i>przez Lubojna, Stary Cykarzew</i>	<u>05:15 D m</u>	<u>06:00 S</u>	<u>11:20 S</u>	<u>15:50 D m</u>	<u>18:30 S</u>
<b>Stary Kocin</b> <i>przez Lubojna, Mykanów, Kokawa</i>	<u>07:00 D m</u>				
<b>Stary Kocin</b> <i>przez Lubojna, Mykanów, Stary Cykarzew</i>	<u>07:45 K m</u>	<u>07:50 S 6 n</u>			
<b>Stary Kocin</b> <i>przez Wierzchowisko, Lubojenka, Kokawa, Nowy Kocin</i>	<u>14:40 C d</u>	<u>22:35 E n</u>			
<b>Staszów</b> <i>przez Jędrzejów, Busko Zdrój</i>	<u>11:19 P 1 6</u>				
<b>Strzelce Wielkie</b> <i>przez Lubojna, Stary Cykarzew</i>	<u>06:15 6 K d</u>	<u>09:15 D m</u>	<u>10:15 D</u>	<u>14:40 + d</u>	
	<u>13:00 S</u>	<u>14:35 E</u>	<u>15:20 E</u>	<u>19:15 S</u>	<u>21:00 B a m</u>
<b>Strzelce Wielkie</b> <i>przez Stary Cykarzew, Prusicko pętla, Nowa Brzeźnica Park</i>	<u>22:45 E</u>				
<b>Tarnowskie Góry</b> <i>przez Romanów, Woźniki</i>	<u>05:50 S</u>	<u>12:00 E n</u>	<u>14:50 D m</u>		
<b>Tarnowskie Góry</b> <i>przez Częstochowa, Nierada, Sośnica</i>	<u>11:30 S</u>	<u>16:30 D m</u>			
<b>Truskolasy</b> <i>przez Kalej, Wręczyca Wielka</i>	<u>08:00 + dn</u>	<u>08:00 E n</u>	<u>14:10 S</u>	<u>14:30 + dn</u>	<u>14:40 S</u>
	<u>17:55 S</u>	<u>19:40 + b</u>	<u>20:00 E n</u>	<u>21:15 6 n</u>	
<b>Turek</b> <i>przez Wieluń, Sieradz</i>	<u>15:40 P 5-1 c</u>				
<b>Ustka</b>	<u>01:15 P d o</u>				

<i>przez Konin, Toruń</i>					
<b>Ustka</b> <i>przez Włocławek</i>	<u>12:40 P d m</u>	<u>21:20 P L</u>	<u>21:55 P d n</u>	<u>23:40 P a n</u>	
<b>Ustka</b> <i>przez Włocławek, Toruń</i>	<u>12:40 P d m</u>				
<b>Ustka</b> <i>przez Łódź, Włocławek, Toruń</i>	<u>23:40 P a n</u>				
<b>Wapiennik</b> <i>przez Miedźno, Lipie</i>	<u>14:40 S</u>				
<b>Warszawa</b> <i>przez Tomaszów Mazowiecki</i>	<u>01:50 P d</u>	<u>01:50 P d</u>			
<b>Warszawa</b>	<u>01:10 //</u>	<u>07:30 P dn ~</u>	<u>07:35 //</u>	<u>11:25 //</u>	<u>18:10 //</u>
<b>Wąsosz Górny</b> <i>przez Mokra</i>	<u>06:35 ak</u>	<u>14:45</u>	<u>22:40</u>		
<b>Wąsosz Górny</b> <i>przez Smugi, Kłobuck, Mokra, Zawady</i>	<u>10:00 E</u>				
<b>Wąsosz Górny</b> <i>przez Miedźno, Zawady</i>	<u>13:10 S</u>	<u>18:10 S</u>			
<b>Wąsosz Górny</b> <i>przez Kłobuck, Rębelice Królewskie, Zawady</i>	<u>11:50 K m</u>	<u>15:20 K m</u>			
<b>Wąsosz Górny</b> <i>przez Smugi, Kłobuck, Miedźno, Zawady</i>	<u>18:30 C d</u>				
<b>Węglowice</b> <i>przez Blachownia, Cisie</i>	<u>05:50 S</u>	<u>13:35 S</u>			
<b>Wiktów</b> <i>przez Rudniki, Kruszyna</i>	<u>13:10 S</u>	<u>16:30 S</u>			
<b>Wisła</b> <i>przez Katowice, Bielsko-Biała</i>	<u>02:45 P dn</u>				
<b>Wisła</b> <i>przez Katowice, Żory</i>	<u>07:00 P d</u>				
<b>Władysławów</b> <i>przez Kamyk, Ostrowy</i>	<u>06:45 E</u>	<u>14:45</u>			
<b>Władysławów</b> <i>przez Kamyk, Miedźno</i>	<u>05:45 S</u>	<u>17:50 D m</u>			
<b>Włocławek</b> <i>przez Piotrków Trybunalski, Łódź</i>	<u>15:50 P d ł</u>				
<b>Wola Wiewiecka</b> <i>przez Lubojna, Stary Cykarzew, Wiewiec</i>	<u>06:15 S</u>				
<b>Wola Wiewiecka</b>	<u>16:40 c</u>				

