

Projekt

Wójta Gminy Miedźno z dnia 03 marca 2021

**UCHWAŁA NR ___/___/2021
RADY GMINY MIEDŹNO**

z dnia 2021 r.

w sprawie aktualizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miedźno

Na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 4, art. 40 ust. 1 i art. 41 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. z 2020 r. poz. 713 z późn. zm.) w związku z art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a i ust. 4 pkt 1, art. 8 pkt 1 oraz art. 9 ust. 2 i ust. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2020 r. poz. 1944 z późn. zm.), **Rada Gminy Miedźno**

uchwała, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się do realizacji zaktualizowany „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miedźno”, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Traci moc Uchwała Nr 76/IX/2019 Rady Gminy Miedźno z dnia 27 sierpnia 2019 r. w sprawie przyjęcia do realizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miedźno.

§ 3. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi.

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

Załącznik do uchwały Nr ___/___/2021
Rady Gminy Miedźno
z dnia 2021 r.

**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU
ZBIOROWEGO DLA GMINY MIEDŹNO
AKTUALIZACJA MARZEC 2021**

SPIS TREŚCI

Wstęp	5
1 Istota Planu Transportowego	8
1.1 Cele I Zadania Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego.....	8
1.1.1 Cel Główny I Cele Wspomagające	8
1.1.2 Zadania Planu	9
1.1.3 Czynniki Determinujące Kształt Sieci Publicznego Transportu Zbiorowego Na Obszarze Planu	9
1.2 Powiązania Problematyki Transportu Publicznego Z Wybranymi Dokumentami Strategicznymi	10
1.2.1 Dokumenty Unii Europejskiej	10
1.2.2 Dokumenty Krajowe	14
1.2.3 Dokumenty Regionalne	18
2 Charakterystyka Obszaru Planu Transportowego	28
2.1 Aspekty Ogólne.....	28
2.2 Główne Generatory Ruchu W Gminie Miedźno	28
2.2.1 Miedźno (Siedziba Gminy):.....	28
2.2.2 Ostrowy Nad Okszą:	29
2.2.3 Borowa:	29
2.2.4 Władysławów:	29
2.2.5 Mokra:	30
2.3 Ludność.....	30
2.4 Dynamika Dochodów Mieszkańców.....	32
2.5 Poziom Bezrobocia	32
2.6 Czynniki Społeczno-Gospodarcze	33
2.7 Wskaźnik Motoryzacji.....	34
3 Transport Publiczny Na Obszarze Planu Transportowego.....	35
3.1 Organizacja I Stan Prawny	35
3.2 Transport Publiczny Na Obszarze Gminy Miedźno – Stan Obecny	36
3.3 Ocena Obecnej Oferty Transportu Publicznego Na Obszarze Planu Transportowego	38
4 Sieć Transportowa Na Obszarze Planu Transportowego.....	40
4.1 Transport Drogowy.....	40
4.2 Transport Kolejowy	41

4.3	Kierunki Rozwoju Infrastruktury Transportowej W Zatwierdzonych Dokumentach Związanych Z Zagospodarowaniem Przestrzennym.....	41
4.3.2	Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+.....	44
5	Wyniki Badań Preferencji Komunikacyjnych W Gminie Miedźno	48
5.1	Preferencje W Zakresie Wyboru Środka Transportu.....	48
5.2	Ogólna Ocena Komunikacji Publicznej	48
5.3	Czynniki Zachęcające Do Korzystania Z Komunikacji Publicznej	48
5.4	Elementy Wymagające Poprawy/Zmiany.....	49
6	Zasady Organizacji Rynku Przewozów	50
6.1	Aspekty Prawne Zarządzania Transportem Publicznym.....	50
6.2	Wybór Operatora	57
6.3	Porozumienia Pomiędzy Samorządami	60
7	Przewidywane Finansowanie Usług Przewozowych.....	62
7.1	Źródła Finansowania.....	62
7.2	Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych O Charakterze Użyteczności Publicznej ...	68
7.3	Rentowność	70
7.4	Obecna Rentowność Połączeń Autobusowych Na Terenie Gminy Miedźno	71
8	Preferencje Dotyczące Wyboru Rodzaju Środków Transportu	73
9	Pożądany Standard Usług Przewozowych	75
9.1	Docelowa Sieć Transportowa	75
9.2	Relacje I Rozkład Jazdy	80
9.2.1	Dostosowywanie Do Zmian	80
9.2.2	Godziny Kursowania	80
9.2.3	Dni Kursowania.....	81
9.2.4	Skomunikowania	82
9.2.5	Wpływ Czynników Zewnętrznych Na Rozkład Jazdy	82
9.3	Ochrona Środowiska Naturalnego.....	83
9.4	Potrzeby Osób Niepełnosprawnych I Innych Osób O Ograniczonej Zdolności Przemieszczania Się W Zakresie Usług Przewozowych	84
9.5	Dostępność Podróżnych Do Infrastruktury Przystanków Komunikacyjnych.....	85
9.6	Standard Techniczny Pojazdów I Sposób Ich Oznakowania	86
9.7	Bilety.....	87
10	Przewidywany Sposób Organizowania Systemu Informacji Dla Pasażerów.....	89
11	Kierunki Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego	91
12	Zasady Monitorowania Realizacji Usług Przewozowych	93

13	Uzasadnienie Przyjętych Rozwiązań	95
14	Akty Prawne Przytoczone W Opracowaniu	97
15	Dokumenty Źródłowe	100
16	Spis Tabel	101
17	Spis Rysunków.....	102

WSTĘP

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

Przy zachowaniu procedur opisanych w przepisach prawa, wsparcie finansowe lub rzeczowe publicznego transportu zbiorowego nie jest traktowane jako pomoc publiczna, ale jako dozwolona rekompensata, wyrównująca przedsiębiorstwu przewozowemu straty poniesione z tytułu świadczenia niedochodowych usług, które cechują transport publiczny. Zasady te zostały nazwane „konkurencją regulowaną” i zostały sformułowane w unijnym dokumencie strategicznym¹ dotyczącym usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego. Do polskiego systemu prawnego mechanizmy konkurencji regulowanej zostały wprowadzone przez Ustawę o publicznym transporcie zbiorowym (dalej: Ustawa o PTZ) z dnia 16 grudnia 2010 roku², która weszła w życie 1 marca 2011 roku. Zdefiniowała ona rolę jednostek samorządu terytorialnego (JST) w procesie kształtowania usług publicznych w transporcie zbiorowym. Są one organizatorami publicznego transportu zbiorowego i Ustawa o PTZ wskazuje dla nich trzy podstawowe obszary zadań:

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

Głównym obowiązkiem organizatora PTZ w ramach jego planowania jest uchwalenie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego nazywanego potocznie „planem transportowym”. Jest to nowy, wcześniej (przed wejściem w życie Ustawy o PTZ) niestosowany, dokument regulujący system zarządzania transportem. Nie jest on ani „strategią”, ani „programem”

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

² Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 roku (tekst jednolity: Dz.U. 2020 poz. 1944)

³ Tamże, art. 8.

w rozumieniu Ustawy z dnia 6 grudnia 2006 roku o zasadach prowadzenia polityki rozwoju.⁴ Nie zalicza się również do kategorii programów wieloletnich, o których mowa w Ustawie z dnia 27 sierpnia 2009 roku o finansach publicznych⁵. Jego treść, zakres stosowania, formę oraz procedurę opracowywania określa jedynie Ustawa o PTZ i akty wykonawcze do niej, w tym Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 roku w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego⁶.

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

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

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

Liczba ludności Gminy Miedźno jest naturalnie znacznie mniejsza niż ustawowy wymóg sporządzenia planu, jednak praktyka pokazuje, że w przeszłości wiele mniejszych JST również decydowało się

⁴ Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 roku o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, Dz. U. z 2020 r. poz. 1378

⁵ Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 roku o finansach publicznych (tj. Dz.U. 2019 poz. 869 z późn. zm)

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

⁷ Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, art. 9.

na sporządzenie tego dokumentu, co wynika z faktu, że jest to sprawne narzędzie dla planowania i rozwoju PTZ.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wymaga, aby zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, plan transportowy był powiązany z dokumentami strategicznymi określającymi politykę unijną, krajową i województwa w zakresie transportu, planowania przestrzennego, ochrony środowiska, rozwoju lokalnego oraz potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej mobilności. Wymaga się także, aby ustalenia planu transportowego uwzględniały tło lokalnych uwarunkowań społeczno-gospodarczych. Zjawiska te mają wpływ na charakter i funkcjonowanie systemu publicznego transportu zbiorowego oraz jego zmiany w najbliższej perspektywie. Obowiązek dysponowania planem transportowym przez organizatora publicznego transportu zbiorowego ma charakter ciągły. Jest to dokument otwarty, który – na co wyraźnie zwraca uwagę Ustawa o PTZ – powinien być aktualizowany w miarę potrzeb (procedura aktualizacji planu jest analogiczna do procedury uchwalenia jego pierwotnej wersji). W niniejszym planie, przyjęto perspektywę planowania popytu na publiczny transport zbiorowy do 2030 r.

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

⁸ Tamże, art. 11, ust. 1, pkt. 3.

1 ISTOTA PLANU TRANSPORTOWEGO

1.1 CELE I ZADANIA PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

1.1.1 Cel główny i cele wspomagające

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

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

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

1. Świadczenie usług PTZ w taki sposób, aby tworzyły one realną alternatywę dla motoryzacji indywidualnej;
2. Ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko poprzez wprowadzanie rozwiązań i technologii, zmniejszających hałas oraz emisję zanieczyszczeń;
3. Zapewnienie dostępności do usług PTZ, w tym – dostępności dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej;
4. Dążenie do zmniejszania kongestii;
5. Organizowanie i finansowanie PTZ zgodnie z zasadami konkurencji regulowanej;
6. Poprawę bezpieczeństwa w transporcie poprzez zmniejszenie liczby wypadków drogowych.
7. Cele te są zgodne ze aktami normatywnymi i dokumentami strategicznymi formułowanymi na szczeblu gminnym, powiatowym, wojewódzkim, krajowym oraz Unii Europejskiej.

1.1.2 Zadania planu

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

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

- Określenie obszaru funkcjonowania sieci komunikacyjnej, na którym jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- Ocena potrzeb przewozowych mieszkańców;
- Wykazanie źródeł i form finansowania PTZ na obszarze organizatora;
- Opis organizacji PTZ na danym obszarze, z uwzględnieniem możliwości wyboru przez podróżnych różnych środków transportu (o ile jest to możliwe);
- Sformułowanie zasad organizacji PTZ (w tym – przewidywane zasady wyboru operatorów realizujących przewozy na zlecenie organizatora);
- Wskazanie pożądanego przez pasażerów i możliwego do osiągnięcia standardu usług, z uwzględnieniem takich czynników jak m.in. dostępność do infrastruktury przystankowej, rozwój systemów informacji pasażerskiej, dostępność pojazdów PTZ dla osób niepełnosprawnych;
- Określenie kierunków rozwoju PTZ.

1.1.3 Czynniki determinujące kształt sieci publicznego transportu zbiorowego na obszarze planu

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

1. Potrzeby zgłaszane przez mieszkańców;
2. Uwarunkowania ustrojowe związane z podziałem administracyjnym kraju i kompetencjami jednostek samorządu terytorialnego w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego;
3. Układ sieci transportowej na obszarze planu transportowego i wykonywane w oparciu o nią usługi przewozów zbiorowych;

4. Dynamika dochodów, sytuacja na rynku pracy, aktywność gospodarcza w regionie;
5. Rozwój motoryzacji indywidualnej;
6. Kierunki zagospodarowania przestrzennego;
7. Potrzeba ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne;
8. Uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych. Planowanie PTZ wymaga, aby zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju uwzględniać te wszystkie determinanty w opracowywaniu planu transportowego.

1.2 POWIĄZANIA PROBLEMATYKI TRANSPORTU PUBLICZNEGO Z WYBRANYMI DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI

1.2.1 Dokumenty Unii Europejskiej

1.2.1.1 Strategia Europa 2020

„Europa 2020 – Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu”⁹ jest jednym z najistotniejszych dokumentów strategicznych obowiązujących dla całego obszaru UE określającym kierunki rozwoju Unii Europejskiej w perspektywie do 2020 roku.

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

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

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

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

1.2.1.2 Biała Księga Transportu

W *Białej Księdze*¹⁰ założono osiągnięcie m.in. następujących celów:

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

1.2.1.3 Rozporządzenie (WE) nr. 1370/2007

Rozporządzenie (WE) nr. 1370/2007¹¹ jest zasadniczym dokumentem, regulującym funkcjonowanie przewozów zbiorowych na obszarze UE. Ich podstawą są transportowe usługi publiczne. Usługi takie są dotowane ze środków publicznych: przy zachowaniu procedur opisanych w przepisach prawa europejskiego i krajowego, wsparcie finansowe lub rzeczowe nie jest traktowane jako pomoc publiczna ze wszystkimi rygorami z tym związanymi, ale jako rekompensata wyrównująca przedsiębiorstwu przewozowemu straty poniesione przy świadczeniu niedochodowych usług.

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

1.2.1.4 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013¹² opisuje ogólne uwarunkowania dystrybucji środków w okresie perspektywy finansowej 2014-2020 i definiujące, w art. 9, jedenaście tzw. celów tematycznych (CT) które składają się dalej z Priorytetów Inwestycyjnych (PI), do których odwołują się zapisy w poszczególnych Programach Operacyjnych. Do poszczególnych PI w ramach CT odwoływać się będą procesy wyboru projektów i pozyskania unijnego. Z punktu widzenia

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

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

¹² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013, Dz. Urz. UE L 347 z 20 grudnia 2013 r., str. 374469.

przedmiotowego planu transportowego, kluczowe są CT 4 i CT 7, a ściślej – wskazane w ich ramach dwa priorytety inwestycyjne (podkreślone w poniższym zestawieniu).

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

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

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

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

1.2.2 Dokumenty Krajowe

1.2.2.1 *Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030*

Głównym dokumentem krajowym będącym punktem odniesienia dla Planu zrównoważonego transportu zbiorowego dla gminy Miedźno uchwalony w 2019 roku była „Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030” przyjęta przez Radę Ministrów w 2011 roku.¹³ W momencie opracowywania aktualizacji tego dokumentu w 2021 roku niestety już ona nie obowiązuje. Została uchylona przez Sejm 15 lipca 2020¹⁴. Według przepisów tej ustawy, w jej miejsce ma zostać utworzona „Koncepcja Rozwoju Kraju”, która ma zawierać m.in. wnioski z analizy trendów rozwojowych zachodzących w kraju, wnioski z analizy trendów rozwojowych zachodzących na świecie i ich potencjalny wpływ na trendy rozwojowe w kraju, scenariusze rozwoju i wyzwania rozwojowe kraju, w wymiarze społecznym, gospodarczym i przestrzennym. Koncepcja ta zostanie przyjęta w drodze Uchwały Rady Ministrów. W momencie tworzenia aktualizacji „Planu transportowego...” jej treść nie jest znana. Dlatego dla celów tego dokumentu przeanalizowano uprzednio obowiązujący dokument poświęcony temu zagadnieniu.

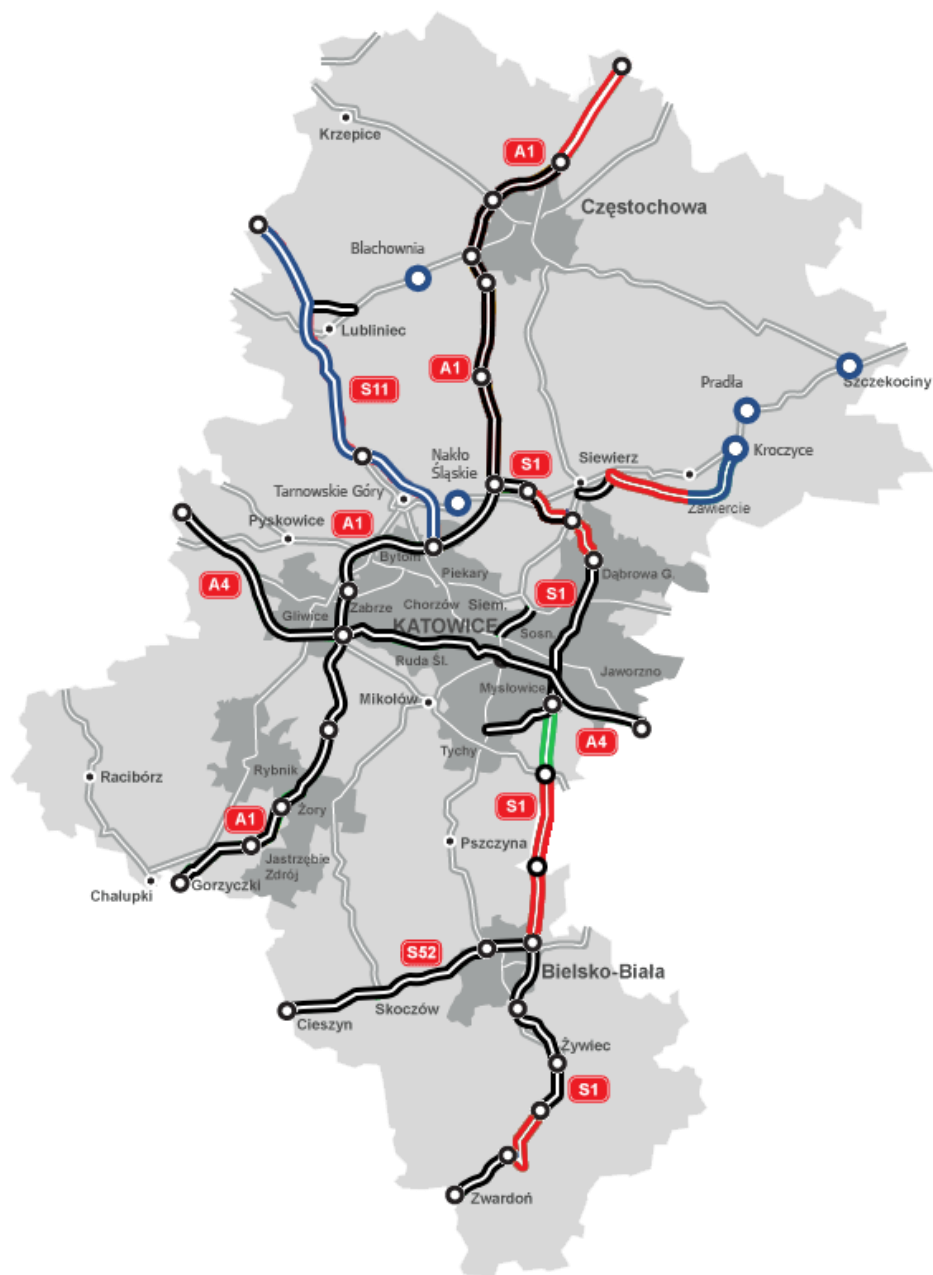
1.2.2.1.1 Transport drogowy

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

- Poprawa dostępności miast i regionów jako miejsc koncentracji usług publicznych oraz integracja rynków pracy większych ośrodków i otaczających je regionów w celu łagodzenia takich problemów społecznych jak trwałe wykluczenie z rynku pracy;
- Zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu (m.in. poprzez zachęcenie podróżnych do korzystania z pojazdów nowej generacji oraz niezmechanizowanych pojazdów indywidualnych) oraz integrację PTZ, także organizacyjną, rozwój terminali przesiadkowych i systemów „Parkuj i Jedź”, a także działania w celu ograniczania transportu towarów drogami;

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

¹⁴ Ustawa z dnia 15 lipca 2020r.o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw, Dz. U. 2020 poz. 1378



Legenda

	autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice w użytkowaniu
	autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice w realizacji
	autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice w przetargu
	autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice w przygotowaniu
	numery autostrad i dróg ekspresowych

Rysunek 1. Mapa stanu budowy dróg ekspresowych oraz autostrad w województwie Śląskim - stan na dzień 07.12.2020.
Źródło: gddkia.gov.pl.

