

**Plan zrównoważonego rozwoju
publicznego transportu zbiorowego
dla powiatu lublinieckiego**



Ruda Śląska 2019

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu lublinieckiego

Wykonawca:
DROG-MEN Sp. z o.o.
ul. Szyb Walenty 32
41-700 Ruda Śląska

2019 r.

Opracowano na zlecenie Starostwa Powiatowego w Lublińcu

Spis treści

1. Wstęp	5
1.1. Czym jest plan transportowy?	6
1.2. Streszczenie dokumentu	10
1.3. Słownik pojęć używanych w dokumencie	12
2. Charakterystyka obszaru objętego planem transportowym	16
2.1. Charakterystyka ogólna obszaru objętego opracowaniem	16
2.2. Gmina Boronów	17
2.3. Gmina Ciasna	19
2.4. Gmina Herby	22
2.5. Gmina Kochanowice	26
2.6. Gmina Koszęcin	29
2.7. Gmina Lubliniec	34
2.8. Gmina Pawonków	38
2.9. Gmina Woźniki	41
3. Kierunki rozwoju obszaru objętego planem transportowym	45
3.1. Kierunki rozwoju gospodarczego	45
3.2. Czynniki demograficzne	47
3.3. Czynniki społeczne	50
3.4. Sieć drogowa i kolejowa	54
4. Określenie obszaru sieci komunikacyjnej, na której planowane jest wykonywanie przewozów	59
4.1. Określenie obszaru objętego siecią komunikacyjną	59
4.2. Charakterystyka stanu obecnego sieci transportu zbiorowego	60
4.2.1. Gmina Boronów	60
4.2.2. Gmina Ciasna	61
4.2.3. Gmina Herby	64
4.2.4. Gmina Kochanowice	66
4.2.5. Gmina Koszęcin	69
4.2.6. Gmina Lubliniec	71
4.2.7. Gmina Pawonków	76
4.2.8. Gmina Woźniki	78
4.3. Ocena potrzeb przewozowych	79
4.4. Analiza potencjalnych połączeń o charakterze użyteczności publicznej	80
4.5. Analiza pozostałych połączeń komunikacyjnych na obszarze objętym planem transportowym	83
4.6. Wpływ transportu zbiorowego na środowisko naturalne	85
5. Finansowanie usług przewozowych	87
5.1. Źródła finansowania usług przewozowych	88
5.2. Przychody z działalności przewozowej	91
5.3. Rentowność połączeń komunikacyjnych	97
6. Określenie preferencji dotyczących wyboru środków transportu	133

6.1. Postulaty przewozowe mieszkańców	133
6.2. Zrównoważony rozwój transportu a infrastruktura obszaru objętego opracowaniem	136
6.3. Wskazanie kierunków rozwoju transportu kolejowego	139
6.4. Wskazanie kierunków rozwoju transportu autobusowego	142
6.5. Analiza możliwości wykorzystania taboru zero emisyjnego lub napędzanego gazem ziemnym	145
7. Określenie zasad organizacji rynku przewozów	147
7.1. Właściwości rzeczowe oraz kompetencje organizatorów transportu	147
7.2. Określenie trybu wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego	153
7.3. Zasady integracji taryfowo-biletowej	159
7.4. Rozkład jazdy dla linii komunikacyjnych	162
7.5. Regulamin usług przewozowych	164
8. Standardy usług przewozowych na obszarze objętym planem transportowym	175
8.1. Dostępność dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej	175
8.2. Dostępność podróży do infrastruktury przystankowej	177
8.3. Wymagania w zakresie standardów taboru komunikacyjnego	178
8.4. Integracja transportu publicznego z przewozami międzywojewódzkimi i międzynarodowymi	183
9. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera	185
9.1. Oznakowanie pojazdów obsługujących linie komunikacyjne	185
9.2. Przystankowe rozkłady jazdy, jako nośnik informacji o ofercie przewozowej	186
9.3. Pozostałe formy informacji pasażerskiej dla obszaru objętego planem transportowym	188
10. Podsumowanie	190
10.1. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	190
10.2. Wskazania w zakresie monitorowania stanu transportu publicznego w powiecie lublinieckim	191
10.3. Zakończenie	191

1. Wstęp

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest jednym ze strategicznych dokumentów, związanych z koncepcjami i prognozami dotyczącymi organizacji i realizacji przewozów pasażerskich w ramach transportu zbiorowego. Jego zadaniem jest wyznaczenie kierunków zmian, dedykowanych dla danego obszaru kraju. W Polsce pierwsze plany transportowe (w rozumieniu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym) zaczęto opracowywać około 2011 roku. Ustawodawca przewidział wymóg opracowania planów dla poszczególnych szczebli podziału administracyjnego kraju, przy czym sam dokument – w części przypadków – nie miał charakteru obligatoryjnego i jest tak aż po dzień dzisiejszy.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym dość precyzyjnie określa wymaganą zawartość każdego z planów transportowych. Poszczególne samorządy traktują ten temat bardzo indywidualnie, co widać po ogromnej rozbieżności zakresów badań i stopnia szczegółowości dokumentu. Nie można w tym momencie zapominać, iż plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest dokumentem, którego dotyczy proces legislacyjny i docelowo staje się on elementem prawa miejscowego, obowiązującego na obszarze województwa, powiatu lub gminy. Każdy z samorządów, bazując na wymaganiach ustawowych, ma możliwość dostosowywania zakresu planu i jego szczegółowości do własnych potrzeb (w tym także finansowych – koszty samych opracowań na terenie kraju potrafią się różnić nawet o trzy rzędy wielkości) i do indywidualnych warunków funkcjonowania lokalnych organizatorów i operatorów w przewozach pasażerskich. Przede wszystkim jednak, dokument ten z założenia służy uporządkowaniu kompetencji w powyższym zakresie oraz wzmocnieniu roli transportu publicznego na danym obszarze, w celu zapobiegania niekontrolowanemu wzrostowi znaczenia transportu indywidualnego, zwłaszcza w odniesieniu do samochodów osobowych.

Praktyka pokazuje, że znaczenie transportu zbiorowego w różnych obszarach kraju potrafi być diametralnie różne, a jego marginalny charakter w niektórych gminach czy powiatach bywa uzasadniony, zaś organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej nie ma większego sensu zarówno ze względów społecznych i gospodarczych, jak i ekonomicznych. Wszystko zależy bowiem od wielkości obszaru, jego struktury przestrzennej oraz potrzeb mieszkańców, dla których główną determinantą jest sama wielkość zaludnienia. Stąd może się okazać, iż istnieją w Polsce gminy liczące niespełna tysiąc mieszkańców, a typowe do pokonywania na co dzień odległości sięgają nie więcej, niż 3-4 kilometry i organizowanie jakiegokolwiek komunikacji zbiorowej nie ma tam uzasadnienia. Z drugiej strony trudno wyobrazić sobie choćby którekolwiek z miast wojewódzkich w Polsce, gdyby nie posiadało ono zorganizowanej formy pasażerskiego transportu zbiorowego, definiowanej jako komunikacja miejska. W największych polskich miastach, roczne koszty jej funkcjonowania liczone są w setkach milionów złotych, a w przypadku aglomeracji warszawskiej, zdecydowanie przekraczają miliard złotych.

Niniejszy plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (zwany w dokumencie zamiennie również „planem transportowym”) dla powiatu lublinieckiego jest dokumentem strategicznym dla tej jednostki administracyjnej i dotyczy jej obszaru. Jednocześnie nie stanowi on dokumentu bezwzględnie wymagalnego ustawowo (ze względu na wielkość populacji obszaru), stąd nie musiał on powstać już kilka lat wcześniej. Jest jednak dozwolony przez prawo krajowe, a w przypadku realizacji wielu zadań, wręcz konieczny, posiadając rangę elementu prawa miejscowego. Z racji charakteru dokumentu i obowiązującego procesu uprawomocnienia, część

założeń zawartych w planie transportowych ma charakter sygnałowy lub opcjonalny, niekiedy bez wskazywania konkretnych rozwiązań, a pozostawiając kierunki działań, czy też sugerowane warianty albo cechy opisywanych elementów. Jest to celowe z racji jednoczesnego zachowania spójności dokumentu z realizowaną polityką transportową obszaru powiatu lublinieckiego, dostosowywaniem bieżących rozwiązań do założeń zawartych w planie transportowym, jednocześnie bez konieczności ciągłego aktualizowania całego dokumentu i ponawiania procesu legislacyjnego. Wszystkie informacje oraz stan prawny zawarte w dokumencie, są ważne na dzień 15 sierpnia 2019 r.

1.1. Czym jest plan transportowy?

Jak już wspomniano, plan transportowy jest strategicznym dokumentem dotyczącym rozwoju transportu zbiorowego na danym obszarze administracyjnym, posiadającym moc prawną po uchwaleniu przez organ władzy samorządowej. Jego zakres i cel zostały dokładnie opisane przez ustawę o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011 Nr 5 poz. 13 – z późn. akt.), aktualnie posiadającą tekst jednolity, opublikowany w Dzienniku Ustaw RP w dniu 30 kwietnia 2019 r. Należy również pamiętać, iż wspomniana ustawa ujmuje w swojej treści regulacje wynikające z innych przepisów, w tym również rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady, jak choćby kluczowe z punktu widzenia niniejszego opracowania – Rozporządzenia (WE) 1370/2007. Najważniejsze zapisy ustawy w przedmiotowym zakresie ujęte są w drugim rozdziale ustawy, dotyczącym właśnie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego:

Art. 9.

1. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zwany dalej „planem transportowym”, w przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, opracowuje:

1) gmina:

- a) licząca co najmniej 50 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
- b) której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie co najmniej 80 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

2) związek międzygminny obejmujący obszar liczący co najmniej 80 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;

3) powiat:

- a) liczący co najmniej 80 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
- b) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie co najmniej 120 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

4) związek powiatów obejmujący obszar liczący co najmniej 120 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;

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

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

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

Art. 9a

(...)

Art. 10.

1. Informację o opracowanym projekcie planu transportowego ogłasza się w miejscowej prasie, w Biuletynie Informacji Publicznej oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce wyłożenia projektu planu transportowego oraz formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących tego projektu, nie krótszy jednak niż 21 dni od dnia ogłoszenia.

2. Organizator rozpatruje opinie, o których mowa w ust. 1, a w przypadku uznania za zasadne wniosków w nich zawartych, dokonuje stosownych zmian w projekcie planu transportowego.

Art.11.

1. W projekcie planu transportowego opracowanym przez:

- 1) marszałka województwa – uwzględnia się ogłoszony plan transportowy opracowany przez ministra właściwego do spraw transportu,
- 2) starostę, zarząd związku powiatów, zarząd związku powiatowo-gminnego, zarząd związku metropolitalnego – uwzględnia się ogłoszony plan transportowy opracowany przez marszałka województwa,
- 3) wójta, burmistrza, prezydenta miasta, zarząd związku międzygminnego – uwzględnia się ogłoszony plan transportowy opracowany przez starostę, zarząd związku powiatów, zarząd związku powiatowo-gminnego, o ile jest utworzony, lub marszałka województwa

– w zakresie linii komunikacyjnych, na których jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

2. Plan transportowy może być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany aktualizacji.

Art. 12.

1. Plan transportowy określa w szczególności:

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

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

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

2. Przy opracowywaniu planu transportowego należy uwzględnić w szczególności:

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

2a. Przy opracowywaniu planu transportowego gminy należy uwzględnić również wyniki analizy, o której mowa w art. 37 ust. 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, sporządzonej przez tę gminę.

2b. Jeżeli wyniki analizy, o której mowa w art. 37 ust. 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, sporządzonej przez gminę wskazują na zasadność wykorzystania w publicznym transporcie zbiorowym autobusów zeroemisyjnych, projekt planu transportowego, w zakresie wykorzystania tych autobusów, podlega konsultacjom odpowiednio z operatorem systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego oraz operatorem systemu dystrybucyjnego gazowego, w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne.

2c. W toku konsultacji, o których mowa w ust. 2b:

- 1) operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego przedstawia ocenę technicznych i ekonomicznych warunków przyłączenia do sieci infrastruktury ładowania w miejscach wskazanych w projekcie planu transportowego jako jej lokalizacje oraz możliwości dostawy energii elektrycznej do sieci z magazynu energii stanowiącego część tej infrastruktury;
- 2) operator systemu dystrybucyjnego gazowego przedstawia ocenę technicznych i ekonomicznych warunków przyłączenia do sieci stacji gazu ziemnego w miejscach wskazanych w projekcie planu transportowego jako lokalizacje instalacji służących do zaopatrywania pojazdów publicznego transportu zbiorowego.

3. W przypadku opracowywania planu transportowego w zakresie transportu kolejowego organizator występuje do zarządcy infrastruktury kolejowej z wnioskiem o przedstawienie informacji niezbędnych do opracowania projektu planu transportowego.

4. Do planu transportowego opracowywanego przez ministra właściwego do spraw transportu nie mają zastosowania przepisy ust. 1 pkt 4 oraz ust. 2 pkt 1 lit. b– d.

5. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy zakres planu transportowego z podziałem na część tekstową i graficzną, uwzględniając skalę opracowań kartograficznych, stosowane oznaczenia i nazewnictwo oraz rodzaj transportu, którym będzie wykonywany przewóz.

Art. 13.

1. Marszałek województwa przedstawia sejmikowi województwa do uchwalenia projekt planu transportowego:

- 1) uzgodniony z marszałkami sąsiednich województw,
- 2) zaopiniowany przez zarząd związku metropolitalnego położonego na terenie województwa, o ile jest utworzony,
- 3) zaopiniowany przez zarząd sąsiedniego związku powiatów lub związku powiatowo-gminnego, o ile jest utworzony

– w zakresie linii komunikacyjnych przebiegających na obszarach ich właściwości.

1a. Zarząd związku metropolitalnego przedstawia zgromadzeniu związku metropolitalnego do uchwalenia projekt planu transportowego:

- 1) zaopiniowany przez marszałka właściwego województwa;
- 2) uzgodniony ze starostą sąsiadujących powiatów, zarządem sąsiedniego związku powiatów lub związku powiatowo-gminnego, o ile jest utworzony w zakresie linii komunikacyjnych przebiegających na obszarze ich właściwości.

2. Starosta, zarząd związku powiatów lub zarząd związku powiatowo-gminnego, o ile jest utworzony, przedstawia odpowiednio radzie powiatu albo zgromadzeniu związku powiatów albo zgromadzeniu związku powiatowo-gminnego do uchwalenia projektu planu transportowego:

1) uzgodniony ze starostą sąsiedniego powiatu, zarządem sąsiedniego związku metropolitalnego lub związku powiatów lub związku powiatowo-gminnego, o ile jest utworzony,

2) zaopiniowany przez zarząd sąsiedniego związku międzygminnego, o ile jest utworzony – w zakresie linii komunikacyjnych przebiegających na obszarach ich właściwości.

3. Wójt, burmistrz, prezydent miasta lub zarząd związku międzygminnego przedstawia odpowiednio radzie gminy albo zgromadzeniu związku międzygminnego do uchwalenia projektu planu transportowego uzgodniony z właściwymi organami sąsiednich gmin, zarządem sąsiadującego związku metropolitalnego, związku międzygminnego lub zarządem sąsiedniego związku powiatowo-gminnego, o ile jest utworzony, w zakresie linii komunikacyjnych przebiegających na obszarach ich właściwości.

4. Gmina licząca mniej niż 50 000 osób, może zgłosić potrzeby transportowe dotyczące linii komunikacyjnych wykraczających poza obszar swojej właściwości, bezpośrednio do starosty albo marszałka województwa właściwego ze względu na przebieg tych linii komunikacyjnych.

5. Plan transportowy jest podawany do publicznej wiadomości przez jego ogłoszenie we właściwym dla organizatora dzienniku urzędowym, a w przypadku gdy organizatorem jest związek międzygminny, związek powiatów, związek powiatowo-gminny albo związek metropolitalny – w sposób zwyczajowo przyjęty na obszarach gmin albo powiatów tworzących te związki oraz w dzienniku urzędowym województwa, na którego obszarze działa związek międzygminny, związek powiatów, związek powiatowo-gminny albo związek metropolitalny.

6. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, plan transportowy w zakresie linii komunikacyjnej lub sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, uwzględniając zakres niezbędnych danych, które powinny zostać określone w tym planie.

Art. 14

(...)

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym w kolejnych artykułach precyzuje kompetencje organizatorów i operatorów publicznego transportu zbiorowego, określając również dozwolony tryb wyboru operatorów, zasady finansowania – przede wszystkim z wykorzystaniem środków publicznych – a także zakres i sposób zarządzania siecią transportową.

W niniejszym planie transportowym poszczególne zagadnienia zostały dokładniej opisane w kolejnych rozdziałach, w których zaadaptowano przepisy prawa krajowego do lokalnych potrzeb i realiów funkcjonowania sieci publicznego transportu zbiorowego w gminach powiatu lublinieckiego.

1.2. Streszczenie dokumentu

Jak wynika z treści drugiego rozdziału ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, zawartość planu transportowego jest w niej ramowo określona, a poszczególne samorządy dostosowują opracowania do własnych potrzeb, uwzględniając swój budżet i lokalną sytuację polityczną. Niniejszy plan transportowy składa się z następujących części:

1. Wprowadzenia, w którym zawarto najważniejsze podstawy prawne funkcjonowania planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w kraju, określając kompetencje twórców tych dokumentów, przebieg procesów legislacyjnych, czy też powiązania z innymi aktami prawnymi, w tym także o znaczeniu lokalnym. Dokonano także streszczenia dokumentu oraz prezentacji wybranych, najważniejszych pojęć stosowanych w planie transportowym, wykorzystując głównie definicje zamieszczone w treści ustawy.

2. W drugim rozdziale dokonano krótkiej charakterystyki obszaru powiatu lublinieckiego, który jest przedmiotem opracowania. Określono jego środowisko geograficzne oraz powiązania logistyczne i gospodarcze, a następnie scharakteryzowano poszczególne gminy powiatu, skupiając się w nich na zagadnieniach społecznych i gospodarczych, a także – w szerszym zakresie – na układzie sieci dróg publicznych i linii kolejowych, mających fundamentalne znaczenie dla możliwości rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

3. Następnym rozdziałem, to gospodarcze, demograficzne, społeczne i transportowe kierunki rozwoju obszaru powiatu lublinieckiego, w tym uwzględniając ważniejsze dokumenty strategiczne, jak plany zagospodarowania przestrzennego, czy też plany dotyczące infrastruktury drogowej (np. rozbudowa drogi ekspresowej S11). Dokonano analizy trendów demograficznych, w szczególności sposób zwracając uwagę na problem starzenia się społeczeństwa, typowy dla praktycznie całego już obszaru kraju. Jednocześnie, bazując na pozytywnych aspektach członkostwa Polski w Unii Europejskiej, opisano możliwości poprawy dostępu mieszkańców do infrastruktury drogowej o lepszym standardzie technicznym i lepszych warunkach bezpieczeństwa.

4. Rozdział czwarty poświęcono prezentacji obecnego stanu transportu zbiorowego na szczeblu zarówno powiatu lublinieckiego, jak i poszczególnych jego gmin, a następnie przeprowadzono analizy możliwości utworzenia sieci transportowej z liniami o charakterze użyteczności publicznej, traktując jednak tę część na zasadzie propozycji i rozwiązań rekomendowanych, a nie obligatoryjnych. Wskazano również wariantowość w sieci połączeń, ich substytucyjność lub zalecaną kolejność wdrażania. Taki tok postępowania ma na celu zmniejszenie prawdopodobieństwa rychłego wprowadzania aktualizacji planu transportowego. Ponadto opisano wpływ proponowanych rozwiązań na środowisko naturalne.

5. W rozdziale piątym opisano źródła finansowania usług przewozowych, w tym uwzględniając środki budżetowe samorządów oraz przychody z prowadzonej działalności przewozowej, opisując najczęściej stosowane w tym zakresie praktyki. Są to zagadnienia w wielu przypadkach kluczowe, czy też decydujące o istnieniu poszczególnych linii komunikacyjnych, pozwalające ocenić organizatorom, czy ich stać na utrzymywanie danych połączeń, a także jak wygląda powiązanie rachunku ekonomicznego z interesami społecznymi i politycznymi, które bardzo często są z sobą sprzeczne, a połączenia istotniejsze z logistycznego punktu widzenia nie koniecznie otrzymują pierwszeństwo tworzenia na poziomie organizatorów sieci transportowej.

6. Kolejny rozdział, to opis postulatów przewozowych mieszkańców, z uwzględnieniem układów przestrzennych poszczególnych gmin, jak i całego powiatu oraz jego powiązania z powiatami sąsiednimi. Ponadto określenie potencjalnych grup pasażerów i ich obszarów zamieszkania w kontekście głównych celów podróży (np. obiektów użyteczności publicznej). Przedstawiono także rekomendacje w zakresie rozwoju infrastruktury związanej z publicznym transportem zbiorowym (drogi utwardzone o niezbędnych parametrach technicznych i geometrycznych, punkty obsługi

pasażerów wraz z ich dostępnością – zarówno w zakresie czasu dojścia z miejsca zamieszkania, jak też przystosowania do obsługi osób z niepełnosprawnością). Uwzględniono również szanse rozwoju sieci transportowej, z wykorzystaniem dróg i linii kolejowych, akcentując chociażby duże znaczenie stacji kolejowej w Lublińcu. W ostatniej części tego rozdziału skupiono się nad aspektami wynikającymi z ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, a więc działaniami mającymi poprawić jakość środowiska naturalnego.

7. Rozdział siódmy opisuje kompetencje organizatora publicznego transportu zbiorowego dla powiatu lublinieckiego, przedstawiając uwarunkowania wynikające z ustawy oraz możliwości ich stosowania dla opisywanej jednostki samorządowej. Zaproponowano tryb wyboru operatorów transportu oraz zasady integracji taryfowo-biletowej, a także znaczenie w tym kontekście rozkładu jazdy, jako kluczowego elementu kształtowania oferty przewozowej.

8. W ósmym rozdziale przedstawiono zasady standaryzacji usług przewozowych, które będą jednolite dla całego obszaru objętego planem transportowym. Chodzi tutaj nie tylko o rozwiązania techniczne, ale również wizualne, charakterystyczne dla całej sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej w powiecie lublinieckim. Rozwiązania te będą wymagane zarówno w ujęciu infrastruktury przystankowej (np. kolorystyka i rozmiary wiat przystankowych), jak i taboru. Opisano także powiązanie sieci przewozów powiatowych z przewozami wyższych szczebli, w tym również międzynarodowych.

9. W rozdziale dziewiątym zostały opisane standardy informacji pasażerskiej, klasyfikując je jako oznakowanie środków transportu oraz statyczną i dynamiczną informację poza pojazdami, w tym np. stosowanie aplikacji pozwalających na bieżąco monitorować punktualność poszczególnych linii, co ułatwi przesiadki lub da odpowiedź, czy uda się na czas dotrzeć do celu podróży.

10. Ostatni rozdział, to podsumowanie planu transportowego, wskazanie rekomendacji dla rozwoju sieci transportowej oraz zalecenia co do sposobu kontroli i monitorowania wdrażanych standardów.

1.3. Słownik pojęć użytych w dokumencie

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym jest aktem prawa krajowego, który nie tylko wprowadza obowiązek (a niekiedy tylko możliwość – jak np. w przypadku powiatu lublinieckiego) tworzenia planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, ale także – w artykule 4 ust. 1, podaje szereg podstawowych definicji, użytych zarówno w tekście ustawy, jak i często wykorzystywanych w poszczególnych planach transportowych. Jednocześnie poniższe definicje ustawowe są definicjami obowiązującymi w planie transportowym dla powiatu lublinieckiego. Stąd też w niniejszym zestawieniu zacytowano definicje ujęte w ustawie, przy czym niektóre z nich pominięto, jako mające mniejsze znaczenie dla tego planu transportowego:

1) **decyzja o przyznaniu otwartego dostępu** – uprawnienie przewoźnika do wykonywania regularnego przewozu osób w ramach otwartego dostępu w transporcie kolejowym, określonego w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2117 i 2361 oraz z 2018 r. poz. 650, 927, 1338 i 1629);

2) **dworzec** – miejsce przeznaczone do odprawy pasażerów, w którym znajdują się w szczególności: przystanki komunikacyjne, punkt sprzedaży biletów oraz punkt informacji dla podróżnych;

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

4) **komunikacja miejska** – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo:

a) miasta i gminy,

b) miast, albo

c) miast i gmin sąsiadujących

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

5) **linia komunikacyjna** – połączenie komunikacyjne na:

a) sieci dróg publicznych albo

b) liniach kolejowych, innych szynowych, linowych, linowo-terenowych, albo

c) akwenach morskich lub wodach śródlądowych

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

6) **międzynarodowe przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy Rzeczypospolitej Polskiej, z wyłączeniem przewozów realizowanych w strefie transgranicznej;

7) **międzywojewódzkie przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy województwa; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i wojewódzkie;

8) **operator publicznego transportu zbiorowego** – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie;

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

9a) **autobus zeroemisyjny** – autobus zeroemisyjny w rozumieniu art. 2 pkt 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. 317 i 1356);

10) **powiatowe przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;

10a) **powiatowo-gminne przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych gmin i powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;

11) **przewoźnik** – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu;

12) **przewóz o charakterze użyteczności publicznej** – powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze;

13) **przystanek komunikacyjny** – miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, a ponadto, w transporcie drogowym, oznaczone zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.);

14) **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;

15) **rekompensata** – środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

16) **sieć komunikacyjna** – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru;

18) **transport drogowy** – transport w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;

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

20) **transport kolejowy** – przewóz osób środkiem transportu poruszającym się po torach kolejowych, z wyłączeniem środków, które służą do przewozu osób w transporcie innym szynowym;

24) **umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego** – umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego a operatorem publicznego transportu zbiorowego, która przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej;

25) **wojewódzkie przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i międzywojewódzkie;

26) **zintegrowany system taryfowo-biletowy** – rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego;

27) **zintegrowany węzeł przesiadkowy** – miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną;

28) **zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego** – proces rozwoju transportu uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu;

Ponadto w niniejszym planie transportowym zawarte są także określenia branżowe i techniczne, których dokładne zrozumienie wymaga często wiedzy specjalistycznej. Stąd wiele z nich zostało podanych w sposób opisowy, pomagający jednoznacznie zrozumieć treść opracowania.

2. Charakterystyka obszaru objętego planem transportowym

Żadna z gmin, wchodzących w skład powiatu lublinieckiego, nie jest zobligowana prawnie do tworzenia własnego planu transportowego, co wynika z wielkości populacji poszczególnych gmin. Niniejszy rozdział został przeznaczony do scharakteryzowania ich obszaru, pod kątem demografii, finansów, ewidencji podmiotów gospodarczych, obiektów użyteczności publicznej (jako jednych z ważniejszych generatorów ruchu pasażerskiego), a także zajmowanego obszaru, uwarunkowań geograficznych oraz istniejącego układu dróg publicznych, z szczególnym uwzględnieniem dróg krajowych i wojewódzkich oraz linii kolejowych.

2.1. Charakterystyka ogólna obszaru objętego opracowaniem

Powiat lubliniecki jest jednostką administracyjnego podziału Polski, powstały z dniem 1 stycznia 1999 roku w ramach reformy administracyjnej kraju. Znajduje się w północno-zachodniej części województwa śląskiego, granicząc z powiatami: kłobuckim, częstochowskim, myszkowskim oraz tarnogórskim w województwie śląskim, a od zachodu – strzeleckim i oleskim, wchodzącymi w skład województwa opolskiego.

Kod TERYT powiatu lublinieckiego, to: 2.24.33.07.00.0. Siedzibą władz powiatu jest miasto Lubliniec, będące jednocześnie siedzibą gminy miejskiej. Ponadto w skład powiatu wchodzi jedna gmina miejsko-wiejska: Woźniki oraz sześć gmin wiejskich: Boronów, Ciasna, Herby, Kochanowice, Koszęcin i Pawonków.

Powiat lubliniecki położony jest na pograniczu Wyżyny Śląskiej i Niziny Śląskiej, w dorzeczu Liswarty (będącej dopływem Warty) i Małej Panwi. Podobnie jak większa część kraju, przypisuje się go do obszaru o klimacie umiarkowanym przejściowym, przy czym położenie w znacznej odległości od Morza Bałtyckiego i terenów górskich sprawia, że nie wpływają one w istotny sposób na klimat obserwowany w powiecie. Natomiast warto wspomnieć, iż w skali Polski, powiat lubliniecki charakteryzuje się zauważalnie niższymi rocznymi sumami opadów, a jednocześnie – wyższymi temperaturami. Dominujący jest napływ mas powietrza polarno-morskich.

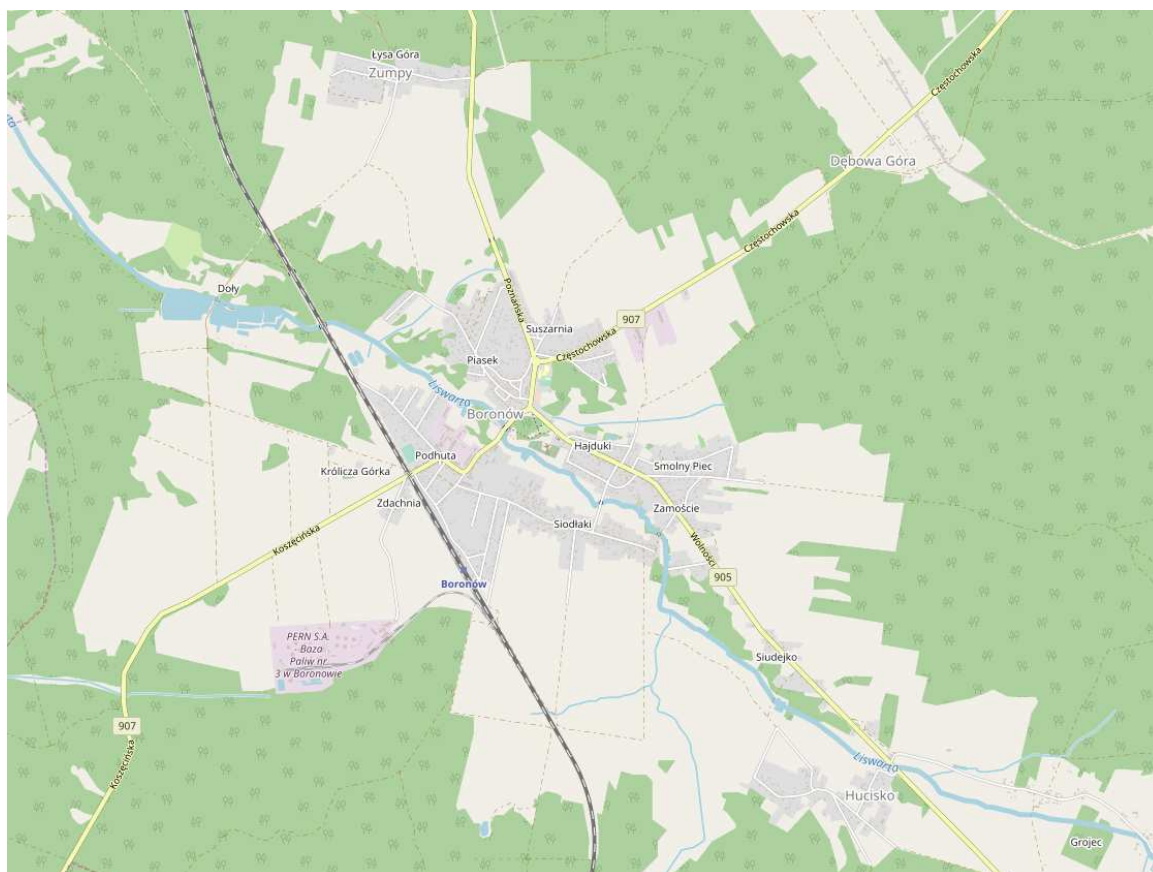
Opisywany obszar posiada stosunkowo gęstą sieć połączeń drogowych, jednakże zdominowaną przez drogi krajowe, wojewódzkie i powiatowe. Najważniejszą z punktu widzenia logistyki, jest DK 11, której oddany do użytku fragment stanowiący obwodnicę Lublińca, zbudowano w standardzie drogi ekspresowej, aczkolwiek z zaledwie jednym węzłem drogowym. Docelowo przewiduje się, że droga ta będzie jedyną drogą ekspresową na obszarze powiatu lublinieckiego. W północnej części powiatu sieć dróg jest zdecydowanie rzadsza, co wynika z obecności dużych obszarów leśnych, w tym stanowiących część Parku Krajobrazowego „Lasy nad Górną Liswartą”.

Lubliniec stanowi ważny węzeł w transporcie kolejowym, pozwalając na dobre skomunikowanie z wieloma ośrodkami krajowymi, w tym wszystkimi najbliższymi stolicami województw. Dokonane w ostatnich latach modernizacje linii kolejowych sprawiły, że radykalnie poprawił się komfort podróży, a czas przejazdu został istotnie skrócony. Dzięki temu połączenia kolejowe są obecnie silną alternatywą względem transportu drogowego, a w części relacji można je uznać wręcz za bezkonkurencyjne pod kątem czasu podróży.

W kolejnych częściach rozdziału dokonano dokładniejszych opisów poszczególnych gmin powiatu lublinieckiego, zgodnie z przyjętym zakresem tematycznym.

2.2. Gmina Boronów

Gmina Boronów jest niewielką gminą we wschodniej części powiatu lublinieckiego i zajmuje obszar około 56 km². Sąsiaduje z gminami: Herby, Koszęcin, Woźniki oraz Konopiska (gminą na terenie powiatu częstochowskiego). Na schemacie przedstawionym poniżej, przedstawiono położenie miejscowości Boronów, będącej siedzibą władz gminy oraz otaczających ją obszarów, w tym także kilku miejscowości tej gminy, jak również zarys podstawowego układu drogowego gminy Boronów:



Rys. 1. Schemat okolic Boronowa. Źródło: www.openstreetmap.org, pobranie: 25.06.2019 r.

Gmina Boronów nie należy do gmin o dużej populacji, ani o wysokim zagęszczeniu ludności. Sięga ona niespełna 40 osób/km², stanowiąc około 1/3 średniego zagęszczenia ludności w Polsce.

Poniżej przedstawiono zestawienie danych o liczbie mieszkańców poszczególnych miejscowości na terenie gminy Boronów z ostatnich 5 lat:

Miejscowość	2014 r.	2015 r.	2016 r.	2017 r.	2018 r.	Zm. %
Boronów	2 827	2 802	2 833	2 862	2 863	101,3
Dębowska Góra	118	116	116	115	111	94,1
Cielec	0	0	0	0	0	100,0
Doły	12	12	12	12	12	100,0
Grojec	126	128	128	121	120	95,2
Hucisko	145	145	143	145	151	104,1
Sitki	8	8	8	8	8	100,0
Szklana Huta	0	0	0	0	0	100,0

Zumpy	135	130	130	132	133	98,5
SUMA	3 371	3 341	3 370	3 395	3 398	100,8

Tabela 1. Liczba mieszkańców gminy Boronów w latach 2014-2018. Źródło: UG Boronów

Według danych Urzędu Gminy Boronów, na koniec roku 2018 struktura wiekowa mieszkańców kształtowała się następująco:

<i>Miejscowość</i>	<i>Populacja <19 r.ż.</i>	<i>Populacja 19-65 lat</i>	<i>Populacja >65 r.ż.</i>
Boronów	550	1 924	389
Dębowa Góra	25	77	15
Cielec	0	0	0
Doły	3	7	2
Grojec	23	75	23
Hucisko	25	108	22
Sitki	2	5	1
Szklana Huta	0	0	0
Zumpy	25	95	15
SUMA	653	2 291	467

Tabela 2. Struktura wiekowa mieszkańców gminy Boronów na koniec roku 2018. Źródło: UG Boronów

Na przestrzeni bieżącego dziesięciolecia, budżet gminy Boronów kształtował się następująco:

- rok 2011: 14 169 999,00 zł
- rok 2012: 11 454 927,00 zł
- rok 2013: 11 961 713,00 zł
- rok 2014: 13 059 145,00 zł
- rok 2015: 13 554 345,00 zł
- rok 2016: 17 346 778,00 zł
- rok 2017: 14 221 531,00 zł
- rok 2018: 17 278 385,00 zł

Na podstawie danych Urzędu Gminy Boronów, przedstawiono poniżej listę obiektów użyteczności publicznej, stanowiących główne generatory potoków pasażerskich, stanowiąc dominujące źródła i cele przemieszczania się ludności:

Placówki oświatowe:

- Zespół Placówek Oświatowych, Boronów ul. Poznańska 2,
- Prywatne Przedszkole „Krzyś”, Boronów ul. Wojska Polskiego 6,
- Prywatna Szkoła Podstawowa z oddziałami integracyjnymi, Boronów ul. Wojska Polskiego 6,

Urzędy:

- Urząd Gminy Boronów, Boronów ul. Dolna 2

Placówki związane z ochroną zdrowia:

- DOZ Apteka Dbam o Zdrowie, Boronów ul. Wolności 5,
- Przychodnia Medycyny Rodzinnej NZOZ Andrzej Malec sp. j., Boronów ul. Nowa 1a

Placówki związane z kulturą i sportem:

- Gminny Ośrodek Kultury, Boronów ul. Poznańska 1,

- Kompleks Boisk Sportowych „Orlik”, Boronów ul. Poznańska 2,
- Gminny Obiekt Sportowy LKS „Jedność” Boronów, Boronów ul. Koszęcińska 12

Obiekty związane z kultem religijnym:

- Rzymskokatolicka Parafia pw. Najświętszej Maryi Panny Królowej Różańca Świętego, Boronów ul. Wolności 1

Placówki bankowe:

- Bank Spółdzielczy w Koszęcinie, Oddział Boronów, Boronów ul. Wolności 1,
- Agencja Nr 0990 PKO Banku Polskiego, Boronów ul. Dolna 2

Restauracje i bary:

- Sala bankietowa w Boronowie, Boronów ul. Dolna 2,
- Restauracja Nad Liswartą, Boronów ul. Wojska Polskiego 1

Lista sklepów o powierzchni powyżej 200 m²:

- Sklep DINO, Boronów ul. Wolności,
- Pasaż handlowy, Boronów ul. 3 Maja 1,
- Sklep LEWIATAN, Boronów ul. Wojska Polskiego 1

Liczba budynków mieszkaniowych wielorodzinnych: 12

2.3. Gmina Ciasna

Gmina Ciasna pod względem obszaru jest ponad dwukrotnie większa od gminy Boronów – zajmuje ponad 134 km², jednak gęstość zaludnienia wynosi tylko niespełna 60 osób/km², czyli mniej, niż połowę średniej gęstości zaludnienia w Polsce. Sąsiaduje z gminami powiatu lublinieckiego: Pawonków, Herby i Kochanowice, a także Olesno i Dobrodzień z powiatu oleskiego oraz gminą Przystajń z powiatu kłobuckiego.

Poniżej przedstawiono zestawienie danych o liczbie mieszkańców poszczególnych miejscowości na terenie gminy Ciasna z ostatnich 5 lat:

<i>Miejscowość</i>	<i>2014 r.</i>	<i>2015 r.</i>	<i>2016 r.</i>	<i>2017 r.</i>	<i>2018 r.</i>	<i>Zm. %</i>
Ciasna	1 618	1 604	1 604	1 604	1 605	99,2
Dzielna	299	295	279	277	271	90,6
Glinica	996	1 002	1 006	999	1 006	101,0
Jeżowa	564	567	554	553	554	98,2
Molna	368	363	363	350	345	93,7
Panoszów	574	554	540	538	535	93,2
Sieraków Śląski	1 693	1 659	1 650	1 626	1 612	95,2
Wędzina	653	634	631	624	618	94,6
Zborowskie	1 057	1 050	1 049	1 062	1 068	101,0
SUMA	7 822	7 728	7 676	7 633	7 614	97,3

Tabela 3. Liczba mieszkańców gminy Ciasna w latach 2014-2018. Źródło: UG Ciasna.

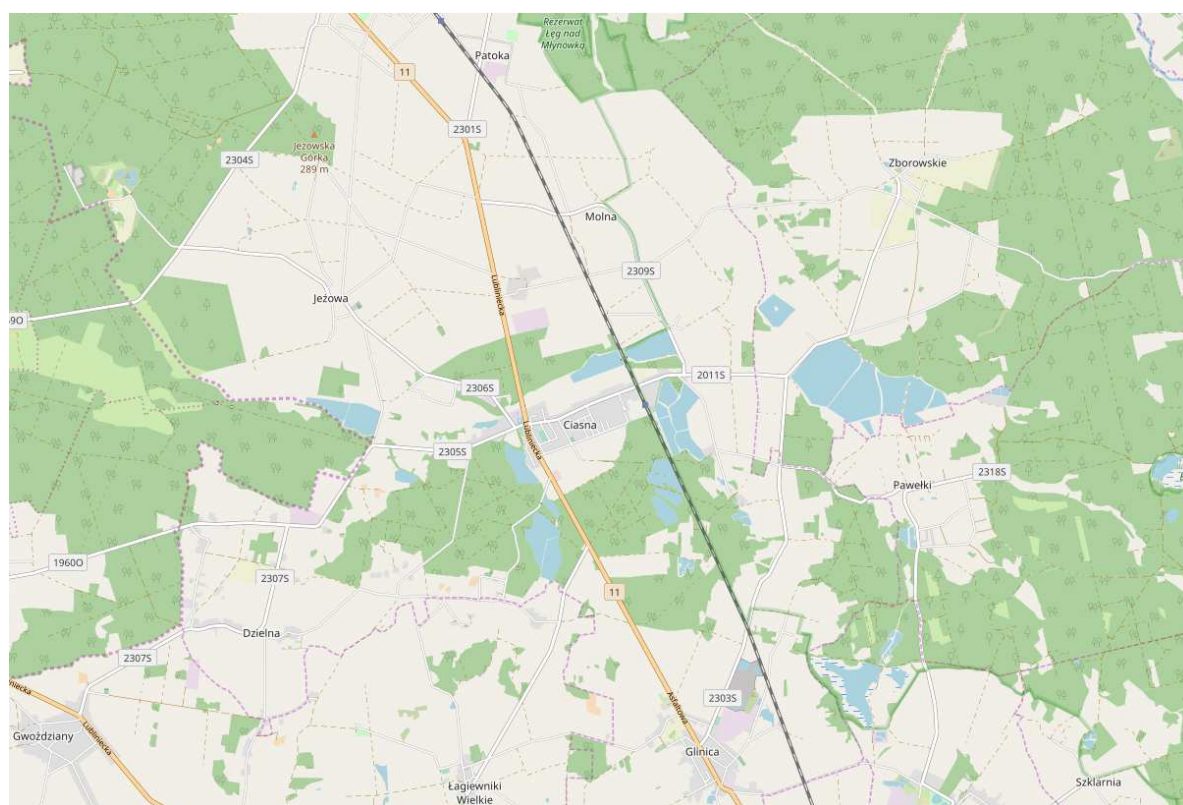
Jak wynika z powyższego zestawienia, w odróżnieniu od gminy Boronów, w gminie Ciasna ostatnie lata przynoszą stopniowy spadek liczby mieszkańców.

Według danych Urzędu Gminy Ciasna, na koniec roku 2018 struktura wiekowa mieszkańców kształtowała się następująco:

<i>Miejscowość</i>	<i>Populacja <19 r.ż.</i>	<i>Populacja 19-65 lat</i>	<i>Populacja >65 r.ż.</i>
Ciasna	289	1 083	222
Dzielna	40	194	37
Glinica	204	660	136
Jeżowa	104	377	72
Molna	73	221	50
Panoszów	85	368	81
Sieraków Śląski	246	1 097	265
Wędzina	108	408	101
Zborowskie	216	718	132
SUMA	1 365	5 126	1 096

Tabela 4. Struktura wiekowa mieszkańców gminy Ciasna na koniec roku 2018. Źródło: UG Ciasna.

Na schemacie przedstawionym poniżej, przedstawiono położenie miejscowości Ciasna, będącej siedzibą władz gminy oraz otaczających ją obszarów, w tym także kilku miejscowości tej gminy, jak również zarys podstawowego układu drogowego gminy Ciasna:



Rys. 2. Schemat okolic Ciasnej. Źródło: www.openstreetmap.org, pobranie: 25.06.2019 r.

Jak łatwo wywnioskować z powyższego schematu, Ciasna jest siedzibą gminy zdecydowanie lepiej skomunikowaną od Boronowa. Przebiega przez nią istotna linia kolejowa nr 143 (Wrocław Mikołajów – Kalety), stanowiąca połączenie m.in. do nieodległego Kluczborka i Lublińca – następnych ważnych stacji węzłowych, pozwalających na korzystanie z szerokiego wachlarza opcji przesiadkowych. Ponadto należy zwrócić uwagę na obecność drogi krajowej nr 11, stanowiącej główne połączenie konurbacji górnośląskiej z Wielkopolską i miastami nadmorskimi, jak Koszalin i Kołobrzeg.

Na przestrzeni bieżącego dziesięciolecia, budżet gminy Ciasna kształtował się następująco:

- rok 2011: 31 874 879,54 zł
- rok 2012: 27 378 031,03 zł
- rok 2013: 25 601 385,31 zł
- rok 2014: 29 720 033,67 zł
- rok 2015: 32 320 298,14 zł
- rok 2016: 31 205 889,10 zł
- rok 2017: 32 525 432,69 zł
- rok 2018: 44 575 334,98 zł

Na podstawie danych Urzędu Gminy Ciasna, przedstawiono poniżej listę obiektów użyteczności publicznej, stanowiących główne generatory potoków pasażerskich, stanowiąc dominujące źródła i cele przemieszczania się ludności:

Placówki oświatowe:

- Publiczna Szkoła Podstawowa w Zborowskim, Zborowskie ul. Główna 33,
- Zespół Szkolno-Przedszkolny w Sierakowie Śląskim, Sieraków Śląski ul. Szkolna 4:
 - Szkoła Podstawowa w Sierakowie Śląskim, Sieraków Śląski ul. Szkolna 2 i ul. Szkolna 4,
 - Szkoła Filialna w Wędzinie, Wędzina ul. Szkolna 23,
 - Przedszkole w Sierakowie Śląskim, Sieraków Śląski ul. Wyzwolenia 2
- Zespół Szkolno-Przedszkolny w Ciasnej, Ciasna ul. Lubliniecka 21:
 - Szkoła Podstawowa w Ciasnej (wraz z klasami gimnazjalnymi), Ciasna ul. Lubliniecka 21,
 - Szkoła Filialna w Glinicy, Glinica ul. Asfaltowa 6,
 - Szkoła Filialna w Molnej, Molna ul. Tylna 1,
 - Przedszkole w Ciasnej, Ciasna ul. Zjednoczenia 10,
 - Oddział Przedszkolny w Jeżowej, Jeżowa ul. Asfaltowa 29,
 - Oddział Przedszkolny w Zborowskim, Zborowskie ul. Myśliwska 1,
 - Oddział Przedszkolny w Glinicy, Glinica ul. Asfaltowa 6.

Urzędy:

- Urząd Gminy Ciasna, Ciasna ul. Nowa 1a

Placówki związane z ochroną zdrowia:

- Przychodnia Medycyny Rodzinnej, Ciasna ul. Nowa 1a,
- NZOZ Przychodnia Lekarska MED-AM, Ciasna ul. Zjednoczenia 67c,
- Przychodnia Medycyny Rodzinnej w Sierakowie Śląskim, Sieraków Śląski ul. Wyzwolenia 4.

Placówki związane z kulturą i sportem:

- Gminny Ośrodek Kultury w Ciasnej,
- Budynek wielofunkcyjny w Dzielnej,
- Budynek wielofunkcyjny w Panoszowie,
- Budynek wielofunkcyjny w Glinicy,
- Budynek wielofunkcyjny w Molnej,
- Hala sportowa w Ciasnej.

Obiekty związane z kultem religijnym:

- Kościół parafialny pw. Trójcy Świętej w Ciasnej,

- Cmentarz parafialny w Ciasnej,
- Kościół parafialny pw. Piotra i Pawła w Sierakowie Śląskim,
- Kościół pw. Św. Jana Nepomucena w Sierakowie Śląskim,
- Cmentarz parafialny w Sierakowie Śląskim,
- Kościół parafialny pw. Św. Urbana w Wędzinie,
- Cmentarz parafialny w Wędzinie,
- Kościół pw. Św. Józefa Robotnika w Glinicy,
- Cmentarz w Glinicy,
- Kościół pw. Św. Jadwigi w Jeżowej,
- Cmentarz w Jeżowej,
- Kościół parafialny pw. Podwyższenia Krzyża Świętego w Zborowskim,
- Cmentarz w Zborowskim.

Placówki bankowe:

- Bank Spółdzielczy w Gliwicach, Oddział w Ciasnej,
- Agencja PKO Banku Polskiego w Ciasnej.

Restauracje i bary:

- Bar u Soroniów, Zborowskie,
- Kawiarnia pod Dębami, Molna,
- Chochła Smaku w Sierakowie Śląskim,
- Gospoda w Ciasnej,
- Kawiarnia Jeżowianka w Jeżowej,
- Zajazd Nowy Dwór w Molnej.

Lista sklepów o powierzchni powyżej 200 m²:

- Arpol – sklep spożywczy w Ciasnej,
- Arpol – sklep spożywczy w Sierakowie Śląskim

Liczba budynków mieszkaniowych wielorodzinnych: 30

2.4. Gmina Herby

We wschodniej części powiatu lublinieckiego znajduje się gmina Herby. Zajmuje ona obszar 50,5 km², a gęstość zaludnienia oscyluje wokół 80 osób/km². Spośród gmin sąsiednich, należy wyróżnić: Boronów, Ciasną, Kochanowice i Koszęcin z powiatu lublinieckiego, Blachownię oraz Konopiska z powiatu częstochowskiego, a także Przystajń i Wręcycę Wielką z powiatu kłobuckiego.

Na terenie gminy znajdują się dwie ważne stacje kolejowe: Herby Stare oraz Herby Nowe, wraz z otaczającą je infrastrukturą tworząc istotny węzeł połączeń kolejowych. Przez Herby przechodzą linie kolejowe nr 61 (Kielce – Fosowskie), nr 131 (magistrala węglowa, Chorzów Batory – Tczew) oraz nr 181 (Herby Nowe – Oleśnica). W rejonie węzła kolejowego w ostatnich latach przeprowadzono wiele inwestycji modernizacyjnych, radykalnie podnosząc prędkość przejazdu pociągów oraz standardy bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Główną oś drogową gminy Herby jest droga krajowa nr 46, która łączy Kłodzko z Szczekocinami. Przez pewien czas istniała koncepcja przebudowy tego szlaku na drogę ekspresową S13.

Poniżej przedstawiono zestawienie danych o liczbie mieszkańców poszczególnych miejscowości na terenie gminy Herby z ostatnich 5 lat:

<i>Miejscowość</i>	<i>2014 r.</i>	<i>2015 r.</i>	<i>2016 r.</i>	<i>2017 r.</i>	<i>2018 r.</i>	<i>Zm. %</i>
Braszczyk	32	32	33	33	36	112,5
Chwostek	378	387	405	417	425	112,4
Cztery Kopy	0	0	0	0	0	100,0
Hadra	390	398	404	417	429	110,0
Herby	1 997	2 024	2 083	2 139	2 189	109,6
Kalina	370	393	403	414	431	116,5
Kierzki	49	49	49	50	51	104,1
Kolonia Lisów	52	52	53	53	56	107,7
Lisów	1 513	1 535	1 578	1 616	1 669	110,3
Łebki	58	60	65	67	68	117,2
Mochała	169	171	174	181	197	116,6
Olszyna	667	686	704	712	728	109,1
Pietrzaki	84	84	90	91	91	108,3
Piłka	24	24	24	25	25	104,2
Tanina	108	108	108	112	113	104,6
SUMA	5 891	6 003	6 173	6 327	6 508	110,5

Tabela 5. Liczba mieszkańców gminy Herby w latach 2014-2018. Źródło: UG Herby.

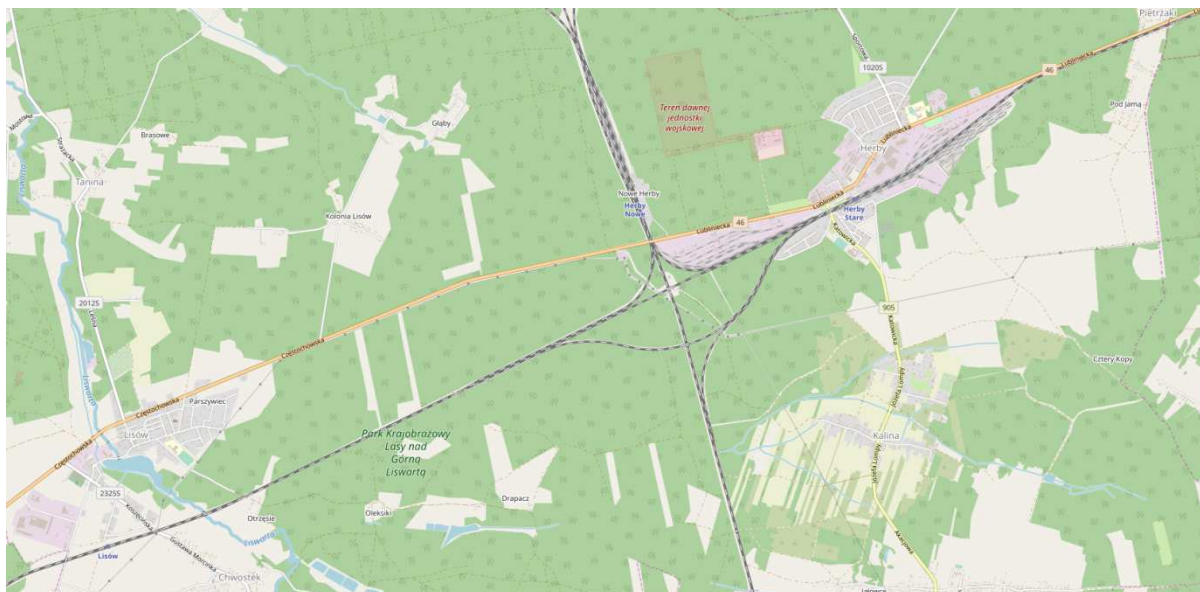
Jak widać w tabeli 5, liczba mieszkańców gminy Herby w ciągu ostatnich pięciu lat wykazuje wyraźną tendencję wzrostową, dotyczącą wszystkich miejscowości wchodzących w skład gminy. Na szczególną uwagę zwraca wyraźny wzrost zaludnienia w Herbach i Lisowie, czyli dwóch największych miejscowościach gminy. Tylko na ich terenie przybyło w tym czasie 348 mieszkańców, dając łączny wzrost rzędu 10% względem roku 2014.

Według danych Urzędu Gminy Herby, na koniec roku 2018 struktura wiekowa mieszkańców kształtowała się następująco:

<i>Miejscowość</i>	<i>Populacja <19 r.ż.</i>	<i>Populacja 19-65 lat</i>	<i>Populacja >65 r.ż.</i>
Braszczyk	6	27	3
Chwostek	94	265	66
Cztery Kopy	0	0	0
Hadra	109	264	56
Herby	387	1 393	409
Kalina	88	281	62
Kierzki	14	29	8
Kolonia Lisów	17	31	8
Lisów	338	1 123	208
Łebki	13	41	14
Mochała	46	119	32
Olszyna	155	459	114
Pietrzaki	17	57	17
Piłka	7	14	4
Tanina	20	73	20
SUMA	1 311	4 176	1 021

Tabela 6. Struktura wiekowa mieszkańców gminy Herby na koniec roku 2018. Źródło: UG Herby.

Na schemacie przedstawionym poniżej, przedstawiono położenie miejscowości Herby, będącej siedzibą władz gminy oraz otaczających ją obszarów, w tym także kilku miejscowości tej gminy, jak również zarys podstawowego układu drogowego gminy Herby:



Rys. 3. Schemat okolic Herbów. Źródło: www.openstreetmap.org, pobranie: 26.06.2019 r.

Na przestrzeni bieżącego dziesięciolecia, budżet gminy Herby kształtował się następująco:

- rok 2011: 21 343 640,76 zł
- rok 2012: 21 440 607,96 zł
- rok 2013: 21 710 831,26 zł
- rok 2014: 22 809 188,37 zł
- rok 2015: 23 780 897,52 zł
- rok 2016: 26 754 053,65 zł
- rok 2017: 28 940 897,58 zł
- rok 2018: 31 678 814,64 zł

Na podstawie danych Urzędu Gminy Herby, przedstawiono poniżej listę obiektów użyteczności publicznej, stanowiących główne generatory potoków pasażerskich, stanowiąc dominujące źródła i cele przemieszczania się ludności:

Placówki oświatowe:

- Zespół Szkolno-Przedszkolny w Herbach, ul. Katowicka,
- Zespół Szkolno-Przedszkolny w Lisowie, ul. Szkolna,
- Zespół Szkolno-Przedszkolny w Olszynie, ul. Szkolna,

Urzędy:

- Urząd Gminy Herby, Herby ul. Lubliniecka 33

Placówki związane z ochroną zdrowia:

- NZOZ Przychodnia Medycyny Rodzinnej SKOR-MED, Herby ul. Słowackiego 2,
- NZOZ Przychodnia Lekarska „Medi-Plus”, Herby ul. Powstańców Śląskich 4,
- NZOZ Przychodnia Lekarska w Lisowie, Lisów ul. Stawowa 62b.

Placówki związane z kulturą i sportem:

- Kompleks boisk w Herbach i budynek LKS „Błękitni” Herby, Herby ul. Katowicka,
- Kryta Pływalnia w Herbach, ul. Katowicka,
- Hala sportowa w Herbach, ul. Katowicka,
- Siłownia zewnętrzna w Herbach, ul. Nowa,
- Siłownia zewnętrzna w Herbach, ul. Reymonta,
- Boisko wielofunkcyjne w Olszynie, ul. Sportowa,
- Budynek sportowców wraz z boiskiem LKS Olszyna, ul. Jałowcowa,
- Siłownia zewnętrzna w Olszynie, ul. Sportowa,
- Kompleks boisk i budynków sportowych w Hadrze,
- Budynek administracyjno-socjalny i boisko piłkarskie w Lisowie, ul. Sportowa,
- Siłownia zewnętrzna w Lisowie, ul. Witosa,
- Siłownia zewnętrzna w Lisowie, ul. Budowlanych,
- Siłownia zewnętrzna w Hadrze, ul. Piaskowa,
- Siłownia zewnętrzna w Chwostku, Plac Kopernika

Obiekty związane z kultem religijnym:

- Kościół pw. Najświętszego Serca Pana Jezusa w Herbach, ul. Katowicka,
- Cmentarz Komunalny w Herbach, ul. Ogrodowa,
- Kościół pw. Matki Bożej Matki Kościoła w Lisowie, ul. Poprzeczna,
- Cmentarz Komunalny w Lisowie, ul. Przemysłowa,
- Kościół pw. Wniebowzięcia Najświętszej Marii Panny w Olszynie, ul. Klonowa,
- Cmentarz Parafialny w Olszynie, ul. Klonowa,
- Kaplica Św. Anny w Hadrze, ul. Piaskowa,
- Kaplica pw. Św. Anny w Hadrze, ul. Piaskowa.

Placówki bankowe:

- Agencja PKO Banku Polskiego w Herbach, ul. Lubliniecka 43,
- Bank Spółdzielczy w Koszęcinie POK Herby, ul. Lubliniecka 68,
- Bank Spółdzielczy w Koszęcinie POK Lisów, ul. Budowlanych 4,
- Agencja PKO Banku Polskiego w Lisowie, ul. Budowlanych 4.

Restauracje i bary:

- MM Bar Herby, ul. Lubliniecka 72,
- Restauracja 58, Lisów ul. Stawowa 58,
- Restauracja Vega, Lisów ul. Wiejska 1,
- Restauracja Złota Róża, Pietrzaki ul. Częstochowska 3.

Lista sklepów o powierzchni powyżej 200 m²:

- Biedronka – Herby, ul. Lubliniecka 56,
- CHIMAX – Herby, ul. Lubliniecka 37,
- Gama BHP – Herby, ul. Lubliniecka 38b,
- Lewiatan – Lisów, ul. Budowlanych 7

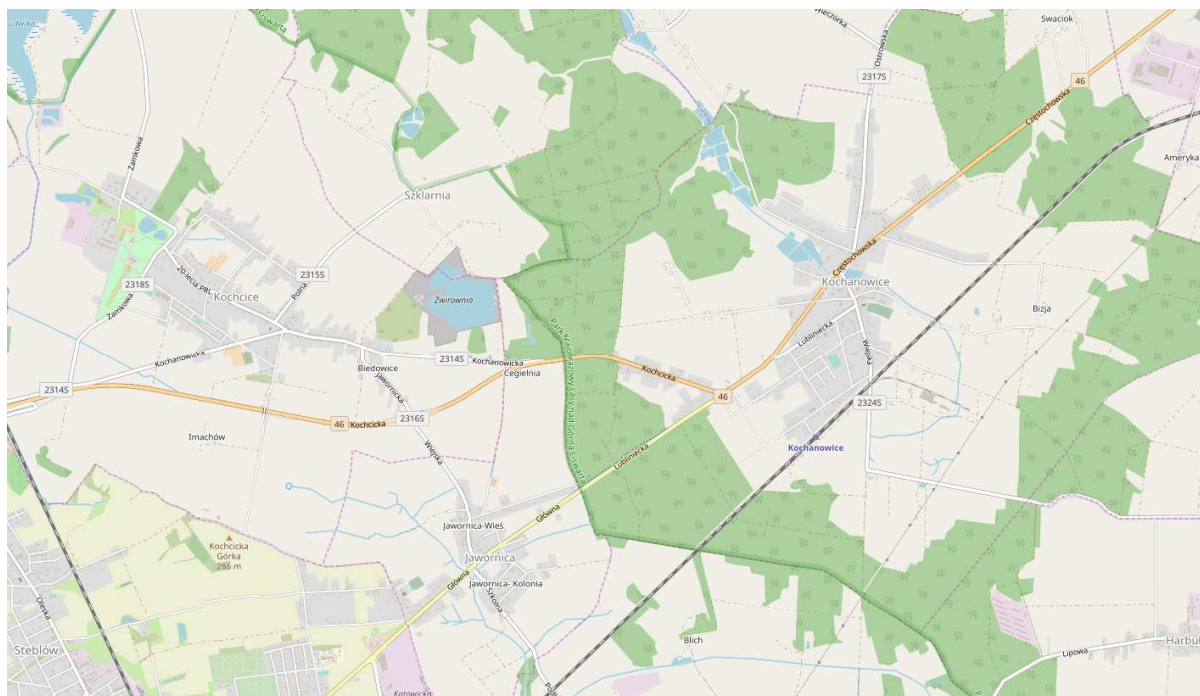
Liczba budynków mieszkaniowych wielorodzinnych: 47, w tym:

- Braszczok: 2,
- Hadra: 2,
- Herby: 28,
- Lisów: 15,
- Mochała: 4.

2.5. Gmina Kochanowice

Gmina Kochanowice, to gmina powiatu lublinieckiego, zajmująca powierzchnię 80 km², a gęstość zaludnienia na przestrzeni ostatnich lat kształtuje się na poziomie 80-90 osób/km², czyli – podobnie jak we wcześniej opisanych gminach – poniżej średniej krajowej. Sąsiaduje ona z kolejnymi gminami powiatu lublinieckiego: Ciasna, Herby, Koszęcin, Lubliniec i Pawonków.

Na schemacie przedstawionym poniżej, przedstawiono położenie miejscowości Kochanowice, będącej siedzibą władz gminy oraz otaczających ją obszarów, w tym także kilku miejscowości tej gminy, jak również zarys podstawowego układu drogowego gminy Kochanowice:



Rys. 4. Schemat okolic Kochanowic. Źródło: www.openstreetmap.org, pobranie: 26.06.2019 r.

Jak widać z powyższej grafiki, dla układu komunikacyjnego zarówno gminy, jak i samej miejscowości Kochanowice, najważniejsze znaczenie mają: linia kolejowa nr 61 oraz droga krajowa nr 46.

Poniżej przedstawiono zestawienie danych o liczbie mieszkańców poszczególnych miejscowości na terenie gminy Kochanowice z ostatnich 5 lat:

Miejscowość	2014 r.	2015 r.	2016 r.	2017 r.	2018 r.	Zm. %
Droniowice	377	376	369	370	375	99,5
Gajówka Kochcice	0	0	0	0	0	100,0
Harbułtowice	265	264	267	262	261	98,5
Jawornica	578	583	574	582	584	101,0

Kochcice	1 898	1 898	1 898	1 876	1 871	98,6
Lubecko	818	818	829	835	814	99,5
Lubockie	359	352	356	367	350	97,5
Ostrów	215	209	216	219	217	100,9
Pawełki	213	214	212	213	209	98,1
Szklarnia	70	74	76	76	74	105,7
Śródlesie	0	0	0	0	0	100,0
Kochanowice	2 109	2 117	2 111	2 113	2 118	100,4
Swaciok	35	33	33	33	33	94,3
SUMA	6 937	6 938	6 941	6 946	6 906	99,6

Tabela 7. Liczba mieszkańców gminy Kochanowice w latach 2014-2018. Źródło: UG Kochanowice.

Tabela zestawienia populacji gminy Kochanowice w poprzednich pięciu latach pokazuje, iż łączna liczba mieszkańców nieznacznie spadła, natomiast w poszczególnych miejscowościach obserwowano zarówno spadki, jak i wzrosty liczby mieszkańców. Decydujący wpływ na końcowy wynik ma jednak regresja populacji Kochcic, które są drugą co do wielkości miejscowością w gminie.

Według danych Urzędu Gminy Kochanowice, na koniec roku 2018 struktura wiekowa mieszkańców kształtowała się następująco:

<i>Miejscowość</i>	<i>Populacja <19 r.ż.</i>	<i>Populacja 19-65 lat</i>	<i>Populacja >65 r.ż.</i>
Droniowice	65	256	56
Gajówka Kochcice	0	0	0
Harbułtowice	53	172	36
Jawornica	125	386	72
Kochcice	345	1 263	259
Lubecko	161	538	115
Lubockie	53	244	53
Ostrów	36	155	24
Pawełki	45	131	34
Szklarnia	8	49	18
Śródlesie	0	0	0
Kochanowice	447	1 422	251
Swaciok	6	22	5
SUMA	1 344	4 638	923

Tabela 8. Struktura wiekowa mieszkańców gminy Kochanowice na koniec 2018 r. Źródło: UG Kochanowice.

Na przestrzeni bieżącego dziesięciolecia, budżet gminy Kochanowice kształtował się następująco:

- rok 2011: 24 025 021,00 zł
- rok 2012: 18 994 532,00 zł
- rok 2013: 21 494 919,00 zł
- rok 2014: 20 300 369,00 zł
- rok 2015: 21 242 815,00 zł
- rok 2016: 22 481 946,00 zł
- rok 2017: 26 148 907,00 zł
- rok 2018: 33 602 864,00 zł

Na podstawie danych Urzędu Gminy Kochanowice, przedstawiono poniżej listę obiektów użyteczności publicznej, stanowiących główne generatory potoków pasażerskich, stanowiąc dominujące źródła i cele przemieszczania się ludności:

Placówki oświatowe:

- Niepubliczne Przedszkole „Bajkowa Kraina” w Kochanowicach,
- Zespół Szkół w Kochanowicach:
 - Samorządowe Przedszkole w Kochanowicach,
 - Publiczna Szkoła Podstawowa im. Karola Miarki w Kochanowicach,
 - Gimnazjum im. Jana Pawła II w Kochanowicach,
- Zespół Szkolno-Przedszkolny w Kochcicach:
 - Samorządowe Przedszkole w Kochcicach,
 - Publiczna Szkoła Podstawowa im. Janusza Korczaka w Kochcicach,
- Publiczna Szkoła Podstawowa im. Konstantego Damrota w Lubecku.

Urzędy:

- Urząd Gminy Kochanowice, Kochanowice ul. Wolności 5,
- Urząd Gminy (Biuro ds. gospodarki odpadami), Kochcice ul. Wspólna 55a,
- GOPS, Kochanowice, ul. Lubliniecka 5.

Placówki związane z ochroną zdrowia:

- NZOZ Przychodnia Medycyny Rodzinnej, Kochanowice ul. Lubliniecka 2,
- Przychodnia Lekarska „Medyk”, Kochcice, ul. Parkowa 45,
- Wojewódzki Ośrodek Rehabilitacji oddział w Kochcicach, Kochcice ul. Zamkowa 1.

Placówki związane z kulturą i sportem:

- Gminne centrum kultury i informacji w Kochanowicach,
- Gminna Biblioteka Publiczna w Kochanowicach,
- Boisko w Kochanowicach, ul. Słoneczna,
- Boisko w Kochcicach, ul. Parkowa,
- Boisko przy OSP Kochcice, ul. Parkowa.

Obiekty związane z kultem religijnym:

- Kościół parafialny pw. Najświętszej Marii Panny w Lubecku,
- Kościół parafialny pw. Św. Wawrzyńca w Kochanowicach,
- Kościół parafialny pw. Najświętszego Serca Pana Jezusa w Kochcicach,
- Kościół filialny pw. Św. Jadwigi Śląskiej w Droniowicach,
- Kościół parafialny pw. Św. Stanisława Biskupa i Męczennika w Jawornicy,
- Kościół parafialny pw. Św. Andrzeja Apostoła w Ostrów – Lubockie,
- Kościół parafialny pw. Matki Boskiej Fatimskiej w Pawełkach,
- Cmentarze parafialne w: Jawodnicy, Droniowicach, Kochanowicach, Kochcicach, Ostrowie-Lubockim i Pawełkach.

Placówki bankowe:

- Bank Spółdzielczy w Koszęcinie oddział w Kochanowicach, ul. Lubliniecka.

Restauracje i bary:

- Zajazd „Tytan” Mika Adam, Kochanowice ul. Wolności 15d,
- „Cafe Bar Babylon” Psota Barbara, Kochcice, ul. 20-lecia PRL 106,
- „Karczma na górce” Trybus-Fronczek Iwona, Lubecko ul. Lipska 2,

- „Pijalnia Piwa” Jaskólska Łucja, Lubockie ul. Szkolna 1,
- Bar piwny „Pod Bocianami” Jaskólska Łucja, Pawełki ul. Główna 8,
- OSR Strzelnica Sp. z o.o., Kochcice ul. Lubliniecka 9,
- Ogródek piwny „Krzyś” Gienza Krzysztof, Droniowice ul. Lipowa 32,
- Restauracja/kawiarnia „Remiza” CRJ Janik Rafał, Kochcice ul. Słoneczna 18,
- FHU „Majk” Mańka Mateusz – Kręgielnia „Manhattan” Pizzeria i Restauracja,
- Ogródek przy Sklepie Monopolowym „Zodiak” Gałuska Mariusz PPHU, Kochcice, ul. 20-lecia PRL 57c,
- Olisa Sp. z o.o. „Leśny Zaulek”, Kochcice ul. Biały Ług 1a.

Lista sklepów o powierzchni powyżej 200 m²:

- Market „Dino”, Kochanowice ul. Częstochowska 42

Liczba budynków mieszkaniowych wielorodzinnych: 6, w tym:

- Jawornica: 1
- Kochanowice: 3,
- Kochcice: 2.

2.6. Gmina Koszęcin

Następną z gmin powiatu lublinieckiego jest gmina Koszęcin, zajmująca obszar 129 km² i mająca średnią gęstość zaludnienia przekraczającą 90 osób/km², co nadal jest wartością zauważalnie niższą od średniej krajowej. Znajduje się w południowej części powiatu, granicząc z jego innymi gminami: Boronów, Herby, Kochanowice, Lubliniec i Woźniki, a także z gminami Kalety i Tworóg, które należą do powiatu tarnogórskiego. Ze względu na położenie geograficzne oraz sąsiedztwo powiatu tarnogórskiego, gmina ta w większym stopniu powiązana jest gospodarczo z konurbacją górnośląską. Odnośnie układu drogowego, najważniejszą rolę odgrywają drogi wojewódzkie nr 906 i 907 oraz linia kolejowa nr 143 (Kalety – Wrocław Mikołajów).

Poniżej przedstawiono zestawienie danych o liczbie mieszkańców poszczególnych miejscowości na terenie gminy Kochanowice z ostatnich 5 lat:

<i>Miejscowość</i>	<i>2014 r.</i>	<i>2015 r.</i>	<i>2016 r.</i>	<i>2017 r.</i>	<i>2018 r.</i>	<i>Zm. %</i>
Brusiek	81	88	89	86	93	114,8
Bukowiec	184	182	181	180	179	97,3
Cieszowa	260	255	252	245	236	90,8
Dolnik	0	0	0	0	0	100,0
Irki	30	30	30	30	30	100,0
Koszęcin	4 524	4 580	4 577	4 594	4 611	101,9
Krywałd	0	0	0	0	0	100,0
Lipowiec	4	4	4	4	4	100,0
Łazy	142	134	137	146	149	104,9
Nowy Dwór	8	8	8	8	6	75,0
Piłka	104	108	110	108	106	101,9
Prądy	159	162	156	161	155	97,5
Rusinowice	1 399	1 409	1 420	1 411	1 439	102,9
Rzyce	31	32	31	31	32	103,2

Sadów	1 418	1 424	1 427	1 440	1 450	102,3
Strzebiń	3 046	3 065	3 063	3 046	3 052	100,2
Wierzbie	375	378	388	388	385	102,7
SUMA	11 765	11 859	11 873	11 878	11 927	101,4

Tabela 9. Liczba mieszkańców gminy Koszęcin w latach 2014-2018. Źródło: UG Koszęcin.

Jak wynika z powyższej tabeli, liczba mieszkańców stopniowo, choć nieregularnie wzrasta, w czym istotny udział mają głównie miejscowości Koszęcin, Rusinowice i Sadów.