<i>przez Stary Cykarzew, Wiewiec</i>					
<b>Woźniki</b> <i>przez Nierada, Starcza Brzozowa</i>	<u>15:15 S</u>				
<b>Wólka Prusicka</b> <i>przez Borowianka, Nowa Wieś, Ostrowy</i>	<u>05:50 D m</u>	<u>07:30 E</u>	<u>11:00 d</u>	<u>17:00 dn</u>	<u>19:20 D m</u>
<b>Wólka Prusicka</b> <i>przez Czarny Las, Nowa Wieś, Ostrowy</i>	<u>14:30 E n</u>	<u>22:30 D m</u>			
	<u>05:20 E</u>	<u>05:50 S</u>	<u>06:45 E n</u>	<u>07:10 D</u>	<u>08:15 6 K</u>
<b>Wręczyca Wielka</b> <i>przez Szarlejka, Kalej</i>	<u>10:30 dn</u>	<u>11:30 b</u>	<u>12:10 D</u>	<u>13:00 d</u>	<u>13:40 S</u>
	<u>14:35 D</u>	<u>15:15 D m</u>	<u>16:10</u>	<u>16:40 S</u>	<u>18:30 E n</u>
	<u>19:45 E n</u>				
<b>Wrocław</b> <i>przez Opole</i>	<u>02:00 P d o</u>	<u>02:00 P d o</u>	<u>04:20 P d ł</u>		
<b>Wrocław</b>	<u>04:20 P d ł</u>				
<b>Wrocław</b> <i>przez Olesno, Namysłów</i>	<u>07:40 V d</u>	<u>15:00 P a n</u>			
<b>Wrocław</b> <i>przez Opole, Brzeg</i>	<u>17:06 P 5 7</u>				
<b>Zagórze</b> <i>przez Małusy, Kobyłczyce</i>	<u>05:40 6 K dn</u>	<u>06:15 S</u>	<u>07:30 S</u>	<u>09:30 E</u>	<u>11:25 S</u>
	<u>14:20 6 K dn</u>	<u>15:20 S</u>	<u>16:15 E n</u>	<u>18:30 D m</u>	<u>19:45 6 dn</u>
<b>Zakopane</b> <i>przez Katowice, Bielsko-Biała, Nowy Targ</i>	<u>01:50 P ;</u>				
<b>Zakopane</b> <i>przez Kraków RDA, Nowy Targ</i>	<u>02:30 P d o</u>	<u>02:55 P 6-1 dn</u>	<u>05:10 P d</u>	<u>05:10 P d</u>	<u>08:40 P b</u>
	<u>15:25 P b</u>				
<b>Zakopane</b> <i>przez Będzin, Kraków RDA</i>	<u>06:10 P 5-1 X</u>				
<b>Zakopane</b> <i>przez Katowice, Kraków RDA</i>	<u>02:35 P d ł</u>	<u>05:15 6e dn</u>	<u>13:30 P d h</u>	<u>18:10 P d m</u>	<u>18:10 P d m</u>
<b>Załęcze Małe</b> <i>przez Kłobuck, Lipie</i>	<u>08:00 S</u>	<u>10:05 E n</u>	<u>14:30 D m</u>	<u>17:45 dn</u>	
<b>Załęcze Małe</b> <i>przez Kłobuck, Zajęczki</i>	<u>13:00 E n</u>				
<b>Zawada</b> <i>przez Rudniki, Kłomnice</i>	<u>07:50 S</u>	<u>16:15 S</u>			
<b>Zawada</b> <i>przez Rudniki, Zdrowa, Lipicze</i>	<u>13:40 S</u>				