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

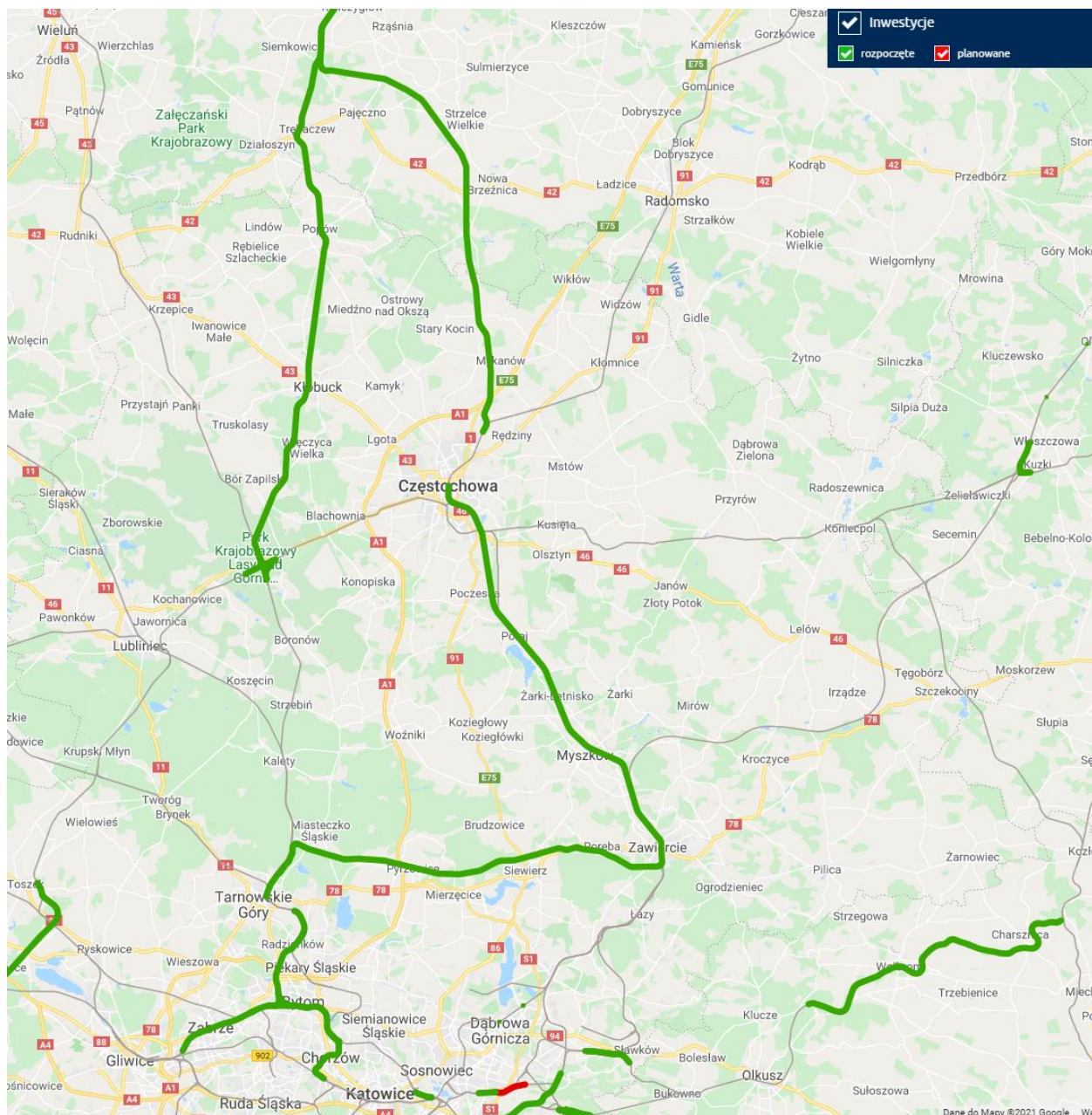
Celem tych przedsięwzięć powinno być m.in. uzyskanie płynności jazdy na długich odcinkach drogowych, poprawa przepustowości głównych arterii i dostosowanie wszystkich dróg krajowych do nacisku 115 kN/oś, odciążenie miast z ruchu tranzytowego oraz poprawa bezpieczeństwa jazdy.

1.2.2.1.2 Transport kolejowy

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

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

Na poniższym rysunku przedstawione zostały realizowane lub mające być zrealizowane w ramach Krajowego Programu Kolejowego na terenie województwa śląskiego do 2023 roku. Widać przebiegającą przez teren Gminy Miedźno obecnie modernizowaną linię kolejową 131, która jednak modernizowana jest do celów ruchu towarowego.



Rysunek 2 Projekty realizowane i planowane do realizacji w ramach Krajowego Programu Kolejowego Źródło: Mapa inwestycji ujętych w Krajowym Programie Kolejowym, <http://www.plk-inwestycje.pl/#/>, dostęp na grudzień 2020

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

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. nr 5 poz. 13) porządkuje kwestie związane z planowaniem, organizowaniem i finansowaniem ze środków publicznych funkcjonowania transportu publicznego. Zgodnie z jej zapisami „za organizację PTZ

odpowiada właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający jego funkcjonowanie”¹⁵

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

1.2.3 Dokumenty Regionalne

1.2.3.1 Strategia Rozwoju Gminy Miedźno na lata 2015-2025

Strategia Rozwoju Gminy Miedźno na lata 2015-2025¹⁶ wskazuje kierunki zarządzania rozwojem gminy pod kątem społeczno-gospodarczym w perspektywie kilku najbliższych lat. Celem było stworzenie obrazu obecnej sytuacji gminy w aspektach społecznych i gospodarczych, a także ocena ich potencjału rozwoju. Zgodnie z zapisami dokumentu, celem nadrzędnym jest stały i zrównoważony rozwój Gminy Miedźno poprzez poprawę warunków życia mieszkańców, wzrost ich dochodów oraz różnicowania ich źródeł. Zapisy dotyczące kwestii związanych z publicznym transportem zbiorowym zostały zawarte w celu 2, który został zdefiniowany jako „Poprawa dostępności komunikacyjnej”.

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

¹⁵ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. nr 5 poz. 13) Art. 4.1. pkt. 11.

¹⁶ Strategia Rozwoju Gminy Miedźno na lata 2015-2025. Przyjęta uchwałą nr 93/XV/2015 Rady Gminy Miedźno z dnia 15 grudnia 2015 r.

1.2.3.2 Plan zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego województwa śląskiego

Głównymi przesłankami do opracowania Plan zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego województwa śląskiego¹⁷ były dążenie do poprawy jakości systemu transportowego oraz dalszy jego rozwój z uwzględnieniem zasad zrównoważonego rozwoju, a także wyznaczenie kierunków rozwoju transportu publicznego na obszarze województwa do roku 2020. Na podstawie przeprowadzonej diagnozy stanu obecnego wskazano, iż drogowy transport pasażerski jest dobrze rozwinięty na obszarze całego województwa, natomiast maleje rola transportu kolejowego w przewozach pasażerskich. Sytuacja ta jest głównie spowodowana przez mało atrakcyjną ofertę przewozową kolei, na którą składają się następujące kwestie:

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

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

- Ustabilizowanie oferty przewozowej na okres 2-3 lat;
- Poprawa stanu technicznego taboru – modernizacja istniejących pojazdów/zakup nowych pojazdów;

¹⁷ Plan zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego województwa śląskiego. Przyjęty uchwałą nr V/11/9/2015 przez Sejmik Województwa Śląskiego w dniu 31 sierpnia 2015 r.

- Modernizacja linii kolejowych mająca na celu zwiększenie prędkości handlowych;
- Wprowadzenie atrakcyjnej oferty taryfowej;
- Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych w ramach narzędzia ZIT¹⁸ realizowanych w ramach RPO WSL 2014-2020;
- Modernizacja dworców i przystanków kolejowych zwiększająca dostępność dla osób niepełnosprawnych/ z ograniczoną zdolnością ruchową;
- Integracja organizacyjna w zakresie czasowym i taryfowym.

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

- Zwiększenie udziału kolejowego transportu zbiorowego poprzez większą ilość połączeń pomiędzy głównymi ośrodkami aglomeracyjnymi¹⁹ oraz tam, gdzie został określony potencjał w zakresie przemieszczania się osób;
- Budowa węzłów przesiadkowych, łączących różne środki transportu, ze szczególnym uwzględnieniem transportu kolejowego;
- Poprawa systemu informacji pasażerskiej;
- Współpraca pomiędzy organizatorami transportu zbiorowego na szczeblu gminnym, międzygminnym, powiatowym, granicznych obszarach międzywojewódzkich oraz z przewoźnikami świadczącymi usługi komercyjne w zakresie koordynacji usług publicznych: tj. poprawa funkcjonowania systemu informacji pasażerskiej w zakresie aktualności i dostępności rozkładów jazdy i wszelkich utrudnień, opóźnień; koordynacja rozkładów jazdy regionalnego transportu kolejowego z regionalnym i miejskim transportem drogowym; pozyskanie przewoźników świadczących usługi dowozowe do istniejącej sieci kolejowej;
- Utworzenie centralnej jednostki informacyjnej zajmującej się zbieraniem oraz udostępnieniem wszelkich informacji dotyczących przewozów pasażerskich na obszarze całego województwa poprzez nowoczesne nośniki informacji: strona internetowa, całodobowa infolinia;
- Poprawa efektywności finansowej funkcjonowania systemu transportowego poprzez dostosowanie środków transportu do popytu;

¹⁸ Zintegrowane Inwestycje Terytorialne.

¹⁹ Tj. Bielsko-Biała, Częstochowa, Rybnik, Konurbacja Górnśląska.

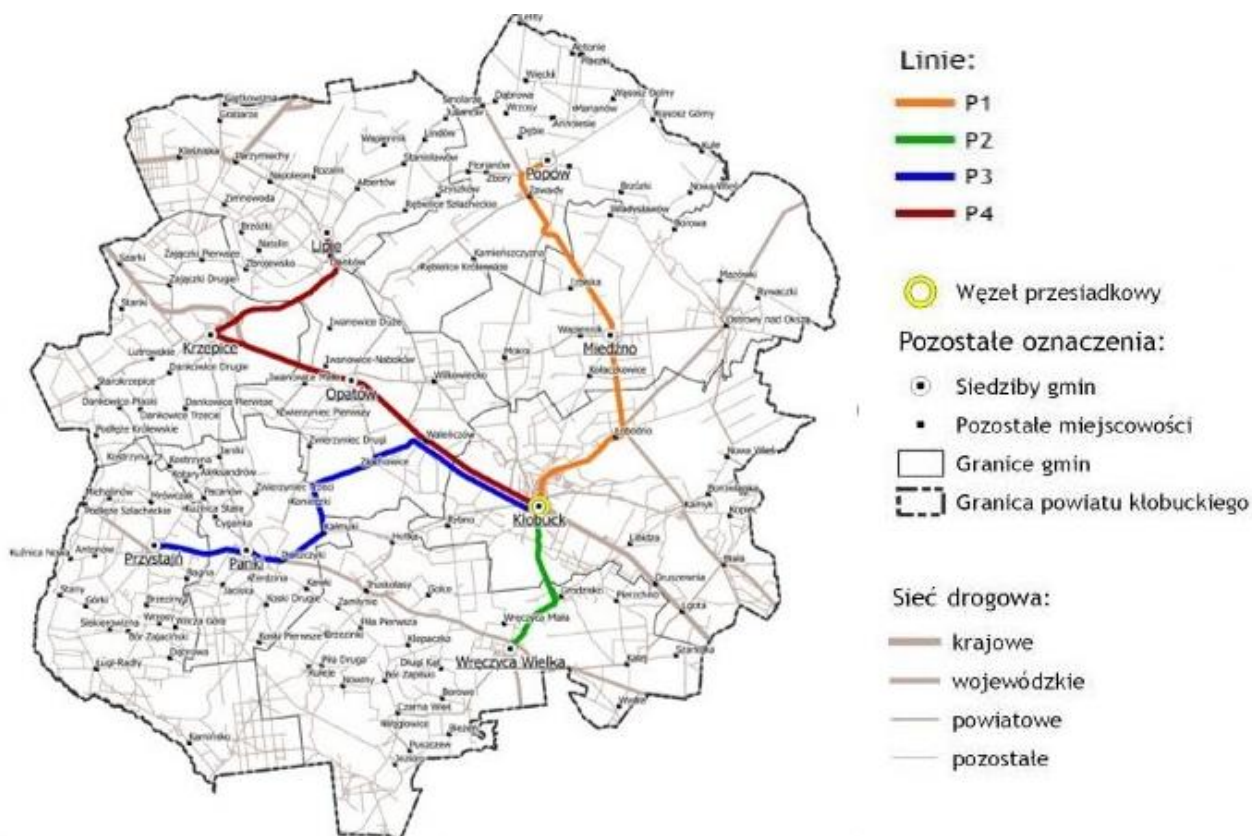
- Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia, poprzez zwiększanie roli transportu kolejowego w przewozach pasażerskich (w tym zakup nowoczesnego taboru spełniającego wymagania w zakresie potrzeb osób niepełnosprawnych/ z ograniczoną zdolnością ruchową);
- Integracja taryfowa w zakresie komunikacji kolejowej z komunikacją miejską w dużych aglomeracjach oraz kolejowych przewozów pasażerskich na terenie całego województwa, realizowanych przez wszystkich przewoźników kolejowych, którzy zawarli stosowne umowy na świadczenie usług z województwem.

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

1.2.3.3 Plan zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kłobuckiego

Celem Plan zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kłobuckiego²⁰ jest zapewnienie zrównoważonego, uwzględniającego oczekiwania mieszkańców procesu rozwoju i organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Jakość systemu transportowego jest istotną kwestią, ponieważ decyduje ona o jakości życia mieszkańców oraz stwarza warunki do rozwoju gospodarczego Powiatu Kłobuckiego.

²⁰ Plan zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kłobuckiego. Przyjęty uchwałą nr 83/XII/2015 przez Radę Powiatu w Kłobucku w dniu 30 grudnia 2015 r.



Rysunek 3 Planowana sieć powiatowych połączeń autobusowych w Powiecie Kłobuckim. Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kłobuckiego

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

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

1.2.3.4 Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2030”

Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2030”²¹ jest aktualizacją Strategii z 2013 r. i stanowi kluczowy dokument wyznaczający cele rozwojowe regionu w celu urzeczywistnienia wizji,

²¹ Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2030”. Przyjęta uchwałą nr VI/24/1/2020 przez Sejmik Województwa Śląskiego w dniu 19 października 2020 r.

zgodnie z którą województwo śląskie to nowoczesny region europejski o konkurencyjnej gospodarce, będącej efektem odpowiedzialnej transformacji, zapewniający możliwości rozwoju swoim mieszkańcom i oferujący wysoką jakość życia w czystym środowisku.

Osiągnięciu przedstawionej wizji rozwoju województwa służyć będzie realizacja 4 celów strategicznych:

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

Sformułowane cele operacyjne dla celu strategicznego C dotyczą m.in. kwestii związanych z transportem. Głównym wyzwaniem w tym obszarze jest przeciwdziałanie peryferyzacji komunikacyjnej obszarów o niskiej dostępności infrastruktury transportowej i procesom ograniczania znaczenia transportu publicznego. Istotnym problemem wymagającym skutecznych rozwiązań jest także negatywny wpływ transportu na jakość środowiska poprzez emisję zanieczyszczeń i hałasu.

W związku z powyższym sformułowano następujące cele operacyjne:

- Cel operacyjny C.2. Efektywna infrastruktura zakładająca m.in. poprawę powiązań transportowych poprzez ich przywrócenie, rozbudowę, modernizację i zarządzanie infrastrukturą wzmacniającą dostępność i spójność regionu, w tym w zakresie dróg, linii kolejowych, szlaków wodnych oraz dróg rowerowych, a także wsparcie działań na rzecz wzrostu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego;
- Cel operacyjny C.3. Wsparcie rozwoju zintegrowanego, zrównoważonego i niskoemisyjnego transportu w miastach i ich obszarach funkcjonalnych oraz obszarach wiejskich, w szczególności transportu zbiorowego.

Poprawie dostępności i spójności komunikacyjnej regionu służyć ma przedsięwzięcie - **Mobilne Śląskie** m.in. dzięki wdrożeniu spójnego i efektywnego systemu transportu zbiorowego w układzie regionalnym i subregionalnym (zapewnienie spójności z Metropolią i układami subregionalnymi oraz spójności Aglomeracji i bezpośredniego otoczenia Aglomeracji), włączenie transportu rowerowego do sieci transportowej, promowanie zrównoważonej mobilności wśród mieszkańców województwa.

Poprawę jakości środowiska i tym samym podniesienie jakości życia mieszkańców zapewni przedsięwzięcie – **Niskoemisyjne Śląskie** m.in. poprzez rozwój transportu przyjaznego środowisku, przede wszystkim zbiorowego.

1.2.3.5 Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Miedźno

Istotą Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Miedźno²² jest osiągnięcie korzyści ekonomicznych, społecznych i środowiskowych zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju. Jest to możliwe dzięki wszelkim działaniom zmniejszającym m.in. emisję gazów cieplarnianych związaną z działalnością transportową, poprzez:

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

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

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

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

1.2.3.6 Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego

Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego²³ ma przede wszystkim za zadanie umożliwić stworzenie efektywnego systemu transportu, umożliwiającego sprawne przemieszczenie się mieszkańców i przewóz towarów przy zachowaniu wysokiej jakości usług na obszarze całego województwa. Treść strategii stanowi podstawę w procesie podejmowania decyzji inwestycyjnych w zakresie rozwoju systemu transportu. W dokumencie została określona następująca wizja: „Województwo Śląskie regionem o dobrze zorganizowanym systemie transportu, sprawnie i efektywnie zarządzanym oraz bezpiecznym w wymiarze ekologicznym i technicznym”. Przyjmuje się,

²² Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Miedźno. Przyjęty Uchwałą nr 137/XXI/2016 Rady Gminy Miedźno z dnia 14 czerwca 2016 r.

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

iz system transportowy na obszarze województwa do 2030 roku będzie uwzględniał następujące aspekty:

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

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

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

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

²⁵ Tworzenie stref uspokojonego ruchu

podróży; koordynacja działań organizatorów transportu, w tym rozwój zintegrowanych systemów taryfowych i informacyjnych oraz koordynacja rozkładów jazdy);

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

1.2.3.7 Program ochrony powietrza dla województwa śląskiego

Opracowanie Programu ochrony powietrza dla województwa śląskiego²⁷ wynika z odnotowanego w 2018 r. przekroczenia standardów jakości powietrza oraz docelowego poziomu benzo(a)pirenu. Dokument ma wskazać przyczyny wystąpienia tych przekroczeń i przedstawić działania naprawcze, które doprowadzą do roku 2026 do poprawy jakości powietrza i przyczynią się do ograniczenia szkodliwego wpływu zanieczyszczeń na zdrowie i życia mieszkańców województwa śląskiego. Jednym ze źródeł emisji pyłów zawieszonych (PM₁₀, PM_{2,5}) oraz tlenków azotu jest transport samochodowy poprzez spalanie paliw w silnikach mobilnych, ścieranie okładzin samochodowych opon i hamulców oraz ścieranie nawierzchni dróg.

Wśród działań dotyczących transportu, których realizacja powinna przyczynić do redukcji zanieczyszczeń powietrza do poziomów dopuszczalnych lub docelowych wymienia się:

- wyprowadzenie poza tereny zabudowane ruchu tranzytowego uciążliwego zarówno w związku z emisją zanieczyszczeń jak i generowaniem hałasu,
- przebudowę i modernizację dróg w celu ograniczenia emisji wtórnej (unoszenia się pyłów z powierzchni jezdni i pobocza).

²⁶ Badań i rozwoju.

²⁷ Program ochrony powietrza dla województwa śląskiego. Przyjęty uchwałą nr VI/21/12/2020 przez Sejmik Województwa Śląskiego w dniu 22 czerwca 2020 r.

Dobra praktyka obejmuje działania polegające m.in. na ograniczeniu natężenia ruchu samochodowego dzięki rozwojowi komunikacji publicznej, która będzie:

- zintegrowana, z systemem punktów przesiadkowych oraz parkingów Park&Ride,
- obsługiwana pojazdami ekologicznie czystymi (zasilanymi gazem LPG, LNG lub CNG bądź hybrydowymi lub elektrycznymi),
- atrakcyjna dla mieszkańców dzięki czystym, klimatyzowanym pojazdom, systemom informacji o komunikacji zbiorowej, z rozkładem jazdy uwzględniającym odpowiednią częstotliwość kursów, infrastrukturą przystankową,
- z opracowanym planem organizacji ruchu pasażerskiego na bazie Inteligentnych Systemów Transportowych.