Według danych Urzędu Gminy Koszęcin, na koniec roku 2018 struktura wiekowa mieszkańców kształtowała się następująco:

<i>Miejscowość</i>	<i>Populacja <19 r.ż.</i>	<i>Populacja 19-65 lat</i>	<i>Populacja >65 r.ż.</i>
Brusiek	19	62	12
Bukowiec	36	118	25
Cieszowa	47	148	41
Dolnik	0	0	0
Irki	4	22	4
Koszęcin	840	3 119	652
Krywałd	0	0	0
Lipowiec	2	2	0
Łazy	37	90	22
Nowy Dwór	1	4	1
Piłka	19	71	16
Prądy	24	104	27
Rusinowice	326	913	200
Rzyce	9	21	2
Sadów	280	989	181
Strzebiń	639	1 972	440
Wierzbie	85	259	41
SUMA	2 368	7 894	1 665

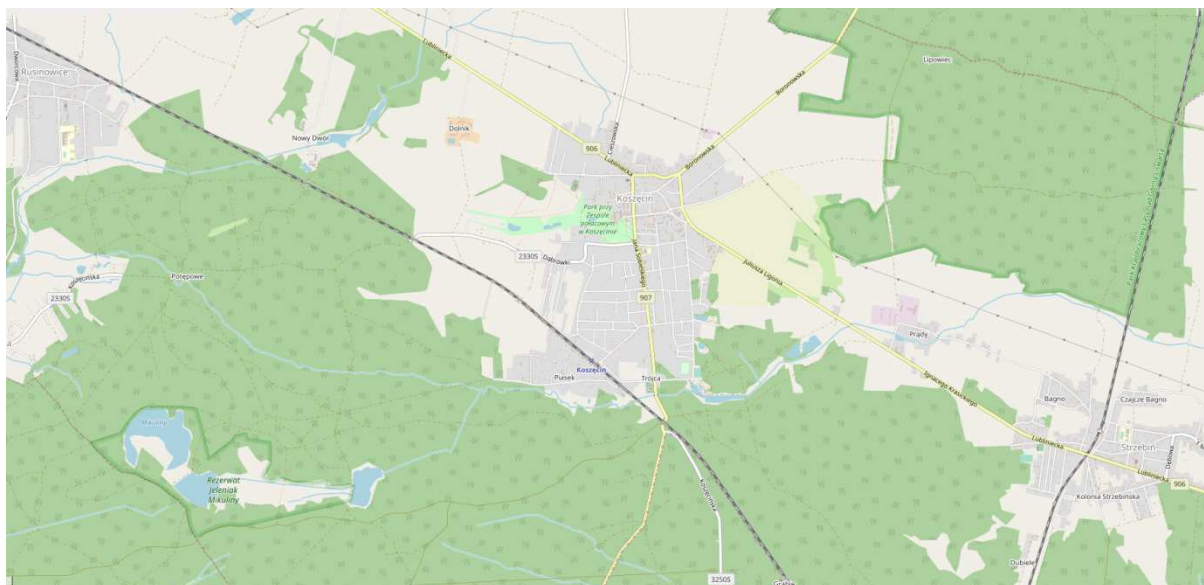
Tabela 10. Struktura wiekowa mieszkańców gminy Koszęcin na koniec roku 2018. Źródło: UG Koszęcin.

Na przestrzeni bieżącego dziesięciolecia, budżet gminy Koszęcin kształtował się następująco:

- rok 2011: 28 184 298,09 zł
- rok 2012: 33 917 684,70 zł
- rok 2013: 30 773 995,99 zł
- rok 2014: 33 539 665,04 zł
- rok 2015: 38 496 835,58 zł
- rok 2016: 41 596 753,96 zł
- rok 2017: 44 276 289,69 zł
- rok 2018: 50 698 577,94 zł

Koszęcin jest gminą o znaczącym potencjale gospodarczym, a jednocześnie o bogatej kulturze. Tutaj powstał państwowy Zespół Pieśni i Tańca „Śląsk” im. Stanisława Hadyny, mający międzynarodową sławę i będąc obok „Mazowsza” drugim tak ważnym zespołem artystycznym w Polsce. Do tej pory pałac w Koszęcinie stanowi siedzibę „Śląska”, a corocznie świętowane kolejne urodziny zespołu są okazją do organizacji wielkich pikników artystycznych, w których biorą udział zapraszani goście – współczesne gwiazdy polskiej estrady. Nie ulega wątpliwości, iż zespół „Śląsk” stanowi najbardziej rozpoznawalny akcent gminy Koszęcin, będąc jej pozytywną wizytówką kulturalną.

Na schemacie przedstawionym poniżej, przedstawiono położenie miejscowości Koszęcin, będącej siedzibą władz gminy oraz otaczających ją obszarów, w tym także kilku miejscowości tej gminy, jak również zarys podstawowego układu drogowego gminy Koszęcin:



Rys. 5. Schemat okolic Koszęcina. Źródło: www.openstreetmap.org, pobranie: 27.06.2019 r.

Na podstawie danych Urzędu Gminy Koszęcin, przedstawiono poniżej listę obiektów użyteczności publicznej, stanowiących główne generatory potoków pasażerskich, stanowiąc dominujące źródła i cele przemieszczania się ludności:

Placówki oświatowe:

- Szkoła Podstawowa im. Jana Pawła II, Koszęcin ul. Jana III Sobieskiego 7,
- Szkoła Podstawowa „Naukowa wyspa”, Koszęcin ul. Leśna 2,
- Niepubliczna Szkoła Muzyczna I stopnia im. prof. A. Dygacza, Koszęcin ul. Dąbrówki 75,
- Przedszkole „Pod Dębem”, Koszęcin ul. Szkolna 4,
- Przedszkole u Cioci Mariolki, Koszęcin ul. Leśna 2,
- Muzyczne Przedszkole nr 1 im. Św. Tereski od Dzieciątka Jezus, Koszęcin ul. Dąbrówki 75a,
- Szkoła Podstawowa im. Juliusza Ligonia, Strzebiń ul. Lompy 9,
- Przedszkole, Strzebiń ul. 1 Maja 29,
- Punkt przedszkolny „Leśne Ludki”, Strzebiń ul. Powstańców Śląskich 34,
- Przedszkole „Bajkowa kraina”, Strzebiń ul. 1 Maja 16,
- Artystyczne Przedszkole „Michaś”, Strzebiń ul. Wojska Polskiego 7,
- Szkoła Podstawowa im. Górnośląskiego Pułku Piechoty, Sadów ul. Powstańców Śląskich 72,
- Przedszkole im. Kubusia Puchatka, Sadów ul. Spółdzielcza 1,
- Szkoła Podstawowa, Rusinowice ul. 1 Maja 29,
- Przedszkole w Rusinowicach, Rusinowice ul. Kolejowa 9,
- Niepubliczne Przedszkole Integracyjne „Ekoludek”, Rusinowice ul. Polna 2a,
- Ośrodek rehabilitacyjno-edukacyjny dla dzieci i młodzieży niepełnosprawnej im. Św. Rafała Archanioła Caritas Diecezji Gliwickiej, Rusinowice ul. Zielona 23.

Urzędy:

- Urząd Gminy Koszęcin, Koszęcin ul. Powstańców Śląskich 10,
- Urząd Pocztowy, Koszęcin ul. Powstańców Śląskich 5.

Placówki związane z ochroną zdrowia:

- NZOZ Ośrodek Leczniczo-rehabilitacyjny, Koszęcin ul. Jana III Sobieskiego 11,
- NZOZ Przychodnia Medycyny Rodzinnej – Adam Konina, Koszęcin ul. Ligonía 11d,
- „Medicus” s.c. Józef – Barbara – Katarzyna Mocny, Strzebiń ul. Lubliniecka 38,
- Zem-Med. NZOZ, Rusinowice ul. Lompy 11,
- Ośrodek rehabilitacyjno-edukacyjny dla dzieci i młodzieży niepełnosprawnej im. Św. Rafała Archanioła Caritas Diecezji Gliwickiej, Rusinowice ul. Zielona 23,
- „Medyk” s.c. NZOZ Przychodnia lekarska, Sadów ul. Spółdzielcza 1.

Placówki związane z kulturą i sportem:

- Gminny Ośrodek Sportu i Rekreacji, Koszęcin ul. Sportowa 3,
- Dom Kultury im. Walentego Rózdzińskiego, Koszęcin ul. Sobieskiego 11a,
- Siedziba Zespołu Pieśni i Tańca „Śląsk” – Kompleks Pałacowo-Parkowy, Koszęcin ul. Zamkowa 3,
- Dom Kultury w Strzebiniu, Strzebiń ul. Kolejowa 9.

Obiekty związane z kultem religijnym:

- Parafia pw. Najświętszego Serca Pana Jezusa w Koszęcinie, ul. Powstańców Śląskich 15,
- Parafia pw. Świętej Trójcy w Koszęcinie, ul. Świętej Trójcy 3,
- Cmentarz rzymsko-katolicki, Koszęcin ul. Świętej Trójcy 3,
- Kaplica pałacowa, Koszęcin ul. Zamkowa 3,
- Kapliczka Św. Jacka, Koszęcin Aleja Kasztanowa,
- Kapliczka Św. Jana i Pawła na „Słupiskach”, Koszęcin ul. Boronowska,
- Cmentarz ewangelicki, Koszęcin ul. Księdza Gąski,
- Kapliczka Św. Floriana, Koszęcin ul. Lubliniecka,
- Kaplica Św. Wawrzyńca, Koszęcin ul. Sobieskiego/Wawrzyńca,
- Kaplica Św. Jana Nepomucena, Koszęcin ul. Sobieskiego/Szkolna,
- Kapliczka Matki Boskiej Siewnej, Koszęcin ul. Wąska,
- Parafia pw. Świętego Krzyża w Strzebiniu, ul. Lubliniecka 47,
- Kapliczka Św. Jana Chrzciciela, Strzebiń ul. 1 Maja,
- Cmentarz parafialny rzymsko-katolicki, Strzebiń ul. Spokojna,
- Kościół pw. Św. Józefa, Sadów ul. Powstańców Śląskich 95,
- Kaplica Św. Jana Nepomucena, Sadów ul. Powstańców Śląskich 95,
- Cmentarz rzymsko-katolicki, Sadów ul. Powstańców Śląskich 95,
- Kapliczka pw. Św. Anny, Wierzbie ul. Św. Anny/Główna,
- Kościół filialny pw. Św. Marcina, Cieszowa ul. Kościelna,
- Cmentarz rzymsko-katolicki, Cieszowa ul. Kościelna,
- Kapliczka św. Jana Nepomucena, Cieszowa ul. Kościelna/Kasztanowa,
- Cmentarz wyznania Mojżeszowego, w polach, Cieszowa przy ul. Łazowskiej,
- Kościół filialny pw. Św. Jana Chrzciciela, Brusiek ul. Kościelna,
- Cmentarz rzymsko-katolicki, Brusiek ul. Kościelna,

- Cmentarz parafialny w Rusinowicach,
- Parafia pw. Znalezienia Krzyża Świętego i Świętej Katarzyny w Rusinowicach, ul. Lompy 16,
- Kapliczka pw. Matki Bożej Różańcowej, Łazy ul. Kołtąta 8.

Placówki bankowe:

- Bank Spółdzielczy w Koszęcinie, ul. Sienkiewicza 1,
- PKO Bank Polski, Koszęcin ul. Ligonja 13a.

Restauracje i bary:

- „Rubinowa”, Koszęcin ul. Juliusza Ligonja 11,
- „Roma”, Koszęcin ul. Wojska Polskiego 6,
- „Hawanna”, Koszęcin ul. Lubliniecka 4,
- „Śląska”, Koszęcin ul. Lubliniecka 4,
- „Szafran”, Koszęcin ul. Wiosenna 8,
- „Kebabownia”, Koszęcin ul. Sobieskiego 12,
- „Magyarino”, Koszęcin ul. Dworcowa 5,
- „Gama”, Koszęcin ul. Zamkowa 3,
- GOSiR, Koszęcin ul. Sportowa 3,
- Sala bankietowa, Koszęcin ul. Zamkowa 3,
- Sala bankietowa, Koszęcin ul. Sienkiewicza 1,
- „Beczka”, Koszęcin ul. Dębowa 10,
- „Hawanna”, Strzebiń ul. 1 Maja 4,
- „Zagroda u Czesi”, Strzebiń ul. Powstańców 8,
- „Baza”, Strzebiń ul. Dębowa 11,
- Sala bankietowa, Strzebiń ul. 1 Maja 23a,
- „Club cafe”, Strzebiń ul. Słoneczna 19,
- Dom Przyjęć „Relax”, Rusinowice ul. 1 Maja 20,
- „Sadowianka”, Sadów ul. Powstańców Śląskich,
- „Oberża Pod Orzechem”, Sadów ul. Rusinowicka 13,
- „U Celiny”, Piłka ul. Harcerska,
- „Panderoza”, Piłka ul. Harcerska 22.

Lista sklepów o powierzchni powyżej 200 m²:

- Biedronka, Koszęcin ul. Juliusza Ligonja 12b,
- Ekspres Market, Koszęcin ul. Juliusza Ligonja 11,
- Delikatesy „Centrum”, Koszęcin ul. Powstańców Śląskich 9,
- Lewiatan, Koszęcin ul. Wiosenna 8,
- Dino, Koszęcin ul. Cegielniana 5d,
- Delikatesy „Centrum”, Strzebiń ul. Lompy 18a,
- Centrum Meblowe EMS, Sadów ul. Powstańców Śląskich 110.

Liczba budynków mieszkaniowych wielorodzinnych: 16.

2.7. Gmina Lubliniec

Gmina miejska Lubliniec jest siedzibą władz powiatu lublinieckiego i jego głównym ośrodkiem administracyjnym. W skład gminy wchodzi tylko samo miasto Lubliniec, które bezpośrednio graniczy z gminami: Kochanowice, Koszęcin i Pawonków z powiatu lublinieckiego oraz Krupski Młyn oraz Tworóg z powiatu tarnogórskiego. Jest – obok Częstochowy – drugim największym miastem północnej części województwa śląskiego.

Lubliniec zajmuje obszar ponad 89 km², a ze względu na dominującą zabudowę miejską, gęstość zaludnienia sięga blisko 270 osób/km², czyli około 220% średniego zaludnienia w Polsce.

Poniżej przedstawiono zestawienie danych o liczbie mieszkańców miasta Lubliniec z ostatnich 5 lat:

Miejscowość	2014 r.	2015 r.	2016 r.	2017 r.	2018 r.	Zm. %
Lubliniec	24 160	24 000	23 794	23 684	23 515	97,3
SUMA	24 160	24 000	23 794	23 684	23 515	97,3

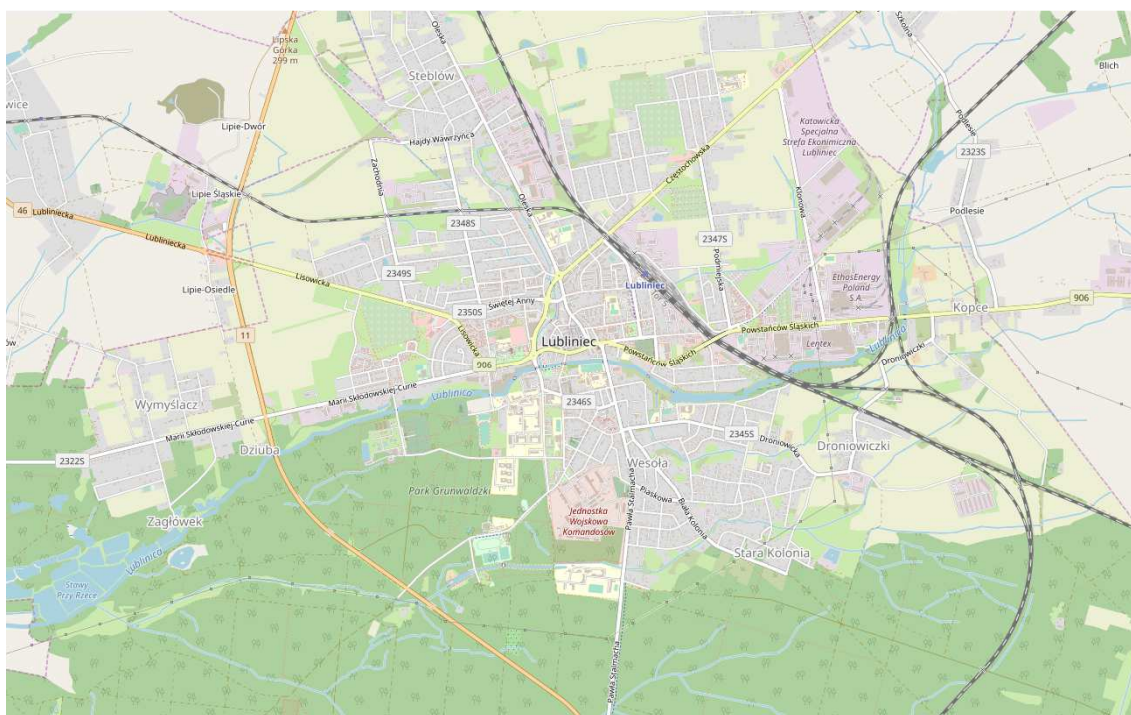
Tabela 11. Liczba mieszkańców Lublińca w latach 2014-2018. Źródło: UM Lubliniec.

Według danych Urzędu Miasta Lubliniec, na koniec roku 2018 struktura wiekowa mieszkańców kształtowała się następująco:

Miejscowość	Populacja <19 r.ż.	Populacja 19-65 lat	Populacja >65 r.ż.
Lubliniec	4 319	M: 7 607 K (19-60 l.): 6 799	M: 1 553 K (>60 l.): 3 237

Tabela 12. Struktura wiekowa mieszkańców Lublińca na koniec roku 2018. Źródło: UM Lubliniec.

Na schemacie przedstawionym poniżej, przedstawiono położenie miasta Lubliniec, będącej siedzibą władz miasta i powiatu oraz otaczających go obszarów, w tym zarys podstawowego układu drogowego:



Rys. 6. Schemat okolic Lublińca. Źródło: www.openstreetmap.org, pobranie: 29.06.2019 r.

Na przestrzeni bieżącego dziesięciolecia, budżet miasta Lubliniec kształtował się następująco:

- rok 2011: 58 637 720,45 zł
- rok 2012: 65 466 067,05 zł
- rok 2013: 68 710 939,89 zł
- rok 2014: 74 430 013,89 zł
- rok 2015: 81 806 813,79 zł
- rok 2016: 86 414 387,17 zł
- rok 2017: 99 912 895,47 zł
- rok 2018: 102 236 920,66 zł

Na podstawie danych Urzędu Miasta Lubliniec, przedstawiono poniżej listę obiektów użyteczności publicznej, stanowiących główne generatory potoków pasażerskich, stanowiąc dominujące źródła i cele przemieszczania się ludności:

Placówki oświatowe:

- Szkoła Podstawowa nr 1, Lubliniec ul. Sądowa 9,
- Szkoła Podstawowa nr 2, Lubliniec ul. Droniowicka 45,
- Szkoła Podstawowa nr 3, Lubliniec ul. Zwycięstwa 32,
- Szkoła Podstawowa nr 4, Lubliniec ul. płk. Stanisława Wilimowskiego 8,
- Przedszkole Miejskie nr 1, Lubliniec ul. Słoneczna 13,
- Przedszkole Miejskie nr 2, Lubliniec ul. Sądowa 9a,
- Miejskie Przedszkole Integracyjne nr 3, Lubliniec ul. Wojska Polskiego 6,
- Przedszkole Miejskie nr 4, Lubliniec ul. Wawrzyńca Hajdy 20,
- Przedszkole Miejskie nr 6, Lubliniec ul. Droniowicka 27,
- Przedszkole Miejskie nr 7, Lubliniec ul. Powstańców Śląskich 6,
- Przedszkole Miejskie nr 8, Lubliniec ul. Uchodźców 34,
- Zespół Szkół im. Św. E. Stein KSW, Lubliniec ul. Piłsudskiego 8,
- Niepubliczne Przedszkole Artystyczne, Lubliniec ul. Częstochowska 2,
- Prywatne Przedszkole „Stumilowy Las”, Lubliniec ul. Wieniawskiego 6b,
- Niepubliczne Przedszkole Językowe „Wyspa Szkrabów” z oddziałami specjalnymi, Lubliniec ul. Damrota 15,
- Niepubliczne Przedszkole „Bajkolandia”, Lubliniec ul. PCK 23,
- Akademia Przedszkolaka „Kangurek”, Lubliniec ul. Częstochowska 12,
- Żłobek Miejski, Lubliniec ul. Sobieskiego 13,
- Żłobek „TIMI”, Lubliniec ul. Mickiewicza 38,
- Niepubliczny Żłobek Językowy „Wyspa Szkrabików”, Lubliniec ul. Zwycięstwa 35,
- Klub Malucha „Stonoga”, Lubliniec ul. Staszica 1,
- Dzienny Opiekun, Lubliniec ul. Częstochowska 12.

Urzędy:

- Brak danych

Placówki związane z ochroną zdrowia:

- Samodzielny Publiczny Zespół Opieki Zdrowotnej (szpital), Lubliniec ul. Grunwaldzka 9,
- Samodzielny Publiczny Zespół Opieki Zdrowotnej (szpital) – Oddział Gruźlicy i Chorób Płuc, Lubliniec ul. Grunwaldzka 64,

- Wojewódzki Szpital Neuropsychiatryczny, Lubliniec ul. Grunwaldzka 48,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „Salus”, Lubliniec ul. Oleska 23,
- „HOSP-MED” Poradnia Opieki Paliatywnej, Lubliniec ul. Oleska 23,
- „HOSP-MED” Zespół Domowej Opieki Paliatywnej, Lubliniec ul. Oleska 23,
- „ORTMED” Centrum Ortopedyczno-Rehabilitacyjne, Lubliniec ul. Oleska 62,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „Medlife”, Lubliniec ul. Opolska 1,
- Centrum Medyczne „BETAMED” Pielęgniarska Opieka Długoterminowa, Lubliniec ul. Opolska 1,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej – Przychodnia Medycyny Rodzinnej „TORMED” – Lubliniec ul. Kardynała Stefa Wyszyńskiego 43,
- Dental Medical Center, Lubliniec ul. Henryka Wieniawskiego 6b,
- Prywatne Centrum Medyczne „AKO-MED”, Lubliniec ul. Mickiewicza 14,
- „CARITAS” Diecezji Gliwickiej – Gabinet Rehabilitacyjny, Lubliniec ul. Paderewskiego 7a,
- „CARITAS” Diecezji Gliwickiej – Stacja Opieki, Lubliniec ul. Paderewskiego 7a,
- Poradnia Zdrowia Psychicznego „INEGRA B”, Lubliniec ul. Miarki 15g,
- Samodzielny Publiczny Zespół Opieki Zdrowotnej, Lubliniec ul. Grunwaldzka 9:
 - Poradnia Cukrzycowa,
 - Poradnia Kardiologiczna,
 - Poradnia Patologii Noworodka,
 - Poradnia Chirurgii Ogólnej,
 - Poradnia Proktologiczna,
 - Ratownictwo Medyczne,
- Samodzielny Publiczny Zespół Opieki Zdrowotnej, Lubliniec ul. Grunwaldzka 64:
 - Poradnia Gruźlicy i Chorób Płuc,
 - Poradnia Gruźlicy i Chorób Płuc dla dzieci,
- Samodzielny Publiczny Zespół Opieki Zdrowotnej – Ośrodek domowego leczenia helem, Lubliniec ul. Grunwaldzka 64,
- Ośrodek Dializ „Da Vita”, Lubliniec ul. Grunwaldzka 64,
- Wojewódzki Szpital Neuropsychiatryczny, Lubliniec ul. Grunwaldzka 48:
 - Poradnia Neurologiczna,
 - Poradnia Zdrowia Psychicznego,
- Samodzielny Publiczny Zespół Opieki Zdrowotnej, Lubliniec ul. Sobieskiego 9:
 - Poradnia Położniczo-Ginekologiczna,
 - Poradnia Chorób Piersi,
- Poradnia okulistyczna „OKO-MED”, Lubliniec ul. Sobieskiego 9,
- Poradnia Otolaryngologiczna, Lubliniec ul. Sobieskiego 9,
- Poradnia Audiologiczna, Lubliniec ul. Sobieskiego 9,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej – Przychodnia Lekarska „MEDI-PLUS”, Lubliniec ul. Sobieskiego 9,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej – Przychodnia Lekarska „MEDYK”, Lubliniec ul. Majdanek 6,
- Pogotowie Ratunkowe „SAW-MED”, Lubliniec ul. Majdanek 6,
- Centrum Medyczne „Veno-Med”, Lubliniec ul. Sokoła 25,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej – Przychodnia Lekarska „MEDYK”, Lubliniec ul. Powstańców Śląskich 54.

Placówki związane z kulturą i sportem:

- Miejsko-Powiatowa Biblioteka Publiczna – siedziba, Lubliniec ul. Sportowa 3,
- Miejsko-Powiatowa Biblioteka Publiczna – Filia nr 3, Lubliniec ul. Powstańców Śląskich 48,
- Miejski Dom Kultury, Lubliniec ul. Plebiscytowa 9,
- Muzeum Pro Memoria Edith Stein, Lubliniec ul. Edyty Stein 2,
- Boisko przy ul. Oleskiej,
- Boisko przy ul. Droniowickiej,
- Kompleks boisk przy ul. Kochcickiej,
- Boisko przy ul. Wszyńskiego,
- Boisko przy ul. Związku Harcerstwa Polskiego,
- „Skatepark”,
- Plac zabaw i siłownia przy Alei Solidarności,
- Plac zabaw i siłownia przy ul. Związku Harcerstwa Polskiego,
- Plac zabaw i siłownia przy ul. Kochcickiej,
- Plac zabaw przy ul. 74 Górnos Śląskiego Pułku Piechoty,
- Plac zabaw i siłownia przy ul. Stawowowej,
- Plac zabaw i siłownia przy ul. Oleskiej,
- Plac zabaw i siłownia przy ul. Gajowej,
- Plac zabaw i siłownia przy ul. Pasiecznej,
- Street Workout przy Bulwarze Grotowskiego,
- Plac zabaw i siłownia przy ul. Szymanowskiego,
- Plac zabaw przy ul. Wojska Polskiego,
- Stadion Miejski przy ul. 74 Górnos Śląskiego Pułku Piechoty.

Obiekty związane z kultem religijnym:

- Cmentarz Komunalny przy ul. Spokojnej 2,
- Cmentarz Parafialny przy ul. Plebiscytowej 7,
- Cmentarz Komunalny przy ul. Kokotek,
- Cmentarz Parafialny przy ul. Żeromskiego,
- Cmentarz Wojskowy przy ul. Stalmacha.

Placówki bankowe:

- Brak danych

Restauracje i bary:

- Brak danych

Lista sklepów o powierzchni powyżej 200 m²:

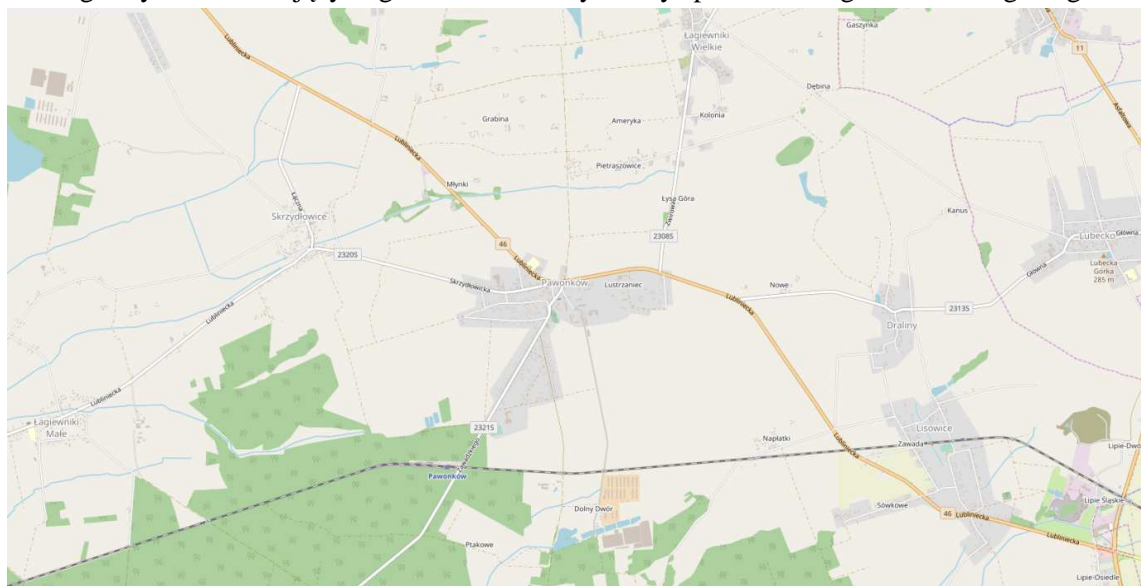
- Brak danych

Liczba budynków mieszkaniowych wielorodzinnych: Brak danych

2.8. Gmina Pawonków

Na południowym zachodzie powiatu lublinieckiego, na obszarze blisko 119 km² położona jest gmina Pawonków, która graniczy z gminami: Ciasna, Kochanowice i Lubliniec z tego samego powiatu oraz gminami: Dobrodzień w powiecie oleskim, Krupski Młyn w powiecie tarnogórskim, a także Zawadzkie w powiecie strzeleckim. Gęstość zaludnienia nie przekracza połowy średniej krajowej.

Na schemacie przedstawionym poniżej, przedstawiono położenie gminy Pawonków, będącej siedzibą władz gminy oraz otaczających go obszarów, w tym zarys podstawowego układu drogowego:



Rys. 7. Schemat okolic Pawonkowa. Źródło: www.openstreetmap.org, pobranie: 29.06.2019 r.

Poniżej przedstawiono zestawienie danych o liczbie mieszkańców poszczególnych miejscowości na terenie gminy Pawonków z ostatnich 5 lat:

Miejscowość	2014 r.	2015 r.	2016 r.	2017 r.	2018 r.	Zm. %
Draliny	210	214	217	217	227	108,1
Gwoździany	713	712	708	711	689	96,6
Koszwice	242	235	228	231	230	95,0
Kośmidry	719	722	715	701	697	96,9
Lipie Śląskie	88	91	94	95	92	104,5
Lisowice	962	970	974	980	983	102,2
Łagiewniki Małe	751	750	743	739	744	99,1
Łagiewniki Wielkie	635	638	641	627	635	100,0
Pawonków	1 528	1 509	1 503	1 503	1 505	98,5
Skrzydłowice	379	375	366	365	367	96,8
Solarnia	371	373	375	379	384	103,5
SUMA	6 598	6 589	6 564	6 548	6 553	99,3

Tabela 13. Liczba mieszkańców gminy Pawonków w latach 2014-2018. Źródło: UG Pawonków.

Według danych Urzędu Gminy Pawonków, na koniec roku 2018 struktura wiekowa mieszkańców kształtowała się następująco:

<i>Miejscowość</i>	<i>Populacja <19 r.ż.</i>	<i>Populacja 19-65 lat</i>	<i>Populacja >65 r.ż.</i>
Draliny	47	154	23
Gwoździany	122	467	98
Koszwice	40	152	38
Kośmidry	126	485	87
Lipie Śląskie	20	67	5
Lisowice	195	657	127
Łagiewniki Małe	127	517	98
Łagiewniki Wielkie	129	439	68
Pawonków	298	979	215
Skrzydłowice	56	260	47
Solarnia	102	237	46
SUMA	1 262	4 414	852

Tabela 14. Struktura wiekowa mieszkańców gminy Pawonków na koniec roku 2018. Źródło: UG Pawonków.

Na przestrzeni bieżącego dziesięciolecia, budżet gminy Pawonków kształtował się następująco:

- rok 2011: 18 230 247,78 zł
- rok 2012: 20 409 972,54 zł
- rok 2013: 20 331 926,72 zł
- rok 2014: 18 612 739,75 zł
- rok 2015: 20 112 236,43 zł
- rok 2016: 24 064 600,35 zł
- rok 2017: 25 271 661,25 zł
- rok 2018: 27 097 064,96 zł

Na podstawie danych Urzędu Gminy Pawonków, przedstawiono poniżej listę obiektów użyteczności publicznej, stanowiących główne generatory potoków pasażerskich, stanowiąc dominujące źródła i cele przemieszczania się ludności:

Placówki oświatowe:

- Publiczna Szkoła Podstawowa w Gwoździanach, Gwoździany ul. Lubliniecka 5,
- Publiczna Szkoła Podstawowa im. Wandy Kawy i Bronisława Kawy w Kośmidrach, Kośmidry ul. Szkolna 3,
- Publiczna Szkoła Podstawowa im. Tadeusza Kościuszki w Pawonkowie, Pawonków ul. Szkolna 1,
- Publiczna Szkoła Podstawowa w Łagiewnikach Małych, Łagiewniki Małe, ul. Lubliniecka 30,
- Zespół Szkolno-Przedszkolny w Lisowicach, Lisowice ul. Mickiewicza 22,
- Publiczne Przedszkole w Gwoździanach, Gwoździany ul. Lubliniecka 7,
- Publiczne Przedszkole w Kośmidrach, Kośmidry ul. Lubliniecka 52,
- Publiczne Przedszkole im. Pluszowego Misia w Pawonkowie, Pawonków, ul. Lubliniecka 18,
- Publiczne Przedszkole w Łagiewnikach Małych, Łagiewniki Małe, ul. Lubliniecka 33,
- Publiczne Przedszkole w Łagiewnikach Wielkich, Łagiewniki Wielkie ul. Lompy 20.

Urzędy:

- Urząd Gminy Pawonków, ul. Zawadzkiego 7,
- Gminny Zespół Ekonomiczno-Administracyjny Szkół, Pawonków ul. Lubliniecka 16,
- Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej Gminy Pawonków, Pawonków ul. Skrzydłowska 7,

- Urząd Stanu Cywilnego Gminy Pawonków, Pawonków ul. Kościuszki 1,
- Filia Urzędu Poczтового, Pawonków ul. Zawadzkiego 9.

Placówki związane z ochroną zdrowia:

- NZON Medica, Pawonków ul. Skrzydłowska 12.

Placówki związane z kulturą i sportem:

- Boisko sportowe w Lisowicach,
- Boisko sportowe LKS w Łagiewnikach Wielkich,
- Boisko sportowe przy szkole w Łagiewnikach Małych,
- Boisko LKS, hala sportowa i boisko „Orlik” w Pawonkowie,
- Boisko sportowe w Koszvicach,
- Boisko sportowe wielofunkcyjne oraz boisko przy szkole w Kośmidrach,
- Boisko sportowe w Solarni,
- Boisko sportowe w Gwoździanach,
- Siłownia w Łagiewnikach Małych, ul. Szkolna,
- Siłownia w Pawonkowie, ul. Zawadzkiego 1,
- Świetlica w Dralinach, ul. Wielka 3a,
- Świetlica w Gwoździanach, ul. Spółdzielcza 10a,
- Świetlica w Koszvicach, ul. Zawadzkiego 11,
- Świetlica w Kośmidrach, ul. Lubliniecka 71,
- Lokalne Centrum Społeczno-Kulturalne (LCKS), Lisowice ul. Mickiewicza 20,
- Świetlica w Łagiewnikach Małych, ul. Szkolna 3,
- Świetlica w Łagiewnikach Wielkich, ul. Strażacka 2,
- Świetlica społeczno-kulturalna, Pawonków ul. Skrzydłowska 5,
- Świetlica w Skrzydłowicach, ul. Wyzwolenia 7,
- Gminna Biblioteka Publiczna w Pawonkowie, ul. Skrzydłowska 7 wraz z filiami:
 - Gwoździany ul. Topolowa 2,
 - Kośmidry ul. Lubliniecka 50,
 - Lisowice ul. Mickiewicza 20 (budynek LCKS),
 - Łagiewniki Małe ul. Lubliniecka 33,
- Place zabaw i siłownie zewnętrzne przy świetlicach.

Obiekty związane z kultem religijnym:

- Kapliczka murowana w Dralinach, ul. Pawonkowska,
- Kościół pw. Narodzenia Najświętszej Maryi Panny w Gwoździanach, ul. Topolowa 14,
- Cmentarz parafialny w Gwoździanach,
- Krzyż przydrożny na ul. Polnej 10 w Koszvicach,
- Kościół Rzymskokatolicki pw. Św. Jana Pawła II w Kośmidrach, ul. Szkolna,
- Kościół pw. Św. Jana Nepomucena w Lisowicach, ul. Nowa 5a,
- Cmentarz parafialny w Lisowicach,
- Kaplica murowana Św. Jana Nepomucena w Lisowicach, ul. Mickiewicza,
- Kościół pw. Św. Jadwigi Śląskiej w Łagiewnikach Małych, ul. Lubliniecka 31,
- Kapliczka przydrożna w Łagiewnikach Małych przy ul. Powstańców,
- Cmentarz parafialny w Łagiewnikach Małych, ul. Lubliniecka,
- Kościół Rzymskokatolicki pw. Św. Jana Chrzciciela w Łagiewnikach Wielkich, ul. Lompy 22,

- Cmentarz parafialny w Łagiewnikach Wielkich – wokół kościoła,
- Kapliczka murowana pw. Wniebowzięcia NMP w Skrzydłowicach, ul. Gwoździańska,
- Kościół pw. Św. Kazimierza w Solarni, ul. Strażacka 19.

Placówki bankowe:

- Bank Spółdzielczy Leśnica, filia Pawonków, Pawonków ul. Zawadzkiego 9.

Restauracje i bary:

- Moto Bar, ul. Topolowa 3 Gwoździany,
- Karczma Koszwice, ul. Polna 1 Koszwice,
- Uroczysko, ul. Cegielniana 1a Lipie Śląskie,
- Bar „Oleńka”, ul. Lubliniecka 21 Łagiewniki Małe,
- Gościniec „Astra”, ul. Lompy 28 Łagiewniki Wielkie,
- Zajazd „Orion”, ul. Lubliniecka 9 Pawonków,
- Restauracja „Grand-Oland”, ul. Skrzydłowska 3a Pawonków,
- Bar „Rarytas”, ul. Strażacka 5 Solarnia.

Lista sklepów o powierzchni powyżej 200 m²:

- Delikatesy Profit, ul. Zawadzkiego 12 Pawonków,
- Market (MEK), ul. Zawadzkiego 9 Pawonków,
- Rol-Trans, PHU Erwin Lenart, ul. Skrzydłowska 13 Pawonków.

Liczba budynków mieszkaniowych wielorodzinnych: 16.

2.9. Gmina Woźniki

Na południowym wschodzie powiatu lublinieckiego położona jest gmina Woźniki. Zajmuje ona obszar 127 km², granicząc z gminami Koszęcin i Boronów macierzystego powiatu oraz gminami: Starcza, Konopiska i Kamienica Polska z powiatu częstochowskiego, gminami: Kalety, Ożarówice i Miasteczko Śląskie z powiatu tarnogórskiego, a także Koziegłowy z powiatu myszkowskiego. Średnia gęstość zaludnienia, to niespełna 76 osób/km².

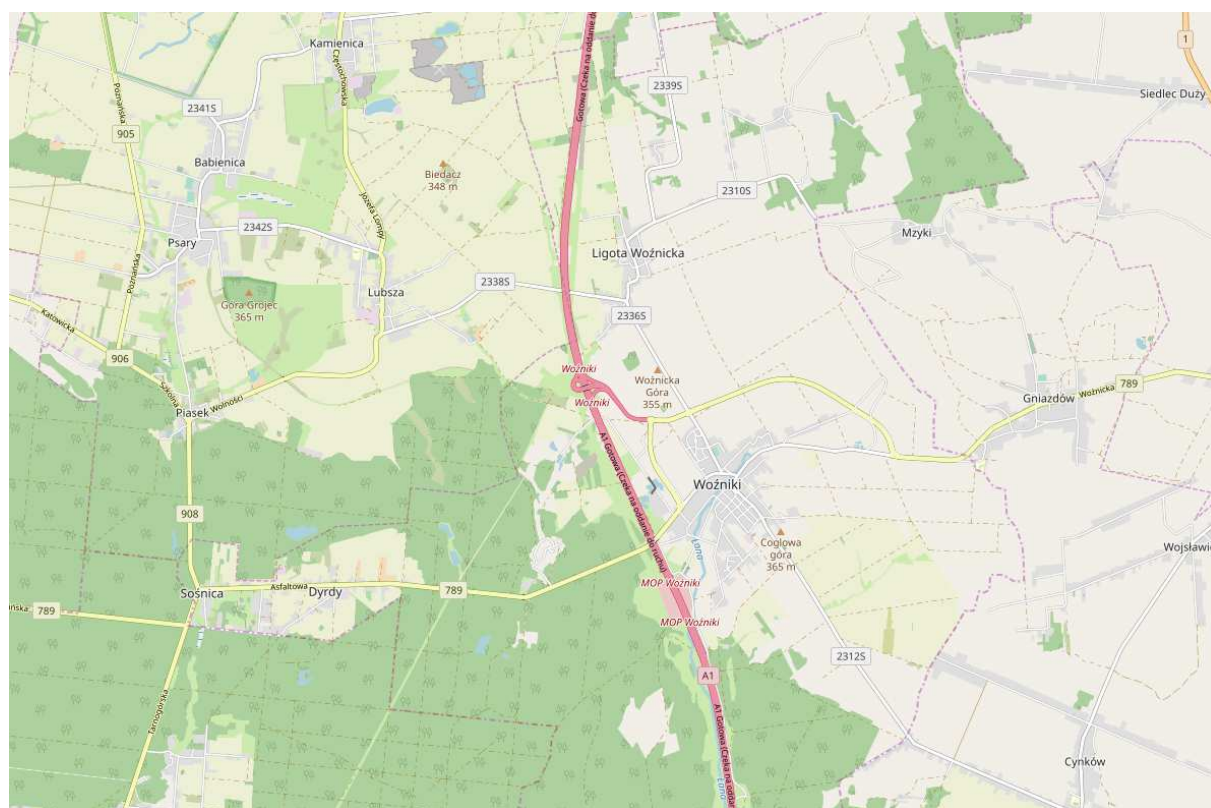
Poniżej przedstawiono zestawienie danych o liczbie mieszkańców poszczególnych miejscowości na terenie gminy Woźniki z ostatnich 5 lat:

<i>Miejscowość</i>	<i>2014 r.</i>	<i>2015 r.</i>	<i>2016 r.</i>	<i>2017 r.</i>	<i>2018 r.</i>	<i>Zm. %</i>
Babienica	999	1 004	993	978	976	97,7
Drogobycza	93	94	97	100	101	108,6
Kamienica	680	683	683	682	687	101,0
Kamińskie Młyny	521	523	523	532	532	102,1
Kolonia Woźnicka	26	27	22	23	23	88,5
Lubsza	961	966	962	961	966	100,5
Mzyki	106	110	111	118	115	108,5
Niwy	30	31	31	36	36	120,0
Okraglik	16	16	16	15	21	131,2
Pakuły	154	153	150	147	142	92,2
Piasek	318	322	329	327	319	100,3

Psary	1 299	1 311	1 304	1 306	1 306	100,5
Widawa	4	4	4	4	4	100,0
Woźniki	4 372	4 359	4 329	4 342	4 306	98,5
SUMA	9 579	9 603	9 554	9 571	9 534	99,5

Tabela 15. Liczba mieszkańców gminy Woźniki w latach 2014-2018. Źródło: UG Woźniki.

Na schemacie przedstawionym poniżej, przedstawiono położenie gminy Woźniki, będącej siedzibą władz gminy oraz otaczających je obszarów, w tym zarys podstawowego układu drogowego:



Rys. 8. Schemat okolic Woźnik. Źródło: www.openstreetmap.org, pobranie: 30.06.2019 r.

Na podstawie powyższej tabeli warto zwrócić uwagę na fakt, że w ciągu ostatnich 5 lat, aż dziewięć miejscowości odnotowało wzrost liczby mieszkańców, podczas gdy spadek miał miejsce tylko w czterech przypadkach. Pomimo tego, łączna liczba mieszkańców gminy Woźniki uległa obniżeniu o pół punktu procentowego.

Według danych Urzędu Gminy Woźniki, na koniec roku 2018 struktura wiekowa mieszkańców kształtowała się następująco:

<i>Miejscowość</i>	<i>Populacja <19 r.ż.</i>	<i>Populacja 19-65 lat</i>	<i>Populacja >65 r.ż.</i>
Babienica	177	639	160
Drogobycza	24	65	12
Kamienica	134	432	121
Kamieńskie Młyny	135	324	73
Kolonia Woźnicka	6	16	1
Lubsza	191	630	145
Mzyki	20	76	19
Niwy	7	25	4

Okraglik	2	12	7
Pakuły	35	91	16
Piasek	66	192	61
Psary	252	851	203
Widawa	0	4	0
Woźniki	786	2 771	749
SUMA	1 835	6 128	1 571

Tabela 16. Struktura wiekowa mieszkańców gminy Woźniki na koniec roku 2018. Źródło: UG Woźniki.

Na przestrzeni bieżącego dziesięciolecia, budżet gminy Woźniki kształtował się następująco:

- rok 2011: 31 359 767,74 zł
- rok 2012: 33 585 296,06 zł
- rok 2013: 29 701 870,83 zł
- rok 2014: 34 939 124,52 zł
- rok 2015: 45 429 241,07 zł
- rok 2016: 42 355 836,60 zł
- rok 2017: 45 921 384,85 zł
- rok 2018: 50 453 523,34 zł

Na podstawie danych Urzędu Gminy Woźniki, przedstawiono poniżej listę obiektów użyteczności publicznej, stanowiących główne generatory potoków pasażerskich, stanowiąc dominujące źródła i cele przemieszczania się ludności:

Placówki oświatowe:

- Liceum Ogólnokształcące, Psary ul. Główna 91,
- Niepubliczna Szkoła Podstawowa w Kamieńskich Młynach, ul. Szkolna 10,
- Niepubliczne Gimnazjum w Kamieńskich Młynach, ul. Szkolna 10,
- Niepubliczne Przedszkole w Kamieńskich Młynach, ul. Szkolna 10,
- Przedszkole w Psarach, ul. Główna 91,
- Przedszkole w Woźnikach im. „Wesołe Krasnoludki”, Woźniki ul. Lompy 5,
- Szkoła Podstawowa im. Józefa Lompy, Lubsza ul. Szkolna 1,
- Szkoła Podstawowa im. Jana Pawła II w Psarach, ul. Główna 91,
- Szkoła Podstawowa im. Józefa Lompy, Woźniki ul. Powstańców Śląskich 7,
- Szkoła Podstawowa im. Powstańców Śląskich, Kamienica ul. Częstochowska 42,
- Szkoła Podstawowa w Woźnikach – Ligota Woźnicka, Woźniki ul. Szkolna 5.

Urzędy:

- Urząd Miejski w Woźnikach, Woźniki ul. Rynek 11.

Placówki związane z ochroną zdrowia:

- Gminny Zespół Ośrodków Zdrowia, Ośrodek Zdrowia Woźniki – ul. Dworcowa 21,
- Gminny Zespół Ośrodków Zdrowia, Ośrodek Zdrowia Kamienica – ul. Częstochowska 5,
- *Pozostałe placówki rejestrowane w Narodowym Funduszu Zdrowia – brak danych.*

Placówki związane z kulturą i sportem:

- Miejsko-Gminny Ośrodek Kultury w Woźnikach, ul. Górna 5,
- Miejsko-Gminna Biblioteka Publiczna w Woźnikach, ul. Górna 5,

- Miejsko-Gminna Biblioteka Publiczna – Filia w Lubszy, ul. Plebiscytowa 2,
- Miejsko-Gminna Biblioteka Publiczna – Filia w Babienicy, ul. Główna 31,
- Boisko sportowe w Woźnikach, ul. Florianek 4,
- Boisko sportowe w Kamieńskich Młynach, ul. Szkolna,
- Boisko sportowe w Psarach, ul. Szkolna.

Obiekty związane z kultem religijnym:

- Kościół Św. Katarzyny w Woźnikach, ul. Rynek 5,
- Kościół Św. Walentego w Woźnikach, ul. Tarnogórska,
- Kościół Św. Jakuba w Lubszy, ul. Lompy 76,
- Kościół Św. Stanisława w Babienicy, ul. Kościelna 10,
- Kościół Najświętszego Ciała i Krwi Chrystusa w Kamieńskich Młynach, ul. Tysiąclecia 2,
- Kościół Ewangelicko-Augsburski w Piasku, Plac Powstańców 9,
- Kościół Św. Jana Pawła II w Dyrdach, Woźniki ul. Ks. Antosza,
- *Pozostałe obiekty kultu religijnego nie rejestrowano w gminie.*
- *Cmentarze znajdują się przy obiektach sakralnych.*

Placówki bankowe:

- Międzypowiatowy Bank Spółdzielczy w Myszkowie Oddział w Woźnikach,
- PKO Bank Polski S.A. Oddział w Woźnikach.

Restauracje i bary:

- Brak danych.

Lista sklepów o powierzchni powyżej 200 m²:

- Brak danych.

Liczba budynków mieszkaniowych wielorodzinnych: 11 (dane dotyczą tylko budynków komunalnych)

Według stanu na dzień 30.06.2019 r., gmina Woźniki skomunikowana jest poprzez sieć dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych, jednak w ciągu kilku kolejnych tygodni przewidywane jest udostępnienie dla ruchu węzła drogowego „Woźniki” w ciągu autostrady A1, co zapewni gminie połączenie drogowe z resztą kraju z wykorzystaniem drogi o najwyższej możliwej kategorii, radykalnie zmieniając jakość komunikacji gminy z miastami powiatowymi i wojewódzkimi, nie tylko położonymi w ciągu autostrady A1. Analiza tej sytuacji została pogłębiona w rozdziale 3.4.

3. Kierunki rozwoju obszaru objętego planem transportowym

Każda z ośmiu gmin tworzących powiat lubliniecki, posiada swoją unikalną charakterystykę, zmienność w czasie i szereg lokalnych uwarunkowań, w których funkcjonuje. Istnieje jednak wiele czynników, które dla poszczególnych gmin są zbieżne lub przynajmniej dość zbliżone. W tym rozdziale opisano kierunki rozwoju gospodarczego obszaru objętego planem transportowym, a także istniejące uwarunkowania demograficzne i społeczne, poparte zarówno danymi w tym zakresie, przedstawionymi przez poszczególne urzędy administracji publicznej, ale również przez prognozy Głównego Urzędu Statystycznego.

Szczególną uwagę poświęcono układowi sieci kolejowej i drogowej. Tej pierwszej dotyczą duże inwestycje, których celem polega na podniesieniu prędkości szlakowej, budowie bezpiecznych przejazdów kolejowych, a niekiedy nawet ich eliminacji i budowania skrzyżowań bezkolizyjnych. Transport drogowy w dającej się przewidzieć przyszłości będzie oparty na drogach dojazdowych do węzła autostradowego „Woźniki”, będącego jedynym tego typu elementem sieci transportowej na terenie powiatu, jak również na samej autostradzie A1. Ponadto duże nadzieje wynikają z planów rozbudowy drogi S11 oraz prowadzonych modernizacji DK 46.

3.1. Kierunki rozwoju gospodarczego

Na terenie powiatu lublinieckiego funkcjonuje kilka tysięcy podmiotów gospodarczych, przy czym zdecydowana większość z nich, to mikroprzedsiębiorstwa (w tym liczna grupa osób prowadzących jednoosobową działalność gospodarczą) oraz przedsiębiorstwa małe. Wynika to z uwarunkowań historycznych, powiązanych z rozwojem gospodarczym tej części kraju. Poniżej przedstawiono tabelę z informacjami na temat liczności podmiotów gospodarczych w poszczególnych gminach powiatu, za okres od roku 2011 do 2018 (dane na dzień 31 grudnia):

Gmina	2011 r.	2012 r.	2013 r.	2014 r.	2015 r.	2016 r.	2017 r.	2018 r.	Zm. %
Boronów	183	187	188	195	202	201	207	214	116,9
Ciasna	125	167	211	160	130	179	156	147	117,6
Herby	521	546	551	538	554	548	553	558	107,1
Kochanowice	377	376	402	399	409	407	424	?	?
Koszęcin	462	486	520	565	599	643	671	684	148,1
Lubliniec	?	?	?	?	?	?	?	?	?
Pawonków	348	367	364	404	425	425	457	474	136,2
Woźniki	312	343	374	415	459	501	552	598	191,7

Tabela 17. Liczba podmiotów gospodarczych w latach 2011-2018. Dane: Urzędy Gmin powiatu lublinieckiego.

Przedstawiona tabela pozwala jednoznacznie ocenić, iż liczba podmiotów gospodarczych na terenie gmin powiatu lublinieckiego systematycznie rośnie, w gminie Woźniki w ciągu siedmiu lat ulegając niemalże podwojeniu. Zauważalny wzrost zanotowano również w gminie Kochanowice, dla której pominięto bilans okresu 2011-2018 jedynie z racji braku danych za rok miniony.

Wzrost liczby podmiotów gospodarczych w powiecie lublinieckim nie jest zjawiskiem odosobnionym w skali kraju. Sytuacja w tym względzie w ostatnich latach uległa zdecydowanej poprawie, na co składa się szereg czynników, jak choćby minimalizacja znaczenia globalnego kryzysu gospodarczego sprzed dekady, napływ środków z Unii Europejskiej, w ramach dofinansowania inwestycji, konsekwencje sytuacji demograficznej (starzenie się społeczeństwa), a w ostatnim czasie – rozbudowa

krajowego systemu socjalnego, uszczelnienia podatkowe, podnoszenie stopy życiowej społeczeństwa oraz wzrost świadomości konsumenckiej. W widoczny sposób z każdym rokiem wzrasta średnie wynagrodzenie w sektorze przedsiębiorstw i są to wzrosty zauważalnie wyższe od współczynnika inflacji, publikowanego przez Główny Urząd Statystyczny. Inaczej mówiąc: społeczeństwo jest coraz bardziej zamożne i tym samym tworzy popyt na towary i usługi, napędzając gospodarkę. Procesy te nie omijają gmin powiatu lublinieckiego, który to powiat – działając na rzecz mieszkańców – opracowuje m.in. plan transportowy, mający na celu uporządkowanie przewozów pasażerskich na swoim obszarze i zorganizowanie ich w przejrzysty, komfortowy dla pasażerów, a przy tym racjonalny ekonomicznie sposób.

W dającym się przewidzieć horyzoncie czasowym, przewiduje się następujące zmiany:

- Wzrost liczby podmiotów gospodarczych zostanie zahamowany w naturalny sposób, wynikający z ograniczenia stopy bezrobocia do średnio 4-5% obecnie, a tym samym brakiem inicjatorów powstawania kolejnych przedsiębiorstw (inaczej mówiąc: nie będzie miał kto ich zakładać, gdyż kto miał to uczynić, najpewniej już to zrobił);
- Prawdopodobieństwo spadku liczby podmiotów gospodarczych, ale bez strat dla potencjału gospodarczego, na skutek łączenia się mikro- i małych przedsiębiorstw w większe podmioty;
- Częściowe kompensowanie wewnętrznych czynników demograficznych poprzez dodatnie saldo migracji zewnętrznej, w tym również prawdopodobny powrót części Polaków z Wielkiej Brytanii, w przypadku nastąpienia tzw. „Brexitu”;
- Przejściowe problemy z uzyskaniem wymaganego zatrudnienia w niektórych firmach, ze względu na coraz większe znaczenie krajowych programów socjalnych, powodujących spadek ważności wykonywania pracy zarobkowej przez społeczeństwo;
- Utrudnienia w realizacji kolejnych inwestycji przez przedsiębiorstwa, na skutek wzrostu cen kredytów, który wydaje się nieunikniony w perspektywie kilku następnych lat, szczególnie przy coraz bardziej widocznej inflacji, a jednocześnie najniższych w historii stopach procentowych NBP;
- Zmniejszenie znaczenia inwestycji infrastrukturalnych, współfinansowanych z środków Unii Europejskiej, co wynika z gospodarczej polityki wspólnotowej oraz spadku znaczenia Polski na arenie międzynarodowej ze względów politycznych, co może przełożyć się na niższe kwoty, które kraj będzie miał do dyspozycji z puli unijnej;
- Rozwój technologii oraz jakości wykonywanych usług w różnych dziedzinach gospodarki, podnoszący wydajność i niezawodność wytwarzanych dóbr;
- Wzrost atrakcyjności obszaru powiatu lublinieckiego, będący następstwem realizowanych inwestycji komunikacyjnych, w szczególności modernizacji linii kolejowych oraz otwarciem dla ruchu następnego odcinka autostrady A1, wraz z węzłem „Woźniki”.

Nie ulega również wątpliwości, iż sytuacja gospodarcza gmin powiatu lublinieckiego, jak i jego mieszkańców, w coraz większym stopniu uzależniona jest od poczynąń nie tylko polskiego rządu, ale także Unii Europejskiej i konsekwencji zjawiska globalizacji. Nigdy wcześniej mieszkańcy obszaru objętego planem transportowym nie mieli równie dużych możliwości swobodnego przemieszczania się po krajach Europy, mogąc znaleźć tam legalne źródła dochodów. Miliony Polaków wyjeżdżają za granicę w celach turystycznych i wypoczynkowych, a koszty turnusów są już obecnie akceptowalne dla znacznej części społeczeństwa. Pozostaje zatem mieć nadzieję, że wprowadzane zmiany prawne i warunki związane z prowadzeniem działalności gospodarczej nie wpłyną ujemnie na gospodarkę powiatu lublinieckiego, a zorganizowany transport publiczny stanie się wyraźnym elementem wspomagającym rozwój tego obszaru w kolejnych latach.

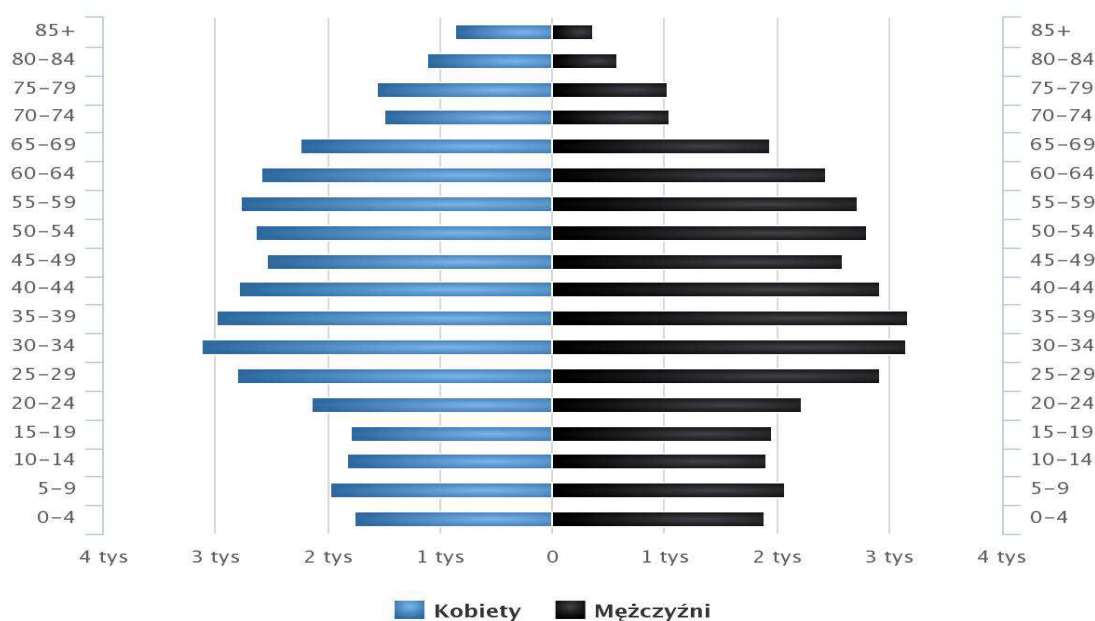
3.2. Czynniki demograficzne

W kwestiach demograficznych, biorąc pod uwagę strukturę wiekową ludności, obszar powiatu lublinieckiego nie odbiega w istotny sposób od sytuacji w tym względzie w pozostałej części województwa śląskiego, czy całej Polsce. Zauważalna jest stała tendencja starzenia się społeczeństwa, związana z niskim (nawet ujemnym) przyrostem naturalnym i niskim współczynnikiem dzietności. Ten drugi akurat w ostatnim czasie zaczyna się zmieniać w pozytywny sposób, co wynika z prospołecznej polityki rządu, gwarantującej wyjątkowo bogaty plan socjalny dla rodzin wielodzietnych, a także bieżące wsparcie, jak np. program „500+”. Powoduje on, że coraz więcej małżeństw decyduje się szybciej zakładać rodziny, a same rodziny stają się bardziej liczne. Jednakże tego typu wsparcie socjalne na szczeblu krajowym trwa jak na razie na tyle krótko, iż trudno już obecnie wyrokować konsekwencje tej polityki dla demografii Polski w dłuższym horyzoncie czasowym. Obiektywnie jednak patrząc, są to działania ukierunkowane na poprawę przyrostu naturalnego, a być może również ogólny wzrost liczby ludności, zakładając brak negatywnych skutków salda migracji zarówno zewnętrznych (osiedlanie się mieszkańców powiatu lublinieckiego w innych krajach), jak też wewnętrznych (przeprowadzanie się do innych powiatów lub województw).

Jeszcze w roku 2017, prognozy demograficzne Głównego Urzędu Statystycznego nie uwzględniały skutków bogatszych planów prorodzinnych wprowadzanych przez polskie władze, toteż wynikało z nich, że do roku 2050, liczba mieszkańców powiatu lublinieckiego wyniesie 64 040 osób, wobec odnotowanych na koniec roku 2018 – 75 955 osób. Zatem z prognozy tej wynika, iż przewidywana populacja za trzydzieści dwa lata będzie stanowiła tylko 84,3% populacji aktualnej.

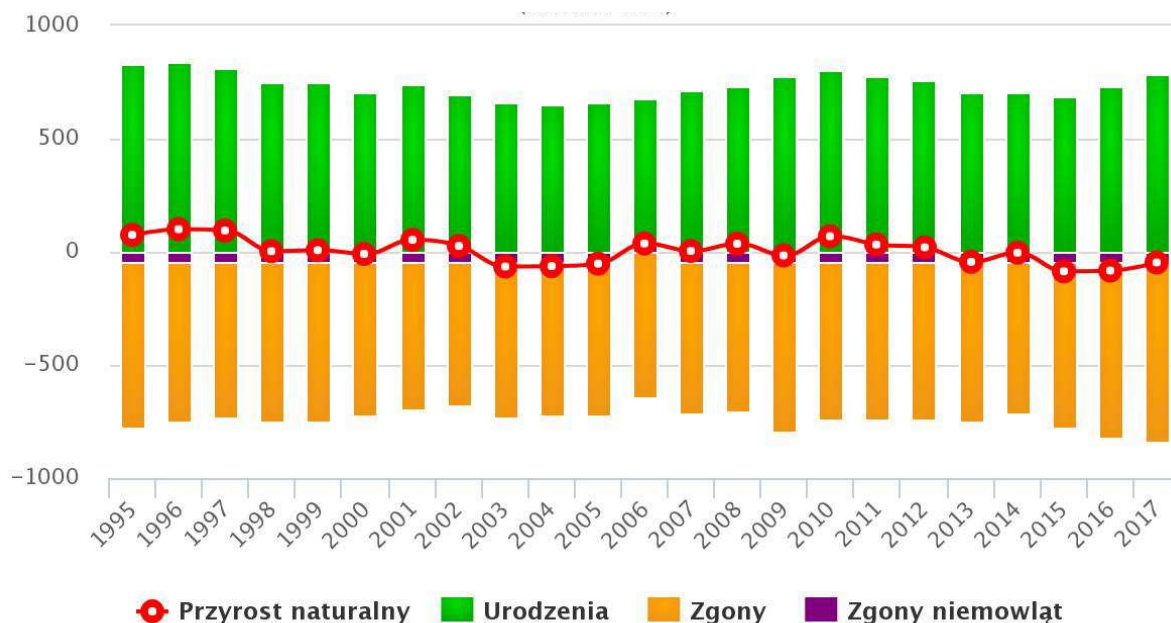
Na uwagę zasługują dane GUS na temat salda migracji w powiecie lublinieckim w roku 2017: ujemne saldo migracji zewnętrznej (rzędu 1,4%) zostało zrekompensowane niemal identyczną ilością dodatniego salda migracji wewnętrznej. Stąd można przyjąć, iż sumaryczne saldo migracji jest dla obszaru objętego planem transportowym wartością bliską zera i aktualnie można je pominąć.

Poniżej zaprezentowano piramidę demograficzną dla powiatu lublinieckiego za rok 2017:



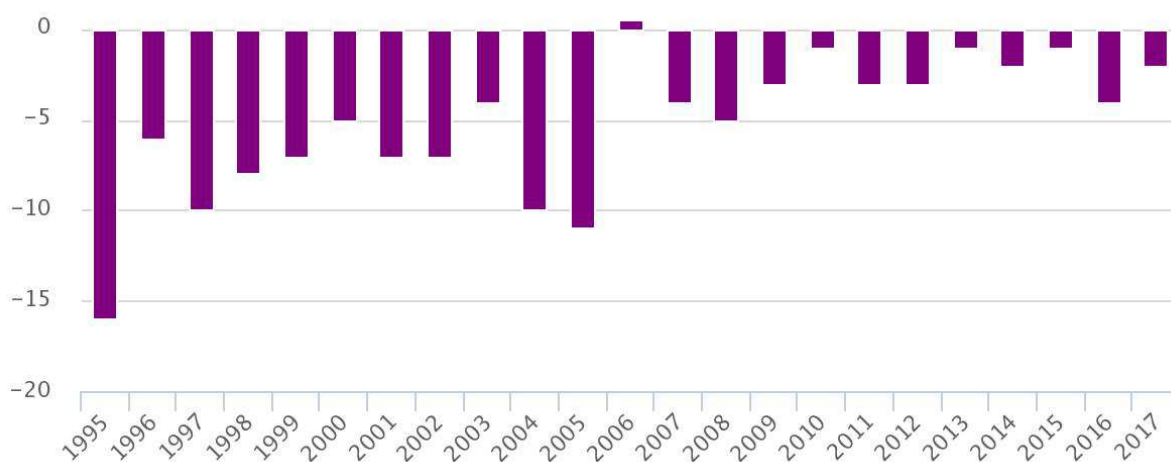
Rys. 9. Piramida demograficzna powiatu lublinieckiego. Źródło: www.polskawliczbach.pl, pobranie: 04.07.2019 r.

Następny wykres przedstawia natomiast zmiany związane z przyrostem naturalnym w powiecie lublinieckim, opracowane przez portal „Polska w Liczbach” według danych GUS.



Rys. 10. Przyrost naturalny dla powiatu lublinieckiego. Źródło: www.polskawliczbach.pl, pobranie: 04.07.2019 r.

O ile liczba urodzeń w ciągu roku zależy przede wszystkim od decyzji w zakresie powiększania, czy też zakładania rodzin, co z kolei uwarunkowane jest głównie względami finansowymi, zawodowymi, organizacyjnymi lub społeczno-psychologicznymi, tak liczba zgonów wynika przede wszystkim z procesów naturalnych, jak starzenie i wzrastająca wraz z wiekiem podatność na choroby – głównie zaś choroby układu krążenia i nowotwory. Zauważalnym plusem jest natomiast ewidentna poprawa sytuacji medycznej tak w Polsce, jak i również w powiecie lublinieckim, bo chociaż ogólna tendencja liczby urodzeń jest malejąca, to jeszcze bardziej zaznacza się spadek liczby zgonów noworodków. Sytuację tę można przypisać pozytywnemu wpływowi badań prenatalnych, większej świadomości związanej ze stylem życia kobiet ciężarnych, a także dużo lepszej specjalistycznej opiece neonatologicznej. Ilustruje to następny z wykresów:



Rys. 11. Liczba zgonów noworodków (ze znakiem ujemnym) w powiecie lublinieckim w latach 1995-2017. Źródło: www.polskawliczbach.pl, pobranie: 04.07.2019 r.

Oczywiście opisana powyżej sytuacji jest czynnikiem bardzo pozytywnym, aczkolwiek przy okazji oznacza ona niemalże brak możliwości dalszego poprawiania sytuacji. Zgony noworodków obecnie zdarzają się incydentalnie, przyjmując rząd wielkości około 1 zgonu na 300 urodzeń żywych, a jeśli już dochodzi do takich przypadków, to na ogół są to zgony związane z wadami letalnymi, powstałymi na etapie życia płodowego.

Pod względem struktur wiekowych poszczególnych gmin powiatu lublinieckiego, zestawienie procentowe kształtuje się następująco:

<i>Gmina</i>	<i>Populacja <19 r.ż.</i>	<i>Populacja 19-65 lat</i>	<i>Populacja >65 r.ż.</i>
Boronów	19,1 %	67,2 %	13,7 %
Ciasna	18,0 %	67,6 %	14,4 %
Herby	20,1 %	64,2 %	15,7 %
Kochanowice	19,5 %	67,2 %	13,3 %
Koszęcin	19,9 %	66,2 %	13,9 %
Lubliniec	18,4 %	61,3 %	20,3 %
Pawonków	19,3 %	67,6 %	13,1 %
Woźniki	19,2 %	64,3 %	16,5 %
SUMA	19,0 %	64,6 %	16,4 %

Tabela 18. Struktura wiekowa mieszkańców powiatu lublinieckiego na koniec roku 2018. Opracowanie własne.

Przedstawione wyniki są dosyć zbliżone do siebie, przy czym w przypadku miasta Lubliniec, większa ilość osób w wieku poprodukcyjnym podana jest z uwagi na fakt, iż do tej grupy zaliczone są kobiety będące w wieku 60-65 lat, jednocześnie o tyle samo zaniżając wielkość populacji w wieku produkcyjnym.

O ile prognozy demograficzne sięgające roku 2050 są w oczywisty sposób obarczone zwiększonym ryzykiem błędu, to zestawienia Głównego Urzędu Statystycznego, opiewające na trzecią dekadę XXI wieku, stanowią dość istotny i stosunkowo wiarygodny zbiór danych, który warto przeanalizować w kontekście planowanych przewozów pasażerskich na obszarze objętym planem transportowym. Poniżej przedstawiono tabelę z prognozą liczby mieszkańców poszczególnych gmin powiatu dla wybranych lat: 2022, 2026 i 2030:

<i>Gmina</i>	<i>Rok 2022</i>	<i>Rok 2026</i>	<i>Rok 2030</i>
Boronów	3 338	3 315	3 289
Ciasna	7 317	7 134	6 932
Herby	6 707	6 563	6 408
Kochanowice	6 952	6 942	6 906
Koszęcin	11 828	11 734	11 636
Lubliniec	23 466	22 999	22 431
Pawonków	6 645	6 598	6 536
Woźniki	9 465	9 313	9 121
SUMA	75 718	74 598	73 259

Tabela 19. Prognozowana liczba mieszkańców gmin powiatu lublinieckiego. Opracowanie: www.stat.gov.pl, pobranie: 04.07.2019 r.

Poza samymi prognozami liczby ludności, na szczególną uwagę zasługują dwie grupy wiekowe: osoby w wieku produkcyjnym oraz w wieku poprodukcyjnym, zakładając planowe przejścia na emeryturę w wieku 60 i 65 lat. Jednocześnie przewiduje się systematyczny wzrost prognozowanej długości życia, która do 2050 r. dla kobiet i mężczyzn powinna osiągnąć średnio 89 i 84 lata.

<i>Gmina</i>	<i>Rok 2022</i>	<i>Rok 2026</i>	<i>Rok 2030</i>
Boronów	2 050	2 000	1 955
Ciasna	4 530	4 249	3 976
Herby	4 000	3 834	3 743
Kochanowice	4 321	4 170	4 062
Koszęcin	7 026	6 845	6 765
Lubliniec	13 692	13 058	12 529
Pawonków	4 154	3 993	3 852
Woźniki	5 728	5 478	5 323
SUMA	45 501	43 627	42 205

Tabela 20. Prognozowana liczba mieszkańców gmin powiatu lublinieckiego w wieku produkcyjnym.
Opracowanie: www.stat.gov.pl, pobranie: 04.07.2019 r.

<i>Gmina</i>	<i>Rok 2022</i>	<i>Rok 2026</i>	<i>Rok 2030</i>
Boronów	693	742	792
Ciasna	1 517	1 685	1 812
Herby	1 524	1 637	1 666
Kochanowice	1 299	1 423	1 542
Koszęcin	2 561	2 723	2 848
Lubliniec	5 670	6 023	6 290
Pawonków	1 242	1 361	1 501
Woźniki	2 067	2 208	2 281
SUMA	16 573	17 802	18 732

Tabela 21. Prognozowana liczba mieszkańców gmin powiatu lublinieckiego w wieku poprodukcyjnym.
Opracowanie: www.stat.gov.pl, pobranie: 04.07.2019 r.

Na podstawie powyższych tabel, znajduje potwierdzenie teoria mówiąca o fakcie, iż w kolejnych latach nastąpi stopniowy, ogólny spadek liczby mieszkańców powiatu lublinieckiego, zdecydowany spadek populacji w wieku produkcyjnym i zauważalny wzrost populacji w wieku poprodukcyjnym. Należy też podkreślić, iż współcześnie wprowadzone socjalne programy państwowe, będą mogły przełożyć się na sytuację demograficzną w kontekście wieku produkcyjnego najwcześniej w okolicach roku 2036-2038, toteż jest to dość odległa perspektywa czasowa.

Pewne szanse można za to wiązać z możliwym dodatnim saldem migracji zewnętrznych. Z powodu stosunkowo niezłej sytuacji gospodarczej Polski, coraz mniej opłacalne stają się wyjazdy do Europy Zachodniej w celach zarobkowych. Polakom bardziej zależy na własnej rodzinie i gronie znajomych, a zarobki w krajach tzw. „starej Unii Europejskiej” stopniowo tracą na atrakcyjności. Do tego trzeba mieć na uwadze potencjalne ruchy destabilizujące współcześnie znany układ polityczny w Europie, jak choćby planowany tzw. „Brexit”, którego konsekwencją może być powrót z emigracji na Wyspy Brytyjskie nawet kilkuset tysięcy Polaków. Ponadto – za sprawą decyzji politycznych oraz sytuacji gospodarczej kraju – Polska wydaje się krajem stosunkowo bezpiecznym, co stanowi zachętę także dla osób innych narodowości, do osiedlania się w naszym kraju.