<b>Zawada</b> przez Rudniki, Kłomnice, Konary	<u>12:50 E n</u>	<u>16:50 D m</u>	<u>19:30 S</u>		
<b>Zawada</b> przez Rudniki, Zdrowa, Konary	<u>11:40 6 n</u>	<u>22:15 D m</u>			
<b>Zawady</b> przez Kłobuck, Zbory	<u>14:30 S</u>				
<b>Zawady</b> przez Miedźno	<u>10:25 S</u>	<u>22:30 D m</u>			
<b>Zielona Góra</b> przez Wrocław, Lubin	<u>13:05 P b n</u>	<u>13:05 P b n</u>			
<b>Złoty Potok</b> przez Olsztyn, Janów	<u>05:40 E n</u>	<u>06:50 E n</u>	<u>07:50 E n</u>	<u>08:30 + dn</u>	<u>09:50 D m</u>
	<u>11:40 S</u>	<u>12:30 S</u>	<u>13:20 S</u>	<u>14:30 E n</u>	<u>16:10 c</u>
	<u>17:30 dn</u>				
<b>Złoty Potok</b> przez Srocko, Janów	<u>06:05 D m</u>	<u>08:30 S</u>	<u>12:00 D m</u>	<u>14:10 D m</u>	<u>16:00 D m</u>
	<u>18:10 S</u>	<u>20:05 D m</u>	<u>22:20 D m</u>		
<b>Złoty Potok</b> przez Olsztyn, Zrębice	<u>11:30 C H d</u>	<u>14:40 + d</u>	<u>19:30 dn</u>	<u>22:30 D m</u>	
<b>Żytno</b> przez Skrzydlów, Garnek	<u>16:25 E n</u>				

#### OZNACZENIA KURSÓW

- + - kursuje w dni świąteczne (niedziele i święta)
- // - kurs ekspresowy - sprzedaż biletów wyłącznie przez internet
- 1 - kursuje w poniedziałki
- 1-6 - kursuje od poniedziałku do soboty
- 5 - kursuje w piątki
- 5-1 - kursuje od piątku do poniedziałku
- 5-7 - kursuje od piątku do niedzieli
- 5; - kursuje w piątki robocze
- 6 - kursuje w soboty
- 6-1 - kursuje od soboty do poniedziałku
- 6ę - kursuje w soboty ( w roku szkolnym kursuje z Gryfic )
- 7 - kursuje w niedziele
- 7-2 - kursuje od niedzieli do wtorku
- 7ę - 7ę - kursuje w niedziele ( w roku szkolnym kursuje do Gryfic )
- ; - kursuje od 01.VII do 30.IX
- > - nie kursuje we wtorek po Świątach Wielkanocnych i w dniu 27.XII
- B - kursuje od poniedziałku do piątku oraz w niedzielę
- C - kursuje w soboty, niedziele i święta
- D - kursuje od poniedziałku do piątku oprócz świąt
- E - kursuje od poniedziałku do soboty oprócz świąt
- H - kursuje codziennie w okresie ferii letnich i zimowych oraz szkolnych przerw świątecznych
- K - kursuje w okresie ferii letnich i zimowych oraz szkolnych przerw świątecznych od poniedziałku do piątku oprócz świąt
- L - kursuje w okresie ferii letnich
- N - nie kursuje 23-25, 30-31.XII, w Wielki Piątek, Wielką Sobotę i pierwszy dzień Świąt Wielkanocnych
- P - kurs pośpieszny
- Q - kursuje 1.XI
- S - kursuje w dni nauki szkolnej
- V - kurs przyśpieszony
- X - w okresie ferii letnich i zimowych woj. śląskiego kursuje codziennie
- a - nie kursuje w pierwszy dzień Świąt Wielkanocnych oraz w dniu 25.XII
- ak - nie kursuje w pierwszy i drugi dzień Świąt Wielkanocnych oraz w dniach 25 i 26.XII
- b - nie kursuje w dniu 1.I, w pierwszy dzień Świąt Wielkanocnych i w dniu 25.XII
- c - nie kursuje w dniu 1.I, w pierwszy dzień Świąt Wielkanocnych oraz w dniach 25 i 26.XII