2 CHARAKTERYSTYKA OBSZARU PLANU TRANSPORTOWEGO

2.1 ASPEKTY OGÓLNE

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

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

2.2 GŁÓWNE GENERATORY RUCHU W GMINIE MIEDŹNO

2.2.1 Miedźno (siedziba gminy):

- Agencja PKO B.P.,
- Kościół p.w. Św. Katarzyny,
- Urząd Gminy,
- Urząd Pocztowy (filia Urzędu Poczтового w Kłobucku),
- Delikatesy „Centrum”,
- Apteka „Dbam o Zdrowie”,
- Pizzeria LUNA,
- Sklep „Żabka”,
- Sklep „Lewiatan”,

- Supermarket „Wafelek”,
- Cukiernia Consonni,
- Bank Spółdzielczy w Popowie (Oddział w Miedźnie),
- Ochotnicza Straż Pożarna,
- Gminny Ośrodek Kultury,
- Zespół Szkolno-Przedszkolny,
- Klub Sportowy „Grom”,
- Budynek stowarzyszeń lokalnych.

2.2.2 Ostrowy nad Okszą:

- Delikatesy „Centrum”,
- Sklep Lewiatan,
- Market Dino,
- Kościół pw. Św. Andrzeja Boboli,
- Ochotnicza Straż Pożarna Ostrowy Nad Okszą,
- Sklep Wędkarsko – Przemysłowy,
- Zespół Szkolno-Przedszkolny,
- Producent mąki Błachpol,
- Camping Ostrowy; Plaża Zalew Ostrowy; Wypożyczalnia Rowerów Wodnych,
- LKS „Naprzód”.

2.2.3 Borowa:

- Kościół p.w. Św. Maksymiliana Kolbe,
- Ochotnicza Straż Pożarna,
- Sklep BOROWIK.

2.2.4 Władysławów:

- Kościół p.w. Św. Antoniego Padewskiego,
- Ochotnicza Straż Pożarna,
- Świetlica wiejska we Władysławowie.

2.2.5 Mokra:

- Zabytkowy kościół drewniany p.w. Św. Szymona i Św. Judy Tadeusza,
- Nowy kościół parafialny w Mokrej,
- Ochotnicza Straż Pożarna,
- Zespół Szkolno-Przedszkolny,
- Muzeum Kultury Przeworskiej i Izba Pamięci Bitwy Pod Mokrą,
- Usługi protetyczne R. Kowalik,
- Koło Gospodyń Wiejskich,
- Sklep Euro,
- Sklep MIVA-SKO,
- Balustrady WOLMAR.

2.3 LUDNOŚĆ

Według stanu na 22 lutego 2021 r. (dane UG Miedźno), w Gminie Miedźno mieszka **7598** mieszkańców.

Liczbę mieszkańców w przekroju poszczególnych sołectw przedstawia poniższa tabela.

Tabela 1 Liczba ludności w sołectwach Gminy Miedźno na dzień 22.02.2021 r. Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UG Miedźno

Nazwa sołectwa	Liczba mieszkańców
Borowa	478
Dębiniec	421
Izbiska	308
Kończkowice Duże	437
Kończkowice Małe	154
Miedźno	2 090
Mokra	770
Ostrowy nad Okszą	2 287
Wapiennik	302
Władysławów	351
SUMA	7 598

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

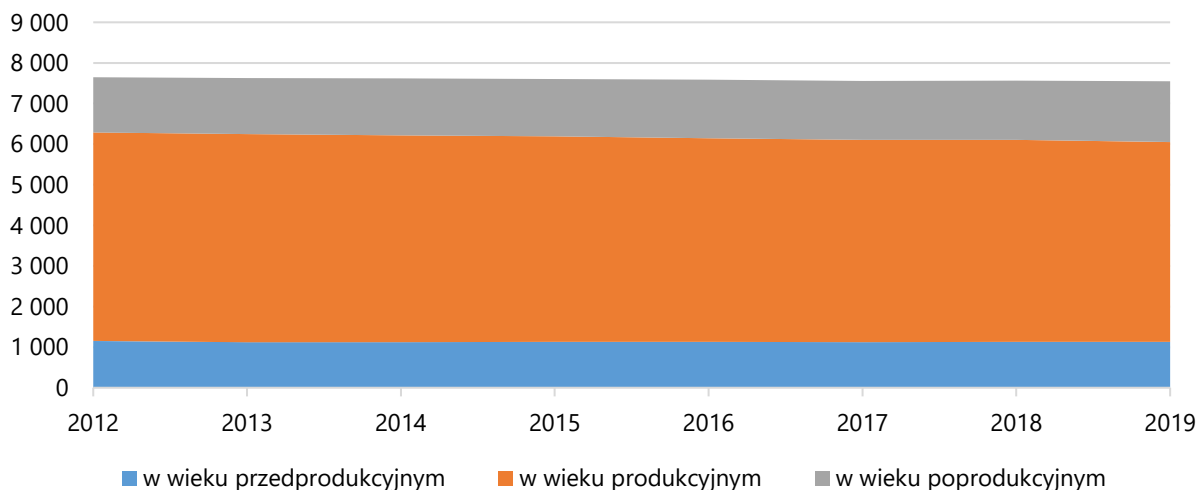
Kobiety stanowią 50,5% osób zameldowanych w Gminie Miedźno, co również należy uznać za korzystną tendencję demograficzną. Nie brakuje bowiem regionów w Polsce, gdzie odsetek kobiet jest wyższy nawet o kilka p. proc. względem liczby mężczyzn.

Stosunkowo niekorzystnym czynnikiem jest natomiast wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym. Zarazem maleje udział osób w wieku produkcyjnym (mężczyźni: 15-64 lat, kobiety: 15-59 lat) i przedprodukcyjnym. Jest to zjawisko typowe zarówno dla całego Woj. Śląskiego, jak i dla całej Polski.

Tabela 2 Odsetek mieszkańców Gminy Miedźno w poszczególnych grupach wieku w latach 2012-19 Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS BDL

Grupa wiekowa	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Przedprodukcyjny	15,1%	14,7%	14,8%	14,9%	14,9%	14,9%	14,9%	14,9%
Produkcyjny	67,2%	67,2%	66,8%	66,5%	66,1%	65,9%	65,7%	65,2%
Poprodukcyjny	17,8%	18,2%	18,5%	18,6%	19,0%	19,2%	19,4%	19,8%

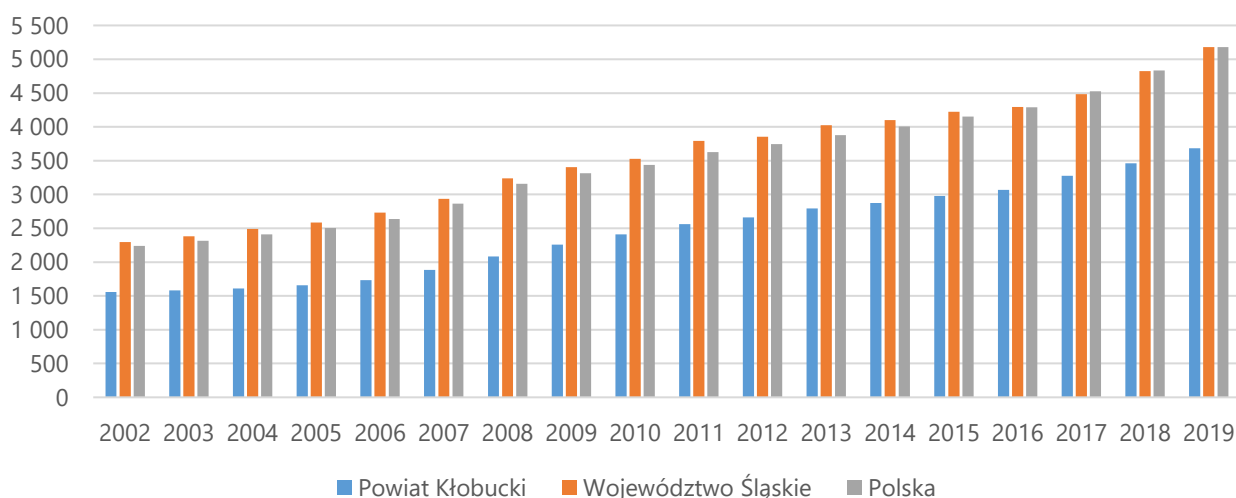
Liczba ludności w grupach wiekowych



Rysunek 4 Liczba ludności w grupach wiekowych. Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS BDL

2.4 DYNAMIKA DOCHODÓW MIESZKAŃCÓW

Na przestrzeni lat 2002-2019 przeciętne, miesięczne wynagrodzenie brutto w Powiecie Kłobuckim (GUS nie podaje danych z rozbiem na gminy) systematycznie rosło, z poziomu 1559 do 3683 zł. Jego dynamika pokrywała się w zasadzie z analogicznym trendem dla województwa śląskiego i dla całej Polski, należy jednak zwrócić uwagę, że procentowo różnice są już większe: miesięczne wynagrodzenie brutto w Powiecie Kłobuckim w przedmiotowym okresie wynosiło od ok. 63,4 do ok. 73,1% wynagrodzenia w województwie, i od ok. 65,7 do 72,3% wynagrodzenia w kraju.

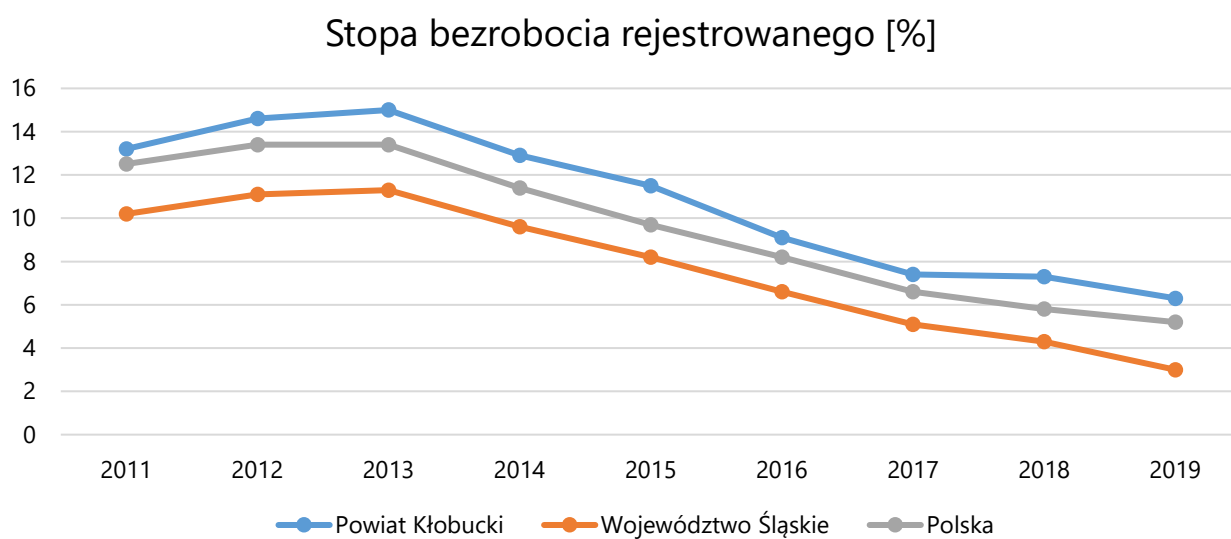


Rysunek 5 Średnie miesięczne wynagrodzenie brutto w Powiecie Kłobuckim latach 2002-19 [zł] Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS BDL

2.5 POZIOM BEZROBOCIA

Stopa bezrobocia²⁸ zarejestrowanego w Powiecie Kłobuckim w latach 2011-19 wskazana została na wykresie poniżej. W ostatnich latach odnotowano znaczący spadek bezrobocia w przedmiotowym obszarze, wciąż jednak jest ono wyższe niż w skali regionu i kraju – gdzie tendencja spadkowa w poprzednich latach była analogiczna. Wg stanu na październik 2019 r., bezrobocie rejestrowane w Powiecie Kłobuckim wyniosło 6,3% (w skali województwa odsetek ten wynosił 3,6%, a w skali kraju 5,2%).

²⁸ Obliczana jako procentowy stosunek liczby osób: bezrobotnych do aktywnych ekonomicznie.



Rysunek 6 Stopa bezrobocia zarejestrowanego w Powiecie Kłobuckim w latach 2011-19 [%] Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS BDL

2.6 CZYNNIKI SPOŁECZNO-GOSPODARCZE

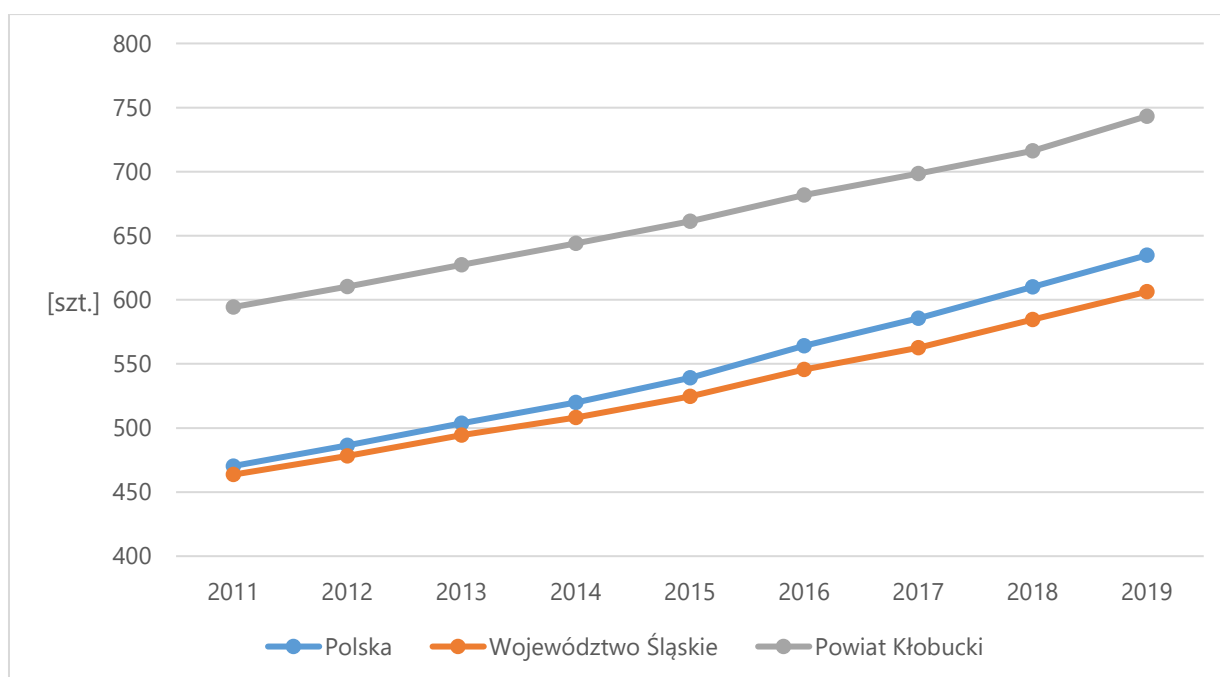
Wśród istotnych czynników społeczno-gospodarczych należy wymienić liczbę podmiotów gospodarczych w podziale na główne sektory oraz liczbę zatrudnionych. Liczba przedsiębiorstw w Gminie Miedźno na koniec roku 2019 wynosiła 641 (rok wcześniej – 614). Poniżej w tabeli przedstawiony jest podział procentowy podmiotów gospodarczych według sektorów działalności, na tle danych dla powiatu, województwa i kraju. Wynikają z niego informacje charakterystyczne dla gmin typowo rolniczych: znacznie większy odsetek przedsiębiorstw niż w skali kraju czy regionu działa w branży rolniczej i pokrewnych, jednocześnie mniej rozwinięty jest sektor usług.

Tabela 3 Tab. Struktura przedsiębiorstw według grup działalności (2018 r.). Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS BDL

Obszar	Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybacktvo	Przemysł i budownictwo	Pozostałe usługi
Polska	1,56%	22,08%	76,36%
Woj. Śląskie	1,00%	21,82%	77,18%
Powiat Kłobucki	3,45%	33,99%	62,56%
Gmina Miedźno	5,30%	34,00%	60,60%

2.7 WSKAŹNIK MOTORYZACJI

Współczynnik motoryzacji informuje o liczbie samochodów osobowych zarejestrowanych na 1000 mieszkańców. Najbardziej szczegółowa statystyka w tej mierze publikowana jest na poziomie powiatów. Należy zauważyć systematyczny wzrost wartości tego współczynnika zarówno w skali Powiatu Kłobuckiego, jak i województwa oraz kraju. Zgodnie z danymi GUS BDL, np. w roku 2011 w Polsce przypadało 470 samochodów na 1000 mieszkańców, w woj. Śląskim 464, a w Powiecie Kłobuckim 594. Natomiast w roku 2019 wartość dla Polski osiągnęła już 635, dla województwa śląskiego 606, zaś w Powiecie Kłobuckim było 743.



Rysunek 7 Wskaźnik motoryzacji liczby samochodów zarejestrowanych na 1000 mieszkańców. Źródło: Opracowanie własne

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

3 TRANSPORT PUBLICZNY NA OBSZARZE PLANU TRANSPORTOWEGO

3.1 ORGANIZACJA I STAN PRAWNY

Zgodnie z Ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, za organizację publicznego transportu zbiorowego odpowiada właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie PTZ na danym obszarze (art. 7). W związku z powyższym odpowiednie kompetencje organizatorów uzupełniają się zgodnie z hierarchią:

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

- Wójtowie, Burmistrzowie i Prezydenci – linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjna na terenie gminy²⁹.

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

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

- 1) Umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawartej z operatorem publicznego transportu zbiorowego (tj. samorządowym zakładem budżetowym lub przedsiębiorcą uprawnionym do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób), która przyznaje operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych w planie transportowym usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej;
- 2) Potwierdzenia zgłoszenia przewozu uzyskanego przez przewoźnika, dla oferowanego przez niego przewozu osób w zakresie PTZ niebędącego przewozem o charakterze użyteczności publicznej;
- 3) Decyzji o przyznaniu otwartego dostępu dającej uprawnienie przewoźnikowi do wykonywania kolejowego regularnego przewozu osób w ramach otwartego dostępu (określonego w ustawie o transporcie kolejowym).

3.2 TRANSPORT PUBLICZNY NA OBSZARZE GMINY MIEDŹNO – STAN OBECNY

Transport publiczny w Gminie Miedźno (według stanu na II.2021 r.) zapewniają 4 przewoźnicy drogowi: FHU Gepard, „RK TRANSPORT” Rafał Leśnikowski, ITER-TRANS Paweł Leśnikowski, PKS Częstochowa.

²⁹ Ustawa PTZ przewiduje odstępstwa od tych reguł. Sąsiadujące ze sobą gminy, powiaty bądź województwa mogą zawrzeć porozumienie, na mocy którego jedna JST przekazuje drugiej JST (tego samego szczebla) zadania w zakresie organizacji PTZ. Wówczas, jeśli porozumienie takie dotyczy np. dwóch gmin (a więc przewóz ma charakter powiatowy, gdyż wykracza poza obszar dwóch gmin; de facto może to być również przewóz powiatowy lub wojewódzki, gdyż dwie sąsiadujące ze sobą gminy mogą współpracować w zakresie organizacji PTZ, nawet jeśli leżą w sąsiednich powiatach lub województwach), to z prawnego punktu widzenia nadal jest to przewóz gminny. Samorząd wojewódzki jest również organizatorem przewozów międzywojewódzkich, jeśli na jego terenie przebiega najdłuższy odcinek międzywojewódzkiej linii/sieci komunikacyjnej, jak również jest organizatorem przewozów o charakterze transgranicznym.

W gminnych przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez Gminę Miedźno **ITER-TRANS Paweł Leśnikowski** jako operator obsługuje 3 linie komunikacji gminnej:

- Linia M1 na trasie: **Mokra – Wapiennik – Miedźno – Ostrowy nad Okszą**,
- Linia M2 na trasie **Władysławów – Borowa – Miedźno**,
- Linia M3 na trasie **Władysławów – Izbiska Duże – Izbiska Małe – Miedźno (Kończakowice)**.

Linie te kursują we wszystkie dni robocze od poniedziałku do piątku, realizując od 4 do 7 par kursów w ciągu dnia. Pasażerowie linii M1 mają możliwość kontynuacji podróży przewozami komercyjnymi od Mokrej do Kłobucka, natomiast linii M2 i M3 od Miedźna do Kłobucka.

W powiatowych przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez Powiat Kłobucki na terenie gminy Miedźno od 08.02.2021 r. **ITER-TRANS Paweł Leśnikowski** jako operator obsługuje 1 linię komunikacji powiatowej (Linia na trasie **Kłobuck - Mokra – Miedźno – Izbiska Małe – Izbiska Duże – Zawady – Popów**).