3.3. Czynniki społeczne

Transport pasażerski, oprócz faktu bycia jednym z elementów gospodarki, zapewniając możliwości dojazdu pracownikom między miejscami zamieszkania a zakładami pracy, sam w sobie stanowi obszar zatrudnienia ludziom zarządzającym i realizującym przewozy. Jednak aby miały one w ogóle sens, niezbędne jest istnienie zapotrzebowania na nie, generowane przede wszystkim przez czynniki

społeczne. O ile poszczególne samorządy mają prawo mieć zupełnie odrębne stanowiska co do priorytetów w korzystaniu z publicznej komunikacji zbiorowej, to w gruncie rzeczy większość z nich sprowadza się do określenia podobnych grup użytkowników, których w przejrzysty sposób opisano w literaturze branżowej:

W odniesieniu do komunikacji miejskiej, lokalnej i dalekobieżnej, ogół społeczeństwa w najprostszy sposób możemy podzielić na pięć grup, obejmujących ludzi, którzy:

- **nie korzystają z niej, bo nie muszą,**
- **nie korzystają z niej, bo nie mogą,**
- **nie korzystają z niej, bo nie chcą,**
- **korzystają z niej, bo muszą,**
- **korzystają z niej, bo chcą.**

Przedstawiciele grupy mieszkańców, którzy nie korzystają z komunikacji publicznej, bo nie muszą, to głównie takie osoby, które:

- mają tak blisko do szkoły, pracy, sklepu itp., że mogą podróżować pieszo,
- połączenia transportu publicznego nie rozwiązują głównych potrzeb w zakresie przemieszczania się między źródłem a celem podróży,
- wykonują pracę w domu,
- są na emeryturze, rencie lub z innych przyczyn nie są aktywne zawodowo,
- nie rozpoczęły jeszcze edukacji w szkole lub w przedszkolu.

Drugą grupę stanowią mieszkańcy, którzy nie korzystają z komunikacji publicznej, bo nie mogą. Zaliczamy tutaj w szczególności takie osoby, które:

- są w tak młodym wieku, że zawsze podróżują pod opieką osoby dorosłej, wybierającej inne środki transportu (np. 2-letnie dziecko jeżdżące jako pasażer samochodem osobowym rodziców),
- są w złym stanie zdrowia, który uniemożliwia im samodzielne korzystanie z transportu publicznego,
- mieszkają zbyt daleko od najbliższego przystanku komunikacji publicznej,
- nie mają możliwości pokonania barier architektonicznych w celu dotarcia na przystanek lub pojazdy transportu publicznego nie zapewniają im warunków do bezpiecznego i w miarę komfortowego podróżowania,
- którym bieżąca sytuacja materialna nie pozwala na opłacenie kosztów przejazdu.

Trzecia grupa, obejmująca mieszkańców, którzy nie korzystają z komunikacji publicznej, bo nie chcą, jest w praktyce liczniejsza od dwóch poprzednich, a wśród nich dominują takie osoby, które:

- wolą korzystać z własnego środka transportu (np. samochodu osobowego),
- decydują się chodzić pieszo lub jeździć rowerem ze względów zdrowotnych,
- korzystają z transportu indywidualnego lub chodzą pieszo, ponieważ w odróżnieniu od komunikacji publicznej, mogą w ten sposób pokonywać dystans podróży na skróty.

Głównymi powodami rezygnacji ludzi z transportu publicznego na rzecz indywidualnego są:

- łatwy dostęp do rynku samochodów osobowych,
- wzrost siły nabywczej obywateli w odniesieniu do samochodów osobowych, szczególnie na rynku wtórnym,
- moda na posiadanie własnego samochodu,
- większy komfort podróżowania własnym samochodem (poczucie prywatności, gwarancja zajęcia miejsc siedzących, bezpieczeństwo jazdy),

- możliwość realizacji podróży bezpośrednio z źródła do celu (bez przesiadek) i często ograniczająca do minimum odcinek konieczny do pokonania pieszo (np. z mieszkania na oddalony o 50 metrów parking),
- możliwość przewożenia większych bagaży, niż w środkach transportu publicznego,
- niekiedy większa opłacalność przejazdu własnym samochodem, zwłaszcza przy niewielkich odległościach, kiedy samochodem osobowym podróżuje więcej osób,
- w niektórych przypadkach korzystne ceny opłat parkingowych,
- krótszy czas przejazdu między źródłem a celem podróży (samochód osobowy nie traci czasu zatrzymując się na przystankach i zwykle rozwija większą prędkość od autobusu lub tramwaju),
- brak dostatecznych priorytetów dla transportu publicznego nie zachęca do korzystania z niego (ten sam czas stania w korkach na drogach przy niższym komforcie jazdy),
- stan techniczny i wizualny środków transportu publicznego, który nie jest w stanie sprostać rosnącym wymaganiom użytkowników,
- brak dogodnych połączeń komunikacyjnych między źródłem a celem podróży,
- konieczność dostosowania swoich planów podróży do rozkładu jazdy środków transportu publicznego,
- straty czasu, wynikające z oczekiwania na autobus lub tramwaj na przystanku,
- większa niezawodność transportu indywidualnego,
- mało atrakcyjna oferta biletowa w transporcie publicznym,
- skłonność komunikacji miejskiej do powstawania opóźnień w realizacji kursów, co jest irytujące dla pasażerów.

Wracając do analizy grup mieszkańców pod kątem ich korzystania z usług publicznego transportu zbiorowego, natrafiamy na kolejną grupę, której przedstawiciele korzystają z tej formy transportu, bo muszą. Zalicza się do nich głównie:

- uczniów dojeżdżających do szkół samodzielnie (którzy nie są podwożeni przez rodziców),
- osoby, które nie posiadają prawa jazdy na samochód osobowy,
- osoby, które pomimo posiadanego prawa jazdy, nie są w stanie kupić samochodu osobowego,
- osoby, których cele podróży sprawiają, że nie ma możliwości w dogodny sposób dostać się do nich transportem indywidualnym,
- osoby, którym stan zdrowia lub zaawansowany wiek nie pozwala na korzystanie z transportu indywidualnego,
- osoby, które opiekują się grupą osób na tyle liczną, że nie mogą one korzystać z innych form transportu,
- osoby, którym bieżąca sytuacja ekonomiczna nie pozwala na korzystanie z własnego samochodu, pomimo posiadanych uprawnień i samego pojazdu,
- osoby, które muszą przewieźć większy bagaż, nie mieszczący się w samochodzie osobowym, a nadający się do przewozu transportem publicznym za dodatkową opłatą,
- osoby, których samochód osobowy jest pozostawiony w naprawie i muszą się dostać do mechanika, żeby go odebrać,
- osoby, które spożywały alkohol, a nie mają możliwości lub nie stać ich na skorzystanie z innych środków transportu (np. z taksówki osobowej).

Ostatnią z wyszczególnionych grup tworzą osoby, które świadomie wybierają korzystanie z transportu publicznego, rezygnując z transportu indywidualnego. Są to głównie osoby, które:

- są przyzwyczajone do środków transportu publicznego i nie wyobrażają sobie innej formy przemieszczania się po okolicy na większe odległości,
- uważają, że sieć transportu publicznego odpowiada ich potrzebom i nie widzą konieczności jeżdżenia własnym samochodem,
- wychodzą z założenia, że spotykając się ze znajomymi lub idąc na imprezę, mogą (choć nie zakładają tego z góry) spożywać alkohol, więc jazda komunikacją publiczną zdejmuje z nich obowiązek pilnowania tego, co jest im podawane,
- nie chcą się irytować stojąc w korkach na drogach, przybierając bierną postawę wobec takich sytuacji na drogach,
- uważają, że komunikacja publiczna jest mniej uciążliwa dla środowiska naturalnego,
- w pojazdach komunikacji publicznej spotykają się ze znajomymi, z którymi mogą spędzić podróż na rozmowach i wymianie informacji,
- lubią w drodze do pracy, szkoły, lekarza itp. zająć się czytaniem książki, rozwiązywaniem krzyżówek lub jakąkolwiek inną formą umysłowego relaksu,
- lubią w trakcie przejazdów na terenie miasta słuchać głośnej muzyki płynącej z słuchawek, na co nie mogliby sobie pozwolić prowadząc własny samochód,
- nie chcą się męczyć poszukiwaniem dogodnego miejsca do zaparkowania samochodu,
- uważają, że jeżdżąc komunikacją publiczną dają dobry przykład rodzinie, znajomym np., zwłaszcza iż w Europie Zachodniej ta forma transportu zyskuje na popularności,
- kierują się rachunkiem ekonomicznym, z którego zwykle wynika kilkukrotna przewaga transportu publicznego nad indywidualnym w skali roku,
- wychodzą z założenia, że środki finansowe pochodzące z oszczędności wynikających z korzystania z transportu publicznego, pozwolą realizować większe inwestycje we własnym domu (np. w ciągu roku uda się zaoszczędzić tyle pieniędzy, by za gotówkę kupić duży telewizor, lodówkę i pralkę), czy też dadzą szansę wyjazdu na egzotyczne wakacje,
- wykorzystują odległości między domem a przystankiem i między przystankiem a dokładnym celem podróży do wzmożonej aktywności fizycznej, jako elementu dbałości o zdrowie,
- w przypadku tras z zastosowanymi priorytetami dla transportu publicznego, wprost oszczędzają rezygnując z własnego samochodu,
- są świadome przysługujących im ulg na przejazdy transportem publicznym, co podnosi jego walor ekonomiczny¹.

Na podstawie opinii przedstawicieli jednostek samorządowych powiatu lublinieckiego należy stwierdzić, iż planowana sieć połączeń komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej ma przede wszystkim służyć zapewnieniu przejazdów młodzieży szkolnej oraz osób starszych. Niektóre gminy postulują największy nacisk na ułatwienie dojazdów do zakładów pracy, w szczególności jeśli mieszczą się one w innych miejscowościach, niż miejsca zamieszkania. Praktycznie każda z gmin podkreśla istotność transportu publicznego dla młodzieży ponadpodstawowej, natomiast poza wskazaniami, zakładającymi powszechny dostęp do transportu publicznego, żaden z samorządów nie zaznaczył w rekomendacjach przejazdów dla osób w wieku produkcyjnym.

¹ Opracowanie własne na podstawie: Madej B., Pruciak K., Madej R., **Publiczny transport miejski. Zasady tworzenia rozkładów jazdy**. Warszawa 2015, s. 224-232.

3.4. Sieć drogowa i kolejowa

Przewozy pasażerskie w obrębie powiatu lublinieckiego odbywają się z wykorzystaniem transportu drogowego i kolejowego. Przewidziana latem 2019 roku do otwarcia autostrada A1 wraz z węzłem w Woźnikach sprawią, że mieszkańcy obszaru objętego niniejszym planem transportowym zostaną w zdecydowanie lepszy sposób skomunikowani z Międzynarodowym Portem Lotniczym Katowice, mieszczącym się w Pyrzowicach. Czas wymagany na dojazd na lotnisko będzie zależny od tego, jak daleko znajduje się dana miejscowość powiatu od węzła „Woźniki”, jednak sam odcinek autostradowy będzie zajmował niespełna 10 minut.

Przez gminy powiatu lublinieckiego przebiegają obecnie drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne, posiadające bardzo zróżnicowane parametry techniczne oraz jakość nawierzchni. W kwestii klas, na ukończeniu jest jedyny z zaplanowanych odcinków autostradowych, którego to funkcjonalność będzie można ocenić dopiero po zakończeniu budowy zachodniej obwodnicy Częstochowy, co przypuszczalnie nastąpi na przełomie roku 2019 i 2020. Natomiast cała droga krajowa nr 1 około dwa lata później powinna uzyskać parametry autostrady, łącząc aglomerację trójmiejską z granicą z Czechami.

W przypadku dróg ekspresowych, obecnie fragment obwodnicy Lublińca w ciągu DK 11 jest zbudowany według takich parametrów, aczkolwiek trudno mówić o jego funkcjonalności logistycznej w sytuacji, gdy posiada tylko jeden węzeł drogowy i brakuje kontynuacji drogi tej klasy zarówno na północ, jak i na południe. Trzeba przy tym pamiętać, iż rozbudowa drogi S11 jest zapisana w planach rządowych i sukcesywnie realizuje ją Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA).

Drogi krajowe, które przebiegają przez teren powiatu lublinieckiego, to DK 11 i DK 46. Obie składają się z odcinków o zmiennych klasach – przeważnie GP i G. Wraz z realizowanymi inwestycjami, a w szczególności budową obwodnic, łatwiej jest uzyskiwać standardy dróg głównych ruchu przyspieszonego.

Wśród dróg wojewódzkich, można wyszczególnić DW 789, DW 905, DW 906, DW 907 oraz DW 908, zbudowanych według standardów technicznych klas G i Z. Drogi niższych kategorii posiadają jednocześnie niższe klasy techniczne, a część dróg gminnych nie jest nawet wyposażona w nawierzchnię utwardzoną. Należy jednak pamiętać, że głównie za sprawą możliwości pozyskiwania dofinansowań z środków Unii Europejskich, znaczna część dróg niższych kategorii w ostatnich latach została zmodernizowana, nadano im nawierzchnie bitumiczne, często prowadzono wzdłuż chodniki i montowano oświetlenie uliczne. Proces ten nadal trwa, więc sytuacja opisywana w niniejszym dokumencie będzie ulegała kolejnym zmianom, poprawiając jakość infrastruktury drogowej powiatu lublinieckiego.

Poniżej przedstawiono krótki przegląd przebiegów i znaczenia poszczególnych dróg najważniejszych kategorii na obszarze objętym opracowaniem. Są to drogi, które w przypadku krajowych i wojewódzkich będą brane pod uwagę jako kluczowe osie dla budowania sieci połączeń komunikacyjnych na liniach o charakterze użyteczności publicznej.

Autostrada A1 nie jest przewidywana do wykorzystania w sieci połączeń komunikacyjnych dedykowanych powiatowi lublinieckiemu, aczkolwiek z pewnością będzie odgrywać bardzo ważną rolę dla mieszkańców powiatu w transporcie towarów i przejazdach indywidualnymi środkami transportu, znacząco skracając czas przejazdu do największych miast w kraju, a poprzez istniejące lub projektowane węzły autostradowe, ułatwiając dostęp do niemalże dowolnych lokalizacji. Jednocześnie trzeba zaznaczyć, że węzeł „Woźniki” będzie jedynym węzłem na autostradzie A1 na obszarze

powiatu, co wykluczy możliwość wykorzystania tego korytarza transportowego w jakichkolwiek przejazdach wewnątrz samego powiatu. Docelowo długość autostrady A1 ma wynieść 584 km. Połączy ona Gdański, Grudziądz, Toruń, Łódź, Piotrków Trybunalski, Częstochowę oraz Górnośląski Okręg Przemysłowy z południową granicą w Gorzyczkach (z Czechami). Już obecnie jest to droga częściowo płatna. Ponadto ze względu na zaniechanie planów budowy autostrady A3 wzdłuż zachodniej granicy Polski (powstanie ona ale w klasie drogi ekspresowej S3), przewidziano ją jako jedyną polską autostradę o przebiegu południkowym.



Rys. 12. Węzeł autostrady A1 w Woźnikach, w końcowej fazie budowy w czerwcu 2019 roku.

Źródło: a1.zawodzie-wozniki.pl, pobranie: 07.07.2019 r.

DK 11 jest jedną z ważniejszych arterii drogowych w kraju, docelowo w całości przewidziana jako droga ekspresowa, w znacznej części projektowana po nowym śladzie, przede wszystkim z powodu konieczności budowy licznych obwodnic. Jej łączna długość wyniesie około 550 km, przy czym klasę drogi ekspresowej aktualnie posiada około 1/6 planowanego przebiegu, a kilka następnych odcinków jest w fazie realizacji lub projektowania. Łączy ona takie ośrodki jak: Koszalin, Piła, Poznań, Jarocin, Ostrów Wielkopolski, Kępno, Kluczbork, Lubliniec, Tarnowskie Góry i Bytom, stanowiąc kluczowe połączenie Górnego Śląska i Wielkopolski. W przypadku samego Lublińca, od kilku lat stanowi jego zachodnią obwodnicę, co pozwoliło na wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrum miasta, poprawiając komfort życia mieszkańców i bezpieczeństwo transportu drogowego.

DK 46, to druga z dróg krajowych na obszarze powiatu lublinieckiego, mająca długość ok. 270 km. Niemal w całości – poza krótkimi odcinkami – jest drogą posiadającą po jednym pasie ruchu dla każdego kierunku. Możliwości zastąpienia jej drogą ekspresową S13 współcześnie nie są rozważane, a ze względu na olbrzymie koszty budowy, inwestycja ta jest mało prawdopodobna. DK 46 stanowi połączenie takich ośrodków, jak: Szczekociny, Częstochowa, Lubliniec, Dobrodzień, Ozimek, Opole, Niemodlin, Nysa, Otmuchów, Złoty Stok i Kłodzko. Zwłaszcza końcowy odcinek tej drogi krajowej, począwszy od Paczkowa, aż po Kotlinę Kłodzką, stanowi trasę o charakterze górskim, z wieloma stromymi podjazdami, ostrymi zakrętami i odcinkami o słabej widoczności, przez co nie brakuje na niej lokalnych ograniczeń prędkości.

DW 789. Jest to droga przebiegająca w województwie śląskim na odcinku ok. 62 km. Rozpoczyna się we wsi Brusiek, a następnie łączy Kalety, Woźniki, Koziegłowy, Żarki, Niegową i Lelów. To właśnie na tej drodze wojewódzkiej będzie znajdował się jedyny w powiecie lublinieckim węzeł autostrady A1 w Woźnikach.

DW 905, to krótka – zaledwie 19-kilometrowa droga wojewódzka, która łączy Herby z Piaskiem, zatem w całości przebiega w powiecie lublinieckim i zapewnia dojazd do miejscowości, które należy skomunikować w ramach przewidywanego systemu transportowego. Są to: Kalina, Olszyna, Zumpy, Boronów, Babienica i Psary.

DW 906 jest drogą wojewódzką o długości 22 km, łączącą Piasek z Lublińcem przez Strzebiń, Koszęcin i Sadow. Oznacza to, że także cały jej przebieg przypada na obszar objęty planem transportowym, przez co jest to jedna z ważniejszych dróg, które należy brać pod uwagę przy projektowaniu połączeń komunikacji publicznej.

DW 907, to droga wojewódzka o długości 57 km, stanowiąca połączenie powiatów: częstochowskiego ziemskiego, lublinieckiego, tarnogórskiego i gliwickiego. Łączy takie miejscowości, jak: Wygoda (początek kilkaset metrów poza granicami administracyjnymi Częstochowy), Konopiska, Boronów, Koszęcin, Tworóg, Toszek i Niewiesz, skąd tylko 3 km pozostają do pokonania do węzła „Łany” na autostradzie A4.

DW 908 stanowi połączenie Częstochowy z Tarnowskimi Górami o długości 45 km. W jej przebiegu występują takie miejscowości, jak Woźniki, Kalety i Miasteczko Śląskie. W ostatnim czasie, w ramach przygotowania dojazdu w samej Częstochowie do węzła autostradowego „Częstochowa Południe”, uległ zmianie przebieg DW 908 w granicach miasta. Rozpoczyna się ona na skrzyżowaniu ulicy Jagiellońskiej z aleją Bohaterów Monte Cassino i biegnie jej południowym fragmentem, będącym drogą klasy GP do Sabinowa.

Przez obszary powiatu lublinieckiego przeprowadzone są cztery czynne linie kolejowe, stanowiące obecnie infrastrukturę transportu szynowego w tej części kraju. Piąta linia – oznaczona numerem 197 – łączyła Strzebiń z Woźnikami (długość nieco ponad 13 km toru pojedynczego), jednak zaprzestano jej eksploatacji w latach 90-tych XX wieku, po czym prawie cały szlak zdemontowano. Przebiegi pozostałych, czynnych linii kolejowych wyglądają następująco:

Linia kolejowa nr 61 (Kielce – Fosowskie). Jest to linia o długości 175,2 km, w całości zelektryfikowana, a po przeprowadzonych w ostatnich latach modernizacjach, maksymalna prędkość rozkładowa pociągów pasażerskich wynosi 140 km/h, a tylko krótkie fragmenty tej linii – zwłaszcza na krańcach zawierających liczne rozjazdy i łuki o mniejszych promieniach – zakładają prędkość poniżej 100 km/h. Gdy zaniechano projektu budowy kolei dużych prędkości między Wrocławiem a Warszawą, rząd zdecydował się na przebudowę linii nr 61, zwanej potocznie „protezą koniecpolską” i tę właśnie inwestycję zrealizowano, radykalnie poprawiając warunki trakcyjne i przebudowując całą infrastrukturę. Przykładowo, czas przejazdu pociągów między Częstochową a Lublińcem skrócono ponad trzykrotnie, a część połączeń z Dolnego Śląska na Mazowsze przypisano pociągom ED250, znanym jako „Pendolino”. Przebudowa torowiska wraz z podbudową, systemu zasilania i sterowania ruchem, perony stacyjne, nowe przejazdy kolejowe, a także nowoczesny system informacji pasażerskiej, działający dynamicznie sprawiły, że linia kolejowa nr 61 zdecydowanie zyskała na

znaczeniu w kontekście planowania przewozów pasażerskich, szczególnie na większych odległościach, ale i jednocześnie pozwoliła na dogodne skomunikowanie niektórych miejscowości powiatu lublinieckiego.



Rys. 13. Przebudowane przejście na perony przystanku kolejowego w Kochanowicach na linii nr 61.
Źródło: opracowanie własne.

W powiecie lublinieckim, pociągi na linii nr 61 mogą korzystać z następujących przystanków oraz dworców osobowych:

- Herby Stare,
- Lisów,
- Kochanowice,
- Lubliniec,
- Lisowice,
- Pawonków.

Linia kolejowa nr 131 (Chorzów Batory – Tczew). Ma długość 493,4 km, co czyni ją najdłuższą w Polsce magistralną linią kolejową o znaczeniu krajowym i międzynarodowym. W całości jest dwutorowa i zelektryfikowana, a maksymalna prędkość rozkładowa wynosi 160 km/h, przy czym z racji długości trasy, obowiązują na niej bardzo zróżnicowane ograniczenia prędkości, jednak większą jej część można pokonać z prędkością przekraczającą 100 km/h. Linia ta, z racji swojego przebiegu i znaczenia gospodarczego, szczególnie w drugiej połowie XX wieku, zyskała miano „Magistrali Węglowej”, pozwalając stosunkowo szybko przewozić węgiel z górnośląskich kopalń do centrum kraju i w rejon Zatoki Gdańskiej, w tym również w celach eksportowych. Do głównych miast znajdujących się przy linii nr 131 zalicza się: Chorzów, Bytom, Tarnowskie Góry, Miasteczko Śląskie, Kalety, Kłobuck, Działoszyn, Zduńską Wolę, Inowrocław, Bydgoszcz, Warlubie i Tczew. Ostatnie lata przyniosły poważne modernizacje w ramach opisywanej linii kolejowej, przede wszystkim ukierunkowane na poprawę stanu technicznego drogi szynowej i poziomu bezpieczeństwa. Jednocześnie na części trasy stosunkowo niedawno zaprzestano lub ograniczono przewozy pasażerskie, często pozostawiając rezerwę terenu pod perony przystanków osobowych, a na całej linii

dominuje ruch pociągów towarowych, stanowiąc szybkie i wygodne połączenie krajowe na osi północ – południe. W powiecie lublinieckim, do obsługi ruchu pasażerskiego są współcześnie przystosowane następujące przystanki i stacje osobowe:

- Strzebiń,
- Boronów,
- Herby Nowe.



Rys. 14. Zmodernizowana informacja pasażerska na stacji Herby Nowe na linii kolejowej nr 131.

Źródło: opracowanie własne.

Linia kolejowa nr 143 (Kalety – Wrocław Mikołajów) ma długość 163,6 km i w całości jest linią zelektryfikowaną dwutorową, o maksymalnej rozkładowej prędkości 120 km/h. Na znacznej części trasy, między Kluczborkiem a Wrocławiem, trwa obecnie modernizacja linii. Do ważniejszych miast położonych wzdłuż jej przebiegu, należą: Kalety, Koszęcin, Lubliniec, Olesno, Kluczbork, Wołczyn, Namysłów, Bierutów, Oleśnica i Wrocław. Natomiast na obszarze powiatu lublinieckiego, można wskazać następujące przystanki osobowe i stacje kolejowe:

- Koszęcin,
- Rusinowice,
- Lubliniec,
- Ciasna,
- Sieraków.

Za sprawą przeprowadzonej rewitalizacji linii między Kluczborkiem a Kaletami, od kilku lat zdecydowanie skrócono czas przejazdu pociągów łączących Katowice z Poznaniem i dalej z Szczecinem.

Linia kolejowa nr 152 (Pyskowice – Lubliniec) jest zelektryfikowaną, w 90% długości dwutorową linią o długości 40,4 km, na której zdecydowanie dominuje ruch towarowy nad pasażerskim. Linia przebiega przez Toszek i Krupski Młyn, natomiast w powiecie lublinieckim jedyną obsługiwaną stacją kolejową jest węzłowa w Lublińcu. Maksymalna prędkość szlakowa wynosi 110 km/h, która zostanie uzyskana na niemal na całej długości trasy za sprawą zaplanowanych prac modernizacyjnych.

4. Określenie obszaru sieci komunikacyjnej, na której planowane jest wykonywanie przewozów

Czwarty rozdział planu transportowego dla powiatu lublinieckiego został przeznaczony określeniu obszaru, na którym przewidziane jest funkcjonowanie sieci komunikacyjnej, wykorzystującej linie, na których będą wykonywane przewozy pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej. W pierwszej kolejności dokonano zbadania granic terytorialnych, do których zostanie ograniczona pogłębiona analiza układu komunikacyjnego, co warunkują inne dokumenty strategiczne. W tym przypadku kluczowy jest plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego województwa śląskiego. Następnie, w kolejnej części rozdziału dokonano charakterystyki obecnego stanu sieci transportu zbiorowego w poszczególnych gminach powiatu lublinieckiego, skupiając się na połączeniach autobusowych i kolejowych, według rozkładów jazdy obowiązujących w miesiącu lipcu 2019 roku. Wzięto także pod uwagę połączenia o zasięgu ponadpowiatowym.

Dalszą część rozdziału poświęcono analizom potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu, bazując na zaleceniach poszczególnych samorządów gminnych, jak i uwzględniając czynniki demograficzne wraz z lokalizacją obiektów użyteczności publicznej, będących podstawowymi generatorami ruchu. Przeprowadzono również ocenę i proponowaną marszrutyzację połączeń komunikacyjnych na terenie powiatu, w tym połączeń definiowanych przez ustawę jako przewozy o charakterze użyteczności publicznej, jak również warunkach funkcjonowania połączeń komercyjnych, których niekiedy rola dla przewozów wewnątrzpowiatowych będzie dosłownie zerowa. W ostatniej części rozdziału skupiono się na aspektach ekologicznych w analizowanej sieci komunikacji zbiorowej.

4.1. Określenie obszaru objętego siecią komunikacyjną

Zgodnie z założeniami niniejszego opracowania, jak również bazując na podstawach prawnych opisanych w rozdziale 1 planu transportowego, szczegółowa analiza i rekomendacje będą dotyczyły wyłącznie obszaru powiatu lublinieckiego, tworzonego przez gminy: Boronów, Ciasna, Herby, Kochanowice, Koszęcin, Lubliniec, Pawonków i Woźniki. Żadna z tych gmin nie jest zobligowana do tworzenia indywidualnego planu transportowego, gdyż nie posiada wymaganej liczby mieszkańców. Nie posiada jej również powiat, ale nie oznacza to, że nie ma on prawa do tworzenia tego dokumentu, choć ma on charakter dobrowolny. Stwierdzono jednocześnie, iż w żadnej z wymienionych gmin nie przewiduje się opracowywania odrębnego planu transportowego w dającej się przewidzieć przyszłości i gminy te wspólnie będą działać na rzecz zbudowania powiatowej sieci połączeń.

Istotną rolę z punktu widzenia niniejszego planu transportowego odgrywa podobny dokument w skali województwa, wprowadzony w życie uchwałą nr V/11/9/2015 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 31 sierpnia 2015 roku, „w sprawie uchwalenia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego”. Jako akt wyższego rzędu, stanowi on podstawę do wyznaczania kierunków działania na obszarze powiatu lublinieckiego, a zaprezentowane rozwiązania w niniejszym planie transportowym nie mogą stać w sprzeczności z planem dla województwa śląskiego. Jednocześnie, przewidywana sieć połączeń o charakterze użyteczności publicznej będzie podkreślać istotną rolę linii komunikacyjnych, których zasięg wykracza poza obszar powiatu, zapewniając dojazd do ważnych ośrodków w województwie, na czele z Częstochową i Górnośląskim Okręgiem Przemysłowym. Jednakże ze względów kompetencyjnych, będą to linie, za których planowanie odpowiedzialnym jest Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego. Tutaj zostaną jedynie określone ich podstawowe założenia.

4.2. Charakterystyka stanu obecnego sieci transportu zbiorowego

W niniejszej części rozdziału dokonano analizy i charakterystyki obecnego stanu sieci transportu zbiorowego w poszczególnych gminach powiatu lublinieckiego, bazując na rozkładach autobusowych i kolejowych obowiązujących w lipcu 2019 roku.

4.2.1. Gmina Boronów

W gminie Boronów pasażerowie komunikacji zbiorowej mogą korzystać zarówno z przewozów kolejowych, jak i autobusowych. Poniżej przedstawiono aktualny na lipiec 2019 roku wykaz kursów pociągów pasażerskich ze stacji w miejscowościach Boronów i Strzebiń.

Boronów

<i>Godz.</i>	<i>Przewoźnik</i>	<i>Dni kursowania</i>	<i>Kierunek</i>
4.58	R		Wieluń Dąbrowa, Tarnowskie Góry
6.53	R		Wieluń Dąbrowa, Tarnowskie Góry
7.28	R		Tarnowskie Góry, Wieluń Dąbrowa
8.26	R		Lubliniec, Tarnowskie Góry
9.50	R		Tarnowskie Góry, Wieluń Dąbrowa
10.08	R		Wieluń Dąbrowa, Tarnowskie Góry
13.27	R		Tarnowskie Góry, Częstochowa
15.45	R		Tarnowskie Góry, Wieluń Dąbrowa
16.05	R		Wieluń Dąbrowa, Tarnowskie Góry
17.23	R		Tarnowskie Góry, Wieluń Dąbrowa
18.17	R		Wieluń Dąbrowa, Tarnowskie Góry
19.22	R		Tarnowskie Góry, Wieluń Dąbrowa

Tabela 22. Rozkład jazdy pociągów ze stacji w Boronowie. Opracowanie własne na podstawie rozkładu PKP.

Strzebiń

<i>Godz.</i>	<i>Przewoźnik</i>	<i>Dni kursowania</i>	<i>Kierunek</i>
5.04	R		Wieluń Dąbrowa, Tarnowskie Góry
6.58	R		Wieluń Dąbrowa, Tarnowskie Góry
7.22	R		Tarnowskie Góry, Wieluń Dąbrowa
8.32	R		Lubliniec, Tarnowskie Góry
9.44	R		Tarnowskie Góry, Wieluń Dąbrowa
10.14	R		Wieluń Dąbrowa, Tarnowskie Góry
13.21	R		Tarnowskie Góry, Częstochowa
15.39	R		Tarnowskie Góry, Wieluń Dąbrowa
16.11	R		Wieluń Dąbrowa, Tarnowskie Góry
17.17	R		Tarnowskie Góry, Wieluń Dąbrowa
18.23	R		Wieluń Dąbrowa, Tarnowskie Góry
19.16	R		Tarnowskie Góry, Wieluń Dąbrowa

Tabela 23. Rozkład jazdy pociągów ze stacji w Strzebińcu. Opracowanie własne na podstawie rozkładu PKP.

W przypadku komunikacji autobusowej, przez obszar gminy Boronów przebiega kilka linii komercyjnych, nadzorowanych przez Starostwo Powiatowe w Lublińcu, będące organem wydającym zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym. Zestawienie linii i ilości kursów w różne typy dni ruchowych jest następujące:

Linia nr 3 (Lubliniec Niepodległości – Częstochowa Orzechowskiego)

<i>Przystanek</i>	<i>Kierunek Częstochowa</i>				<i>Kierunek Lubliniec</i>			
	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>
Boronów Wojska Polskiego (RSP)	15	15	6	5	15	15	6	5
Boronów Poznańska (szkoła)	15	15	6	5	15	15	6	5
Dębowa Góra 1	13	13	6	5	13	13	6	5

Tabela 24. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 3 w gminie Boronów. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

Linia nr 4 (Lubliniec Niepodległości – Boronów Poznańska Szkoła)

<i>Przystanek</i>	<i>Kierunek Częstochowa</i>				<i>Kierunek Lubliniec</i>			
	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>
Boronów Wojska Polskiego (RSP)	1	1	-	-	-	-	-	-
Boronów Poznańska (szkoła)	1	1	-	-	-	-	-	-

Tabela 25. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 4 w gminie Boronów. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

Linia nr 11 (Boronów Poznańska Szkoła – Tarnowskie Góry Dworzec)

<i>Przystanek</i>	<i>Kierunek Częstochowa</i>				<i>Kierunek Lubliniec</i>			
	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>
Boronów Wojska Polskiego (RSP)	4	3	-	-	4	3	-	-
Boronów Poznańska (szkoła)	4	3	-	-	4	3	-	-

Tabela 26. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 11 w gminie Boronów. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

Linia nr 12 (Boronów Poznańska Szkoła – Tarnowskie Góry Dworzec)

<i>Przystanek</i>	<i>Kierunek Częstochowa</i>				<i>Kierunek Lubliniec</i>			
	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>
Boronów Wojska Polskiego (RSP)	6	4	-	-	6	4	-	-
Boronów Poznańska (szkoła)	6	4	-	-	6	4	-	-

Tabela 27. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 12 w gminie Boronów. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

4.2.2. Gmina Ciasna

Na obszarze gminy Ciasna obsługiwane są dwie stacje kolejowe na linii nr 143. Poniżej przedstawiono obowiązujący w lipcu 2019 roku wykaz połączeń realizowanych ze stacji w Ciasnej i Sierakowie.

Ciasna

<i>Godz.</i>	<i>Przewoźnik</i>	<i>Dni kursowania</i>	<i>Kierunek</i>
6.09	R		Namysłów, Lubliniec
7.06	R		Lubliniec, Wrocław Główny
8.42	R		Wrocław Główny, Lubliniec
10.03	R		Lubliniec, Wrocław Główny
11.17	R		Wrocław Główny, Częstochowa
13.58	R		Częstochowa, Wrocław Główny
15.09	R		Wrocław Główny, Lubliniec

15.57	R	Lubliniec, Wrocław Główny
17.19	R	Wrocław Główny, Lubliniec
18.18	R	Lubliniec, Wrocław Główny
19.39	R	Wrocław Główny, Lubliniec
20.50	R	Lubliniec, Namysłów

Tabela 28. Rozkład jazdy pociągów ze stacji w Ciasnej. Opracowanie własne na podstawie rozkładu PKP.

Sieraków Śląski

<i>Godz.</i>	<i>Przewoźnik</i>	<i>Dni kursowania</i>	<i>Kierunek</i>
6.03	R		Namysłów, Lubliniec
7.11	R		Lubliniec, Wrocław Główny
8.37	R		Wrocław Główny, Lubliniec
10.08	R		Lubliniec, Wrocław Główny
11.12	R		Wrocław Główny, Częstochowa
14.03	R		Częstochowa, Wrocław Główny
15.04	R		Wrocław Główny, Lubliniec
16.02	R		Lubliniec, Wrocław Główny
17.14	R		Wrocław Główny, Lubliniec
18.23	R		Lubliniec, Wrocław Główny
19.34	R		Wrocław Główny, Lubliniec
20.55	R		Lubliniec, Namysłów

Tabela 29. Rozkład jazdy pociągów ze stacji w Sierakowie. Opracowanie własne na podstawie rozkładu PKP.

Gmina Ciasna obsługiwana jest przez siedem linii autobusowych, kursujących w oparciu o zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym. Poniżej podano wykazy przystanków na terenie gminy Ciasna na poszczególnych liniach, wraz z informacją na temat tego, w którym rodzaju dnia ruchowego ile wykonywanych jest kursów, gdzie R – dni robocze szkolne, W – dni robocze wakacyjno-feryjne, S – soboty, N – niedziele i święta. W przypadku różnic lub wyjątków w okresach kursowania, zostały one zaliczone do najbardziej zbliżonej kategorii dnia.

Linia nr 9 (Lubliniec Rondo Wł. Opolczyka – Wędzina Szkolna 1)

<i>Przystanek</i>	<i>Kierunek Częstochowa</i>				<i>Kierunek Lubliniec</i>			
	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>
Ciasna Lubliniecka (szkoła)	9	3	-	-	9	3	-	-

Tabela 30. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 9 w gminie Ciasna. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

Linia nr 10 (Lubliniec Rondo Wł. Opolczyka – Sieraków Śląski Oleska)

<i>Przystanek</i>	<i>Kierunek Częstochowa</i>				<i>Kierunek Lubliniec</i>			
	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>
Ciasna Lubliniecka (szkoła)	2	-	-	-	2	-	-	-

Tabela 31. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 10 w gminie Ciasna. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

Linia nr 25 (Ciasna Lubliniecka Szkoła – Zborowskie Główna 2)

<i>Przystanek</i>	<i>Kierunek Częstochowa</i>				<i>Kierunek Lubliniec</i>			
	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>
Ciasna Lubliniecka (szkoła)	1	-	-	-	1	-	-	-

Ciasna Zjednoczenia 1 1 - - - 1 - - -
Tabela 32. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 25 w gminie Ciasna. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

Linia nr 26 (Glinicka Asfaltowa – Glinicka Asfaltowa)

Przystanek	Kierunek Częstochowa				Kierunek Lubliniec			
	R	W	S	N	R	W	S	N
Ciasna Lubliniecka (szkoła)	12	7	-	-	14	9	-	-
Ciasna Zjednoczenia 1	5	4	-	-	5	3	-	-
Ciasna Zjednoczenia 3	5	4	-	-	5	3	-	-

Tabela 33. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 26 w gminie Ciasna. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

Linia nr 27 (Ciasna Lubliniecka Szkoła – Ciasna Lubliniecka Szkoła)

Przystanek	Kierunek Częstochowa				Kierunek Lubliniec			
	R	W	S	N	R	W	S	N
Ciasna Lubliniecka (szkoła)	1	-	-	-	1	-	-	-
Ciasna Zjednoczenia 1	1	-	-	-	1	-	-	-
Ciasna Zjednoczenia 3	1	-	-	-	1	-	-	-
Ciasna Zjednoczenia 3	1	-	-	-	1	-	-	-
Ciasna Lubliniecka (szkoła)	1	-	-	-	1	-	-	-
Ciasna Jeżowska	1	-	-	-	1	-	-	-
Ciasna Hala Sportowa	1	-	-	-	1	-	-	-
Ciasna Lubliniecka (szkoła)	1	-	-	-	1	-	-	-

Tabela 34. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 27 w gminie Ciasna. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

Linia nr 28 (Ciasna Lubliniecka Szkoła – Ciasna Lubliniecka Szkoła)

Przystanek	Kierunek Częstochowa				Kierunek Lubliniec			
	R	W	S	N	R	W	S	N
Ciasna Lubliniecka (szkoła)	1	-	-	-	1	-	-	-
Ciasna Zjednoczenia 1	1	-	-	-	1	-	-	-
Ciasna Zjednoczenia 3	1	-	-	-	1	-	-	-
Ciasna Lubliniecka (szkoła)	1	-	-	-	1	-	-	-
Ciasna Jeżowska	1	-	-	-	1	-	-	-
Ciasna Jeżowska	1	-	-	-	1	-	-	-
Ciasna Lubliniecka (szkoła)	1	-	-	-	1	-	-	-
Ciasna Zjednoczenia 3	1	-	-	-	1	-	-	-
Ciasna Zjednoczenia 2	1	-	-	-	1	-	-	-
Ciasna Hala Sportowa	1	-	-	-	1	-	-	-
Ciasna Zjednoczenia 1	1	-	-	-	1	-	-	-
Ciasna Zjednoczenia 3	1	-	-	-	1	-	-	-
Ciasna Zjednoczenia 3	1	-	-	-	1	-	-	-
Ciasna Zjednoczenia 1	1	-	-	-	1	-	-	-
Ciasna Lubliniecka (szkoła)	1	-	-	-	1	-	-	-

Tabela 35. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 28 w gminie Ciasna. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

Linia nr 37 (Ciasna Lubliniecka Szkoła – Zborowskie Główna 1)

<i>Przystanek</i>	<i>Kierunek Częstochowa</i>				<i>Kierunek Lubliniec</i>			
	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>
Ciasna Lubliniecka (szkoła)	1	-	-	-	1	-	-	-

Tabela 36. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 37 w gminie Ciasna. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

4.2.3. Gmina Herby

W gminie Herby, pasażerowie pociągów mają do dyspozycji stacje: Herby Stare i Lisów w ciągu linii kolejowej nr 61 oraz stację Herby Nowe przy tzw. „magistrali węglowej”. Poniżej przedstawiono wykazy połączeń z tych stacji, obowiązujące w lipcu 2019 roku:

Herby Stare

<i>Godz.</i>	<i>Przewoźnik</i>	<i>Dni kursowania</i>	<i>Kierunek</i>
5.05	KS		Błachownia, Częstochowa
6.16	KS		Lisów, Kochanowice, Lubliniec
6.59	KS		Błachownia, Częstochowa
7.04	R		Lisów, Kochanowice, Lubliniec
8.09	KS		Lisów, Kochanowice, Lubliniec
8.15	R		Boronów, Kalety, Tarnowskie Góry
8.51	KS		Błachownia, Częstochowa
9.34	KS		Lisów, Kochanowice, Lubliniec
10.41	KS		Błachownia, Częstochowa
11.42	R		Błachownia, Częstochowa
11.46	KS		Lisów, Kochanowice, Lubliniec
13.08	KS		Błachownia, Częstochowa
13.24	R		Lubliniec, Kluczbork, Wrocław
13.38	R		Błachownia, Częstochowa
14.51	KS		Lisów, Kochanowice, Lubliniec
15.43	KS		Błachownia, Częstochowa
17.11	KS		Lisów, Kochanowice, Lubliniec
18.25	KS		Błachownia, Częstochowa
19.24	KS		Lubliniec, Chorzów, Katowice, Oświęcim
20.44	KS		Błachownia, Częstochowa
21.51	KS		Lisów, Kochanowice, Lubliniec

Tabela 37. Rozkład jazdy pociągów ze stacji w Herbach Starych. Opracowanie własne na podstawie rozkładu PKP.

Herby Nowe

<i>Godz.</i>	<i>Przewoźnik</i>	<i>Dni kursowania</i>	<i>Kierunek</i>
4.49	R		Wieluń Dąbrowa, Tarnowskie Góry
6.43	R		Wieluń Dąbrowa, Tarnowskie Góry
7.38	R		Tarnowskie Góry, Wieluń Dąbrowa
9.58	R		Wieluń Dąbrowa, Tarnowskie Góry
10.00	R		Tarnowskie Góry, Wieluń Dąbrowa
15.56	R		Wieluń Dąbrowa, Tarnowskie Góry

17.32	R	Tarnowskie Góry, Wieluń Dąbrowa
18.08	R	Wieluń Dąbrowa, Tarnowskie Góry
19.31	R	Tarnowskie Góry, Wieluń Dąbrowa

Tabela 38. Rozkład jazdy pociągów ze stacji w Herbach Nowych. Opracowanie własne na podstawie rozkładu PKP.

Lisów

<i>Godz.</i>	<i>Przewoźnik</i>	<i>Dni kursowania</i>	<i>Kierunek</i>
4.58	KS		Lubliniec, Częstochowa
6.22	KS		Częstochowa, Lubliniec
6.52	KS		Katowice, Częstochowa
7.10	R		Częstochowa, Lubliniec
7.58	R		Lubliniec, Tarnowskie Góry
8.16	KS		Częstochowa, Lubliniec
8.45	KS		Lubliniec, Częstochowa
9.40	KS		Częstochowa, Lubliniec
10.36	KS		Lubliniec, Częstochowa
11.35	R		Wrocław Główny, Częstochowa
11.51	KS		Częstochowa, Lubliniec
13.01	KS		Lubliniec, Częstochowa
13.31	R		Częstochowa, Wrocław Główny
14.57	KS		Częstochowa, Lubliniec
15.37	KS		Lubliniec, Częstochowa
17.17	KS		Częstochowa, Lubliniec
18.18	KS		Lubliniec, Częstochowa
19.31	KS		Częstochowa, Oświęcim
20.37	KS		Lubliniec, Częstochowa
21.58	KS		Częstochowa, Lubliniec

Tabela 39. Rozkład jazdy pociągów ze stacji w Lisowie. Opracowanie własne na podstawie rozkładu PKP.

Z racji położenia gminy Herby w ciągu drogi krajowej nr 46, stanowiącej główny trzon logistyczny gminy, większość połączeń komunikacyjnych realizowanych jest z jej wykorzystaniem. Poniżej przedstawiono aktualny stan i liczbę połączeń z przystanków na terenie gminy Herby na poszczególnych liniach, w rozbiciu na kategorie dni ruchowych. Trzeba jednak zaznaczyć, że większość kursów wykonywanych jest w zasięgu międzypowiatowym.

Linia nr 1 (Lubliniec Niepodległości – Częstochowa Orzechowskiego)

<i>Przystanek</i>	<i>Kierunek Częstochowa</i>				<i>Kierunek Lubliniec</i>			
	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>
Lisów – Bruk	12	12	6	6	12	12	6	6
Lisów – Centrum	12	12	6	6	12	12	6	6
Kolonia Lisów	12	12	6	6	12	12	6	6
Herby Nowe	12	12	6	6	12	12	6	6
Herby – Centrum	12	12	6	6	12	12	6	6
Herby – Nadleśnictwo	12	12	6	6	12	12	6	6
Pietrzaki Częstochowska	12	12	6	6	12	12	6	6

Tabela 40. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 1 w gminie Herby. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

Linia nr 2 (Kłodzko Dw. Autobusowy – Częstochowa Dw. Autobusowy)

Przystanek	Kierunek Częstochowa				Kierunek Lubliniec			
	R	W	S	N	R	W	S	N
Herby – Centrum	1*	1*	1	1	1*	1*	1	1

* Kursuje tylko w poniedziałek i piątek

Tabela 41. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 2 w gminie Herby. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

Linia nr 5 (Lubliniec Niepodległości – Olszyna Akacjowa)

Przystanek	Kierunek Częstochowa				Kierunek Lubliniec			
	R	W	S	N	R	W	S	N
Lisów – Bruk	1	-	-	-	2	-	-	-
Lisów – Centrum	2	-	-	-	3	-	-	-
Kolonia Lisów	1	-	-	-	2	-	-	-
Herby Nowe	1	-	-	-	2	-	-	-
Herby – Centrum	1	-	-	-	2	-	-	-
Herby – Katowicka (szkoła)	1	-	-	-	2	-	-	-
Kalina - Józefa Lompy	1	-	-	-	2	-	-	-
Olszyna - Akacjowa	1	-	-	-	2	-	-	-

Tabela 42. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 5 w gminie Herby. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

Linia nr 18 (Lubliniec Rondo Wł. Opolczyka – Kochanowice Wolności Centrum)

Przystanek	Kierunek Częstochowa				Kierunek Lubliniec			
	R	W	S	N	R	W	S	N
Hadra Szkoła	1	-	-	-	1	-	-	-
Chwostek	1	-	-	-	1	-	-	-
Lisów Bruk	1	-	-	-	1	-	-	-

Tabela 43. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 18 w gminie Herby. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

4.2.4. Gmina Kochanowice

Kochanowice, będące siedzibą gminy, posiadają dość dobrej jakości połączenie kolejowe za sprawą niedawno zmodernizowanej linii nr 61. Przejazdy do stacji docelowych możliwe są w stosunkowo krótkim czasie, który jest bardziej konkurencyjny od czasu jazdy własnym samochodem. Poniżej przedstawiono wykaz odjazdów ze stacji w Kochanowicach, realizowanych przez Koleje Śląskie (KS) oraz Przewozy Regionalne (R).

Kochanowice

Godz.	Przewoźnik	Dni kursowania	Kierunek
4.54	KS		Lubliniec, Częstochowa
6.26	KS		Częstochowa, Lubliniec
6.49	KS		Katowice, Częstochowa
7.15	R		Częstochowa, Lubliniec
7.54	R		Lubliniec, Tarnowskie Góry
8.20	KS		Częstochowa, Lubliniec
8.42	KS		Lubliniec, Częstochowa

9.43	KS	Częstochowa, Lubliniec
10.32	KS	Lubliniec, Częstochowa
11.31	R	Wrocław Główny, Częstochowa
11.55	KS	Częstochowa, Lubliniec
12.57	KS	Lubliniec, Częstochowa
13.35	R	Częstochowa, Wrocław Główny
15.01	KS	Częstochowa, Lubliniec
15.33	KS	Lubliniec, Częstochowa
17.21	KS	Częstochowa, Lubliniec
18.14	KS	Lubliniec, Częstochowa
19.35	KS	Częstochowa, Oświęcim
20.33	KS	Lubliniec, Częstochowa
22.02	KS	Częstochowa, Lubliniec

Tabela 44. Rozkład jazdy pociągów ze stacji w Kochanowicach. Opracowanie własne na podstawie rozkładu PKP.

W przypadku komercyjnej komunikacji autobusowej, zdecydowana większość kursów odbywa się na terenie powiatu lublinieckiego. Tylko „jedyneką” można dojechać poza jego obręb, do Blachowni w powiecie częstochowskim ziemskim oraz Częstochowy – miasta na prawach powiatu.

Linia nr 1 (Lubliniec Niepodległości – Częstochowa Orzechowskiego)

<i>Przystanek</i>	<i>Kierunek Częstochowa</i>				<i>Kierunek Lubliniec</i>			
	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>
Jawornica	12	12	6	6	12	12	6	6
Kochanowice Częstochowska (szkoła)	12	12	6	6	-	-	-	-
Kochanowice Główna (rondo)	-	-	-	-	12	12	6	6
Kochanowice Wolności (centrum)	-	-	-	-	12	12	6	6

Tabela 45. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 1 w gminie Kochanowice. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

Linia nr 8 (Lubecko Lipska Szkoła – Pawełki Główna)

<i>Przystanek</i>	<i>Kierunek Częstochowa</i>				<i>Kierunek Lubliniec</i>			
	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>
Lubecko Lipska (szkoła)	3	-	-	-	2	-	-	-
Glinice Asfaltowa	3	-	-	-	2	-	-	-
Kościce XX-Lecia PRL (wieś)	2	-	-	-	2	-	-	-
Kościce XX-Lecia PRL (skrzyżowanie)	2	-	-	-	2	-	-	-
Kościce Zamkowa (PGR)	2	-	-	-	2	-	-	-
Pawełki Kulińskie	2	-	-	-	2	-	-	-
Pawełki Główna	2	-	-	-	2	-	-	-

Tabela 46. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 8 w gminie Kochanowice. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

Linia nr 18 (Lubliniec Rondo Wł. Opolczyka – Kochanowice Wolności Centrum)

<i>Przystanek</i>	<i>Kierunek Częstochowa</i>				<i>Kierunek Lubliniec</i>			
	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>
Kochanowice Wolności (centrum)	1	-	-	-	1	-	-	-

Harbułtowice 1 - - - 1 - - -

Tabela 47. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 18 w gminie Kochanowice. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

Linia nr 34 (Kochanowice Wolności Centrum – Lubliniec Sobieskiego Liceum)

<i>Przystanek</i>	<i>Kierunek Częstochowa</i>				<i>Kierunek Lubliniec</i>			
	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>
Kochanowice Wolności (centrum)	1	-	-	-	-	-	-	-
Kochanowice Główna (rondo)	1	-	-	-	-	-	-	-
Jawornica	1	-	-	-	-	-	-	-

Tabela 48. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 34 w gminie Kochanowice. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

Linia nr 35 (Lubliniec Rondo Wł. Opolczyka – Pawełki Główna)

<i>Przystanek</i>	<i>Kierunek Częstochowa</i>				<i>Kierunek Lubliniec</i>			
	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>
Jawornica	1	-	-	-	-	-	-	-
Kościce XX-Lecia PRL	1	-	-	-	-	-	-	-
Kościce XX-Lecia PRL (wieś)	1	-	-	-	-	-	-	-
Kościce Zamkowa (PGR)	1	-	-	-	-	-	-	-
Pawełki Kulińskie	1	-	-	-	-	-	-	-
Pawełki Główna	1	-	-	-	-	-	-	-

Tabela 49. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 35 w gminie Kochanowice. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

Linia nr 36 (Jawornica – Lubliniec Pusta Kuźnica ZHP)

<i>Przystanek</i>	<i>Kierunek Częstochowa</i>				<i>Kierunek Lubliniec</i>			
	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>
Jawornica	1	-	-	-	2	-	-	-

Tabela 50. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 36 w gminie Kochanowice. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

Linia nr 37 (Ciasna Lubliniecka Szkoła – Zborowskie Główna 1)

<i>Przystanek</i>	<i>Kierunek Częstochowa</i>				<i>Kierunek Lubliniec</i>			
	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>
Jawornica	2	-	-	-	2	-	-	-
Kościce XX-Lecia PRL (szkoła)	2	-	-	-	2	-	-	-
Kościce XX-Lecia PRL (skrzyżowaniu)	2	-	-	-	2	-	-	-
Kościce Zamkowa (PGR)	2	-	-	-	1	-	-	-
Kościce Kochcicka (Biały Łóg)	2	-	-	-	1	-	-	-
Pawełki Kulińskie	2	-	-	-	1	-	-	-
Pawełki Główna	2	-	-	-	1	-	-	-

Tabela 51. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 37 w gminie Kochanowice. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

4.2.5. Gmina Koszęcin

W Koszęcinie znajduje się stacja kolejowa, z której obsługiwane są następujące kursy pociągów pasażerskich, realizowane przez spółkę Koleje Śląskie (stan na lipiec 2019 r.):

Koszęcin

<i>Godz.</i>	<i>Przewoźnik</i>	<i>Dni kursowania</i>	<i>Kierunek</i>
5.11	KS		Lubliniec, Oświęcim
6.04	KS		Lubliniec, Katowice
6.13	KS		Katowice, Częstochowa
7.09	KS		Lubliniec, Oświęcim
7.13	KS		Katowice, Lubliniec
8.54	KS		Lubliniec, Katowice
9.34	KS		Katowice, Lubliniec
10.21	KS		Lubliniec, Oświęcim
11.02	KS		Katowice, Lubliniec
12.26	KS		Lubliniec, Oświęcim
13.09	KS		Katowice, Lubliniec
14.29	KS		Lubliniec, Oświęcim
14.52	KS		Oświęcim, Lubliniec
15.36	KS		Lubliniec, Oświęcim
15.49	KS		Katowice, Lubliniec
16.42	KS		Lubliniec, Katowice
16.53	KS		Oświęcim, Lubliniec
17.44	KS		Lubliniec, Oświęcim
17.52	KS		Oświęcim, Lubliniec
19.48	KS		Katowice, Lubliniec
20.04	KS		Częstochowa, Oświęcim
22.02	KS		Katowice, Lubliniec

Tabela 52. Rozkład jazdy pociągów ze stacji w Koszęcinie. Opracowanie własne na podstawie rozkładu PKP.

W przypadku połączeń autobusowych, dominującą rolę odgrywają dwie linie komercyjne, które obsługują nie tylko tereny gmin powiatu lublinieckiego, ale i ościennych – częstochowskiego ziemskiego i grodzkiego oraz tarnogórskiego. Zestawienia liczby wykonywanych na nich kursów dla poszczególnych typów dni ruchowych podano w poniższych tabelach. Należy jednak pamiętać, że również te linie nie stanowią obecnie połączeń o charakterze użyteczności publicznej.

Linia nr 3 (Lubliniec Niepodległości – Częstochowa Orzechowskiego)

<i>Przystanek</i>	<i>Kierunek Częstochowa</i>				<i>Kierunek Lubliniec</i>			
	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>
Sadów Powstańców Śląskich (przedszkole)	15	15	6	5	15	15	6	5
Sadów Powstańców Śląskich (szkoła)	15	15	6	5	15	15	6	5
Sadów Powstańców Śląskich (skrzyżowanie)	15	15	6	5	15	15	6	5
Wierzbie Główna	15	15	6	5	15	15	6	5
Koszęcin Lubliniecka	15	15	6	5	15	15	6	5

Koszęcin Rynek 15 15 6 5 15 15 6 5

Tabela 53. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 3 w gminie Koszęcin. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

Linia nr 4 (Lubliniec Niepodległości – Boronów Poznańska)

Przystanek	Kierunek Częstochowa				Kierunek Lubliniec			
	R	W	S	N	R	W	S	N
Sadów (kopce)	9	9	-	-	9	9	-	-
Sadów Powstańców Śląskich (przedszkole)	9	9	-	-	9	9	-	-
Sadów Powstańców Śląskich (szkoła)	9	9	-	-	-	-	-	-
Sadów Powstańców Śląskich (skrzyżowanie)	9	9	-	-	-	-	-	-
Rusinowice Piastowska (straż)	1	1	-	-	1	1	-	-
Rusinowice Dworcowa (dworzec PKP)	1	1	-	-	1	1	-	-
Wierzbie Główna	9	9	-	-	9	9	-	-
Irki	9	9	-	-	9	9	-	-
Koszęcin Lubliniecka	9	9	-	-	9	9	-	-

Tabela 54. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 4 w gminie Koszęcin. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

Linia nr 18 (Lubliniec Rondo Wł. Opolczyka – Kochanowice Wolności Centrum)

Przystanek	Kierunek Częstochowa				Kierunek Lubliniec			
	R	W	S	N	R	W	S	N
Sadów Powstańców Śląskich (przedszkole)	1	-	-	-	1	1	-	-
Sadów Powstańców Śląskich (szkoła)	1	-	-	-	1	1	-	-
Sadów Leśna	1	-	-	-	1	1	-	-

Tabela 55. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 18 w gminie Koszęcin. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

Linia nr 31 (Lubliniec Niepodległości – Tarnowskie Góry Powstańców Śląskich 01)

Przystanek	Kierunek Częstochowa				Kierunek Lubliniec			
	R	W	S	N	R	W	S	N
Sadów Powstańców Śląskich (przedszkole)	12	12	6	6	12	12	6	6
Sadów Powstańców Śląskich (szkoła)	12	12	6	6	-	-	-	-
Sadów Powstańców Śląskich (skrzyżowanie)	12	12	6	6	12	12	6	6
Wierzbie Główna	12	12	6	6	12	12	6	6
Irki	12	12	6	6	12	12	6	6
Koszęcin Lubliniecka	-	-	-	-	12	12	6	6
Koszęcin Rynek	12	12	6	6	-	-	-	-
Strzebiń Juliusza Ligonja	12	12	6	6	12	12	6	6
Strzebiń Juliusza Ligonja (za wiaduktem)	12	12	6	6	12	12	6	6
Strzebiń Stary	12	12	6	6	12	12	6	6
Strzebiń Stary Lubliniecka	12	12	6	6	12	12	6	6

Tabela 56. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 31 w gminie Koszęcin. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

4.2.6. Gmina Lubliniec

Będący siedzibą władz powiatu Lubliniec, posiada dobre skomunikowanie z wieloma miastami za sprawą szybkich połączeń kolejowych, w większości przypadków pozwalających w krótszym czasie dotrzeć do celu podróży, niż jadąc własnym samochodem. Wiele kursów wykonywanych jest pociągami spółki PKP Intercity, w tym również w klasie Premium (obsługa składami ED250). Ofertę uzupełniają połączenia obsługiwane przez PKP Przewozy Regionalne i Koleje Śląskie.

Lubliniec

<i>Godz.</i>	<i>Przewoźnik</i>	<i>Dni kursowania</i>	<i>Kierunek</i>
0.40	TLK		Wrocław Główny, Przemyśl Główny
1.44	TLK		Świnoujście, Przemyśl Główny
1.52	TLK		Szklarska Poręba Górna, Białystok
1.57	TLK		Przemyśl Główny, Świnoujście
2.08	TLK		Szczecin Główny, Zakopane
2.53	TLK		Zakopane, Szczecin Główny
3.04	TLK		Białystok, Szklarska Poręba Górna
3.14	TLK		Przemyśl Główny, Wrocław Główny
4.48	KS		Lubliniec, Częstochowa
4.49	KS		Lubliniec, Oświęcim
5.52	KS		Lubliniec, Katowice
6.34	IC		Wrocław Główny, Warszawa Wschodnia
6.43	KS		Katowice, Częstochowa
6.51	TLK		Katowice, Ustka
6.56	KS		Lubliniec, Oświęcim
6.57	R		Lubliniec, Wrocław Główny
7.11	IC		Kraków Główny, Wrocław Główny
7.39	EIP		Jelenia Góra, Warszawa Wschodnia
7.41	TLK		Kraków Główny, Poznań Główny
7.48	R		Lubliniec, Tarnowskie Góry
7.57	IC		Wrocław Główny, Przemyśl Główny
8.31	TLK		Poznań Główny, Kraków Płaszów
8.37	KS		Lubliniec, Częstochowa
8.40	KS		Lubliniec, Katowice
8.56	IC		Warszawa Wschodnia, Wrocław Główny
9.34	IC		Przemyśl Główny, Kołobrzeg
9.34	IC		Kiev Pass, Wrocław Główny
9.34	IC		Przemyśl Główny, Ustka
9.54	R		Lubliniec, Wrocław Główny
10.00	IC		Zielona Góra Główna, Białystok
10.07	KS		Lubliniec, Oświęcim
10.15	IC		Poznań Główny, Przemyśl Główny
10.27	KS		Lubliniec, Częstochowa
10.45	IC		Poznań Główny, Katowice

11.26	R	Wrocław Główny, Częstochowa
11.33	TLK	Kraków Płaszów, Olsztyn Główny
11.58	IC	Szczecin Główny, Przemyśl Główny
12.12	KS	Lubliniec, Oświęcim
12.15	IC	Ełk, Szklarska Poręba Górna
12.26	IC	Przemyśl Główny, Świnoujście
12.45	IC	Wrocław Główny, Białystok
12.51	KS	Lubliniec, Częstochowa
13.45	IC	Wrocław Główny, Warszawa Wschodnia
13.48	IC	Warszawa Wschodnia, Wrocław Główny
13.51	R	Częstochowa, Wrocław Główny
14.05	IC	Jelenia Góra, Przemyśl Główny
14.05	IC	Wrocław Główny, Hrubieszów Miasto
14.06	IC	Przemyśl Główny, Jelenia Góra
14.06	IC	Hrubieszów Miasto, Wrocław Główny
14.15	KS	Lubliniec, Oświęcim
14.32	EPI	Warszawa Wschodnia, Wrocław Główny
15.22	KS	Lubliniec, Oświęcim
15.27	KS	Lubliniec, Częstochowa
15.49	R	Lubliniec, Wrocław Główny
15.58	IC	Szklarska Poręba Górna, Ełk
16.21	IC	Przemyśl Główny, Szczecin Główny
16.25	IC	Świnoujście, Przemyśl Główny
16.30	KS	Lubliniec, Katowice
16.46	TLK	Olsztyn Główny, Kraków Płaszów
17.32	KS	Lubliniec, Oświęcim
17.34	IC	Katowice, Poznań Główny
17.44	EPI	Wrocław Główny, Warszawa Wschodnia
17.55	IC	Warszawa Wschodnia, Zielona Góra Główna
18.09	KS	Lubliniec, Częstochowa
18.10	R	Lubliniec, Wrocław Główny
18.22	IC	Przemyśl Główny, Poznań Główny
18.27	IC	Kołoźrzeg, Przemyśl Główny
18.27	IC	Wrocław Główny, Kiev Pass
18.27	IC	Słupsk, Przemyśl Główny
18.27	IC	Kołoźrzeg, Przemyśl Główny
18.34	EPI	Warszawa Wschodnia, Jelenia Góra
19.52	KS	Częstochowa, Oświęcim
20.02	TLK	Kraków Płaszów, Poznań Główny
20.13	IC	Przemyśl Główny, Wrocław Główny
20.27	KS	Lubliniec, Częstochowa
20.33	EIC	Warszawa Wschodnia, Wrocław Główny
20.42	R	Lubliniec, Namysłów
20.46	TLK	Poznań Główny, Kraków Główny
20.57	IC	Wrocław Główny, Kraków Główny
21.34	TLK	Ustka, Katowice

Tabela 57. Rozkład jazdy pociągów ze stacji w Lublińcu. Opracowanie własne na podstawie rozkładu PKP.

Wiele połączeń autobusowych na liniach komercyjnych, przebiega przez Lubliniec lub bierze w nim swój początek. Poniżej zestawiono informacje na temat tych linii, zaznaczając ilości kursów wykonywanych na poszczególnych liniach w różne typy dni ruchowych.

Linia nr 1 (Lubliniec Niepodległości – Częstochowa Orzechowskiego)

Przystanek	Kierunek Częstochowa				Kierunek Lubliniec			
	R	W	S	N	R	W	S	N
Lubliniec Niepodległości	12	12	6	6	12	12	6	6
Lubliniec Rondo W. Opolczyka	12	12	6	6	-	-	-	-
Lubliniec Al. Solidarności	12	12	6	6	12	12	6	6
Lubliniec Grunwaldzka	12	12	6	6	12	12	6	6
Lubliniec Sobieskiego (liceum)	12	12	6	6	12	12	6	6
Lubliniec Plebiscytowa	-	-	-	-	12	12	6	6
Lubliniec Powstańców (przedszkole)	12	12	6	6	-	-	-	-
Lubliniec Powstańców 1	12	12	6	6	12	12	6	6
Lubliniec Klonowa 2	12	12	6	6	12	12	6	6
Lubliniec Klonowa 1	12	12	6	6	12	12	6	6

Tabela 58. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 1 w gminie Lubliniec. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

Linia nr 2 (Kłodzko Dw. Autobusowy – Częstochowa Dw. Autobusowy)

Przystanek	Kierunek Częstochowa				Kierunek Lubliniec			
	R	W	S	N	R	W	S	N
Lubliniec Niepodległości	1*	1*	1	1	1*	1*	1	1

* Kursuje tylko w poniedziałek i piątek

Tabela 59. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 2 w gminie Lubliniec. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

Linia nr 3 (Lubliniec Niepodległości – Częstochowa Orzechowskiego)

Przystanek	Kierunek Częstochowa				Kierunek Lubliniec			
	R	W	S	N	R	W	S	N
Lubliniec Niepodległości	15	15	6	5	15	15	6	5
Lubliniec Al. Solidarności	15	15	6	5	-	-	-	-
Lubliniec Grunwaldzka	15	15	6	5	-	-	-	-
Lubliniec Sobieskiego (liceum)	15	15	6	5	-	-	-	-
Lubliniec Powstańców 1	15	15	6	5	15	15	6	5
Lubliniec Powstańców (przedszkole)	15	15	6	5	-	-	-	-
Lubliniec Plebiscytowa	-	-	-	-	15	15	6	5

Tabela 60. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 3 w gminie Lubliniec. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

Linia nr 4 (Lubliniec Niepodległości – Boronów Poznańska szkoła)

Przystanek	Kierunek Częstochowa				Kierunek Lubliniec			
	R	W	S	N	R	W	S	N
Lubliniec Niepodległości	9	9	-	-	9	9	-	-
Lubliniec Rondo W. Opolczyka	9	9	-	-	9	9	-	-
Lubliniec Al. Solidarności	9	9	-	-	9	9	-	-
Lubliniec Grunwaldzka	9	9	-	-	9	9	-	-

Lubliniec Sobieskiego (liceum)	9	9	-	-	9	9	-	-
Lubliniec Plebiscytowa	-	-	-	-	9	9	-	-
Lubliniec Powstańców (przedszkole)	9	9	-	-	-	-	-	-
Lubliniec Powstańców 1	9	9	-	-	9	9	-	-

Tabela 61. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 4 w gminie Lubliniec. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

Linia nr 5 (Lubliniec Niepodległości – Olszyna Akacja)

Przystanek	Kierunek Częstochowa				Kierunek Lubliniec			
	R	W	S	N	R	W	S	N
Lubliniec Niepodległości	3	1	-	-	4	4	-	-
Lubliniec Rondo W. Opolczyka	1	1	-	-	-	-	-	-
Lubliniec Al. Solidarności	1	1	-	-	2	2	-	-
Lubliniec Grunwaldzka	1	1	-	-	2	2	-	-
Lubliniec Sobieskiego (liceum)	1	1	-	-	2	2	-	-
Lubliniec Plebiscytowa	-	-	-	-	2	2	-	-
Lubliniec Powstańców (przedszkole)	1	1	-	-	-	-	-	-
Lubliniec Powstańców 1	1	1	-	-	2	2	-	-
Lubliniec Klonowa 2	1	1	-	-	2	2	-	-
Lubliniec Klonowa 1	1	1	-	-	2	2	-	-

Tabela 62. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 5 w gminie Lubliniec. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

Linia nr 20 (Lubliniec Stalmacha – Lubliniec Sokoła Szkoła Podstawowa nr 1)

Przystanek	Kierunek Częstochowa				Kierunek Lubliniec			
	R	W	S	N	R	W	S	N
Lubliniec Stalmacha	1	1	-	-	1	1	-	-
Lubliniec Pusta Kuźnica ZHP	1	1	-	-	1	1	-	-
Lubliniec Pusta Kuźnica Sklep	1	1	-	-	1	1	-	-
Lubliniec Kokotek Szkoła	1	1	-	-	1	1	-	-
Lubliniec Posmyk Wieś	1	1	-	-	1	1	-	-
Lubliniec Posmyk Osiedle Silesiana	1	1	-	-	1	1	-	-
Lubliniec Stelmacha (zakład głuchych)	1	1	-	-	1	1	-	-
Lubliniec Droniowicka (gimnazjum 2)	1	1	-	-	1	1	-	-
Lubliniec Dronowicka (przedszkole 6)	1	1	-	-	1	1	-	-
Lubliniec Stelmacha	1	1	-	-	1	1	-	-
Lubliniec Sokoła (Szk. Podst. NR 1)	1	1	-	-	1	1	-	-

Tabela 63. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 20 w gminie Lubliniec. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

Linia nr 31 (Lubliniec Niepodległości – Częstochowa Orzechowskiego)

Przystanek	Kierunek Częstochowa				Kierunek Lubliniec			
	R	W	S	N	R	W	S	N
Lubliniec Niepodległości	13	6	3	-	13	6	3	-
Lubliniec Rondo W. Opolczyka	13	6	3	-	-	-	-	-
Lubliniec Al. Solidarności	13	6	3	-	13	6	3	-
Lubliniec Grunwaldzka	13	6	3	-	13	6	3	-
Lubliniec Sobieskiego (liceum)	13	6	3	-	13	6	3	-

Lubliniec Powstańców (przedszkole)	13	6	3	-	-	-	-	-
Lubliniec Powstańców 1	13	6	3	-	13	6	3	-
Lubliniec Powstańców 2	13	6	3	-	13	6	3	-
Lubliniec Klonowa 2	13	6	3	-	-	-	-	-
Lubliniec Klonowa 1	13	6	3	-	-	-	-	-
Lubliniec Plebiscytowa	-	-	-	-	13	6	3	-

Tabela 64. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 31 w gminie Lubliniec. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

Linia nr 34 (Kochanowice Wolności centrum - Lubliniec Sobieskiego liceum)

<i>Przystanek</i>	<i>Kierunek Częstochowa</i>				<i>Kierunek Lubliniec</i>			
	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>
Lubliniec Sobieskiego (liceum)	1	-	-	-	-	-	-	-
Lubliniec Al. Solidarności 1	1	-	-	-	-	-	-	-
Lubliniec Rondo Wł. Opolczyka	1	-	-	-	-	-	-	-
Lubliniec Niepodległości	1	-	-	-	-	-	-	-
Lubliniec Powstańców 1	1	-	-	-	-	-	-	-
Lubliniec Klonowa 2	1	-	-	-	-	-	-	-

Tabela 65. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 34 w gminie Lubliniec. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

Linia nr 36 (Jawornica – Lubliniec Pusta Kuźnica ZHP)

<i>Przystanek</i>	<i>Kierunek Częstochowa</i>				<i>Kierunek Lubliniec</i>			
	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>
Lubliniec Sokoła (szk. Podst.nr 1)	2	-	-	-	2	-	-	-
Lubliniec Stelmacha	3	-	-	-	2	-	-	-
Lubliniec Droniowicka (przedszkole 6)	2	-	-	-	2	-	-	-
Lubliniec Droniowicka (gimnazjum 2)	2	-	-	-	2	-	-	-
Lubliniec Stelmacha (zakład głuchych)	2	-	-	-	2	-	-	-
Lubliniec Posmyk Osiedle Silesiana	2	-	-	-	2	-	-	-
Lubliniec Posmyk Wieś	2	-	-	-	2	-	-	-
Lubliniec Kokotek Szkoła	2	-	-	-	2	-	-	-
Lubliniec Pusta Kuźnica Sklep	2	-	-	-	2	-	-	-
Lubliniec Pusta Kuźnica ZHP	3	-	-	-	3	-	-	-

Tabela 66. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 36 w gminie Lubliniec. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

Linia nr 37 (Ciasna Lubliniecka Szkoła – Zborowskie Główna 1)

<i>Przystanek</i>	<i>Kierunek Częstochowa</i>				<i>Kierunek Lubliniec</i>			
	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>
Lubliniec Sokoła Solidarności 1	2	-	-	-	-	-	-	-
Lubliniec Niepodległości	2	-	-	-	2	-	-	-
Lubliniec Rondo Wł. Opolczyka	2	-	-	-	1	-	-	-
Lubliniec Powstańców 1	2	-	-	-	2	-	-	-
Lubliniec Klonowa 2	2	-	-	-	2	-	-	-
Lubliniec Solidarności 2	-	-	-	-	1	-	-	-

Tabela 67. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 37 w gminie Lubliniec. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

Linia nr 38 (Lubliniec Droniowicka Przedszkole 6 – Koszewice Lubliniecka)

Przystanek	Kierunek Częstochowa				Kierunek Lubliniec			
	R	W	S	N	R	W	S	N
Lubliniec Droniowicka(przedszkole 6)	2	-	-	-	1	-	-	-
Lubliniec Sokoła (szk. podst. nr 1)	2	-	-	-	1	-	-	-
Lubliniec M. Skłodowskiej-Curie 2	2	-	-	-	1	-	-	-
Lubliniec M. Skłodowskiej-Curie 1	2	-	-	-	1	-	-	-
Lubliniec Wymyślacz 2	2	-	-	-	1	-	-	-
Lubliniec Wymyślacz 1	2	-	-	-	1	-	-	-
Lubliniec Droniowicka (gimnazjum 2)	2	-	-	-	1	-	-	-

Tabela 68. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 38 w gminie Lubliniec. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

Linia nr 39 (Lubliniec Niepodległości – Woźniki)

Przystanek	Kierunek Częstochowa				Kierunek Lubliniec			
	R	W	S	N	R	W	S	N
Lubliniec Niepodległości	4	4	-	-	-	-	-	-
Lubliniec Rondo W. Opolczyka	4	4	-	-	-	-	-	-
Lubliniec Al. Solidarności 1	4	4	-	-	-	-	-	-
Lubliniec Grunwaldzka	4	4	-	-	-	-	-	-
Lubliniec Sobieskiego (liceum)	4	4	-	-	-	-	-	-
Lubliniec Droniowicka (przedszkole 6)	4	4	-	-	-	-	-	-
Lubliniec Powstańców 1	4	4	-	-	-	-	-	-
Lubliniec Powstańców 2	4	4	-	-	-	-	-	-

Tabela 69. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 39 w gminie Lubliniec. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

Linia nr 40 (Lubliniec Niepodległości – Woźniki)

Przystanek	Kierunek Częstochowa				Kierunek Lubliniec			
	R	W	S	N	R	W	S	N
Lubliniec Niepodległości	2	2	-	-	4	4	-	-
Lubliniec Rondo W. Opolczyka	2	2	-	-	4	4	-	-
Lubliniec Al. Solidarności 1	2	2	-	-	4	4	-	-
Lubliniec Grunwaldzka	2	2	-	-	4	4	-	-
Lubliniec Sobieskiego (liceum)	2	2	-	-	4	4	-	-
Lubliniec Droniowicka (przedszkole 6)	2	2	-	-	4	4	-	-
Lubliniec Powstańców 1	2	2	-	-	4	4	-	-
Lubliniec Powstańców 2	2	2	-	-	4	4	-	-

Tabela 70. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 40 w gminie Lubliniec. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

4.2.7. Gmina Pawonków

W gminie Pawonków realizowane są kursy w ramach komercyjnych linii autobusowych. Są to połączenia wewnątrzpowiatowe, obsługiwane na podstawie wydawanych przez Starostwo Powiatowe w Lublińcu zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym. Poniżej przedstawiono informacje na temat linii oraz obsługiwanych przystanków na obszarze gminy Pawonków, wraz z danymi o liczbie wykonywanych kursów w różnych typach dni ruchowych.