d - nie kursuje w dniu 1.I, w pierwszy i drugi dzień Świąt Wielkanocnych oraz w dniach 25 i 26.XII  
 dn - nie kursuje w dniu 1.I, w Wielką Sobotę, w pierwszy i drugi dzień Świąt Wielkanocnych oraz w dniach 24, 25, 26 i 31.XII  
 e - nie kursuje w okresie ferii letnich  
 g - nie kursuje 24.XII  
 h - nie kursuje w Wielką Sobotę oraz w dniu 24.XII  
 m - nie kursuje 24 i 31.XII  
 n - nie kursuje w Wielką Sobotę oraz w dniach 24 i 31.XII  
 o - nie kursuje w dniu 2.I, we wtorek po Świątach Wielkanocnych oraz w dniu 27.XII  
 w - nie kursuje w dzień Bożego Ciała  
 y - od 01.X do 31.V skrócony do (od) Gdyni  
 ~ - nie kursuje w dniu 1.XI  
 ł - nie kursuje 2.I  
 ż - kursuje w soboty, niedziele i poniedziałki

Wśród pozostałych przewoźników, coraz większą popularnością w Częstochowie cieszy się PolskiBus.com. Choć Częstochowa ma zapewnione połączenie tylko przez linię ekspresową P5, to korzysta z niej wiele pasażerów, a możliwość zatrzymywania się tych autobusów w Częstochowie bardzo dobrze wpływa na mobilność mieszkańców, zwłaszcza w połączeniach do Warszawy, Bratysławy i Wiednia. PolskiBus.com oferując bilety w cenie od 1 zł (plus 1 zł opłaty za rezerwację miejsca), jest najtańszym ogólnodostępnym przewoźnikiem w przejazdach międzynarodowych z Częstochowy. Obowiązuje u niego zasada wzrostu ceny biletów wraz ze wzrostem ilości wykupionych biletów na dany kurs. Generalnie można więc przyjąć, że im wcześniej zarezerwuje się bilet na dany kurs, tym zapłaci się mniej. W skrajnych przypadkach możliwe jest np. odbycie wycieczki do Wiednia i z powrotem za łączną cenę niższą od biletu jednorazowego podmiejskiego np. z Olsztyna do Częstochowy.

W 2013 roku oferta przewoźnika PolskiBus.com została rozszerzona o połączenie oznaczone jako P12, łączące Gdańsk z Krakowem i Rzeszowem. Niestety współczesna definicja linii ekspresowej (a tylko takie obsługuje ten przewoźnik) sprawia, że autobusy linii P12 przejeżdżają przez Częstochowę bez zatrzymywania. Próby interwencji w tej kwestii w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej nie przyniosły powodzenia. Jednak z logistycznego punktu widzenia, problem jest możliwy do rozwiązania, o ile Częstochowa stanie się miastem docelowym dla linii ekspresowej. Jak łatwo zauważyć, efekt taki uzyskuje się poprzez podzielenie obecnie istniejącej linii na P12 z Gdańska do Częstochowy i P13 z Częstochowy do Rzeszowa, a w Częstochowie pozostaje tylko kwestia skomunikowania obu tych linii, celem zapewnienia łatwej i sprawnej przesiadki. Jednak nie należy zapominać, że PolskiBus.com jest przewoźnikiem komercyjnym i nie ma możliwości wymuszenia na nim żadnych decyzji odnośnie planowania tras.