W przewozach komercyjnych:

- FHU Gepard obsługuje trasę Częstochowa – Kamyk – Łobodno – Kończakowice - Miedźno – Izbiska Duże - Zawady – Działoszyn/Wąsosz Górny – Pajęczno. Zapewnia kursy przez cały dzień (do godz. 21 w kierunku Częstochowy i do godz. 23 w kierunku przeciwnym) co ok. 60 – 100 minut z dodatkowymi połączeniami w godzinach szczytów komunikacyjnych. W soboty i niedziele przewoźnik ten realizuje przewozy z niższą częstotliwością, uruchamiając 4-5 par połączeń w ciągu doby;
- FHU Gepard obsługuje także linię komunikacyjną Kłobuck – Popów przez Mokrą III, Wilkowiecko, Rębielice Królewskie, Kamieńszczyznę, Zawady, na której obecnie uruchamiane są 3 pary kursów w dni robocze;
- **ITER-TRANS Paweł Leśnikowski** na liniach z Miedźna do Kłobucka przez Łobodno (3 pary kursów w dni robocze) oraz z Mokrej do Kłobucka (4 pary kursów w dni robocze);
- Usługi Transportowe „RK TRANSPORT” Rafał Leśnikowski zapewnia transport pomiędzy miejscowością Ostrowy nad Okszą a Częstochową. Kursy realizowane są tylko w dni robocze, w godz. 5:30-18:00, w liczbie 8 par. Kursy te nie są jednak równomiernie rozłożone i zapewniają dostępność komunikacyjną wyłącznie w godzinach szczytowych: 4 pary w godzinach porannych oraz 4 pary kursów w godzinach popołudniowych, z długą przerwą w kursowaniu w tzw. międzyszczytce (porze pomiędzy szczytem porannym i szczytem popołudniowym);

- PKS Częstochowa wykonuje dwie pary kursów w dni robocze na trasie Ostrowy nad Okszą – Nowa Wieś – Częstochowa.

3.3 OCENA OBECNEJ OFERTY TRANSPORTU PUBLICZNEGO NA OBSZARZE PLANU TRANSPORTOWEGO

Oferta transportu publicznego w Gminie Miedźno zapewnia obsługę komunikacyjną wszystkich sołectw, sprawiając, że w przeciwieństwie do wielu innych gmin wiejskich nieprzylegających bezpośrednio do obszarów wiejskich, miejscowości w Gminie Miedźno nie są wykluczone komunikacyjnie.

Na głównym ciągu komunikacyjnym przebiegającym z Pajęczna do Częstochowy przez Miedźno, liczba połączeń funkcjonujących codziennie, jest relatywnie wysoka. Autobusy kursują regularnie w porach pozwalających na korzystanie z transportu publicznego przez różne grupy docelowe podróżnych (np. kursy po godz. 22), co może stanowić konkurencję dla transportu indywidualnego. Kolejnym ciągiem z regularnymi przewozami komercyjnymi jest trasa Ostrowy nad Okszą – Częstochowa z połączeniami oferowanymi w dni robocze, także w okresie ferii i wakacji.

Do wszystkich miejscowości w Gminie, w tym do sołectw położonych z dala od głównych ciągów komunikacyjnych, docierają autobusy komunikacji Gminy, zapewniające w dni robocze podstawowe potrzeby transportowe wszystkich miejscowości Gminy.

Sytuacja na krajowym rynku lokalnych przewozów autobusowych jest kryzysowa. Już przed epidemią COVID-19, branża kurczyła się w szybkim tempie: w latach 2014 – 2019 w Polsce długość linii regularnych komunikacji autobusowej zmniejszyła się o ponad 30%, najbardziej skurczyły się przewozy regionalne – o prawie 50%. Województwo śląskie cechuje się ponadprzeciętnym tempem redukcji usług w przewozach autobusowych: długość linii w tym okresie zmniejszyła się ponad dwukrotnie, w tym w komunikacji regionalnej prawie pięciokrotnie. Nie pozostało to bez wpływu na kondycję przewoźników w Gminie Miedźno: w 2019 w stan likwidacji został postawiony jeden z lokalnych przewoźników – PKS Częstochowa, a we wcześniejszych latach ogłoszona została upadłość PKS Lubliniec. Pandemia i związany z nią spadek popytu oraz ograniczenia w pojemności pojazdów dodatkowo przyspieszyły ten proces: w listopadzie 2020 PKS Częstochowa zawiesił ostatni ze swoich kursów wykonywanych przez Miedźno, a liczba połączeń do Ostrowa nad Okszą już wcześniej została zmniejszona do dwóch par.

Istnieje więc ryzyko, że w przypadku w którym Gmina nie podjęłaby działań mających na celu zapewnienie usług transportowych dla swoich mieszkańców, wkrótce oferta regularnej komunikacji autobusowej w Gminie nie zapewniałaby nawet podstawowego minimum.

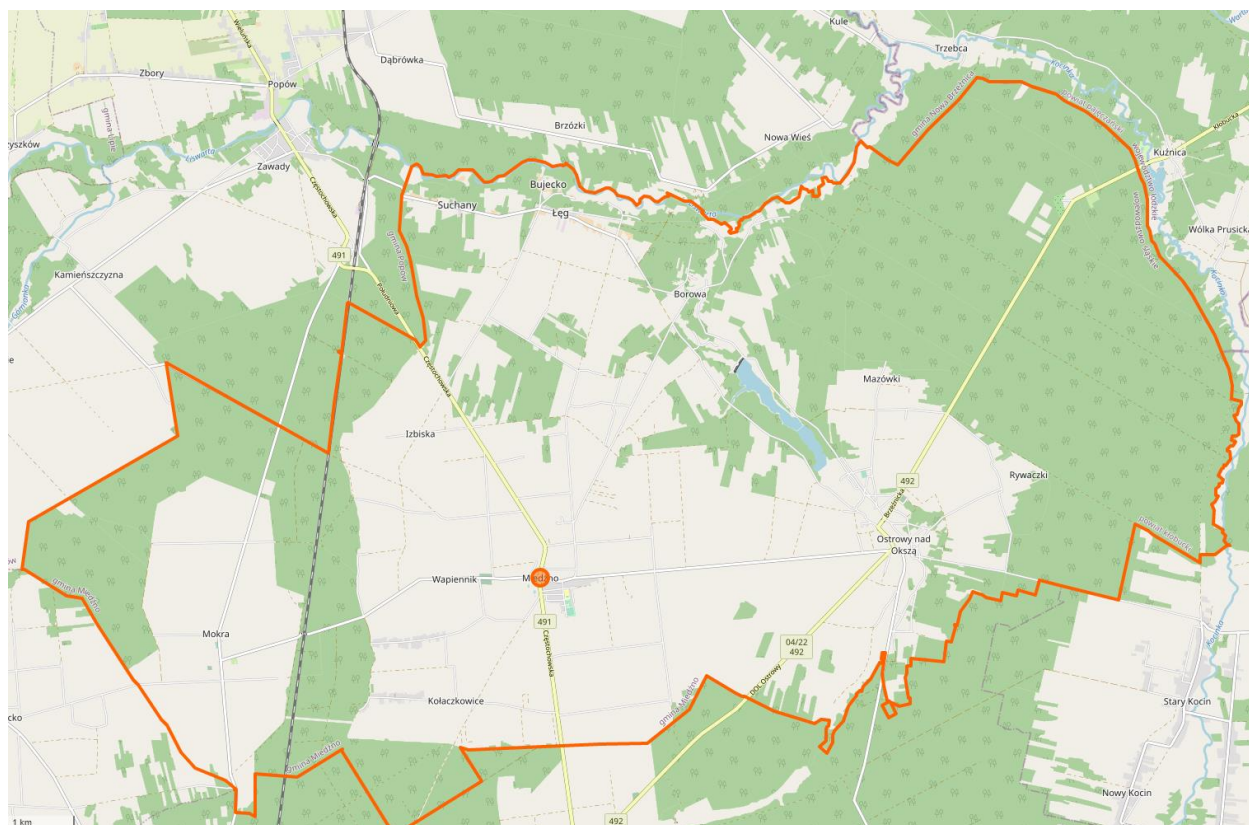
Dlatego tak ważne są podjęte przez Gminę działania, tzn. uruchomienie komunikacji gminnej, a w przyszłości jej rozwój. Uruchomienie takiej komunikacji zapewnia mieszkańcom usługę transportu jako pewną, stabilną i o określonym standardzie, a lokalnym przewoźnikom stabilizację przychodów (zwłaszcza w przypadku umów wieloletnich), która umożliwia realizację inwestycji ukierunkowanych na podnoszenie jakości świadczonych usług przewozowych, np. poprzez wymianę taboru.

4 SIĘĆ TRANSPORTOWA NA OBSZARZE PLANU TRANSPORTOWEGO

4.1 TRANSPORT DROGOWY

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

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



Rysunek 8 Układ głównych dróg w obszarze Gminy Miedźno Źródło: <https://www.openstreetmap.org>

4.2 TRANSPORT KOLEJOWY

Przez teren Gminy Miedźno przebiega dwutorowa, zelektryfikowana, magistralna linia kolejowa nr 131 (Chorzów Batory – Tczew). Linia ta jest jedną z najważniejszych tras kolejowych w Polsce z punktu widzenia ruchu towarowego: zapewnia bowiem połączenie m.in. pomiędzy portami morskimi w Trójmieście i Górnośląskim Okręgiem Przemysłowym (a także państwami położonymi na południe od Polski). Na terenie sąsiedniej gminy Popów, w miejscowości Zawady, znajduje się stacja „Miedźno”, odległa o ok. 6 km od centrum Miedźna. Nie jest ona jednak obsługiwana: na odcinku linii kolejowej 131 pomiędzy Herbami Nowymi i Inowrocławiem nie jest prowadzony ruch wojewódzkich (regionalnych) pociągów pasażerskich. Mimo wielokrotnych starań władz Powiatu Kłobuckiego oraz Gminy Miedźno, obecnie nie ma żadnych oficjalnych planów jego reaktywacji, nawet pomimo trwającej modernizacji linii i przewidywanego skrócenia czasu przejazdu³⁰. Brak również informacji o planach skierowania na ten odcinek pociągów dalekobieżnych, a nawet jeżeli miałyby to miejsce, prawdopodobnie nie zatrzymywałyby się one na stacji w Miedźnie. Stąd też transportu kolejowego nie można na razie brać pod uwagę w zakresie rozwoju transportu publicznego w Gminie Miedźno w przyszłości.

4.3 KIERUNKI ROZWOJU INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ W ZATWIERDZONYCH DOKUMENTACH ZWIĄZANYCH Z ZAGOSPODAROWANIEM PRZESTRZENNYM

4.3.1.1 Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Miedźno

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

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

³⁰ „PLK zwiększa możliwości kolei na linii łączącej Śląsk i porty” – inf. Prasowa PKP PLK S.A z dnia 27.10.2020, <https://www.plk-sa.pl/biuro-prasowe/informacje-prasowe/plk-zwieksza-mozliwosci-kolei-na-linii-laczacej-slask-i-porty-4891/>, dostęp na grudzień 2020

- Ciąg dróg powiatowych 2021 S (Wilkowiecko - Mokra), 2022 S Miedźno – Mokra, 2028 S (Miedźno – Ostrowy nad Okszą) i 1027 S (Ostrowy nad Okszą – Stary Kocin)

Choć większość dróg kołowych na terenie gminy jest utwardzonych i z nawierzchnią asfaltową to niektóre drogi gminne są utwardzone tylko częściowo (prace w celu zapewnienia ich utwardzenia i pokrycia asfaltem prowadzone są na bieżąco), a ich stan techniczny należy ogólnie ocenić jako niezadawalający, tj. wymagający wykonania zabiegów w celu poprawy istniejącego stanu, oraz jako zły – wymagający interwencji. Przekrój wszystkich dróg jest jednojezdniowy. Oprócz terenów zwartej zabudowy mieszkaniowej w miejscowościach Miedźno, Ostrowy nad Okszą i Mokra, gdzie ulice posiadają utwardzone chodniki i są oświetlone, pozostałe drogi w większości nie posiadają krawężników i nie są oświetlone. Oświetlenie dróg ulegnie diametralnej poprawie dzięki inwestycji polegającej na nowocześnieści i rozbudowie infrastruktury oświetleniowej, w wyniku której w latach 2021 – 2022 powstanie prawie 1900 opraw LED (inwestycja realizowana w formule partnerstwa publiczno – prywatnego).

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

Tabela 4 Szerokości minimalne dróg kołowych w liniach rozgraniczających w Gminie Miedźno Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Miedźno

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

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

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

Największe natężenie ruchu występuje na DW491 w kierunku północnym (do Działoszyna). Największa liczba wypadków ma miejsce w rejonie skrzyżowania DW491 z drogą gminną w miejscowości Kołaczki Duże w kierunku Miedźna, przy czym w porównaniu do przeciętnych wartości krajowych,

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

Kierunki rozwoju

Drogi wojewódzkie. Docelowo drogi wojewódzkie powinny spełniać wymagania techniczne i użytkowe drogi głównej klasy „G”, w tym wyposażonych w chodniki lub ścieżki pieszo – rowerowe w terenach zabudowanych. W miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego linie rozgraniczeń w uzasadnionych przypadkach powinny uwzględniać umożliwienie rozbudowy lokalnego układu komunikacyjnego włączonego do dróg wojewódzkich poprzez istniejące albo projektowane skrzyżowania oraz budowę odpowiednich dróg zbierających dla projektowanej zabudowy.

Drogi powiatowe. Ustala się klasę techniczną dróg powiatowych jako zbiorcze Z 1/2 (wyjątkowo dopuszcza się, aby były to drogi lokalne L 1/2), przy zalecanej szerokości pasa drogowego pomiędzy liniami rozgraniczającymi: 20 – 25 m (dla dróg lokalnych – 15 m). Na terenach zabudowanych wymagana jest budowa chodników albo ścieżek pieszo – rowerowych.

Drogi gminne. Docelowo powinny one tworzyć spójny system dróg o następujących, podstawowych parametrach technicznych i użytkowych. Drogi lokalne (L 1/2; przy zalecanej szerokości pasa drogowego 12 – 15 m) – zapewniające lokalne połączenia oraz obsługę zabudowy w granicach przedmiotowej gminy, wykonane jako jednojezdniowe z dwoma pasami ruchu, z zaleceniem budowy chodników albo ścieżek pieszo – rowerowych na terenach zabudowanych; drogi dojazdowe (D 1/2; przy zalecanej szerokości pasa drogowego 10 – 12 m) do tzw. „terenów zainwestowanych” – jak wyżej z tym, że w zależności od szerokości pasa drogowego jeżeli uwzględnia ona istniejący stan zagospodarowania, historyczny układ ulic, trudne warunki terenowe, etc., dopuszcza się, aby były to także drogi z jednym pasem ruchu z zastosowaniem mijanek, oraz drogi jednoprzestrzenne bez wyodrębnionej jezdni i chodników; w terenach zabudowanych zaleca się jednak chodniki oraz ścieżki rowerowe jw.

Drogi wewnętrzne. Powinny one zapewniać dostęp do drogi publicznej odpowiednio do przeznaczenia przedmiotowego terenu oraz zgodność z wymaganiami odpowiednich przepisów p.poż. Drogi wewnętrzne powinny być budowane jak dojazdowe powyżej, dopuszcza się jednak także wykonanie ich jako ciągów pieszo – jezdnych.

Trasy rowerowe. Trasy (drogi i ścieżki rowerowe oraz pieszo – rowerowe), powinny uwzględniać potrzeby komunikacyjne mieszkańców gminy, tj. dojazdy z miejsca zamieszkania do pracy, miejsca nauki, na zakupy, etc., oraz uwzględniać walory krajoznawczo – rekreacyjne gminy istotne zarówno z punktu widzenia jej mieszkańców, jak i osób przyjezdnych. Trasy te powinny spełniać standardowe wymogi techniczno – użytkowe dla tego rodzaju infrastruktury komunikacyjnej (bezpieczeństwa, spójności, wygody i atrakcyjności).

4.3.2 Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+

Uchwałą nr V/26/2/2016 z dnia 29 sierpnia 2016 r. Sejmik Województwa Śląskiego przyjął Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+ ³¹ (Dz. Urz. Woj. Śl. z dnia 13.09.2016r., poz. 4619), po przeprowadzeniu konsultacji społecznych i prognozy oddziaływania na środowisko. Dokument ten zastąpił obecnie istniejący plan, sporządzony jeszcze w poprzedniej dekadzie. Zadaniem Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa jest sformułowanie polityki przestrzennej danej jednostki terytorialnej, określającej podstawowe elementy przestrzenne planu, ich zróżnicowanie oraz wzajemne relacje.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+ poprzez jego ścisłe powiązanie ze Strategią Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+” ³² stanowi kluczowy element zintegrowanego planowania strategicznego.

Realizacja zapisów Planu powinna doprowadzić do:

- osiągnięcia trwałej i wysokiej konkurencyjnej pozycji województwa śląskiego, jako jednego z kilku centrów rozwoju cywilizacyjnego Polski XXI wieku, ważnego i atrakcyjnego regionu Europy,
- uzyskania wizerunku województwa o przestrzennych warunkach realizujących zasady zrównoważonego rozwoju, sprawiedliwości i efektywności oraz bezpieczeństwa,
- uzyskania przestrzeni o wysokich walorach estetycznych architektury i krajobrazu, czerpiących z dziedzictwa przyrody i kultury oraz nadających przestrzeni indywidualny wyraz.

Gmina Miedźno została w Planie zakwalifikowana jako wiejski obszar funkcjonalny. W kwestii infrastruktury transportowej w Planie można znaleźć następujące odniesienia:

³¹ Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+. Przyjęty uchwałą nr V/26/2/2016 przez Sejmik Województwa Śląskiego w dniu 29 sierpnia 2016 r,

³² Tj. Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+” oraz Strategia Rozwoju dla Polski Południowej.

- w Celu 1 „Nowoczesna gospodarka –promocja gospodarczego wzrostu i innowacji”, mowa jest o wzroście dostępności wewnętrznej regionu poprzez:
 - kształtowanie systemu powiązań wewnętrznych opartych na ciągach dróg krajowych i wojewódzkich;
 - kształtowanie systemu powiązań wewnętrznych opartych na rozbudowie i modernizacji infrastruktury kolejowej;
 - rozwijanie lotnisk lokalnych i lądowisk;
 - wspieranie zintegrowanego systemu transportu multimodalnego;
 - rozwijanie i integrowanie systemów transportu publicznego w obrębie miejskich obszarów funkcjonalnych i pomiędzy nimi;
 - rozwijanie niskoemisyjnego transportu publicznego;
 - tworzenie centrów przesiadkowych, w tym budowa systemów „Park and Ride”, „Park and Bike” i „Park and Walk”, w pobliżu głównych węzłów i ciągów komunikacyjnych;
 - rozwijanie i tworzenie zintegrowanego systemu szlaków i infrastruktury rowerowej, w tym z wykorzystaniem nieczynnych szlaków kolejowych;
 - stworzenie Regionalnego Centrum Sterowania Ruchem.
- w Celu 2: „Szanse rozwojowe mieszkańców –zapewnienie mieszkańcom dostępu do usług publicznych”, znajdują się zapisy o traktujące o poprawie sytuacji komunikacyjnej mieszkańców obszarów wiejskich i nie tylko, a konkretnie:
 - w kierunku 2.2 „Rozwój obszarów wymagających wsparcia procesów rozwojowych”, mowa jest zwiększaniu dostępności transportowej do usług w obszarach wyludniających się o niskim wskaźniku demograficznym oraz o zapewnieniu dostępu i poprawie jakości usług umożliwiających podnoszenie wiedzy, umiejętności i aktywizację mieszkańców, co pośrednio przekłada się na poprawę jakości połączenia transportem zbiorowym gmin takich jak Miedźno z większymi ośrodkami,
 - w kierunku 2.3 „Poprawa wewnętrznej integracji regionu”, znajdują się zapisy o zwiększaniu dostępności transportowej do obszarów miejskich, rozwijaniu transportu zbiorowego ułatwiającego dostęp do obszarów miejskich wzmacnianiu powiązań komunikacyjnych obszarów peryferyjnych z ośrodkiem wojewódzkim, rozwijaniu dostępności do szlaków i infrastruktury rowerowej. Ich realizacja może wzmocnić poprawę jakości połączenia transportem zbiorowym gmin takich jak Miedźno z większymi ośrodkami,

- w Celu 4 „Relacje z otoczeniem –infrastrukturalne powiązania regionu” mowa jest przede wszystkim o powiązaniach województwa z innymi regionami, jednak i tu znajdują się działania mogące wpłynąć na sytuację w Gminie Miedźno:
 - w kierunku 4.1 „Rozwój ponadregionalnej i międzynarodowej infrastruktury transportowej”, mowa o budowaniu, przebudowywaniu i remontowaniu dróg wojewódzkich i krajowych dla zwiększenia dostępności transportowej województwa, co może przynieść poprawę parametrów dróg wojewódzkich na terenie Gminy,
 - w tym samym kierunku mowa o budowaniu i modernizowaniu dróg łączących autostrady z innymi drogami krajowymi i wojewódzkimi dla podniesienia atrakcyjności inwestycyjnej województwa. Ponieważ blisko granic Gminy przebiega autostrada A1, na skutek realizacji zapisów tego punktu na terenie Gminy mogą powstać nowe drogi, lub zostaną zmodernizowane obecne.