Linia nr 7 (Lubliniec Plebiscytowa – Pludry Dworzec PKP)

Przystanek	Kierunek Częstochowa				Kierunek Lubliniec			
	R	W	S	N	R	W	S	N
Lipie Śląskie	5	1	-	-	5	1	-	-
Lisowice Lubliniecka	5	1	-	-	5	1	-	-
Lisowice Napłatki	5	1	-	-	5	1	-	-
Pawonków Lustrzaniec	5	1	-	-	5	1	-	-
Pawonków Lubliniecka	5	1	-	-	5	1	-	-
Pawonków Zawadzkiego (urząd gminy)	5	1	-	-	5	1	-	-
Skrzydłowice Lubliniecka (przedszkole)	5	1	-	-	5	1	-	-
Lubliniec Powstańców 2	5	1	-	-	5	1	-	-

Tabela 71. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 7 w gminie Pawonków. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

Linia nr 22 (Łagiewniki Małe Lubliniecka Przedszkole – Pawonków Szkoła)

Przystanek	Kierunek Częstochowa				Kierunek Lubliniec			
	R	W	S	N	R	W	S	N
Łagiewniki Małe Lubliniecka (przedszkole)	-	1	-	-	-	2	-	-
						(1,2,3,4,5)		
Skrzydłowice Lubliniecka (centrum)	-	1	-	-	-	2	-	-
						(1,2,3,4,5)		
Pawonków Szkoła	-	1	-	-	-	2	-	-
						(1,2,3,4,5)		

1,2,4 – kursuje w poniedziałki, wtorki, czwartki

3,5 – kursuje w środy i piątki

Tabela 72. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 22 w gminie Pawonków. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

Linia nr 23 (Łagiewniki Wielkie Nowa – Pawonków Szkoła)

Przystanek	Kierunek Częstochowa				Kierunek Lubliniec			
	R	W	S	N	R	W	S	N
Łagiewniki Wielkie Nowa	-	1	-	-	-	2	-	-
						(1,2,3,4,5)		
Łagiewniki Wielkie Remiza OSP	-	1	-	-	-	2	-	-
						(1,2,3,4,5)		
Łagiewniki Wielkie Pietraszowice	-	1	-	-	-	2	-	-
						(1,2,3,4,5)		
Pawonków Szkoła	-	1	-	-	-	2	-	-
						(1,2,3,4,5)		
Kośmidry Lubliniecka	-	1	-	-	-	2	-	-
						(1,2,3,4,5)		
Kośmidry Lubliniecka 3	-	1	-	-	-	2	-	-
						(1,2,3,4,5)		
Kośmidry Lubliniecka 2	-	1	-	-	-	2	-	-
						(1,2,3,4,5)		
Pawonków Szkoła	-	1	-	-	-	2	-	-

(1,2,3,4,5)

1,2,4 – kursuje w poniedziałki, wtorki, czwartki

3,5 – kursuje w środy i piątki

Tabela 73. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 23 w gminie Pawonków. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

Linia nr 38 (Lubliniec Droniowicka Przedszkole 6 – Koszvice Lubliniecka)

<i>Przystanek</i>	<i>Kierunek Częstochowa</i>				<i>Kierunek Lubliniec</i>			
	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>
Kośmidry Lubliniecka 3	1	-	-	-	1	-	-	-
Kośmidry Lubliniecka 2	1	-	-	-	1	-	-	-
Kośmidry Lubliniecka 1	1	-	-	-	1	-	-	-

Tabela 74. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 38 w gminie Pawonków. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

4.2.8. Gmina Woźniki

Obszar gminy Woźniki, według stanu na lipiec 2019 r., był skomunikowany poprzez następujące linie komercyjne (w tym także obsługujące powiaty: częstochowski ziemski i grodzki oraz tarnogórski):

Linia nr 12 (Boronów Poznańska Szkoła – Tarnowskie Góry Dworzec)

<i>Przystanek</i>	<i>Kierunek Częstochowa</i>				<i>Kierunek Lubliniec</i>			
	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>
Woźniki Miodowa	6	4	-	-	6	4	-	-

Tabela 75. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 12 w gminie Woźniki. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

Linia nr 14 (Częstochowa Dworzec PKP – Tarnowskie Góry Dworzec)

<i>Przystanek</i>	<i>Kierunek Częstochowa</i>				<i>Kierunek Lubliniec</i>			
	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>
Woźniki	6	6	5	5	6	6	5	5
Woźniki Dworcowa (Dworzec PKP)	6	6	5	5	6	6	5	5
Woźniki Asfaltowa (Śliwa)	6	6	5	5	6	6	5	5
Woźniki Asfaltowa (Dyrdy leśniczówka)	6	6	5	5	6	6	5	5
Woźniki Asfaltowa (Dyrdy)	6	6	5	5	6	6	5	5
Woźniki Asfaltowa (Dyrdy 1)	6	6	5	5	6	6	5	5
Woźniki Miodowa (Sośnica)	6	6	5	5	6	6	5	5
Woźniki Kwiatowa (Ligota Woźnicka)	6	6	5	5	6	6	5	5

Tabela 76. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 14 w gminie Woźniki. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

Linia nr 31 (Lubliniec Niepodległości – Tarnowskie Góry Powstańców Śląskich 01)

<i>Przystanek</i>	<i>Kierunek Częstochowa</i>				<i>Kierunek Lubliniec</i>			
	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>
Woźniki Miodowa	13	6	3	-	13	6	3	-

Tabela 77. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 31 w gminie Woźniki. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

Linia nr 39 (Lubliniec Niepodległości – Woźniki)

<i>Przystanek</i>	<i>Kierunek Częstochowa</i>				<i>Kierunek Lubliniec</i>			
	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>
Ligota Woźnicka Karola Miarki 1	4	4	-	-	-	-	-	-
Ligota Woźnicka Karola Miarki 1	4	4	-	-	-	-	-	-
Woźniki Florianek	4	4	-	-	-	-	-	-
Woźniki	4	4	-	-	-	-	-	-

Tabela 78. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 39 w gminie Woźniki. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

Linia nr 40 (Lubliniec Niepodległości – Woźniki)

<i>Przystanek</i>	<i>Kierunek Częstochowa</i>				<i>Kierunek Lubliniec</i>			
	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>	<i>R</i>	<i>W</i>	<i>S</i>	<i>N</i>
Woźniki Kwiatowa (ligota woźnicka)	1	1	-	-	5	5	-	-
Woźniki Florianek	1	1	-	-	5	5	-	-
Woźniki	1	1	-	-	5	5	-	-

Tabela 79. Zestawienie liczby kursów autobusów linii nr 40 w gminie Woźniki. Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.transportpowiat.pl.

4.3. Ocena potrzeb przewozowych

Biorąc pod uwagę, iż aktualnie na obszarze powiatu lublinieckiego nie funkcjonuje sieć połączeń komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej, a otwarty dostęp do przewozów pasażerskich posiadających organizatorów zapewniają wyłącznie połączenia kolejowe, realne zapotrzebowanie na obecność linii komunikacyjnych i wielkość pracy przewozowej jest trudne do oszacowania. Każdy system transportowy posiada swoje unikalne cechy, odróżniające go od innych systemów. Są to takie chociażby kwestie, jak układ przestrzenny danego obszaru, poziom zurbanizowania, odległości pomiędzy miejscowościami, struktura wiekowa i zawodowa społeczeństwa, odległości między źródłami a celami podróży, czy też możliwości korzystania z innych form transportu. Ze względu na fakt, że przewozy autobusowe według stanu na sierpień 2019 r. mają postać wyłącznie komercyjną, trudno opierać się na występujących na nich potokach pasażerskich. Zaproponowany układ połączeń liniami o charakterze użyteczności publicznej – opisany w rozdziale 4.4 – będzie nie tylko diametralnie inny, ale przede wszystkim jego rolą stanie się skomunikowanie wszystkich obszarów każdej z ośmiu gmin powiatu i przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu. Zapewne spadnie też liczba linii kursujących na danych ciągach komunikacyjnych, lecz w zamian wzrośnie częstotliwość tych linii, jak np. między Lublińcem a Częstochową. Inaczej mówiąc, linii powinno być mniej, ale kursujących częściej.

Właściwa ocena potrzeb przewozowych będzie tak naprawdę możliwa dopiero po uruchomieniu sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej. Rolą powiatowego organizatora publicznego transportu zbiorowego będzie stałe zbieranie danych na temat wielkości frekwencji i postulatów samorządów poszczególnych gmin. Całkiem możliwe, iż część linii będzie musiała w pewnych zakresach zmienić trasy, częstotliwości kursowania lub zostaną utworzone nowe warianty kursów już w ramach linii istniejących. Przede wszystkim jednak, bazując na zgłoszonych przez samorzady głównych grupach potencjalnych pasażerów projektowanej sieci komunikacyjnej, należy przyjąć, że

największe zapotrzebowanie na przewozy będzie występowało w dni robocze w godzinach szczytu komunikacyjnego. Z uwagi na fakt, iż wiodącą grupę pasażerów przypuszczalnie będą stanowić uczniowie szkół zlokalizowanych na obszarze powiatu lublinieckiego, rekomenduje się wyznaczenie godzin szczytu przewozowego na okresy: od godziny ok. 6:00 do 9:30 oraz od 12:30 do 16:30 w dni robocze szkolne. Na podstawie obserwacji i porównań z innymi polskimi sieciami komunikacyjnymi należy przyjąć, iż pod względem podaży kursów, w dni robocze szkole w godzinach szczytu poziom ekspedycji taboru do obsługi linii oraz poziom podaży wyniesie 100%. Dla innych okresów kursowania powinien on oscylować w następujących zakresach:

- Dni robocze szkolne w szczycie komunikacyjnym – **100%**;
- Dni robocze szkolne w międzyszczytce i do godziny ok. 18.00 – **od 75 do 85%**;
- Dni robocze szkolne po godzinie 18.00 – **od 50 do 60%**;
- Dni robocze wakacyjne w szczycie komunikacyjnym – **od 65 do 80%**;
- Dni robocze wakacyjne poza szczytem komunikacyjnym – **od 50 do 60%**;
- Soboty w godzinach od około 7.00 do 16.00 – **od 50 do 70%**;
- Soboty przed godziną 7.00 i po godzinie 16.00 – **od 40 do 50%**;
- Niedziele i święta – **od 30 do 45%**.

Biorąc pod uwagę średnią frekwencję w przewozach o charakterze użyteczności publicznej w innych sieciach przewozowych w Polsce oraz biorąc pod uwagę strukturę społeczną i zagospodarowanie przestrzenne powiatu lublinieckiego, szacuje się, że liczba przejazdów komunikacją autobusową organizowaną przez powiat będzie wynosiła w dni robocze szkolne ok. 17-25 tysięcy dziennie, ale jej dokładne obliczenia będą wymagały prowadzenia badań już po uruchomieniu połączeń.

4.4. Analiza potencjalnych połączeń o charakterze użyteczności publicznej

Z punktu widzenia mieszkańców powiatu lublinieckiego i władz samorządowych, niniejsza część rozdziału czwartego jest – obok zagadnień finansowych i biletowych – najważniejszym elementem planu transportowego. W niej właśnie możliwe będzie znalezienie odpowiedzi na pytania, ile linii komunikacyjnych przewiduje się do uruchomienia na terenie powiatu i jakiej będą one długości.

Przed wszystkim należy wziąć pod uwagę, iż wszystkie z proponowanych linii komunikacyjnych opisanych w tym rozdziale, są przewidywane jako linie o charakterze użyteczności publicznej i ich organizatorem będzie odpowiednia komórka organizacyjna w Starostwie Powiatowym. Numeracja linii i ich przebiegi należy traktować jako rozwiązania rekomendowane, a nie obligatoryjne, a przy tym stanowiące zalecany kierunek działań planistycznych. Trasy i rozkłady jazdy będą mogły ulegać modyfikacjom przez organizatora transportu, bez konieczności zmieniania treści planu transportowego, pamiętając przy tym, że planowana sieć połączeń ma stanowić kompromis między potrzebami mieszkańców a możliwościami finansowania ich przez samorządy.

Co do zasady, przewidziano w pierwszej kolejności wyznaczyć przebiegi linii komunikacyjnych, które połączą Lubliniec z sąsiednimi powiatami, gdzie zauważalny jest sens i zasadność połączeń. Stąd linia oznaczona numerem **1** połączy Lubliniec przez Kochanowice i Herby z powiatem częstochowskim ziemskim i grodzkim, a linia nr **2** da połączenia Lublińca z Tworogiem i Tarnowskimi Górami. Obie linie mają stanowić – obok połączeń kolejowych – pomost między siecią transportową powiatu lublinieckiego a innymi, daleko bardziej rozwiniętymi sieciami komunikacji miejskiej – organizowanymi przez Miejski Zarząd Dróg i Transportu w Częstochowie oraz Zarząd Transportu Metropolitalnego konurbacji górnośląskiej. Ponadto cechą linii nr 1 będzie połączenie Lublińca z gminami Kochanowice i Herby, co w rezultacie powinno spowodować, iż stanie się ona

najważniejszą linią powiatu lublinieckiego i zalecane jest wprowadzenie na niej największej częstotliwości kursowania, co najmniej 30-minutowej. Tutaj też powinien kursować największy tabor, 12-metrowy, dostosowany do połączeń lokalnych.

Kolejne linie autobusowe będą miały za zadanie połączyć siedziby poszczególnych gmin z Lublińcem, przy czym dopuszczalne jest tworzenie linii nie będących połączeniami bezpośrednimi, lecz łączącymi siedziby gmin z liniami międzypowiatowymi i stacjami kolejowymi.

Trzecią grupę będą stanowiły linie uzupełniające, niekiedy w całości przebiegające na obszarze jednej gminy. Kursy na tych liniach powinny być dobrze dostosowane do faktycznych potrzeb pasażerów.

W przypadku wszystkich linii komunikacyjnych w powiecie lublinieckim, dopuszczalne jest ich wariantowanie pod względem długości kursów i obecności tzw. wjazdów kieszeniowych, przy czym nie powinno ich być więcej, niż po dwa dodatkowe obok wariantu podstawowego w ramach danej linii. Jeśli na którejkolwiek linii zasłaby konieczność utworzenia czwartego wariantu kursu, wówczas należy go uruchomić pod szyldem osobnej linii, aby zachować możliwie dobrą czytelność rozkładów jazdy.

Przykładowo: linia nr 1 z Lublińca do Częstochowy może posiadać swoją skróconą wersję, mającą również oznaczenie „jedyńki”, a łączącej Lubliniec z Herbami. Kursy skrócone wówczas będą oznaczone w rozkładzie jazdy odpowiednim indeksem, ale oba warianty będą funkcjonować pod tym samym numerem. Ważne jest to, że skrócona do dworca w Herbach „jedyńka”, w całości będzie pokrywać się przebiegiem trasy z wariantem wydłużonym do Częstochowy. Krótko mówiąc: im mniej wariantowania tras poszczególnych linii, tym bardziej czytelny i jednoznaczny rozkład jazdy.

W zestawieniu tras, które przedstawiono poniżej, ujęto proponowaną numerację linii z przewozami o charakterze użyteczności publicznej, podano ich przebieg z wyszczególnieniem miejscowości, jak również długość **najdłuższego** z rekomendowanych wariantów trasy wraz z szacunkowym czasem przejazdu. Są to bardzo ważne parametry każdej z linii, niezbędne dla późniejszego ułożenia rozkładu jazdy – zarówno dla pasażerów, jak i wykonawczego dla kierowców, dostosowanego i spełniającego wymagania Ustawy o czasie pracy kierowców. I w tym przypadku trzeba zwrócić także uwagę, aby żaden wariant kursu na żadnej z linii komunikacyjnej nie przekraczał swoją długością 50 km, licząc od przystanku początkowego do końcowego. Jest to o tyle ważne, że ustawa o czasie pracy kierowców zupełnie w inny sposób traktuje tego rodzaju przewozy i z punktu widzenia planistyki, ułożenie rozkładu jazdy na liniach o długości do 50 km jest nie tylko łatwiejsze logistycznie, ale spowoduje, że na różnych połączeniach w powiecie lublinieckim nie będzie trzeba stosować zupełnie różnych przepisów związanych z czasem pracy kierowców. Z praktycznego punktu widzenia, pod tym względem wszystkie rozkłady jazdy w powiecie lublinieckim, co do zasady ich układania, będą wówczas podlegać tym samym regulacjom, zawartym w rozdziale 4a ustawy (Dz. U. 2004 Nr 92 poz. 879 z dnia 16 kwietnia 2004 r. z późn. zm.), analogicznie jak w typowej komunikacji miejskiej. Będzie to sporym ułatwieniem dla powiatowego organizatora publicznego transportu zbiorowego, który układając rozkłady jazdy na poszczególne linie i planując dzienne obiegi pojazdów i kierowców, zyska możliwość wzorowania się na rozwiązaniach stosowanych w doświadczonych, dobrze zorganizowanych ośrodkach miejskich, jak Warszawa, Poznań, Kraków, czy też pobliska Częstochowa.

Niniejsza część rozdziału zawiera dodatek graficzny, zawierający proponowane przebiegi każdej z linii komunikacyjnych na terenie powiatu lublinieckiego, przy czym z racji ograniczenia formatu do

A3, aby schematy można było dogodnie zamieścić w wersji papierowej planu transportowego, układ sieci połączeń w każdej z ośmiu gmin powiatu zaprezentowano osobno. Pozwoli to zachować lepszą czytelność układu połączeń na tle map podkładowych, pochodzących z serwisu www.openstreetmap.org, bez konieczności składania dużej planszy ze schematem komunikacyjnym już w samym opracowaniu. Każdy z ośmiu zamieszczonych schematów w formacie A3 należy traktować między sobą jako wzajemnie siebie uzupełniający.

Proponowany wykaz linii autobusowych z przewozami o charakterze użyteczności publicznej na terenie powiatu lublinieckiego jest następujący:

Nr	Przebieg najdłuższego wariantu trasy danej linii	Długość [km]	Czas jazdy [min.]
1	LUBLINIEC PL. NIEPODLEGŁOŚCI – Jawornica – Kochanowice – Swaciok – Lisów – Herby – Pietrzaki – Blachownia – Wyrazów – Częstochowa – CZĘSTOCHOWA DWORZEC GŁÓWNY PKP	35,4	56 – 60
2	LUBLINIEC PL. NIEPODLEGŁOŚCI – Kokotek – Tworóg – Brynek – Tarnowskie Góry – TARNOWSKIE GÓRY DWORZEC PKP	32,3	52 – 56
3	DĘBOWA GÓRA – Boronów – Koszęcin – KOSZĘCIN DWORZEC PKP	11,7	22 – 24
4	HERBY DWORZEC PKP – Herby – Kalina – Olszyna – Zumpy – Boronów – Hucisko – Grojec – Mzyki – Babienica – PSARY	20,8	35 – 38
5	WĘDZINA – Szklarnia – Nowy Sieraków – Sieraków Śląski – Jeżowa – Ciasna – Glinica – Lubecko – Lubliniec – LUBLINIEC PL. NIEPODLEGŁOŚCI	28,4	51 – 55
6	LUBLINIEC PL. NIEPODLEGŁOŚCI – Lubliniec – Kopce – Sadów – Wierzbie – Irki – Koszęcin – Strzebiń – Bukowiec – Psary – Lubsza – Młynek – Ligota Woźnicka – Woźniki – WOŹNIKI KRZYŻOWA	32,0	54 – 58
7	DZIELNA LEŚNA – Dzielna – Gwoździany – Skrzydłowice – Pawonków – Lisowice – Lipie Śląskie – Lubliniec – LUBLINIEC PL. NIEPODLEGŁOŚCI	18,4	33 – 36
8	PANOSZÓW – Szklarnia – Patoka – Molna – Zborowskie – Ciasna – CIASNA LUBLINIECKA	17,4	32 – 35
9	ŁEBKI – Braszczok – Tanina – Lisów – Chwostek – Mochała – Hadra – Doły – Cieszowa – Koszęcin – KOSZĘCIN DWORZEC PKP	22,5	40 – 43
10	MOCHAŁA – Droniowice – Harbułtowiec – Sadów – Kopce – Lubliniec – LUBLINIEC PL. NIEPODLEGŁOŚCI	11,9	21 – 24
11	OSTRÓW – Lubockie – Kochanowice – Kochanowice Dworzec PKP – Kochcice – PAWEŁKI	15,6	28 – 31
12	ŁAZY – Strzebiń – Koszęcin – BRUSIEK	15,6	27 – 30
13	PIŁKA – Rusinowice – Sadów – Kopce – Lubliniec – LUBLINIEC PL. NIEPODLEGŁOŚCI	11,4	21 – 24
14	SOLARNIA – Lubliniec (Wymyślacz, centrum, Powstańców Śląskich, Klonowa) – Jawornica – JAWORNICA SZKOLNA	10,9	23 – 26
15	LUBLINIEC DRONIEWICZKI – Lubliniec (Wesoła, centrum, Świętej Anny, Steblów) – LUBLINIEC OLESKA	7,0	15 – 17
16	LUBLINIEC ELEKTROWNIA – Lubliniec (Powstańców Śląskich, Podmiejska, Częstochowska, centrum, Wesoła, Piaskowa) – LUBLINIEC STARA KOLONIA	6,3	14 – 16
17	CIASNA DWORZEC PKP – Ciasna – Łagiewniki Wielkie – Pawonków – Koszowice – Kośmidry – KOŚMIDRY KUŹNICA	17,4	30 – 33
18	ŁAGIEWNIKI MAŁE – Skrzydłowice – Cegielnia – Pawonków – Draliny – Lisowice – Lipie Śląskie – Lubliniec –	17,1	30 – 33

	LUBLINIEC PL. NIEPODLEGŁOŚCI		
19	DROGOBYCZA – Kamienica – Babienica – Psary – Piasek – Woźniki (Sośnica, Dyrdy, centrum) – WOŹNIKI KOZIEGŁOWSKA	18,7	33 – 36
20	WOŹNIKI STATEK – Woźniki (centrum, Woźnicka Góra) – Ligota Woźnicka – Pakuły – Kamieńskie Młyny – Kamienica – KAMIENICA DOŁY	13,0	24 – 27

Tabela 80. Wykaz proponowanych linii użyteczności publicznej w powiecie lublinieckim. Opracowanie własne.

W zależności od wysokości środków przewidzianych na finansowanie publicznego transportu zbiorowego w powiecie lublinieckim, poszczególne samorzady mogą podjąć działania w zakresie wariantowania powyższych maksymalnych długości linii komunikacyjnych (ich łączna długość została przyjęta na poziomie 363,8 km). Należy przede wszystkim dodać, że stosowanie skróconych wariantów linii jest działaniem mającym na celu nie tylko ograniczenie kosztów komunikacji, ale również rezygnację z obsługi niektórych obszarów o niskim popycie na transport publiczny oraz zwiększenie częstotliwości kursowania bez dodatkowych kosztów i potrzeby pozyskiwania dodatkowych autobusów. W kwestii propozycji skróconych wariantów na danych liniach, są one następujące:

- Linia nr 1: kursy, które nie będą kierowane do Częstochowy, zakończą się przy dworcu kolejowym w Herbach.
- Linia nr 3: kursy, które nie będą kierowane do Dębowej Góry, zakończą się w Boronowie.
- Linia nr 5: kursy, które nie będą kierowane do Wędziny, zakończą się w Sierakowie Śląskim;
- Linia nr 7: kursy, które nie będą kierowane do Dzielnej, zakończą się w Gwoździanach;
- Linia nr 9: część kursów należy ograniczyć do relacji Lisów – Koszęcin Dworzec PKP. Tylko wybrane pojedą do Taniny, Braszczoka i Łebków.
- Linia nr 10: Mochała będzie obsługiwana tylko wybranymi kursami, zwłaszcza pod kątem przesiadek w uzasadnionych porach. Pozostałe kursy zakończą się w Droniowicach.
- Linia nr 13: kursy, które nie będą kierowane do Piłki, zakończą się w Rusinowicach.
- Linia nr 14: kursy, które nie będą kierowane do Solarni, zakończą się w Lublińcu na osiedlu Wymyślacz.
- Linia nr 19: kursy, które nie będą kierowane do Drogobyczy, zakończą się przy Ośrodku Zdrowia w Kamienicy.

Kolejność i zakres uruchamianych połączeń o charakterze użyteczności publicznej będzie sukcesywnie ustalana między władzami samorządowymi i powiatowymi gmin powiatu lublinieckiego oraz Starostwa Powiatowego w Lublińcu. Dopuszczalne jest także zmienianie wariantów linii przez organizatora publicznego transportu zbiorowego.

4.5. Analiza pozostałych połączeń komunikacyjnych na obszarze objętym planem transportowym

Wdrożenie systemu publicznego transportu zbiorowego w powiecie lublinieckim, opartego na sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej, tworzonego przez samorzady ośmiu gmin i będącego w zarządzaniu powiatowego organizatora przewozów, w zasadniczy sposób wpłynie na sposób organizacji rynku przewozów. Trzeba jednak zaznaczyć, iż wnioski i postulaty zamieszczone poniżej będą mogły być traktowane jako obowiązując pod warunkiem pozytywnej decyzji o tworzeniu takiej sieci połączeń. Ponadto są one prognozowanym scenariuszem, który ma na celu przygotowanie się władz samorządowych i mieszkańców do konkretnych zmian w stanie dotychczasowym:

1. Komunikacja organizowana przez Starostwo Powiatowe stanie się podstawową formą transportu publicznego na obszarze całego powiatu lublinieckiego, a wszystkie pozostałe rozwiązania, w tym także przejściowe, będą miały charakter uzupełniający.

2. Jeżeli linie obsługujące przewozy o charakterze użyteczności publicznej będą wprowadzane stopniowo, w różnym zakresie, wówczas w naturalny sposób będą one wypierały dotychczasowe linie komercyjne, z których przewoźnicy prywatni zaczną rezygnować. Jednocześnie organ wydający dokumenty pozwalające na wykonywanie przewozów komercyjnych będzie miał za zadanie negatywnie opiniować rozkłady jazdy przewoźników autobusowych, których trasy i godziny kursów będą stanowić potencjalną formę konkurencji dla linii organizowanych przez powiat.

3. Należy wziąć pod uwagę, że przewoźnicy prywatni będą zainteresowani świadczeniem usług przewozowych na rzecz powiatu lublinieckiego już w ramach połączeń o charakterze użyteczności publicznej. Jednocześnie zrezygnują oni z obsługi dotychczasowych linii komercyjnych. Celem zwiększenia swoich szans w ewentualnych postępowaniach przetargowych, przewoźnicy prywatni mogą zawierać porozumienia między sobą, tworzyć konsorcja, a nawet łączyć się w większe podmioty gospodarcze.

4. Starostwo Powiatowe w Lublińcu nie ma bezpośredniego wpływu na planowanie połączeń kolejowych na swoim obszarze, jednak w przypadku wzrostu zainteresowania transportem zbiorowym, należy podjąć działania zmierzające do rozszerzenia oferty przewozowej przewoźników kursujących obecnie, przede wszystkim Kolei Śląskich i PKP Przewozy Regionalne. Ze względu na wzrost konkurencyjności pasażerskiego transportu kolejowego nad transportem indywidualnym, za sprawą modernizacji linii kolejowych i zdecydowanego wzrostu prędkości przejazdu, może zaistnieć zasadność i potrzeba wprowadzania nowych połączeń dalekobieżnych, a nawet międzynarodowych, obsługujących dworzec w Lublińcu.

5. W przypadku przewozów autobusowych o zasięgu ponadpowiatowym, należy pozostawić ich organizację w dotychczasowej formie. W szczególności dotyczy to połączeń obsługiwanych przez specjalistyczne firmy transportowe, jak np. Flixbus. W zakresie tego typu linii komunikacyjnych, Starostwo Powiatowe w Lublińcu nie powinno podejmować żadnych dalszych działań, poza zaniechaniem nadawania tego typu połączeniom dodatkowej numeracji – ta została bowiem przewidziana dla linii organizowanych przez powiat.

6. Docelowo dopuszczalne jest udzielanie zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów na terenie powiatu lublinieckiego przewoźnikom, którzy będą chcieli we własnym zakresie, komercyjnie uruchomić nowe linie komunikacyjne, pod warunkiem, że przewozy będą odbywały się na trasach oraz w porach, w których nie przewiduje się kursów linii autobusowych organizowanych przez powiat. Zakłada się, że takie linie nie mogą obejmować kursów realizowanych rozkładowo o godzinie różniącej się o 15 lub mniej minut w dni robocze oraz o 20 lub mniej minut w pozostałe dni ruchowe względem rozkładu jazdy linii o charakterze użyteczności publicznej. W każdym podobnym przypadku, organ udzielający zezwoleń i zatwierdzający rozkład jazdy przewoźnika komercyjnego, zobowiązany będzie do rzetelnej weryfikacji, czy proponowane połączenie nie będzie stanowiło konkurencji względem linii organizowanych przez powiat lubliniecki. Tylko brak takiego czynnika może stanowić podstawę do wydania pozytywnej decyzji i udzielenia zezwolenia. Jednocześnie należy w tym względzie zachować szczególną ostrożność w okresach przejściowych, szczególnie wówczas, gdy linia komercyjna ma łączyć obszary objęte i pozbawione linii użyteczności publicznej.

7. Przejście z obsługi linii komercyjnych na linie organizowane przez powiat lubliniecki, może stanowić istotny czynnik wpływający na rozwój przedsiębiorstw transportowych, dając im szansę np. na łatwiejsze pozyskanie środków na zakup nowoczesnego taboru autobusowego, zwiększenie ilości posiadanej floty pojazdów oraz uzyskanie lepszego wyniku finansowego. Ponadto przewoźnicy komercyjni mogą zostać zmuszeni do dostosowania swojego taboru do standardów narzuconych przez organizatora publicznego transportu zbiorowego – opisanych w niniejszym dokumencie – chcąc mieć możliwość obsługi przyszłych połączeń o charakterze użyteczności publicznej.

4.6. Wpływ transportu zbiorowego na środowisko naturalne

Nie ulega wątpliwości, iż współcześnie zarówno polski społeczeństwo, jak i władze zarówno na szczeblu krajowym, jak i samorządowym, coraz większą przykładają wagę do jakości środowiska naturalnego, w którym na co dzień każdy z nas funkcjonuje. Chodzi bowiem nie tylko o zmniejszanie ryzyka występowania chorób cywilizacyjnych, związanych z negatywnym wpływem środków transportu na jakość powietrza, ale również o komfort życia obywateli. Ze względu na występowanie zjawiska tzw. efektu skali, najgorszym rozwiązaniem z punktu widzenia ekologii, jest korzystanie z środków transportu indywidualnego, wyposażonych w silniki spalinowe. Napędy elektryczne, które szybko zyskują na popularności, nie powodują wprawdzie lokalnej emisji zanieczyszczeń, jednak środowisko degradują elektrownie węglowe, produkujące energię elektryczną. Stąd prosty wniosek: pojazdy elektryczne staną się bardziej ekologiczne, gdy więcej prądu będą dostarczały systemy oparte na energii odnawialnej. Dotyczy to również zakładów produkujących samochody elektryczne wraz z ich osprzętem, a przede wszystkim bateriami akumulatorowymi.

Korzystanie z publicznego transportu zbiorowego ma szereg zalet, związanych z ekologią. W przypadku utworzenia sieci przewozów o charakterze użyteczności publicznej na obszarze powiatu lublinieckiego, przewidywane konsekwencje takiego rozwiązania dla środowiska naturalnego mogą być następujące:

- zmniejszenie ilości samochodów osobowych na drogach powiatu lublinieckiego,
- zmniejszenie hałasu emitowanych przez samochody osobowe,
- poprawa bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów za sprawą ograniczonego ruchu samochodowego,
- skrócenie rzeczywistego czasu przejazdu pomiędzy przystankami na liniach autobusowych,
- zwiększenie udziału transportu publicznego w ruchu miejskim w Lublińcu i Woźnikach,
- utworzenie linii takich jak proponowane połączenia nr 14, 15 czy 16, mającymi charakter typowej komunikacji miejskiej w Lublińcu,
- zmniejszenie ruchu pojazdów indywidualnych, szczególnie w centrum Lublińca,
- zmniejszenie emisji zanieczyszczeń w obszarach silnie zurbanizowanych,
- ograniczenie szkodliwego wpływu emitowanych zanieczyszczeń dla licznych kompleksów leśnych powiatu lublinieckiego i tutejszych ustrojów wodnych,
- ograniczenie zapotrzebowania na transport indywidualny poprzez odpowiednią politykę przestrzenną,
- propagowanie proekologicznych zachowań mieszkańców powiatu, którzy na przystanki lub dworce będą częściej podróżować pieszo lub na rowerach – tej drugiej formie paradoksalnie sprzyja postępujące ocieplenie klimatu i rower może z powodzeniem być wykorzystywany jako środek transportu przez większą część roku,

- wymuszenie stosowania w komunikacji publicznej taboru autobusowego, który będzie spełniał wysokie normy europejskie w zakresie emisji zanieczyszczeń, co pozwoli wyeliminować przestarzały tabor przewoźników komercyjnych.

Według stanu na miesiąc sierpień 2019 roku, wszystkie autobusy mające potencjalnie wykonywać przewozy o charakterze użyteczności publicznej w powiecie lublinieckim, powinny spełniać co najmniej normę Euro V w zakresie emisji zanieczyszczeń. W przypadku nowego taboru, obowiązującą normę jest Euro VI. Poniżej przedstawiono skrócone wielkości maksymalnych dozwolonych poziomów emisji zanieczyszczeń dla obu norm, na pojazdach z silnikami wysokoprężnymi, dominującymi w taborze autobusowym w Polsce.

Norma Euro V:

- CO – do 0,5 g/km,
- NO_x – do 0,18 g/km,
- HC+NO_x – do 0,23 g/km,
- PM – do 0,005 g/km,
- Cząstki stałe – do 6×10^{11} /km.

Norma Euro VI:

- CO – do 0,5 g/km,
- NO_x – do 0,08 g/km,
- HC+NO_x – do 0,17 g/km,
- PM – do 0,005 g/km,
- Cząstki stałe – do 6×10^{11} /km.

W przypadku emisji zanieczyszczeń pochodzących z autobusów obsługujących przewozy o charakterze użyteczności publicznej na terenie powiatu lublinieckiego, dokładne obliczenia w tym zakresie będą możliwe dopiero po ułożeniu rozkładów jazdy poszczególnych linii komunikacyjnych, co z kolei jest zagadnieniem wykraczającym poza zakres planu transportowego.

Informacje zawarte zarówno w niniejszym rozdziale, jak i całym planie transportowym, stanowią materiał bazowy dla uzyskania opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach w sprawie prognozy oddziaływania na środowisko dla niniejszego dokumentu.

5. Finansowanie usług przewozowych

Niniejszy rozdział został przeznaczony dla opisanego kwestii finansowych funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w powiecie lublinieckim. Według stanu na miesiąc lipiec 2019 r., wszystkie połączenia autobusowe realizowane są w sposób komercyjny, na podstawie zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów w krajowym transporcie drogowym, przy czym zezwolenia te są wydawane przez różne organy administracji – w zależności od przebiegu i zakresu linii komunikacyjnej, co widać po połączeniach stricte wewnątrzpowiatowych, dla których przeciwwagę stanowi taka linia międzywojewódzka, jak oznaczona numerem 2 (do Kłodzka). Niezależnie od tych kwestii, żadna z aktualnie działających linii nie jest linią działającą w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej – po prostu żaden z samorządów nie zleca ich obsługi, jednocześnie nie mając bezpośredniego wpływu na przebieg trasy, godziny kursów, czy okresy funkcjonowania.

W świetle obecnego stanu prawnego, tworzenie przez powiat lubliniecki własnego systemu transportu publicznego nie jest wymagane i funkcjonowanie względnie uporządkowanej sieci linii komercyjnych dość dobrze sprawdza się w praktyce. Niemniej utworzenie lokalnego zarządu transportu publicznego należy potraktować zarówno jako opcję – pozostawiając ją w decyzji władz powiatu – a jednocześnie rozwiązanie perspektywiczne, w kontekście możliwych zmian prawnych, które sprawią, że taka sieć stanie się obligatoryjna, a nie fakultatywna. Z takim założeniem należy przeanalizować zapisy niniejszego rozdziału.

Jednym z celów opracowania niniejszego planu transportowego jest zmiana stanu rzeczy, polegającego na funkcjonowaniu wyłącznie przewozów komercyjnych, poprzez wprowadzenie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Ze względów formalnych, za takie linie należy uznać te, których organizatorem będzie Starostwo Powiatowe w Lublińcu. Ponieważ powiat składa się z ośmiu gmin, spośród których żadna nie organizuje własnej, wewnętrznej komunikacji autobusowej, logiczną kwestią staje się zawarcie porozumień na szczeblu najmniejszych jednostek samorządu terytorialnego, by razem zbudować własny system transportowy. Praktyka pokazuje, że niektóre z linii powinny kursować do powiatów sąsiednich, co znowu wymusza zawarcie porozumień – tym razem już na szczeblu powiatów, a nie tylko gmin. Sprawa finansowania takich połączeń nie jest oczywista i biorąc pod uwagę rozwiązania zastosowane obecnie w Polsce, nie można jej potraktować według z góry obranego szablonu.

Bieżący rozdział stanowi odpowiedź na temat źródeł finansowania usług przewozowych, czyli zabezpieczenia środków finansowych w budżetach samorządów na realizację przewozów o charakterze użyteczności publicznej, daje także możliwość przeanalizowania elementów składowych kosztu wozokilometra pracy przewozowej, który jest najbardziej powszechną jednostką stosowaną we wszelkiego rodzaju rozliczeniach między organizatorami a operatorami (przewoźnikami).

Drugim z poruszanych aspektów jest kwestia przychodów z działalności przewozowej, czyli przede wszystkim obrót finansowy środków pozyskiwanych ze sprzedaży biletów. Jest to zagadnienie znacznie bardziej skomplikowane, szczególnie biorąc pod uwagę choćby stosowanie uprawnień do ulg i przejazdów bezpłatnych. Te z kolei w znacznej mierze regulowane są przez prawo krajowe. Pozostaje rozstrzygnięcie, czym dochodem mają być środki finansowe, które trafią do kas przewoźników, wykonujących przewozy na zlecenie powiatowego organizatora.

Trzecią część rozdziału przeznaczono na analizy i metodykę badań rentowności połączeń komunikacyjnych. Jedną z kluczowych cech przewozów o charakterze użyteczności publicznej jest to,

że w wielu przypadkach „nie są w stanie na siebie zarobić”, czyli przewoźnik działający komercyjnie, więcej wydaje na utrzymanie połączenia, niż zarabia na sprzedawanych biletach. Jednak rolą organizatorów transportu zbiorowego jest zaspakajanie potrzeb przewożonych mieszkańców danego obszaru również na takich połączeniach, czy liniach, na których w warunkach wolnorynkowych po prostu „nie opłaca się kursować”.

Rozdział ten został wzbogacony o dodatek elektroniczny, w postaci prostego kalkulatora kosztów funkcjonowania dowolnej linii komunikacyjnej o dowolnej długości trasy na terenie danej jednostki administracyjnej, z opcjami dowolnego konfigurowania kalendarza funkcjonowania komunikacji, stawki za wozokilometr, a także liczbą kursów wykonywanych w dany rodzaj dnia, w zależności od parametrów określonych przez użytkownika.

5.1. Źródła finansowania usług przewozowych

Zagadnienie finansowania usług przewozowych, w szczególności w przypadku przewozów o charakterze użyteczności publicznej, stanowiących najważniejszą część niniejszego planu transportowego, zostało opisane w rozdziale 6 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Zapisy ustawy w zakresie finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej są następujące:

Art. 50.

1. Finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej może polegać w szczególności na:
 - 1) pobieraniu przez operatora lub organizatora opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub
 - 2) przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu:
 - a) utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym, lub
 - b) utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione, lub
 - c) poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub
 - 3) udostępnianiu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
2. W przypadku operatora wybranego w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 2, przekazanie rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego nie może prowadzić do odzyskania całości poniesionych kosztów.
3. Przepis ust. 2 stosuje się odpowiednio do operatora wybranego w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 3, jeżeli umowa o świadczenie usług publicznych przyjmie formę koncesji na usługi.
4. W przypadku operatora wybranego w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 2:
 - 1) pobieranie opłat, o których mowa w ust. 1 pkt 1, stanowi prawo do korzystania z usługi,
 - 2) udostępnianie środków transportu, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, oraz przekazanie rekompensaty stanowi płatność zamawiającego– w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi.

Art. 50a.

1. Rada gminy może ustalać ceny za usługi przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym w zakresie zadania o charakterze użyteczności publicznej w gminnych przewozach pasażerskich. W mieście stołecznym Warszawie uprawnienia te przysługują Radzie Warszawy.
2. Rada powiatu może ustalać ceny za usługi przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym w zakresie zadania o charakterze użyteczności publicznej w powiatowych przewozach pasażerskich.
3. Sejmik województwa może ustalać ceny za usługi przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym w zakresie zadania o charakterze użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach pasażerskich.

Art. 50b.

Ceny, o których mowa w art. 50a, mają charakter cen maksymalnych.

Art. 51.

1. Źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być w szczególności:
 - 1) środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem;
 - 2) środki z budżetu państwa.
2. Do źródeł finansowania, o których mowa w ust. 1, należą również wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe.

Art. 52.

1. Operatorowi przysługuje rekompensata, jeżeli wykaże, że podstawą poniesionej straty z tytułu realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego są utracone przychody i poniesione koszty, o których mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2, proporcjonalnie do poniesionej straty.
2. W ramach rekompensaty, w części, o której mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2 lit. c, operatorowi przysługuje rozsądny zysk, o którym mowa w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.
3. Przepis ust. 2 nie dotyczy operatora:
 - 1) wybranego w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1:
 - a) pkt 2,
 - b) pkt 3, jeżeli umowa o świadczenie usług publicznych przyjmie formę koncesji na usługi;
 - 2) będącego samorządowym zakładem budżetowym.
4. (uchylony)

Art. 53.

1. Właściwy organizator przekazuje operatorowi rekompensatę, o której mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2, jeżeli operator poniósł stratę i złożył wniosek o rekompensatę w trybie określonym w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
2. We wniosku, o którym mowa w ust. 1, określa się wysokość utraconych przychodów i poniesionych kosztów, o których mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2, obliczoną zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.
3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, dołącza się dokumenty potwierdzające wysokość utraconych przychodów i poniesionych kosztów, o których mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2.

Art. 54.

1. Właściwy organizator weryfikuje wniosek i dokumenty przedstawione przez operatora, stanowiące podstawę obliczenia rekompensaty.

2. W przypadku pozytywnego wyniku weryfikacji, o której mowa w ust. 1, organizator:

- 1) występuje do właściwego marszałka województwa z wnioskiem o przekazanie rekompensaty w części stanowiącej zwrot utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym do wysokości poniesionej z tego tytułu straty;
- 2) wypłaca przyznaną operatorowi rekompensatę w zakresie poniesionej straty z tytułu:
 - a) realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
 - b) utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora

3. Przepisu ust. 2 pkt 1 nie stosuje się, w przypadku gdy organizatorem jest marszałek województwa lub minister właściwy do spraw transportu.

Art. 55.

1. Operator realizujący usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich otrzymuje rekompensatę w części, o której mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2 lit. c, w postaci dotacji z budżetu państwa.

2. Operator realizujący usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym w międzynarodowych przewozach pasażerskich może otrzymać rekompensatę w części, o której mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2 lit. c, w postaci dotacji z budżetu państwa.

Art. 56.

1. Na wyrównanie straty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym, operatorowi przysługuje rekompensata w części, o której mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2 lit. a, w postaci dotacji.

2. Wydatki na sfinansowanie straty, o której mowa w ust. 1, są pokrywane z budżetu państwa, z wyłączeniem wydatków na sfinansowanie straty wynikającej z uprawnień do ulgowych przejazdów w komunikacji miejskiej.

Art. 57.

1. Uprawnienie do otrzymywania rekompensaty w części, o której mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2 lit. a, nabywa operator, który stosuje kasy rejestrujące posiadające pozytywną opinię ministra właściwego do spraw finansów publicznych, które umożliwiają określenie kwoty dopłat do przewozów w podziale na poszczególne kategorie ulg ustawowych.

2. Zmiany w programach kas rejestrujących, uwzględniających zasady określone w ust. 1, wymagają uzyskania pozytywnej opinii ministra właściwego do spraw finansów publicznych.

Art. 58.

Operator, który poza świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego prowadzi inną działalność gospodarczą, jest obowiązany do prowadzenia oddzielnej rachunkowości dla usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej.

Art. 58a.

1. Operator, który poza świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym prowadzi inną działalność gospodarczą, sporządza oddzielny bilans oraz rachunek zysków i strat dla tych usług, a także wyodrębnia w księgach rachunkowych operacje związane z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej.
2. Operator, o którym mowa w ust. 1, nie może przenosić środków publicznych przeznaczonych na działalność związaną z usługami w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym na inną działalność.
3. Sprawozdanie finansowe operatora, o którym mowa w ust. 1, publikowane na podstawie przepisów o rachunkowości, zawiera dodatkowo oddzielny bilans oraz rachunek zysków i strat dla działalności związanej z usługami w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym.
4. Wyodrębniona rachunkowość jest prowadzona w sposób umożliwiający monitorowanie zakazu przenoszenia środków publicznych, o którym mowa w ust. 2.

W przypadku sieci publicznego transportu zbiorowego, której organizatorem będzie powiat lubliniecki, rekomendowane rozwiązania muszą spełniać kryterium możliwości stosowania na tym poziomie jednostki samorządu terytorialnego. Zważywszy na wielkość powiatu oraz populację poszczególnych gmin, w tym również miast Woźniki i Lubliniec, zalecane rozwiązanie polega na zbudowaniu jednorodnej sieci transportowej przez wszystkie osiem gmin, gdyż żadne z nich nie będzie organizować odrębnej, niezależnej komunikacji zbiorowej we własnym zakresie. Rozwiązanie to pozwoli radykalnie ograniczyć łączne koszty funkcjonowania komunikacji tak dla każdej z gmin osobno, jak i sumarycznie.

Wielkość rekompensaty powinna być obliczana proporcjonalnie w poszczególnych gminach, w zależności od miesięcznych i rocznych wielkości zaplanowanej pracy przewozowej, przy czym biorąc pod uwagę realne potrzeby pasażerów i poziom budżetów gmin, w celu zapewnienia realizacji potrzeb transportu publicznego, środki na jego realizację powinny kształtować się na poziomie rzędu od 2,5 do 4 procent wysokości rocznego budżetu danej gminy.

5.2. Przychody z działalności przewozowej

Biorąc pod uwagę rekomendowany system rozliczania między organizatorem a operatorami publicznego transportu zbiorowego w powiecie lublinieckim, w którym wielkość rekompensaty winna stanowić różnicę pomiędzy kosztem funkcjonowania komunikacji zbiorowej (w tym zakładając również tzw. rozsądny zysk, o którym mówi ustawa o ptz i rozporządzenie WE 1370/2007) a sumą przychodów ze sprzedaży biletów (przychód będzie wówczas po stronie operatorów), należy wziąć pod uwagę szereg obwarowań prawnych, na czele z Ustawą z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 1992 Nr 54 poz. 254 z późn. zm.). Większość regulacji zawartych w tej ustawie dotyczy przejazdów kolejowych, jednakże z racji ujęcia w niniejszym planie transportowym również aspektu integracji transportu pasażerskiego kolejowego i autobusowego, część przepisów została poniżej przytoczona, bazując na tekście jednolitym ustawy, obowiązującym w miesiącu lipcu 2019 roku:

Art. 1.

1. Ustawa reguluje uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego w regularnych przewozach osób, wykonywanych przez uprawnionych przewoźników kolejowych i autobusowych.
2. Przepisów ustawy nie stosuje się do komunikacji miejskiej.

Art. 1a. (...)

Art. 1b.

1. Przepisów ustawy nie stosuje się do:

- 1) osób odbywających podróż na podstawie wykupionych od przewoźnika na rzecz tych osób legitymacji lub biletów uprawniających do ulgowych przejazdów, z zastrzeżeniem art. 5a;
- 2) osób, którym przewoźnik przyznał, w ramach własnej strategii handlowej, ulgi i zniżki taryfowe o charakterze komercyjnym;
- 3) pracowników firm przewozowych kolejowych i autobusowych, emerytów, rencistów tych firm i najbliższych członków ich rodzin, w zakresie, w jakim firmy te przyznały uprawnienia do ulgowych przejazdów;
- 4) pracowników przewoźników kolejowych odbywających służbowe przejazdy na podstawie zezwoleń, o których mowa w odrębnych przepisach, uprawniających do służbowego przebywania podczas jazdy w kabinach podróży pojazdów trakcyjnych nieprzeznaczonych dla podróżnych;
- 5) pasażerów odbywających podróż pociągami EuroCity i InterCity w komunikacji międzynarodowej;
- 6) osób w komunikacji autobusowej ekspresowej, z zastrzeżeniem art. 2 ust. 2a.

2. Wielkość ulg i zniżek taryfowych, o których mowa w ust. 1 pkt 2, nie może wynosić 95%, 93%, 78%, 51%, 49%, 37% i 33%, stanowić wielokrotności tych liczb oraz nie może być przez nie podzielna.

Art. 2.

1. Do ulgi 100% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnione następujące osoby:

- 1) dzieci w wieku do 4 lat;
- 2) umundurowani funkcjonariusze Straży Granicznej w czasie wykonywania czynności służbowych związanych z ochroną granicy państwowej, a także w czasie konwojowania osób zatrzymanych, służby patrolowej oraz wykonywania czynności związanych z kontrolą ruchu granicznego;
- 2a) funkcjonariusze Straży Granicznej w czasie wykonywania czynności służbowych związanych z zapobieganiem i przeciwdziałaniem nielegalnej migracji, realizowanych na szlakach komunikacyjnych o szczególnym znaczeniu międzynarodowym;
- 3) funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej w czasie wykonywania czynności służbowych kontroli określonej w dziale V ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej (Dz. U. poz. 1947, z późn. zm.1));
- 4) umundurowani funkcjonariusze Policji w czasie konwojowania osób zatrzymanych lub chronionego mienia, przewożenia poczty specjalnej, służby patrolowej oraz udzielania pomocy lub asystowania przy czynnościach organów egzekucyjnych;
- 5) żołnierze Żandarmerii Wojskowej oraz wojskowych organów porządkowych wykonujący czynności urzędowe patrolowania i inne czynności służbowe w środkach transportu zbiorowego.

2. Do ulgi 100% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego w komunikacji zwykłej i przyspieszonej, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnione dzieci do 4 lat, pod warunkiem niekorzystania przez dziecko z oddzielnego miejsca do siedzenia.

2a. Do ulgi 100% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego w komunikacji zwykłej, pospiesznej, przyspieszonej i ekspresowej, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnieni funkcjonariusze Straży Granicznej w czasie wykonywania czynności służbowych związanych z zapobieganiem i przeciwdziałaniem nielegalnej migracji, realizowanych na szlakach komunikacyjnych o szczególnym znaczeniu międzynarodowym.

3. Do ulgi 95% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego oraz autobusowego, na podstawie biletów jednorazowych, jest uprawniony przewodnik lub opiekun towarzyszący w podróży osobie niewidomej albo osobie niezdolnej do samodzielnej egzystencji.

4. Do ulgi 78% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego w komunikacji zwykłej i przyspieszonej, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnione osoby wymienione w ust. 1, z wyjątkiem osób, o których mowa w ust. 1 pkt 2a.

5. Do ulgi 78% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego oraz autobusowego są uprawnione następujące osoby:

- 1) dzieci i młodzież dotknięte inwalidztwem lub niepełnosprawne – na podstawie biletów jednorazowych lub miesięcznych imiennych;
- 2) jedno z rodziców lub opiekun dzieci i młodzieży dotkniętych inwalidztwem lub niepełnosprawnych – na podstawie biletów jednorazowych.

Uprawnienie to obejmuje wyłącznie przejazd z miejsca zamieszkania lub miejsca pobytu do przedszkola, szkoły, szkoły wyższej, placówki opiekuńczo-wychowawczej, placówki oświatowo-wychowawczej, specjalnego ośrodka szkolno-wychowawczego, specjalnego ośrodka wychowawczego, ośrodka umożliwiającego dzieciom i młodzieży spełnianie obowiązku szkolnego i obowiązku nauki, ośrodka rehabilitacyjno-wychowawczego, domu pomocy społecznej, ośrodka wsparcia, zakładu opieki zdrowotnej, poradni psychologiczno-pedagogicznej, w tym poradni specjalistycznej, a także na turnus rehabilitacyjny – i z powrotem.

6. Do ulgi 78% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych, pospiesznych i ekspresowych oraz autobusowego w komunikacji zwykłej i przyspieszonej, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnieni żołnierze odbywający niezawodową służbę wojskową, z wyjątkiem służby okresowej i nadterminowej, oraz osoby spełniające obowiązek tej służby w formach równorzędnych.

7. Do ulgi 78% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych i pospiesznych oraz autobusowego w komunikacji zwykłej, przyspieszonej i pospiesznej, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnione cywilne niewidome ofiary działań wojennych uznane za osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji.

Art. 3.

Do dwóch przejazdów w ciągu roku z ulgą 37% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych, pospiesznych i ekspresowych uprawnieni są emeryci i renciści oraz ich współmałżonkowie, na których pobierane są zasiłki rodzinne.

Art. 4.

1. Do ulgi 49% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych oraz autobusowego w komunikacji zwykłej, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnione osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji, z wyjątkiem osób określonych w ust. 1a.

1a. Do ulgi 93% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych oraz autobusowego w komunikacji zwykłej, na podstawie biletów

jednorazowych lub miesięcznych imiennych, są uprawnione osoby niewidome uznane za niezdolne do samodzielnej egzystencji.

2. Do ulgi 37% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach innych niż osobowe oraz autobusowego w komunikacji innej niż zwykła, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnione osoby wymienione w ust. 1.

2a. Do ulgi 51% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach innych niż osobowe oraz autobusowego w komunikacji innej niż zwykła, na podstawie biletów jednorazowych lub imiennych miesięcznych, są uprawnione osoby wymienione w ust. 1a.

3. Do ulgi 37% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego oraz autobusowego, na podstawie biletów jednorazowych lub miesięcznych imiennych, są uprawnione osoby niewidome, jeśli nie są uznane za osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji.

4. Do ulgi 37% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych, pociągach pospiesznych i ekspresowych, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnione następujące osoby:

- 1) dzieci w wieku powyżej 4 lat do rozpoczęcia odbywania obowiązkowego rocznego przygotowania przedszkolnego;
- 2) dzieci i młodzież w okresie od rozpoczęcia odbywania obowiązkowego rocznego przygotowania przedszkolnego do ukończenia szkoły podstawowej lub ponadpodstawowej – publicznej lub niepublicznej o uprawnieniach szkoły publicznej, nie dłużej niż do ukończenia 24 roku życia;
- 2a) dzieci i młodzież, nie dłużej niż do ukończenia 18. roku życia, w okresie pobierania nauki języka polskiego, historii, geografii, kultury polskiej lub innych przedmiotów nauczanych w języku polskim w:
 - a) szkołach prowadzonych przez organizacje społeczne za granicą zarejestrowanych w bazie prowadzonej przez upoważnioną jednostkę podległą ministrowi właściwemu do spraw oświaty i wychowania,
 - b) szkołach funkcjonujących w systemach oświaty innych państw,
 - c) sekcjach polskich funkcjonujących w szkołach działających w systemach oświaty innych państw,
 - d) szkołach europejskich działających na podstawie Konwencji o Statucie Szkół Europejskich, sporządzonej w Luksemburgu dnia 21 czerwca 1994 r. (Dz. U. z 2005 r. poz. 10);
- 3) (uchylony)
- 4) posiadacze ważnej Karty Polaka;
- 5) rodzice lub małżonkowie rodziców w rozumieniu ustawy z dnia 5 grudnia 2014 r. o Karcie Dużej Rodziny (Dz. U. z 2017 r. poz. 1832 i 2161) posiadający ważną Kartę Dużej Rodziny.

4a. Do ulgi 51% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych, pociągach pospiesznych i ekspresowych, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnieni studenci do ukończenia 26 roku życia; osobom, które ukończyły studia pierwszego stopnia przysługuje to prawo do dnia 31 października roku, w którym ukończyły te studia.

4b. Do ulgi 51% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych, pociągach pospiesznych i ekspresowych, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnieni doktoranci do ukończenia 35 roku życia.

5. Do ulgi 37% przy przejazdach środkami publicznego transportu autobusowego w komunikacji zwykłej i przyspieszonej, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnione osoby wymienione w ust. 4 pkt 1.

6. Do ulgi 49% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych i pospiesznych, na podstawie imiennych biletów miesięcznych, są uprawnione osoby wymienione w ust. 4 pkt 2, 2a i 5.

6a. (...)

6b. (...)

7. (...)

Art. 5.

1. Do ulgi 49% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego w komunikacji zwykłej i przyspieszonej, na podstawie biletów imiennych miesięcznych, są uprawnione dzieci i młodzież w okresie od rozpoczęcia odbywania obowiązkowego rocznego przygotowania przedszkolnego do ukończenia szkoły podstawowej lub ponadpodstawowej – publicznej lub niepublicznej o uprawnieniach szkoły publicznej, nie dłużej niż do ukończenia 24 roku życia.

1a. Do ulgi 51% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego w komunikacji zwykłej i przyspieszonej, na podstawie biletów imiennych miesięcznych, są uprawnieni studenci do ukończenia 26 roku życia; osobom, które ukończyły studia pierwszego stopnia przysługuje to prawo do dnia 31 października roku, w którym ukończyły te studia.

1b. Do ulgi 51% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego w komunikacji zwykłej i przyspieszonej, na podstawie biletów imiennych miesięcznych, są uprawnieni doktoranci do ukończenia 35 roku życia.

1c. Do ulgi 49% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego w komunikacji zwykłej i przyspieszonej, na podstawie biletów imiennych miesięcznych, są uprawnione dzieci i młodzież, o których mowa w art. 4 ust. 4 pkt 2a, nie dłużej niż do ukończenia 18. roku życia.

2. Do ulgi 33% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego w komunikacji zwykłej, na podstawie biletów imiennych miesięcznych, są uprawnione następujące osoby:

- 1) nauczyciele przedszkoli publicznych lub niepublicznych oraz nauczyciele szkół podstawowych i szkół ponadpodstawowych – publicznych lub niepublicznych o uprawnieniach szkół publicznych;
- 2) nauczyciele akademicy;
- 3) nauczyciele uczący języka polskiego, historii, geografii, kultury polskiej lub innych przedmiotów nauczanych w języku polskim w szkołach i sekcjach, o których mowa w art. 4 ust. 4 pkt 2a.

Art. 5a-11. (...)

Poza ulgami przewidzianymi przez powyższą ustawę, samorzady mają prawo wprowadzać własne, dodatkowe ulgi w opłatach za usługi przewozowe dla pasażerów. Jednakże stosunkowo bogaty wachlarz ulg istniejących na szczeblu krajowym sprawia, iż dla organizatora publicznego transportu zbiorowego w powiecie lublinieckim, kwestia wdrażania dodatkowych ulg lokalnie może okazać się mało racjonalna, aczkolwiek nie należy jej całkowicie eliminować. Decyzje w tej sprawie pozostawia się w gestii samorządu powiatowego.

Jak już wcześniej stwierdzono, w przypadku niniejszej sieci transportowej, przychody ze sprzedaży biletów powinny stanowić przychód operatorów publicznego transportu zbiorowego. Biorąc pod

uwagę bardzo złożony i wielowątkowy temat kształtowania polityki biletowej, zwłaszcza w odniesieniu do cen i opłat dodatkowych, jak i sposobów ich naliczania, powinny one zostać szczegółowo opisane i scharakteryzowane w odrębnym dokumencie, co jest standardowym rozwiązaniem stosowanym w różnych sieciach komunikacyjnych. Trzeba jednak pamiętać, iż dla takiego dokumentu miejscowy plan transportowy jest dokumentem nadrzędnym.

Ze względów praktycznych, w niniejszym opracowaniu, sugeruje się wprowadzenie takiej polityki biletowej, w której wysokość opłat będzie uzależniona od pokonywanej odległości między przystankiem początkowym dla danego przejazdu a przystankiem docelowym, przy czym odległość ta powinna być obliczana z dokładnością do 0,1 km – w przypadku biletów jednorazowych, które nie będą uprawniały do przesiadek. Proponuje się wprowadzenie cen biletów normalnych w trzech wysokościach, uzależnionych od długości przejazdu według klucza:

- do 5,0 km,
- od 5,1 km do 15,0 km,
- od 15,1 km wzwyż.

Drugim z proponowanych rodzajów biletów, powinny być bilety okresowe, na których będzie możliwe podróżowanie na obszarze sieci transportowej powiatu lublinieckiego bez ograniczeń na liniach organizowanych przez tutejszego organizatora publicznego transportu zbiorowego, w czasie ważności biletu. Bilety te powinny być ważne na terenie wszystkich ośmiu gmin wchodzących w skład powiatu lublinieckiego.

Przewidywane bilety okresowe na okaziciela miałyby okres ważności:

- 30 minut,
- 120 minut,
- 1 dzień,
- 2 dni,
- 7 dni.

Przewidywane bilety okresowe imienne miałyby okres ważności:

- 14 dni,
- 30 dni,
- 90 dni.

Powyższe zestawienie ma charakter rekomendacji, a nie rozwiązania obligatoryjnego i ma prawo ulec zmianie na etapie wdrożenia. Ważne jest jednak aby zastosować regułę obniżania kosztów jednostkowych wraz z wydłużaniem okresu walidacji biletu. Inaczej mówiąc, im bilet będzie ważny dłużej, tym będzie bardziej opłacalny z punktu widzenia pasażera.

Należy w szczególny sposób wziąć pod uwagę, że o ile w przypadku sprzedaży biletów jednorazowych, w dość łatwy i jednoznaczny sposób będzie możliwe przypisanie ich do przychodów konkretnego operatora, tak w przypadku biletów czasowych sprawa ulegnie znacznemu skomplikowaniu. Jednym ze stosowanych rozwiązań jest proporcjonalne dzielenie przychodów ze sprzedaży takich biletów na operatorów działających na obszarze sieci transportowej proporcjonalnie do wielkości wykonywanych przez nich zadań przewozowych, aczkolwiek kwestię tę warto uszczegółowić wraz z opracowaniem taryfy przewozowej.

Niniejsza propozycja rozwiązań finansowych nie wyklucza wariantu rozliczeń, w których przychody ze sprzedaży biletów będą stanowiły dochód organizatora publicznego transportu zbiorowego, co

sprawi, że operatorom przypadnie odpowiednia kwota za świadczone usługi przewozowe, zgodnie z przyjętą stawką za wozokilometr pracy przewozowej. Rozwiązanie to posiada choćby taką zaletę, że dla przewoźników nie będzie miała znaczenia rentowość danej linii lub kursu, a ich przychody z działalności przewozowej staną się łatwiejsze do przewidzenia. Automatycznie ryzyko z tym związane spadnie wówczas na organizatora, a w dalszym etapie – na gminy. Są to jednak ruchy względnie łatwe do przewidzenia, a sprawnie działający zarząd transportu w powiecie będzie w stanie skutecznie reagować w przypadku problemów natury ekonomicznej.

Oba rozwiązania, tj. pozostawienie przychodów ze sprzedaży biletów po stronie przewoźników, jak i po stronie organizatorów, są powszechnie stosowane w Polsce, a w literaturze specjalistycznej noszą wówczas nazwy umów odpowiednio: netto i brutto. W tym pierwszym przypadku rozliczanie z operatorami następuje w oparciu o noty księgowo, a w drugim – o faktury VAT. Należy również wziąć pod uwagę, że w powyższych kwestiach zmienne jest polskie prawodawstwo i nie można wykluczyć, iż w pewnym momencie wybór umowy netto lub brutto stanie się odgórnie narzucony.

5.3. Rentowość połączeń komunikacyjnych

Cechą charakterystyczną dla linii komunikacyjnych, na których odbywają się przewozy o charakterze użyteczności publicznej jest fakt, że nie zawsze ich wykonywanie jest opłacalne, a wręcz bardzo często linie takie nie mogą funkcjonować bez tzw. rekompensaty.

W przypadku przewozów komercyjnych, są one wykonywane na zasadach zderegulowanych, gdzie pory kursów i trasy poszczególnych linii zależą od przewoźników, zapewne bazujących na realnych potrzebach przewozowych, ponieważ nie mogą sobie oni pozwolić na straty finansowe, co jest oczywiste z punktu widzenia ekonomii. Biorąc pod uwagę scenariusz braku tworzenia sieci publicznego transportu zbiorowego w powiecie lublinieckim, rozwiązanie takie ma prawo dalej się sprawdzać i funkcjonować, przy czym trzeba pamiętać, iż przewoźnicy będą dążyć do likwidacji kursów nierentownych, w nieznanym stopniu biorąc pod uwagę społeczne znaczenie wykonywanych przez nich usług przewozowych.

Zupełnie inaczej wygląda sytuacja w przypadku zorganizowanej sieci transportowej, na której czele stoi organizator transportu, rozumiany zgodnie z ustawą o ptz. Wówczas to on, jako organ zarządzający, decyduje o przebiegu linii komunikacyjnych, opcjonalnym wariantowaniu kursów, czy też ich godzinach realizacji i dniach funkcjonowania. Przewoźnicy – w tym przypadku nazywani operatorami – mają te kursy wykonywać, niezależnie od tego, czy będzie im się to „opłacało”, czy nie. Rolą rekompensaty jest to, aby na tych przewozach nie stracili, a wręcz byli w stanie uzyskać tzw. „rozsądny zysk”.

Biorąc pod uwagę aktualnie funkcjonujący system transportowy w powiecie lublinieckim, oparty na liniach komercyjnych, należy przyjąć, iż obsługiwane są wyłącznie kursy rentowne, a w przypadku utraty ich opłacalności, realną perspektywą jest ich likwidacja lub zmiana godziny realizacji, czy też trasy przejazdu.

W odniesieniu do ewentualnej sieci przewozów o charakterze użyteczności publicznej, w której za przebieg linii, liczbę i pory kursów oraz wszelkie inne aspekty rozkładu jazdy, odpowiedzialny będzie zarząd transportu przy Starostwie Powiatowym w Lublińcu, obecnie prognozowanie ich rentowności jest niemożliwe, gdyż plan transportowy nie precyzuje dokładnego przebiegu linii, a opracowanie zbioru rozkładów jazdy dla sieci przewozów o charakterze użyteczności publicznej zdecydowanie

wykracza poza ramy niniejszego opracowania. Stąd też należy poprzestać na analizie czynników, które będą miały wpływ na ustalanie i obliczanie rentowności połączeń.

Przede wszystkim trzeba pamiętać, że przewoźnicy, noszący nazwę „operatorów” (jeśli będą wykonywać przewozy zlecone przez powiat lubliniecki), będą obciążeni szeregiem kosztów, które muszą ponieść. Koszty te należy uwzględnić w obliczaniu stawki za wozokilometr, a są to:

- średnie koszty zużycia paliwa,
- średnie koszty płynów i materiałów eksploatacyjnych (np. oleju silnikowego),
- średnie koszty ogumienia,
- średnie koszty amortyzacji kosztu zakupu taboru komunikacyjnego,
- średnie koszty wynagrodzenia kierowcy autobusu (płace z narzutami),
- średnie koszty wynagrodzenia pracowników umysłowych, mechaników i pozostałych zatrudnionych w danym przedsiębiorstwie transportowym (płace z narzutami),
- średnie koszty ponoszone z tytułu opłat za korzystanie z przystanków i dworców komunikacyjnych,
- średnie koszty napraw bieżących (zarówno własnych, jak i w ramach outsourcingu),
- średnie koszty utrzymania bazy transportowej,
- średnie koszty administracyjno-podatkowe przedsiębiorstwa transportowego,
- średnie koszty wyposażenia i serwisowania pojazdów transportowych,
- średnie koszty związane z ubezpieczeniami,
- pozostałe koszty działalności przedsiębiorstwa.

Jednym z większych problemów działalności gospodarczej przewoźników w transporcie drogowym jest nie tylko brak wpływu, ale i nieprzewidywalność zmienności poszczególnych składowych kosztu wozokilometra. Ma to znaczenie o tyle, że stawki przyjęte w rozliczeniach nie mogą się regularnie zmieniać, a w przypadku wyłaniania operatorów w przetargach, stawka musi przez określony czas pozostawać bez zmian, niezależnie np. od tego, czy olej napędowy w tym czasie zdrożeje czy potanieje o 20%. Ryzyko przy ustalaniu stawki ponosi zatem przewoźnik, a tylko w uzasadnionych przypadkach umowy pozwalają na korektę wysokości stawki, np. gwałtowny wzrost inflacji. Trzeba też pamiętać, że organizator publicznego transportu zbiorowego przeważnie dysponuje z góry ustaloną pulą finansową, za którą ma organizować przewozy autobusowe i na zwiększenie stawki za każdy wozokilometr najczęściej nie wyrazi zgody z powodu braku zabezpieczonych środków na ten cel.

Kolejnym ważnym aspektem po stronie przewoźników jest takie kalkulowanie kosztów wozokilometra, aby uwzględnić w nim wszystkie realne wydatki. Teoretycznie sprawa jest prosta, jednak w przypadku funkcjonowania na danym obszarze, czy też dla jednego organizatora większej ilości operatorów, umowa jest skonstruowana w taki sposób, że kosztami rekompensaty objęte są wyłącznie zaplanowane i zrealizowane wozokilometry handlowe, bez technicznych i dojazdowych.

Wozokilometrami handlowymi określa się tę wielkość pracy przewozowej, w której środki transportu wykonują przejazdy dostępne dla pasażerów – najłatwiej przyjąć zasadę, że jest to po prostu suma wozokilometrów od pierwszego do ostatniego przystanku na trasie.

Wozokilometry techniczne, są nieplanowaną pracą przewozową, którą jednak tabor przewoźników wykonuje w przypadku awarii, podmieniania autobusów na trasie itp. Stanowią one zazwyczaj znikomy odsetek ogółu wozokilometrów, nie mogą z nich korzystać pasażerowie – wykonuje się je „na pusto”, a organizator transportu nie płaci przewoźnikowi za ich wykonanie. Niemniej przewoźnik

ponosi pewne koszty za ich wykonanie i powinien w rozsądny sposób uwzględnić je w oficjalnej stawce za wozokilometr kursów handlowych.

Wozokilometry dojazdowe także wykonywane są bez pasażerów, ale w odróżnieniu od technicznych, można je z dużą dokładnością zaplanować. W skład takich wozokilometrów wchodzi przede wszystkim odcinek pokonywany pomiędzy bazą (zajezdnią) danego przewoźnika a pierwszym przystankiem, od którego będzie realizowany kurs handlowy oraz z odwróconą sekwencją przy ostatnim przystanku i zjeździe do zajezdni. Wozokilometry dojazdowe wykonuje się niekiedy także pomiędzy kursami handlowymi, kiedy autobus zakończy jeden kurs handlowy np. w Lublińcu, po czym jego dzienny plan zadań przewiduje rozpoczęcie następnego kursu handlowego w Pawonkowie. Wówczas odcinek Lubliniec – Pawonków stanowi wozokilometry dojazdowe, przejazd nie jest dostępny dla pasażerów (chyba, że istnieje taka potrzeba, to wówczas staje się on kursem handlowym) i przede wszystkim jest on możliwy do zaplanowania i uwzględnienia w kosztach.

Organizatorzy transportu w wielu przypadkach decydują się płacić operatorom za wozokilometry dojazdowe, chociaż nie mogą z nich korzystać pasażerowie. Dzieje się tak najczęściej wtedy, gdy jednocześnie zaistnieją ku temu dwie okoliczności: w okresie obowiązywania umowy dane trasy (często całą sieć komunikacyjną) obsługuje jeden i ten sam operator, więc jego kursy dojazdowe są możliwe do uwzględnienia i wręcz zaplanowania już na poziomie organizatora, który tym samym płaci „od bramy do bramy” oraz organizator po prostu podejmie pozytywną decyzję odnośnie płacenia za kursy dojazdowe jak za handlowe, aby uprościć obliczenia.