**Tabela 27. Rozkład jazdy linii ekspresowej P5, obsługiwanej przez PolskiBus.com**

**Warszawa Metro Wilanowska – Częstochowa – Katowice – Bratysława – Wiedeń**

Warszawa o.	08:15	12:15	18:00	00:15
Częstochowa o.	11:45	15:45	21:30	03:45
Katowice p.	13:00	17:00	22:45	05:00
Katowice o.	13:15	-	23:00	-
Bratysława p.	18:55	-	04:40	-
Wiedeń p.	20:50	-	06:35	-

**Wiedeń – Bratysława – Katowice – Częstochowa – Warszawa Metro Wilanowska**

Wiedeń o.	22:15	-	08:50	-
Bratysława o.	23:59	-	10:35	-
Katowice o.	06:10	10:00	16:45	23:45
Częstochowa o.	07:35	11:25	18:10	01:10
Warszawa p.	10:55	14:45	21:30	04:30

## Możliwości wykorzystania transportu lotniczego

W przypadku Częstochowy, optymalnym rozwiązaniem jest wykorzystywaniem w podróżach lotniczych Międzynarodowego Portu Lotniczego w Pyrzowicach. Port ten odległy jest od Częstochowy o niecałe 60 km, toteż za sprawą dogodnego dojazdu poprzez DK 1 oraz S 1 jest osiągalny w ciągu około 40 minut jazdy.

Międzynarodowy Port Lotniczy w Pyrzowicach, zgodnie z podziałem portów lotniczych, zaproponowanym przez Komisję Europejską, zaliczany jest do kategorii C – dużych regionalnych portów lotniczych i pełni ważną funkcję transportową w relacjach międzynarodowych (oraz potencjalnie krajowych) w zakresie przewozów pasażerskich i towarowych. Ponadto jest on częścią Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T. Jest dostosowany do przyjmowania wszystkich typów samolotów średniego i dalekiego zasięgu oraz posiada najkorzystniejsze w kraju warunki meteorologiczne i przestrzenne dla rozbudowy, a w przyszłości nawet do uzyskania parametrów lotniska międzykontynentalnego. Obecna przepustowość wynosi 32 operacje na godzinę, natomiast przepustowość terminali pasażerskich wynosi około 4 mln pasażerów rocznie.

W ramach planowanej Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego, jako jedno z kluczowych zadań zapisano konieczność rozbudowy Międzynarodowego Portu Lotniczego w Pyrzowicach. Celem tego działania ma być otwarta i spójna sieć ośrodków dużej rangi oraz komplementarność systemu transportowego. W efekcie zwiększy się jego znaczenie, przepustowość i ilość odprawianych pasażerów.

W odległym od Częstochowy o ok. 15 km Kościelcu znajduje się pas startowy wykonany z betonu i ma on 2000 metrów długości oraz 60 metrów szerokości. Obecnie jego częścią zawiaduje Aeroklub Częstochowski, natomiast pozostała jest własnością prywatną. Lotnisko to jest lotniskiem powojuskowym, wykorzystywanym obecnie wykorzystuje je głównie Aeroklub w trakcie imprez, pokazów i ćwiczeń.

Bliskie sąsiedztwo z projektowanym węzłem autostradowym autostrady A1 sprawia, że w przypadku uregulowania własności gruntów i sprecyzowanej polityki transportowej, warto podjąć działania mające na celu doprowadzenie lotniska do używalności w ruchu cywilnym. Rozwiązanie takie było praktykowane tylko przez jeden sezon, kiedy to w 1983 roku regularne połączenie zapewniały Polskie Linie Lotnicze LOT. Podczęstochowskie lotnisko jest położone blisko miasta i wobec rosnącej potrzeby przemieszczania się mieszkańców, inwestycja w transport lotniczy w przypadku Częstochowy będzie coraz bardziej zasadna. Oczywiście alternatywą pozostaje MPL w Pyrzowicach, położonych również w akceptowalnej dla większości użytkowników odległości od Częstochowy. Wspomniana Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego przewiduje również działania zmierzające do rozwoju infrastruktury lotniczej w przypadku lotniska w Kościelcu.

## 11. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz jego monitorowanie

Kierunki rozwoju transportu publicznego w Częstochowie i gminach ościennych powinny być zgodne ze „zrównoważonym rozwojem podstawowych funkcji zagospodarowania miasta, zakładającym harmonizowanie interesów publicznych i prywatnych z zachowaniem wartości przyrodniczych, kulturowych i krajobrazowych”. Determinantami określającym kierunki rozwoju transportu publicznego w Częstochowie i gminach, z którymi podpisano porozumienia w zakresie publicznego transportu zbiorowego są:

- prognozy popytu tego transportu, uwzględniające uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze, źródła ruchu, (rozdział 3.1.5 planu transportowego);
- uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne oraz kierunki zagospodarowania przestrzennego miasta (rozdział 3 planu transportowego);
- przewidywane kierunki zmian i rozwoju w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta, szczegółowo opisane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego;
- założenia rozwoju systemu komunikacyjnego (rozdział 4 planu transportowego);
- zasady dostępu do infrastruktury komunikacyjnej (rozdział 4 i 7 planu transportowego);
- uwarunkowania wynikające z ochrony środowiska naturalnego (rozdział 8 planu transportowego).