Z punktu widzenia sytuacji transportowej w Gminie Miedźno, realizacja powyższych punktów przez województwo śląskie może ułatwić pozyskiwanie środków na zakup niskoemisyjnego taboru, poprawę oferty komunikacji zbiorowej z Kłobuckiem i Częstochową czy budowę nowych ścieżek rowerowych.

Mapy ilustrujące realizację poszczególnych celów nie rozgraniczają zasięgu poszczególnych działań poniżej poziomu powiatów lub dróg wojewódzkich. Powiat Kłobucki w którym znajduje się Gmina Miedźno, został zakwalifikowany do Aglomeracji Częstochowskiej.

W planie zapisano wskaźniki do pomiaru realizacji powyższych celów. Należy zwrócić uwagę na fakt, że jedynym wskaźnikiem powiązany wprost z infrastrukturą transportową jest gęstość ścieżek rowerowych (w km na 10 tys. km²) oraz wskaźniki dotyczące ruchu międzywojewódzkiego i międzynarodowego.

W rozdziale poświęconym ponadlokalnym inwestycjom celu publicznego znajdują się konkretne inwestycje przewidziane do realizacji w okresie obowiązywania planu i które mają na celu wypełnienie założeń. Wśród inwestycji mogących mieć wpływ na sytuację transportową Gminy Miedźno można wymienić:

- poprawę parametrów dróg wojewódzkich nr 491 i 492, przebiegających przez Gminę Miedźno
- budowę drogi ekspresowej S46 granica z woj. Opolskim – Częstochowa – granica z woj. Świętokrzyskim, które trasa ma przebiegać w pobliżu Gminy Miedźno
- modernizacja linii kolejowej C-E65 na odcinku Chorzów Batory –Tarnowskie Góry –granica z woj. Łódzkim, przebiegającej przez Gminę Miedźno

- budowę autostrady A1 na odcinku węzeł Rząsawa – granica z województwem łódzkim, przebiegającej w pobliżu Gminy Miedzno.

5 WYNIKI BADAŃ PREFERENCJI KOMUNIKACYJNYCH W GMINIE MIEDŹNO

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

5.1 PREFERENCJE W ZAKRESIE WYBORU ŚRODKA TRANSPORTU

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

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

Transport publiczny wykorzystywany jest z umiarkowaną częstością. Najczęściej kilka razy w miesiącu. Transport kołowy wykorzystywany jest znacząco częściej niż komunikacja kolejowa.

5.2 OGÓLNA OCENA KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ

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

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

5.3 CZYNNIKI ZACHĘCAJĄCE DO KORZYSTANIA Z KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ

Czynnikiem najsilniej zachęcającym do korzystania z transportu publicznego jest niższa cena biletów (55,1 %) oraz zwiększenie częstości kursowania komunikacji publicznej (49,7 %). W przypadku

możliwości wyboru skorzystania z publicznego środka komunikacji zdecydowana większość (73 %) badanych wybrałaby transport autobusowy.

5.4 ELEMENTY WYMAGAJĄCE POPRAWY/ZMIANY

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

6 ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW

6.1 ASPEKTY PRAWNE ZARZĄDZANIA TRANSPORTEM PUBLICZNYM

Podstawowym aktem prawnym regulującym transport publiczny jest Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, która określa zasady organizacji oraz funkcjonowania transportu publicznego rozumianego jako regularny przewóz osób (powszechnie dostępny) wykonywany według określonego, upublicznionego rozkładu jazdy. Innymi aktami prawnymi regulującymi możliwości wykonywania przewozu osób przez przewoźnika lub operatora transportu publicznego są:

- Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (tekst jednolity: Dz. U. 2020 poz. 680 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (tekst jednolity: Dz. U. 2019, poz. 1568 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tekst jednolity: Dz. U. 2019, poz. 2140 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. 2020, poz. 1043 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (tekst jednolity: Dz. U. 2017, poz. 2168 z późn. zm.),

Podstawowymi podmiotami kształtującymi transport publiczny w danym regionie są:

- organizator – tzn. właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniająca funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na tym obszarze,
- operator – samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca posiadający niezbędne dokumenty do prowadzenia regularnego przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej. Operator na mocy zaświadczenia świadczy przewozy o charakterze użyteczności publicznej, czyli powszechnie dostępny transport osób wykonywany w sposób nieprzerwany, a który ma na celu zaspokojenie lokalnych potrzeb przewozowych,
- przewoźnicy – przedsiębiorcy uprawnieni do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu albo zezwolenia,

a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (do wykonywania regularnego przewozu osób w transporcie kolejowym).

Organizatorem właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, jest³³:

- **gmina:**
 - w gminnych przewozach pasażerskich na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej,
 - albo której, na mocy porozumienia między gminami, powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin, które zawarły porozumienie,
- związek międzygminny na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin tworzących związek międzygminny,
- powiat:
 - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
 - albo któremu, na mocy porozumienia między powiatami, powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie,
- związek powiatów na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich na obszarze powiatów tworzących związek powiatów,
- związek powiatowo-gminny na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin lub powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny,
- województwo:
 - na linii (sieci) komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz transporcie morskim,
 - właściwe ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z województwami właściwymi ze względu na przebieg tej linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich,

³³ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity (tj. Dz.U. 2020 poz.1944 z późn. zm.)

- któremu na mocy porozumienia międzywojewódzkiego inne województwa przekazały zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii (sieci) komunikacyjnej na terenie województw będących w porozumieniu.

Minister właściwy do spraw transportu jest organizatorem międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów osobowych.

Według Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym wyróżnia się następujące rodzaje przewozów osób:

- gminne – wykonywane na terenie jednej gminy lub kilku gmin sąsiadujących ze sobą które zawarły porozumienie międzygminne lub utworzyły związek międzygminny. W tym rodzaju przewozu osób sklasyfikowana jest również komunikacja miejska, czyli przewóz osób wykonywany w granicach miasta (lub miasta i gminy) albo w granicach miast i gmin sąsiadujących (w tym przypadku dokumentem regulującym organizację transportu jest porozumienie międzygminne lub stworzony związek międzygminny),
- powiatowe – wykonywane w granicach co najmniej dwóch gmin (warunkiem jest jednocześnie niewykraczanie poza teren powiatu) lub w granicach co najmniej dwóch powiatów sąsiadujących, które zawarły porozumienie międzypowiatowe lub stworzyły związek międzypowiatowy,
- powiatowo-gminne – wykonywane w granicach gmin i powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny,
- wojewódzkie – wykonywane w granicach co najmniej dwóch powiatów (ale nie wykraczające poza województwo); w przypadku przewozów kolejowych w tej kategorii zawarte są również połączenia kolejowe wykonywane do pierwszej stacji w województwie sąsiadującym, na którym możliwe jest dokonanie przesiadki na skład jadący dalej. Ponadto województwo jest organizatorem międzywojewódzkich przewozów pasażerskich, czyli przewozu osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy województwa; inne niż przewozy gminne, powiatowe i wojewódzkie (Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym).

Zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego są wykonywane w przypadku ³⁴:

- gmin: przez wójta, burmistrza lub prezydenta miasta,

³⁴ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: (tj. Dz.U. 2020 poz.1944 z późn. zm.)

- związków międzygminnych: przez zarząd związku międzygminnego,
- miast na prawach powiatu: przez prezydenta miasta,
- powiatów: przez starostę,
- związków powiatów: przez zarząd związku powiatów,
- związków powiatowo-gminnych: przez zarząd związku powiatowo-gminnego,
- województw: przez marszałka województwa.

Zgodnie z Ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym do podstawowych obowiązków organizatora należą³⁵:

- planowanie rozwoju transportu,
- organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
- zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.
- Do działań związanych z planowaniem rozwoju transportu należą głównie:
- ogłaszanie przetargu na stworzenie planów transportowych, a w szczególności jego późniejsze opublikowanie,
- zgłaszanie nieefektywnych obszarów w zakresie niedostatecznej obsługi transportowej.

Organizowanie transportu zbiorowego m.in polega na³⁶:

- badaniu i analizie potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- podejmowaniu działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu,
- określaniu sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej,
- określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców,
- przygotowaniu i przeprowadzeniu postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ustalaniu sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

³⁵ Tamże, art. 8.

³⁶ Tamże, art. 15.

Zgodnie z Ustawą za korzystanie z przystanków pobierana jest opłata, która jest ustalana w drodze negocjacji pomiędzy gminą a właścicielem przystanku lub dworca. Stawki powinny być na odpowiednim poziomie, ich wysokość nie powinna spowodować negatywnego wpływu na możliwość świadczenia usług komunikacyjnych przez przewoźnika i nie powinna być wyższa niż 0,05 zł za zatrzymanie na przystanku i 1 zł za zatrzymanie na terenie dworca.

Do elementów związanych z zarządzaniem publicznym transportem zbiorowym³⁷ należą:

- negocjowanie i zatwierdzanie zmian do umowy z operatorem,
- ocena i kontrola realizacji przez operatora i przewoźnika usług w zakresie transportu,
- kontrola nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego,
- współpraca przy aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
- analiza realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych publicznego transportu zbiorowego,
- dokonywanie zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych,
- zatwierdzanie rozkładów jazdy oraz dokonywanie ich aktualizacji w przypadku przewozów wykonywanych na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu,
- administrowanie systemem informacji dla pasażera.

Ustawa jednocześnie określa możliwość ograniczenia w funkcjonowaniu linii lub sieci komunikacyjnej w przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających poprawne funkcjonowanie. Ww. warunki określone w zgłoszeniu do przewozu (np. zmiana przebiegu linii komunikacyjnej) mogą zostać nie zachowane przez przewoźnika w przypadku sytuacji losowych, m.in. awarii sieci, robót drogowych itd.

Organizowanie transportu publicznego można scharakteryzować na trzech poziomach:

- politycznym – ten dział realizowany jest przez jednostki samorządu lokalnego lub Ministra właściwego do spraw transportu,
- planistyczno – organizacyjnym – realizowany poprzez jednostki wyspecjalizowane w funkcjonowaniu publicznego transportu zbiorowego oraz na realizacji celów w tym zakresie,
- wykonawczym – realizowany przez operatorów lub przewoźników świadczących określone usługi transportowo-przewozowe (osobowe).

³⁷ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: (tj. Dz.U. 2020 poz.1944 z późn. zm.)

W zakresie politycznym kwestie organizacji transportu publicznego określone są w aktach prawnych:

- Ustawie z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (określającej zasady i formy gospodarki komunalnej jednostek samorządu terytorialnego, polegające na wykonywaniu przez te jednostki zadań własnych),
- Ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (określającej zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w transporcie drogowym, szynowym, linowym, morskim oraz w żegludze śródlądowej),
- Ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (określającej zasady wykonywania krajowego i międzynarodowego transportu drogowego, w tym m. in. regularnych przewozów osób i ich bagażu, obowiązki lub warunki przewozu drogowego oraz działalność w tym zakresie organów samorządu terytorialnego),
- Ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (określającej zasady wykonywania przewozów kolejowych, w tym wojewódzkich przewozów pasażerskich, oraz współpracy jednostek samorządu terytorialnego z zarządcą infrastruktury kolejowej i przewoźnikami kolejowymi),
- Ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (ustalającej kwestie własności dróg różnych kategorii oraz obowiązki właścicieli),
- Ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (określającej zasady ruchu na drogach publicznych oraz zasady i warunki dopuszczenia pojazdów do tego ruchu),
- Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (regulującej obowiązki organizatora publicznego transportu zbiorowego oraz przewoźników – pod tą nazwą w ustawie określa się również obowiązki operatorów).

W zakresie planistyczno – organizacyjnym wyspecjalizowane jednostki zajmujące się publicznym transportem zbiorowym powinny być merytorycznie przygotowane do spełniania określonych celów i znajdować się w strukturze urzędu władzy lokalnej. Jest również możliwość umiejscowienia takiej jednostki poza strukturą urzędu. Jednym z rodzajów jednostek realizujących zadania z zakresu transportu publicznego w ramach kilku jednostek samorządu terytorialnego są porozumienia oraz związki. Obowiązki dla jednostek z zakresu planistyczno – organizacyjnych zawarte są w art. 15. Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

W zakresie wykonawczym organizacja transportu publicznego związana jest w głównej mierze z realizowaniem konkretnych zadań z tego zakresu, czynności te wykonują operatorzy, przewoźnicy lub inne podmioty gospodarcze. Takimi podmiotami mogą być:

- podmioty wewnętrzne samorządów lokalnych, które świadczą usługi w oparciu o zlecenie bezpośrednio z pominięciem procedury przetargowej³⁸, albo
- podmioty wybrane w postępowaniu³⁹ o świadczenie usług publicznych w trybie:
 - Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych⁴⁰,
 - Ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi,
 - w oparciu o bezpośrednie udzielenie zlecenia z pominięciem procedury przetargowej.

Każdy podmiot wewnętrzny powinien⁴¹:

- być w 100% podmiotem publicznym,
- pozostawać pod kontrolą „swoich” samorządów,
- wykonywać zadania publiczne w przeważającej części na rzecz „swoich” samorządów,
- być rozliczany i kontrolowany z rekompensaty w oparciu o prawodawstwo europejskie.

Oprócz działań czysto transportowych do zakresu wykonawczego organizowania transportu zbiorowego należą również działania związane z kontrolą biletów. Organizator powierza czynności kontrolne zewnętrznym podmiotom gospodarczym lub bezpośrednio operatorom. Do obowiązków organizatora należy określenie cen biletów oraz wysokości opłaty dodatkowej (Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe) za brak ważnego biletu lub uprawnień do przejazdu.

Przejazd środkiem publicznego transportu zbiorowego odbywa się na podstawie umowy cywilnej zawieranej w formie przystąpienia (umowa adhezyjna). Pasażer, zajmując miejsce w pojeździe, wyraża zgodę na zawarcie takiej umowy, a więc m. in. zobowiązuje się zapłacić odpowiednią należność za przewóz, a w przypadku, gdy z tego obowiązku się nie wywiąże, zobowiązuje się uiścić karę umowną w postaci opłaty dodatkowej.

Opłata dodatkowa (jako efekt uchylenia się przez stronę zawartej dobrowolnie umowy od wykonania spoczywającego na niej obowiązku zapłaty za wykonaną na jej rzecz usługę) nie jest karą w pojęciu prawa karnego lub administracyjnego. Kodeks cywilny w art. 3531 stanowi, że „strony zawierające umowę mogą ułożyć stosunek prawny według swego uznania”, stąd prawo nie ogranicza swobody kształtowania stosunków cywilno-prawnych (zastrzeżenie w umowie środków zmuszających strony

³⁸ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: (tj. Dz.U. 2020 poz.1944 z późn. zm.)

³⁹ Ustawa z dnia 29 stycznia 2004. r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. 2019, poz. 1843).

⁴⁰ Art. 4 pkt 13 Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. 2019., poz. 1843 z późn. zm.) zezwala na udzielanie przez organ władzy publicznej zamówień podmiotom wewnętrznym tego organu oraz wymienia warunki, konieczne do takiego udzielenia.

⁴¹ Pkt 18 preambuły oraz art. 5 ust 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady.

do rzetelnego wywiązywania się z zobowiązań nie narusza zasad prawa). Z tej przyczyny spory wynikające z zastosowania opłaty dodatkowej są rozpatrywane wyłącznie przez sądy cywilne.

6.2 WYBÓR OPERATORA

Publiczny transport zbiorowy może być wykonywany przez operatora lub przewoźnika, spełniających określone warunki do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie przewozu osób⁴².

Przygotowanie i przeprowadzenie postępowania w celu dokonania wyboru operatora oraz zawarcie umowy na świadczenie usług przewozowych należy do organizatora publicznego transportu zbiorowego⁴³. Wyboru operatora dokonuje on w trybie⁴⁴:

- ustawy Prawo zamówień publicznych,
- ustawy o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi,
- art. 22 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1944) – bezpośrednie zawarcie umowy w przypadku, gdy⁴⁵:
 - usługi przewozowe mają być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego albo:
 - 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 (w przypadku małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 pojazdy, progi te zostają podwyższone odpowiednio do 2 mln euro i 600 tys. kilometrów) albo
 - w sytuacjach awaryjnych, jeśli wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2. (umowa zawarta w tym przypadku nie może trwać dłużej niż 12 miesięcy i może zostać przedłużona, przy czym łączny czas trwania umowy awaryjnej nie może przekroczyć 2 lat), albo

⁴² Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, art. 6.

⁴³ *Tamże*, art. 15.

⁴⁴ *Tamże*, art. 19.

⁴⁵ *Tamże*, art. 22 ust. 1.

- umowa dotyczy transportu kolejowego.

Umowa może dotyczyć jednej linii komunikacyjnej, kilku linii albo całej sieci komunikacyjnej. Zawierana jest na czas oznaczony, jednak nie dłuższy niż 10 lat w transporcie drogowym i 15 lat w szynowym⁴⁶.

Do obowiązków organizatora należy opublikowanie ogłoszenia o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w terminie nie krótszym niż jeden rok albo sześć miesięcy w przypadku, gdy umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma dotyczyć świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 50 000 kilometrów rocznie. Przedmiotowe ogłoszenie organizator zamieszcza w:

- Biuletynie Informacji Publicznej;
- w miejscu powszechnie dostępnym w swojej siedzibie;
- na swojej stronie internetowej;
- oraz w Suplemencie do Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej.

Ogłoszenie zawiera m. in.:

1. nazwę i adres właściwego organizatora;
2. określenie przewidywanego trybu udzielenia zamówienia;
3. określenie rodzaju transportu oraz linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, na których będą wykonywane przewozy;
4. przewidywaną datę rozpoczęcia postępowania o udzielenie zamówienia;
5. przewidywany czas trwania umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Zmiana informacji, o których mowa w pkt 1-3 oraz 5 wymaga niezwłocznego zamieszczenia ogłoszenia o tej zmianie.

W umowie na usługi przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym określa się w szczególności jej przedmiot⁴⁷:

- opis usług oraz ich warunki jakościowe, m. in. liczba i rodzaj środków transportu (przystosowanych do przewozu osób i odpowiadających warunkom technicznym wymaganym ze względu na rodzaj przewozu), niezbędnych do realizacji usług przewozowych, wyposażenie tych środków w rozwiązania techniczne, służące ochronie środowiska i ułatwiające pasażerom,

⁴⁶ Tamże, art. 25 ust. 2.

⁴⁷ Tamże, art. 25 ust. 3.

zwłaszcza osobom o ograniczonych zdolnościach ruchowych, korzystanie z komunikacji, oznakowanie tych środków itp.,

- linię komunikacyjną, linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjną, których dotyczy umowa,
- czas trwania umowy,
- warunki, na jakich dopuszczalne jest podwykonawstwo,
- sposób rozpatrywania skarg i reklamacji składanych przez pasażerów,
- aspekt konieczności składania sprawozdań realizacji świadczonych usług przewozowych oraz ich zakresu⁴⁸,
- zasady rozliczeń finansowych, z uwzględnieniem stosowania ulg ustawowych i lokalnych oraz sposób (odpowiadający wymaganiom określonym w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007), w jaki obliczana jest rekompensata,
- sposób dystrybucji biletów oraz sposób prowadzenia ich kontroli w środkach transportu,
- stronę umowy, której przysługują wpływy z opłat przejazdowych oraz innych opłat, o których mowa w ustawie Prawo przewozowe, a jeżeli wpływy te przysługują operatorowi – warunki zmiany tych opłat,
- stronę umowy, która jest zobowiązana do podawania do publicznej wiadomości:
 - rozkładów jazdy,
 - cenników opłat przejazdowych,
 - regulaminu przewozu osób,
- stronę umowy, która obowiązana jest uzgodnić zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi,
- w przypadku, gdy organizator używa swoje środki transportu – warunki korzystania z tych środków,
- warunki zakupu przez operatora środków transportu niezbędnych do realizacji usług przewozowych,
- zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy,
- kary umowne,
- warunki zmiany oraz rozwiązania umowy.
- Obszar świadczenia usług określony umową z operatorem może obejmować:
- jedną linię lub,

⁴⁸ Art. 48 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym obowiązuje operatorów i przewoźników do przekazywania organizatorowi, w terminie do 31 marca, informacji o skargach i reklamacjach składanych przez pasażerów w roku poprzednim oraz informację o liczbie i wysokości przyznanych odszkodowań.