Co bardzo istotne, przy rozliczaniu w sposób opisany powyżej, nikt nie ponosi strat, ani nie notuje niespodziewanych korzyści. Wynika to z faktu, że włączając wozokilometry dojazdowe do bilansu pracy przewozowej, operator swoje koszty rozkłada na większą ilość wozokilometrów. Gdyby za dojazdowe miał nie mieć płacone, wówczas zapewne spowodują one wzrost jednostkowego kosztu wozokilometra handlowego, w którym będą „ukryte” koszty wozokilometrów dojazdowych. Można to zobrazować na następującym przykładzie.

*Istnieje linia komunikacyjna, na której miesięcznie wykonywanych jest 13.600 wozokilometrów handlowych oraz 1.100 wozokilometrów dojazdowych. Całkowity koszt ponoszony przez firmę transportową na tej linii wynosi 77.300 złotych. Jeżeli więc umowa zakłada, że operator będzie płacił wyłącznie za wozokilometry handlowe, stawka wyniesie **5,68 zł**, a jeśli zarówno za handlowe, jak też dojazdowe – będzie to **5,26 zł**. Pod względem ekonomicznym wyjdzie jednak na to samo, o czym zawsze należy pamiętać przygotowując umowy z przewoźnikami i kalkulując swoje stawki.*

W badaniu rentowności połączeń komunikacyjnych, kluczową sprawą jest obliczanie przychodów ze sprzedaży biletów jednorazowych na poszczególnych kursach – oczywiście biorąc pod uwagę ulgi ustawowe oraz odpowiednie dzielenie przychodów ze sprzedaży biletów okresowych. Zazwyczaj są one dzielone proporcjonalnie do wielkości pracy przewozowej na poszczególnych liniach. Nie istnieje jednak uniwersalny algorytm, pozwalający w każdym przypadku precyzyjnie rozdzielić przychodów ekwiwalentnie do faktycznego zainteresowania pasażerów danym połączeniem. Biorąc pod uwagę wielkość sieci transportowej powiatu lublinieckiego, a także to, że nie istnieją linie lub kursy o tak dużym zapotrzebowaniu, który by determinował ekspedycję autobusów o dużej pojemności – choćby przegubowych, stosunkowo prostym rozwiązaniem jest dokonanie w przyszłości pomiarów potoków pasażerskich na każdym kursie organizowanym przez powiat lubliniecki i w sposób bezpośredni sprawdzenie, którym kursem i na jakim odcinku ilu podróżuje pasażerów. Z praktycznego punktu widzenia, są to najbardziej rzetelne badania, jakie warto perspektywnie wykonać.

Na następnej stronie przedstawiono dodatek w postaci kalkulatora kosztów pracy przewozowej dla zadanych parametrów. Jego wersja elektroniczna, zbudowana w arkuszu Microsoft Excel, została przekazana do Starostwa Powiatowego w Lublińcu do wykorzystania przy prowadzeniu dowolnych obliczeń i symulacji. Daje ona nieograniczone możliwości, pomimo kilku uproszczeń i może być udostępniana urzędom gmin wchodzącym w skład powiatu lublinieckiego.

Kalkulator kosztów publicznego transportu zbiorowego na rok 2020



Rys. 15. Wzór kalkulatora do obliczania kosztów publicznego transportu zbiorowego. Opracowanie własne.

Powyższy kalkulator w wersji edytowalnej dostępny jest dla Starostwa Powiatowego w Lublińcu i stanowi załącznik do elektronicznej wersji planu transportowego.

Długość odcinka trasy oraz liczby par kursów w danym rodzaju dnia ruchowego definiuje zarządzający transportem, podobnie może on przyjąć dowolną stawkę za 1 wozokilometr pracy przewozowej. Łączne ilości wozokilometrów i wartość przewozów obliczają się automatycznie, natomiast użytkownik ma prawo zdefiniować długość okresu, dla którego wykonywane są obliczenia (wersja przykładowa obejmuje cały rok 2020, ale może być to np. okres jednego miesiąca) oraz wyrażony w procentach wskaźnik rentowności połączenia – czyli w jakim stopniu przychody ze sprzedaży biletów pokrywają koszty funkcjonowania komunikacji. W wersji pokazowej została przyjęta wartość 36,6%, którą można również zmieniać.

Pomimo prostej konstrukcji i niewielu zmiennych parametrów, powyższy kalkulator ma charakter wyjątkowo uniwersalny i pozwala na nieograniczone ilości symulacji obliczeniowych, co ma na celu pomóc wypracować optymalne rozwiązania planistyczne w sieci przewozów o charakterze użyteczności publicznej w powiecie lublinieckim.

W dalszej części rozdziału zaprezentowano tabele przeglądowe możliwości finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej przez poszczególne gminy powiatu lublinieckiego (przyjęto poziom rekompensaty na 3%, 4%, 5% oraz 6% wysokości budżetów gminnych za rok 2018) w funkcji średniego wskaźnika rentowności sieci komunikacyjnej w danej gminie (są to wartości procentowe, opisujące w jakim stopniu przychody ze sprzedaży biletów pokrywają koszty pracy przewozowej)

oraz stawki za 1 wozokilometr pracy przewozowej, obowiązującej u operatora. Przyjęto tutaj stawki dla przedziału od 3,00 zł do 7,00 zł, stopniowane co 50 groszy.

Wartości liczbowe podane w tabelach, stanowią obliczoną roczną wielkość pracy przewozowej dla danego obszaru, przy spełnieniu zadanych warunków brzegowych. Przy okazji trzeba wspomnieć, iż średnia dzienna liczba wozokilometrów będzie wymagała podzielenia wartości pokazanej w tabeli przez liczbę 366 dni w ciągu roku, pamiętając przy tym, że w dni robocze autobusy wykonają zapewne więcej kursów, niż w wakacje lub dni weekendowo-świąteczne. Na koniec zestawienia przedstawiono tabele dla skumulowanych budżetów wszystkich gmin tworzących powiat lubliniecki.

Obliczenie możliwej do realizacji rocznej liczby wozokilometrów opłacanych przez gminę

Gmina: **Boronów**

Wysokość budżetu rocznego za 2018 r.

17 278 385,00 zł

Udział kosztów ptz

3%

Roczna wysokość środków na ptz

518 351,55 zł

Rentowność	Stawka za 1 wozokilometr pracy przewozowej								
	3,00 zł	3,50 zł	4,00 zł	4,50 zł	5,00 zł	5,50 zł	6,00 zł	6,50 zł	7,00 zł
10%	190 062	162 910	142 547	126 708	114 037	103 670	95 031	87 721	81 455
12%	193 518	165 872	145 138	129 012	116 111	105 555	96 759	89 316	82 936
14%	196 974	168 835	147 730	131 316	118 184	107 440	98 487	90 911	84 417
16%	200 429	171 797	150 322	133 620	120 258	109 325	100 215	92 506	85 898
18%	203 885	174 759	152 914	135 923	122 331	111 210	101 942	94 101	87 379
20%	207 341	177 721	155 505	138 227	124 404	113 095	103 670	95 696	88 860
22%	210 796	180 683	158 097	140 531	126 478	114 980	105 398	97 291	90 341
24%	214 252	183 645	160 689	142 835	128 551	116 865	107 126	98 886	91 822
26%	217 708	186 607	163 281	145 138	130 625	118 750	108 854	100 480	93 303
28%	221 163	189 569	165 872	147 442	132 698	120 635	110 582	102 075	94 784
30%	224 619	192 531	168 464	149 746	134 771	122 519	112 310	103 670	96 265
32%	228 075	195 493	171 056	152 050	136 845	124 404	114 037	105 265	97 746
34%	231 530	198 455	173 648	154 354	138 918	126 289	115 765	106 860	99 227
36%	234 986	201 417	176 240	156 657	140 992	128 174	117 493	108 455	100 708
38%	238 442	204 379	178 831	158 961	143 065	130 059	119 221	110 050	102 189
40%	241 897	207 341	181 423	161 265	145 138	131 944	120 949	111 645	103 670
42%	245 353	210 303	184 015	163 569	147 212	133 829	122 677	113 240	105 151
44%	248 809	213 265	186 607	165 872	149 285	135 714	124 404	114 835	106 632
46%	252 264	216 227	189 198	168 176	151 359	137 599	126 132	116 430	108 113
48%	255 720	219 189	191 790	170 480	153 432	139 484	127 860	118 025	109 594
50%	259 176	222 151	194 382	172 784	155 505	141 369	129 588	119 620	111 075
52%	262 631	225 113	196 974	175 088	157 579	143 254	131 316	121 215	112 556
54%	266 087	228 075	199 565	177 391	159 652	145 138	133 044	122 809	114 037
56%	269 543	231 037	202 157	179 695	161 726	147 023	134 771	124 404	115 518
58%	272 998	233 999	204 749	181 999	163 799	148 908	136 499	125 999	116 999
60%	276 454	236 961	207 341	184 303	165 872	150 793	138 227	127 594	118 480
62%	279 910	239 923	209 932	186 607	167 946	152 678	139 955	129 189	119 961
64%	283 366	242 885	212 524	188 910	170 019	154 563	141 683	130 784	121 442
66%	286 821	245 847	215 116	191 214	172 093	156 448	143 411	132 379	122 923
68%	290 277	248 809	217 708	193 518	174 166	158 333	145 138	133 974	124 404
70%	293 733	251 771	220 299	195 822	176 240	160 218	146 866	135 569	125 885
72%	297 188	254 733	222 891	198 125	178 313	162 103	148 594	137 164	127 366
74%	300 644	257 695	225 483	200 429	180 386	163 988	150 322	138 759	128 847
76%	304 100	260 657	228 075	202 733	182 460	165 872	152 050	140 354	130 328
78%	307 555	263 619	230 666	205 037	184 533	167 757	153 778	141 949	131 809

80%	311 011	266 581	233 258	207 341	186 607	169 642	155 505	143 544	133 290
-----	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------

Tabela 81. Potencjalna wielkość pracy przewozowej (wkm) w gminie Boronów, przy zaangażowaniu 3% środków budżetu gminy w zależności od stawki za 1 wkm oraz średniej rentowności połączeń. Opr. własne.

Obliczenie możliwej do realizacji rocznej liczby wozokilometrów opłacanych przez gminę

Gmina: **Boronów**

Wysokość budżetu rocznego za 2018 r.

17 278 385,00 zł

Udział kosztów ptz

4%

Roczna wysokość środków na finansowanie ptz

691 135,40 zł

Rentowność	Stawka za 1 wozokilometr pracy przewozowej								
	3,00 zł	3,50 zł	4,00 zł	4,50 zł	5,00 zł	5,50 zł	6,00 zł	6,50 zł	7,00 zł
10%	253 416	217 214	190 062	168 944	152 050	138 227	126 708	116 961	108 607
12%	258 024	221 163	193 518	172 016	154 814	140 740	129 012	119 088	110 582
14%	262 631	225 113	196 974	175 088	157 579	143 254	131 316	121 215	112 556
16%	267 239	229 062	200 429	178 159	160 343	145 767	133 620	123 341	114 531
18%	271 847	233 011	203 885	181 231	163 108	148 280	135 923	125 468	116 506
20%	276 454	236 961	207 341	184 303	165 872	150 793	138 227	127 594	118 480
22%	281 062	240 910	210 796	187 374	168 637	153 306	140 531	129 721	120 455
24%	285 669	244 859	214 252	190 446	171 402	155 820	142 835	131 847	122 430
26%	290 277	248 809	217 708	193 518	174 166	158 333	145 138	133 974	124 404
28%	294 884	252 758	221 163	196 590	176 931	160 846	147 442	136 101	126 379
30%	299 492	256 707	224 619	199 661	179 695	163 359	149 746	138 227	128 354
32%	304 100	260 657	228 075	202 733	182 460	165 872	152 050	140 354	130 328
34%	308 707	264 606	231 530	205 805	185 224	168 386	154 354	142 480	132 303
36%	313 315	268 555	234 986	208 876	187 989	170 899	156 657	144 607	134 278
38%	317 922	272 505	238 442	211 948	190 753	173 412	158 961	146 733	136 252
40%	322 530	276 454	241 897	215 020	193 518	175 925	161 265	148 860	138 227
42%	327 137	280 404	245 353	218 092	196 282	178 439	163 569	150 987	140 202
44%	331 745	284 353	248 809	221 163	199 047	180 952	165 872	153 113	142 176
46%	336 353	288 302	252 264	224 235	201 812	183 465	168 176	155 240	144 151
48%	340 960	292 252	255 720	227 307	204 576	185 978	170 480	157 366	146 126
50%	345 568	296 201	259 176	230 378	207 341	188 491	172 784	159 493	148 100
52%	350 175	300 150	262 631	233 450	210 105	191 005	175 088	161 619	150 075
54%	354 783	304 100	266 087	236 522	212 870	193 518	177 391	163 746	152 050
56%	359 390	308 049	269 543	239 594	215 634	196 031	179 695	165 872	154 024
58%	363 998	311 998	272 998	242 665	218 399	198 544	181 999	167 999	155 999
60%	368 606	315 948	276 454	245 737	221 163	201 058	184 303	170 126	157 974
62%	373 213	319 897	279 910	248 809	223 928	203 571	186 607	172 252	159 948
64%	377 821	323 846	283 366	251 880	226 692	206 084	188 910	174 379	161 923
66%	382 428	327 796	286 821	254 952	229 457	208 597	191 214	176 505	163 898
68%	387 036	331 745	290 277	258 024	232 221	211 110	193 518	178 632	165 872
70%	391 643	335 694	293 733	261 096	234 986	213 624	195 822	180 758	167 847
72%	396 251	339 644	297 188	264 167	237 751	216 137	198 125	182 885	169 822
74%	400 859	343 593	300 644	267 239	240 515	218 650	200 429	185 012	171 797
76%	405 466	347 542	304 100	270 311	243 280	221 163	202 733	187 138	173 771
78%	410 074	351 492	307 555	273 382	246 044	223 677	205 037	189 265	175 746
80%	414 681	355 441	311 011	276 454	248 809	226 190	207 341	191 391	177 721

Tabela 82. Potencjalna wielkość pracy przewozowej (wkm) w gminie Boronów, przy zaangażowaniu 4% środków budżetu gminy w zależności od stawki za 1 wkm oraz średniej rentowności połączeń. Opr. własne.

Obliczenie możliwej do realizacji rocznej liczby wozokilometrów opłacanych przez gminę

Gmina: **Boronów**

Wysokość budżetu rocznego za 2018 r.

17 278 385,00 zł

Udział kosztów ptz

5%

Roczna wysokość środków na finansowanie ptz

863 919,25 zł

Rentowność	Stawka za 1 wozokilometr pracy przewozowej								
	3,00 zł	3,50 zł	4,00 zł	4,50 zł	5,00 zł	5,50 zł	6,00 zł	6,50 zł	7,00 zł
10%	316 770	271 517	237 578	211 180	190 062	172 784	158 385	146 202	135 759
12%	322 530	276 454	241 897	215 020	193 518	175 925	161 265	148 860	138 227
14%	328 289	281 391	246 217	218 860	196 974	179 067	164 145	151 518	140 695
16%	334 049	286 328	250 537	222 699	200 429	182 208	167 024	154 176	143 164
18%	339 808	291 264	254 856	226 539	203 885	185 350	169 904	156 835	145 632
20%	345 568	296 201	259 176	230 378	207 341	188 491	172 784	159 493	148 100
22%	351 327	301 138	263 495	234 218	210 796	191 633	175 664	162 151	150 569
24%	357 087	306 074	267 815	238 058	214 252	194 775	178 543	164 809	153 037
26%	362 846	311 011	272 135	241 897	217 708	197 916	181 423	167 467	155 505
28%	368 606	315 948	276 454	245 737	221 163	201 058	184 303	170 126	157 974
30%	374 365	320 884	280 774	249 577	224 619	204 199	187 183	172 784	160 442
32%	380 124	325 821	285 093	253 416	228 075	207 341	190 062	175 442	162 910
34%	385 884	330 758	289 413	257 256	231 530	210 482	192 942	178 100	165 379
36%	391 643	335 694	293 733	261 096	234 986	213 624	195 822	180 758	167 847
38%	397 403	340 631	298 052	264 935	238 442	216 765	198 701	183 417	170 316
40%	403 162	345 568	302 372	268 775	241 897	219 907	201 581	186 075	172 784
42%	408 922	350 504	306 691	272 615	245 353	223 048	204 461	188 733	175 252
44%	414 681	355 441	311 011	276 454	248 809	226 190	207 341	191 391	177 721
46%	420 441	360 378	315 331	280 294	252 264	229 331	210 220	194 050	180 189
48%	426 200	365 314	319 650	284 133	255 720	232 473	213 100	196 708	182 657
50%	431 960	370 251	323 970	287 973	259 176	235 614	215 980	199 366	185 126
52%	437 719	375 188	328 289	291 813	262 631	238 756	218 860	202 024	187 594
54%	443 479	380 124	332 609	295 652	266 087	241 897	221 739	204 682	190 062
56%	449 238	385 061	336 929	299 492	269 543	245 039	224 619	207 341	192 531
58%	454 997	389 998	341 248	303 332	272 998	248 180	227 499	209 999	194 999
60%	460 757	394 935	345 568	307 171	276 454	251 322	230 378	212 657	197 467
62%	466 516	399 871	349 887	311 011	279 910	254 463	233 258	215 315	199 936
64%	472 276	404 808	354 207	314 851	283 366	257 605	236 138	217 973	202 404
66%	478 035	409 745	358 526	318 690	286 821	260 747	239 018	220 632	204 872
68%	483 795	414 681	362 846	322 530	290 277	263 888	241 897	223 290	207 341
70%	489 554	419 618	367 166	326 369	293 733	267 030	244 777	225 948	209 809
72%	495 314	424 555	371 485	330 209	297 188	270 171	247 657	228 606	212 277
74%	501 073	429 491	375 805	334 049	300 644	273 313	250 537	231 265	214 746
76%	506 833	434 428	380 124	337 888	304 100	276 454	253 416	233 923	217 214
78%	512 592	439 365	384 444	341 728	307 555	279 596	256 296	236 581	219 682
80%	518 352	444 301	388 764	345 568	311 011	282 737	259 176	239 239	222 151

Tabela 83. Potencjalna wielkość pracy przewozowej (wkm) w gminie Boronów, przy zaangażowaniu 5% środków budżetu gminy w zależności od stawki za 1 wkm oraz średniej rentowności połączeń. Opr. własne.

Obliczenie możliwej do realizacji rocznej liczby wozokilometrów opłacanych przez gminę

Gmina: **Boronów**

Wysokość budżetu rocznego za 2018 r.

17 278 385,00 zł

Udział kosztów ptz

6%

Roczna wysokość środków na finansowanie ptz

1 036 703,10 zł

Rentowność	Stawka za 1 wozokilometr pracy przewozowej								
	3,00 zł	3,50 zł	4,00 zł	4,50 zł	5,00 zł	5,50 zł	6,00 zł	6,50 zł	7,00 zł
10%	380 124	325 821	285 093	253 416	228 075	207 341	190 062	175 442	162 910

12%	387 036	331 745	290 277	258 024	232 221	211 110	193 518	178 632	165 872
14%	393 947	337 669	295 460	262 631	236 368	214 880	196 974	181 822	168 835
16%	400 859	343 593	300 644	267 239	240 515	218 650	200 429	185 012	171 797
18%	407 770	349 517	305 827	271 847	244 662	222 420	203 885	188 201	174 759
20%	414 681	355 441	311 011	276 454	248 809	226 190	207 341	191 391	177 721
22%	421 593	361 365	316 194	281 062	252 956	229 960	210 796	194 581	180 683
24%	428 504	367 289	321 378	285 669	257 102	233 729	214 252	197 771	183 645
26%	435 415	373 213	326 561	290 277	261 249	237 499	217 708	200 961	186 607
28%	442 327	379 137	331 745	294 884	265 396	241 269	221 163	204 151	189 569
30%	449 238	385 061	336 929	299 492	269 543	245 039	224 619	207 341	192 531
32%	456 149	390 985	342 112	304 100	273 690	248 809	228 075	210 530	195 493
34%	463 061	396 909	347 296	308 707	277 836	252 579	231 530	213 720	198 455
36%	469 972	402 833	352 479	313 315	281 983	256 348	234 986	216 910	201 417
38%	476 883	408 757	357 663	317 922	286 130	260 118	238 442	220 100	204 379
40%	483 795	414 681	362 846	322 530	290 277	263 888	241 897	223 290	207 341
42%	490 706	420 605	368 030	327 137	294 424	267 658	245 353	226 480	210 303
44%	497 617	426 529	373 213	331 745	298 570	271 428	248 809	229 670	213 265
46%	504 529	432 453	378 397	336 353	302 717	275 198	252 264	232 859	216 227
48%	511 440	438 377	383 580	340 960	306 864	278 967	255 720	236 049	219 189
50%	518 352	444 301	388 764	345 568	311 011	282 737	259 176	239 239	222 151
52%	525 263	450 225	393 947	350 175	315 158	286 507	262 631	242 429	225 113
54%	532 174	456 149	399 131	354 783	319 305	290 277	266 087	245 619	228 075
56%	539 086	462 073	404 314	359 390	323 451	294 047	269 543	248 809	231 037
58%	545 997	467 997	409 498	363 998	327 598	297 817	272 998	251 999	233 999
60%	552 908	473 921	414 681	368 606	331 745	301 586	276 454	255 188	236 961
62%	559 820	479 845	419 865	373 213	335 892	305 356	279 910	258 378	239 923
64%	566 731	485 769	425 048	377 821	340 039	309 126	283 366	261 568	242 885
66%	573 642	491 693	430 232	382 428	344 185	312 896	286 821	264 758	245 847
68%	580 554	497 617	435 415	387 036	348 332	316 666	290 277	267 948	248 809
70%	587 465	503 542	440 599	391 643	352 479	320 436	293 733	271 138	251 771
72%	594 376	509 466	445 782	396 251	356 626	324 205	297 188	274 328	254 733
74%	601 288	515 390	450 966	400 859	360 773	327 975	300 644	277 517	257 695
76%	608 199	521 314	456 149	405 466	364 919	331 745	304 100	280 707	260 657
78%	615 111	527 238	461 333	410 074	369 066	335 515	307 555	283 897	263 619
80%	622 022	533 162	466 516	414 681	373 213	339 285	311 011	287 087	266 581

Tabela 84. Potencjalna wielkość pracy przewozowej (wkm) w gminie Boronów, przy zaangażowaniu 6% środków budżetu gminy w zależności od stawki za 1 wkm oraz średniej rentowności połączeń. Opr. własne.

Obliczenie możliwej do realizacji rocznej liczby wozokilometrów opłacanych przez gminę

Gmina:

Ciasna

Wysokość budżetu rocznego za 2018 r.

44 575 334,98 zł

Udział kosztów ptz

3%

Roczna wysokość środków na finansowanie ptz

1 337 260,05 zł

Rentowność	Stawka za 1 wozokilometr pracy przewozowej								
	3,00 zł	3,50 zł	4,00 zł	4,50 zł	5,00 zł	5,50 zł	6,00 zł	6,50 zł	7,00 zł
10%	490 329	420 282	367 747	326 886	294 197	267 452	245 164	226 306	210 141
12%	499 244	427 923	374 433	332 829	299 546	272 315	249 622	230 420	213 962
14%	508 159	435 565	381 119	338 773	304 895	277 178	254 079	234 535	217 782
16%	517 074	443 206	387 805	344 716	310 244	282 040	258 537	238 649	221 603
18%	525 989	450 848	394 492	350 659	315 593	286 903	262 994	242 764	225 424
20%	534 904	458 489	401 178	356 603	320 942	291 766	267 452	246 879	229 245
22%	543 819	466 131	407 864	362 546	326 291	296 629	271 910	250 993	233 065
24%	552 734	473 772	414 551	368 489	331 640	301 491	276 367	255 108	236 886

26%	561 649	481 414	421 237	374 433	336 990	306 354	280 825	259 223	240 707
28%	570 564	489 055	427 923	380 376	342 339	311 217	285 282	263 337	244 528
30%	579 479	496 697	434 610	386 320	347 688	316 080	289 740	267 452	248 348
32%	588 394	504 338	441 296	392 263	353 037	320 942	294 197	271 567	252 169
34%	597 309	511 980	447 982	398 206	358 386	325 805	298 655	275 681	255 990
36%	606 225	519 621	454 668	404 150	363 735	330 668	303 112	279 796	259 811
38%	615 140	527 263	461 355	410 093	369 084	335 531	307 570	283 911	263 631
40%	624 055	534 904	468 041	416 036	374 433	340 393	312 027	288 025	267 452
42%	632 970	542 546	474 727	421 980	379 782	345 256	316 485	292 140	271 273
44%	641 885	550 187	481 414	427 923	385 131	350 119	320 942	296 255	275 093
46%	650 800	557 828	488 100	433 867	390 480	354 982	325 400	300 369	278 914
48%	659 715	565 470	494 786	439 810	395 829	359 845	329 857	304 484	282 735
50%	668 630	573 111	501 473	445 753	401 178	364 707	334 315	308 598	286 556
52%	677 545	580 753	508 159	451 697	406 527	369 570	338 773	312 713	290 376
54%	686 460	588 394	514 845	457 640	411 876	374 433	343 230	316 828	294 197
56%	695 375	596 036	521 531	463 583	417 225	379 296	347 688	320 942	298 018
58%	704 290	603 677	528 218	469 527	422 574	384 158	352 145	325 057	301 839
60%	713 205	611 319	534 904	475 470	427 923	389 021	356 603	329 172	305 659
62%	722 120	618 960	541 590	481 414	433 272	393 884	361 060	333 286	309 480
64%	731 035	626 602	548 277	487 357	438 621	398 747	365 518	337 401	313 301
66%	739 951	634 243	554 963	493 300	443 970	403 609	369 975	341 516	317 122
68%	748 866	641 885	561 649	499 244	449 319	408 472	374 433	345 630	320 942
70%	757 781	649 526	568 336	505 187	454 668	413 335	378 890	349 745	324 763
72%	766 696	657 168	575 022	511 131	460 017	418 198	383 348	353 860	328 584
74%	775 611	664 809	581 708	517 074	465 366	423 060	387 805	357 974	332 405
76%	784 526	672 451	588 394	523 017	470 716	427 923	392 263	362 089	336 225
78%	793 441	680 092	595 081	528 961	476 065	432 786	396 720	366 204	340 046
80%	802 356	687 734	601 767	534 904	481 414	437 649	401 178	370 318	343 867

Tabela 85. Potencjalna wielkość pracy przewozowej (wkm) w gminie Ciasna, przy zaangażowaniu 3% środków budżetu gminy w zależności od stawki za 1 wkm oraz średniej rentowności połączeń. Opr. własne.

Obliczenie możliwej do realizacji rocznej liczby wozokilometrów opłacanych przez gminę

Gmina: **Ciasna**

Wysokość budżetu rocznego za 2018 r.

44 575 334,98 zł

Udział kosztów ptz

4%

Roczna wysokość środków na finansowanie ptz

1 783 013,40 zł

Rentowność	Stawka za 1 wozokilometr pracy przewozowej								
	3,00 zł	3,50 zł	4,00 zł	4,50 zł	5,00 zł	5,50 zł	6,00 zł	6,50 zł	7,00 zł
10%	653 772	560 376	490 329	435 848	392 263	356 603	326 886	301 741	280 188
12%	665 658	570 564	499 244	443 772	399 395	363 086	332 829	307 227	285 282
14%	677 545	580 753	508 159	451 697	406 527	369 570	338 773	312 713	290 376
16%	689 432	590 942	517 074	459 621	413 659	376 054	344 716	318 199	295 471
18%	701 319	601 130	525 989	467 546	420 791	382 537	350 659	323 686	300 565
20%	713 205	611 319	534 904	475 470	427 923	389 021	356 603	329 172	305 659
22%	725 092	621 508	543 819	483 395	435 055	395 505	362 546	334 658	310 754
24%	736 979	631 696	552 734	491 319	442 187	401 988	368 489	340 144	315 848
26%	748 866	641 885	561 649	499 244	449 319	408 472	374 433	345 630	320 942
28%	760 752	652 073	570 564	507 168	456 451	414 956	380 376	351 116	326 037
30%	772 639	662 262	579 479	515 093	463 583	421 440	386 320	356 603	331 131
32%	784 526	672 451	588 394	523 017	470 716	427 923	392 263	362 089	336 225
34%	796 413	682 639	597 309	530 942	477 848	434 407	398 206	367 575	341 320
36%	808 299	692 828	606 225	538 866	484 980	440 891	404 150	373 061	346 414
38%	820 186	703 017	615 140	546 791	492 112	447 374	410 093	378 547	351 508

40%	832 073	713 205	624 055	554 715	499 244	453 858	416 036	384 034	356 603
42%	843 960	723 394	632 970	562 640	506 376	460 342	421 980	389 520	361 697
44%	855 846	733 583	641 885	570 564	513 508	466 825	427 923	395 006	366 791
46%	867 733	743 771	650 800	578 489	520 640	473 309	433 867	400 492	371 886
48%	879 620	753 960	659 715	586 413	527 772	479 793	439 810	405 978	376 980
50%	891 507	764 149	668 630	594 338	534 904	486 276	445 753	411 465	382 074
52%	903 393	774 337	677 545	602 262	542 036	492 760	451 697	416 951	387 169
54%	915 280	784 526	686 460	610 187	549 168	499 244	457 640	422 437	392 263
56%	927 167	794 715	695 375	618 111	556 300	505 727	463 583	427 923	397 357
58%	939 054	804 903	704 290	626 036	563 432	512 211	469 527	433 409	402 452
60%	950 940	815 092	713 205	633 960	570 564	518 695	475 470	438 896	407 546
62%	962 827	825 280	722 120	641 885	577 696	525 178	481 414	444 382	412 640
64%	974 714	835 469	731 035	649 809	584 828	531 662	487 357	449 868	417 735
66%	986 601	845 658	739 951	657 734	591 960	538 146	493 300	455 354	422 829
68%	998 488	855 846	748 866	665 658	599 093	544 630	499 244	460 840	427 923
70%	1 010 374	866 035	757 781	673 583	606 225	551 113	505 187	466 327	433 018
72%	1 022 261	876 224	766 696	681 507	613 357	557 597	511 131	471 813	438 112
74%	1 034 148	886 412	775 611	689 432	620 489	564 081	517 074	477 299	443 206
76%	1 046 035	896 601	784 526	697 356	627 621	570 564	523 017	482 785	448 301
78%	1 057 921	906 790	793 441	705 281	634 753	577 048	528 961	488 271	453 395
80%	1 069 808	916 978	802 356	713 205	641 885	583 532	534 904	493 758	458 489

Tabela 86. Potencjalna wielkość pracy przewozowej (wkm) w gminie Ciasna, przy zaangażowaniu 4% środków budżetu gminy w zależności od stawki za 1 wkm oraz średniej rentowności połączeń. Opr. własne.

Obliczenie możliwej do realizacji rocznej liczby wozokilometrów opłacanych przez gminę

Gmina: **Ciasna**

Wysokość budżetu rocznego za 2018 r.

44 575 334,98 zł

Udz. kosztów ptz

5%

Roczna wysokość środków na finansowanie ptz

2 228 766,75 zł

Rentowność	Stawka za 1 wozokilometr pracy przewozowej								
	3,00 zł	3,50 zł	4,00 zł	4,50 zł	5,00 zł	5,50 zł	6,00 zł	6,50 zł	7,00 zł
10%	817 214	700 470	612 911	544 810	490 329	445 753	408 607	377 176	350 235
12%	832 073	713 205	624 055	554 715	499 244	453 858	416 036	384 034	356 603
14%	846 931	725 941	635 199	564 621	508 159	461 963	423 466	390 891	362 971
16%	861 790	738 677	646 342	574 527	517 074	470 067	430 895	397 749	369 338
18%	876 648	751 413	657 486	584 432	525 989	478 172	438 324	404 607	375 706
20%	891 507	764 149	668 630	594 338	534 904	486 276	445 753	411 465	382 074
22%	906 365	776 884	679 774	604 243	543 819	494 381	453 183	418 322	388 442
24%	921 224	789 620	690 918	614 149	552 734	502 486	460 612	425 180	394 810
26%	936 082	802 356	702 062	624 055	561 649	510 590	468 041	432 038	401 178
28%	950 940	815 092	713 205	633 960	570 564	518 695	475 470	438 896	407 546
30%	965 799	827 828	724 349	643 866	579 479	526 799	482 899	445 753	413 914
32%	980 657	840 563	735 493	653 772	588 394	534 904	490 329	452 611	420 282
34%	995 516	853 299	746 637	663 677	597 309	543 009	497 758	459 469	426 650
36%	1 010 374	866 035	757 781	673 583	606 225	551 113	505 187	466 327	433 018
38%	1 025 233	878 771	768 925	683 488	615 140	559 218	512 616	473 184	439 385
40%	1 040 091	891 507	780 068	693 394	624 055	567 322	520 046	480 042	445 753
42%	1 054 950	904 243	791 212	703 300	632 970	575 427	527 475	486 900	452 121
44%	1 069 808	916 978	802 356	713 205	641 885	583 532	534 904	493 758	458 489
46%	1 084 666	929 714	813 500	723 111	650 800	591 636	542 333	500 615	464 857
48%	1 099 525	942 450	824 644	733 017	659 715	599 741	549 762	507 473	471 225
50%	1 114 383	955 186	835 788	742 922	668 630	607 845	557 192	514 331	477 593
52%	1 129 242	967 922	846 931	752 828	677 545	615 950	564 621	521 189	483 961

54%	1 144 100	980 657	858 075	762 734	686 460	624 055	572 050	528 046	490 329
56%	1 158 959	993 393	869 219	772 639	695 375	632 159	579 479	534 904	496 697
58%	1 173 817	1 006 129	880 363	782 545	704 290	640 264	586 909	541 762	503 064
60%	1 188 676	1 018 865	891 507	792 450	713 205	648 369	594 338	548 620	509 432
62%	1 203 534	1 031 601	902 651	802 356	722 120	656 473	601 767	555 477	515 800
64%	1 218 392	1 044 336	913 794	812 262	731 035	664 578	609 196	562 335	522 168
66%	1 233 251	1 057 072	924 938	822 167	739 951	672 682	616 625	569 193	528 536
68%	1 248 109	1 069 808	936 082	832 073	748 866	680 787	624 055	576 050	534 904
70%	1 262 968	1 082 544	947 226	841 979	757 781	688 892	631 484	582 908	541 272
72%	1 277 826	1 095 280	958 370	851 884	766 696	696 996	638 913	589 766	547 640
74%	1 292 685	1 108 015	969 514	861 790	775 611	705 101	646 342	596 624	554 008
76%	1 307 543	1 120 751	980 657	871 695	784 526	713 205	653 772	603 481	560 376
78%	1 322 402	1 133 487	991 801	881 601	793 441	721 310	661 201	610 339	566 744
80%	1 337 260	1 146 223	1 002 945	891 507	802 356	729 415	668 630	617 197	573 111

Tabela 87. Potencjalna wielkość pracy przewozowej (wkm) w gminie Ciasna, przy zaangażowaniu 5% środków budżetu gminy w zależności od stawki za 1 wkm oraz średniej rentowności połączeń. Opr. własne.

Obliczenie możliwej do realizacji rocznej liczby wozokilometrów opłacanych przez gminę

Gmina: **Ciasna**

Wysokość budżetu rocznego za 2018 r.

44 575 334,98 zł

Udz. kosztów ptz

6%

Roczna wysokość środków na finansowanie ptz

2 674 520,10 zł

Rentowność	Stawka za 1 wozokilometr pracy przewozowej								
	3,00 zł	3,50 zł	4,00 zł	4,50 zł	5,00 zł	5,50 zł	6,00 zł	6,50 zł	7,00 zł
10%	980 657	840 563	735 493	653 772	588 394	534 904	490 329	452 611	420 282
12%	998 488	855 846	748 866	665 658	599 093	544 630	499 244	460 840	427 923
14%	1 016 318	871 129	762 238	677 545	609 791	554 355	508 159	469 070	435 565
16%	1 034 148	886 412	775 611	689 432	620 489	564 081	517 074	477 299	443 206
18%	1 051 978	901 695	788 983	701 319	631 187	573 806	525 989	485 528	450 848
20%	1 069 808	916 978	802 356	713 205	641 885	583 532	534 904	493 758	458 489
22%	1 087 638	932 261	815 729	725 092	652 583	593 257	543 819	501 987	466 131
24%	1 105 468	947 544	829 101	736 979	663 281	602 983	552 734	510 216	473 772
26%	1 123 298	962 827	842 474	748 866	673 979	612 708	561 649	518 445	481 414
28%	1 141 129	978 110	855 846	760 752	684 677	622 434	570 564	526 675	489 055
30%	1 158 959	993 393	869 219	772 639	695 375	632 159	579 479	534 904	496 697
32%	1 176 789	1 008 676	882 592	784 526	706 073	641 885	588 394	543 133	504 338
34%	1 194 619	1 023 959	895 964	796 413	716 771	651 610	597 309	551 363	511 980
36%	1 212 449	1 039 242	909 337	808 299	727 469	661 336	606 225	559 592	519 621
38%	1 230 279	1 054 525	922 709	820 186	738 168	671 061	615 140	567 821	527 263
40%	1 248 109	1 069 808	936 082	832 073	748 866	680 787	624 055	576 050	534 904
42%	1 265 940	1 085 091	949 455	843 960	759 564	690 512	632 970	584 280	542 546
44%	1 283 770	1 100 374	962 827	855 846	770 262	700 238	641 885	592 509	550 187
46%	1 301 600	1 115 657	976 200	867 733	780 960	709 964	650 800	600 738	557 828
48%	1 319 430	1 130 940	989 572	879 620	791 658	719 689	659 715	608 968	565 470
50%	1 337 260	1 146 223	1 002 945	891 507	802 356	729 415	668 630	617 197	573 111
52%	1 355 090	1 161 506	1 016 318	903 393	813 054	739 140	677 545	625 426	580 753
54%	1 372 920	1 176 789	1 029 690	915 280	823 752	748 866	686 460	633 656	588 394
56%	1 390 750	1 192 072	1 043 063	927 167	834 450	758 591	695 375	641 885	596 036
58%	1 408 581	1 207 355	1 056 435	939 054	845 148	768 317	704 290	650 114	603 677
60%	1 426 411	1 222 638	1 069 808	950 940	855 846	778 042	713 205	658 343	611 319
62%	1 444 241	1 237 921	1 083 181	962 827	866 545	787 768	722 120	666 573	618 960
64%	1 462 071	1 253 204	1 096 553	974 714	877 243	797 493	731 035	674 802	626 602
66%	1 479 901	1 268 487	1 109 926	986 601	887 941	807 219	739 951	683 031	634 243

68%	1 497 731	1 283 770	1 123 298	998 488	898 639	816 944	748 866	691 261	641 885
70%	1 515 561	1 299 053	1 136 671	1 010 374	909 337	826 670	757 781	699 490	649 526
72%	1 533 392	1 314 336	1 150 044	1 022 261	920 035	836 395	766 696	707 719	657 168
74%	1 551 222	1 329 619	1 163 416	1 034 148	930 733	846 121	775 611	715 948	664 809
76%	1 569 052	1 344 902	1 176 789	1 046 035	941 431	855 846	784 526	724 178	672 451
78%	1 586 882	1 360 185	1 190 161	1 057 921	952 129	865 572	793 441	732 407	680 092
80%	1 604 712	1 375 467	1 203 534	1 069 808	962 827	875 297	802 356	740 636	687 734

Tabela 88. Potencjalna wielkość pracy przewozowej (wkm) w gminie Ciasna, przy zaangażowaniu 6% środków budżetu gminy w zależności od stawki za 1 wkm oraz średniej rentowności połączeń. Opr. własne.

Obliczenie możliwej do realizacji rocznej liczby wozokilometrów opłacanych przez gminę

Gmina: **Herby**

Wysokość budżetu rocznego za 2018 r.

31 678 814,64 zł

Udział kosztów ptz

3%

Roczna wysokość środków na finansowanie ptz **950 364,44 zł**

Rentowność	Stawka za 1 wozokilometr pracy przewozowej								
	3,00 zł	3,50 zł	4,00 zł	4,50 zł	5,00 zł	5,50 zł	6,00 zł	6,50 zł	7,00 zł
10%	348 467	298 686	261 350	232 311	209 080	190 073	174 233	160 831	149 343
12%	354 803	304 117	266 102	236 535	212 882	193 529	177 401	163 755	152 058
14%	361 138	309 547	270 854	240 759	216 683	196 985	180 569	166 679	154 774
16%	367 474	314 978	275 606	244 983	220 485	200 440	183 737	169 603	157 489
18%	373 810	320 409	280 358	249 207	224 286	203 896	186 905	172 528	160 204
20%	380 146	325 839	285 109	253 431	228 087	207 352	190 073	175 452	162 920
22%	386 482	331 270	289 861	257 654	231 889	210 808	193 241	178 376	165 635
24%	392 817	336 701	294 613	261 878	235 690	214 264	196 409	181 300	168 350
26%	399 153	342 131	299 365	266 102	239 492	217 720	199 577	184 224	171 066
28%	405 489	347 562	304 117	270 326	243 293	221 176	202 744	187 149	173 781
30%	411 825	352 993	308 868	274 550	247 095	224 632	205 912	190 073	176 496
32%	418 160	358 423	313 620	278 774	250 896	228 087	209 080	192 997	179 212
34%	424 496	363 854	318 372	282 997	254 698	231 543	212 248	195 921	181 927
36%	430 832	369 284	323 124	287 221	258 499	234 999	215 416	198 845	184 642
38%	437 168	374 715	327 876	291 445	262 301	238 455	218 584	201 770	187 358
40%	443 503	380 146	332 628	295 669	266 102	241 911	221 752	204 694	190 073
42%	449 839	385 576	337 379	299 893	269 904	245 367	224 920	207 618	192 788
44%	456 175	391 007	342 131	304 117	273 705	248 823	228 087	210 542	195 504
46%	462 511	396 438	346 883	308 340	277 506	252 279	231 255	213 466	198 219
48%	468 846	401 868	351 635	312 564	281 308	255 734	234 423	216 391	200 934
50%	475 182	407 299	356 387	316 788	285 109	259 190	237 591	219 315	203 650
52%	481 518	412 730	361 138	321 012	288 911	262 646	240 759	222 239	206 365
54%	487 854	418 160	365 890	325 236	292 712	266 102	243 927	225 163	209 080
56%	494 190	423 591	370 642	329 460	296 514	269 558	247 095	228 087	211 796
58%	500 525	429 022	375 394	333 684	300 315	273 014	250 263	231 012	214 511
60%	506 861	434 452	380 146	337 907	304 117	276 470	253 431	233 936	217 226
62%	513 197	439 883	384 898	342 131	307 918	279 926	256 598	236 860	219 941
64%	519 533	445 314	389 649	346 355	311 720	283 381	259 766	239 784	222 657
66%	525 868	450 744	394 401	350 579	315 521	286 837	262 934	242 708	225 372
68%	532 204	456 175	399 153	354 803	319 322	290 293	266 102	245 633	228 087
70%	538 540	461 606	403 905	359 027	323 124	293 749	269 270	248 557	230 803
72%	544 876	467 036	408 657	363 250	326 925	297 205	272 438	251 481	233 518
74%	551 211	472 467	413 409	367 474	330 727	300 661	275 606	254 405	236 233
76%	557 547	477 898	418 160	371 698	334 528	304 117	278 774	257 329	238 949
78%	563 883	483 328	422 912	375 922	338 330	307 572	281 941	260 254	241 664

80%	570 219	488 759	427 664	380 146	342 131	311 028	285 109	263 178	244 379
-----	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------

Tabela 89. Potencjalna wielkość pracy przewozowej (wkm) w gminie Herby, przy zaangażowaniu 3% środków budżetu gminy w zależności od stawki za 1 wkm oraz średniej rentowności połączeń. Opr. własne.

Obliczenie możliwej do realizacji rocznej liczby wozokilometrów opłacanych przez gminę

Gmina: **Herby**

Wysokość budżetu rocznego za 2018 r.

31 678 814,64 zł

Udział kosztów ptz

4%

Roczna wysokość środków na finansowanie ptz

1 267 152,59 zł

Rentowność	Stawka za 1 wozokilometr pracy przewozowej								
	3,00 zł	3,50 zł	4,00 zł	4,50 zł	5,00 zł	5,50 zł	6,00 zł	6,50 zł	7,00 zł
10%	464 623	398 248	348 467	309 748	278 774	253 431	232 311	214 441	199 124
12%	473 070	405 489	354 803	315 380	283 842	258 038	236 535	218 340	202 744
14%	481 518	412 730	361 138	321 012	288 911	262 646	240 759	222 239	206 365
16%	489 966	419 971	367 474	326 644	293 979	267 254	244 983	226 138	209 985
18%	498 413	427 211	373 810	332 276	299 048	271 862	249 207	230 037	213 606
20%	506 861	434 452	380 146	337 907	304 117	276 470	253 431	233 936	217 226
22%	515 309	441 693	386 482	343 539	309 185	281 077	257 654	237 835	220 847
24%	523 756	448 934	392 817	349 171	314 254	285 685	261 878	241 734	224 467
26%	532 204	456 175	399 153	354 803	319 322	290 293	266 102	245 633	228 087
28%	540 652	463 416	405 489	360 435	324 391	294 901	270 326	249 532	231 708
30%	549 099	470 657	411 825	366 066	329 460	299 509	274 550	253 431	235 328
32%	557 547	477 898	418 160	371 698	334 528	304 117	278 774	257 329	238 949
34%	565 995	485 138	424 496	377 330	339 597	308 724	282 997	261 228	242 569
36%	574 443	492 379	430 832	382 962	344 666	313 332	287 221	265 127	246 190
38%	582 890	499 620	437 168	388 593	349 734	317 940	291 445	269 026	249 810
40%	591 338	506 861	443 503	394 225	354 803	322 548	295 669	272 925	253 431
42%	599 786	514 102	449 839	399 857	359 871	327 156	299 893	276 824	257 051
44%	608 233	521 343	456 175	405 489	364 940	331 764	304 117	280 723	260 671
46%	616 681	528 584	462 511	411 121	370 009	336 371	308 340	284 622	264 292
48%	625 129	535 825	468 846	416 752	375 077	340 979	312 564	288 521	267 912
50%	633 576	543 065	475 182	422 384	380 146	345 587	316 788	292 420	271 533
52%	642 024	550 306	481 518	428 016	385 214	350 195	321 012	296 319	275 153
54%	650 472	557 547	487 854	433 648	390 283	354 803	325 236	300 218	278 774
56%	658 919	564 788	494 190	439 280	395 352	359 411	329 460	304 117	282 394
58%	667 367	572 029	500 525	444 911	400 420	364 018	333 684	308 016	286 014
60%	675 815	579 270	506 861	450 543	405 489	368 626	337 907	311 914	289 635
62%	684 262	586 511	513 197	456 175	410 557	373 234	342 131	315 813	293 255
64%	692 710	593 751	519 533	461 807	415 626	377 842	346 355	319 712	296 876
66%	701 158	600 992	525 868	467 439	420 695	382 450	350 579	323 611	300 496
68%	709 605	608 233	532 204	473 070	425 763	387 058	354 803	327 510	304 117
70%	718 053	615 474	538 540	478 702	430 832	391 665	359 027	331 409	307 737
72%	726 501	622 715	544 876	484 334	435 900	396 273	363 250	335 308	311 357
74%	734 948	629 956	551 211	489 966	440 969	400 881	367 474	339 207	314 978
76%	743 396	637 197	557 547	495 597	446 038	405 489	371 698	343 106	318 598
78%	751 844	644 438	563 883	501 229	451 106	410 097	375 922	347 005	322 219
80%	760 292	651 678	570 219	506 861	456 175	414 704	380 146	350 904	325 839

Tabela 90. Potencjalna wielkość pracy przewozowej (wkm) w gminie Herby, przy zaangażowaniu 4% środków budżetu gminy w zależności od stawki za 1 wkm oraz średniej rentowności połączeń. Opr. własne.

Obliczenie możliwej do realizacji rocznej liczby wozokilometrów opłacanych przez gminę

Gmina: **Herby**

Wysokość budżetu rocznego za 2018 r.

31 678 814,64 zł

Udział kosztów ptz

5%

Roczna wysokość środków na finansowanie ptz

1 583 940,73 zł

Rentowność	Stawka za 1 wozokilometr pracy przewozowej								
	3,00 zł	3,50 zł	4,00 zł	4,50 zł	5,00 zł	5,50 zł	6,00 zł	6,50 zł	7,00 zł
10%	580 778	497 810	435 584	387 186	348 467	316 788	290 389	268 052	248 905
12%	591 338	506 861	443 503	394 225	354 803	322 548	295 669	272 925	253 431
14%	601 897	515 912	451 423	401 265	361 138	328 308	300 949	277 799	257 956
16%	612 457	524 963	459 343	408 305	367 474	334 067	306 229	282 672	262 482
18%	623 017	534 014	467 263	415 344	373 810	339 827	311 508	287 546	267 007
20%	633 576	543 065	475 182	422 384	380 146	345 587	316 788	292 420	271 533
22%	644 136	552 116	483 102	429 424	386 482	351 347	322 068	297 293	276 058
24%	654 696	561 168	491 022	436 464	392 817	357 107	327 348	302 167	280 584
26%	665 255	570 219	498 941	443 503	399 153	362 866	332 628	307 041	285 109
28%	675 815	579 270	506 861	450 543	405 489	368 626	337 907	311 914	289 635
30%	686 374	588 321	514 781	457 583	411 825	374 386	343 187	316 788	294 160
32%	696 934	597 372	522 700	464 623	418 160	380 146	348 467	321 662	298 686
34%	707 494	606 423	530 620	471 662	424 496	385 906	353 747	326 535	303 212
36%	718 053	615 474	538 540	478 702	430 832	391 665	359 027	331 409	307 737
38%	728 613	624 525	546 460	485 742	437 168	397 425	364 306	336 283	312 263
40%	739 172	633 576	554 379	492 782	443 503	403 185	369 586	341 156	316 788
42%	749 732	642 627	562 299	499 821	449 839	408 945	374 866	346 030	321 314
44%	760 292	651 678	570 219	506 861	456 175	414 704	380 146	350 904	325 839
46%	770 851	660 730	578 138	513 901	462 511	420 464	385 426	355 777	330 365
48%	781 411	669 781	586 058	520 941	468 846	426 224	390 705	360 651	334 890
50%	791 970	678 832	593 978	527 980	475 182	431 984	395 985	365 525	339 416
52%	802 530	687 883	601 897	535 020	481 518	437 744	401 265	370 398	343 941
54%	813 090	696 934	609 817	542 060	487 854	443 503	406 545	375 272	348 467
56%	823 649	705 985	617 737	549 099	494 190	449 263	411 825	380 146	352 993
58%	834 209	715 036	625 657	556 139	500 525	455 023	417 104	385 019	357 518
60%	844 768	724 087	633 576	563 179	506 861	460 783	422 384	389 893	362 044
62%	855 328	733 138	641 496	570 219	513 197	466 543	427 664	394 767	366 569
64%	865 888	742 189	649 416	577 258	519 533	472 302	432 944	399 640	371 095
66%	876 447	751 240	657 335	584 298	525 868	478 062	438 224	404 514	375 620
68%	887 007	760 292	665 255	591 338	532 204	483 822	443 503	409 388	380 146
70%	897 566	769 343	673 175	598 378	538 540	489 582	448 783	414 261	384 671
72%	908 126	778 394	681 095	605 417	544 876	495 341	454 063	419 135	389 197
74%	918 686	787 445	689 014	612 457	551 211	501 101	459 343	424 009	393 722
76%	929 245	796 496	696 934	619 497	557 547	506 861	464 623	428 882	398 248
78%	939 805	805 547	704 854	626 537	563 883	512 621	469 902	433 756	402 774
80%	950 364	814 598	712 773	633 576	570 219	518 381	475 182	438 630	407 299

Tabela 91. Potencjalna wielkość pracy przewozowej (wkm) w gminie Herby, przy zaangażowaniu 5% środków budżetu gminy w zależności od stawki za 1 wkm oraz średniej rentowności połączeń. Opr. własne.

Obliczenie możliwej do realizacji rocznej liczby wozokilometrów opłacanych przez gminę

Gmina: **Herby**

Wysokość budżetu rocznego za 2018 r.

31 678 814,64 zł

Udział kosztów ptz

6%

Roczna wysokość środków na finansowanie ptz

1 900 728,88 zł

Rentowność	Stawka za 1 wozokilometr pracy przewozowej								
	3,00 zł	3,50 zł	4,00 zł	4,50 zł	5,00 zł	5,50 zł	6,00 zł	6,50 zł	7,00 zł
10%	696 934	597 372	522 700	464 623	418 160	380 146	348 467	321 662	298 686

12%	709 605	608 233	532 204	473 070	425 763	387 058	354 803	327 510	304 117
14%	722 277	619 095	541 708	481 518	433 366	393 969	361 138	333 359	309 547
16%	734 948	629 956	551 211	489 966	440 969	400 881	367 474	339 207	314 978
18%	747 620	640 817	560 715	498 413	448 572	407 793	373 810	345 055	320 409
20%	760 292	651 678	570 219	506 861	456 175	414 704	380 146	350 904	325 839
22%	772 963	662 540	579 722	515 309	463 778	421 616	386 482	356 752	331 270
24%	785 635	673 401	589 226	523 756	471 381	428 528	392 817	362 601	336 701
26%	798 306	684 262	598 730	532 204	478 984	435 440	399 153	368 449	342 131
28%	810 978	695 124	608 233	540 652	486 587	442 351	405 489	374 297	347 562
30%	823 649	705 985	617 737	549 099	494 190	449 263	411 825	380 146	352 993
32%	836 321	716 846	627 241	557 547	501 792	456 175	418 160	385 994	358 423
34%	848 992	727 708	636 744	565 995	509 395	463 087	424 496	391 843	363 854
36%	861 664	738 569	646 248	574 443	516 998	469 998	430 832	397 691	369 284
38%	874 335	749 430	655 751	582 890	524 601	476 910	437 168	403 539	374 715
40%	887 007	760 292	665 255	591 338	532 204	483 822	443 503	409 388	380 146
42%	899 678	771 153	674 759	599 786	539 807	490 734	449 839	415 236	385 576
44%	912 350	782 014	684 262	608 233	547 410	497 645	456 175	421 085	391 007
46%	925 021	792 875	693 766	616 681	555 013	504 557	462 511	426 933	396 438
48%	937 693	803 737	703 270	625 129	562 616	511 469	468 846	432 781	401 868
50%	950 364	814 598	712 773	633 576	570 219	518 381	475 182	438 630	407 299
52%	963 036	825 459	722 277	642 024	577 822	525 292	481 518	444 478	412 730
54%	975 707	836 321	731 781	650 472	585 424	532 204	487 854	450 327	418 160
56%	988 379	847 182	741 284	658 919	593 027	539 116	494 190	456 175	423 591
58%	1 001 051	858 043	750 788	667 367	600 630	546 028	500 525	462 023	429 022
60%	1 013 722	868 905	760 292	675 815	608 233	552 939	506 861	467 872	434 452
62%	1 026 394	879 766	769 795	684 262	615 836	559 851	513 197	473 720	439 883
64%	1 039 065	890 627	779 299	692 710	623 439	566 763	519 533	479 569	445 314
66%	1 051 737	901 489	788 802	701 158	631 042	573 675	525 868	485 417	450 744
68%	1 064 408	912 350	798 306	709 605	638 645	580 586	532 204	491 265	456 175
70%	1 077 080	923 211	807 810	718 053	646 248	587 498	538 540	497 114	461 606
72%	1 089 751	934 072	817 313	726 501	653 851	594 410	544 876	502 962	467 036
74%	1 102 423	944 934	826 817	734 948	661 454	601 321	551 211	508 810	472 467
76%	1 115 094	955 795	836 321	743 396	669 057	608 233	557 547	514 659	477 898
78%	1 127 766	966 656	845 824	751 844	676 659	615 145	563 883	520 507	483 328
80%	1 140 437	977 518	855 328	760 292	684 262	622 057	570 219	526 356	488 759

Tabela 92. Potencjalna wielkość pracy przewozowej (wkm) w gminie Herby, przy zaangażowaniu 6% środków budżetu gminy w zależności od stawki za 1 wkm oraz średniej rentowności połączeń. Opr. własne.

Obliczenie możliwej do realizacji rocznej liczby wozokilometrów opłacanych przez gminę

Gmina:

Kochanowice

Wysokość budżetu rocznego za 2018 r.

33 602 864,00 zł

Udział kosztów ptz

3%

Roczna wysokość środków na finansowanie ptz

1 008 085,92 zł

Rentowność	Stawka za 1 wozokilometr pracy przewozowej								
	3,00 zł	3,50 zł	4,00 zł	4,50 zł	5,00 zł	5,50 zł	6,00 zł	6,50 zł	7,00 zł
10%	369 632	316 827	277 224	246 421	221 779	201 617	184 816	170 599	158 414
12%	376 352	322 587	282 264	250 901	225 811	205 283	188 176	173 701	161 294
14%	383 073	328 348	287 304	255 382	229 844	208 949	191 536	176 803	164 174
16%	389 793	334 108	292 345	259 862	233 876	212 614	194 897	179 905	167 054
18%	396 514	339 869	297 385	264 343	237 908	216 280	198 257	183 006	169 934
20%	403 234	345 629	302 426	268 823	241 941	219 946	201 617	186 108	172 815
22%	409 955	351 390	307 466	273 303	245 973	223 612	204 977	189 210	175 695
24%	416 676	357 150	312 507	277 784	250 005	227 278	208 338	192 312	178 575

26%	423 396	362 911	317 547	282 264	254 038	230 943	211 698	195 414	181 455
28%	430 117	368 671	322 587	286 744	258 070	234 609	215 058	198 515	184 336
30%	436 837	374 432	327 628	291 225	262 102	238 275	218 419	201 617	187 216
32%	443 558	380 192	332 668	295 705	266 135	241 941	221 779	204 719	190 096
34%	450 278	385 953	337 709	300 186	270 167	245 606	225 139	207 821	192 976
36%	456 999	391 713	342 749	304 666	274 199	249 272	228 499	210 923	195 857
38%	463 720	397 474	347 790	309 146	278 232	252 938	231 860	214 024	198 737
40%	470 440	403 234	352 830	313 627	282 264	256 604	235 220	217 126	201 617
42%	477 161	408 995	357 871	318 107	286 296	260 269	238 580	220 228	204 497
44%	483 881	414 755	362 911	322 587	290 329	263 935	241 941	223 330	207 378
46%	490 602	420 516	367 951	327 068	294 361	267 601	245 301	226 432	210 258
48%	497 322	426 276	372 992	331 548	298 393	271 267	248 661	229 533	213 138
50%	504 043	432 037	378 032	336 029	302 426	274 933	252 021	232 635	216 018
52%	510 764	437 797	383 073	340 509	306 458	278 598	255 382	235 737	218 899
54%	517 484	443 558	388 113	344 989	310 490	282 264	258 742	238 839	221 779
56%	524 205	449 318	393 154	349 470	314 523	285 930	262 102	241 941	224 659
58%	530 925	455 079	398 194	353 950	318 555	289 596	265 463	245 042	227 539
60%	537 646	460 839	403 234	358 431	322 587	293 261	268 823	248 144	230 420
62%	544 366	466 600	408 275	362 911	326 620	296 927	272 183	251 246	233 300
64%	551 087	472 360	413 315	367 391	330 652	300 593	275 543	254 348	236 180
66%	557 808	478 121	418 356	371 872	334 685	304 259	278 904	257 450	239 060
68%	564 528	483 881	423 396	376 352	338 717	307 924	282 264	260 551	241 941
70%	571 249	489 642	428 437	380 832	342 749	311 590	285 624	263 653	244 821
72%	577 969	495 402	433 477	385 313	346 782	315 256	288 985	266 755	247 701
74%	584 690	501 163	438 517	389 793	350 814	318 922	292 345	269 857	250 581
76%	591 410	506 923	443 558	394 274	354 846	322 587	295 705	272 959	253 462
78%	598 131	512 684	448 598	398 754	358 879	326 253	299 065	276 060	256 342
80%	604 852	518 444	453 639	403 234	362 911	329 919	302 426	279 162	259 222

Tabela 93. Potencjalna wielkość pracy przewozowej (wkm) w gminie Kochanowice, przy zaangażowaniu 3% środków budżetu gminy w zależności od stawki za 1 wkm oraz średniej rentowności połączeń. Opr. własne.

Obliczenie możliwej do realizacji rocznej liczby wozokilometrów opłacanych przez gminę

Gmina: **Kochanowice**

Wysokość budżetu rocznego za 2018 r.

33 602 864,00 zł

Udział kosztów ptz

4%

Roczna wysokość środków na finansowanie ptz

1 344 114,56 zł

Rentowność	Stawka za 1 wozokilometr pracy przewozowej								
	3,00 zł	3,50 zł	4,00 zł	4,50 zł	5,00 zł	5,50 zł	6,00 zł	6,50 zł	7,00 zł
10%	492 842	422 436	369 632	328 561	295 705	268 823	246 421	227 466	211 218
12%	501 803	430 117	376 352	334 535	301 082	273 711	250 901	231 601	215 058
14%	510 764	437 797	383 073	340 509	306 458	278 598	255 382	235 737	218 899
16%	519 724	445 478	389 793	346 483	311 835	283 486	259 862	239 873	222 739
18%	528 685	453 159	396 514	352 457	317 211	288 374	264 343	244 008	226 579
20%	537 646	460 839	403 234	358 431	322 587	293 261	268 823	248 144	230 420
22%	546 607	468 520	409 955	364 404	327 964	298 149	273 303	252 280	234 260
24%	555 567	476 201	416 676	370 378	333 340	303 037	277 784	256 416	238 100
26%	564 528	483 881	423 396	376 352	338 717	307 924	282 264	260 551	241 941
28%	573 489	491 562	430 117	382 326	344 093	312 812	286 744	264 687	245 781
30%	582 450	499 243	436 837	388 300	349 470	317 700	291 225	268 823	249 621
32%	591 410	506 923	443 558	394 274	354 846	322 587	295 705	272 959	253 462
34%	600 371	514 604	450 278	400 247	360 223	327 475	300 186	277 094	257 302
36%	609 332	522 285	456 999	406 221	365 599	332 363	304 666	281 230	261 142
38%	618 293	529 965	463 720	412 195	370 976	337 251	309 146	285 366	264 983

40%	627 253	537 646	470 440	418 169	376 352	342 138	313 627	289 502	268 823
42%	636 214	545 326	477 161	424 143	381 729	347 026	318 107	293 637	272 663
44%	645 175	553 007	483 881	430 117	387 105	351 914	322 587	297 773	276 504
46%	654 136	560 688	490 602	436 091	392 481	356 801	327 068	301 909	280 344
48%	663 097	568 368	497 322	442 064	397 858	361 689	331 548	306 045	284 184
50%	672 057	576 049	504 043	448 038	403 234	366 577	336 029	310 180	288 025
52%	681 018	583 730	510 764	454 012	408 611	371 464	340 509	314 316	291 865
54%	689 979	591 410	517 484	459 986	413 987	376 352	344 989	318 452	295 705
56%	698 940	599 091	524 205	465 960	419 364	381 240	349 470	322 587	299 546
58%	707 900	606 772	530 925	471 934	424 740	386 127	353 950	326 723	303 386
60%	716 861	614 452	537 646	477 907	430 117	391 015	358 431	330 859	307 226
62%	725 822	622 133	544 366	483 881	435 493	395 903	362 911	334 995	311 067
64%	734 783	629 814	551 087	489 855	440 870	400 791	367 391	339 130	314 907
66%	743 743	637 494	557 808	495 829	446 246	405 678	371 872	343 266	318 747
68%	752 704	645 175	564 528	501 803	451 622	410 566	376 352	347 402	322 587
70%	761 665	652 856	571 249	507 777	456 999	415 454	380 832	351 538	326 428
72%	770 626	660 536	577 969	513 750	462 375	420 341	385 313	355 673	330 268
74%	779 586	668 217	584 690	519 724	467 752	425 229	389 793	359 809	334 108
76%	788 547	675 898	591 410	525 698	473 128	430 117	394 274	363 945	337 949
78%	797 508	683 578	598 131	531 672	478 505	435 004	398 754	368 081	341 789
80%	806 469	691 259	604 852	537 646	483 881	439 892	403 234	372 216	345 629

Tabela 94. Potencjalna wielkość pracy przewozowej (wkm) w gminie Kochanowice, przy zaangażowaniu 4% środków budżetu gminy w zależności od stawki za 1 wkm oraz średniej rentowności połączeń. Opr. własne.

Obliczenie możliwej do realizacji rocznej liczby wozokilometrów opłacanych przez gminę

Gmina: **Kochanowice**

Wysokość budżetu rocznego za 2018 r.

33 602 864,00 zł

Udział kosztów ptz

5%

Roczna wysokość środków na finansowanie ptz

1 680 143,20 zł

Rentowność	Stawka za 1 wozokilometr pracy przewozowej								
	3,00 zł	3,50 zł	4,00 zł	4,50 zł	5,00 zł	5,50 zł	6,00 zł	6,50 zł	7,00 zł
10%	616 053	528 045	462 039	410 702	369 632	336 029	308 026	284 332	264 023
12%	627 253	537 646	470 440	418 169	376 352	342 138	313 627	289 502	268 823
14%	638 454	547 247	478 841	425 636	383 073	348 248	319 227	294 671	273 623
16%	649 655	556 847	487 242	433 104	389 793	354 357	324 828	299 841	278 424
18%	660 856	566 448	495 642	440 571	396 514	360 467	330 428	305 011	283 224
20%	672 057	576 049	504 043	448 038	403 234	366 577	336 029	310 180	288 025
22%	683 258	585 650	512 444	455 505	409 955	372 686	341 629	315 350	292 825
24%	694 459	595 251	520 844	462 973	416 676	378 796	347 230	320 520	297 625
26%	705 660	604 852	529 245	470 440	423 396	384 906	352 830	325 689	302 426
28%	716 861	614 452	537 646	477 907	430 117	391 015	358 431	330 859	307 226
30%	728 062	624 053	546 047	485 375	436 837	397 125	364 031	336 029	312 027
32%	739 263	633 654	554 447	492 842	443 558	403 234	369 632	341 198	316 827
34%	750 464	643 255	562 848	500 309	450 278	409 344	375 232	346 368	321 627
36%	761 665	652 856	571 249	507 777	456 999	415 454	380 832	351 538	326 428
38%	772 866	662 456	579 649	515 244	463 720	421 563	386 433	356 707	331 228
40%	784 067	672 057	588 050	522 711	470 440	427 673	392 033	361 877	336 029
42%	795 268	681 658	596 451	530 179	477 161	433 782	397 634	367 047	340 829
44%	806 469	691 259	604 852	537 646	483 881	439 892	403 234	372 216	345 629
46%	817 670	700 860	613 252	545 113	490 602	446 002	408 835	377 386	350 430
48%	828 871	710 461	621 653	552 580	497 322	452 111	414 435	382 556	355 230
50%	840 072	720 061	630 054	560 048	504 043	458 221	420 036	387 725	360 031
52%	851 273	729 662	638 454	567 515	510 764	464 330	425 636	392 895	364 831

54%	862 474	739 263	646 855	574 982	517 484	470 440	431 237	398 065	369 632
56%	873 674	748 864	655 256	582 450	524 205	476 550	436 837	403 234	374 432
58%	884 875	758 465	663 657	589 917	530 925	482 659	442 438	408 404	379 232
60%	896 076	768 065	672 057	597 384	537 646	488 769	448 038	413 574	384 033
62%	907 277	777 666	680 458	604 852	544 366	494 879	453 639	418 743	388 833
64%	918 478	787 267	688 859	612 319	551 087	500 988	459 239	423 913	393 634
66%	929 679	796 868	697 259	619 786	557 808	507 098	464 840	429 083	398 434
68%	940 880	806 469	705 660	627 253	564 528	513 207	470 440	434 252	403 234
70%	952 081	816 070	714 061	634 721	571 249	519 317	476 041	439 422	408 035
72%	963 282	825 670	722 462	642 188	577 969	525 427	481 641	444 592	412 835
74%	974 483	835 271	730 862	649 655	584 690	531 536	487 242	449 761	417 636
76%	985 684	844 872	739 263	657 123	591 410	537 646	492 842	454 931	422 436
78%	996 885	854 473	747 664	664 590	598 131	543 755	498 442	460 101	427 236
80%	1 008 086	864 074	756 064	672 057	604 852	549 865	504 043	465 270	432 037

Tabela 95. Potencjalna wielkość pracy przewozowej (wkm) w gminie Kochanowice, przy zaangażowaniu 5% środków budżetu gminy w zależności od stawki za 1 wkm oraz średniej rentowności połączeń. Opr. własne.

Obliczenie możliwej do realizacji rocznej liczby wozokilometrów opłacanych przez gminę

Gmina: **Kochanowice**

Wysokość budżetu rocznego za 2018 r.

33 602 864,00 zł

Udział kosztów ptz

6%

Roczna wysokość środków na finansowanie ptz

2 016 171,84 zł

Rentowność	Stawka za 1 wozokilometr pracy przewozowej								
	3,00 zł	3,50 zł	4,00 zł	4,50 zł	5,00 zł	5,50 zł	6,00 zł	6,50 zł	7,00 zł
10%	739 263	633 654	554 447	492 842	443 558	403 234	369 632	341 198	316 827
12%	752 704	645 175	564 528	501 803	451 622	410 566	376 352	347 402	322 587
14%	766 145	656 696	574 609	510 764	459 687	417 897	383 073	353 606	328 348
16%	779 586	668 217	584 690	519 724	467 752	425 229	389 793	359 809	334 108
18%	793 028	679 738	594 771	528 685	475 817	432 561	396 514	366 013	339 869
20%	806 469	691 259	604 852	537 646	483 881	439 892	403 234	372 216	345 629
22%	819 910	702 780	614 932	546 607	491 946	447 224	409 955	378 420	351 390
24%	833 351	714 301	625 013	555 567	500 011	454 555	416 676	384 624	357 150
26%	846 792	725 822	635 094	564 528	508 075	461 887	423 396	390 827	362 911
28%	860 233	737 343	645 175	573 489	516 140	469 218	430 117	397 031	368 671
30%	873 674	748 864	655 256	582 450	524 205	476 550	436 837	403 234	374 432
32%	887 116	760 385	665 337	591 410	532 269	483 881	443 558	409 438	380 192
34%	900 557	771 906	675 418	600 371	540 334	491 213	450 278	415 642	385 953
36%	913 998	783 427	685 498	609 332	548 399	498 544	456 999	421 845	391 713
38%	927 439	794 948	695 579	618 293	556 463	505 876	463 720	428 049	397 474
40%	940 880	806 469	705 660	627 253	564 528	513 207	470 440	434 252	403 234
42%	954 321	817 990	715 741	636 214	572 593	520 539	477 161	440 456	408 995
44%	967 762	829 511	725 822	645 175	580 657	527 870	483 881	446 660	414 755
46%	981 204	841 032	735 903	654 136	588 722	535 202	490 602	452 863	420 516
48%	994 645	852 553	745 984	663 097	596 787	542 534	497 322	459 067	426 276
50%	1 008 086	864 074	756 064	672 057	604 852	549 865	504 043	465 270	432 037
52%	1 021 527	875 595	766 145	681 018	612 916	557 197	510 764	471 474	437 797
54%	1 034 968	887 116	776 226	689 979	620 981	564 528	517 484	477 678	443 558
56%	1 048 409	898 637	786 307	698 940	629 046	571 860	524 205	483 881	449 318
58%	1 061 851	910 158	796 388	707 900	637 110	579 191	530 925	490 085	455 079
60%	1 075 292	921 679	806 469	716 861	645 175	586 523	537 646	496 288	460 839
62%	1 088 733	933 200	816 550	725 822	653 240	593 854	544 366	502 492	466 600
64%	1 102 174	944 721	826 630	734 783	661 304	601 186	551 087	508 696	472 360

66%	1 115 615	956 242	836 711	743 743	669 369	608 517	557 808	514 899	478 121
68%	1 129 056	967 762	846 792	752 704	677 434	615 849	564 528	521 103	483 881
70%	1 142 497	979 283	856 873	761 665	685 498	623 180	571 249	527 306	489 642
72%	1 155 939	990 804	866 954	770 626	693 563	630 512	577 969	533 510	495 402
74%	1 169 380	1 002 325	877 035	779 586	701 628	637 843	584 690	539 714	501 163
76%	1 182 821	1 013 846	887 116	788 547	709 692	645 175	591 410	545 917	506 923
78%	1 196 262	1 025 367	897 196	797 508	717 757	652 507	598 131	552 121	512 684
80%	1 209 703	1 036 888	907 277	806 469	725 822	659 838	604 852	558 325	518 444

Tabela 96. Potencjalna wielkość pracy przewozowej (wkm) w gminie Kochanowice, przy zaangażowaniu 6% środków budżetu gminy w zależności od stawki za 1 wkm oraz średniej rentowności połączeń. Opr. własne.

Obliczenie możliwej do realizacji rocznej liczby wozokilometrów opłacanych przez gminę

Gmina:

Koszęcin

Wysokość budżetu rocznego za 2018 r.