Do głównych uwarunkowań rozwoju sieci transportu publicznego na najbliższe lata. należą:

- Powiększenie strefy płatnego parkowania do przynajmniej 2000 miejsc oraz podniesienie opłat za parkowanie w tej strefie tak, aby opłata za godzinę parkowania stanowiła przynajmniej 150% ceny biletu jednorazowego normalnego miejskiego
- Stworzenie zintegrowanego węzła wymiany pasażerskiej opartego o dworzec PKP i PKS
- Otwarcie Centrum Obsługi Pasażerów (COP) oraz punktów obsługi pasażerskiej
- Poprawienie skomunikowania komunikacji miejskiej z komunikacją dalekobieżną – chodzi tu przede wszystkim o kolej i autobusy
- Zbudowanie parkingów „Park and Ride” przy węzłach przesiadkowych komunikacji miejskiej
- Budowa autostradowej obwodnicy Częstochowy – jako fragmentu autostrady A1
- Nadanie priorytetu komunikacji autobusowej w głównych ciągach przez nią wykorzystywanych
- Wymiana całego taboru autobusowego na niskopodłogowy, dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych i mających obniżoną zdolność ruchową oraz spełniającego współczesne normy w zakresie emisji zanieczyszczeń
- Przebudowa taryfy biletowej poprzedzona kompleksowymi badaniami
- Prowadzenie działań marketingowych i informacyjnych w zakresie transportu publicznego
- Wydzielenie Zarządu Transportu Miejskiego jako samodzielnej jednostki budżetowej
- Integracja logistyczna i ekonomiczna transportu na szczeblu aglomeracyjnym
- Zbudowanie efektywnej sieci komunikacji miejskiej w oparciu o preferencje pasażerów, możliwości finansowe miasta i dostosowanej logistycznie do zmieniających się uwarunkowań drogowych

W Planie Transportowym założono, że w ciągu pierwszych pięciu lat jego wdrażania nastąpi zwiększenie konkurencyjności i atrakcyjności transportu publicznego w Częstochowie, co spowoduje zahamowanie tendencji spadkowej ilości osób korzystających z niego. Ważnym elementem jego poprawy będzie zakup nowych niskopodłogowych autobusów oraz rozbudowa sieci tramwajowej. To pozwoli podnieść jakość i komfort podróży. Po drugie, poprzez poszerzenie płatnej strefy parkowania oraz wzrost opłat za parkowanie w centrum miasta zwiększy się popularność transportu publicznego a zmniejszy się skłonność do jechania samochodem osobowym. Obecnie bardzo trudno jest znaleźć miejsce do parkowania w centrum Częstochowy. Często zdarza się, że osoby, które nie muszą podróżować do centrum robią to i zostawiają tam samochód na wiele godzin. Ponadto skomunikowanie komunikacji miejskiej z komunikacją dalekobieżną oraz otwarcie Centrum Obsługi Pasażera pozwoli skrócić czas dotarcia do celu oraz podnieść, jakość podróży.

Przewiduje się, że zewnętrzny układ transportu publicznego w dalszym ciągu oparty będzie na sieci połączeń drogowych przewoźników regionalnych i kolei. Kierunki rozwoju tego segmentu podaży usług przewozów o charakterze użyteczności publicznej, zostaną określone w planie zintegrowanego rozwoju transportu publicznego województwa śląskiego.