- wiązkę linii lub,
- obszar całej sieci komunikacyjnej.

W przypadku Gminy Miedźno przewiduje się wybór operatora w trybach:

- **bezpośrednim – ze względu na przewidywaną niewielką pracę eksploatacyjną na terenie Gminy, a co za tym idzie koszt (poniżej 300 000 wzm i 1 mln euro), zamówienia Gminy Miedźno będą spełniać warunki zawierania umów w trybie bezpośrednim, który cechuje się największą elastycznością i najmniejszą ilością czynności formalno-prawnych koniecznych do podjęcia**
- **w przypadku niezadowolających efektów zawierania umów w trybie bezpośrednim, na podstawie Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych,**
- **lub Ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi**

6.3 POROZUMIENIA POMIĘDZY SAMORZĄDAMI

Uruchomienie gminnej komunikacji zgodnie z zaproponowaną w rozdziale 9.1. siecią będzie oznaczało (w zakresie linii M4-M6) konieczność zawarcia porozumień pomiędzy samorządami w zakresie organizacji i finansowania połączeń. Istnieje kilka możliwości zawarcia porozumień w tym względzie.

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

Alternatywnym rozwiązaniem może być utworzenie związku powiatowo-gminnego, który zajmie się organizacją PTZ (co będzie jednak skutkowało koniecznością powołania struktur związku, jak również uchwaleniem dla niego niezależnego planu transportowego), ewentualnie zawarcie porozumienia pomiędzy Powiatem Kłobuckim i Gminą Miedźno. Na mocy takiego porozumienia, samorząd powiatowy, który powinien być formalnym organizatorem takich przewozów (o zasięgu ponadgminnym) powierzyłby to zadanie Gminie Miedźno⁴⁹. Przy czym, w tym wypadku koniecznością

⁴⁹ Osobną kwestią jest finansowanie PTZ w tej sytuacji. Doświadczenia innych samorządów pokazują, że jeśli samorząd wyższego szczebla jest tylko formalnym organizatorem PTZ na danej linii/sieci komunikacyjnej i powierza to zadanie samorządowi niższego szczebla, zainteresowanemu organizacją PTZ, to najpierw samorząd bądź samorządy niższego szczebla przekazują samorządowi wyższego szczebla dotację celową na organizację PTZ, a później samorząd wyższego szczebla uzyskaną w ten sposób dotację przekazuje podmiotowi bezpośrednio zaangażowanemu w organizację PTZ. Mechanizm ten jest rozpowszechniony np. w konurbacji górnośląskiej, gdzie samorządy gminne przekazują samorządowi wojewódzkiemu organizację PTZ samorządowi wojewódzkiemu, przekazując jednocześnie na to zadanie środki finansowe, a następnie województwo przekazuje danemu organizatorowi PTZ (np. KZK GOP, MZK Tychy) środki na ten cel. Istnieją jednak

byłaby aktualizacja zapisów powiatowego planu transportowego. W zakresie połączeń autobusowych do Częstochowy i Działoszyna – rozwiązaniem optymalnym jest zawarcie porozumienia międzygminnego (pomiędzy wszystkimi gminami położonymi na trasie danej linii komunikacyjnej⁵⁰), na mocy którego organizatorem danej linii komunikacyjnej będzie Gmina Miedźno, a pozostałe gminy przekazywać będzie Gminie Miedźno środki finansowe z tytułu uruchamiania połączeń gminnego PTZ na jej terenie. Alternatywnym rozwiązaniem jest utworzenie związku powiatów (z udziałem wszystkich powiatów położonych na trasie danej linii komunikacyjnej – co będzie jednak skutkowało koniecznością powołania struktur związku, jak również uchwaleniem dla niego niezależnego planu transportowego). Możliwe jest również zawarcie porozumienia pomiędzy Województwem Śląskim, Województwem Łódzkim (w przypadku uruchomienia linii do Działoszyna) i Gminą Miedźno, na mocy którego samorządy wojewódzkie przekazałyby Gminie Miedźno organizację przewozów Gminie Miedźno⁵¹. Nie istnieje natomiast prawna możliwość powołania związku województw dla organizacji linii komunikacyjnej przekraczającej granicę województw.

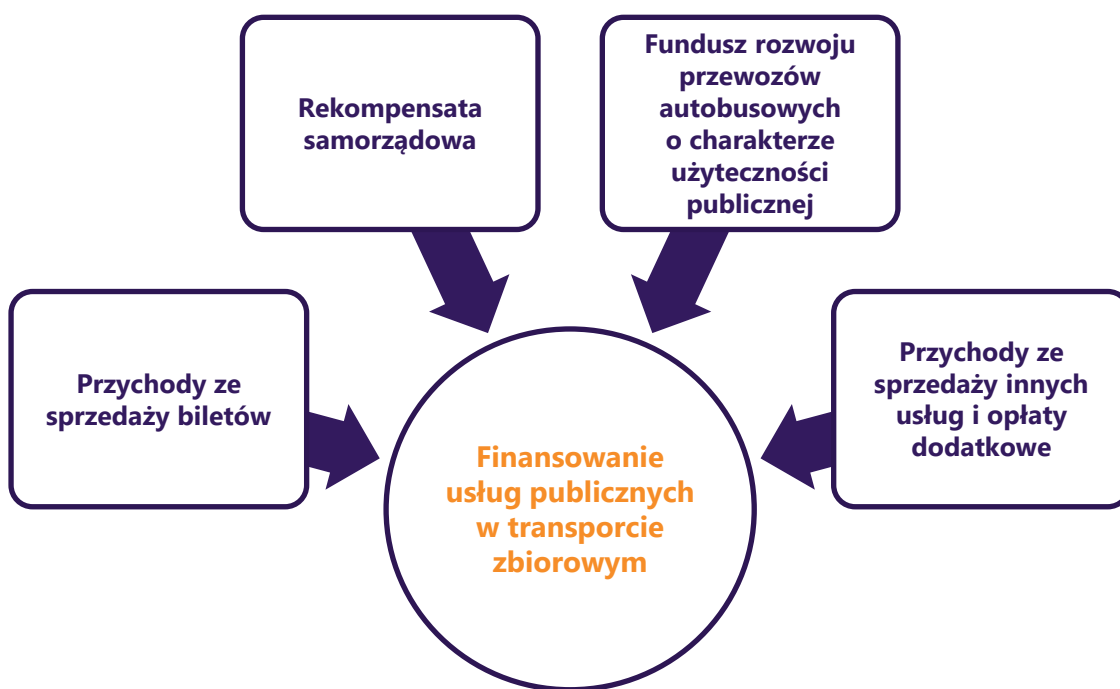
również sytuacje, że nie wszystkie JST, których dotyczyć ma przedmiotowe porozumienie, przekazują środki finansowe. Np. w przypadku porozumienia pomiędzy Woj. Śląskim i miastem Tychy (oraz JST, które przekazały Tychom organizację PTZ na swoim terenie) odnośnie organizacji PTZ na liniach wykraczających zakresem poza granicę 1 powiatu – w kosztach funkcjonowania tych linii nie partycypują Katowice i Gliwice. Zawarcie takiego porozumienia jest zatem zarówno korzystne, jak i dopuszczalne prawnie w sytuacji, w której nie wszystkie JST są zainteresowane partycypacją finansową. Dla porównania, porozumienie międzygminne nakłada na wszystkich jego uczestników konieczność partycypacji finansowej. Przy czym praktyka funkcjonowania PTZ i tak pokazuje, że zdarzają się przypadki, w których jedna gmina uruchamia komunikację autobusową do sąsiednich gmin bez ich partycypacji finansowej (np. Wodzisław Śląski – w zakresie wyjazdów autobusów miejskich do Rydułtów i Pszowa). Taka sytuacja – finansowanie zadań własnych innej JST – może jednak stanowić narażenie się na zarzut naruszenia dyscypliny finansów publicznych.

⁵⁰ Przy czym doświadczenia z innych dużych miast w Polsce pokazują, że duże miasta zazwyczaj niechętnie przystępują do tego rodzaju porozumień inicjowanych przez mniejsze miasta zlokalizowane wokół nich. Zazwyczaj sytuacja jest odwrotna: komunikacja miejska organizowana przez duże miasta obejmuje również podmiejskie gminy, które powierzają tym samym dużemu miastu organizację PTZ na swoim terenie.

⁵¹ Jest to teoretycznie optymalne rozwiązanie w przypadku braku chęci partycypacji zarówno gminy Kłobuck, jak i miasta Częstochowa w partycypacji finansowej takich połączeń. Wymaga jednak modyfikacji zapisów wojewódzkiego planu transportowego.

7 PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH

7.1 ŹRÓDŁA FINANSOWANIA



Rysunek 9 Główne źródła finansowania usług w publicznym transporcie zbiorowym. Źródło: Opracowanie własne.

Podstawowym aktem prawnym określającym formy i źródła finansowania usług (w ramach użyteczności publicznej) w obrębie regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanym na terenie Rzeczypospolitej Polskiej jest Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (art. 1, ust. 2)⁵². Zgodnie z artykułem 12 ust. 1 pkt 3 ustawy każdy plan transportowy zawierać powinien przewidywane źródła finansowania usług przewozowych, których określenie leżeć powinno w gestii organizatora transportu.⁵³

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

- opłaty (przychody ze sprzedaży biletów i innych opłat dodatkowych) pobierane w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- rekompensaty z tytułu:

⁵² Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tj. Dz.U. 2020 poz.1944 z późn. zm.) art. 1 ust. 2

⁵³ Tamże, art. 12 ust. 1 pkt 3

- utraconych przez operatora przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (z wyłączeniem komunikacji miejskiej),
- poniesionych przez operatora kosztów w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- środki transportu udostępniane operatorowi przez organizatora na realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- dopłaty do kwoty deficytu linii komunikacyjnej (z wyłączeniem komunikacji miejskiej), na obsługę której z operatorem została zawarta umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego przyznawana do 2028 r. ze środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych zgodnie z Ustawą z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz.U.2019 poz.1123 z późn. zm.) .

Źródłami finansowania transportu publicznego mogą być w szczególności:

- środki budżetów jednostek samorządu terytorialnego będących organizatorem,
- środki budżetu centralnego, w tym rekompensata utraconych przychodów w efekcie stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów (nie dotyczy komunikacji miejskiej),
- środki Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej,
- a także wpływy ze sprzedaży biletów przejazdowych oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe.

Organizacja przewozów wymusza współpracę pomiędzy organizatorem a operatorem w zakresie dofinansowania działalności operatora. Przysługuje mu bowiem prawo do rekompensaty z tytułu:

- utraconych przychodów, w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów publicznym transportem zbiorowym, lub
- utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile takowe zostały ustanowione, lub

- poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.⁵⁴

Rekompensata przysługuje operatorowi wówczas, gdy podstawą poniesionej przez niego straty z tytułu realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego są utracone przychody (w związku ze stosowaniem uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych) oraz poniesione koszty (w związku ze świadczeniem usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego)⁵⁵. W przypadku rekompensaty związanej ze stosowaniem ulg ustawowych przez operatora, operator zwraca się do organizatora – Gminy Miedźno z wnioskiem o wypłacenie rekompensaty i poświadczającej to roszczenie odpowiedniej dokumentacji. Gmina Miedźno, po dokonaniu pozytywnej weryfikacji wniosku, zwraca się do Marszałka Województwa Śląskiego o przekazanie środków finansowych z budżetu państwa, będących rekompensatą dla operatora, którą wypłaca.

W ramach rekompensaty operatorowi przysługuje tzw. „rozsądny zysk”. Nie dotyczy podmiotów:

- wybranych w trybie Ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi,
- z którymi bezpośrednio zawarto umowę o świadczenie usług przewozowych i przyjęła ona formę koncesji lub usługi,
- będącymi samorządowymi zakładami budżetowymi.⁵⁶

Pod pojęciem „rozsądnego zysku” rozumie się „stopę zwrotu z kapitału, która w danym państwie członkowskim uznawana jest za normalną dla tego sektora i w której uwzględniono ryzyko lub brak ryzyka ingerencji organu publicznego ponoszone przez podmiot świadczący usługi publiczne”.⁵⁷

Tabela zamieszczona poniżej przedstawia zasady dotyczące przewidywanego finansowania powiatowych przewozów pasażerskich w Gminie Miedźno.

⁵⁴ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tj. Dz.U. 2020 poz.1944 z późn. zm.), art. 50 ust. 1 pkt 2 lit a)

⁵⁵ Kwestię tę reguluje art. 52 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Wynika stąd, że rekompensata jest podstawową formą finansowania przewozów nierentownych.

⁵⁶ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tj. Dz.U. 2020 poz.1944 z późn. zm.), art. 52 ust. 3

⁵⁷ Załącznik do Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, ust. 6.

Tabela 5 Przewidywane finansowanie usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej. Źródło: Opracowanie własne

Zakres rozwiązań	Umowa o świadczenie usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawarta:	Wskazania odnośnie formy rekompensaty	Źródła finansowania kosztów operatora w związku ze świadczeniem usług w PTZ na terenie Gminy Miedźno	Wskaźniki odnośnie przychodów ze sprzedaży biletów	Udostępnianie operatorowi środków transportu
Koncesja	z operatorem wybranym w trybie Ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi na okres do 10 lat	operatorowi będzie przysługiwać rekompensata z tytułu stosowania utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (źródło finansowania: budżet państwa) oraz utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostaną ustanowione (źródło finansowania: budżet organizatora) rekompensata za koszty w związku ze świadczeniem usług w	budżet państwa oraz dodatkowo (fakultatywnie) środki własne Gminy Miedźno	stanowi ą dochód operatora	nie jest przewidziane

		publicznym transporcie zbiorowym tylko w przypadku udzielenia pomocy finansowej zainteresowanych gmin			
Bezpośrednie zawarcie umowy	z operatorem wybranym w trybie Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (art. 22 ust. 1 pkt 2), na okres do 10 lat – dla zadania o średniej wartości przedmiotu umowy mniejszej niż 1 000 000 € rocznie lub o wymiarze mniejszym niż 300 000 km rocznie* lub w sytuacjach awaryjnych (art. 22 ust. 4)	rekompensata w wysokości ustalonej między organizatorem i operatorem, z uwzględnieniem rekompensat z tytułu stosowania utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (źródło finansowania: budżet państwa) oraz utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostaną ustanowione (źródło finansowania: budżet organizatora)	budżet państwa, środki własne Gminy Miedźno	stanowi ą dochód operatorka	nie jest przewidziane

Przetarg nieograniczony	z operatorem wybranym w trybie Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo Zamówień Publicznych (przetarg nieograniczony), na okres do 10 lat	rekompensata obliczana jako iloczyn liczby wozokilometrów wykonanych w przyjętym okresie rozliczeniowym i stawki za 1 wozokilometr zaoferowanej podczas przetargu wyłaniającego operatora, z uwzględnieniem rekompensat z tytułu stosowania utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (źródło finansowania: budżet państwa) oraz utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostaną ustanowione (źródło finansowania: budżet organizatora)	budżet państwa, środki własne Gminy Miedźno	stanowi ą dochód operatorka	dopuszczalne w przypadku zakupu środków transportu z wykorzystaniem funduszy zewnętrznych (np. z UE)
--------------------------------	---	---	---	-----------------------------	--

*- jeżeli bezpośrednio zawarta umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 środki transportu, wskazane 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 rocznie⁵⁸.

⁵⁸ Na podstawie Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tj. Dz.U. 2020 poz.1944 z późn. zm.) art. 22 ust. 2

7.2 FUNDUSZ ROZWOJU PRZEWOZÓW AUTOBUSOWYCH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

Utworzony w 2019 r. z inicjatywy Rządu RP „Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej” (dalej: fundusz) to państwowy fundusz celowy, z którego dofinansowywane są przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej. Fundusz utworzony został z myślą o wsparciu transportu publicznego w mniejszych ośrodkach: z możliwości ubiegania się o środki z funduszu wyłączeni są organizatorzy komunikacji miejskiej (a także związki metropolitalne i minister właściwy do spraw transportu). Dysponentem funduszu jest minister właściwy ds. transportu, za jego zarządzanie odpowiedzialny jest Bank Gospodarstwa Krajowego. Zgodnie z ustawą, Rada Ministrów w drodze rozporządzenia dokonuje podziału funduszu pomiędzy województwa. Organizator transportu autobusowego uprawniony do ubiegania się o środki i zainteresowany ich pozyskaniem, składa do właściwego wojewody wnioski o przyznanie dotacji z funduszu (zgodnie z harmonogramem określonym w Biuletynie Informacji Publicznej danego urzędu wojewódzkiego).

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

Wojewoda, rozpatrując wniosek organizatora bierze pod uwagę:

- powierzchnię obszaru własności organizatora;
- liczbę mieszkańców obszaru własności organizatora;
- liczbę linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wniosek, które nie funkcjonowały co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy;
- długość linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wniosek, które nie funkcjonowały co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy;
- liczbę zatrzymań autobusu na przystankach komunikacyjnych na liniach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wniosek, które nie funkcjonowały co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy;
- realizację potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej w zakresie dostępu do przewozów na liniach komunikacyjnych w przewozach autobusowych

o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wnioski, które nie funkcjonowały co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy;

- wskaźnik dochodów podatkowych na jednego mieszkańca, o którym mowa w przepisach ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem, a w przypadku związku tych jednostek – średnią arytmetyczną dochodu jednostek wchodzących w skład związku.

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

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

Maksymalna kwota dofinansowania wynosi 3,00 zł do 1 wozokilometra w perspektywie do końca 2021 r. i 0,80 zł od początku 2022 r. Ze środków funduszu może być pokryte maksymalnie 90% deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej. O środki z funduszu nie można ubiegać się, jeśli dana linia komunikacyjna posiada dodatni wynik finansowy (nie generuje deficytu). Przy stracie netto, stanowiącej podstawę do ubiegania się o środki z funduszu, nie uwzględnia się rozsądnego zysku (zdefiniowanym w rozporządzeniu 1370/2007⁵⁹). Dopłacie podlegają linie komunikacyjne niefunkcjonujące co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy oraz linie, na które umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zostanie zawarta po dniu wejścia w życie ustawy. Organizator, któremu została udzielona dopłata, jest obowiązany do prowadzenia wyodrębnionej ewidencji księgowej otrzymanych dopłat oraz wydatków objętych dopłatą.

⁵⁹ Poprzez rozsądny zysk należy rozumieć stopę zwrotu z kapitału, która w danym państwie członkowskim uznawana jest za normalną dla tego sektora i w której uwzględniono ryzyko lub brak ryzyka ingerencji organu publicznego ponoszone przez podmiot świadczący usługi publiczne. W Ustawie z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym nie określono konkretnej wysokości rozsądnego zysku, powszechnie przyjmuje się jednak, że powinno to być 6% zaangażowanego kapitału.

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

7.3 RENTOWNOŚĆ

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

Rentowność w transporcie publicznym jest bardzo zróżnicowana. Połączenia w porach szczytów przewozowych jak również linie komunikacyjne obsługujące największe miejscowości/kluczowe centra ruchotwórcze, cechują się największą rentownością. Linie komunikacyjne obsługujące mniejsze miejscowości (osiedla, dzielnice etc.), czy połączenia realizowane poza szczytami przewozowymi, z racji mniejszego popytu, cechują się mniejszą rentownością. Jednak utrzymywanie mniej rentownych połączeń jest powinnością organizatora publicznego transportu zbiorowego, gdyż zmniejszanie oferty transportu publicznego, zwłaszcza na obszarach mniej zaludnionych, może pośrednio być drogą nie tylko do wykluczenia komunikacyjnego, ale także, pośrednio, do wykluczenia społecznego.

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

może nieść za sobą zmniejszenie liczby pasażerów, a to z kolei powoduje zmniejszenie wskaźników rentowności, i grozi uruchomieniem procesu całkowitego zawieszenia połączeń⁶⁰.

Narzędziem służącym do poprawy wskaźników rentowności mogą być naturalnie podwyżki cen biletów. Należy jednak podkreślić, że podwyżki cen biletów każdorazowo – nawet jeśli są nieduże bądź dokonywane są rzadko – są bardzo drażliwym problemem społecznym i mogą stanowić istotne ryzyko, jeśli chodzi o spadek liczby pasażerów. Wpływ na zmianę kosztów uruchamiania gminnych przewozów pasażerskich mogą też mieć wydarzenia globalne o charakterze nie tylko gospodarczym, ale też politycznym, których nie można w tym momencie przewidzieć, a z którymi trzeba się liczyć – np. zmiany cen ropy naftowej na światowych rynkach czy też kryzys gospodarczy, który może wpłynąć na pogorszenie wskaźników inflacyjnych.