50 698 577,94 zł

Udział kosztów ptz

3%

Roczna wysokość środków na finansowanie ptz

1 520 957,34 zł

Rentowność	Stawka za 1 wozokilometr pracy przewozowej								
	3,00 zł	3,50 zł	4,00 zł	4,50 zł	5,00 zł	5,50 zł	6,00 zł	6,50 zł	7,00 zł
10%	557 684	478 015	418 263	371 790	334 611	304 191	278 842	257 393	239 008
12%	567 824	486 706	425 868	378 549	340 694	309 722	283 912	262 073	243 353
14%	577 964	495 398	433 473	385 309	346 778	315 253	288 982	266 753	247 699
16%	588 104	504 089	441 078	392 069	352 862	320 784	294 052	271 432	252 044
18%	598 243	512 780	448 682	398 829	358 946	326 314	299 122	276 112	256 390
20%	608 383	521 471	456 287	405 589	365 030	331 845	304 191	280 792	260 736
22%	618 523	530 162	463 892	412 348	371 114	337 376	309 261	285 472	265 081
24%	628 662	538 853	471 497	419 108	377 197	342 907	314 331	290 152	269 427
26%	638 802	547 545	479 102	425 868	383 281	348 437	319 401	294 832	273 772
28%	648 942	556 236	486 706	432 628	389 365	353 968	324 471	299 512	278 118
30%	659 082	564 927	494 311	439 388	395 449	359 499	329 541	304 191	282 464
32%	669 221	573 618	501 916	446 147	401 533	365 030	334 611	308 871	286 809
34%	679 361	582 309	509 521	452 907	407 617	370 561	339 680	313 551	291 155
36%	689 501	591 001	517 125	459 667	413 700	376 091	344 750	318 231	295 500
38%	699 640	599 692	524 730	466 427	419 784	381 622	349 820	322 911	299 846
40%	709 780	608 383	532 335	473 187	425 868	387 153	354 890	327 591	304 191
42%	719 920	617 074	539 940	479 947	431 952	392 684	359 960	332 271	308 537
44%	730 060	625 765	547 545	486 706	438 036	398 214	365 030	336 951	312 883
46%	740 199	634 456	555 149	493 466	444 120	403 745	370 100	341 630	317 228
48%	750 339	643 148	562 754	500 226	450 203	409 276	375 169	346 310	321 574
50%	760 479	651 839	570 359	506 986	456 287	414 807	380 239	350 990	325 919
52%	770 618	660 530	577 964	513 746	462 371	420 337	385 309	355 670	330 265
54%	780 758	669 221	585 569	520 505	468 455	425 868	390 379	360 350	334 611
56%	790 898	677 912	593 173	527 265	474 539	431 399	395 449	365 030	338 956
58%	801 038	686 604	600 778	534 025	480 623	436 930	400 519	369 710	343 302
60%	811 177	695 295	608 383	540 785	486 706	442 460	405 589	374 389	347 647
62%	821 317	703 986	615 988	547 545	492 790	447 991	410 658	379 069	351 993
64%	831 457	712 677	623 593	554 304	498 874	453 522	415 728	383 749	356 339
66%	841 596	721 368	631 197	561 064	504 958	459 053	420 798	388 429	360 684
68%	851 736	730 060	638 802	567 824	511 042	464 583	425 868	393 109	365 030
70%	861 876	738 751	646 407	574 584	517 125	470 114	430 938	397 789	369 375
72%	872 016	747 442	654 012	581 344	523 209	475 645	436 008	402 469	373 721
74%	882 155	756 133	661 616	588 104	529 293	481 176	441 078	407 149	378 067
76%	892 295	764 824	669 221	594 863	535 377	486 706	446 147	411 828	382 412
78%	902 435	773 515	676 826	601 623	541 461	492 237	451 217	416 508	386 758

80%	912 574	782 207	684 431	608 383	547 545	497 768	456 287	421 188	391 103
-----	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------

Tabela 97. Potencjalna wielkość pracy przewozowej (wkm) w gminie Koszęcin, przy zaangażowaniu 3% środków budżetu gminy w zależności od stawki za 1 wkm oraz średniej rentowności połączeń. Opr. własne.

Obliczenie możliwej do realizacji rocznej liczby wozokilometrów opłacanych przez gminę

Gmina: **Koszęcin**

Wysokość budżetu rocznego za 2018 r.

50 698 577,94 zł

Udział kosztów ptz

4%

Roczna wysokość środków na finansowanie ptz

2 027 943,12 zł

Rentowność	Stawka za 1 wozokilometr pracy przewozowej								
	3,00 zł	3,50 zł	4,00 zł	4,50 zł	5,00 zł	5,50 zł	6,00 zł	6,50 zł	7,00 zł
10%	743 579	637 354	557 684	495 719	446 147	405 589	371 790	343 190	318 677
12%	757 099	648 942	567 824	504 733	454 259	412 963	378 549	349 430	324 471
14%	770 618	660 530	577 964	513 746	462 371	420 337	385 309	355 670	330 265
16%	784 138	672 118	588 104	522 759	470 483	427 712	392 069	361 910	336 059
18%	797 658	683 707	598 243	531 772	478 595	435 086	398 829	368 150	341 853
20%	811 177	695 295	608 383	540 785	486 706	442 460	405 589	374 389	347 647
22%	824 697	706 883	618 523	549 798	494 818	449 835	412 348	380 629	353 442
24%	838 216	718 471	628 662	558 811	502 930	457 209	419 108	386 869	359 236
26%	851 736	730 060	638 802	567 824	511 042	464 583	425 868	393 109	365 030
28%	865 256	741 648	648 942	576 837	519 153	471 958	432 628	399 349	370 824
30%	878 775	753 236	659 082	585 850	527 265	479 332	439 388	405 589	376 618
32%	892 295	764 824	669 221	594 863	535 377	486 706	446 147	411 828	382 412
34%	905 815	776 413	679 361	603 876	543 489	494 081	452 907	418 068	388 206
36%	919 334	788 001	689 501	612 889	551 601	501 455	459 667	424 308	394 000
38%	932 854	799 589	699 640	621 903	559 712	508 829	466 427	430 548	399 795
40%	946 373	811 177	709 780	630 916	567 824	516 204	473 187	436 788	405 589
42%	959 893	822 765	719 920	639 929	575 936	523 578	479 947	443 028	411 383
44%	973 413	834 354	730 060	648 942	584 048	530 952	486 706	449 267	417 177
46%	986 932	845 942	740 199	657 955	592 159	538 327	493 466	455 507	422 971
48%	1 000 452	857 530	750 339	666 968	600 271	545 701	500 226	461 747	428 765
50%	1 013 972	869 118	760 479	675 981	608 383	553 075	506 986	467 987	434 559
52%	1 027 491	880 707	770 618	684 994	616 495	560 450	513 746	474 227	440 353
54%	1 041 011	892 295	780 758	694 007	624 606	567 824	520 505	480 467	446 147
56%	1 054 530	903 883	790 898	703 020	632 718	575 198	527 265	486 706	451 942
58%	1 068 050	915 471	801 038	712 033	640 830	582 573	534 025	492 946	457 736
60%	1 081 570	927 060	811 177	721 046	648 942	589 947	540 785	499 186	463 530
62%	1 095 089	938 648	821 317	730 060	657 054	597 321	547 545	505 426	469 324
64%	1 108 609	950 236	831 457	739 073	665 165	604 696	554 304	511 666	475 118
66%	1 122 129	961 824	841 596	748 086	673 277	612 070	561 064	517 905	480 912
68%	1 135 648	973 413	851 736	757 099	681 389	619 444	567 824	524 145	486 706
70%	1 149 168	985 001	861 876	766 112	689 501	626 819	574 584	530 385	492 500
72%	1 162 687	996 589	872 016	775 125	697 612	634 193	581 344	536 625	498 295
74%	1 176 207	1 008 177	882 155	784 138	705 724	641 567	588 104	542 865	504 089
76%	1 189 727	1 019 766	892 295	793 151	713 836	648 942	594 863	549 105	509 883
78%	1 203 246	1 031 354	902 435	802 164	721 948	656 316	601 623	555 344	515 677
80%	1 216 766	1 042 942	912 574	811 177	730 060	663 690	608 383	561 584	521 471

Tabela 98. Potencjalna wielkość pracy przewozowej (wkm) w gminie Koszęcin, przy zaangażowaniu 4% środków budżetu gminy w zależności od stawki za 1 wkm oraz średniej rentowności połączeń. Opr. własne.

Obliczenie możliwej do realizacji rocznej liczby wozokilometrów opłacanych przez gminę

Gmina: **Koszęcin**

Wysokość budżetu rocznego za 2018 r.

50 698 577,94 zł

Udz. kosztów ptz

5%

Roczna wysokość środków na finansowanie ptz

2 534 928,90 zł

Rentowność	Stawka za 1 wozokilometr pracy przewozowej								
	3,00 zł	3,50 zł	4,00 zł	4,50 zł	5,00 zł	5,50 zł	6,00 zł	6,50 zł	7,00 zł
10%	929 474	796 692	697 105	619 649	557 684	506 986	464 737	428 988	398 346
12%	946 373	811 177	709 780	630 916	567 824	516 204	473 187	436 788	405 589
14%	963 273	825 663	722 455	642 182	577 964	525 422	481 636	444 588	412 831
16%	980 173	840 148	735 129	653 448	588 104	534 640	490 086	452 387	420 074
18%	997 072	854 633	747 804	664 715	598 243	543 857	498 536	460 187	427 317
20%	1 013 972	869 118	760 479	675 981	608 383	553 075	506 986	467 987	434 559
22%	1 030 871	883 604	773 153	687 247	618 523	562 293	515 436	475 787	441 802
24%	1 047 771	898 089	785 828	698 514	628 662	571 511	523 885	483 586	449 045
26%	1 064 670	912 574	798 503	709 780	638 802	580 729	532 335	491 386	456 287
28%	1 081 570	927 060	811 177	721 046	648 942	589 947	540 785	499 186	463 530
30%	1 098 469	941 545	823 852	732 313	659 082	599 165	549 235	506 986	470 773
32%	1 115 369	956 030	836 527	743 579	669 221	608 383	557 684	514 786	478 015
34%	1 132 268	970 516	849 201	754 845	679 361	617 601	566 134	522 585	485 258
36%	1 149 168	985 001	861 876	766 112	689 501	626 819	574 584	530 385	492 500
38%	1 166 067	999 486	874 550	777 378	699 640	636 037	583 034	538 185	499 743
40%	1 182 967	1 013 972	887 225	788 645	709 780	645 255	591 483	545 985	506 986
42%	1 199 866	1 028 457	899 900	799 911	719 920	654 473	599 933	553 784	514 228
44%	1 216 766	1 042 942	912 574	811 177	730 060	663 690	608 383	561 584	521 471
46%	1 233 665	1 057 427	925 249	822 444	740 199	672 908	616 833	569 384	528 714
48%	1 250 565	1 071 913	937 924	833 710	750 339	682 126	625 282	577 184	535 956
50%	1 267 464	1 086 398	950 598	844 976	760 479	691 344	633 732	584 984	543 199
52%	1 284 364	1 100 883	963 273	856 243	770 618	700 562	642 182	592 783	550 442
54%	1 301 264	1 115 369	975 948	867 509	780 758	709 780	650 632	600 583	557 684
56%	1 318 163	1 129 854	988 622	878 775	790 898	718 998	659 082	608 383	564 927
58%	1 335 063	1 144 339	1 001 297	890 042	801 038	728 216	667 531	616 183	572 170
60%	1 351 962	1 158 825	1 013 972	901 308	811 177	737 434	675 981	623 982	579 412
62%	1 368 862	1 173 310	1 026 646	912 574	821 317	746 652	684 431	631 782	586 655
64%	1 385 761	1 187 795	1 039 321	923 841	831 457	755 870	692 881	639 582	593 898
66%	1 402 661	1 202 281	1 051 995	935 107	841 596	765 088	701 330	647 382	601 140
68%	1 419 560	1 216 766	1 064 670	946 373	851 736	774 306	709 780	655 182	608 383
70%	1 436 460	1 231 251	1 077 345	957 640	861 876	783 523	718 230	662 981	615 626
72%	1 453 359	1 245 736	1 090 019	968 906	872 016	792 741	726 680	670 781	622 868
74%	1 470 259	1 260 222	1 102 694	980 173	882 155	801 959	735 129	678 581	630 111
76%	1 487 158	1 274 707	1 115 369	991 439	892 295	811 177	743 579	686 381	637 354
78%	1 504 058	1 289 192	1 128 043	1 002 705	902 435	820 395	752 029	694 181	644 596
80%	1 520 957	1 303 678	1 140 718	1 013 972	912 574	829 613	760 479	701 980	651 839

Tabela 99. Potencjalna wielkość pracy przewozowej (wkm) w gminie Koszęcin, przy zaangażowaniu 5% środków budżetu gminy w zależności od stawki za 1 wkm oraz średniej rentowności połączeń. Opr. własne.

Obliczenie możliwej do realizacji rocznej liczby wozokilometrów opłacanych przez gminę

Gmina: **Koszęcin**

Wysokość budżetu rocznego za 2018 r.

50 698 577,94 zł

Udz. kosztów ptz

6%

Roczna wysokość środków na finansowanie ptz

3 041 914,68 zł

Rentowność	Stawka za 1 wozokilometr pracy przewozowej								
	3,00 zł	3,50 zł	4,00 zł	4,50 zł	5,00 zł	5,50 zł	6,00 zł	6,50 zł	7,00 zł
10%	1 115 369	956 030	836 527	743 579	669 221	608 383	557 684	514 786	478 015

12%	1 135 648	973 413	851 736	757 099	681 389	619 444	567 824	524 145	486 706
14%	1 155 928	990 795	866 946	770 618	693 557	630 506	577 964	533 505	495 398
16%	1 176 207	1 008 177	882 155	784 138	705 724	641 567	588 104	542 865	504 089
18%	1 196 486	1 025 560	897 365	797 658	717 892	652 629	598 243	552 225	512 780
20%	1 216 766	1 042 942	912 574	811 177	730 060	663 690	608 383	561 584	521 471
22%	1 237 045	1 060 325	927 784	824 697	742 227	674 752	618 523	570 944	530 162
24%	1 257 325	1 077 707	942 994	838 216	754 395	685 813	628 662	580 304	538 853
26%	1 277 604	1 095 089	958 203	851 736	766 562	696 875	638 802	589 663	547 545
28%	1 297 884	1 112 472	973 413	865 256	778 730	707 937	648 942	599 023	556 236
30%	1 318 163	1 129 854	988 622	878 775	790 898	718 998	659 082	608 383	564 927
32%	1 338 442	1 147 236	1 003 832	892 295	803 065	730 060	669 221	617 743	573 618
34%	1 358 722	1 164 619	1 019 041	905 815	815 233	741 121	679 361	627 102	582 309
36%	1 379 001	1 182 001	1 034 251	919 334	827 401	752 183	689 501	636 462	591 001
38%	1 399 281	1 199 384	1 049 461	932 854	839 568	763 244	699 640	645 822	599 692
40%	1 419 560	1 216 766	1 064 670	946 373	851 736	774 306	709 780	655 182	608 383
42%	1 439 840	1 234 148	1 079 880	959 893	863 904	785 367	719 920	664 541	617 074
44%	1 460 119	1 251 531	1 095 089	973 413	876 071	796 429	730 060	673 901	625 765
46%	1 480 398	1 268 913	1 110 299	986 932	888 239	807 490	740 199	683 261	634 456
48%	1 500 678	1 286 295	1 125 508	1 000 452	900 407	818 552	750 339	692 621	643 148
50%	1 520 957	1 303 678	1 140 718	1 013 972	912 574	829 613	760 479	701 980	651 839
52%	1 541 237	1 321 060	1 155 928	1 027 491	924 742	840 675	770 618	711 340	660 530
54%	1 561 516	1 338 442	1 171 137	1 041 011	936 910	851 736	780 758	720 700	669 221
56%	1 581 796	1 355 825	1 186 347	1 054 530	949 077	862 798	790 898	730 060	677 912
58%	1 602 075	1 373 207	1 201 556	1 068 050	961 245	873 859	801 038	739 419	686 604
60%	1 622 354	1 390 590	1 216 766	1 081 570	973 413	884 921	811 177	748 779	695 295
62%	1 642 634	1 407 972	1 231 975	1 095 089	985 580	895 982	821 317	758 139	703 986
64%	1 662 913	1 425 354	1 247 185	1 108 609	997 748	907 044	831 457	767 498	712 677
66%	1 683 193	1 442 737	1 262 395	1 122 129	1 009 916	918 105	841 596	776 858	721 368
68%	1 703 472	1 460 119	1 277 604	1 135 648	1 022 083	929 167	851 736	786 218	730 060
70%	1 723 752	1 477 501	1 292 814	1 149 168	1 034 251	940 228	861 876	795 578	738 751
72%	1 744 031	1 494 884	1 308 023	1 162 687	1 046 419	951 290	872 016	804 937	747 442
74%	1 764 311	1 512 266	1 323 233	1 176 207	1 058 586	962 351	882 155	814 297	756 133
76%	1 784 590	1 529 649	1 338 442	1 189 727	1 070 754	973 413	892 295	823 657	764 824
78%	1 804 869	1 547 031	1 353 652	1 203 246	1 082 922	984 474	902 435	833 017	773 515
80%	1 825 149	1 564 413	1 368 862	1 216 766	1 095 089	995 536	912 574	842 376	782 207

Tabela 100. Potencjalna wielkość pracy przewozowej (wkm) w gminie Koszęcin, przy zaangażowaniu 6% środków budżetu gminy w zależności od stawki za 1 wkm oraz średniej rentowności połączeń. Opr. własne.

Obliczenie możliwej do realizacji rocznej liczby wozokilometrów opłacanych przez gminę

Gmina: **Lubliniec**

Wysokość budżetu rocznego za 2018 r.

102 236 920,66 zł

Udział kosztów ptz

3%

Roczna wysokość środków na finansowanie ptz

3 067 107,62 zł

Rentowność	Stawka za 1 wozokilometr pracy przewozowej								
	3,00 zł	3,50 zł	4,00 zł	4,50 zł	5,00 zł	5,50 zł	6,00 zł	6,50 zł	7,00 zł
10%	1 124 606	963 948	843 455	749 737	674 764	613 422	562 303	519 049	481 974
12%	1 145 054	981 474	858 790	763 369	687 032	624 575	572 527	528 486	490 737
14%	1 165 501	999 001	874 126	777 001	699 301	635 728	582 750	537 923	499 500
16%	1 185 948	1 016 527	889 461	790 632	711 569	646 881	592 974	547 361	508 264
18%	1 206 396	1 034 053	904 797	804 264	723 837	658 034	603 198	556 798	517 027
20%	1 226 843	1 051 580	920 132	817 895	736 106	669 187	613 422	566 235	525 790
22%	1 247 290	1 069 106	935 468	831 527	748 374	680 340	623 645	575 673	534 553
24%	1 267 738	1 086 632	950 803	845 159	760 643	691 493	633 869	585 110	543 316

26%	1 288 185	1 104 159	966 139	858 790	772 911	702 646	644 093	594 547	552 079
28%	1 308 633	1 121 685	981 474	872 422	785 180	713 800	654 316	603 984	560 843
30%	1 329 080	1 139 211	996 810	886 053	797 448	724 953	664 540	613 422	569 606
32%	1 349 527	1 156 738	1 012 146	899 685	809 716	736 106	674 764	622 859	578 369
34%	1 369 975	1 174 264	1 027 481	913 316	821 985	747 259	684 987	632 296	587 132
36%	1 390 422	1 191 790	1 042 817	926 948	834 253	758 412	695 211	641 733	595 895
38%	1 410 870	1 209 317	1 058 152	940 580	846 522	769 565	705 435	651 171	604 658
40%	1 431 317	1 226 843	1 073 488	954 211	858 790	780 718	715 658	660 608	613 422
42%	1 451 764	1 244 369	1 088 823	967 843	871 059	791 871	725 882	670 045	622 185
44%	1 472 212	1 261 896	1 104 159	981 474	883 327	803 025	736 106	679 482	630 948
46%	1 492 659	1 279 422	1 119 494	995 106	895 595	814 178	746 330	688 920	639 711
48%	1 513 106	1 296 948	1 134 830	1 008 738	907 864	825 331	756 553	698 357	648 474
50%	1 533 554	1 314 475	1 150 165	1 022 369	920 132	836 484	766 777	707 794	657 237
52%	1 554 001	1 332 001	1 165 501	1 036 001	932 401	847 637	777 001	717 231	666 001
54%	1 574 449	1 349 527	1 180 836	1 049 632	944 669	858 790	787 224	726 669	674 764
56%	1 594 896	1 367 054	1 196 172	1 063 264	956 938	869 943	797 448	736 106	683 527
58%	1 615 343	1 384 580	1 211 508	1 076 896	969 206	881 096	807 672	745 543	692 290
60%	1 635 791	1 402 106	1 226 843	1 090 527	981 474	892 249	817 895	754 980	701 053
62%	1 656 238	1 419 633	1 242 179	1 104 159	993 743	903 403	828 119	764 418	709 816
64%	1 676 685	1 437 159	1 257 514	1 117 790	1 006 011	914 556	838 343	773 855	718 579
66%	1 697 133	1 454 685	1 272 850	1 131 422	1 018 280	925 709	848 566	783 292	727 343
68%	1 717 580	1 472 212	1 288 185	1 145 054	1 030 548	936 862	858 790	792 729	736 106
70%	1 738 028	1 489 738	1 303 521	1 158 685	1 042 817	948 015	869 014	802 167	744 869
72%	1 758 475	1 507 264	1 318 856	1 172 317	1 055 085	959 168	879 238	811 604	753 632
74%	1 778 922	1 524 791	1 334 192	1 185 948	1 067 353	970 321	889 461	821 041	762 395
76%	1 799 370	1 542 317	1 349 527	1 199 580	1 079 622	981 474	899 685	830 478	771 158
78%	1 819 817	1 559 843	1 364 863	1 213 211	1 091 890	992 628	909 909	839 916	779 922
80%	1 840 265	1 577 370	1 380 198	1 226 843	1 104 159	1 003 781	920 132	849 353	788 685

Tabela 101. Potencjalna wielkość pracy przewozowej (wkm) w gminie Lubliniec, przy zaangażowaniu 3% środków budżetu gminy w zależności od stawki za 1 wkm oraz średniej rentowności połączeń. Opr. własne.

Obliczenie możliwej do realizacji rocznej liczby wozokilometrów opłacanych przez gminę

Gmina: **Lubliniec**

Wysokość budżetu rocznego za 2018 r.

102 236 920,66 zł

Udział kosztów ptz

4%

Roczna wysokość środków na finansowanie ptz

4 089 476,83 zł

Rentowność	Stawka za 1 wozokilometr pracy przewozowej								
	3,00 zł	3,50 zł	4,00 zł	4,50 zł	5,00 zł	5,50 zł	6,00 zł	6,50 zł	7,00 zł
10%	1 499 475	1 285 264	1 124 606	999 650	899 685	817 895	749 737	692 065	642 632
12%	1 526 738	1 308 633	1 145 054	1 017 825	916 043	832 766	763 369	704 648	654 316
14%	1 554 001	1 332 001	1 165 501	1 036 001	932 401	847 637	777 001	717 231	666 001
16%	1 581 264	1 355 369	1 185 948	1 054 176	948 759	862 508	790 632	729 814	677 685
18%	1 608 528	1 378 738	1 206 396	1 072 352	965 117	877 379	804 264	742 397	689 369
20%	1 635 791	1 402 106	1 226 843	1 090 527	981 474	892 249	817 895	754 980	701 053
22%	1 663 054	1 425 475	1 247 290	1 108 703	997 832	907 120	831 527	767 563	712 737
24%	1 690 317	1 448 843	1 267 738	1 126 878	1 014 190	921 991	845 159	780 146	724 422
26%	1 717 580	1 472 212	1 288 185	1 145 054	1 030 548	936 862	858 790	792 729	736 106
28%	1 744 843	1 495 580	1 308 633	1 163 229	1 046 906	951 733	872 422	805 312	747 790
30%	1 772 107	1 518 949	1 329 080	1 181 404	1 063 264	966 604	886 053	817 895	759 474
32%	1 799 370	1 542 317	1 349 527	1 199 580	1 079 622	981 474	899 685	830 478	771 158
34%	1 826 633	1 565 685	1 369 975	1 217 755	1 095 980	996 345	913 316	843 061	782 843
36%	1 853 896	1 589 054	1 390 422	1 235 931	1 112 338	1 011 216	926 948	855 644	794 527
38%	1 881 159	1 612 422	1 410 870	1 254 106	1 128 696	1 026 087	940 580	868 227	806 211

40%	1 908 423	1 635 791	1 431 317	1 272 282	1 145 054	1 040 958	954 211	880 810	817 895
42%	1 935 686	1 659 159	1 451 764	1 290 457	1 161 411	1 055 829	967 843	893 393	829 580
44%	1 962 949	1 682 528	1 472 212	1 308 633	1 177 769	1 070 699	981 474	905 976	841 264
46%	1 990 212	1 705 896	1 492 659	1 326 808	1 194 127	1 085 570	995 106	918 559	852 948
48%	2 017 475	1 729 264	1 513 106	1 344 983	1 210 485	1 100 441	1 008 738	931 142	864 632
50%	2 044 738	1 752 633	1 533 554	1 363 159	1 226 843	1 115 312	1 022 369	943 725	876 316
52%	2 072 002	1 776 001	1 554 001	1 381 334	1 243 201	1 130 183	1 036 001	956 308	888 001
54%	2 099 265	1 799 370	1 574 449	1 399 510	1 259 559	1 145 054	1 049 632	968 891	899 685
56%	2 126 528	1 822 738	1 594 896	1 417 685	1 275 917	1 159 924	1 063 264	981 474	911 369
58%	2 153 791	1 846 107	1 615 343	1 435 861	1 292 275	1 174 795	1 076 896	994 057	923 053
60%	2 181 054	1 869 475	1 635 791	1 454 036	1 308 633	1 189 666	1 090 527	1 006 640	934 738
62%	2 208 317	1 892 844	1 656 238	1 472 212	1 324 990	1 204 537	1 104 159	1 019 223	946 422
64%	2 235 581	1 916 212	1 676 685	1 490 387	1 341 348	1 219 408	1 117 790	1 031 806	958 106
66%	2 262 844	1 939 580	1 697 133	1 508 563	1 357 706	1 234 278	1 131 422	1 044 389	969 790
68%	2 290 107	1 962 949	1 717 580	1 526 738	1 374 064	1 249 149	1 145 054	1 056 972	981 474
70%	2 317 370	1 986 317	1 738 028	1 544 913	1 390 422	1 264 020	1 158 685	1 069 555	993 159
72%	2 344 633	2 009 686	1 758 475	1 563 089	1 406 780	1 278 891	1 172 317	1 082 138	1 004 843
74%	2 371 897	2 033 054	1 778 922	1 581 264	1 423 138	1 293 762	1 185 948	1 094 721	1 016 527
76%	2 399 160	2 056 423	1 799 370	1 599 440	1 439 496	1 308 633	1 199 580	1 107 304	1 028 211
78%	2 426 423	2 079 791	1 819 817	1 617 615	1 455 854	1 323 503	1 213 211	1 119 888	1 039 896
80%	2 453 686	2 103 160	1 840 265	1 635 791	1 472 212	1 338 374	1 226 843	1 132 471	1 051 580

Tabela 102. Potencjalna wielkość pracy przewozowej (wkm) w gminie Lubliniec, przy zaangażowaniu 4% środków budżetu gminy w zależności od stawki za 1 wkm oraz średniej rentowności połączeń. Opr. własne.

Obliczenie możliwej do realizacji rocznej liczby wozokilometrów opłacanych przez gminę

Gmina: **Lubliniec**

Wysokość budżetu rocznego za 2018 r.

102 236 920,66 zł

Udział kosztów ptz

5%

Roczna wys. środków na finansowanie ptz

5 111 846,03 zł

Rentowność	Stawka za 1 wozokilometr pracy przewozowej								
	3,00 zł	3,50 zł	4,00 zł	4,50 zł	5,00 zł	5,50 zł	6,00 zł	6,50 zł	7,00 zł
10%	1 874 344	1 606 580	1 405 758	1 249 562	1 124 606	1 022 369	937 172	865 082	803 290
12%	1 908 423	1 635 791	1 431 317	1 272 282	1 145 054	1 040 958	954 211	880 810	817 895
14%	1 942 501	1 665 001	1 456 876	1 295 001	1 165 501	1 059 546	971 251	896 539	832 501
16%	1 976 580	1 694 212	1 482 435	1 317 720	1 185 948	1 078 135	988 290	912 268	847 106
18%	2 010 659	1 723 422	1 507 995	1 340 440	1 206 396	1 096 723	1 005 330	927 997	861 711
20%	2 044 738	1 752 633	1 533 554	1 363 159	1 226 843	1 115 312	1 022 369	943 725	876 316
22%	2 078 817	1 781 843	1 559 113	1 385 878	1 247 290	1 133 900	1 039 409	959 454	890 922
24%	2 112 896	1 811 054	1 584 672	1 408 598	1 267 738	1 152 489	1 056 448	975 183	905 527
26%	2 146 975	1 840 265	1 610 232	1 431 317	1 288 185	1 171 077	1 073 488	990 912	920 132
28%	2 181 054	1 869 475	1 635 791	1 454 036	1 308 633	1 189 666	1 090 527	1 006 640	934 738
30%	2 215 133	1 898 686	1 661 350	1 476 756	1 329 080	1 208 255	1 107 567	1 022 369	949 343
32%	2 249 212	1 927 896	1 686 909	1 499 475	1 349 527	1 226 843	1 124 606	1 038 098	963 948
34%	2 283 291	1 957 107	1 712 468	1 522 194	1 369 975	1 245 432	1 141 646	1 053 827	978 553
36%	2 317 370	1 986 317	1 738 028	1 544 913	1 390 422	1 264 020	1 158 685	1 069 555	993 159
38%	2 351 449	2 015 528	1 763 587	1 567 633	1 410 870	1 282 609	1 175 725	1 085 284	1 007 764
40%	2 385 528	2 044 738	1 789 146	1 590 352	1 431 317	1 301 197	1 192 764	1 101 013	1 022 369
42%	2 419 607	2 073 949	1 814 705	1 613 071	1 451 764	1 319 786	1 209 804	1 116 742	1 036 974
44%	2 453 686	2 103 160	1 840 265	1 635 791	1 472 212	1 338 374	1 226 843	1 132 471	1 051 580
46%	2 487 765	2 132 370	1 865 824	1 658 510	1 492 659	1 356 963	1 243 883	1 148 199	1 066 185
48%	2 521 844	2 161 581	1 891 383	1 681 229	1 513 106	1 375 551	1 260 922	1 163 928	1 080 790
50%	2 555 923	2 190 791	1 916 942	1 703 949	1 533 554	1 394 140	1 277 962	1 179 657	1 095 396
52%	2 590 002	2 220 002	1 942 501	1 726 668	1 554 001	1 412 728	1 295 001	1 195 386	1 110 001

54%	2 624 081	2 249 212	1 968 061	1 749 387	1 574 449	1 431 317	1 312 040	1 211 114	1 124 606
56%	2 658 160	2 278 423	1 993 620	1 772 107	1 594 896	1 449 905	1 329 080	1 226 843	1 139 211
58%	2 692 239	2 307 633	2 019 179	1 794 826	1 615 343	1 468 494	1 346 119	1 242 572	1 153 817
60%	2 726 318	2 336 844	2 044 738	1 817 545	1 635 791	1 487 082	1 363 159	1 258 301	1 168 422
62%	2 760 397	2 366 054	2 070 298	1 840 265	1 656 238	1 505 671	1 380 198	1 274 029	1 183 027
64%	2 794 476	2 395 265	2 095 857	1 862 984	1 676 685	1 524 260	1 397 238	1 289 758	1 197 632
66%	2 828 555	2 424 476	2 121 416	1 885 703	1 697 133	1 542 848	1 414 277	1 305 487	1 212 238
68%	2 862 634	2 453 686	2 146 975	1 908 423	1 717 580	1 561 437	1 431 317	1 321 216	1 226 843
70%	2 896 713	2 482 897	2 172 535	1 931 142	1 738 028	1 580 025	1 448 356	1 336 944	1 241 448
72%	2 930 792	2 512 107	2 198 094	1 953 861	1 758 475	1 598 614	1 465 396	1 352 673	1 256 054
74%	2 964 871	2 541 318	2 223 653	1 976 580	1 778 922	1 617 202	1 482 435	1 368 402	1 270 659
76%	2 998 950	2 570 528	2 249 212	1 999 300	1 799 370	1 635 791	1 499 475	1 384 131	1 285 264
78%	3 033 029	2 599 739	2 274 771	2 022 019	1 819 817	1 654 379	1 516 514	1 399 859	1 299 869
80%	3 067 108	2 628 949	2 300 331	2 044 738	1 840 265	1 672 968	1 533 554	1 415 588	1 314 475

Tabela 103. Potencjalna wielkość pracy przewozowej (wkm) w gminie Lubliniec, przy zaangażowaniu 5% środków budżetu gminy w zależności od stawki za 1 wkm oraz średniej rentowności połączeń. Opr. własne.

Obliczenie możliwej do realizacji rocznej liczby wozokilometrów opłacanych przez gminę

Gmina: **Lubliniec**

Wysokość budżetu rocznego za 2018 r.

102 236 920,66 zł

Udział kosztów ptz

6%

Roczna wys. środków na finansowanie ptz

6 134 215,24 zł

Rentowność	Stawka za 1 wozokilometr pracy przewozowej								
	3,00 zł	3,50 zł	4,00 zł	4,50 zł	5,00 zł	5,50 zł	6,00 zł	6,50 zł	7,00 zł
10%	2 249 212	1 927 896	1 686 909	1 499 475	1 349 527	1 226 843	1 124 606	1 038 098	963 948
12%	2 290 107	1 962 949	1 717 580	1 526 738	1 374 064	1 249 149	1 145 054	1 056 972	981 474
14%	2 331 002	1 998 002	1 748 251	1 554 001	1 398 601	1 271 456	1 165 501	1 075 847	999 001
16%	2 371 897	2 033 054	1 778 922	1 581 264	1 423 138	1 293 762	1 185 948	1 094 721	1 016 527
18%	2 412 791	2 068 107	1 809 593	1 608 528	1 447 675	1 316 068	1 206 396	1 113 596	1 034 053
20%	2 453 686	2 103 160	1 840 265	1 635 791	1 472 212	1 338 374	1 226 843	1 132 471	1 051 580
22%	2 494 581	2 138 212	1 870 936	1 663 054	1 496 749	1 360 680	1 247 290	1 151 345	1 069 106
24%	2 535 476	2 173 265	1 901 607	1 690 317	1 521 285	1 382 987	1 267 738	1 170 220	1 086 632
26%	2 576 370	2 208 317	1 932 278	1 717 580	1 545 822	1 405 293	1 288 185	1 189 094	1 104 159
28%	2 617 265	2 243 370	1 962 949	1 744 843	1 570 359	1 427 599	1 308 633	1 207 969	1 121 685
30%	2 658 160	2 278 423	1 993 620	1 772 107	1 594 896	1 449 905	1 329 080	1 226 843	1 139 211
32%	2 699 055	2 313 475	2 024 291	1 799 370	1 619 433	1 472 212	1 349 527	1 245 718	1 156 738
34%	2 739 949	2 348 528	2 054 962	1 826 633	1 643 970	1 494 518	1 369 975	1 264 592	1 174 264
36%	2 780 844	2 383 581	2 085 633	1 853 896	1 668 507	1 516 824	1 390 422	1 283 467	1 191 790
38%	2 821 739	2 418 633	2 116 304	1 881 159	1 693 043	1 539 130	1 410 870	1 302 341	1 209 317
40%	2 862 634	2 453 686	2 146 975	1 908 423	1 717 580	1 561 437	1 431 317	1 321 216	1 226 843
42%	2 903 529	2 488 739	2 177 646	1 935 686	1 742 117	1 583 743	1 451 764	1 340 090	1 244 369
44%	2 944 423	2 523 791	2 208 317	1 962 949	1 766 654	1 606 049	1 472 212	1 358 965	1 261 896
46%	2 985 318	2 558 844	2 238 989	1 990 212	1 791 191	1 628 355	1 492 659	1 377 839	1 279 422
48%	3 026 213	2 593 897	2 269 660	2 017 475	1 815 728	1 650 662	1 513 106	1 396 714	1 296 948
50%	3 067 108	2 628 949	2 300 331	2 044 738	1 840 265	1 672 968	1 533 554	1 415 588	1 314 475
52%	3 108 002	2 664 002	2 331 002	2 072 002	1 864 801	1 695 274	1 554 001	1 434 463	1 332 001
54%	3 148 897	2 699 055	2 361 673	2 099 265	1 889 338	1 717 580	1 574 449	1 453 337	1 349 527
56%	3 189 792	2 734 107	2 392 344	2 126 528	1 913 875	1 739 887	1 594 896	1 472 212	1 367 054
58%	3 230 687	2 769 160	2 423 015	2 153 791	1 938 412	1 762 193	1 615 343	1 491 086	1 384 580
60%	3 271 581	2 804 213	2 453 686	2 181 054	1 962 949	1 784 499	1 635 791	1 509 961	1 402 106
62%	3 312 476	2 839 265	2 484 357	2 208 317	1 987 486	1 806 805	1 656 238	1 528 835	1 419 633
64%	3 353 371	2 874 318	2 515 028	2 235 581	2 012 023	1 829 111	1 676 685	1 547 710	1 437 159
66%	3 394 266	2 909 371	2 545 699	2 262 844	2 036 559	1 851 418	1 697 133	1 566 584	1 454 685

68%	3 435 161	2 944 423	2 576 370	2 290 107	2 061 096	1 873 724	1 717 580	1 585 459	1 472 212
70%	3 476 055	2 979 476	2 607 041	2 317 370	2 085 633	1 896 030	1 738 028	1 604 333	1 489 738
72%	3 516 950	3 014 529	2 637 713	2 344 633	2 110 170	1 918 336	1 758 475	1 623 208	1 507 264
74%	3 557 845	3 049 581	2 668 384	2 371 897	2 134 707	1 940 643	1 778 922	1 642 082	1 524 791
76%	3 598 740	3 084 634	2 699 055	2 399 160	2 159 244	1 962 949	1 799 370	1 660 957	1 542 317
78%	3 639 634	3 119 687	2 729 726	2 426 423	2 183 781	1 985 255	1 819 817	1 679 831	1 559 843
80%	3 680 529	3 154 739	2 760 397	2 453 686	2 208 317	2 007 561	1 840 265	1 698 706	1 577 370

Tabela 104. Potencjalna wielkość pracy przewozowej (wkm) w gminie Lubliniec, przy zaangażowaniu 6% środków budżetu gminy w zależności od stawki za 1 wkm oraz średniej rentowności połączeń. Opr. własne.

Obliczenie możliwej do realizacji rocznej liczby wozokilometrów opłacanych przez gminę

Gmina: **Pawonków**

Wysokość budżetu rocznego za 2018 r.

27 097 064,96 zł

Udział kosztów ptz

3%

Roczna wysokość środków na finansowanie ptz

812 911,95 zł

Rentowność	Stawka za 1 wozokilometr pracy przewozowej								
	3,00 zł	3,50 zł	4,00 zł	4,50 zł	5,00 zł	5,50 zł	6,00 zł	6,50 zł	7,00 zł
10%	298 068	255 487	223 551	198 712	178 841	162 582	149 034	137 570	127 743
12%	303 487	260 132	227 615	202 325	182 092	165 538	151 744	140 071	130 066
14%	308 907	264 777	231 680	205 938	185 344	168 494	154 453	142 572	132 389
16%	314 326	269 422	235 744	209 551	188 596	171 451	157 163	145 074	134 711
18%	319 745	274 067	239 809	213 164	191 847	174 407	159 873	147 575	137 034
20%	325 165	278 713	243 874	216 777	195 099	177 363	162 582	150 076	139 356
22%	330 584	283 358	247 938	220 389	198 351	180 319	165 292	152 577	141 679
24%	336 004	288 003	252 003	224 002	201 602	183 275	168 002	155 079	144 002
26%	341 423	292 648	256 067	227 615	204 854	186 231	170 712	157 580	146 324
28%	346 842	297 294	260 132	231 228	208 105	189 187	173 421	160 081	148 647
30%	352 262	301 939	264 196	234 841	211 357	192 143	176 131	162 582	150 969
32%	357 681	306 584	268 261	238 454	214 609	195 099	178 841	165 084	153 292
34%	363 101	311 229	272 326	242 067	217 860	198 055	181 550	167 585	155 615
36%	368 520	315 874	276 390	245 680	221 112	201 011	184 260	170 086	157 937
38%	373 939	320 520	280 455	249 293	224 364	203 967	186 970	172 587	160 260
40%	379 359	325 165	284 519	252 906	227 615	206 923	189 679	175 089	162 582
42%	384 778	329 810	288 584	256 519	230 867	209 879	192 389	177 590	164 905
44%	390 198	334 455	292 648	260 132	234 119	212 835	195 099	180 091	167 228
46%	395 617	339 100	296 713	263 745	237 370	215 791	197 809	182 593	169 550
48%	401 037	343 746	300 777	267 358	240 622	218 747	200 518	185 094	171 873
50%	406 456	348 391	304 842	270 971	243 874	221 703	203 228	187 595	174 195
52%	411 875	353 036	308 907	274 584	247 125	224 659	205 938	190 096	176 518
54%	417 295	357 681	312 971	278 197	250 377	227 615	208 647	192 598	178 841
56%	422 714	362 326	317 036	281 809	253 629	230 571	211 357	195 099	181 163
58%	428 134	366 972	321 100	285 422	256 880	233 527	214 067	197 600	183 486
60%	433 553	371 617	325 165	289 035	260 132	236 483	216 777	200 101	185 808
62%	438 972	376 262	329 229	292 648	263 383	239 440	219 486	202 603	188 131
64%	444 392	380 907	333 294	296 261	266 635	242 396	222 196	205 104	190 454
66%	449 811	385 553	337 358	299 874	269 887	245 352	224 906	207 605	192 776
68%	455 231	390 198	341 423	303 487	273 138	248 308	227 615	210 106	195 099
70%	460 650	394 843	345 488	307 100	276 390	251 264	230 325	212 608	197 421
72%	466 070	399 488	349 552	310 713	279 642	254 220	233 035	215 109	199 744
74%	471 489	404 133	353 617	314 326	282 893	257 176	235 744	217 610	202 067
76%	476 908	408 779	357 681	317 939	286 145	260 132	238 454	220 112	204 389
78%	482 328	413 424	361 746	321 552	289 397	263 088	241 164	222 613	206 712

80%	487 747	418 069	365 810	325 165	292 648	266 044	243 874	225 114	209 035
-----	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------

Tabela 105. Potencjalna wielkość pracy przewozowej (wkm) w gminie Pawonków, przy zaangażowaniu 3% środków budżetu gminy w zależności od stawki za 1 wkm oraz średniej rentowności połączeń. Opr. własne.

Obliczenie możliwej do realizacji rocznej liczby wozokilometrów opłacanych przez gminę

Gmina: **Pawonków**

Wysokość budżetu rocznego za 2018 r.

27 097 064,96 zł

Udział kosztów ptz

4%

Roczna wysokość środków na finansowanie ptz

1 083 882,60 zł

Rentowność	Stawka za 1 wozokilometr pracy przewozowej								
	3,00 zł	3,50 zł	4,00 zł	4,50 zł	5,00 zł	5,50 zł	6,00 zł	6,50 zł	7,00 zł
10%	397 424	340 649	298 068	264 949	238 454	216 777	198 712	183 426	170 324
12%	404 650	346 842	303 487	269 766	242 790	220 718	202 325	186 761	173 421
14%	411 875	353 036	308 907	274 584	247 125	224 659	205 938	190 096	176 518
16%	419 101	359 230	314 326	279 401	251 461	228 601	209 551	193 431	179 615
18%	426 327	365 423	319 745	284 218	255 796	232 542	213 164	196 766	182 712
20%	433 553	371 617	325 165	289 035	260 132	236 483	216 777	200 101	185 808
22%	440 779	377 811	330 584	293 853	264 467	240 425	220 389	203 436	188 905
24%	448 005	384 004	336 004	298 670	268 803	244 366	224 002	206 771	192 002
26%	455 231	390 198	341 423	303 487	273 138	248 308	227 615	210 106	195 099
28%	462 457	396 391	346 842	308 304	277 474	252 249	231 228	213 441	198 196
30%	469 682	402 585	352 262	313 122	281 809	256 190	234 841	216 777	201 292
32%	476 908	408 779	357 681	317 939	286 145	260 132	238 454	220 112	204 389
34%	484 134	414 972	363 101	322 756	290 481	264 073	242 067	223 447	207 486
36%	491 360	421 166	368 520	327 573	294 816	268 015	245 680	226 782	210 583
38%	498 586	427 359	373 939	332 391	299 152	271 956	249 293	230 117	213 680
40%	505 812	433 553	379 359	337 208	303 487	275 897	252 906	233 452	216 777
42%	513 038	439 747	384 778	342 025	307 823	279 839	256 519	236 787	219 873
44%	520 264	445 940	390 198	346 842	312 158	283 780	260 132	240 122	222 970
46%	527 490	452 134	395 617	351 660	316 494	287 722	263 745	243 457	226 067
48%	534 715	458 327	401 037	356 477	320 829	291 663	267 358	246 792	229 164
50%	541 941	464 521	406 456	361 294	325 165	295 604	270 971	250 127	232 261
52%	549 167	470 715	411 875	366 111	329 500	299 546	274 584	253 462	235 357
54%	556 393	476 908	417 295	370 929	333 836	303 487	278 197	256 797	238 454
56%	563 619	483 102	422 714	375 746	338 171	307 429	281 809	260 132	241 551
58%	570 845	489 296	428 134	380 563	342 507	311 370	285 422	263 467	244 648
60%	578 071	495 489	433 553	385 380	346 842	315 311	289 035	266 802	247 745
62%	585 297	501 683	438 972	390 198	351 178	319 253	292 648	270 137	250 841
64%	592 522	507 876	444 392	395 015	355 513	323 194	296 261	273 472	253 938
66%	599 748	514 070	449 811	399 832	359 849	327 135	299 874	276 807	257 035
68%	606 974	520 264	455 231	404 650	364 185	331 077	303 487	280 142	260 132
70%	614 200	526 457	460 650	409 467	368 520	335 018	307 100	283 477	263 229
72%	621 426	532 651	466 070	414 284	372 856	338 960	310 713	286 812	266 325
74%	628 652	538 844	471 489	419 101	377 191	342 901	314 326	290 147	269 422
76%	635 878	545 038	476 908	423 919	381 527	346 842	317 939	293 482	272 519
78%	643 104	551 232	482 328	428 736	385 862	350 784	321 552	296 817	275 616
80%	650 330	557 425	487 747	433 553	390 198	354 725	325 165	300 152	278 713

Tabela 106. Potencjalna wielkość pracy przewozowej (wkm) w gminie Pawonków, przy zaangażowaniu 4% środków budżetu gminy w zależności od stawki za 1 wkm oraz średniej rentowności połączeń. Opr. własne.

Obliczenie możliwej do realizacji rocznej liczby wozokilometrów opłacanych przez gminę

Gmina: **Pawonków**

Wysokość budżetu rocznego za 2018 r.

27 097 064,96 zł

Udział kosztów ptz

5%

Roczna wysokość środków na finansowanie ptz

1 354 853,25 zł

Rentowność	Stawka za 1 wozokilometr pracy przewozowej								
	3,00 zł	3,50 zł	4,00 zł	4,50 zł	5,00 zł	5,50 zł	6,00 zł	6,50 zł	7,00 zł
10%	496 780	425 811	372 585	331 186	298 068	270 971	248 390	229 283	212 906
12%	505 812	433 553	379 359	337 208	303 487	275 897	252 906	233 452	216 777
14%	514 844	441 295	386 133	343 229	308 907	280 824	257 422	237 620	220 648
16%	523 877	449 037	392 907	349 251	314 326	285 751	261 938	241 789	224 519
18%	532 909	456 779	399 682	355 273	319 745	290 678	266 454	245 958	228 390
20%	541 941	464 521	406 456	361 294	325 165	295 604	270 971	250 127	232 261
22%	550 974	472 263	413 230	367 316	330 584	300 531	275 487	254 296	236 132
24%	560 006	480 005	420 005	373 337	336 004	305 458	280 003	258 464	240 003
26%	569 038	487 747	426 779	379 359	341 423	310 385	284 519	262 633	243 874
28%	578 071	495 489	433 553	385 380	346 842	315 311	289 035	266 802	247 745
30%	587 103	503 231	440 327	391 402	352 262	320 238	293 552	270 971	251 616
32%	596 135	510 973	447 102	397 424	357 681	325 165	298 068	275 139	255 487
34%	605 168	518 715	453 876	403 445	363 101	330 092	302 584	279 308	259 358
36%	614 200	526 457	460 650	409 467	368 520	335 018	307 100	283 477	263 229
38%	623 232	534 199	467 424	415 488	373 939	339 945	311 616	287 646	267 100
40%	632 265	541 941	474 199	421 510	379 359	344 872	316 132	291 815	270 971
42%	641 297	549 683	480 973	427 531	384 778	349 798	320 649	295 983	274 842
44%	650 330	557 425	487 747	433 553	390 198	354 725	325 165	300 152	278 713
46%	659 362	565 167	494 521	439 575	395 617	359 652	329 681	304 321	282 584
48%	668 394	572 909	501 296	445 596	401 037	364 579	334 197	308 490	286 455
50%	677 427	580 651	508 070	451 618	406 456	369 505	338 713	312 658	290 326
52%	686 459	588 393	514 844	457 639	411 875	374 432	343 229	316 827	294 197
54%	695 491	596 135	521 619	463 661	417 295	379 359	347 746	320 996	298 068
56%	704 524	603 877	528 393	469 682	422 714	384 286	352 262	325 165	301 939
58%	713 556	611 619	535 167	475 704	428 134	389 212	356 778	329 334	305 810
60%	722 588	619 361	541 941	481 726	433 553	394 139	361 294	333 502	309 681
62%	731 621	627 104	548 716	487 747	438 972	399 066	365 810	337 671	313 552
64%	740 653	634 846	555 490	493 769	444 392	403 993	370 327	341 840	317 423
66%	749 685	642 588	562 264	499 790	449 811	408 919	374 843	346 009	321 294
68%	758 718	650 330	569 038	505 812	455 231	413 846	379 359	350 177	325 165
70%	767 750	658 072	575 813	511 833	460 650	418 773	383 875	354 346	329 036
72%	776 783	665 814	582 587	517 855	466 070	423 700	388 391	358 515	332 907
74%	785 815	673 556	589 361	523 877	471 489	428 626	392 907	362 684	336 778
76%	794 847	681 298	596 135	529 898	476 908	433 553	397 424	366 853	340 649
78%	803 880	689 040	602 910	535 920	482 328	438 480	401 940	371 021	344 520
80%	812 912	696 782	609 684	541 941	487 747	443 407	406 456	375 190	348 391

Tabela 107. Potencjalna wielkość pracy przewozowej (wkm) w gminie Pawonków, przy zaangażowaniu 5% środków budżetu gminy w zależności od stawki za 1 wkm oraz średniej rentowności połączeń. Opr. własne.

Obliczenie możliwej do realizacji rocznej liczby wozokilometrów opłacanych przez gminę

Gmina: **Pawonków**

Wysokość budżetu rocznego za 2018 r.

27 097 064,96 zł

Udział kosztów ptz

6%

Roczna wysokość środków na finansowanie ptz

1 625 823,90 zł

Rentowność	Stawka za 1 wozokilometr pracy przewozowej								
	3,00 zł	3,50 zł	4,00 zł	4,50 zł	5,00 zł	5,50 zł	6,00 zł	6,50 zł	7,00 zł
10%	596 135	510 973	447 102	397 424	357 681	325 165	298 068	275 139	255 487

12%	606 974	520 264	455 231	404 650	364 185	331 077	303 487	280 142	260 132
14%	617 813	529 554	463 360	411 875	370 688	336 989	308 907	285 144	264 777
16%	628 652	538 844	471 489	419 101	377 191	342 901	314 326	290 147	269 422
18%	639 491	548 135	479 618	426 327	383 694	348 813	319 745	295 150	274 067
20%	650 330	557 425	487 747	433 553	390 198	354 725	325 165	300 152	278 713
22%	661 168	566 716	495 876	440 779	396 701	360 637	330 584	305 155	283 358
24%	672 007	576 006	504 005	448 005	403 204	366 549	336 004	310 157	288 003
26%	682 846	585 297	512 135	455 231	409 708	372 461	341 423	315 160	292 648
28%	693 685	594 587	520 264	462 457	416 211	378 374	346 842	320 162	297 294
30%	704 524	603 877	528 393	469 682	422 714	384 286	352 262	325 165	301 939
32%	715 363	613 168	536 522	476 908	429 218	390 198	357 681	330 167	306 584
34%	726 201	622 458	544 651	484 134	435 721	396 110	363 101	335 170	311 229
36%	737 040	631 749	552 780	491 360	442 224	402 022	368 520	340 172	315 874
38%	747 879	641 039	560 909	498 586	448 727	407 934	373 939	345 175	320 520
40%	758 718	650 330	569 038	505 812	455 231	413 846	379 359	350 177	325 165
42%	769 557	659 620	577 167	513 038	461 734	419 758	384 778	355 180	329 810
44%	780 395	668 910	585 297	520 264	468 237	425 670	390 198	360 183	334 455
46%	791 234	678 201	593 426	527 490	474 741	431 582	395 617	365 185	339 100
48%	802 073	687 491	601 555	534 715	481 244	437 494	401 037	370 188	343 746
50%	812 912	696 782	609 684	541 941	487 747	443 407	406 456	375 190	348 391
52%	823 751	706 072	617 813	549 167	494 250	449 319	411 875	380 193	353 036
54%	834 590	715 363	625 942	556 393	500 754	455 231	417 295	385 195	357 681
56%	845 428	724 653	634 071	563 619	507 257	461 143	422 714	390 198	362 326
58%	856 267	733 943	642 200	570 845	513 760	467 055	428 134	395 200	366 972
60%	867 106	743 234	650 330	578 071	520 264	472 967	433 553	400 203	371 617
62%	877 945	752 524	658 459	585 297	526 767	478 879	438 972	405 205	376 262
64%	888 784	761 815	666 588	592 522	533 270	484 791	444 392	410 208	380 907
66%	899 623	771 105	674 717	599 748	539 774	490 703	449 811	415 210	385 553
68%	910 461	780 395	682 846	606 974	546 277	496 615	455 231	420 213	390 198
70%	921 300	789 686	690 975	614 200	552 780	502 527	460 650	425 215	394 843
72%	932 139	798 976	699 104	621 426	559 283	508 439	466 070	430 218	399 488
74%	942 978	808 267	707 233	628 652	565 787	514 352	471 489	435 221	404 133
76%	953 817	817 557	715 363	635 878	572 290	520 264	476 908	440 223	408 779
78%	964 656	826 848	723 492	643 104	578 793	526 176	482 328	445 226	413 424
80%	975 494	836 138	731 621	650 330	585 297	532 088	487 747	450 228	418 069

Tabela 108. Potencjalna wielkość pracy przewozowej (wkm) w gminie Pawonków, przy zaangażowaniu 6% środków budżetu gminy w zależności od stawki za 1 wkm oraz średniej rentowności połączeń. Opr. własne.

Obliczenie możliwej do realizacji rocznej liczby wozokilometrów opłacanych przez gminę

Gmina:

Woźniki

Wysokość budżetu rocznego za 2018 r.

50 453 523,34 zł

Udział kosztów ptz

3%

Roczna wysokość środków na finansowanie ptz

1 513 605,70 zł

Rentowność	Stawka za 1 wozokilometr pracy przewozowej								
	3,00 zł	3,50 zł	4,00 zł	4,50 zł	5,00 zł	5,50 zł	6,00 zł	6,50 zł	7,00 zł
10%	554 989	475 705	416 242	369 993	332 993	302 721	277 494	256 149	237 852
12%	565 079	484 354	423 810	376 720	339 048	308 225	282 540	260 806	242 177
14%	575 170	493 003	431 378	383 447	345 102	313 729	287 585	265 463	246 501
16%	585 261	501 652	438 946	390 174	351 157	319 233	292 630	270 120	250 826
18%	595 352	510 301	446 514	396 901	357 211	324 737	297 676	274 778	255 151
20%	605 442	518 951	454 082	403 628	363 265	330 241	302 721	279 435	259 475
22%	615 533	527 600	461 650	410 355	369 320	335 745	307 766	284 092	263 800
24%	625 624	536 249	469 218	417 082	375 374	341 249	312 812	288 749	268 124

26%	635 714	544 898	476 786	423 810	381 429	346 753	317 857	293 407	272 449
28%	645 805	553 547	484 354	430 537	387 483	352 257	322 903	298 064	276 774
30%	655 896	562 196	491 922	437 264	393 537	357 761	327 948	302 721	281 098
32%	665 987	570 846	499 490	443 991	399 592	363 265	332 993	307 378	285 423
34%	676 077	579 495	507 058	450 718	405 646	368 769	338 039	312 036	289 747
36%	686 168	588 144	514 626	457 445	411 701	374 273	343 084	316 693	294 072
38%	696 259	596 793	522 194	464 172	417 755	379 777	348 129	321 350	298 397
40%	706 349	605 442	529 762	470 900	423 810	385 281	353 175	326 007	302 721
42%	716 440	614 091	537 330	477 627	429 864	390 785	358 220	330 665	307 046
44%	726 531	622 741	544 898	484 354	435 918	396 289	363 265	335 322	311 370
46%	736 621	631 390	552 466	491 081	441 973	401 794	368 311	339 979	315 695
48%	746 712	640 039	560 034	497 808	448 027	407 298	373 356	344 636	320 019
50%	756 803	648 688	567 602	504 535	454 082	412 802	378 401	349 294	324 344
52%	766 894	657 337	575 170	511 262	460 136	418 306	383 447	353 951	328 669
54%	776 984	665 987	582 738	517 990	466 191	423 810	388 492	358 608	332 993
56%	787 075	674 636	590 306	524 717	472 245	429 314	393 537	363 265	337 318
58%	797 166	683 285	597 874	531 444	478 299	434 818	398 583	367 923	341 642
60%	807 256	691 934	605 442	538 171	484 354	440 322	403 628	372 580	345 967
62%	817 347	700 583	613 010	544 898	490 408	445 826	408 674	377 237	350 292
64%	827 438	709 232	620 578	551 625	496 463	451 330	413 719	381 894	354 616
66%	837 528	717 882	628 146	558 352	502 517	456 834	418 764	386 552	358 941
68%	847 619	726 531	635 714	565 079	508 572	462 338	423 810	391 209	363 265
70%	857 710	735 180	643 282	571 807	514 626	467 842	428 855	395 866	367 590
72%	867 801	743 829	650 850	578 534	520 680	473 346	433 900	400 523	371 915
74%	877 891	752 478	658 418	585 261	526 735	478 850	438 946	405 181	376 239
76%	887 982	761 127	665 987	591 988	532 789	484 354	443 991	409 838	380 564
78%	898 073	769 777	673 555	598 715	538 844	489 858	449 036	414 495	384 888
80%	908 163	778 426	681 123	605 442	544 898	495 362	454 082	419 152	389 213

Tabela 109. Potencjalna wielkość pracy przewozowej (wkm) w gminie Woźniki, przy zaangażowaniu 3% środków budżetu gminy w zależności od stawki za 1 wkm oraz średniej rentowności połączeń. Opr. własne.

Obliczenie możliwej do realizacji rocznej liczby wozokilometrów opłacanych przez gminę

Gmina: **Woźniki**

Wysokość budżetu rocznego za 2018 r.

50 453 523,34 zł

Udział kosztów ptz

4%

Roczna wysokość środków na finansowanie ptz

2 018 140,93 zł

Rentowność	Stawka za 1 wozokilometr pracy przewozowej								
	3,00 zł	3,50 zł	4,00 zł	4,50 zł	5,00 zł	5,50 zł	6,00 zł	6,50 zł	7,00 zł
10%	739 985	634 273	554 989	493 323	443 991	403 628	369 993	341 532	317 136
12%	753 439	645 805	565 079	502 293	452 064	410 967	376 720	347 741	322 903
14%	766 894	657 337	575 170	511 262	460 136	418 306	383 447	353 951	328 669
16%	780 348	668 870	585 261	520 232	468 209	425 644	390 174	360 161	334 435
18%	793 802	680 402	595 352	529 201	476 281	432 983	396 901	366 370	340 201
20%	807 256	691 934	605 442	538 171	484 354	440 322	403 628	372 580	345 967
22%	820 711	703 466	615 533	547 140	492 426	447 660	410 355	378 790	351 733
24%	834 165	714 999	625 624	556 110	500 499	454 999	417 082	384 999	357 499
26%	847 619	726 531	635 714	565 079	508 572	462 338	423 810	391 209	363 265
28%	861 073	738 063	645 805	574 049	516 644	469 676	430 537	397 419	369 031
30%	874 528	749 595	655 896	583 018	524 717	477 015	437 264	403 628	374 798
32%	887 982	761 127	665 987	591 988	532 789	484 354	443 991	409 838	380 564
34%	901 436	772 660	676 077	600 958	540 862	491 693	450 718	416 048	386 330
36%	914 891	784 192	686 168	609 927	548 934	499 031	457 445	422 257	392 096
38%	928 345	795 724	696 259	618 897	557 007	506 370	464 172	428 467	397 862

40%	941 799	807 256	706 349	627 866	565 079	513 709	470 900	434 677	403 628
42%	955 253	818 789	716 440	636 836	573 152	521 047	477 627	440 886	409 394
44%	968 708	830 321	726 531	645 805	581 225	528 386	484 354	447 096	415 160
46%	982 162	841 853	736 621	654 775	589 297	535 725	491 081	453 306	420 927
48%	995 616	853 385	746 712	663 744	597 370	543 063	497 808	459 515	426 693
50%	1 009 070	864 918	756 803	672 714	605 442	550 402	504 535	465 725	432 459
52%	1 022 525	876 450	766 894	681 683	613 515	557 741	511 262	471 934	438 225
54%	1 035 979	887 982	776 984	690 653	621 587	565 079	517 990	478 144	443 991
56%	1 049 433	899 514	787 075	699 622	629 660	572 418	524 717	484 354	449 757
58%	1 062 888	911 046	797 166	708 592	637 733	579 757	531 444	490 563	455 523
60%	1 076 342	922 579	807 256	717 561	645 805	587 096	538 171	496 773	461 289
62%	1 089 796	934 111	817 347	726 531	653 878	594 434	544 898	502 983	467 055
64%	1 103 250	945 643	827 438	735 500	661 950	601 773	551 625	509 192	472 822
66%	1 116 705	957 175	837 528	744 470	670 023	609 112	558 352	515 402	478 588
68%	1 130 159	968 708	847 619	753 439	678 095	616 450	565 079	521 612	484 354
70%	1 143 613	980 240	857 710	762 409	686 168	623 789	571 807	527 821	490 120
72%	1 157 067	991 772	867 801	771 378	694 240	631 128	578 534	534 031	495 886
74%	1 170 522	1 003 304	877 891	780 348	702 313	638 466	585 261	540 241	501 652
76%	1 183 976	1 014 837	887 982	789 317	710 386	645 805	591 988	546 450	507 418
78%	1 197 430	1 026 369	898 073	798 287	718 458	653 144	598 715	552 660	513 184
80%	1 210 885	1 037 901	908 163	807 256	726 531	660 482	605 442	558 870	518 951

Tabela 110. Potencjalna wielkość pracy przewozowej (wkm) w gminie Woźniki, przy zaangażowaniu 4% środków budżetu gminy w zależności od stawki za 1 wkm oraz średniej rentowności połączeń. Opr. własne.

Obliczenie możliwej do realizacji rocznej liczby wozokilometrów opłacanych przez gminę

Gmina: **Woźniki**

Wysokość budżetu rocznego za 2018 r.

50 453 523,34 zł

Udz. kosztów ptz

5%

Roczna wysokość środków na finansowanie ptz

2 522 676,17 zł

Rentowność	Stawka za 1 wozokilometr pracy przewozowej								
	3,00 zł	3,50 zł	4,00 zł	4,50 zł	5,00 zł	5,50 zł	6,00 zł	6,50 zł	7,00 zł
10%	924 981	792 841	693 736	616 654	554 989	504 535	462 491	426 914	396 421
12%	941 799	807 256	706 349	627 866	565 079	513 709	470 900	434 677	403 628
14%	958 617	821 672	718 963	639 078	575 170	522 882	479 308	442 439	410 836
16%	975 435	836 087	731 576	650 290	585 261	532 055	487 717	450 201	418 043
18%	992 253	850 502	744 189	661 502	595 352	541 229	496 126	457 963	425 251
20%	1 009 070	864 918	756 803	672 714	605 442	550 402	504 535	465 725	432 459
22%	1 025 888	879 333	769 416	683 926	615 533	559 575	512 944	473 487	439 666
24%	1 042 706	893 748	782 030	695 137	625 624	568 749	521 353	481 249	446 874
26%	1 059 524	908 163	794 643	706 349	635 714	577 922	529 762	489 011	454 082
28%	1 076 342	922 579	807 256	717 561	645 805	587 096	538 171	496 773	461 289
30%	1 093 160	936 994	819 870	728 773	655 896	596 269	546 580	504 535	468 497
32%	1 109 978	951 409	832 483	739 985	665 987	605 442	554 989	512 297	475 705
34%	1 126 795	965 825	845 097	751 197	676 077	614 616	563 398	520 059	482 912
36%	1 143 613	980 240	857 710	762 409	686 168	623 789	571 807	527 821	490 120
38%	1 160 431	994 655	870 323	773 621	696 259	632 962	580 216	535 584	497 328
40%	1 177 249	1 009 070	882 937	784 833	706 349	642 136	588 624	543 346	504 535
42%	1 194 067	1 023 486	895 550	796 044	716 440	651 309	597 033	551 108	511 743
44%	1 210 885	1 037 901	908 163	807 256	726 531	660 482	605 442	558 870	518 951
46%	1 227 702	1 052 316	920 777	818 468	736 621	669 656	613 851	566 632	526 158
48%	1 244 520	1 066 732	933 390	829 680	746 712	678 829	622 260	574 394	533 366
50%	1 261 338	1 081 147	946 004	840 892	756 803	688 003	630 669	582 156	540 573

52%	1 278 156	1 095 562	958 617	852 104	766 894	697 176	639 078	589 918	547 781
54%	1 294 974	1 109 978	971 230	863 316	776 984	706 349	647 487	597 680	554 989
56%	1 311 792	1 124 393	983 844	874 528	787 075	715 523	655 896	605 442	562 196
58%	1 328 609	1 138 808	996 457	885 740	797 166	724 696	664 305	613 204	569 404
60%	1 345 427	1 153 223	1 009 070	896 952	807 256	733 869	672 714	620 966	576 612
62%	1 362 245	1 167 639	1 021 684	908 163	817 347	743 043	681 123	628 729	583 819
64%	1 379 063	1 182 054	1 034 297	919 375	827 438	752 216	689 531	636 491	591 027
66%	1 395 881	1 196 469	1 046 911	930 587	837 528	761 390	697 940	644 253	598 235
68%	1 412 699	1 210 885	1 059 524	941 799	847 619	770 563	706 349	652 015	605 442
70%	1 429 516	1 225 300	1 072 137	953 011	857 710	779 736	714 758	659 777	612 650
72%	1 446 334	1 239 715	1 084 751	964 223	867 801	788 910	723 167	667 539	619 858
74%	1 463 152	1 254 130	1 097 364	975 435	877 891	798 083	731 576	675 301	627 065
76%	1 479 970	1 268 546	1 109 978	986 647	887 982	807 256	739 985	683 063	634 273
78%	1 496 788	1 282 961	1 122 591	997 859	898 073	816 430	748 394	690 825	641 481
80%	1 513 606	1 297 376	1 135 204	1 009 070	908 163	825 603	756 803	698 587	648 688

Tabela 111. Potencjalna wielkość pracy przewozowej (wkm) w gminie Woźniki, przy zaangażowaniu 5% środków budżetu gminy w zależności od stawki za 1 wkm oraz średniej rentowności połączeń. Opr. własne.

Obliczenie możliwej do realizacji rocznej liczby wozokilometrów opłacanych przez gminę

Gmina: **Woźniki**

Wysokość budżetu rocznego za 2018 r.

50 453 523,34 zł

Udz. kosztów ptz

6%

Roczna wysokość środków na finansowanie ptz

3 027 211,40 zł

Rentowność	Stawka za 1 wozokilometr pracy przewozowej								
	3,00 zł	3,50 zł	4,00 zł	4,50 zł	5,00 zł	5,50 zł	6,00 zł	6,50 zł	7,00 zł
10%	1 109 978	951 409	832 483	739 985	665 987	605 442	554 989	512 297	475 705
12%	1 130 159	968 708	847 619	753 439	678 095	616 450	565 079	521 612	484 354
14%	1 150 340	986 006	862 755	766 894	690 204	627 458	575 170	530 926	493 003
16%	1 170 522	1 003 304	877 891	780 348	702 313	638 466	585 261	540 241	501 652
18%	1 190 703	1 020 603	893 027	793 802	714 422	649 474	595 352	549 555	510 301
20%	1 210 885	1 037 901	908 163	807 256	726 531	660 482	605 442	558 870	518 951
22%	1 231 066	1 055 199	923 299	820 711	738 640	671 491	615 533	568 184	527 600
24%	1 251 247	1 072 498	938 436	834 165	750 748	682 499	625 624	577 499	536 249
26%	1 271 429	1 089 796	953 572	847 619	762 857	693 507	635 714	586 813	544 898
28%	1 291 610	1 107 094	968 708	861 073	774 966	704 515	645 805	596 128	553 547
30%	1 311 792	1 124 393	983 844	874 528	787 075	715 523	655 896	605 442	562 196
32%	1 331 973	1 141 691	998 980	887 982	799 184	726 531	665 987	614 757	570 846
34%	1 352 154	1 158 990	1 014 116	901 436	811 293	737 539	676 077	624 071	579 495
36%	1 372 336	1 176 288	1 029 252	914 891	823 402	748 547	686 168	633 386	588 144
38%	1 392 517	1 193 586	1 044 388	928 345	835 510	759 555	696 259	642 700	596 793
40%	1 412 699	1 210 885	1 059 524	941 799	847 619	770 563	706 349	652 015	605 442
42%	1 432 880	1 228 183	1 074 660	955 253	859 728	781 571	716 440	661 329	614 091
44%	1 453 061	1 245 481	1 089 796	968 708	871 837	792 579	726 531	670 644	622 741
46%	1 473 243	1 262 780	1 104 932	982 162	883 946	803 587	736 621	679 958	631 390
48%	1 493 424	1 280 078	1 120 068	995 616	896 055	814 595	746 712	689 273	640 039
50%	1 513 606	1 297 376	1 135 204	1 009 070	908 163	825 603	756 803	698 587	648 688
52%	1 533 787	1 314 675	1 150 340	1 022 525	920 272	836 611	766 894	707 902	657 337
54%	1 553 969	1 331 973	1 165 476	1 035 979	932 381	847 619	776 984	717 216	665 987
56%	1 574 150	1 349 271	1 180 612	1 049 433	944 490	858 627	787 075	726 531	674 636
58%	1 594 331	1 366 570	1 195 749	1 062 888	956 599	869 635	797 166	735 845	683 285
60%	1 614 513	1 383 868	1 210 885	1 076 342	968 708	880 643	807 256	745 160	691 934
62%	1 634 694	1 401 166	1 226 021	1 089 796	980 816	891 651	817 347	754 474	700 583
64%	1 654 876	1 418 465	1 241 157	1 103 250	992 925	902 659	827 438	763 789	709 232

66%	1 675 057	1 435 763	1 256 293	1 116 705	1 005 034	913 667	837 528	773 103	717 882
68%	1 695 238	1 453 061	1 271 429	1 130 159	1 017 143	924 675	847 619	782 418	726 531
70%	1 715 420	1 470 360	1 286 565	1 143 613	1 029 252	935 684	857 710	791 732	735 180
72%	1 735 601	1 487 658	1 301 701	1 157 067	1 041 361	946 692	867 801	801 047	743 829
74%	1 755 783	1 504 957	1 316 837	1 170 522	1 053 470	957 700	877 891	810 361	752 478
76%	1 775 964	1 522 255	1 331 973	1 183 976	1 065 578	968 708	887 982	819 676	761 127
78%	1 796 145	1 539 553	1 347 109	1 197 430	1 077 687	979 716	898 073	828 990	769 777
80%	1 816 327	1 556 852	1 362 245	1 210 885	1 089 796	990 724	908 163	838 305	778 426

Tabela 112. Potencjalna wielkość pracy przewozowej (wkm) w gminie Woźniki, przy zaangażowaniu 6% środków budżetu gminy w zależności od stawki za 1 wkm oraz średniej rentowności połączeń. Opr. własne.

W przypadku linii o charakterze użyteczności publicznej, które swoim zasięgiem będą wybiegały poza obszar powiatu lublinieckiego, a jednocześnie powinny być – głównie ze względów społecznych i gospodarczych – organizowane przez Starostwo Powiatowe, proponowany model finansowania rekompensaty powinien zakładać, iż na obszarze gmin leżących w powiecie, będą one traktowane jak każda inna linia w obszarze gminy lub powiatu, natomiast na terenie powiatu sąsiadującego, należy uzgodnić finansowanie połączenia z odpowiednim organem reprezentującym taki powiat, a jeśli uzna on proponowaną linię za zbędną dla jego działalności, wówczas na koszt rekompensaty powinny złożyć się proporcjonalnie do liczby mieszkańców wszystkie gminy powiatu lublinieckiego (dotyczy to tylko odcinka linii przebiegającego przez powiat np. częstochowski lub tarnogórski). Jednocześnie zaznacza się, że taki model finansowy jest wskazywany jedynie jako rekomendacja, natomiast na etapie wdrożenia ma prawo ulec zmianie bez konieczności ingerencji w treść planu transportowego. Poniżej przedstawiono zestawienia tabelaryczne możliwości finansowania publicznego transportu zbiorowego przez zsumowane budżety poszczególnych gmin tworzących powiat.

Obliczenie możliwej do realizacji rocznej liczby wozokilometrów opłacanych przez powiat

Powiat:

lubliniecki

Wysokość budżetu rocznego za 2018 r.