W ramach realizacji planu transportowego przyjmuje się następujące zasady kształtowania oferty publicznego transportu zbiorowego:

1. Regularne prowadzenie badań marketingowych, co 3-4 lata:
  - a. wielkości popytu;
  - b. przekrojowej struktury popytu;
  - c. rentowności kursów wykonywanych poza granice miasta.
2. Prowadzenie badań marketingowych dotyczących wielkości popytu w okresie wakacyjnym, co 5 lat.
3. Do końca 2018 r. przeprowadzone zostaną kompleksowe badania potrzeb przewozowych, popytu oraz preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Częstochowy, których wyniki stanowiąc będą wytyczne dla kształtowania oferty przewozowej i określania wymogów technicznych w stosunku do taboru operatora.
4. Rozkłady jazdy, w tym ustalanie przebiegu tras, częstotliwości kursowania i alokacji pojazdów, będą konstruowane w dostosowaniu do wyników badań potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz badań rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych.
5. Za konstruowanie rozkładów jazdy w przewozach użyteczności publicznej odpowiedzialny Miejski Zarząd Dróg i Transportu w Częstochowie, przy czym dopuszcza się możliwość zlecenia tego zadania na zewnątrz, a docelowo powinno ono być kompetencją wydzielonego Zarządu Transportu Miejskiego.
6. Konstrukcja taryfy, począwszy od 2014 r. zakładać będzie lekki wzrost cen biletów krótkookresowych przy minimalnym wzroście lub pozostawieniu na obecnym poziomie cen biletów 30-dniowych oraz zachowujących ważność jeszcze dłużej, a także wprowadzenie nowych rodzajów biletów.
7. Realizowane inwestycje taborowe i infrastrukturalne będą uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych.
8. Autobusy i tramwaje w Częstochowie będą oznakowane w zdefiniowany sposób, ujednolicony i czytelny, z grafiką spójną z informacjami prezentowanymi przez organizatora transportu publicznego.

W poniższej tabeli przedstawiono zestaw parametrów i narzędzi oraz zakres oceny poszczególnych elementów systemu przewozów użyteczności publicznej w Częstochowie, umożliwiających bieżące monitorowanie stopnia realizacji planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego.



Tabela 28. Mierniki realizacji postulatów zawartych w Planie Transportowym

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
<b>Efektywność ekonomiczna transportu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Wskaźnik odpłatności usług (%)</li> <li>➤ Poziom pokrycia kosztów przez rekompensatę (%)</li> <li>➤ Przychody z płatnej strefy parkowania (zł)</li> <li>➤ Przychody z innych źródeł (powierzchnia reklamowa, itp.)</li> <li>➤ Amortyzacja taboru/koszty ogólne (%)</li> </ul>
<b>Integracja transportu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Węzeł komunikacyjny – dworzec PKP/PKS</li> <li>➤ Parking P&amp;R</li> </ul>
<b>Zapewnienie dostępności do transportu, w tym osobom niepełnosprawnym</b>	<p>Dostępność podmiotowa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ udział pojazdów niskopodłogowych w inwentarzu operatora i przewoźników</li> </ul> <p>Dostępność przestrzenna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ liczba przystanków na 1 km<sup>2</sup></li> </ul>
<b>Produkt: taryfa, jakość, czas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ dostępność zakupu (np. biletomaty, itp.),</li> <li>➤ Częstotliwość kursowania w szczytach 15-30 min i 30-60 min. poza szczytem,</li> <li>➤ Przejazd z granicy miasta do centrum do 20 min.</li> <li>➤ Ilość autobusów klimatyzowanych w ogólnej strukturze (%)</li> </ul>
<b>Rozkład jazdy – Skomunikowanie</b>	Planowanie rozkładów jazdy w odniesieniu do komunikacji na szczeblu aglomeracyjnym, reorganizacja linii podmiejskich i wyeliminowanie kursów o najniższej frekwencji
<b>Dopasowanie oferty do potrzeb rynku i preferencji komunikacyjnych</b>	Kompleksowe badania marketingowe potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań transportowych
<b>Zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Strefa płatnego parkowania</li> <li>➤ stosunek ceny biletów do przeciętnego wynagrodzenia</li> <li>➤ relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego</li> </ul>
<b>Redukcja negatywnego wpływu transportu na zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Struktura pojazdów w inwentarzu w przekroju norm czystości spalin</li> <li>➤ Udział transportu kolejowego w przewozach</li> <li>➤ Uprzywilejowanie transportu publicznego</li> </ul>
<b>Redukcja zanieczyszczenia powietrza i hałasu</b>	Struktura pojazdów w inwentarzu w przekroju norm czystości spalin