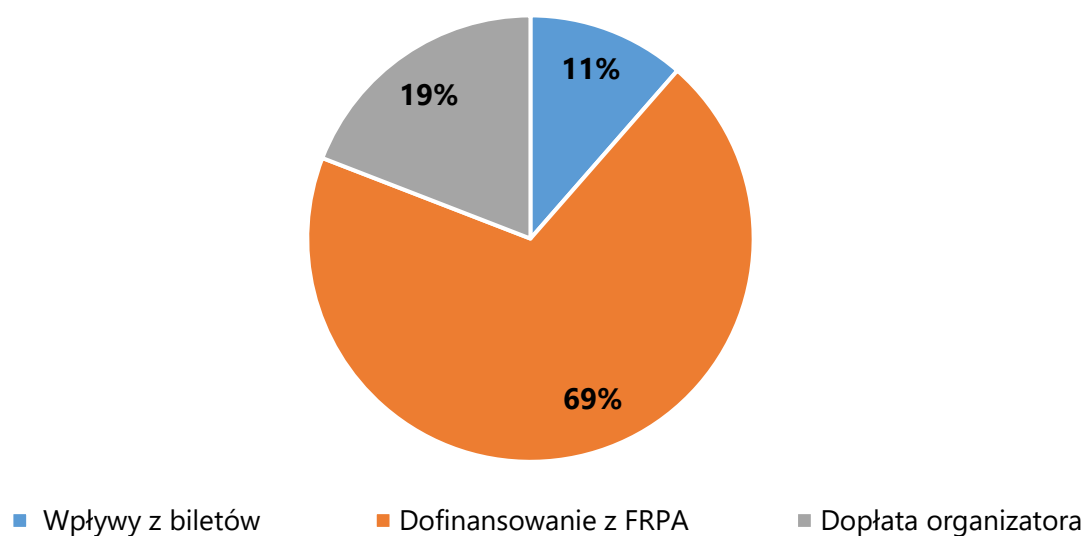
7.4 OBECNA RENTOWNOŚĆ POŁĄCZEŃ AUTOBUSOWYCH NA TERENIE GMINY MIEDŹNO

Analiza danych z 2019 i 2020 roku pokazuje, że przewozy autobusowe na terenie Gminy Miedźno były deficytowe, to znaczy wymagały dopłat do funkcjonowania. Wielkość dopłat zależnie od miesiąca wahała się od około 2 zł za wozokilometr, do ponad 4 zł i to ta druga wartość bardziej zbliżona jest do średniej, która w okresie XI.2019-XI.2020 wynosiła 4,04/wzkm. W roku 2019, kiedy dopłata z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych wynosiła 1zł/wzkm, wielkość dotacji pokrywała około 25% deficytu. W momencie kiedy wielkość dopłaty wzrosła do 3zł/wzkm, zaczęła ona pokrywać ponad 70% deficytu generowanego przez te połączenia.

Podobne wartości występują w szacunkach na rok 2021: planowany deficyt ma wynieść ok. 3,80zł/wzkm, którego ok. 80% pokryje dopłata z FRPA.

⁶⁰ Pasażerskie przewozy kolejowe na tle Europy – casus Województwa Śląskiego w kontekście Kolei Śląskich Warszawa – Katowice, Centrum Zrównoważonego Transportu, Warszawa 2013, s. 32.

Finansowanie Komunikacji Gminnej - szacunek na 2021 r.



Rysunek 10 Prognoza pokrycia kosztów funkcjonowania linii komunikacji gminnej na 2021 r. Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UG Miedźno.

8 PREFERENCJE DOTYCZĄCE wyboru RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU

Mieszkaniec Gminy Miedźno wybierając środek transportu może zdecydować się na transport zbiorowy albo prywatny⁶¹. Obecnie transport prywatny, rozumiany jako motoryzacja indywidualna, odgrywa znaczącą rolę w zaspokajaniu potrzeb transportowych ludności i wydaje się być dogodniejszym w wielu obszarach od transportu zbiorowego. Na taki stan rzeczy wpływają przede wszystkim następujące atuty transportu prywatnego:

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

W ostatnich latach, ze względu na zjawisko kongestii drogowej oraz trudności ze zdobyciem miejsca do doraźnego zaparkowania własnego pojazdu, szczególnie w dużych miastach/aglomeracjach, motoryzacja indywidualna przestaje być preferowanym sposobem przemieszczania się. Jednocześnie – w dużych ośrodkach – coraz większym zainteresowaniem cieszy się transport zbiorowy, głównie ze względu na poprawiającą się jakość usług, w tym ofertę handlową (preferencyjne rozwiązania taryfowe i atrakcyjne godziny kursowania). W celu podtrzymania tego trendu, przede wszystkim należy podejmować działania zarówno w zakresie poprawy jakości usług, jak i zwiększania dostępności do wszystkich środków transportu zbiorowego. Działania te powinny uwzględniać przede wszystkim następujące aspekty:

- Bezpośredniość połączeń (natomiast w przypadku, kiedy nie jest możliwa realizacja bezpośrednich połączeń – należy minimalizować uciążliwości związane z przesiadkami);
- Punktualność kursowania;
- Dopasowanie częstotliwości połączeń do potrzeb przewozowych;

⁶¹ Jego rodzajem jest także indywidualny transport niezmechanizowany (rowerowy, pieszy, itp.) traktowany zdawkowo lub pomijany w standardowych planach transportowych, ale – wobec swoich zalet – traktowany coraz szerzej w planach mobilności.

- Dostępność – łatwość dojścia do centrów przesiadkowych i przystanków, zapewnienie bezpieczeństwa w czasie przebywania na dworcach/przystankach;
- Informacja pasażerska – dostępna, przejrzysta i łatwa do zapamiętania, dobrze widoczna przy złym oświetleniu, estetyczna;
- Oferta handlowa – dostępna i przejrzysta taryfa opłat, atrakcyjny stosunek ceny biletów do długości trasy przejazdu⁶² i częstotliwości kursów;
- Poprawa komfortu pojazdów (minimalizacja hałasu i wibracji, klimatyzacja, estetyka, wysoka jakość informacji wizualnej i dźwiękowej dla pasażerów, ułatwienia dla osób niepełnosprawnych i z dużym bagażem);
- Zapewnienie komfortu oraz uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych i z dużym bagażem, także na dworcach lub przystankach (przynajmniej częściowo zadaszone miejsca siedzące, dojścia z wykorzystaniem pochylni lub schodów ruchomych);
- Niezawodność;
- Wysoka prędkość komunikacyjna.

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

⁶² Tzw. taryfa degresywna.

9 POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH

9.1 DOCELOWA SIĘĆ TRANSPORTOWA

W planowaniu sieci transportowej uwzględniono następujące aspekty:

1. Mieszkańcy Gminy Miedźno oczekują przede wszystkim poprawy jakości połączeń wewnątrz gminy.
2. W zakresie połączeń poza gminę – podkreślić należy, że Częstochowa, byłe miasto wojewódzkie liczące ponad 200 tys. mieszkańców, w zakresie atrakcyjności dla mieszkańców gminy Miedźno bez porównania przewyższa niewielki (liczący 13 tysięcy mieszkańców) powiatowy Kłobuck. W odróżnieniu od Częstochowy, w Kłobucku bez porównania uboższa jest m.in. oferta kulturalna, liczba placówek medycznych czy oświatowych (ok. 70% młodzieży z obszaru Gminy Miedźno uczęszcza do szkół średnich w Częstochowie) i w ogóle nie ma uczelni wyższych.
3. W związku z powyższym, linie wykraczające poza Gminę Miedźno będą w pierwszej kolejności koncentrować się na zapewnieniu dojazdów do Częstochowy. Biorąc jednak pod uwagę, że również Kłobuck stanowi lokalny rynek usług, jak również jest siedzibą istotnych z punktu widzenia organów administracji publicznej – przedmiotowa sieć komunikacyjna uwzględniać będzie również połączenia do Kłobucka.
4. Publiczny transport zbiorowy autobusami⁶³, podstawowy niegdyś w Polsce środek transportu regionalnego, przeżywa obecnie kryzys. Jego najważniejszą przyczyną jest lawinowy wzrost liczby pojazdów motoryzacji indywidualnej (np. w cytowanym badaniu ponad 70% osób z przedmiotowego obszaru zadeklarowało, że korzysta głównie z samochodów osobowych), ale także negatywne aspekty przemian politycznych: rozproszenia kompetencji decyzyjnych i kontrolnych pomiędzy różnymi jednostkami samorządu terytorialnego (skutkujące m.in. trudnościami w uzgodnieniu współfinansowania lub parametrów oferty drogowego PTZ oraz bezwzględną konkurencją, pogonią za zyskiem, zaniżaniem jakości oferty i poziomu bezpieczeństwa liczących obecnie przewoźników). Konsekwencją tego problemu dla małych ośrodków jest niekiedy drastyczne ograniczenie oferty PTZ, a nawet jego całkowity brak w dni wolne od pracy i nauki; tego rodzaju „wykluczenie komunikacyjne” ma już wagę wykluczenia

⁶³ Tj. według przepisów polskich, pojazdami drogowymi posiadającymi miejsca dla więcej niż 9 osób.

społecznego mieszkańców takich ośrodków, którzy zarazem nie mogą korzystać z samochodów osobowych.

5. Liczone obecnie (tylko w UE) w setkach miliardów euro rocznie, tzw. zewnętrzne koszty transportu drogowego (tj. ekonomiczne koszty konsekwencji: kongestii, hałasu, wypadków, zanieczyszczenia powietrza i innych rodzajów dewastacji środowiska naturalnego oraz krajobrazu), to ponad 95% takich kosztów generowanych przez wszystkie gałęzie transportu; w Polsce ok. 80% zewnętrznych kosztów transportu drogowego generowanych jest przy tym przez pojazdy motoryzacji indywidualnej. Społeczna waga tego problemu powoduje, że ograniczenie ruchu samochodów osobowych i jednośladów z napędem mechanicznym stało się obecnie jednym z największych wyzwań cywilizacji.

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

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

Tabela 6. Planowana sieć komunikacyjna Gminy Miedźno – wykaz linii. Źródło: Opracowanie własne

Nazwa	Trasa	Uwagi
M1	Kłobuck – Mokra III – Mokra II – Mokra I – Mokra II – Mokra III – Wapiennik – Miedźno – Ostrowy nad Okszą	Organizacja linii na odcinku Kłobuck – Mokra III możliwa po zawarciu stosownego porozumienia z właściwym organizatorem
M2	Władysławów – Borowa - Miedźno – (Kończkowice Duże) – Łobodno – Kłobuck	Organizacja linii na odcinku Miedźno – Kłobuck możliwa po zawarciu stosownego porozumienia z właściwym organizatorem
M3	Władysławów – Izbiska Duże – Izbiska Małe – Miedźno – (Kończkowice Duże – Kończkowice Małe - Golczewo – Wapiennik – Miedźno) – Łobodno – Kłobuck	Organizacja linii na odcinku Miedźno – Kłobuck możliwa po zawarciu stosownego porozumienia z właściwym organizatorem

M4	Popów – Zawady – Izbiska – Miedźno – Wapiennik – Morka III – Kłobuck	Organizacja linii wyłącznie po zawarciu stosownego porozumienia z właściwym organizatorem
M5	Ostrowy nad Okszą – Nowa Wieś – Kuźnica Kiedrzyńska – Czarny Las – Wola Hankowska – Antoniów [kierunek Częstochowa]	Organizacja linii wyłącznie po zawarciu stosownego porozumienia z właściwym organizatorem
M6	Działoszyn – Raciszyn – Zalesiaki - Pieńki – Smolarze – Dębie – Popów – Zawady – Izbiska – Miedźno – Kamyk – Biała Łobodno [kierunek Częstochowa]	Organizacja linii wyłącznie po zawarciu stosownego porozumienia z właściwym organizatorem

Połączenia autobusowe wykraczające poza Gminę Miedźno są możliwe do uruchomienia wyłącznie w przypadku osiągnięcia porozumienia o finansowaniu przewozów przez inne, właściwe dla danego obszaru samorządy terytorialne (zob. pkt.6.3). Ich uwzględnienie w przedmiotowym dokumencie wynika jednak z oczekiwań społecznych oraz zagrożenia wycofania się z obsługi przewozów ponadgminnych przewoźników komercyjnych. Wówczas istniała będzie konieczność pilnego zorganizowania, w miejsce połączeń komercyjnych, połączeń transportowych o charakterze użyteczności publicznej, tak aby uniknąć ryzyka wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców Gminy Miedźno. Stąd też, połączenia poza gminę zostały zapisane w planie transportowym, aby w przyszłości uniknąć ew. konieczności niezwłocznej modyfikacji jego zapisów.

Podstawowo jednak, Gmina Miedźno powinna skoncentrować się na zapewnieniu obsługi komunikacyjnej wewnątrz swoich granic (linie M1-M3, zgodnie z poniższą tabelą). Sieć komunikacyjna w obrębie gminy powinna koncentrować się przede wszystkim na dojazdach do głównych generatorów ruchu w obrębie gminy, a także zapewniać skomunikowania z połączeniami zapewniającymi wyjazd poza Gminę Miedźno. Skomunikowania te będą zapewnione na terenie siedziby Gminy.

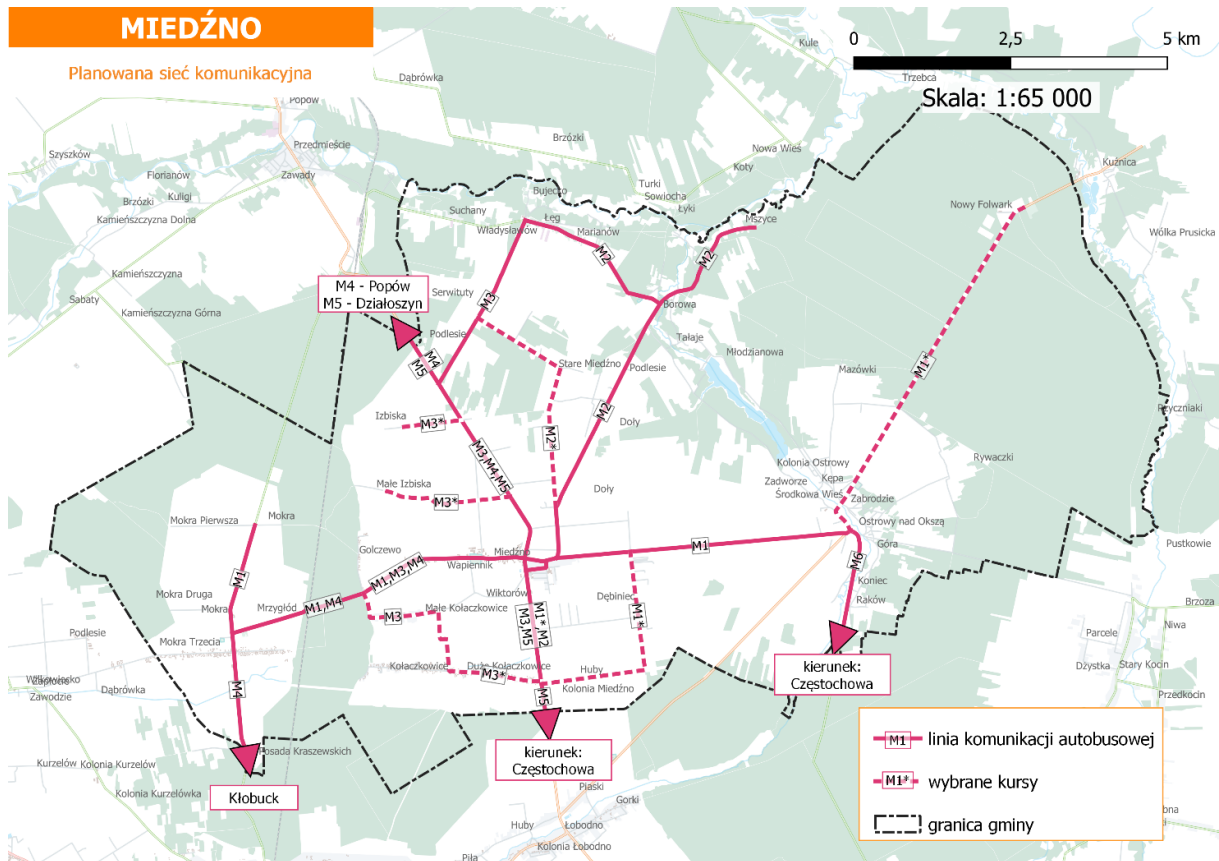
Stąd też, proponuje się utworzenie linii komunikacyjnych zgodnie z zapisami poniższej tabeli. Linie komunikacyjne użyteczności publicznej, dla których organizatorem będzie Gmina Miedźno, wyznaczone będą z uwzględnieniem wskazanych poniżej odcinków sieci komunikacyjnej. Mogą uwzględniać cały odcinek, jak również jego część lub łączyć kilka odcinków. Dopuszczalne jest

uruchamianie kursów skróconych w ramach wskazanej relacji lub łączenie poszczególnych relacji w jedną linię.

Należy podkreślić, że uruchomienie linii M4, gwarantującej dojazd do Kłobucka i nastąpi wyłączenie w przypadku braku realizacji zapisów Planu Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego dla Powiatu Kłobuckiego, zakładającego funkcjonowanie linii pomiędzy Kłobuckiem i Gminą Miedźno. Jeśli w planie transportowym uchwalonym na szczeblu powiatowym jest założone funkcjonowanie tej linii – wówczas zainteresowane samorzady gminne powinny wymóc na samorządzie powiatowym jej uruchomienie (z racji faktu, że jest to akt prawa miejscowego). Jeśli jednak uruchomienie linii przez samorząd powiatowy nie dochodzi do skutku, wówczas gminy powinny uruchomić linię we własnym zakresie. Uruchomienie linii M5 i M6 w kierunku Częstochowy nastąpi w sytuacji, w której oferta przewozów komercyjnych, czy też organizowanych przez inne jednostki samorządu terytorialnego nie będzie zapewniała mieszkańcom Gminy odpowiedniej oferty komunikacji zbiorowej.

Dopuszcza się:

- możliwość uruchamiania kursów skróconych w zależności od zapotrzebowania na przewozy oraz kursów wariantowych,
- zmianę trasy przebiegu linii z przyczyn społecznych lub ekonomicznych (rozszerzenie lub uproszczenie trasy o wybrane miejscowości).



Rysunek 11 Planowana sieć komunikacyjna Gminy Miedźno. Źródło: Opracowanie własne

9.2 RELACJE I ROZKŁAD JAZDY

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

9.2.1 DOSTOSOWYWANIE DO ZMIAN

W ślad za ewentualnym zjawiskiem suburbanizacji (wyprowadzania się mieszkańców centrów miast na obrzeża – w tym przypadku: wyprowadzania się mieszkańców Częstochowy poza miasto) należy poprawiać ofertę obsługi Gminy Miedźno z punktu widzenia nowych mieszkańców. W związku z powyższym zaproponowana w pkt. 9.1 docelowa sieć komunikacyjna powinna w kolejnych latach ulegać ewentualnym modyfikacjom, wychodzącym naprzeciw zmieniającym się realiom społeczno-demograficznym, a wyznacznikiem zmian powinny być wyniki badań preferencji podróżnych i napełnień pojazdów (zob. Rozdział 11).

9.2.2 GODZINY KURSOWANIA

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

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

Należy również pamiętać o odpowiedniej liczbie kursów w ciągu dnia i dostosowaniu ich godzin do oczekiwań podróżnych, tak aby spełnić oczekiwania jak największej liczby osób przy możliwie niskiej liczbie kursów, a więc kosztów. Dlatego godziny kursowania powinny być dostosowane godzin zajęć szkolnych, godzin pracy w większych zakładach, godzin pracy urzędów czy placówek medycznych

Przekłada się to na uruchamianie na odcinkach pomiędzy Miedźnem a większymi miejscowościami Gminy z tras **minimum 4 par** połączeń w dzień roboczy, które umożliwią dotarcie do siedziby Gminy w godzinach porannych (np. do pracy czy szkoły) oraz powrót w godzinach popołudniowych.