357 621 485,52 zł

Udział kosztów ptz

3%

Roczna wys. środków na finansowanie ptz

10 728 644,57 zł

Rentowność	Stawka za 1 wozokilometr pracy przewozowej								
	3,00 zł	3,50 zł	4,00 zł	4,50 zł	5,00 zł	5,50 zł	6,00 zł	6,50 zł	7,00 zł
10%	3 933 836	3 371 860	2 950 377	2 622 558	2 360 302	2 145 729	1 966 918	1 815 617	1 685 930
12%	4 005 361	3 433 166	3 004 020	2 670 240	2 403 216	2 184 742	2 002 680	1 848 628	1 716 583
14%	4 076 885	3 494 473	3 057 664	2 717 923	2 446 131	2 223 755	2 038 442	1 881 639	1 747 236
16%	4 148 409	3 555 779	3 111 307	2 765 606	2 489 046	2 262 769	2 074 205	1 914 650	1 777 890
18%	4 219 934	3 617 086	3 164 950	2 813 289	2 531 960	2 301 782	2 109 967	1 947 662	1 808 543
20%	4 291 458	3 678 392	3 218 593	2 860 972	2 574 875	2 340 795	2 145 729	1 980 673	1 839 196
22%	4 362 982	3 739 699	3 272 237	2 908 655	2 617 789	2 379 808	2 181 491	2 013 684	1 869 849
24%	4 434 506	3 801 006	3 325 880	2 956 338	2 660 704	2 418 822	2 217 253	2 046 695	1 900 503
26%	4 506 031	3 862 312	3 379 523	3 004 020	2 703 618	2 457 835	2 253 015	2 079 706	1 931 156
28%	4 577 555	3 923 619	3 433 166	3 051 703	2 746 533	2 496 848	2 288 778	2 112 718	1 961 809
30%	4 649 079	3 984 925	3 486 809	3 099 386	2 789 448	2 535 861	2 324 540	2 145 729	1 992 463
32%	4 720 604	4 046 232	3 540 453	3 147 069	2 832 362	2 574 875	2 360 302	2 178 740	2 023 116
34%	4 792 128	4 107 538	3 594 096	3 194 752	2 875 277	2 613 888	2 396 064	2 211 751	2 053 769
36%	4 863 652	4 168 845	3 647 739	3 242 435	2 918 191	2 652 901	2 431 826	2 244 763	2 084 422
38%	4 935 177	4 230 151	3 701 382	3 290 118	2 961 106	2 691 914	2 467 588	2 277 774	2 115 076
40%	5 006 701	4 291 458	3 755 026	3 337 801	3 004 020	2 730 928	2 503 350	2 310 785	2 145 729
42%	5 078 225	4 352 764	3 808 669	3 385 483	3 046 935	2 769 941	2 539 113	2 343 796	2 176 382
44%	5 149 749	4 414 071	3 862 312	3 433 166	3 089 850	2 808 954	2 574 875	2 376 807	2 207 035
46%	5 221 274	4 475 377	3 915 955	3 480 849	3 132 764	2 847 967	2 610 637	2 409 819	2 237 689

48%	5 292 798	4 536 684	3 969 598	3 528 532	3 175 679	2 886 981	2 646 399	2 442 830	2 268 342
50%	5 364 322	4 597 991	4 023 242	3 576 215	3 218 593	2 925 994	2 682 161	2 475 841	2 298 995
52%	5 435 847	4 659 297	4 076 885	3 623 898	3 261 508	2 965 007	2 717 923	2 508 852	2 329 649
54%	5 507 371	4 720 604	4 130 528	3 671 581	3 304 423	3 004 020	2 753 685	2 541 863	2 360 302
56%	5 578 895	4 781 910	4 184 171	3 719 263	3 347 337	3 043 034	2 789 448	2 574 875	2 390 955
58%	5 650 419	4 843 217	4 237 815	3 766 946	3 390 252	3 082 047	2 825 210	2 607 886	2 421 608
60%	5 721 944	4 904 523	4 291 458	3 814 629	3 433 166	3 121 060	2 860 972	2 640 897	2 452 262
62%	5 793 468	4 965 830	4 345 101	3 862 312	3 476 081	3 160 073	2 896 734	2 673 908	2 482 915
64%	5 864 992	5 027 136	4 398 744	3 909 995	3 518 995	3 199 087	2 932 496	2 706 920	2 513 568
66%	5 936 517	5 088 443	4 452 387	3 957 678	3 561 910	3 238 100	2 968 258	2 739 931	2 544 221
68%	6 008 041	5 149 749	4 506 031	4 005 361	3 604 825	3 277 113	3 004 020	2 772 942	2 574 875
70%	6 079 565	5 211 056	4 559 674	4 053 044	3 647 739	3 316 127	3 039 783	2 805 953	2 605 528
72%	6 151 090	5 272 362	4 613 317	4 100 726	3 690 654	3 355 140	3 075 545	2 838 964	2 636 181
74%	6 222 614	5 333 669	4 666 960	4 148 409	3 733 568	3 394 153	3 111 307	2 871 976	2 666 835
76%	6 294 138	5 394 976	4 720 604	4 196 092	3 776 483	3 433 166	3 147 069	2 904 987	2 697 488
78%	6 365 662	5 456 282	4 774 247	4 243 775	3 819 397	3 472 180	3 182 831	2 937 998	2 728 141
80%	6 437 187	5 517 589	4 827 890	4 291 458	3 862 312	3 511 193	3 218 593	2 971 009	2 758 794

Tabela 113. Potencjalna wielkość pracy przewozowej (wkm) w powiecie lublinieckim, przy zaangażowaniu 3% środków budżetów gmin w zależności od stawki za 1 wkm oraz średniej rentowności połączeń. Opr. własne.

Obliczenie możliwej do realizacji rocznej liczby wozokilometrów opłacanych przez powiat

Powiat:

lubliniecki

Wysokość budżetu rocznego za 2018 r.

357 621 485,52 zł

Udz. wydatków na ptz

4%

Roczna wys. środków na finansowanie ptz

14 304 859,42 zł

Rentowność	Stawka za 1 wozokilometr pracy przewozowej								
	3,00 zł	3,50 zł	4,00 zł	4,50 zł	5,00 zł	5,50 zł	6,00 zł	6,50 zł	7,00 zł
10%	5 245 115	4 495 813	3 933 836	3 496 743	3 147 069	2 860 972	2 622 558	2 420 822	2 247 906
12%	5 340 481	4 577 555	4 005 361	3 560 321	3 204 289	2 912 990	2 670 240	2 464 837	2 288 778
14%	5 435 847	4 659 297	4 076 885	3 623 898	3 261 508	2 965 007	2 717 923	2 508 852	2 329 649
16%	5 531 212	4 741 039	4 148 409	3 687 475	3 318 727	3 017 025	2 765 606	2 552 867	2 370 520
18%	5 626 578	4 822 781	4 219 934	3 751 052	3 375 947	3 069 043	2 813 289	2 596 882	2 411 391
20%	5 721 944	4 904 523	4 291 458	3 814 629	3 433 166	3 121 060	2 860 972	2 640 897	2 452 262
22%	5 817 309	4 986 265	4 362 982	3 878 206	3 490 386	3 173 078	2 908 655	2 684 912	2 493 133
24%	5 912 675	5 068 007	4 434 506	3 941 783	3 547 605	3 225 096	2 956 338	2 728 927	2 534 004
26%	6 008 041	5 149 749	4 506 031	4 005 361	3 604 825	3 277 113	3 004 020	2 772 942	2 574 875
28%	6 103 407	5 231 491	4 577 555	4 068 938	3 662 044	3 329 131	3 051 703	2 816 957	2 615 746
30%	6 198 772	5 313 233	4 649 079	4 132 515	3 719 263	3 381 149	3 099 386	2 860 972	2 656 617
32%	6 294 138	5 394 976	4 720 604	4 196 092	3 776 483	3 433 166	3 147 069	2 904 987	2 697 488
34%	6 389 504	5 476 718	4 792 128	4 259 669	3 833 702	3 485 184	3 194 752	2 949 002	2 738 359
36%	6 484 870	5 558 460	4 863 652	4 323 246	3 890 922	3 537 202	3 242 435	2 993 017	2 779 230
38%	6 580 235	5 640 202	4 935 177	4 386 824	3 948 141	3 589 219	3 290 118	3 037 032	2 820 101
40%	6 675 601	5 721 944	5 006 701	4 450 401	4 005 361	3 641 237	3 337 801	3 081 047	2 860 972
42%	6 770 967	5 803 686	5 078 225	4 513 978	4 062 580	3 693 255	3 385 483	3 125 062	2 901 843
44%	6 866 333	5 885 428	5 149 749	4 577 555	4 119 800	3 745 272	3 433 166	3 169 077	2 942 714
46%	6 961 698	5 967 170	5 221 274	4 641 132	4 177 019	3 797 290	3 480 849	3 213 092	2 983 585
48%	7 057 064	6 048 912	5 292 798	4 704 709	4 234 238	3 849 308	3 528 532	3 257 106	3 024 456
50%	7 152 430	6 130 654	5 364 322	4 768 286	4 291 458	3 901 325	3 576 215	3 301 121	3 065 327
52%	7 247 795	6 212 396	5 435 847	4 831 864	4 348 677	3 953 343	3 623 898	3 345 136	3 106 198
54%	7 343 161	6 294 138	5 507 371	4 895 441	4 405 897	4 005 361	3 671 581	3 389 151	3 147 069
56%	7 438 527	6 375 880	5 578 895	4 959 018	4 463 116	4 057 378	3 719 263	3 433 166	3 187 940
58%	7 533 893	6 457 622	5 650 419	5 022 595	4 520 336	4 109 396	3 766 946	3 477 181	3 228 811
60%	7 629 258	6 539 364	5 721 944	5 086 172	4 577 555	4 161 414	3 814 629	3 521 196	3 269 682

62%	7 724 624	6 621 106	5 793 468	5 149 749	4 634 774	4 213 431	3 862 312	3 565 211	3 310 553
64%	7 819 990	6 702 848	5 864 992	5 213 327	4 691 994	4 265 449	3 909 995	3 609 226	3 351 424
66%	7 915 356	6 784 590	5 936 517	5 276 904	4 749 213	4 317 467	3 957 678	3 653 241	3 392 295
68%	8 010 721	6 866 333	6 008 041	5 340 481	4 806 433	4 369 484	4 005 361	3 697 256	3 433 166
70%	8 106 087	6 948 075	6 079 565	5 404 058	4 863 652	4 421 502	4 053 044	3 741 271	3 474 037
72%	8 201 453	7 029 817	6 151 090	5 467 635	4 920 872	4 473 520	4 100 726	3 785 286	3 514 908
74%	8 296 818	7 111 559	6 222 614	5 531 212	4 978 091	4 525 537	4 148 409	3 829 301	3 555 779
76%	8 392 184	7 193 301	6 294 138	5 594 789	5 035 311	4 577 555	4 196 092	3 873 316	3 596 650
78%	8 487 550	7 275 043	6 365 662	5 658 367	5 092 530	4 629 573	4 243 775	3 917 331	3 637 521
80%	8 582 916	7 356 785	6 437 187	5 721 944	5 149 749	4 681 590	4 291 458	3 961 346	3 678 392

Tabela 114. Potencjalna wielkość pracy przewozowej (wkm) w powiecie lublinieckim, przy zaangażowaniu 4% środków budżetów gmin w zależności od stawki za 1 wkm oraz średniej rentowności połączeń. Opr. własne.

Obliczenie możliwej do realizacji rocznej liczby wozokilometrów opłacanych przez powiat

Powiat:

lubliniecki

Wysokość budżetu rocznego za 2018 r.

357 621 485,52 zł

Udział kosztów ptz

5%

Roczna wysokość środków na finansowanie ptz

17 881 074,28 zł

Rentowność	Stawka za 1 wozokilometr pracy przewozowej								
	3,00 zł	3,50 zł	4,00 zł	4,50 zł	5,00 zł	5,50 zł	6,00 zł	6,50 zł	7,00 zł
10%	6 556 394	5 619 766	4 917 295	4 370 929	3 933 836	3 576 215	3 278 197	3 026 028	2 809 883
12%	6 675 601	5 721 944	5 006 701	4 450 401	4 005 361	3 641 237	3 337 801	3 081 047	2 860 972
14%	6 794 808	5 824 121	5 096 106	4 529 872	4 076 885	3 706 259	3 397 404	3 136 065	2 912 061
16%	6 914 015	5 926 299	5 185 512	4 609 344	4 148 409	3 771 281	3 457 008	3 191 084	2 963 149
18%	7 033 223	6 028 476	5 274 917	4 688 815	4 219 934	3 836 303	3 516 611	3 246 103	3 014 238
20%	7 152 430	6 130 654	5 364 322	4 768 286	4 291 458	3 901 325	3 576 215	3 301 121	3 065 327
22%	7 271 637	6 232 832	5 453 728	4 847 758	4 362 982	3 966 347	3 635 818	3 356 140	3 116 416
24%	7 390 844	6 335 009	5 543 133	4 927 229	4 434 506	4 031 369	3 695 422	3 411 159	3 167 505
26%	7 510 051	6 437 187	5 632 538	5 006 701	4 506 031	4 096 392	3 755 026	3 466 177	3 218 593
28%	7 629 258	6 539 364	5 721 944	5 086 172	4 577 555	4 161 414	3 814 629	3 521 196	3 269 682
30%	7 748 466	6 641 542	5 811 349	5 165 644	4 649 079	4 226 436	3 874 233	3 576 215	3 320 771
32%	7 867 673	6 743 719	5 900 755	5 245 115	4 720 604	4 291 458	3 933 836	3 631 234	3 371 860
34%	7 986 880	6 845 897	5 990 160	5 324 587	4 792 128	4 356 480	3 993 440	3 686 252	3 422 949
36%	8 106 087	6 948 075	6 079 565	5 404 058	4 863 652	4 421 502	4 053 044	3 741 271	3 474 037
38%	8 225 294	7 050 252	6 168 971	5 483 529	4 935 177	4 486 524	4 112 647	3 796 290	3 525 126
40%	8 344 501	7 152 430	6 258 376	5 563 001	5 006 701	4 551 546	4 172 251	3 851 308	3 576 215
42%	8 463 708	7 254 607	6 347 781	5 642 472	5 078 225	4 616 568	4 231 854	3 906 327	3 627 304
44%	8 582 916	7 356 785	6 437 187	5 721 944	5 149 749	4 681 590	4 291 458	3 961 346	3 678 392
46%	8 702 123	7 458 962	6 526 592	5 801 415	5 221 274	4 746 612	4 351 061	4 016 364	3 729 481
48%	8 821 330	7 561 140	6 615 997	5 880 887	5 292 798	4 811 635	4 410 665	4 071 383	3 780 570
50%	8 940 537	7 663 318	6 705 403	5 960 358	5 364 322	4 876 657	4 470 269	4 126 402	3 831 659
52%	9 059 744	7 765 495	6 794 808	6 039 830	5 435 847	4 941 679	4 529 872	4 181 420	3 882 748
54%	9 178 951	7 867 673	6 884 214	6 119 301	5 507 371	5 006 701	4 589 476	4 236 439	3 933 836
56%	9 298 159	7 969 850	6 973 619	6 198 772	5 578 895	5 071 723	4 649 079	4 291 458	3 984 925
58%	9 417 366	8 072 028	7 063 024	6 278 244	5 650 419	5 136 745	4 708 683	4 346 477	4 036 014
60%	9 536 573	8 174 205	7 152 430	6 357 715	5 721 944	5 201 767	4 768 286	4 401 495	4 087 103
62%	9 655 780	8 276 383	7 241 835	6 437 187	5 793 468	5 266 789	4 827 890	4 456 514	4 138 191
64%	9 774 987	8 378 561	7 331 240	6 516 658	5 864 992	5 331 811	4 887 494	4 511 533	4 189 280
66%	9 894 194	8 480 738	7 420 646	6 596 130	5 936 517	5 396 833	4 947 097	4 566 551	4 240 369
68%	10 013 402	8 582 916	7 510 051	6 675 601	6 008 041	5 461 855	5 006 701	4 621 570	4 291 458
70%	10 132 609	8 685 093	7 599 457	6 755 073	6 079 565	5 526 878	5 066 304	4 676 589	4 342 547
72%	10 251 816	8 787 271	7 688 862	6 834 544	6 151 090	5 591 900	5 125 908	4 731 607	4 393 635
74%	10 371 023	8 889 448	7 778 267	6 914 015	6 222 614	5 656 922	5 185 512	4 786 626	4 444 724

76%	10 490 230	8 991 626	7 867 673	6 993 487	6 294 138	5 721 944	5 245 115	4 841 645	4 495 813
78%	10 609 437	9 093 803	7 957 078	7 072 958	6 365 662	5 786 966	5 304 719	4 896 663	4 546 902
80%	10 728 645	9 195 981	8 046 483	7 152 430	6 437 187	5 851 988	5 364 322	4 951 682	4 597 991

Tabela 115. Potencjalna wielkość pracy przewozowej (wkm) w powiecie lublinieckim, przy zaangażowaniu 5% środków budżetów gmin w zależności od stawki za 1 wkm oraz średniej rentowności połączeń. Opr. własne.

Obliczenie możliwej do realizacji rocznej liczby wozokilometrów opłacanych przez powiat

Powiat: **lubliniecki**

Wysokość budżetu rocznego za 2018 r.

357 621 485,52 zł

Udział kosztów ptz

6%

Roczna wysokość środków na finansowanie ptz

21 457 289,13 zł

Rentowność	Stawka za 1 wozokilometr pracy przewozowej								
	3,00 zł	3,50 zł	4,00 zł	4,50 zł	5,00 zł	5,50 zł	6,00 zł	6,50 zł	7,00 zł
10%	7 867 673	6 743 719	5 900 755	5 245 115	4 720 604	4 291 458	3 933 836	3 631 234	3 371 860
12%	8 010 721	6 866 333	6 008 041	5 340 481	4 806 433	4 369 484	4 005 361	3 697 256	3 433 166
14%	8 153 770	6 988 946	6 115 327	5 435 847	4 892 262	4 447 511	4 076 885	3 763 278	3 494 473
16%	8 296 818	7 111 559	6 222 614	5 531 212	4 978 091	4 525 537	4 148 409	3 829 301	3 555 779
18%	8 439 867	7 234 172	6 329 900	5 626 578	5 063 920	4 603 564	4 219 934	3 895 323	3 617 086
20%	8 582 916	7 356 785	6 437 187	5 721 944	5 149 749	4 681 590	4 291 458	3 961 346	3 678 392
22%	8 725 964	7 479 398	6 544 473	5 817 309	5 235 579	4 759 617	4 362 982	4 027 368	3 739 699
24%	8 869 013	7 602 011	6 651 760	5 912 675	5 321 408	4 837 643	4 434 506	4 093 391	3 801 006
26%	9 012 061	7 724 624	6 759 046	6 008 041	5 407 237	4 915 670	4 506 031	4 159 413	3 862 312
28%	9 155 110	7 847 237	6 866 333	6 103 407	5 493 066	4 993 696	4 577 555	4 225 435	3 923 619
30%	9 298 159	7 969 850	6 973 619	6 198 772	5 578 895	5 071 723	4 649 079	4 291 458	3 984 925
32%	9 441 207	8 092 463	7 080 905	6 294 138	5 664 724	5 149 749	4 720 604	4 357 480	4 046 232
34%	9 584 256	8 215 076	7 188 192	6 389 504	5 750 553	5 227 776	4 792 128	4 423 503	4 107 538
36%	9 727 304	8 337 689	7 295 478	6 484 870	5 836 383	5 305 802	4 863 652	4 489 525	4 168 845
38%	9 870 353	8 460 303	7 402 765	6 580 235	5 922 212	5 383 829	4 935 177	4 555 548	4 230 151
40%	10 013 402	8 582 916	7 510 051	6 675 601	6 008 041	5 461 855	5 006 701	4 621 570	4 291 458
42%	10 156 450	8 705 529	7 617 338	6 770 967	6 093 870	5 539 882	5 078 225	4 687 592	4 352 764
44%	10 299 499	8 828 142	7 724 624	6 866 333	6 179 699	5 617 908	5 149 749	4 753 615	4 414 071
46%	10 442 547	8 950 755	7 831 911	6 961 698	6 265 528	5 695 935	5 221 274	4 819 637	4 475 377
48%	10 585 596	9 073 368	7 939 197	7 057 064	6 351 358	5 773 961	5 292 798	4 885 660	4 536 684
50%	10 728 645	9 195 981	8 046 483	7 152 430	6 437 187	5 851 988	5 364 322	4 951 682	4 597 991
52%	10 871 693	9 318 594	8 153 770	7 247 795	6 523 016	5 930 014	5 435 847	5 017 705	4 659 297
54%	11 014 742	9 441 207	8 261 056	7 343 161	6 608 845	6 008 041	5 507 371	5 083 727	4 720 604
56%	11 157 790	9 563 820	8 368 343	7 438 527	6 694 674	6 086 067	5 578 895	5 149 749	4 781 910
58%	11 300 839	9 686 433	8 475 629	7 533 893	6 780 503	6 164 094	5 650 419	5 215 772	4 843 217
60%	11 443 888	9 809 046	8 582 916	7 629 258	6 866 333	6 242 120	5 721 944	5 281 794	4 904 523
62%	11 586 936	9 931 660	8 690 202	7 724 624	6 952 162	6 320 147	5 793 468	5 347 817	4 965 830
64%	11 729 985	10 054 273	8 797 489	7 819 990	7 037 991	6 398 173	5 864 992	5 413 839	5 027 136
66%	11 873 033	10 176 886	8 904 775	7 915 356	7 123 820	6 476 200	5 936 517	5 479 862	5 088 443
68%	12 016 082	10 299 499	9 012 061	8 010 721	7 209 649	6 554 226	6 008 041	5 545 884	5 149 749
70%	12 159 131	10 422 112	9 119 348	8 106 087	7 295 478	6 632 253	6 079 565	5 611 906	5 211 056
72%	12 302 179	10 544 725	9 226 634	8 201 453	7 381 307	6 710 280	6 151 090	5 677 929	5 272 362
74%	12 445 228	10 667 338	9 333 921	8 296 818	7 467 137	6 788 306	6 222 614	5 743 951	5 333 669
76%	12 588 276	10 789 951	9 441 207	8 392 184	7 552 966	6 866 333	6 294 138	5 809 974	5 394 976
78%	12 731 325	10 912 564	9 548 494	8 487 550	7 638 795	6 944 359	6 365 662	5 875 996	5 456 282
80%	12 874 373	11 035 177	9 655 780	8 582 916	7 724 624	7 022 386	6 437 187	5 942 019	5 517 589

Tabela 116. Potencjalna wielkość pracy przewozowej (wkm) w powiecie lublinieckim, przy zaangażowaniu 6% środków budżetów gmin w zależności od stawki za 1 wkm oraz średniej rentowności połączeń. Opr. własne.

6. Określenie preferencji dotyczących wyboru środków transportu

Szósty rozdział planu transportowego dotyczy określenia preferencji dotyczących wyboru środków transportu. W kontekście ewentualnych działań mających na celu utworzenie sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej, rolą powiatowego zarządu transportu będzie podejmowanie działań zmierzających do zachęcenia mieszkańców do korzystania z publicznego transportu zbiorowego. Z jednej strony ma wpłynąć to na tzw. rozwój zrównoważony, w którym istotną rolę będzie odgrywał nie tylko transport indywidualny, ale też spowoduje wzrost rentowności połączeń komunikacyjnych, dzięki czemu wydatki z tytułu rekompensaty będą mogły być niższe, czyli cała sieć będzie funkcjonować albo taniej dla samorządów, albo za takie same środki będzie możliwe stworzenie komunikacji na lepszym poziomie, korzystniejszej dla pasażerów. W tym rozdziale zamieszczono pewnego rodzaju przegląd możliwych działań, które mają na celu zachęcenie mieszkańców powiatu lublinieckiego do korzystania z przewozów o charakterze użyteczności publicznej, jeśli zapadnie decyzja o stworzeniu ich sieci.

Poza opisem postulatów przewozowych mieszkańców, działań w ramach zrównoważonego rozwoju transportu w korelacji z infrastrukturą obszaru objętego planem transportowym, rozdział ten stanowi wskazanie kierunków rozwoju transportu kolejowego i autobusowego w powiecie lublinieckim. Ostatnia część rozdziału przeznaczona jest analizie możliwości wykorzystania w przewozach taboru autobusowego zero emisyjnego lub napędzanego gazem ziemnym, realizując zapisy ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

6.1. Postulaty przewozowe mieszkańców

W ramach przygotowania niniejszego planu transportowego, przedstawiciele samorządów gminnych mieli możliwość zgłoszenia swoich postulatów, do których grup mieszkańców należy w pierwszej kolejności adresować ewentualną sieć połączeń o charakterze użyteczności publicznej. Wśród zebranych opinii, dominującymi grupami okazała się młodzież szkolna, uczęszczająca do szkół podstawowych i średnich, ale nie zapomniano także o osobach dojeżdżających do pracy i o seniorach. Wystąpiły również postulaty, aby przewozy zorganizować w taki sposób, aby chętnie korzystali z nich przedstawiciele wszystkich możliwych grup mieszkańców.

Współcześnie najpoważniejszą bolączką planowania i zarządzania w sieciach publicznego transportu zbiorowego jest szeroko rozwinięta motoryzacja indywidualna, która jest zdecydowanie dominująca wśród osób w wieku produkcyjnym, w szczególności płci męskiej. Z perspektywy zrównoważonego rozwoju transportu, sytuacja taka jest zdecydowanie niekorzystna, praktycznie niezależnie od stopnia zurbanizowania danego obszaru. Istnieją bowiem takie miejsca w Polsce, w których współcześnie przypada ponad siedemset samochodów na tysiąc mieszkańców.

W wielu sieciach komunikacyjnych czynione są starania, aby mieszkańców wręcz zmusić do przesiadania się z własnych samochodów do komunikacji publicznej. Jakkolwiek pojawiają się zarzuty o ograniczaniu swobód obywatelskich, to jednak działania tego typu należy określić mianem racjonalnych i przyszłościowych. Podobnie czynione jest w krajach wysokorozwiniętych Europy Zachodniej, w której w ostatnich dekadach komunikacja publiczna, szczególnie w miastach, przeżywa renesans, a samochody indywidualne nie wszędzie mogą wjechać, a nawet jeśli już wjadą, to kierowcy są zmuszeni korzystać z reglamentowanych miejsc parkingowych, za które w dodatku trzeba drogo płacić. Tym szlakiem w coraz większym stopniu podąża się także w Polsce.

Kluczowe w tej sytuacji jest znalezienie odpowiedzi na pytanie, dlaczego tak wiele osób wybiera własny samochód zamiast komunikacji publicznej. Zapewne w gronie tym znajduje się znaczne grono osób czytających niniejszy plan transportowy. Tymczasem uzasadnienie tego stanu rzeczy sprowadza się do takich kwestii jak scharakteryzowane w rozdziale 3.3.

Nie można pominąć faktu, iż każdy z systemów transportowych działa w unikalnych warunkach, wynikających z układu sieci transportowej, rodzajów dostępnych środków transportu oraz układu zagospodarowania przestrzennego. O ile przykładowo w wielu miastach i aglomeracjach, władze mają możliwość wprowadzania ograniczeń dla samochodów osobowych, czy też tworząc bus pasy, o tyle na obszarze powiatu lublinieckiego ruch środków transportu publicznego w zdecydowanej większości odbywa się na zasadach ruchu swobodnego, a straty czasu związane ze zjawiskiem kongestii są radykalnie mniejsze, niż na obszarach bardziej zurbanizowanych. Oczywiście istnieją odcinki dróg, na których takie straty czasu powstają, ale nie rzutują one w większym stopniu na realizację rozkładów jazdy. Większe utrudnienia – zwykle w sposób incydentalny – wynikają z obecności strzeżonych przejazdów kolejowych, jak choćby na ulicy Częstochowskiej w Lublińcu lub z remontów dróg.

Rolą władz samorządów gminnych i powiatowych powinno być – w razie tworzenia własnej sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej – działanie w zakresie zachęcenia mieszkańców obszaru objętego planem transportowym do korzystania z publicznej komunikacji zbiorowej. Ze względów logistycznych, sieć takich połączeń, niezależnie od jej jakości, nie będzie dostatecznie atrakcyjna dla najistotniejszej grupy mieszkańców, czyli osób w wieku produkcyjnym. Sieć dróg na obszarze powiatu lublinieckiego jest na tyle rozwinięta i nie przeciążona, że większość osób wybierze własny samochód w przejazdach z domu do pracy, na zakupy, czy w celach towarzyskich lub rekreacyjnych. Autobusy nie będą mogły konkurować z transportem indywidualnym, z czterech zasadniczych powodów:

- poza marginalnymi przypadkami, nie pozwolą na przejazdy „drzwi w drzwi”,
- przejazd autobusem zajmie więcej czasu, niż jazda własnym samochodem,
- we własnym samochodzie jest większe poczucie bezpieczeństwa i prywatności,
- jadąc samochodem nie trzeba dopasowywać swoich planów do rozkładu jazdy.

Obszar powiatu lublinieckiego nie wymaga na żadnych odcinkach wprowadzania specjalnych priorytetów dla komunikacji zbiorowej, nie licząc dobrze oznakowanych miejsc obsługi pasażerów w rejonach przystanków kolejowych i w centrach większych miejscowości, jak Lubliniec, Woźniki, Boronów, Herby lub Koszęcin. Wprowadzanie udogodnień dla transportu publicznego w tym sektorze jest niecelowe, a potencjalne korzyści byłyby na tyle znikome, że i tak nie pozwoliłyby na skuteczną rywalizację z motoryzacją indywidualną.

Stąd też racjonalnym podejściem jest skupienie się na tych grupach pasażerów, dla których komunikacja publiczna będzie stanowiła w miarę atrakcyjną alternatywę dla własnego środka transportu oraz dla tych, dla których takich alternatyw z różnych powodów po prostu nie ma i chcąc dokądkolwiek się udać, trzeba korzystać z autobusów lub pociągów.

Do oczekiwań społecznych dla transportu publicznego należą:

- Zapewnianie możliwości przemieszczania się docelowym grupom mieszkańców, zwłaszcza tym, którzy nie mogą lub nie chcą korzystać z samochodów prywatnych;
- Umożliwienie w akceptowalnym czasie i za akceptowalną cenę przemieszczania się pomiędzy początkowym a końcowym punktem planowanej podróży;

- Stworzenie takiej sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej, która będzie możliwie konkurencyjna – przynajmniej w niektórych zakresach – dla motoryzacji indywidualnej, w myśl realizacji celów ekologicznych, związanych ze strategią zrównoważonego rozwoju.

Na bazie doświadczeń z różnych polskich sieci, możliwe jest sformułowanie potencjalnych oczekiwań mieszkańców obszaru powiatu lublinieckiego odnośnie ewentualnej sieci połączeń autobusowych, opartych na przewozach o charakterze użyteczności publicznej. Rekomendowane cele do osiągnięcia dla takiej sieci są następujące:

- Zbudowanie przejrzystych rozkładów jazdy, z możliwie małą ilością nietypowych okresów realizacji kursów, ograniczając rodzaje dni ruchowe np. do czterech: dni robocze szkolne, dni robocze wakacyjno-feryjne, soboty oraz niedzielno-święteczne;
- Na liniach komunikacyjnych wprowadzenie niewielkiego zakresu wariantowania kursów zależnie od wykonywanej trasy w obrębie danej linii, przy założeniu, że wariant podstawowy od dodatkowych może różnić się np. obecnością tzw. wjazdu kieszeniowego lub jeden będzie skróconym bądź wydłużonym wariantem drugiego – zakładając, że w ramach tej samej linii komunikacyjnej nie powinno się w danym kierunku planować więcej, niż jeden wariant podstawowy i dwa warianty dodatkowe (oznaczone indeksami w rozkładzie jazdy);
- Udział odjazdów z przystanków opóźnionych powyżej 5 minut względem rozkładu jazdy nie powinien przekraczać 3%;
- Udział odjazdów z przystanków przyspieszonych powyżej 1 minuty względem rozkładu jazdy nie powinien przekraczać 1%;
- Realizacja pracy przewozowej względem pracy zaplanowanej rozkładami jazdy nie powinna być mniejsza, niż średniomiesięcznie 99%, za wyjątkiem nieplanowanych objazdów lub skrajnie niekorzystnych warunków drogowych (gołoledź, podtopienia dróg, zalegające na jezdni gałęzie i konary drzew itp.);
- Dążenie do wytyczenia podstawowych linii komunikacyjnych, które w danym typie dnia ruchowego będą kursowały w równych interwałach czasowych, a zatem kursy będą łatwe do zapamiętania dla pasażerów, regularne i powtarzalne. W szczególności warto dopilnować, aby najwcześniejsze poranne i najpóźniejsze wieczorne kursy odbywały się o tych samych godzinach niezależnie od rodzaju dnia ruchowego;
- Należy dążyć do możliwie wysokiej prędkości komunikacyjnej, której sprzyja układ przestrzenny obszaru objętego planem transportowym, dodatkowo warto wprowadzić część przystanków komunikacyjnych jako warunkowe – „na żądanie”;
- Wprowadzenie relacji ceny biletu 30-dniowego do jednorazowego rzędu 25:1 – 30:1;
- Wprowadzenie biletów długookresowych o większej opłacalności dla pasażerów, w tym rozważenie np. biletów dla uczniów na pół roku (gdzie przykładowo szósty miesiąc będzie kosztował 1/3 typowego biletu miesięcznego) lub na cały rok kalendarzowy (przykładowo w cenie dziesięciu biletów 30-dniowych, czyli wakacje bez dodatkowych kosztów);
- Utrzymywanie strony internetowej z rozkładami jazdy w podobny sposób, jak ma to miejsce obecnie, przy czym także dla sieci przewozów o charakterze użyteczności publicznej, wraz z wyszukiwarką połączeń, współpracującą z kolejowymi rozkładami jazdy;
- Dobrze zorganizowana, czytelna informacja pasażerska na przystankach i dworcach;
- Dynamiczna informacja pasażerska w obrębie dworca kolejowego w Lublińcu oraz pobliskich, kluczowych przystankach autobusowych;
- Wprowadzenie statystycznie istotnych połączeń bezpośrednich, w szczególności łączących miejscowości w gminach z siedzibami gmin oraz siedzibą powiatu, a także utrzymywanie dobrej jakości połączenia z Częstochową w ciągu drogi krajowej nr 46;

- Wprowadzenie co najmniej 60-minutowej częstotliwości kursowania na najważniejszych liniach komunikacyjnych (ze wskazaniem kursów co 30 lub 40 minut, w zależności od potrzeb i możliwości finansowania), a na pozostałych – dostosowanie pór kursów do wiodących, zgłaszanych bezpośrednio potrzeb dominujących grup pasażerów;
- Doprowadzenie do sytuacji, w której każda miejscowość licząca co najmniej 50 mieszkańców będzie miała na swoim terenie czynny przystanek komunikacyjny, a z mniejszych miejscowości do najbliższych czynnych przystanków odległość nie przekroczy 3 km;
- Wiaty przystankowe powinny być obecne na co najmniej 30% czynnych przystanków na obszarze sieci transportowej, wliczając w to stacje kolejowe;
- 100% przystanków powinno być dostępnych dla osób z niepełnosprawnością narządów ruchu oraz niewidomych lub słabo widzących;
- Docelowo 100% taboru powinno posiadać urządzenia klimatyzacyjne i grzewcze;
- Docelowo 100% taboru kolejowego i autobusowego powinno być przystosowanego do potrzeb osób niepełnosprawnych (pojazdy niskopodłogowe i niskowejściowe), przy czym udział niskiej podłogi w przedziale pasażerskim winien oscylować w granicach 30-100%.

6.2. Zrównoważony rozwój transportu a infrastruktura obszaru objętego opracowaniem

Na obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu lublinieckiego, występuje infrastruktura transportu drogowego i szynowego. Z pierwszej z nich korzystają autobusy, a z drugiej – pociągi pasażerskie.

Z punktu widzenia zarządzania infrastrukturą komunikacyjną, ważne jest, aby na obszarze właściwości powiatowego zarządu publicznego transportu zbiorowego spełnione były następujące postulaty:

- Zatoki lub antyzatoki przystankowe, które będą spowalniały ruch samochodowy w rejonie przystanków komunikacyjnych, podnosząc poziom bezpieczeństwa, przy czym w ciągu dróg krajowych każdy z przystanków powinien posiadać pełnowymiarową zatokę;
- Na przystankach komunikacyjnych należy budować perony o długości nie mniejszej, niż 12 metrów, a ich powierzchnia powinna wystawać o 20-25 cm powyżej poziomu jezdni, aby ułatwić wsiadanie i wysiadanie, w szczególności pasażerom z niepełnosprawnością narządów ruchu;
- W kilku kluczowych punktach sieci transportowej, na czele z rejonem dworca kolejowego w Lublińcu, powinny znajdować się zintegrowane węzły przesiadkowe z dobrze zorganizowaną infrastrukturą, z usługami towarzyszącymi, a także parkingami dla rowerów i samochodów;
- Wprowadzenie możliwości bieżącego monitorowania położenia poszczególnych autobusów na obszarze sieci komunikacyjnej powiatu lublinieckiego wraz z śledzeniem aktualnej odchyłki czasowej względem rozkładu jazdy, dostępne w aplikacji na smartfony oraz poprzez stronę internetową organizatora publicznego transportu zbiorowego w powiecie;
- Wprowadzenie biletów elektronicznych dla pasażerów;
- Dobrze oświetlone rejony przystanków komunikacyjnych, a najważniejsze przystanki na terenie powiatu (po kilka sztuk w każdej gminie), wyposażone w panele fotowoltaiczne na dachu, pozwalające na ekologiczne podświetlenie wnętrza gablot zawierających rozkłady jazdy i schematy sieci połączeń, cenniki biletów i regulamin przewozów, ponadto wysoka jakość statycznej informacji pasażerskiej.

Należy zauważyć, że w ostatnim czasie w licznych rejonach powiatu lublinieckiego zrealizowano lub przynajmniej rozpoczęto inwestycje w zakresie rozwoju infrastruktury transportowej. Są to często rozwiązania proste, ale bardzo skuteczne i zauważalne przez lokalną społeczność. Przykładem takich działań jest przystanek autobusowy w Lisowie, który wyposażono w nową wiatę, a tuż za nim zbudowano zadaszone miejsca do pozostawiania rowerów, z zapewnieniem komfortowego dojazdu drogą rowerową, skomunikowaną z resztą miejscowości.



Rys. 16. Przystanek autobusowy w Lisowie przy DK46 wraz z parkingiem rowerowym. Opracowanie własne.



Rys. 17. Parking rowerowy w Lisowie w ostatnim stadium budowy (07.07.2019 r.). Opracowanie własne.

W kwestii wiat przystankowych dla połączeń autobusowych, na terenie powiatu występuje duże zróżnicowanie pod względem stanu technicznego infrastruktury. Część przystanków w ogóle nie posiada powierzchni zadaszonej, są obecne jedynie znaki drogowe D-15. Same wiaty – jeśli już są –

bywają wykonane jako murowane (przeważnie dość zaniedbane), pokryte blachą falistą, poliwęglanem komorowym lub płytami z przezroczystego PVC lub przeszkleniami. Na obszarze powiatu występują zarówno obiekty będące w złym stanie technicznym, jak np. przy dworcu kolejowym w Lublińcu (zdjęcie poniżej), jak i nowoczesne konstrukcje, będące w końcowej fazie prac budowlanych, co widać na przykładzie Kochanowic (fotografia na dole strony). Osobną kwestię stanowią stacje kolejowe, o których napisano w rozdziale 6.3.



Rys. 18. Zaniedbane wiaty przystankowe przy dworcu w Lublińcu. Opracowanie własne.



Rys. 19. Nowoczesna i przestronna wiata na przystanku w Kochanowicach. Opracowanie własne.

Celem poprawy jakości infrastruktury przystankowej w miejscowościach powiatu lublinieckiego, niezbędne jest wprowadzenie standardów jakościowych w tym zakresie, które powinny zostać zaakceptowane przez poszczególne samorządy gminne, odpowiadające kompetencyjnie za przystanki na swoim obszarze. Kierunki działań w tym zakresie zostały bardziej szczegółowo opisane w rozdziale 6.4., przy czym należy je potraktować jako rozwiązania rekomendowane, a nie obligatoryjne.

6.3. Wskazanie kierunków rozwoju transportu kolejowego

Na obszarze powiatu lublinieckiego znajdują się następujące stacje i dworce kolejowe, obsługujące ruch pasażerski:

- Boronów (gm. Boronów),
- Ciasna (gm. Ciasna),
- Herby Nowe (gm. Herby),
- Herby Stare (gm. Herby),
- Kochanowice (gm. Kochanowice),
- Koszęcin (gm. Koszęcin),
- Lisowice (gm. Pawonków),
- Lisów (gm. Herby),
- Lubliniec (gm. Lubliniec),
- Pawonków (gm. Pawonków),
- Rusinowice (gm. Koszęcin),
- Sieraków Śląski (gm. Ciasna),
- Strzebiń (gm. Boronów).

Większość spośród powyższych stacji kolejowych, w ciągu ostatnich lat została poddana gruntownej przebudowie – niekiedy jeszcze trwającej – z dostosowaniem dla osób z niepełnosprawnością, nową infrastrukturą, a często także systemem dynamicznej informacji pasażerskiej, w tym zapowiedziami głosowymi pociągów. Poniżej przedstawiono na zdjęciach aktualny stan niektórych elementów infrastruktury kolejowej dla ruchu pasażerskiego na obszarze powiatu lublinieckiego.



Rys. 20. Drugi peron dworca kolejowego w Lublińcu. Opracowanie własne.

Najbardziej rozwinięta infrastruktura służąca obsłudze ruchu pasażerskiego znajduje się na dworcu kolejowym w Lublińcu, przy czym jest to stacja węzłowa dla linii kolejowych nr 61 i 143, natomiast biorąc pod uwagę cały obszar objęty planem transportowym, jest ona jedyną, na której zatrzymują się również pociągi dalekobieżne, w tym m.in. Ekspres Intercity Premium, obsługiwany zespołami

trakcyjnymi ED250 „Pendolino”. Pociągiem tym można z Lublińca dojechać w ciągu 23 minut do Częstochowy, w 75 minut do Wrocławia, a w czasie 2:26 godzin do Warszawy Centralnej. Są to czasy przejazdu praktycznie nieosiągalne dla transportu indywidualnego.



Rys. 21. Zmodernizowane przejście między peronami stacji w Boronowie. Opracowanie własne.



Rys. 22. Pociąg pospieszny, przejeżdżający przez stację w Kochanowicach. Opracowanie własne.

Ze względów kompetencyjnych, powiat lubliniecki nie ma możliwości we własnym zakresie tworzyć połączeń kolejowych dla ruchu pasażerskiego, tym bardziej, iż nie dysponuje ani taborem, ani infrastrukturą transportu szynowego. Niemniej kierunkiem działań ze strony powiatowego zarządu publicznego transportu zbiorowego powinno być dobre skomunikowanie istniejących, użytkowanych stacji kolejowych z lokalną komunikacją autobusową oraz tworzenie w pobliżu stacji parkingów typu „Park & Ride” oraz stanowisk „Kiss & Ride”, dedykowanych osobom podwożącym pasażerów

samochodem na pociąg. Jest to rozwiązanie już obecnie stosowane na szeroką skalę w Polsce, mające bardzo wielu zwolenników, a za sprawą niedawnych modernizacji szlaków kolejowych, przejazdy pociągami – przynajmniej pod względem czasu podróży, a w coraz większym stopniu również komfortowego taboru – stanowią silną alternatywę dla transportu indywidualnego, w tym również na trasach dalekobieżnych, jak choćby do Warszawy.



Rys. 23. Gablota z rozkładem jazdy i dojście do peronu na stacji w Kochanowicach. Opracowanie własne.

W ramach wskazania kierunków rozwoju transportu kolejowego w ruchu pasażerskim, z punktu widzenia zarządzania siecią transportową przez powiat lubliniecki, rekomenduje się następujące działania:

- Budowę parkingów Park & Ride oraz Kiss & Ride w pobliżu istniejących stacji kolejowych;
- Wprowadzenie dodatkowych oznaczeń dojazdów do stacji kolejowych z centrów miejscowości obsługiwanych przez ruch kolejowy, a także z dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych;
- Podjęcie kampanii medialnych na rzecz promowania połączeń kolejowych, z nastawieniem na nowoczesne wyposażenie pociągów (klimatyzacja, wi-fi, niska podłoga, monitoring) oraz krótszy czas przejazdu względem transportu indywidualnego;
- Skierowanie w rejon stacji kolejowych linii autobusowych, które mogłyby zostać utworzone w ramach sieci przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Są tutaj dozwolone zarówno przystanki krańcowe, jak i w ramach tzw. wjazdów kieszeniowych, przy czym w tym drugim przypadku należy je planować w sąsiedztwie czasowym kursów pociągów;
- Dążenie do utrzymania lokalnych połączeń kolejowych na szczeblu organizatorów ruchu pasażerskiego – spółki PKP Przewozy Regionalne i Kolei Śląskich. Wzrost liczby pasażerów zapewne będzie skutkował kontynuacją istnienia obsługiwanych obecnie relacji, a być może pozwoli nawet na uruchomienie dodatkowych pociągów;
- W porozumieniu ze spółką PKP Polskie Linie Kolejowe, działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych – likwidacja przejazdów najbardziej niebezpiecznych, o słabej widoczności i trudnym profilu drogi, stosowanie ostrzegawczego oznakowania dróg, w tym sygnalizatorów świetlnych i maksymalizacja ilości przejazdów z ruchem zamykanym zaporami o szerokości całej jezdni.

6.4. Wskazanie kierunków rozwoju transportu autobusowego

W odróżnieniu od transportu kolejowego, autobusy nie wymagają specjalnej infrastruktury dla realizacji przewozów i w zdecydowanej większości używają dróg publicznych. W niektórych sieciach transportowych stosowane są odcinki dróg, po których kursują wyłącznie autobusy, istnieją także wspólne pasy ruchu tramwajowo-autobusowe, jednak w przypadku powiatu lublinieckiego należy przyjąć, że całość przewozów – zarówno opartych na liniach komercyjnych, jak i ewentualnych liniach o charakterze użyteczności publicznej – będzie realizowana po ogólnodostępnych drogach publicznych, za wyjątkiem stanowisk przystankowych.

Z punktu widzenia planowania sieci przewozów, najważniejsze znacznie mają główne ciągi komunikacyjne powiatu lublinieckiego, tworzone przez drogi krajowe, wojewódzkie i powiatowe, a w mniejszym zakresie również przez drogi gminne. Zakres intensywności rozwoju infrastruktury transportowej dla przewozów autobusowych powinien być uzależniony od tego, czy przewozy będą nadal odbywały się na warunkach komercyjnych, czy też będą miały charakter użyteczności publicznej. Różnica polega na tym, że w tym drugim przypadku to samorzady ponoszą odpowiedzialność za funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na swoim terenie, ze wszystkimi tego konsekwencjami. Stąd też powinny dążyć, aby odpowiednia infrastruktura stanowiła ekwiwalentne otoczenie działalności linii komunikacyjnych, organizowanych przez powiat.

Należy przyjąć, iż kierunki rozwoju transportu autobusowego mogą przebiegać w dwóch wachlarzach zadań. Pierwszy będzie dotyczył już istniejącej sieci połączeń komercyjnych, a drugi – stanowiący rozwinięcie pierwszego – powinien zostać wdrożony wraz ze stworzeniem zorganizowanej formy przewozów powiatowych. W ramach działań podstawowych, należy:

- Dążyć do poprawy bezpieczeństwa i parametrów geometrycznych, jak również zapewnienia odpowiedniej jakości nawierzchni dla dróg: w pierwszej kolejności krajowych i wojewódzkich;
- Budować zatoki i antyzatoki dla autobusów, przy czym na drogach krajowych wszystkie przystanki powinny znajdować się w zatokach, dla poprawienia bezpieczeństwa pasażerów oraz podniesienia przepustowości dróg;



Rys. 24. Płyta dworca autobusowego na Placu Niepodległości w Lublińcu. Opracowanie własne.

- Uporządkować organizacyjnie, logistycznie i infrastrukturalnie obszar przylegający do dworca kolejowego w Lublińcu;
- W kluczowych punktach sieci transportowej, w szczególności przy stacjach kolejowych w miejscowościach będących siedzibami władz gminnych, budować parkingi Park & Ride oraz stanowiska Kiss & Ride, także przy dowożeniu do połączeń autobusowych;
- Dokonać wymiany najbardziej zdewastowanych wiat przystankowych na nowe, zbudowane według nowoczesnych standardów, a jeśli spodziewane ilości osób korzystających z danego przystanku będą niewielkie, poprzestać na ustawieniu wandaloodpornej ławki, wykonanej także z materiałów odpornych na działanie warunków atmosferycznych;



Rys. 25. Stara i zaniedbana wiata autobusowa na przystanku w Irkach. Opracowanie własne.

- Przy okazji przebudowy dróg powiatowych i gminnych, dopilnować aby parametry geometrii tych dróg były przystosowane do bezpiecznego i maksymalnie wygodnego przejazdu dla autobusów o długości 12 metrów, w tym rezygnacja z budowy zbyt ciasnych rond;
- W celu uspokojenia ruchu na gminnych drogach osiedlowych, w miejsce klasycznych progów zwalniających na całej szerokości jezdni, wprowadzać progi wyspowe, znane także pod nazwą „poduszek berlińskich”, spowalniających przejazd samochodów osobowych, a pozwalających na przejazd autobusom biorącym próg pomiędzy koła kolejnych osi;
- Zadbać o to, by wszystkie przystanki autobusowe były oznakowane zgodnie z wytycznymi rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych;

W ramach rozbudowy infrastruktury transportowej pod kątem obsługi połączeń o charakterze użyteczności publicznej, rekomenduje się podjęcie następujących działań:

- Budowa na krańcach linii autobusowych oraz na tzw. wjazdach kieszeniowych obszarów manewrowych, pozwalających na bezpieczne i wygodne zawracanie autobusów o długości do 12 metrów bez potrzeby cofania;
- Taka marszrutyzacja połączeń autobusowych, aby – w miarę możliwości – eliminować z ich przebiegu strzeżone przejazdy kolejowe, stanowiące generatory opóźnień kursów;
- Przy wszystkich stacjach kolejowych na obszarze powiatu lublinieckiego, uzupełnić infrastrukturę o choćby niewielkie parkingi Park & Ride, stanowiska Kiss & Ride oraz zadaszone i oświetlone parkingi dla rowerów;

- Wprowadzenie jednolitych standardów budowy zatok przystanków autobusowych na drogach powiatowych i gminnych, wraz ze standaryzacją wiat przystankowych pod względem parametrów technicznych, wyposażenia i wyglądu;
- Wprowadzenie jednolitych standardów informacji pasażerskiej na przystankach w formie rozkładów jazdy przygotowanych w oparciu o rekomendacje zawarte w rozdziale 7.4.;

SIGMABUS
<http://sigmabustransport.pl/>
 tel. 572 155 969

Ważny od 11.03.2018

PIETRZAKI

Kierunek	przez	Godziny odjazdu						
		Dni robocze				Sobota-Niedziela		
Lubliniec Dw. PKP Szpital	Pietrzaki	5:52	7:22	7:57	9:32	10:22	7:22	9:32
	Herby	11:32	13:02	14:27	15:37		12:02	14:02
	Lisów Kochanowice	16:37	17:32	19:32			16:22	18:22

Rys. 26. Przystankowy rozkład jazdy w Pietrzakach, w kierunku Lublińca. Opracowanie własne.

- Budowa przystanków autobusowych na obszarach powiatu lublinieckiego, w których dotychczas brakowało jakichkolwiek połączeń komunikacją zbiorową;
- Standaryzacja tzw. małej infrastruktury przystankowej, w postaci pojemników na odpady, gabloty informacyjne, ławki dla pasażerów oczekujących na autobus;
- Wykonywanie stanowisk przystankowych z nawierzchnią z kostki kamiennej lub betonowej, bardziej trwałych i mniej podatnych na wpływ warunków atmosferycznych, niż nawierzchnie z asfaltu bitumicznego.



Rys. 27. Nowoczesny i dobrze oznakowany przystanek przy DW 905. Opracowanie własne.

6.5. Analiza możliwości wykorzystania taboru zero emisyjnego lub napędzanego gazem ziemnym

Tabor autobusowy zasilany elektrycznie, gazem CNG, ogniwami wodorowymi, czy też gazem LPG, to coraz powszechniej stosowane rozwiązania w przewozach pasażerskich w Polsce. Ze względów nie tylko ekologicznych, ale i faktu sukcesywnego wyczerpywania się naturalnych złóż ropy naftowej, trend taki jest czymś oczywistym i wszystko wskazuje na to, że pojazdy z napędem alternatywnym w dającej się przewidzieć przyszłości zdominują polskie ulice. Dotyczy to również samochodów osobowych i ciężarowych, a do tego trzeba wziąć pod uwagę różnego rodzaju napędy hybrydowe.

W sukurs światowym trendom i dyrektywom Unii Europejskiej, poszło polskie ustawodawstwo, gdzie w roku 2018 pojawiła się Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. 2018 poz. 317 – z dnia 11 stycznia 2018 r.). Poniżej przytoczono wybrane zapisy tekstu tej ustawy, mające bezpośredni wpływ na politykę w zakresie taboru zero emisyjnego na terenie powiatu lublinieckiego, przy czym ze względu na fakt, iż jest to stosunkowo nowy akt prawny, władzom samorządowym zaleca się zapoznanie z całym – liczącym 28 stron – tekstem ustawy.

Art. 36.

1. Jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000, świadczy usługę lub zleca świadczenie usługi komunikacji miejskiej w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2136 i 2371 oraz z 2018 r. poz. 317) podmiotowi, którego udział autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych pojazdów na obszarze tej jednostki samorządu terytorialnego wynosi co najmniej 30%.

2. Jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000, świadczy usługę lub zleca świadczenie usługi komunikacji miejskiej w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym podmiotowi, którego udział jednostek pływających wykorzystujących do napędu wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji, we flocie użytkowanej na obszarze tej jednostki samorządu terytorialnego wynosi co najmniej 30%.

Art. 38.

Podmioty, o których mowa w art. 34–36, do dnia 31 stycznia każdego roku przekazują ministrowi właściwemu do spraw energii informację o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym w użytkowanej flocie pojazdów, według stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedzającego przekazanie tej informacji.

Art. 68.

1. Naczelny lub centralny organ administracji państwowej, o którym mowa w art. 34, zapewnia, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów wynosił:

- 1) 10% – od dnia 1 stycznia 2020 r.;
- 2) 20% – od dnia 1 stycznia 2023 r.

2. Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 35 ust. 1, zapewnia, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów, od dnia 1 stycznia 2020 r., wynosił 10%.

3. Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 35 ust. 2, od dnia 1 stycznia 2020 r., wykonuje zadanie lub zleca wykonywanie zadania publicznego podmiotowi, którego udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów przy wykonywaniu tego zadania wynosi 10%.

4. Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 36 ust. 1, zapewnia udział autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych pojazdów wynoszący:

- 1) 5% – od dnia 1 stycznia 2021 r.;
- 2) 10% – od dnia 1 stycznia 2023 r.;
- 3) 20% – od dnia 1 stycznia 2025 r.

Art. 80.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, o którym mowa w art. 9 ustawy zmienianej w art. 59, podmiot obowiązany do jego opracowania aktualizuje w celu uwzględnienia wymagań, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 8 oraz ust. 1a i 2a–2c ustawy zmienianej w art. 59, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, w terminie roku od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

W przypadku, w którym w powiecie lublinieckim doszłoby do utworzenia sieci transportowej opartej na przewozach o charakterze użyteczności publicznej, zaistnieje konieczność dostosowania polityki taborowej do wymagań ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Zważywszy jednak na fakt, iż potencjalna liczba autobusów, którymi miałyby się odbywać takie przewozy – szacowana na bazie liczby mieszkańców powiatu w 2018 roku – powinna oscylować w przedziale 30-40 sztuk, docelowo w roku 2025 na liniach komunikacyjnych powiatu lublinieckiego winno kursować średnio od 6 do 8 autobusów zero emisyjnych. Co ważne, ustawodawca nie określił wymaganej pojemności takich pojazdów, co zważywszy na cenę ich zakupu i czas ładowania (w przypadku napędów typowo elektrycznych) sprawia, że dopuszczalne jest wprowadzenie zero emisyjnej floty o stosunkowo niewielkich rozmiarach, gdzie długość autobusu wyniesie około 8-9 metrów, a maksymalna liczba pasażerów będzie zawierać się w przedziale 40-60 osób. Należy również pamiętać, iż tworząc sieć przewozów o charakterze użyteczności publicznej, powiatowy organizator przewozów zlecający usługi transportowe, ma prawo kierować się założeniem, iż operator będzie w stanie pozyskać dofinansowanie do zakupu taboru elektrycznego z funduszy Unii Europejskiej, czy też źródeł państwowych (np. NFOŚiGW). Jednocześnie tabor autobusowy zasilany gazem CNG jest obecnie bardziej rozpowszechniony na rynku i tańszy, choć również wymaga specjalnych stacji do tankowania gazu (autobusy elektryczne muszą dla odmiany mieć możliwość szybkiego ładowania baterii akumulatorów, co chociażby trzeba brać pod uwagę na etapie układania rozkładów jazdy).

Ze względów praktycznych i bazując na tym, iż nowy tabor autobusowy o obniżonej pojemności powinien być eksploatowany przez średnio 10-14 lat, rekomenduje się – w przypadku tworzenia sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej – wybrania do eksploatacji autobusów z napędem elektrycznym. Kwestia wdrożenia takiego taboru, stacje ładowania oraz wszelkiego rodzaju aspekty z zakresu mechaniki i elektroenergetyki powinny stać się przedmiotem osobnego opracowania, niezbędnego dla bezpiecznego i niezawodnego wdrożenia taboru zero emisyjnego w powiecie lublinieckim.

7. Określenie zasad organizacji rynku przewozów

W niniejszym rozdziale zostały opisane właściwości rzeczowe oraz kompetencje powiatowego organizatora publicznego transportu zbiorowego dla gmin wchodzących w skład powiatu lublinieckiego, wraz z przytoczeniem ważniejszych zapisów wynikających z ustawy o ptz. W dalszej części, również bazując na wymaganiach ustawowych, przedstawiono możliwości prawne związane z wyborem operatorów publicznego transportu zbiorowego dla sieci przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Trzecią część rozdziału poświęcono trudnemu i niejednoznacznemu zagadnieniu integracji taryfowo-biletowej, wskazując na zakresy, w których jest ona możliwa oraz zasadna do wprowadzenia. Kolejną część, to założenia do tworzenia rozkładów jazdy, jako głównego ogniwa planistycznego w przewozach o charakterze użyteczności publicznej. Opisano tutaj podstawowe zasady tworzenia rozkładów jazdy, uwzględniając specyfikę obszaru objętego planem transportowym. W ostatniej części rozdziału zaprezentowano natomiast proponowany regulamin przewozów o charakterze użyteczności publicznej dla linii obejmujących powiat lubliniecki, zbudowany w oparciu o tzw. „dobre praktyki”, stosowane przez większych i bardziej doświadczonych organizatorów przewozów pasażerskich, głównie w postaci komunikacji miejskiej. Zestawiono go z regulaminem obowiązującym do tej pory i uchwalonym przez Radę Powiatu w roku 2016.

7.1. Właściwości rzeczowe oraz kompetencje organizatorów transportu

W celu zapoznania się z przewidywanymi kompetencjami powiatowego zarządu publicznego transportu zbiorowego dla powiatu lublinieckiego, niezbędne jest przytoczenie kluczowych zapisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Dział II tejże ustawy został dedykowany organizacji transportu na poszczególnych szczeblach podziału administracyjnego kraju.

Art. 7.

1. Organizatorem publicznego transportu zbiorowego, zwanym dalej „organizatorem”, właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, jest:

- 1) gmina:
 - a) na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
 - b) 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;
- 2) związek międzygminny – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;
- 3) powiat:
 - a) na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
 - b) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie;
- 4) związek powiatów – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;

4a) związek powiatowo-gminny na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin lub powiatów tworzących związek powiatowo-gminny;

4b) – 6) (...)

2. Jeżeli inny organizator byłby właściwy ze względu na obszar działania, a inny ze względu na zasięg przewozów, to właściwym organizatorem jest organizator, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 lit. b, pkt 2, pkt 3 lit. b, pkt 4, 4a albo 4b.

3. (...)

4. Określone w ustawie zadania organizatora, o którym mowa w ust. 1 pkt 1– 5, wykonuje, w przypadku:

- 1) gminy – wójt, burmistrz albo prezydent miasta;
- 2) związku międzygminnego – zarząd związku międzygminnego;
- 3) miasta na prawach powiatu – prezydent miasta na prawach powiatu;
- 4) powiatu – starosta;
- 5) związku powiatów – zarząd związku powiatów;
- 5a) związku powiatowo-gminnego – zarząd związku powiatowo-gminnego;
- 5b) związku metropolitalnego – zarząd związku metropolitalnego;
- 6) województwa – marszałek województwa.

Art. 8.

Do zadań organizatora należy:

- 1) planowanie rozwoju transportu;
- 2) organizowanie publicznego transportu zbiorowego;
- 3) zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Art. 15.

1. Organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega w szczególności na:

- 1) badaniu i analizie potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- 2) podejmowaniu działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu;
- 3) zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:
 - a) standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - b) korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - c) funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
 - d) funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
 - e) systemu informacji dla pasażera;
- 4) określaniu sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- 5) ustalaniu stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora;

- 6) określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów;
- 7) określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów;
- 8) przygotowaniu i przeprowadzeniu postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 9) zawieraniu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 10) ustalaniu opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2017 r. poz. 1983), za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 11) ustalaniu sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 12) wykonywaniu zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

2. Określenie przystanków komunikacyjnych i dworców oraz warunków i zasad korzystania, o których mowa w ust. 1 pkt 6, następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego.

Art. 16.

1. W transporcie drogowym za korzystanie przez operatora i przewoźnika z przystanków komunikacyjnych lub dworców mogą być pobierane opłaty.

2. Stawki opłat za korzystanie przez operatora i przewoźnika z przystanków komunikacyjnych lub dworców oraz standardy, o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 3 lit. a, są ustalane w drodze negocjacji między gminą, na obszarze której jest usytuowany przystanek komunikacyjny lub dworzec, i właścicielem albo zarządzającym przystankiem komunikacyjnym lub dworcem.

3. Stawki opłat, o których mowa w ust. 2, powinny być ustalane z uwzględnieniem niedyskryminujących zasad dla wszystkich operatorów i przewoźników wykonujących publiczny transport zbiorowy na obszarze właściwości organizatora.

4. Za korzystanie przez operatora i przewoźnika z przystanków komunikacyjnych lub dworców, których właścicielem albo zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, mogą być pobierane opłaty. Stawka opłaty jest ustalana w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego, z uwzględnieniem niedyskryminujących zasad.

5. Stawka opłaty, o której mowa w ust. 4, nie może być wyższa niż:

- 1) 0,05 zł za jedno zatrzymanie środka transportu na przystanku komunikacyjnym;
- 2) 1 zł za jedno zatrzymanie środka transportu na dworcu;
- 3) 2 zł za jedno zatrzymanie środka transportu na dworcu wyznaczonym zgodnie z art. 47h ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej w zakresie określonym w załączniku I lit. a do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004.

6. Stawka opłaty, o której mowa w ust. 5, ulega zmianie w stopniu odpowiadającym planowanemu średniorocznemu wskaźnikowi cen towarów i usług konsumpcyjnych, ustalonemu w ustawie budżetowej na dany rok. Zmiana następuje od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym została ogłoszona ustawa budżetowa.

7. Opłaty, o których mowa w ust. 4, stanowią dochód właściwej jednostki samorządu terytorialnego, z przeznaczeniem na:

- 1) utrzymanie przystanków komunikacyjnych oraz dworców, o których mowa w ust. 4, oraz
- 2) realizację zadań określonych w art. 18 – w przypadku gdy organizatorem jest gmina.

Art. 18.

Do zadań własnych gminy w zakresie publicznego transportu zbiorowego należą budowa, przebudowa i remont:

- 1) przystanków komunikacyjnych oraz dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest gmina;
- 2) 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.

Art. 43.

1. Zarządzanie publicznym transportem zbiorowym przez organizatora polega w szczególności na:

- 1) negocjowaniu i zatwierdzaniu zmian do umowy z operatorem;
- 2) ocenie i kontroli realizacji przez operatora i przewoźnika usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 3) kontroli nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 46;
- 4) współpracy przy aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- 5) analizie realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych wynikających z wykonywania przewozów na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 6) dokonywaniu zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych;
- 7) zatwierdzaniu rozkładów jazdy oraz dokonywaniu ich aktualizacji w przypadku przewozów wykonywanych na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu;
- 8) administrowaniu systemem informacji dla pasażera;
- 9) wykonywaniu zadań, o których mowa w art. 7 ust. 1 i 3 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007;
- 10) wykonywaniu zadań, o których mowa w art. 82b ust. 2 pkt 1 i 3, art. 82e, art. 82f ust. 1 i art. 95b ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

2. Zarządzanie publicznym transportem zbiorowym przez organizatora w zakresie linii komunikacyjnych oraz rozkładów jazdy w ramach transportu kolejowego odbywa się we współpracy z zarządcą infrastruktury kolejowej w zakresie określonym przepisami ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

3. Zarządca infrastruktury kolejowej, o którym mowa w ust. 2, uwzględnia potrzeby przewozowe wynikające z realizacji przewozów przez operatora, ujęte w planie transportowym obowiązującym na obszarze właściwości organizatora.

Art. 46.

1. Funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego odbywa się zgodnie z następującymi zasadami:

- 1) przewóz osób odbywa się środkami transportu przystosowanymi do przewozu osób, odpowiadającymi wymaganym ze względu na rodzaj przewozu warunkom technicznym;
- 2) środki transportu, którymi są wykonywane usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, powinny być oznakowane w sposób widoczny dla pasażera, a w transporcie drogowym dodatkowo w tablice kierunkowe oraz nazwę przewoźnika albo organizatora;
- 3) rozkłady jazdy środków transportu poszczególnych operatorów i przewoźników są podawane do publicznej wiadomości na wszystkich wymienionych w rozkładzie jazdy przystankach komunikacyjnych oraz dworcach z wyłączeniem przystanków komunikacyjnych przeznaczonych wyłącznie dla wysiadających pasażerów;
- 4) w transporcie drogowym w rozkładzie jazdy mogą być uwzględnione wyłącznie przystanki komunikacyjne i dworce określone przez organizatora;
- 5) rozkłady jazdy są poddawane aktualizacji, o której mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe;
- 6) cennik opłat lub taryfa są podawane do publicznej wiadomości na dworcu, a w każdym środku transportu wykonującym przewozy w ramach komunikacji miejskiej oraz w transporcie drogowym znajduje się wyciąg z cennika opłat lub taryfy, przy czym cennik opłat w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien także zawierać ceny biletów ulgowych:
 - a) ustalonych na podstawie odrębnych przepisów, w szczególności:
 - ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2018 r. poz. 295),
 - ustawy z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin (Dz. U. z 2017 r. poz. 2193),
 - ustawy z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego (Dz. U. z 2018 r. poz. 276),
 - ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe (Dz. U. z 2018 r. poz. 996, 1000, 1290 i 1669) oraz ustawy z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (Dz. U. z 2018 r. poz. 1457, 1560 i 1669),
 - ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. poz. 1668),
 - ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych (Dz. U. poz. 1824, z 2010 r. poz. 1465 oraz z 2011 r. poz. 696),
 - ustawy z dnia 7 września 2007 r. o Karcie Polaka (Dz. U. z 2018 r. poz. 1272 i 1669),
 - b) wynikających z uprawnień pasażerów do innych ulgowych przejazdów, ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora;
- 7) wsiadanie i wysiadanie pasażerów odbywa się tylko na przystankach komunikacyjnych lub dworcach określonych w rozkładzie jazdy;
- 8) w międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym podróż może się rozpocząć i zakończyć na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 9) na dworcu znajduje się dostępny do wglądu pasażera regulamin przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym opracowany przez:
 - a) organizatora,
 - b) operatora lub grupę operatorów i zatwierdzony przez organizatora,
 - c) przewoźnika, o którym mowa w art. 30 i 31

- a w środkach transportu znajduje się wyciąg z tego regulaminu;
- 10) operator uwzględnia uprawnienia pasażerów do ulgowych przejazdów określone w pkt 6;
 - 11) w przewozach o charakterze użyteczności publicznej mogą być ustanawiane przez operatora uprawnienia do ulgowych przejazdów w uzgodnieniu z organizatorem;
 - 12) środki transportu udostępnione operatorowi przez organizatora mogą być wykorzystywane wyłącznie do realizacji przewozów na podstawie zawartej z organizatorem umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
 - 13) w przypadku gdy wartość zamówienia publicznego albo przedmiotu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego przekracza wyrażoną w złotych równowartość kwoty 30 000 euro, przy zakupie środków transportu drogowego operator powinien uwzględniać czynnik energetyczny i oddziaływania na środowisko podczas całego cyklu użytkowania środków transportu;
 - 14) przewóz osób realizowany w strefie transgranicznej w transporcie drogowym nie zwalnia z obowiązku uzyskania zezwolenia, o którym mowa w rozporządzeniu (EWG) nr 684/92.
- 2.** Podmiot, któremu organizator zlecił realizację części lub całości zadań z zakresu organizacji publicznego transportu zbiorowego, nie może być jednocześnie operatorem ani podmiotem powiązany z operatorem w sposób uniemożliwiający bezstronną realizację zadań.
- 3.** Minister właściwy do spraw transportu może określić, w drodze rozporządzenia, wzór i sposób oznakowania środków transportu, którymi są wykonywane przewozy o charakterze użyteczności publicznej, w zakresie transportu drogowego, kolejowego, innego szynowego, linowego i linowo-terenowego, uwzględniając konieczność ujednoczenia oznakowania środków transportu w tych przewozach i zapewnienia możliwości identyfikowania tych przewozów.
- 4.** (...)

Z powyższych regulacji prawa krajowego wynika, iż nieco inne kompetencje w zakresie planowania i organizacji transportu publicznego odnoszą się do gmin, a inne do powiatów. Zważywszy na brak doświadczenia praktycznego zarówno ośmiu gmin tworzących powiat, jak i samego Starostwa Powiatowego w Lublińcu co do wyboru formy działalności organu zarządzającego siecią transportową, rolą niniejszego planu transportowego jest wskazanie dopuszczalnych prawem rozwiązań, bez narzucania któregokolwiek z nich. Jest to tym bardziej celowe, iż znane są liczne przypadki w kraju, kiedy forma zarządzania siecią transportową ulegała zmianom na przestrzeni lat i to nie tylko z racji zmian legislacyjnych, ale często wcześniejsze rozwiązania po prostu nie sprawdzały się lub pojawiały się czynniki uniemożliwiające lub utrudniające dalsze istnienie wcześniej obranego schematu zarządzania. Przykładowo, powoływano związek transportowy obejmujący kilka gmin, a po jednych z wyborów samorządowych, na skutek zmiany władz gminnych, jeden z samorządów decydował się na wystąpienie ze związku i podjęcie próby utworzenia własnego systemu publicznego transportu zbiorowego.

Ponieważ plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest dokumentem strategicznym, nie powinien on automatycznie eliminować określonych, a dozwolonych rozwiązań. Wobec powyższego rolą zarówno władz powiatowych, jak i każdego z ośmiu samorządów wchodzących w skład powiatu lublinieckiego, powinno być zapoznanie się z możliwościami prawnymi i funkcjonalnymi organizacji wspólnej sieci transportowej. Pewne jest natomiast to, iż im więcej gmin podejmie uchwały o wspólnej organizacji publicznego transportu zbiorowego na szczeblu powiatu, tym łączny koszt takiej komunikacji będzie niższy, a przewozy lepiej zorganizowane. Ze względów praktycznych zalecane jest w takim przypadku opracowanie skróconych strategii transportowych przez każdą z gmin osobno, z określeniem np. zakresu połączeń komunikacyjnych,

pór realizacji kursów, czy też kwestii przystanków. Konsolidacja tego typu wytycznych i wniosków powinna być nadzorowana przez powiat, natomiast w przypadku powzięcia decyzji o utworzeniu wspólnej sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej, każda z gmin powinna wyznaczyć po co najmniej jednym pracowniku swojego urzędu, który przez wszystkie dni robocze roku kalendarzowego (a więc z opcją zastępstwa w przypadkach zwolnień lekarskich i urlopów), będzie osobą merytorycznie odpowiedzialną za kontakty w sprawach transportu pasażerskiego zarówno z organem stanowiącym organizatora przewozów w powiecie, jak i pomiędzy pracownikami samorządowymi tego samego szczebla (np. ustalenie zmiany trasy autobusu na linii obsługującej gminy Pawonków i Lubliniec z powodu remontu drogi).

7.2. Określenie trybu wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego

O ile w przypadku przewozów komercyjnych, władze poszczególnych gmin i powiatu nie mają wpływu na to, jaka firma przewozowa będzie realizowała kursy na ich obszarze (oczywiście przy spełnieniu wymagań ustawowych), tak w razie tworzenia sieci transportowej z przewozami o charakterze użyteczności publicznej, organ zarządzający transportem stanie przed koniecznością wyłonienia przewoźników, którym zleci usługi przewozowe. Jednocześnie, przewoźnicy ci zyskają miano operatorów w publicznym transporcie zbiorowym. Poniżej przytoczono najważniejsze zapisy ustawy o ptz, regulujące tryb i zawierające informacje o sposobie formułowania i zakresie umów na świadczenie usług objętych ustawą.

W przypadku części zapisów, w celu ich odpowiedniej interpretacji oraz posługiwania się możliwie najbardziej aktualną formą, zastosowano fragmenty tekstu jednolitego ustawy o ptz, który będzie obowiązywał na dzień 3 grudnia 2019 r.

Art. 19.

1. Organizator dokonuje wyboru operatora w trybie:

- 1) ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1579 i 2018 oraz z 2018 r. poz. 1560, 1603, 1669 i 1693) albo
- 2) ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. poz. 1920 oraz z 2018 r. poz. 1669 i 1693) albo
- 3) art. 22 ust. 1.

2. Organizator może realizować przewozy w ramach publicznego transportu zbiorowego w formie samorządowego zakładu budżetowego.

Art. 20.

Operatorowi nie przyznaje się prawa wyłącznego, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007.

Art. 21.

1. Przy udzielaniu zamówienia publicznego na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, w specyfikacji istotnych warunków zamówienia można uwzględnić w szczególności normy jakości i powszechną dostępność świadczonych usług, w tym:

- 1) liczbę i rodzaj środków transportu, niezbędnych do realizacji usług wraz z odpowiednim personelem oraz zapleczem technicznym, zabezpieczającym ich obsługę, które przedsiębiorca posiada w chwili składania oferty lub w których posiadaniu będzie najpóźniej w chwili rozpoczęcia świadczenia usług;

2) rozwiązania techniczne zastosowane w środkach transportu służące zwłaszcza zapewnieniu ochrony środowiska oraz dogodnej obsługi pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;

3) standard wyposażenia środków transportu.

2. Organizator może określić w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, o której mowa w ust. 1, iż świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na danej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, które są nierentowne, będzie wiązało się ze świadczeniem takich usług przez tego samego operatora na innej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, które są rentowne.

3. Do specyfikacji istotnych warunków zamówienia dołącza się projekt umowy, o której mowa w art. 25.

Art. 22.

1. Organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku gdy:

1) średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie albo

2) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego albo

3) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym, przy zastosowaniu jednego z trybów, o których mowa w art. 5 ust. 2, 3a i 4–6 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, z zastrzeżeniem art. 22a, albo

4) wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub 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.

2. Jeżeli bezpośrednio zawarta umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 środki transportu, którymi będzie wykonywany publiczny transport zbiorowy w transporcie drogowym, progi, o których mowa w ust. 1 pkt 1, mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej przedmiotu umowy mniejszej niż 2 000 000 euro lub świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wymiarze mniejszym niż 600 000 kilometrów rocznie.