W kolejnych krokach rozwoju komunikacji gminnej liczba połączeń powinna być zwiększana do:

- W dzień roboczy co najmniej 6 par połączeń, na które składać się będą przykładowo:
 - Kurs dowożący osoby do pracy na godzinę 7 rano,
 - Kurs dowożący uczniów do szkół i osoby do pracy na godzinę 8,
 - Kurs dowożący podróżujących w innych celach: na zakupy, do urzędu czy placówki medycznej, na ok. godziny 10 przed południem,
 - Kurs odwożący uczniów ze szkół oraz podróżujących w innych celach po godzinie 13,
 - Kurs odwożący uczniów oraz pracujących po godzinie 15,
 - Kurs odwożący osoby z pracy oraz uczniów z zajęć dodatkowych po godzinie 16,
- W soboty i niedziele co najmniej 4 pary kursów w ciągu dnia, na które będą składać się przykładowo:
 - Dwa kursy zapewniające dojazd w godzinach przedpołudniowych (np. o godzinie 9 i 11),
 - Dwa kursy zapewniające możliwość powrotu w godzinach popołudniowych (np. o godzinie 13 i 16).

Podkreśla się, że wyżej podane wartości są wartościami zapewniającymi podstawową dostępność transportową miejscowości. Tak na przykład kursy do miejscowości z bogatszą ofertą kulturalną, powinny być uruchamiane również połączenia umożliwiające powrót z takich wydarzeń (a więc w godzinach wieczornych w weekendy), podobnie w przypadku gdy na trasie linii znajduje się znaczący zakład pracy funkcjonujący w godzinach innych niż 7:00-16:00, jak zostało to wspomniane wcześniej.

9.2.3 DNI KURSOWANIA

Ważne w przeciwdziałaniu wykluczeniu transportowemu jest umożliwienie mieszkańcom korzystania z PTZ we wszystkie dni tygodnia (przy czym naturalnie w pierwszej kolejności omawiane potrzeby przewozowe muszą być zaspokojone w przypadku dni roboczych). Rozkład jazdy powinien być również możliwie prosty pod względem terminów kursowania, aby być czytelny dla przyszłego pasażera i nie odstraszać dużą liczbą wyjątków w dniach w które uruchamiane są kursy. Z wyjątkiem kursów stricte szkolnych, powinien również być niezależny od terminów ferii i wakacji, ponieważ oferta zapewniająca

dojazd do pracy tylko w część dni w ciągu roku, nie będzie stanowiła alternatywy dla transportu indywidualnego.

9.2.4 SKOMUNIKOWANIA

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

9.2.5 WPŁYW CZYNNIKÓW ZEWNĘTRZNYCH NA ROZKŁAD JAZDY

Zdarzenia losowe oraz ew. zaniedbania ze strony operatora (nierzetelne wywiązywanie się z umowy) mogą mieć duży wpływ na zniechęcenie mieszkańców do korzystania z oferty transportu publicznego. Dlatego ważne jest stworzenie odpowiednich zapisów w umowach z operatorem, tak aby punktualność rozkładu była priorytetem w realizacji przewozów. W związku z tym rekomenduje się, aby operator był zobowiązany kontraktowo do zapewnienia taboru zastępczego, by w przypadku wystąpienia nieprzewidzianych zdarzeń (takich jak np. awaria taboru) móc dokonać wymiany pojazdu w czasie nie dłuższym niż 20-30 minut.

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

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

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

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

9.3 OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO

Warunki środowiskowe, w jakich żyje się obecnie, a także w jakich będą żyć przyszłe pokolenia, stanowią centrum zainteresowań i działań polityki proekologicznej, co stanowi jeden z głównych priorytetów Unii Europejskiej w zakresie kierunków rozwoju. Ich realizacja przyczyni się docelowo do zmiany modelu produkcji i konsumpcji, a tym samym do właściwej ochrony środowiska naturalnego, poprzez stosowanie najlepszych dostępnych technik oraz dobrych praktyk w tym zakresie. Dla przedmiotowego regionu istotne są ustalenia, kluczowych dla problematyki ochrony środowiska, dokumentów strategicznych wyższego rzędu (tj. krajowych⁶⁴, wojewódzkich⁶⁵, oraz powiatowych).

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

- Doprowadzenie do sytuacji, w której wszystkie pojazdy obsługujące gminną komunikację autobusową będą posiadały, najpóźniej w 2025 r., silniki trakcyjne spełniające normy emisji spalin „EURO 6”. Kwestia ta powinna być przedmiotem zapisu umowy z operatorem. Obsługa linii przez autobusy zero- i niskoemisyjne nie jest planowana. Zakup i eksploatacja takich autobusów odbędzie się pod warunkiem wykazania zasadności ekonomicznej w analizie finansowo-ekonomicznej oraz po otrzymaniu istotnego dofinansowania zewnętrznego do ich zakupu.
- Propagowanie korzystania z transportu publicznego, rowerów i ruchu pieszego w celu zmniejszenia liczby pojazdów samochodowych na drogach i emisji, ze źródeł komunikacyjnych, gazów cieplarnianych, trujących spalin oraz hałasu. Wytyczenie dróg rowerowych, budowa dróg dla transportu niezmechanizowanego;
- Systematyczne kontrole emisji spalin;

⁶⁴ Polityka Ekologiczna Państwa w latach 2009-2012 z perspektywą do roku 2016.

⁶⁵ Program Ochrony Środowiska dla Województwa Śląskiego do roku 2019 z uwzględnieniem perspektywy do roku 2024, WFOŚiGW w Katowicach, czerwiec 2015 r.

- Utrzymywanie właściwego stanu nawierzchni, stosowanie tzw. stref i nawierzchni cichych. Rygorystyczne przestrzeganie ograniczeń ruchu w porze nocnej;
- Wykorzystanie zieleni izolacyjnej, ewentualnie ekranów akustycznych w celu redukcji hałasu emitowanego przez ruch drogowy oraz emisji szkodliwych gazów i pyłów (szczególnie gazów cieplarnianych, w tym dwutlenku węgla) w przypadku zieleni izolacyjnej.

9.4 POTRZEBY OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH I INNYCH OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI PRZEMIESZCZANIA SIĘ W ZAKRESIE USŁUG PRZEWOZOWYCH

Zgodnie z postulatami zawartymi w Karcie Praw Osób Niepełnosprawnych⁶⁶, mającymi na celu zmniejszenie wykluczenia społecznego takich osób, wskazuje się m.in. na prawo do „swobodnego przemieszczania się i korzystania ze środków transportu” (§1, pkt. Karty). Jednym z założeń niniejszego planu transportowego jest uatrakcyjnienie transportu zbiorowego w celu zmiany preferencji transportowych jak największej liczby mieszkańców. W związku z tym, istotne jest zadbanie o potrzeby transportowe różnych grup społecznych: nie tylko osób niepełnosprawnych, ale także takich, dla których przemieszczanie się w poruszającym się pojeździe może być utrudnione, a nawet niebezpieczne z innych przyczyn (np. ludzie starsi, osoby z małymi dziećmi lub z dużym bagażem etc.). Należy przy tym pamiętać, że udogodnienia dedykowane tym grupom podróżnych, w wielu wypadkach de facto służą wszystkim pasażerom.

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

- Bezwzględne udzielanie pomocy wszystkim podróżnym, którzy jej potrzebują (np. podczas wsiadania/wysiadania z pojazdu) przez pracowników operatora (zwłaszcza kierowców autobusów);
- Dążenie do zwiększenia dostępności do przystanków i poprawę ich wygody poprzez sukcesywne eliminowanie wszelkich barier architektonicznych (np. „złamanie” krawężników albo zastąpienie ich pochylniami), odpowiednia szerokość platform przystankowych i przejść (miarę dostępności terenu platformy te powinny również umożliwiać swobodne minięcie się dwóch osób, tj. ich szerokość powinna wynosić co najmniej 2 m⁶⁷), wysokość krawędzi platform

⁶⁶ Uchwała Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 1 sierpnia 1997 r. - Karta Praw Osób Niepełnosprawnych. M.P. 1997 nr 50 poz. 475.

⁶⁷ Wartość ustalona na podstawie danych zawartych w opracowaniu pt. „Poradnik Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju (2013): Organizacja przestrzeni ulic w obszarach śródmiejskich”.

przystankowych od strony pojazdu maksymalnie dopasowana do wysokości krawędzi przedionków wejściowych w najnowszych (i przewidzianych do wprowadzenia w okresie prognozowania) pojazdach, wyznaczenie ścieżek komunikacyjnych dla osób niewidomych i słabowidzących), w celu dostosowania ich do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej;

- Użytkowane przez operatora pojazdy autobusowe powinny być docelowo całkowicie niskopodłogowe, (ewentualnie niskowejściowe) z możliwością pochylenia podłogi na stronę drzwi wejściowych oraz posiadać aranżację wnętrza dostosowaną do ww. o osób o ograniczonej sprawności ruchowej (np. miejsce na wózek inwalidzki lub dziecięcy, rower lub duży bagaż, miejsca siedzące niedaleko wejścia i na jego poziomie), właściwe oznaczenie piktogramami miejsc dla osób niepełnosprawnych / z ograniczoną zdolnością ruchową czy poręcze i uchwyty w jaskrawych, widocznych kolorach).

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

9.5 DOSTĘPNOŚĆ PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKÓW KOMUNIKACYJNYCH

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

- Przystanków komunikacyjnych, których jest ona właścicielem lub zarządzającym;
- Wiat przystankowych lub innych budynków służących pasażerom, posadowionych na miejscu przeznaczonym do wsiadania i wysiadania pasażerów lub przylegających do tego miejsca, usytuowanych w pasie drogowym dróg publicznych bez względu na kategorię tych dróg – co oznacza, że gminy odpowiadają de facto za inwestycje w infrastrukturę przystankową również na przystankach znajdujących się w gestii innych zarządców.

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

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

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

9.6 STANDARD TECHNICZNY POJAZDÓW I SPOSÓB ICH OZNAKOWANIA

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

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

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

9.7 BILETY

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

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

10 PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERÓW

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

Tabela 7 System informacji pasażerskiej – główne wytyczne. Źródło: Opracowanie własne

Rodzaj elementu	Szczegółowe wytyczne
Rozkład jazdy	czytelny, zawierający: godziny odjazdów autobusów wszystkich operatorów i przewoźników działających w danym momencie w przedmiotowym obszarze; kierunki odjazdów; przystanki znajdujące się na trasie danej linii wraz z wyszczególnionymi punktami zatrzymań handlowych, na których jest możliwa przesiadka na inne linie/środki PTZ; o oznaczenie kursów realizowanych pojazdami niskopodłogowymi.
Informacja na przystankach	wprowadzenie jednolitego oznakowania przystanków: kolorystyka, symbol gminy (herb), nazwa przystanku widoczna z wnętrza pojazdu; bieżąca aktualizacja informacji na przystankach, dotycząca: rozkładu jazdy; schematu linii gminnej komunikacji miejskiej; informacji i kontaktu do organizatora, operatorów oraz przewoźników, którzy odpowiadają za realizację przewozów z tego przystanku; wyciągu z regulaminu przewozu osób i bagażu, cennika przejazdów, wykazu ulg.
Informacja w pojazdach	wyposażenie wszystkich pojazdów w elektroniczne tablice, zawierające numer linii i kierunek (przystanek docelowy) oraz system audiowizualny informujący o najbliższym przystanku, a także zamontowanie w pojazdach głośników zewnętrznych w celu informowania podróżnych przebywających na przystanku o relacji danego pojazdu;

	<p>jednolite oznaczenie kursów użyteczności publicznej (np. przystanek docelowy, numer linii, herb gminy, jednolita kolorystyka pojazdów);</p> <p>tablice kierunkowe na przystankach początkowych lub końcowych (pętlach) powinny wyświetlać czas pozostały do odjazdu.</p>
Internet	<p>aktualne informacje o wykonywanych przewozach przez wszystkich operatorów działających na obszarze gminy powinny zostać umieszczone na stronie internetowej urzędu gminy (rozkład jazdy, schemat sieci transportu publicznego z przystankami i punktami przesiadkowymi, kontakt do organizatora, operatorów/przewoźników, wyszukiwarka połączeń);</p> <p>umożliwienie wydruku ze strony internetowej wybranego rozkładu jazdy lub tabliczki przystankowej;</p> <p>umożliwienie łatwego korzystania ze strony internetowej również przez urządzenia mobilne;</p> <p>współpraca organizatora z popularnymi ogólnopolskimi wyszukiwarkami internetowymi (np. e-podroznik.pl).</p>

11 KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

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

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

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

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

12 ZASADY MONITOROWANIA REALIZACJI USŁUG PRZEWOZOWYCH

Gmina Miedźno wykonując ustawowe obowiązki organizatora PTZ w zakresie zarządzania tym transportem powinna prowadzić regularne kontrole realizacji przez operatora usług przewozowych oraz przestrzegania ustalonych zasad funkcjonowania PTZ dotyczących⁶⁸:

- Świadczenia usług środkami transportu przystosowanymi do przewozu osób, odpowiadającymi wymaganym ze względu na rodzaj przewozu warunkom technicznym;
- Oznakowania środków transportu w tablice kierunkowe oraz nazwę operatora/przewoźnika lub organizatora w sposób widoczny dla pasażerów;
- Podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy środków transportu operatora/przewoźnika na wszystkich wymienionych w rozkładzie jazdy przystankach komunikacyjnych⁶⁹;
- Poddawania aktualizacji rozkładów jazdy, zgodnie z Ustawą z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe;
- Podawania do publicznej wiadomości cennika opłat taryfowych na dworcu oraz wyciągu z tego cennika w każdym środku transportu wykonującym przewozy w ramach komunikacji miejskiej oraz w wojewódzkim i międzywojewódzkim transporcie drogowym, przy czym cennik opłat w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien także zawierać ceny biletów ulgowych;
- Wsiadania i wysiadania pasażerów tylko na przystankach komunikacyjnych określonych w rozkładzie jazdy.

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

Dodatkowym narzędziem służącym monitorowaniu realizacji usług przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym powinno być regularne weryfikowanie ustaleń niniejszego planu

⁶⁸ M.in. Art. 15 Ustawy o PTZ.

⁶⁹ Przez „przystanek komunikacyjny” należy rozumieć miejsce zatrzymania pojazdów oraz wsiadania i wysiadania pasażerów danej linii komunikacyjnej (Art. 4 ust. 1 pkt. 13 Ustawy o PTZ).

transportowego w okresach nie rzadziej niż co 3 lata. Jednocześnie należy podkreślić, że w perspektywie nie dłuższej niż 3 lat od momentu uchwalenia niniejszego planu transportowego powinny zostać przeprowadzone szczegółowe badania zarówno preferencji pasażerów, jak i badania napełnień pojazdów.

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

13UZASADNIENIE PRZYJĘTYCH ROZWIĄZAŃ

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

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

W niniejszym dokumencie uwzględnione zostały też kierunki polityki transportowej wskazane w dokumentach unijnych (przede wszystkim: „Biała Księga . Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”), dokumentach rządowych (przede wszystkim: „Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku”) oraz regionalnych („Plan zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego” oraz „Plan zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kłobuckiego”).

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

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

Operator w gminnych przewozach pasażerskich może być wybrany w ramach bezpośredniego zawarcia umowy lub w drodze otwartego postępowania (poprzez PZP lub tryb przyznania koncesji). Zastosowanie trybu otwartego postępowania potencjalnie pozwala na oszczędności przetargowe⁷⁰, a to z kolei – zwiększa szansę na znalezienie środków finansowych np. na zwiększenie liczby połączeń.

⁷⁰ Aby nie zaistniało ryzyko wyboru nierzetelnego operatora, w warunkach przetargu znaczące kryterium wagowe powinny mieć kwestie jakości usługi, m.in. dotyczące parametrów taboru czy deklarowanego wskaźnika dostępności (bezawaryjności) taboru oraz punktualności – powyżej którego zamawiający będzie mieć prawo naliczać kary umowne.

14 AKTY PRAWNE PRZYTOCZONE W OPRACOWANIU

1. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r., poz. 8)
2. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r., poz. 470 z późn. zm.)
3. Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r. poz. 712.)
4. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r., poz. 110.)
5. Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r., poz. 680)
6. Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 1568)
7. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2019, poz. 2140)
8. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r., poz. 1043.)
9. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz.U. 2020 poz.1944 z późn. zm.)
10. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 1396)
11. Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 1843)
12. Ustawa z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 1528)
13. Ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz.2168)
14. Ustawa z dnia 23 kwietnia 2019 r. - Kodeks cywilny (tj. Dz.U. 2019 poz. 1145 z późn. zm.)

15. Ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2019 r., poz. 1123)
16. Ustawa z dnia 15 lipca 2020r.o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw, (Dz. U. 2020 r., poz. 1378)
17. Rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego(Dz. Urz. UE L 315 1 z 03.12.2007)
18. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące EFRR, EFS, FS, EFRROW oraz EFMiR (Dz. Urz. UE L 347 z 20.12.2013 r., str. 374469)
19. Komunikat Komisji Europejskiej, EUROPA 2020. Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu. Bruksela, 3.3.2010 KOM(2010).
20. Biała Księga Transportu: „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” 28.03.2011 KOM (2011)144
21. Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (Monitor Polski z dnia 27 kwietnia 2012 r., poz. 252)
22. Uchwała Nr VI/24/1/2020 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 19 października 2020 r. w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2030”
23. Uchwała Nr VI/21/12/2020 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 22 czerwca 2020 r. w sprawie przyjęcia „Programu ochrony powietrza dla województwa śląskiego”
24. Uchwała Nr V/11/9/2015 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 31 sierpnia 2015 r. w sprawie uchwalenia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego
25. Uchwała Nr IV/49/7/2014 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 7 kwietnia 2014 r. w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego

26. Uchwała Nr 83/XII/2015 Rady Powiatu w Kłobucku z dnia 30 grudnia 2015 r. w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kłobuckiego”
27. Uchwała Nr 93/XV/2015 Rady Gminy Miedźno z dnia 15 grudnia 2015 r. w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Gminy Miedźno na lata 2015-2025
28. Uchwała Nr 137/XXI/2016 Rady Gminy Miedźno z dnia 14 czerwca 2016 r. w sprawie przyjęcia do realizacji Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Miedźno
29. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 roku w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego
30. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, nazywane krajowym planem transportowym

15 DOKUMENTY ŹRÓDŁOWE

1. Strategia Europa 2020
2. Biała Księga Transportu
3. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030
4. Krajowy Program Kolejowy
5. Karta Praw Osób Niepełnosprawnych
6. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku
7. Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego
8. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego
9. Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2030”
10. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+
11. Program ochrony powietrza dla województwa śląskiego
12. Plan zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kłobuckiego
13. Strategia Rozwoju Gminy Miedźno na lata 2015-2025
14. Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Miedźno
15. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Miedźno

16 SPIS TABEL

Tabela 1 Liczba ludności w sołectwach Gminy Miedźno na dzień 22.02.2021 r.	30
Tabela 2 Odsetek mieszkańców Gminy Miedźno w poszczególnych grupach wieku w latach 2012-19	31
Tabela 3 Struktura przedsiębiorstw według grup działalności (2018 r.)	33
Tabela 4 Szerokości minimalne dróg kołowych w liniach rozgraniczających w Gminie Miedźno.....	42
Tabela 5 Przewidywane finansowanie usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej.	65
Tabela 6. Planowana sieć komunikacyjna Gminy Miedźno – wykaz linii.	76
Tabela 7 System informacji pasażerskiej – główne wytyczne.	89

17 SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1. Mapa stanu budowy dróg ekspresowych oraz autostrad w województwie Śląskim - stan na dzień 07.12.2020.....	15
Rysunek 2 Projekty realizowane i planowane do realizacji w ramach Krajowego Programu Kolejowego ..	17
Rysunek 3 Planowana sieć powiatowych połączeń autobusowych w Powiecie Kłobuckim.	22
Rysunek 4 Liczba ludności w grupach wiekowych.	31
Rysunek 5 Średnie miesięczne wynagrodzenie brutto w Powiecie Kłobuckim latach 2002-19 [zł]	32
Rysunek 6 Stopa bezrobocia zarejestrowanego w Powiecie Kłobuckim w latach 2011-19 [%].....	33
Rysunek 7 Wskaźnik motoryzacji liczby samochodów zarejestrowanych na 1000 mieszkańców.	34
Rysunek 8 Układ głównych dróg w obszarze Gminy Miedźno	40
Rysunek 9 Główne źródła finansowania usług w publicznym transporcie zbiorowym.....	62
Rysunek 10 Prognoza pokrycia kosztów funkcjonowania linii komunikacji gminnej na 2021 r.Ż.....	72
Rysunek 11 Planowana sieć komunikacyjna Gminy Miedźno.	79