3. Do umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawieranej na podstawie ust. 1 stosuje się odpowiednio przepisy art. 24–29.

4. W przypadku, gdy przedmiotem umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, zawartej w trybie, o którym mowa w ust. 1, ma być świadczenie usług przewozowych w komunikacji miejskiej, umowa powinna przyjąć formę koncesji na usługi. Przepisu nie stosuje się w przypadku bezpośredniego zawarcia umowy z podmiotem wewnętrznym, w którym jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego posiada 100% udziałów lub akcji tego podmiotu wewnętrznego.

5. W przypadku podmiotu wewnętrznego, w którym jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego nie posiada 100% udziałów lub akcji tego podmiotu wewnętrznego, umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawarta w trybie, o którym mowa w ust. 1, powinna przyjąć formę koncesji na usługi.

6. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, stosuje się art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

7. (zostanie uchylony z dniem 3.12.2019 r.)

8. Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawierana w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 4, może być zawarta na okres 12 miesięcy i w uzasadnionych przypadkach może ulec przedłużeniu, z tym że łączny okres obowiązywania przedłużonej umowy nie może przekroczyć 2 lat.

9. Do bezpośredniego zawarcia umowy, o którym mowa w ust. 1, nie stosuje się przepisów:

- 1) ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych, z wyłączeniem art. 35, oraz
- 2) ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi

Art. 22a.

Przepisów art. 5 ust. 2, 4, 4a i 6 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 nie stosuje się do umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym obejmujących wojewódzkie przewozy pasażerskie.

Art. 22b.

W przypadku dokonywania wyboru operatora mającego świadczyć usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym w trybach, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2, organizator może podjąć negocjacje z podmiotem, który jako jedyny wyraził zainteresowanie udziałem w postępowaniu, pod warunkiem spełnienia wymogów określonych w art. 5 ust. 3b rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

Art. 23.

1. Organizator publikuje ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2, lub bezpośredniego zawarcia umowy, o którym mowa w art. 22 ust. 1 pkt 1–3, w terminie nie krótszym niż:

- 1) jeden rok;
- 2) 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.

2. Organizator zamieszcza ogłoszenie, o którym mowa w ust. 1, w Biuletynie Informacji Publicznej.

3. Niezwłocznie po zamieszczeniu ogłoszenia, o którym mowa w ust. 1, organizator zamieszcza także odpowiednie ogłoszenie w miejscu powszechnie dostępnym w swojej siedzibie oraz na swojej stronie internetowej.

4. Ogłoszenie, o którym mowa w ust. 1, zawiera w szczególności:

- 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 w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2, lub bezpośredniego zawarcia umowy, o którym mowa w art. 22 ust. 1 pkt 1–3;
- 5) przewidywany czas trwania umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

5. W przypadku zmiany informacji, o których mowa w ust. 4 pkt 1–3 i 5, organizator niezwłocznie zamieszcza ogłoszenie o tej zmianie. Przepisy ust. 2 i 3 stosuje się odpowiednio.

6. Zmiana informacji, o których mowa w ust. 4 pkt 1–3 i 5, nie może nastąpić później niż do połowy okresów określonych w ust. 1.

Art. 24.

1. Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego może dotyczyć:

- 1) linii komunikacyjnej albo
- 2) linii komunikacyjnych albo
- 3) sieci komunikacyjnej.

2. W przypadku, gdy organizator w celu organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej ma obowiązek opracowania planu transportowego, umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego może dotyczyć linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych albo sieci komunikacyjnej ujętych w planie transportowym obowiązującym na obszarze właściwości danego organizatora.

3. Przepis ust. 2 nie dotyczy umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawieranej w przypadku, o którym mowa w art. 22 ust. 1 pkt 4.

Art. 25.

1. Organizator, po wybraniu najkorzystniejszej oferty na podstawie warunków i kryteriów określonych w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, w terminie 30 dni od dnia przekazania zawiadomienia o wyborze oferty, zawiera z przedsiębiorcą umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

2. Umowa, o której mowa w ust. 1, jest zawierana na czas oznaczony, nie dłuższy niż:

- 1) 10 lat – w transporcie drogowym;
- 2) 15 lat – w transporcie kolejowym, z wyjątkiem przypadków, o których mowa w art. 5 ust. 3a i 4a–5 oraz art. 8 ust. 2 i 2a rozporządzenia (WE) nr 1370/2007;
- 3) 15 lat – w transporcie innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim i w żegludze śródlądowej.

3. W umowie, o której mowa w ust. 1, określa się w szczególności:

- 1) opis usług wynikających z zamówienia;
- 2) linię komunikacyjną, linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjną, których dotyczy umowa;
- 3) czas trwania umowy;
- 4) warunki dotyczące norm jakości oraz podnoszenia jakości usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 5) wymagania w stosunku do środków transportu, w tym dotyczące wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych, a także ich dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- 6) warunki zmiany opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe, za usługę świadczoną w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jeżeli stroną umowy, której przysługują wpływy z tych opłat, jest operator;
- 7) warunki, na jakich jest dopuszczalne podwykonawstwo w realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

- 8) sposób rozpatrywania przez operatora skarg i reklamacji składanych przez pasażerów oraz przyznawania ewentualnych odszkodowań wynikających z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
 - 9) częstotliwość składania sprawozdań z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w tym informacji dotyczących liczby pasażerów na danej linii komunikacyjnej;
 - 10) zasady rozliczeń, w szczególności zasady podziału kosztów za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem stosowania przez operatora ulg ustawowych oraz ulg ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora;
 - 11) zasady rozliczeń za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających wykonywanie tych usług z przyczyn niezależnych od operatora;
 - 12) stronę umowy, której przysługują wpływy z opłat, o których mowa w pkt 6;
 - 13) stronę umowy, która jest zobowiązana do wykonania obowiązku, o którym mowa w art. 46 ust. 1 pkt 3, 6 oraz 9;
 - 14) sposób dystrybucji biletów;
 - 15) sposób, w jaki jest obliczana rekompensata;
 - 16) stronę umowy, która obowiązana jest uzgodnić zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi;
 - 17) warunki korzystania ze środków transportu organizatora, jeżeli są udostępnione operatorowi;
 - 18) warunki wykorzystywania środków transportu w zależności od natężenia ruchu pasażerów;
 - 19) warunki zakupu przez operatora środków transportu drogowego niezbędnych do realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
 - 20) zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów;
 - 21) w transporcie kolejowym – zakres korzystania z infrastruktury, w szczególności zakres przepustowości trasy oraz standard jakości dostępu będące przedmiotem umowy;
 - 22) kary umowne;
 - 23) warunki zmiany oraz rozwiązania umowy;
 - 24) informacje, o których mowa w art. 4 ust. 8 zdanie trzecie rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, które operator jest obowiązany przekazywać organizatorowi w celu udzielenia zamówienia w trybach, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2.
- 4.** Sposób, o którym mowa w ust. 3 pkt 15, powinien odpowiadać wymaganiom określonym w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.
- 5.** Do uzgodnienia zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców, o którym mowa w ust. 3 pkt 16, przepisuje art. 32 stosuje się odpowiednio.

Art. 26.

- 1.** W przypadku wystąpienia zagrożenia utraty płynności finansowej operator jest obowiązany niezwłocznie poinformować o tym organizatora.
- 2.** W przypadku nieprzekazania informacji, o której mowa w ust. 1, lub utraty płynności finansowej organizator może rozwiązać umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego bez wypowiedzenia.

Art. 27.

1. Organizator może zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub przedłużyć okres jej obowiązywania na zasadach określonych w art. 4 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.
2. Organizator ponosi odpowiedzialność za pogorszenie warunków realizowania umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz szkody poniesione przez operatora spowodowane zmianami w planie transportowym.

Art. 28.

1. Po zawarciu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego organizator wydaje operatorowi zaświadczenie, o ile jest wymagane.
2. Zaświadczenie, o którym mowa w ust. 1, powinno zawierać:
 - 1) oznaczenie przedsiębiorcy, jego siedziby (miejsca zamieszkania) i adresu;
 - 2) numer w rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym, o ile przedsiębiorca taki numer posiada, oraz numer identyfikacji podatkowej (NIP);
 - 3) określenie rodzaju i zakresu wykonywanych przewozów;
 - 4) określenie rodzaju i liczby środków transportu;
 - 5) określenie przebiegu linii komunikacyjnej, na której będzie wykonywany przewóz.
3. Załącznikiem do zaświadczenia, o którym mowa w ust. 1, jest rozkład jazdy.
4. Zaświadczenie, o którym mowa w ust. 1, potwierdza posiadanie przez operatora uprawnień do wykonywania publicznego transportu zbiorowego na danej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej. Zaświadczenie oraz aktualny rozkład jazdy powinny znajdować się w środku transportu, w którym wykonywany jest publiczny transport zbiorowy w transporcie drogowym i powinny być okazywane na żądanie uprawnionego organu kontroli.
5. Właściwy organizator wydaje zaświadczenia w liczbie odpowiadającej liczbie środków transportu, którymi będzie wykonywany publiczny transport zbiorowy w transporcie drogowym.
6. Operator jest obowiązany wystąpić do właściwego organizatora z wnioskiem o zmianę treści zaświadczenia, o którym mowa w ust. 1, w przypadku wystąpienia zmiany danych, o których mowa w ust. 2 pkt 1 i 2, nie później niż w terminie 14 dni od dnia ich wystąpienia.
7. Do wniosku o zmianę zaświadczenia, o którym mowa w ust. 6, dołącza się poświadczoną przez operatora za zgodność z oryginałem kserokopię odpisu z rejestru przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym.
8. Za wydanie zaświadczenia, wtórnika zaświadczenia oraz za zmianę zaświadczenia, właściwy organizator pobiera opłaty.
9. Opłaty, o których mowa w ust. 8, stanowią dochód właściwego organizatora, z przeznaczeniem na realizację zadań:
 - 1) wynikających z organizacji publicznego transportu zbiorowego;
 - 2) określonych w art. 18 – w przypadku gdy organizatorem jest gmina.

Podsumowując, kwestia trybu wyboru operatorów w publicznym transporcie zbiorowym jest dosyć złożona, toteż podjęcie decyzji w przedmiotowym zakresie wymaga ścisłej współpracy pomiędzy władzami samorządowymi i wypracowania wspólnego stanowiska co do sposobu działania. Ponadto przed wszczęciem procedury zmierzającej do wyłonienia operatorów, konieczne jest zaangażowanie kancelarii prawnych i firmy consultingowej, wspierającej opracowania transportowe i posiadającej doświadczenie w tego typu umowach. Są to rozwiązania absolutnie konieczne, gdyż w przypadku umów zawieranych w transporcie autobusowym na maksymalny dozwolony okres czasu, czyli 10 lat, dla obszarów działania takiej wielkości, jak powiat lubliniecki, zobowiązania mogą opiewać na kwoty

rzędu 150-180 milionów złotych, od których w dalszej kolejności odejmuje się przychody ze sprzedaży biletów.

Biorąc pod uwagę wielkość powiatu lublinieckiego, szacowany poziom planowanej rocznej pracy przewozowej na liniach o charakterze użyteczności publicznej oraz uwarunkowania techniczne i logistyczne, nie rekomenduje się tworzenia dla przewozów powiatowych własnego zakładu budżetowego, ani innej formy operatora wewnętrznego. Ze względów ekonomicznych, jako lepsze rozwiązanie rekomenduje się przeprowadzenie przetargów nieograniczonych, dzieląc cały zakres zadań przewozowych na 3-5 grup linii komunikacyjnych, mających wspólne cechy logistyczne (np. dotyczące pojemności taboru), natomiast ilościowo, zakresy rocznej liczby wozokilometrów dla każdego z pakietu powinny się zawierać w przedziale 15-40% ogólnej sumy zadań przewozowych. Założenia tego jednocześnie należy traktować jako rekomendowane, a nie obligatoryjne.

7.3. Zasady integracji taryfowo-biletowej

W kompetencjach organizatora publicznego transportu zbiorowego jest m.in. planowanie taryf biletowych, proponowanie cen biletów i tworzenie planów związanych ze stosowaniem ulg ustawowych oraz – ewentualnie – wprowadzonych lokalnie.

Z prawnego punktu widzenia, główne regulacje związane z systemem taryfowo-biletowym reguluje Ustawa prawo przewozowe z dnia 15 listopada 1984 r. (Dz. U. 1984 Nr 53 poz. 272), której niektóre, szczególnie istotne z punktu widzenia niniejszego planu transportowego zapisy, zostały przytoczone poniżej, na bazie tekstu jednolitego wspomnianej ustawy.

Należy również zaznaczyć, że sprawa integracji taryfowo-biletowej na obszarze powiatu lublinieckiego winna zostać właściwie przeanalizowana i wdrożona w życie w przypadku podjęcia decyzji o utworzeniu sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej. Do tego czasu przewoźnicy komercyjni zobowiązani są do przestrzegania obowiązującego prawa przewozowego, bez konieczności ingerencji ze strony Starostwa Powiatowego w Lublińcu.

Art. 2.

1. Przewoźnik jest obowiązany podać do publicznej wiadomości zakres swojego działania, a w szczególności adresy punktów odprawy i sposób zawierania umowy przewozu.
2. Przewoźnik wykonujący regularne przewozy osób jest obowiązany w szczególności podać do publicznej wiadomości rozkład jazdy środków transportowych przez zamieszczenie informacji na wszystkich dworcach i przystankach wymienionych w rozkładzie jazdy.
3. Przewoźnicy wykonujący regularne przewozy osób są obowiązani do okresowej aktualizacji i publikowania informacji o wykonywanej komunikacji.

Art. 3.

1. W zakresie podanym do wiadomości publicznej przewoźnik jest obowiązany do przewozu osób i rzeczy.
2. Przewoźnik jest obowiązany użyć środków transportowych odpowiednich do danego przewozu.

Art. 4.

Przewoźnik lub organizator publicznego transportu zbiorowego, o którym mowa w przepisach ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1867, 1920

i 1954 oraz z 2017 r. poz. 60 i 730), mogą wydawać regulaminy określające warunki obsługi podróżnych, odprawy oraz przewozu osób i rzeczy.

Art. 5.

Przewoźnik może powierzać wykonanie przewozu innym przewoźnikom na całej przestrzeni przewozu lub jej części, jednakże ponosi odpowiedzialność za ich czynności jak za swoje własne.

Art. 6.

1. Przewóz może być wykonywany przez kilku przewoźników tej samej lub różnych gałęzi transportu na podstawie jednej umowy przewozu i jednego dokumentu przewozowego, a w regularnym przewozie osób w publicznym transporcie zbiorowym, przewoźnicy mogą realizować te przewozy w ramach zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego lub innego wspólnego dokumentu przewozu; odpowiedzialność przewoźników jest solidarna.

2. W sprawach nieuregulowanych odrębnie stosuje się przepisy obowiązujące przewoźnika na przestrzeni wykonywanego przez niego przewozu.

3. Przewoźnik, który zapłacił odszkodowanie, ma roszczenie zwrotne do przewoźnika ponoszącego odpowiedzialność za okoliczności, z których szkoda wynikła. Jeżeli okoliczności tych ustalić nie można, odpowiedzialność ponoszą wszyscy przewoźnicy stosownie do wysokości przypadającego im przewoznego; od odpowiedzialności jest wolny przewoźnik, który udowodni, że szkoda nie powstała w czasie wykonywania przez niego przewozu.

Art. 11.

1. Przewoźnik jest obowiązany podać do publicznej wiadomości, w sposób zwyczajowo przyjęty, ustalone lub stosowane przez niego taryfy lub cenniki.

2. Przewoźnik zapewnia zainteresowanym bezpłatny wgląd do obowiązujących go przepisów przewozowych.

Art. 16.

1. Umowę przewozu zawiera się przez nabycie biletu na przejazd przed rozpoczęciem podróży lub spełnienie innych określonych przez przewoźnika lub organizatora publicznego transportu zbiorowego warunków dostępu do środka transportowego, a w razie ich nieustalenia – przez samo zajęcie miejsca w środku transportowym.

2. Na bilecie, o którym mowa w ust. 1, umieszcza się:

- 1) nazwę przewoźnika lub organizatora publicznego transportu zbiorowego;
- 2) relację lub strefę przejazdu;
- 3) wysokość należności za przejazd;
- 4) zakres uprawnień pasażera do ulgowego przejazdu.

3. Na bilecie mogą być umieszczane inne informacje, w tym dane osobowe pasażera, jeżeli jest to niezbędne dla przewoźnika lub organizatora w regularnym przewozie osób.

4. Dane i informacje, o których mowa w ust. 2 i 3, zapisywane są w pamięci elektronicznej biletu, jeżeli bilet ma formę elektroniczną.

Art. 33a.

1. Przewoźnik lub organizator publicznego transportu zbiorowego albo osoba przez niego upoważniona, legitymując się identyfikatorem umieszczonym w widocznym miejscu, może dokonywać kontroli dokumentów przewozu osób lub bagażu.

2. Identyfikator, o którym mowa w ust. 1, zawiera w szczególności:

- 1) nazwę przewoźnika lub organizatora publicznego transportu zbiorowego;
 - 2) numer identyfikacyjny osoby dokonującej kontroli dokumentów przewozu osób lub bagażu;
 - 3) zdjęcie kontrolującego;
 - 4) zakres upoważnienia;
 - 5) okres ważności;
 - 6) podpis wystawcy (przewoźnika lub organizatora publicznego transportu zbiorowego).
- 3.** W razie stwierdzenia braku odpowiedniego dokumentu przewozu przewoźnik lub organizator publicznego transportu zbiorowego albo osoba przez niego upoważniona pobiera właściwą należność za przewóz i opłatę dodatkową albo wystawia wezwanie do zapłaty.
- 4.** W razie stwierdzenia braku ważnego dokumentu poświadczającego uprawnienie do bezpłatnego albo ulgowego przejazdu przewoźnik lub organizator publicznego transportu zbiorowego albo osoba przez niego upoważniona pobiera właściwą należność za przewóz i opłatę dodatkową albo wystawia wezwanie do zapłaty. Pobrana należność za przewóz i opłata dodatkowa, po uiszczeniu opłaty manipulacyjnej odpowiadającej kosztom poniesionym przez przewoźnika lub organizatora publicznego transportu zbiorowego, podlegają zwrotowi, a w przypadku wezwania do zapłaty – umorzeniu, w przypadku udokumentowania przez podróżnego, nie później niż w terminie 7 dni od dnia przewozu, uprawnień do bezpłatnego lub ulgowego przejazdu.
- 5.** W razie posiadania przez podróżnego ważnego dokumentu przewozu, którego nie miał podczas przejazdu, do zwrotu i umarzania należności za przewóz i opłaty dodatkowej stosuje się przepis ust. 4 zdanie drugie.
- 6.** Przewoźnik lub organizator publicznego transportu zbiorowego może określić w regulaminie przewozu lub taryfie obniżenie wysokości opłaty dodatkowej w razie natychmiastowego jej uiszczenia lub w terminie wyznaczonym w wezwaniu do zapłaty.
- 7.** Przewoźnik lub organizator publicznego transportu zbiorowego albo osoba przez niego upoważniona ma prawo:
- 1) w razie odmowy zapłacenia należności – żądać okazania dokumentu umożliwiającego stwierdzenie tożsamości podróżnego;
 - 2) w razie niezapłacenia należności i nieokazania dokumentu – ująć podróżnego i niezwłocznie oddać go w ręce Policji lub innych organów porządkowych, które mają zgodnie z przepisami prawo zatrzymania podróżnego i podjęcia czynności zmierzających do ustalenia jego tożsamości;
 - 3) w razie uzasadnionego podejrzenia, że dokument przewozu albo dokument uprawniający do przejazdu bezpłatnego lub ulgowego jest podrobiony lub przerobiony – zatrzymać dokument za pokwitowaniem oraz przesłać go prokuratorowi lub Policji, z powiadomieniem wystawcy dokumentu.
- 8.** W przypadku, o którym mowa w ust. 7 pkt 2, do czasu przybycia funkcjonariusza Policji lub innych organów porządkowych, podróżny obowiązany jest pozostać w miejscu przeprowadzania kontroli albo w innym miejscu wskazanym przez przewoźnika lub organizatora publicznego transportu zbiorowego albo osobę przez niego upoważnioną.

Nie ulega wątpliwości, że im większy jest obszar działalności jednego organizatora w publicznym transporcie zbiorowym, tym jest to korzystniejsze dla pasażerów, którzy nie muszą kupować biletów u różnych przewoźników, przez co bilety komunikacji zbiorowej stanowią mniejsze obciążenia dla domowych budżetów. W podobny sposób wygląda sytuacja po stronie organizatora przewozów, a zatem w przypadku tworzenia sieci komunikacyjnej na szczeblu powiatu lublinieckiego, dla samorządów również najbardziej opłacalnym rozwiązaniem byłoby zbudowanie jednolitego systemu taryfowo-biletowego, obejmującego wszystkie osiem gmin tworzących powiat.

Ze względu na zróżnicowane zakresy działania, mało prawdopodobnym wydaje się obecnie łączenie taryf biletowych w połączeniach międzypowiatowych i międzywojewódzkich. Poza autobusową siecią połączeń o charakterze użyteczności publicznej, racjonalnym wydaje się jedynie rozwinięcie systemu biletowego o połączenia kolejowe w relacjach, w których początek i koniec podróży będzie miał miejsce na obszarze powiatu lublinieckiego. W tym celu jednak konieczne są działania na szczeblu władz samorządowych i zawarcie niezbędnych umów z organizatorami przewozów kolejowych.

Wprowadzając integrację taryfowo-biletową na obszarze całego powiatu lublinieckiego w połączeniach, które w całości zawierają się w tym powiecie, można osiągnąć szereg korzyści, wśród których warto wymienić:

- Zmniejszenie obciążeń finansowych gospodarstw domowych w efekcie stosowania jednolitego systemu biletowego;
- Zmniejszenie kosztów funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego dla organizatora, a tym samym również dla samorządów;
- Ujednolicenie oznakowania autobusów obsługujących linie komunikacyjne, niezależnie od operatora (przewoźnika) – pasażera nie powinno interesować, która firma obsługuje dany kurs, istotna jest jego trasa i to, że taryfa opłat jest taka sama, jak na każdej innej linii organizowanej przez powiat;
- Integracja taryfowo-biletowa z przewoźnikami kolejowymi, którzy obsługują stacje na terenie powiatu lublinieckiego, pozwoli wykluczyć część połączeń autobusowych, aby ograniczyć niepotrzebną konkurencję, przy czym już w obecnym okresie, połączenia kolejowe pod względem czasu przejazdu są bardziej atrakcyjne od połączeń autobusowych. Te drugie należy eliminować ze wspólnych odcinków tras lub stosować kursy na zasadzie uzupełniającej w okresach, w których akurat nie zaplanowano połączenia kolejowego;
- Stosowanie jednolitego systemu biletowego jest rozwiązaniem, które ograniczy ewentualne rozbieżności w interpretacji naruszeń podczas prowadzenia kontroli biletowej, a pasażerowie łatwiej zapamiętają zasady związane z biletami u jednego organizatora przewozów, niż u kilku;
- Integracja taryfowo-biletowa jest rozwiązaniem ograniczającym liczbę taboru autobusowego w ruchu na liniach o charakterze użyteczności publicznej, co automatycznie ogranicza koszty niezbędne na zakupy taboru, spada także liczba pojazdów na drogach, zmniejszając tym samym natężenie ruchu drogowego, a to z kolei prowadzi do pozytywnych konsekwencji ekologicznych – zmniejszenia uciążliwości transportu dla środowiska naturalnego.

7.4. Rozkład jazdy dla linii komunikacyjnych

W sytuacji funkcjonowania połączeń komercyjnych na obszarze powiatu lublinieckiego, każdy przewoźnik we własnym zakresie planuje trasy przejazdów swoich autobusów i przygotowuje ich rozkłady jazdy, przedkładając je do zatwierdzenia organowi wydającemu zezwolenie na wykonywanie regularnych lub regularnych specjalnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym.

Biorąc pod uwagę możliwości, a docelowo nawet konieczność tworzenia połączeń o charakterze użyteczności publicznej w powiecie lublinieckim, za układanie rozkładów jazdy dla wszystkich linii autobusowych na terenie powiatu odpowiedzialnym będzie zarząd transportu, działający w ramach Starostwa Powiatowego w Lublińcu. Poza znajomością lokalnych uwarunkowań, osoby zajmujące się rozkładami jazdy muszą charakteryzować się specjalistyczną wiedzą z zakresu logistyki transportu drogowego i umieć właściwie zaplanować obiegi poszczególnych pojazdów w danym typie dnia

ruchowego. Należy przyjąć, że organ powiatowy będzie opracowywał rozkłady jazdy w trybie od bramy zajezdni przy wyjeździe do bramy zajezdni przy powrocie z trasy, niezależnie od tego, który operator będzie obsługiwał daną trasę. Poza kwestiami merytorycznymi, rozkłady jazdy tworzone dla linii o charakterze użyteczności publicznej, muszą być zgodne z obowiązującym w tym zakresie rozporządzeniem. Jest to Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 roku w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. 2012 poz. 451). Poniżej przytoczono niektóre jego zapisy, pod kątem wykorzystania w procesie planistycznym dla powiatu lublinieckiego.

§ 3.

1. W rozkładzie jazdy określa się co najmniej:

- 1) imię i nazwisko lub nazwę przewoźnika oraz jego adres zamieszkania, o ile jest on tożsamy z miejscem wykonywania przez niego działalności gospodarczej, albo siedzibę i adres;
- 2) nazwę linii komunikacyjnej;
- 3) przystanki komunikacyjne i dworce, na których będzie się zatrzymywał środek transportowy na danej linii komunikacyjnej;
- 4) dzień, od którego rozkład jazdy obowiązuje, oraz termin jego ważności;
- 5) drogę przejazdu z uwzględnieniem:
 - a) odległości w kilometrach pomiędzy przystankami komunikacyjnymi,
 - b) długości poszczególnych odcinków drogi przejazdu na obszarze każdego z województw, przez których obszar przebiega linia komunikacyjna – w przypadku międzywojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie drogowym,
 - c) kategorii dróg na poszczególnych odcinkach linii komunikacyjnej;
- 6) dni tygodnia lub okresy, w których komunikacja kursuje;
- 7) godziny przyjazdu lub odjazdu środka transportowego z przystanku komunikacyjnego lub dworca albo określoną w minutach częstotliwość jego kursowania;
- 8) oznaczenie linii komunikacyjnej, na której ma być wykonywany:
 - a) przewóz o charakterze użyteczności publicznej – literą „U”,
 - b) przewóz regularny specjalny – literami „RS” albo
 - c) inny regularny przewóz osób, niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej oraz przewozem regularnym specjalnym – literą „R”;
- 9) oznaczenie odpowiednim symbolem:
 - a) w transporcie drogowym – usługi przewozowej wykonywanej w komunikacji zwykłej, przyspieszonej, pospiesznej oraz ekspresowej,
 - b) w transporcie kolejowym – pociągu osobowego, pospiesznego lub ekspresowego oraz nazwę handlową pociągu, o ile istnieje,
 - c) usługi przewozowej wykonywanej w komunikacji międzynarodowej,
 - d) środka transportowego objętego częściową lub całkowitą rezerwacją miejsc – o ile dotyczy;
- 10) oznaczenie linii komunikacyjnej, na której wszystkie kursy są wykonywane środkami transportowymi przystosowanymi do przewozu osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej zdolności ruchowej, albo odpowiednie oznaczenie poszczególnych kursów, a w transporcie kolejowym – kursu wykonywanego środkiem transportowym przystosowanym do przewozu osób niepełnosprawnych poruszających się na wózkach inwalidzkich;
- 11) objaśnienia użytych w rozkładzie jazdy oznaczeń i symboli.

2. W przypadku rozkładu jazdy opracowanego przez organizatora publicznego transportu zbiorowego, w zakresie o którym mowa w ust. 1 pkt 1, wskazuje się nazwę organizatora publicznego transportu zbiorowego oraz jego adres.

3. Nazwę linii komunikacyjnej, o której mowa w ust. 1 pkt 2, oznacza się poprzez określenie miejscowości, w której położony jest przystanek komunikacyjny początkowy i końcowy oraz co najmniej jeden przystanek komunikacyjny pośredni – o ile istnieje.

4-8. (...)

Rozkład jazdy – obok wytyczenia linii komunikacyjnych, jest elementem o pierwszorzędym znaczeniu dla planowania sieci przewozów pasażerskich i tak naprawdę to od niego zależy jakość komunikacji publicznej w danym obszarze kraju. Oznacza to, że tworzenie rozkładów jazdy dla linii o charakterze użyteczności publicznej jest zadaniem bardzo odpowiedzialnym, gdyż bezpośrednio wpływa ono na możliwość zaspakajania potrzeb przewozowych dziesiątek tysięcy osób – jak ma to miejsce w przypadku powiatu lublinieckiego. We współczesnym podejściu do logistyki transportu publicznego, rozkład jazdy należy traktować na równi z każdym produktem w gospodarce rynkowej, który nie tylko ma zaspokajać potrzeby społeczeństwa, ale również być pod wieloma względami atrakcyjnym dla użytkowników.

Rozkłady jazdy, które potencjalnie mogą funkcjonować w powiecie lublinieckim w ramach linii o charakterze użyteczności publicznej, powinny opierać się na obecności czterech w ciągu roku rodzajów dni ruchowych, stanowiących niezależne pakiety rozkładów jazdy w całej sieci transportowej. Są to dni:

- Robocze od września do czerwca,
- Robocze w lipcu i sierpniu (oraz ewentualnie w czasie ferii szkolnych, międzysemestralnych),
- Sobotnie (z dopuszczeniem stosowania w dni robocze podczas tzw. długich weekendów),
- Niedzielno-święteczne.

Od powyższych reguł planowania dni ruchowych nie powinno się stosować wyjątków.

7.5. Regulamin usług przewozowych

Regulamin usług przewozowych jest dokumentem, za którego opracowanie i wprowadzenie odpowiada organizator publicznego transportu zbiorowego. Jego rolą jest regulowanie obowiązków i praw między organizatorem, operatorem i pasażerem w publicznym transporcie zbiorowym. Istnieje wiele takich regulaminów w różnych ośrodkach w Polsce, przy czym większość z nich ma dosyć podobną konstrukcję i co do zasady – tworzący regulaminy organizatorzy transportu, korzystają z doświadczenia i zasobów innych przedstawicieli na terenie kraju, dostosowując swoje dokumenty do rzeczywistych potrzeb, a jednocześnie starając się powielić sprawdzone rozwiązania, zastosowane wcześniej w innych ośrodkach, przez innych organizatorów publicznego transportu zbiorowego.

Ze względu na rangę regulaminu, jego opracowanie powinno być zlecone znawcom branży lub firmie consultingowej z zakresu transportu, we współpracy z kancelarią prawniczą. Poniżej przedstawiono regulamin usług przewozowych, który ma charakter poglądowy w kontekście sieci organizowanej na terenie powiatu lublinieckiego, powstały na bazie podobnego dokumentu, obowiązującego w sieci transportu miejskiego w Częstochowie w lipcu 2019 roku:

REGULAMIN PRZEWOZU OSÓB
w publicznym transporcie zbiorowym w powiecie lublinieckim

PRZEPISY OGÓLNE

§ 1

Regulamin niniejszy określa zasady korzystania z usług przewozowych zleconych przez Starostwo Powiatowe w Lublińcu, świadczonych przez [nazwa przewoźnika] zwanym dalej Operatorem, a w szczególności:

1. prawa i obowiązki Operatora,
2. prawa i obowiązki pasażera
3. prawa i obowiązki obsługi pojazdów
4. zasady prowadzenia kontroli biletowej
5. zasady posługiwania się kartą miejską
6. zasady korzystania z biletu elektronicznego w aplikacji mobilnej

§ 2

Pasażerowie, kierujący pojazdami, osoby upoważnione do kontroli biletowej oraz obsługa pojazdu zobowiązani są do przestrzegania niniejszego regulaminu.

§ 3

Do przejazdu środkami publicznego transportu Operatora upoważniają bilety wymienione w obowiązującym zarządzeniu Starosty Lublinieckiego w sprawie opłat za usługi przewozowe w komunikacji publicznej powierzonym do realizacji przez powiat lubliniecki.

PRAWA I OBOWIĄZKI OPERATORA

§ 4

1. Operator zobowiązany jest do umieszczenia w pojazdach:

1. informacji o przepisach porządkowych dotyczących przewozu osób i bagażu lokalnym transportem zbiorowym w powiecie lublinieckim,
2. informacji o wysokości opłat za usługi przewozowe lokalnym transportem zbiorowym w powiecie lublinieckim
3. informacji o uprawnieniach do korzystania z 50 % i 100 % ulg w przejazdach,
4. informacji o kierowaniu skarg i wniosków w sprawie świadczonych usług przez Operatora,
5. informacji o sprzedaży biletów w pojeździe,
6. informacji o sposobie ustalania opłaty dodatkowej i opłaty manipulacyjnej.

2. Operator nie odpowiada wobec pasażera za szkody powstałe wskutek przerw w ruchu albo zmian kierunku jazdy spowodowanych z przyczyn niezależnych od Operatora.

3. Operator zobowiązany jest do:

1. zapewnienia kursowania pojazdów zgodnie z rozkładem jazdy,
2. zapewnienia kulturalnej obsługi podróżujących w pojazdach i utrzymania pojazdów we właściwym stanie technicznym i estetycznym,
3. zapewnienia właściwych oznaczeń pojazdów.

PRAWA I OBOWIĄZKI PASAŻERA.

§ 5

1. Bilet papierowy jednorazowy upoważnia do jazdy w pojeździe, w którym został skasowany jednak nie dalej jak do ostatniego przystanku kursu.
2. Bilet papierowy czasowy uprawnia do przejazdu na wszystkich liniach komunikacyjnych obejmujących dowolną liczbę przystanków dowolną liczbą pojazdów, ważny przez określony czas od momentu skasowania, w granicach powiatowej sieci komunikacyjnej.
3. W razie awarii pojazdu w czasie jazdy pasażerowi posiadającemu ważny bilet przysługuje prawo kontynuowania jazdy z tym biletom następnym pojazdem tej samej linii lub innej linii przebiegającej tą samą trasą, albo pojazdem zastępczym zapewnionym przez Operatora.
4. Pasażer ma prawo dochodzić od Operatora odszkodowania za szkody wynikłe z winy Operatora, po uprzednim zgłoszeniu tego faktu kierującemu pojazdem.
5. Pasażer ma prawo poszukiwać rzeczy zostawionej w pojeździe, zgłaszając okoliczność zgubienia w Biurze Rzeczy Znalezionych w siedzibie Operatora.

§ 6

1. Pasażerowie mogą przewozić w pojazdach zwierzęta i bagaż, jeżeli istnieje możliwość takiego ich umieszczenia, aby nie utrudniały przejścia i nie zagrażały bezpieczeństwu pasażerów oraz bezpieczeństwu ruchu.
2. Zwierzęta domowe uciążliwe dla pasażerów (np. z powodu hałasu, zapachu itp.) mogą być przewożone pod warunkiem, że zostały umieszczone w odpowiednim pojemniku (np. w koszu, skrzynce, klatce), zapewniającym odizolowanie zwierzęcia od pasażerów.
3. Psy mogą być przewożone, jeśli znajdują się na uwięzi i mają nałożony kaganiec.
4. Pasażer dokonujący zakupu biletu u kierującego pojazdem powinien posiadać odliczoną gotówkę. W przypadku opóźnionego kursu, jeżeli w pojeździe znajduje się biletomat, kierowca ma prawo odmówić sprzedaży biletu oraz poprosić pasażera o skorzystanie z biletomatu.
5. Dziecko przewożone w wózku powinno być przez opiekunów zabezpieczone przed wypadnięciem.
6. Przewożony rower pasażer winien zabezpieczyć, aby nie stwarzał zagrożenia dla innych pasażerów i pojazdu.
7. Przewożony wózek inwalidzki winien mieć bezwzględnie zablokowane koła oraz, o ile autobus jest wyposażony w pasy zabezpieczające, wózek ten należy przypiąć.

§ 7

1. Wsiadanie i wysiadanie z pojazdu dozwolone jest tylko na przystankach po całkowitym zatrzymaniu pojazdu.
2. Wsiadanie i wysiadanie z pojazdu jest zabronione po usłyszeniu sygnału odjazdu.

§ 8

1. Pasażerowie, którzy zamierzają kupić bilet u kierującego pojazdem powinni wsiadać pierwszymi drzwiami.
2. Pasażer, który zajmuje miejsce oznaczone znakiem graficznym "dla inwalidy" lub "dla osób z dzieckiem na rękę" obowiązany jest zwolnić to miejsce dla osób uprawnionych.

3. Pasażer odpowiada wobec Operatora za szkody powstałe wskutek uszkodzenia lub zanieczyszczenia pojazdu z jego winy.
4. Pasażerowie zajmujący miejsca siedzące i stojące w pojeździe winni w czasie jazdy trzymać się uchwytów lub poręczy.
5. Wsiadanie do pojazdu osób niepełnosprawnych na wózkach inwalidzkich, osób z dzieckiem w wózku odbywa się oznaczonymi drzwiami. Osoby te oczekują na przystanku w widocznym miejscu i sygnalizują zamiar wejścia do autobusu przez podniesienie ręki.

§ 9

1. W pojazdach Operatora zabrania się:
 1. otwierania drzwi pojazdu podczas jazdy lub podczas zatrzymania poza przystankiem;
 2. używania w nieuzasadnionych przypadkach urządzeń alarmowych, hamulca bezpieczeństwa, awaryjnego otwierania drzwi, wyjść awaryjnych, środków ochrony przeciwpożarowej oraz innych urządzeń technicznych;
 3. zanieczyszczania i zaśmiecania lub niszczenia urządzeń i wyposażenia;
 4. wychylania się z pojazdu i opierania się o drzwi podczas jazdy;
 5. przebywania w promieniu pracy skrzydeł drzwi w czasie ich uruchamiania oraz przebywania w bezpośrednim sąsiedztwie drzwi sterowanych fotokomórką, w sposób uniemożliwiający ich zamknięcie;
 6. siadania na barierkach ochronnych, poręczach i uchwytach oraz na podłodze;
 7. palenia tytoniu oraz używania tzw. e-papierosów;
 8. spożywania napojów alkoholowych oraz środków odurzających;
 9. spożywania napojów i artykułów żywnościowych, jeżeli może to spowodować zabrudzenie pozostałych pasażerów, zanieczyszczenie pojazdu;
 10. przebywania w pojeździe na łyżworolkach, wrotkach, deskorolkach, rowerach lub podobnych urządzeniach;
 11. przebywania w kabinie kierującego pojazdem lub motorniczego podczas jazdy;
 12. przebywania na przednim pomoście poza barierkami wyznaczającymi przestrzeń dla pasażerów i ograniczania widoczności prowadzącemu pojazd;
 13. wsiadania i wysiadania z pojazdu po sygnale odjazdu;
 14. gry na instrumentach muzycznych i korzystania z urządzeń nagłaśniających bez zgody Operatora;
 15. zebrania i sprzedaży obnośnej;
 16. wyrzucania jakichkolwiek przedmiotów z pojazdu podczas jazdy lub postoju;
 17. wykonywania czynności niedozwolonych w miejscach publicznych lub mogących narazić inne osoby lub mienie na szkody lub obrażenia;
 18. kwestowania, nalepiania plakatów i ogłoszeń,
 19. rozrzucania i rozdawania ulotek oraz materiałów reklamowych bez zgody Operatora;
 20. zakłócania w inny sposób spokoju pasażerów;
 21. przewożenia przedmiotów, które mogą wyrządzić szkodę innym pasażerom przez zanieczyszczenie lub uszkodzenie ciała lub ich mienia, albo mogą uszkodzić lub zanieczyścić pojazd (np. ostre narzędzia, przedmioty o ostrych krawędziach, niezabezpieczone pojemniki ze smarami, farbami, chemikaliami itp.);
 22. przewożenia przedmiotów cuchnących, zapalnych, łatwopalnych, wybuchowych oraz innych materiałów niebezpiecznych;

23. przewożenia przedmiotów, których przewóz środkami transportu publicznego jest zabroniony na podstawie odrębnych przepisów;
24. używania otwartego ognia.

PRAWA I OBOWIĄZKI OBSŁUGI POJAZDÓW

§ 10

1. Obsługa pojazdu ma prawo odmówić przewozu i kontynuowania dalszej jazdy osobom:
 1. zachowującym się agresywnie wobec pasażerów lub obsługi,
 2. używającym słów powszechnie uważanych za obraźliwe,
 3. przewożącym bagaż utrudniający podróż innym pasażerom,
 4. które z innych powodów są niebezpieczne lub uciążliwe dla pasażerów lub obsługi.
2. W szczególnie uzasadnionych przypadkach, w celu uzyskania pomocy, kierujący autobusem ma prawo zjechać z trasy przejazdu do najbliższego Komisariatu Policji lub Straży Miejskiej albo dokonać wezwania wymienionych służb, natomiast kierujący tramwajem ma prawo wezwać Policję lub Straż Miejską.

§ 11

1. Kierujący pojazdem zobowiązany jest do dźwiękowego zasygnalizowania odjazdu, po uprzednim upewnieniu się, czy wszystkie osoby wysiadające opuściły pojazd a wsiadające są wewnątrz pojazdu,
2. Kierujący pojazdem przystosowanym do przewozu osób niepełnosprawnych, poruszających się na wózkach inwalidzkich zobowiązany jest na prośbę osoby niepełnosprawnej do udzielenia pomocy przy wejściu i wyjściu z pojazdu oraz zabezpieczenia wózków przed niekontrolowanym przemieszczaniem się w pojeździe na czas podróży za pomocą dostępnego w takim pojeździe wyposażenia.
3. Kierujący pojazdem wyposażonym w platformę dla wózków inwalidzkich ma obowiązek jej uruchomienia na prośbę osoby niepełnosprawnej lub jej opiekuna.
4. Kierujący pojazdem wyposażonym w przyklęk ma obowiązek jego uruchomienia po zatrzymaniu się na przystanku.
5. Kierujący pojazdem ma obowiązek przyjąć od pasażera rzecz znalezioną w pojeździe oraz przekazać ją do Biura Rzeczy Znalezionych w siedzibie Operatora.
6. Kierujący pojazdem ma obowiązek wysadzić pasażerów na przystanku końcowym. Następnie, po wykonaniu czynności służbowych ma obowiązek podjechać na przystanek początkowy i umożliwić wejście do pojazdu pasażerom oczekującym na przystanku (nie dotyczy przerw posiłkowych).
7. Kierujący autobusem podjeżdżając na przystanek ma obowiązek zatrzymać się najbliżej krawędzi peronu przystankowego.
8. Kierującego pojazdem obowiązuje zakaz palenia tytoniu oraz używania tzw. e-papierosów w pojeździe.
9. Kierujący pojazdem w przypadku opóźnionego kursu, ma prawo odmówić sprzedaży biletu jeżeli w pojeździe znajduje się biletomat.

ZASADY PROWADZENIA KONTROLI BILETOWEJ

§ 12

Prawo do kontroli biletów w pojazdach mają osoby upoważnione przez Operatora, legitymujące się identyfikatorem ze zdjęciem i numerem służbowym umieszczonym w widocznym miejscu.

§ 13

Pracownicy kontroli biletowej rozpoczynają kontrolę biletów w pojeździe, gdy:

1. pojazd ruszył z przystanku,
2. po odczekaniu czasu umożliwiającego skasowanie biletów przez pasażerów,
3. po zablokowaniu kasowników.

§ 14

Podczas kontroli pasażer zobowiązany jest wręczyć osobie kontrolującej bilet oraz okazać odpowiedni dokument. W przypadku:

1. biletu papierowego ulgowego, ważny dokument uprawniający do ulgi,
2. biletu imiennego zapisanego na karcie miejskiej bez zdjęcia, dokument stwierdzający tożsamość,
3. biletu elektronicznego ulgowego imiennego zapisanego w aplikacji mobilnej, ważny dokument uprawniający do ulgi oraz dokument stwierdzający tożsamość,
4. biletu elektronicznego normalnego imiennego zapisanego w aplikacji mobilnej, dokument stwierdzający tożsamość,

§ 15

1. Po wejściu do pojazdu pasażer obowiązany jest niezwłocznie skasować bilet oraz zachować go na cały czas trwania przejazdu.
2. Kasowanie biletów papierowych odbywa się poprzez włożenie do szczeliny kasownika biletu jednorazowego. Skasowanie biletu sygnalizowane jest sygnałem dźwiękowym oraz zapaleniem się czerwonej lampki na kasowniku.
3. Bilety zakupione u kierującego pojazdem nie podlegają kasowaniu.
4. Bilety komunikacji publicznej z innych miast nie uprawniają do przejazdu środkami lokalnego transportu zbiorowego w powiecie lublinieckim.
5. Biletem imiennym może posługiwać się wyłącznie jego właściciel.
6. Każdy pasażer korzystający z przejazdu środkiem transportu Operatora winien posiadać jeden bilet o odpowiednim nominale, zgodnie z uprawnieniami do przejazdu.
7. Kasowanie jednorazowych biletów elektronicznych w aplikacji mobilnej odbywa się przez ich zakup, niezwłocznie po wejściu do pojazdu.

§ 16

1. Spisywanie przez kontrolującego danych osobowych osoby jadącej bez ważnego biletu bądź ważnego dokumentu uprawniającego do przejazdu z 50% lub 100 % ulgą odbywa się wyłącznie w pojeździe.
2. Odmowa okazania przez osobę jadącą bez ważnego biletu, dokumentu umożliwiającego stwierdzenie tożsamości, uzasadnia wezwanie Policji lub Straży Miejskiej, względnie dowóz do

- siedziby tych jednostek. Dowód bądź wezwanie, które spowoduje stratę związaną z niewykonaniem kursu wiąże się z dodatkowymi opłatami.
3. W razie uzasadnionego podejrzenia, że bilet albo dokument uprawniający do przejazdu bezpłatnego lub ulgowego jest podrobiony lub przerobiony, kontroler ma prawo zatrzymać dokument oraz niezwłocznie przekazać go Prokuraturze lub Policji z powiadomieniem wystawcy dokumentu.
 4. W razie stwierdzenia przez kontrolującego braku ważnego biletu bądź ważnego dokumentu uprawniającego do przejazdu z 50 % lub 100 % ulgą u osoby kontrolowanej, osoba ta zobowiązana jest do uiszczenia opłaty dodatkowej.
 5. Po przyjęciu opłaty dodatkowej za przejazd bez ważnego biletu, osoba kontrolująca wystawia dowód wpłaty potwierdzający przyjęcie gotówki.
 6. W przypadku zapłaty bezpośrednio u kontrolera lub w terminie do 7 dni od daty wystawienia w pojeździe wezwania do zapłaty, opłata dodatkowa zostaje zmniejszona o 30 %.
 7. W przypadku nieuregulowania opłaty dodatkowej bezpośrednio u kontrolera, pasażer obowiązany jest bezwzględnie okazać dowód osobisty lub inny dokument ze zdjęciem, pozwalający na ustalenie danych osobowych w celu wypisania wezwania do zapłaty.
 8. Otrzymanie wezwania do zapłaty upoważnia do kontynuowania jazdy w pojeździe, w którym to wezwanie zostało wystawione, jednak nie dalej niż do ostatniego przystanku kursu.
 9. W przypadku przejazdu osób na podstawie biletu z 50% lub 100% ulgą bez ważnych dokumentów uprawniających do stosowania tej ulgi, po przedstawieniu stosownych dokumentów w siedzibie Operatora w terminie do 7 dni od daty wystawienia wezwania do zapłaty, pobiera się opłatę manipulacyjną z równoczesnym anulowaniem opłaty przewozowej i dodatkowej.
 10. W przypadku nie okazania w siedzibie Operatora w terminie do 7 dni od daty wystawienia wezwania do zapłaty, dokumentów uprawniających do ulgowego przejazdu i nie uiszczenia opłaty manipulacyjnej pobiera się opłatę dodatkową i przewozową.
 11. Opłatę manipulacyjną pobiera się także w przypadku umorzenia lub zwrotu opłaty dodatkowej.
 12. Pasażerowie, którzy posługują się biletem na okaziciela i nie okazali go w czasie kontroli, nie mogą skorzystać z umorzenia opłaty dodatkowej i przewozowej.
 13. W szczególnie uzasadnionych i udokumentowanych przypadkach Operator może anulować opłatę dodatkową i przewozową.
 14. W przypadkach występujących z winy Operatora, Operator dokonuje umorzenia opłaty dodatkowej i przewozowej bez pobrania opłaty manipulacyjnej.

Regulamin przewozów zaprezentowany w niniejszym planie transportowym należy traktować jako materiał poglądowy, na bazie którego ewentualny organizator publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu lublinieckiego będzie mógł opracować docelowy dokument dla swojego obszaru kompetencji.

Jednocześnie należy dodać, iż Rada Powiatu Lublinieckiego w dniu 15 czerwca 2016 roku podjęła uchwałę nr 181/XII/2016 w sprawie określenia regulaminu przewozu osób i bagażu środkami publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Powiat Lubliniecki. Dokument ten posiada status obowiązującego, pomimo zmiany realiów funkcjonowania przewozów pasażerskich na obszarze powiatu, po likwidacji PKS Lubliniec. Poniżej przytoczono treść tego regulaminu, który to z pewnością należy docelowo zaktualizować i poszerzyć, w szczególności mając na względzie tworzenie sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej. Regulaminy obowiązujące zarówno współcześnie w Częstochowie, jak i w powiecie lublinieckim, należy potraktować jako bazę dla nowej wersji regulaminu usług przewozowych. Jednocześnie stanowią one rekomendacje rozwiązań dla

takiego regulaminu, pozwalając na ingerencję w jego treść i dostosowanie do lokalnych uwarunkowań bez potrzeby zmieniania treści planu transportowego:

REGULAMIN PRZEWOZU OSÓB I BAGAŻU ŚRODKAMI PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO ORGANIZOWANEGO PRZEZ POWIAT LUBLINIECKI

§ 1. PRZEPISY OGÓLNE

1. Przedmiotem niniejszej uchwały jest określenie przepisów porządkowych związanych z przewozem osób i bagażu w publicznym transporcie zbiorowym organizowanym przez Powiat Lubliniecki, zwanym dalej organizatorem.

2. Użyte w regulaminie określenia oznaczają:

- a) pojazd – środek transportu wykorzystywany przez operatora do przewozu osób i bagażu w powiatowym transporcie zbiorowym,
- b) operator – podmiot wykonujący na podstawie umowy z organizatorem usługi przewozowe pojazdami,
- c) przewóz – transport osób i bagażu wykonywany przez operatorów,
- d) pasażer – osoba, która zawarła umowę przewozu.

§ 2. OGÓLNE ZASADY WYKONYWANIA USŁUGI PRZEWOZU

1. Operator świadczy odpłatnie usługi przewozu osób i bagażu na podstawie umowy przewozu przy użyciu odpowiednich pojazdów.

2. Operator jest obowiązany do zapewnienia pasażerom odpowiednich warunków bezpieczeństwa i higieny oraz do należytej obsługi przewozu oraz umożliwić korzystanie z pojazdów osobom niepełnosprawnym (w przypadku potrzeby kierujący pojazdem podejmuje działania ułatwiające korzystanie ze środków transportu osobom niepełnosprawnym, w tym również poruszających się na wózkach inwalidzkich).

3. Pasażerowie korzystający z przewozów pojazdami, a także obsługa pojazdów i personel nadzoru, obowiązani są do przestrzegania regulaminu.

4. Operator poprzez obsługę pojazdu i personel nadzoru ruchu zapewnia pasażerom bezpośrednią informację dotyczącą odjazdu z przystanku początkowego, trasy i kierunku jazdy, opłaty za przejazd itp.

5. W każdym pojeździe powinna znajdować się informacja, gdzie i do kogo pasażerowie mogą skierować skargi i wnioski dotyczące jakości świadczonych usług przewozowych.

6. Organizator nie odpowiada za powstałe szkody wskutek przerw w ruchu lub zmian trasy pojazdu, o ile spowodowane są siłą wyższą, niezawinionymi przyczynami o charakterze techniczno-eksploatacyjnymi, zarządzeniem organów ruchu drogowego innych właściwych organów.

§ 3. PRZEWÓZ OSÓB

1. Wsiadanie do pojazdów i wysiadanie z nich dozwolone jest wyłącznie na odpowiednio oznaczonych przystankach i po całkowitym zatrzymaniu pojazdu. Pierwszeństwo przed wsiadającymi mają osoby opuszczające pojazd.

2. Pasażerowie, którzy chcą wysiąść na przystanku „na żądanie” obowiązani są uprzedzić o tym prowadzącego pojazd.

3. Zasygnalizowanie kierowcy zamiaru opuszczenia lub zatrzymania pojazdu musi nastąpić z takim wyprzedzeniem czasowym, aby kierowca mógł w sposób bezpieczny zatrzymać pojazd na przystanku.

4. Wsiadanie do pojazdów na przystankach krańcowych dozwolone jest dopiero po podjechaniu pojazdu na przystanek dla wsiadających.

5. Pasażer nie może zajmować miejsca w pobliżu kierującego pojazdem w sposób ograniczający jego pole widzenia oraz utrudniający kierującemu prowadzenie pojazdu.

6. Pasażerowie stojący podczas jazdy pojazdu powinni trzymać się uchwytów lub poręczy.

7. Pasażer zajmujący miejsce wyznaczone w pojeździe dla osób z dzieckiem oraz dla inwalidów powinien je zwolnić w razie zgłoszenia się osoby, dla której jest ono przeznaczone.

8. Umowę przewozu zawiera się przez nabycie biletu na przejazd przed rozpoczęciem podróży lub spełnienia innych określonych przez Operatora lub Organizatora publicznego transportu zbiorowego warunków dostępu do środka transportowego przez zajęcie miejsca w środku transportowym.

9. Kierującemu pojazdem zabrania się :

a) ruszania z przystanku przed zamknięciem wszystkich drzwi,

b) prowadzenia rozmów, spożywania posiłków, palenia tytoniu, używania papierosów elektronicznych (e-papierosów) i sprzedaży biletów w czasie jazdy.

10. Obsługa przewozu może odmówić przewozu lub zażądać opuszczenia pojazdu przez pasażera:

- zagrażającego bezpieczeństwu i porządkowi przewozu, a w szczególności:

a) nietrzeźwego lub zachowującego się agresywnie wobec innych podróżnych lub kierującego pojazdem,

b) wzbudzającego odrazę brudem lub niechlujstwem,

c) uciążliwego dla podróżnych,

d) nie stosującego się do wezwań kierującego pojazdem.

- nie posiadającego ważnego biletu, odmawiającego zapłacenia należności za przewóz i odmawiającego okazania dokumentu tożsamości osobom upoważnionym do kontroli biletów.

11. Pasażerom zabrania się:

a) wsiadania, wskakiwania do pojazdu i wysiadania, wyskakiwania z niego podczas jazdy,

b) jazdy na zewnętrznych częściach pojazdu,

c) otwierania drzwi pojazdu podczas jazdy,

d) nieuzasadnionego używania sygnału zatrzymania,

e) przebywania w kabinie kierowcy podczas jazdy,

f) zanieczyszczania i zaśmiecania pojazdu lub niszczenia jego urządzeń i wyposażenia,

g) wychylania się z pojazdu, jazdy na stopniach i opierania się o drzwi w czasie jazdy,

h) wyrzucania w czasie jazdy lub na postoju jakichkolwiek przedmiotów z pojazdu,

i) spożywania artykułów żywnościowych mogących zabrudzić innych pasażerów lub zanieczyścić wnętrze pojazdu,

j) wchodzenia do pojazdu w łyżworolkach lub wrotkach,

k) palenia tytoniu, używania papierosów elektronicznych (e-papierosów),

l) wnoszenia i zażywania środków odurzających (narkotyków i podobnie działających środków),

m) sprzedaży, podawania i spożywania napojów alkoholowych,

n) umieszczania napisów, ogłoszeń, reklam, rysunków itp. bez zgody organizatora,

o) zakłócania spokoju w pojeździe w szczególności poprzez granie na instrumentach muzycznych, korzystanie z radioodbiorników itp.,

p) wykonywania czynności mogących narazić współpasażerów na szkody lub obrażenia,

q) wykonywania innych czynności niedozwolonych w miejscach publicznych,

r) wnoszenia jakiegokolwiek broni, z wyłączeniem broni służbowej funkcjonariuszy organów bezpieczeństwa i porządku publicznego.

§ 4. PRZEWÓZ BAGAŻU I ZWIERZĄT

1. Pasażer może przewozić w pojazdach oprócz bagażu podręcznego:

- a) fotelik lub wózek dla podróżującego z nim dziecka,
- b) wózek inwalidzki oraz inny sprzęt służący do poruszania się,
- c) pomoce naukowe, sprzęt artystyczny, sprzęt sportowy itd.,
- d) za opłatą bagaż dodatkowy w postaci plecaka, walizki lub torby podróźnej której masa nie przekracza 23 kg, najdłuższy wymiar -90 cm, objętość -120 l., jeżeli istnieje możliwość umieszczenia go w pojeździe tak, aby nie utrudniał przejścia, nie narażał na szkodę osób i mienia innych pasażerów i nie zagrażał bezpieczeństwu ruchu.

2. Zabronione jest umieszczanie bagażu w miejscach przeznaczonych do siedzenia.

3. W przypadku naruszenia przez pasażera postanowień ust. 1 lub ust. 2, obsługa pojazdu może zażądać opuszczenia pojazdu przez pasażera, wraz z przewożonym bagażem.

4. Zabrania się przewożenia w pojazdach:

- a) przedmiotów, które mogą wyrządzić szkodę innym pasażerom przez zanieczyszczenie lub uszkodzenie ciała lub ich mienia, albo mogą uszkodzić lub zanieczyścić pojazd (np. ostre narzędzia, przedmioty o ostrych krawędziach, niezabezpieczone pojemniki ze smarami, farbami, chemikaliami itp.),
- b) przedmiotów cuchnących, zapalnych, łatwopalnych, wybuchowych oraz innych materiałów niebezpiecznych,
- c) przedmiotów, których przewóz środkami transportu publicznego jest zabroniony na podstawie odrębnych przepisów.

5. Dopuszcza się przewożenie w pojazdach:

- a) małych zwierząt domowych, jeżeli nie są uciążliwe dla pasażerów i są umieszczone w odpowiednim dla zwierzęcia koszu, skrzynce, klatce itp., zapewniającym bezpieczeństwo pasażerów i zwierząt,
- b) psów przewodników osób niewidomych oraz psów asystujących osobom niepełnosprawnym ruchowo pod warunkiem, że są trzymane na smyczy i mają założony kaganiec.

6. Pasażer przewożący psa asystującego obowiązany jest posiadać przy sobie ważny dokument poświadczający aktualność ustawowo wymaganych szczepień weterynaryjnych oraz certyfikat potwierdzający status psa asystującego.

7. Na żądanie obsługi pojazdu pasażer jest obowiązany:

- a) opuścić pojazd wraz z przewożonym bagażem, jeżeli obejmuje on przedmioty określone w ust. 4.
- b) okazać dokument, o którym mowa w ust. 6.

8. Pasażer zobowiązany jest do zapewnienia nadzoru nad przewożonym bagażem oraz do podjęcia wszelkich czynności niezbędnych dla zapobieżenia możliwości powstania szkód spowodowanych przez przewożone przedmioty.

§ 5. ZASADY POBIERANIA OPŁAT ORAZ KONTROLA BILETÓW

1. W pojazdach powiatowego transportu zbiorowego prowadzona jest sprzedaż biletów jednorazowych i miesięcznych przez obsługę pojazdów.

2. Obsługa pojazdu może prowadzić sprzedaż biletów wyłącznie podczas postoju na przystankach.

3. W przypadku konieczności zakupu biletu w pojeździe pasażer obowiązany jest udać się w pierwszej kolejności do obsługi pojazdu celem zakupu biletu.

4. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 wskazane jest uiszczenie opłaty za bilet kwotą odliczoną.

5. O ważności biletu w formie papierowej stanowi zapis magnetyczny lub nadruk w przypadku biletów jednorazowych.
6. Pasażer nie może odstępować lub oddawać innej osobie skasowanego biletu jednorazowego.
7. Nieważny jest bilet zniszczony lub uszkodzony w stopniu uniemożliwiającym odczytanie zapisu elektronicznego, numeru biletu, danych nadrukowanych na bilecie pojazdowym lub danych osobowych w przypadku biletu imiennego.
8. Do przeprowadzania kontroli dokumentów w powiatowym transporcie zbiorowym uprawnione są osoby upoważnione przez Starostę Lublinieckiego.
9. Osoby uprawnione do kontroli biletów, o których mowa w ust. 8, zobowiązane są posiadać stosowne upoważnienie i dokument tożsamości.
10. Podczas przejazdu pojazdem pasażer jest obowiązany posiadać ważny bilet lub dokumenty uprawniający do bezpłatnych przejazdów i na każde żądanie osób upoważnionych do przeprowadzenia kontroli biletów tj. przedstawicieli Starostwa Powiatowego w Lublińcu, obsługi pojazdu przedstawić go do kontroli w sposób umożliwiający weryfikację jego ważności.
11. Pasażer jest obowiązany bez dodatkowego wezwania okazać osobie upoważnionej do przeprowadzenia kontroli biletów dokumenty uprawniające do przejazdu ulgowego.

§ 6. SKARGI I REKLAMACJE

1. Organem właściwym do przyjmowania skarg i reklamacji wynikających z realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego jest organizator.
2. Terminy rozpatrywania skarg i reklamacji zgodnie z ustawą z dnia 14 czerwca 1969 r. Kodeks postępowania administracyjnego.
3. Skargi i reklamacje dotyczące realizacji rozkładów jazdy, zachowania się kierowców i przedstawicieli Starostwa Powiatowego upoważnionych do przeprowadzania kontroli biletów można składać w siedzibie organizatora w godzinach pracy Starostwa Powiatowego w Lublińcu.
4. W sprawach nieuregulowanych w niniejszym regulaminie mają zastosowanie odpowiednie przepisy:
 - ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe,
 - ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym,
 - ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny.

§ 7.

Regulamin przewozu osób i bagażu środkami publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Powiat Lubliniecki obowiązuje od dnia 01 stycznia 2017 r.

8. Standardy usług przewozowych na obszarze objętym planem transportowym

W ósmym rozdziale planu transportowego przedstawiono główne założenia związane z zalecanym standardem usług przewozowych na obszarze przewidywanej sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej w powiecie lublinieckim. Opisano w nim rekomendowane rozwiązania pod kątem dostępności do transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej. Drugim z poruszonych aspektów jest dostępność mieszkańców miejscowości znajdujących się na obszarze powiatu do infrastruktury przystankowej – inaczej mówiąc, chodzi o to, by czas i warunki transferu między miejscem zamieszkania a przystankiem lub dworcem, z którego mieszkańcy zamierzają rozpocząć podróż, były możliwie krótkie i komfortowe, a przynajmniej znajdowały się w akceptowalnych granicach.

W trzeciej części rozdziału opisano podstawowe wymagania w zakresie standardów taboru komunikacyjnego, w tym także z ujęciem kwestii związanych z ochroną środowiska naturalnego. Trzeba jednak pamiętać, iż są to wytyczne możliwe do wprowadzenia i egzekwowania tylko w razie utworzenia sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej, kiedy to władze samorządowe będą miały faktyczny wpływ na te kwestie.

Ostatnią część rozdziału poświęcono natomiast na opis zasad integracji transportu publicznego powiatu lublinieckiego z przewozami międzywojewódzkimi i międzynarodowymi, zaznaczając rolę już istniejącej infrastruktury i istniejących połączeń – choćby kolejowych, realizowanych z dworca w Lublińcu, a także wskazując sposoby dotarcia do centrów przesiadkowych wykorzystywanych w komunikacji dalekobieżnej.

8.1. Dostępność dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej

Od wielu lat w krajach wysoko rozwiniętych prowadzone są działania mające na celu likwidację barier architektonicznych i logistycznych w transporcie osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej. Poza przebudowywaniem i dostosowywaniem do ich wymagań infrastruktury przystankowej, do eksploatacji już kilkadziesiąt lat temu zaczęto wprowadzać tabor niskopodłogowy. W Polsce sytuacja pasażerów o zwiększonych wymaganiach pod względem mobilności zaczęła się zmieniać w pierwszej połowie lat 90-tych XX wieku, wówczas to na ulicach większych miast można było zaobserwować debiuty autobusów niskopodłogowych. 25 lat później taki tabor jest już standardem i w miastach praktycznie nie spotyka się innych konstrukcji. Wraz z początkiem XXI w. również tabor tramwajowy i kolejowy do przewozów pasażerskich zaczęły być dostosowywane do potrzeb osób z niepełnosprawnością ruchową.

Likwidacja barier po stronie taboru i infrastruktury transportowej ma wśród odbiorców kilka grup potencjalnych pasażerów, natomiast również warto zwrócić uwagę, iż tak naprawdę z tych udogodnień korzysta całe społeczeństwo. Wystarczy bowiem zauważyć, że w autobusie niskopodłogowym szybciej następuje wymiana pasażerów na przystankach, niż w taborze starego typu. Nawet, jeśli wśród tych pasażerów są osoby nie mające żadnych problemów ze sprawnym poruszaniem się.

Do grup osób, dla których rekomendowane są rozwiązania eliminujące bariery architektoniczne pod kątem korzystania z środków publicznego transportu zbiorowego zaliczamy:

- osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich,

- osoby w podeszłym wieku, poruszające się powoli, niekiedy podpierając się kulami lub innym sprzętem rehabilitacyjnym,
- osoby niewidome i słabo widzące,
- małe dzieci, przebywające pod opieką dorosłych, ale chodzące samodzielnie,
- osoby podróżujące z małymi dziećmi, przebywającymi w wózkach dziecięcych.

W celu dostosowania infrastruktury do wymagań powyższych grup pasażerów – dla których, co warto wziąć pod uwagę – często publiczny transport zbiorowy może stanowić jedyny dostępny środek do odbywania przejazdów – zalecane jest sukcesywne wprowadzanie następujących działań:

- Budowa na maksymalnej ilości przystanków peronów z kostki betonowej lub kamiennej, przy czym długość peronu w każdym przypadku powinna być dostosowana do obsługi autobusów o długości 12 metrów;
- Stosowanie na ciągach pieszych (chodnikach) i peronach przystankowych nawierzchni równych, a przy tym z materiałów zmniejszających ryzyko poślizgnięcia i łatwych do utrzymania w okresie zimowym;
- Stosowanie wysokości peronów przystankowych o około 5-6 cm niższych od poziomu podłogi autobusów niskopodłogowych i niskowejściowych, dedykowanych przewozom o charakterze użyteczności publicznej w powiecie lublinieckim – jest to niewielka różnica poziomów, ale ma za zadanie zmniejszyć ryzyko uszkodzenia karoserii autobusów o zbyt wysokie krawężniki;
- Obniżanie poziomów chodników w rejonie przejść dla pieszych do niezbędnego minimum, aby osoby poruszające się samodzielnie na wózkach inwalidzkich były w stanie bez problemu, wysiłku i strat czasu wjechać na przejście dla pieszych i je opuścić;
- W przypadku stosowania przejść dla pieszych z sygnalizacją świetlną w rejonie przystanków komunikacji publicznej, stosowanie instalacji akustycznych, dostosowanych brzmieniem do wyświetlanego sygnału, czy nawet mających zaprogramowane informacje tekstowe;
- Przed przejściami dla pieszych w rejonie przystanków, stosowanie dodatkowych wypustek lub płyt chodnikowych o zmienionej strukturze;
- Na peronach przystankowych stosowanie linii bezpieczeństwa, malowanych na kolor żółty (analogicznie, jak ma to miejsce na peronach przystanków kolejowych już zmodernizowanych w ten sposób w powiecie lublinieckim), w miarę możliwości – także stosując zmienioną strukturę nawierzchni;
- W pobliżu niektórych przystanków i stacji kolejowych, wyznaczanie miejsc do parkowania dla osób z niepełnosprawnością ruchową, mających większe szerokości i pozwalających bardziej komfortowo przesiadać się do środków transportu publicznego;
- W okolicach przystanków i stacji kolejowych, na odcinkach o różnicach wysokości, stosowanie pochylni wraz z poręczami, zbudowanymi zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami budowlanymi, a w miejscach, w których takich rozwiązań brakuje, możliwie szybkie ich wprowadzenie;
- W celu umożliwienia kierowcom autobusów otwierania ramp dla wózków inwalidzkich podczas postoju na przystanku, wszystkie perony autobusowe należy budować zgodnie z wytycznymi zawartymi w § 119 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 1999 Nr 43 poz. 430), starając się unikać odstępstw lub wyłączeń, jeżeli miałyby one ujemny wpływ na komfort i jakość obsługi pasażerów o obniżonej zdolności ruchowej.

8.2. Dostępność podróży do infrastruktury przystankowej

Dostępność podróży do infrastruktury przystankowej jest jednym z kluczowych argumentów, które brane są pod uwagę w kontekście wyboru rodzaju środka transportu. Oczywiście sprawą jest to, że im bliżej od miejsca zamieszkania jest do przystanku, tym łatwiej skorzystać z autobusu lub pociągu, szczególnie przy gorszych warunkach pogodowych. Z drugiej jednak strony trzeba pamiętać, że zbyt wiele przystanków komunikacyjnych także nie jest pożądanym, ponieważ pojazd obsługujący linię musi zbyt często się zatrzymywać, tracąc czas i wydłużając podróż osobom już wcześniej przebywającym na pokładzie.

Rekomenduje się, aby w przypadku budowania sieci przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w powiecie lublinieckim, zastosować szereg standardów, które będą stanowić kompromis między łatwością dostępu do infrastruktury przystankowej a realnym czasem przejazdu. Na bazie doświadczeń z innych polskich sieci komunikacyjnych, proponuje się następujące rozwiązania:

- Lokalizacja przystanków autobusowych powinna być dostosowana do stopnia zurbanizowania danego obszaru;
- Lokalizacja stacji i dworców kolejowych traktowana jest jako układ stały, który nie będzie ulegał zmianom i wszystkie inne rozwiązania należy dostosowywać do układu istniejącego;
- Jeżeli jest to możliwe, należy dążyć do maksymalizacji utrzymania przystanków autobusowych w dotychczasowych lokalizacjach;
- Końcowe przystanki na liniach autobusowych należy wyposażyć w miejsca do zawracania, na których nie będzie konieczności cofania pojazdem, ponadto przystanki do wysiadania oraz do wsiadania powinny funkcjonować oddzielnie. W przypadku braku możliwości wyznaczenia pętli manewrowej, warto brać pod uwagę tzw. kryteria uliczne dla autobusów;
- Należy dążyć do tego, aby przystanki autobusowe znajdowały się możliwie blisko obiektów użyteczności publicznej, w szczególności zaś: szkół, placówek medycznych, urzędów oraz większych obiektów handlowych;
- Biorąc pod uwagę strukturę przestrzenną i stopień urbanizacji miejscowości powiatu lublinieckiego, w tym również miast Lubliniec i Woźniki, należy przyjąć założenie, iż minimalna odległość między dwoma kolejnymi przystankami tej samej linii komunikacyjnej nie może być mniejsza, niż 300 metrów – bez stosowania wyjątków od tej zasady;
- Przystanki autobusowe należy – w miarę możliwości – zawsze lokalizować za skrzyżowaniami dróg, a nie na ich wlotach;
- W przypadku linii komunikacyjnych, na których przewozy będą wykonywane wahadłowo (są one dominujące i odbywają się na zasadzie „tam-powrót”), przystanki muszą być ustawione fizycznie po obu stronach drogi i oznaczone znakami D-15 i linią P-17 oraz zawierać rozkłady jazdy adekwatne do kierunku jazdy. Stosowanie jednego słupka przystankowego dla relacji obsługiwanych w przeciwnych kierunkach jest niedopuszczalne;
- Układ przestrzenny przystanków autobusowych powinien być tak zbudowany, aby na terenie miejscowości będących siedzibami gmin powiatu lublinieckiego, maksymalna odległość między zabudowaniami a najbliższym przystankiem nie przekraczała 800 metrów, a dla pozostałych miejscowości liczących co najmniej 50 mieszkańców – 1000 metrów. W przypadku wsi o mniej, niż 50 mieszkańcach, dopuszczalna jest odległość między zabudowaniami a najbliższym przystankiem do 3000 metrów, przy czym należy dążyć, aby przy takim przystanku znajdowały się miejsca parkingowe dla samochodów i rowerów, a sam teren przystanku był dobrze oświetlony po zmroku;

- Wszystkie przystanki autobusowe w powiecie lublinieckim należy projektować przy drogach mających nawierzchnię utwardzoną: z asfaltu bitumicznego, betonu (również w formie kostki) lub z kamienia. Nie dopuszcza się planowania tras autobusowych i przystanków na drogach o nawierzchni szutrowej lub jakiegokolwiek innej, nie będącej drogą utwardzoną;
- Przy drogach dostępu pieszego do przystanków komunikacyjnych należy stosować zasadę stosowania utwardzonych chodników lub ciągów pieszo-rowerowych, a jeśli ich brakuje, należy je dobudować. Jeżeli przystanki znajdują się w odległości powyżej 500 metrów od najbliższego chodnika dla pieszych, wzdłuż drogi należy zbudować utwardzone pobocze, np. wykorzystując destruk bitumiczny;
- Powyższe wytyczne związane z infrastrukturą przystankową na terenie powiatu lublinieckiego należy przyjąć jako obowiązujące dla nowej infrastruktury, natomiast obiekty istniejące należy do tych wytycznych dostosować możliwie szybko, w miarę posiadanych środków finansowych przez samorządy.

8.3. Wymagania w zakresie standardów taboru komunikacyjnego

Władze powiatu lublinieckiego, jak i gmin wchodzących w jego skład, nie mają wpływu na rodzaj eksploatowanych pociągów w ruchu pasażerskim. Pojazdy te nabywane są przez przewoźników wojewódzkich i krajowych, aczkolwiek ich standard i wyposażenie w ostatnich latach zdecydowanie uległy poprawie i należy spodziewać się kontynuacji tych pozytywnych trendów.

Tworząc sieć autobusową z przewozami o charakterze użyteczności publicznej, do obsługi wszystkich połączeń wewnątrz powiatu lublinieckiego przewiduje się potrzebę posiadania przez operatorów około 30-40 sztuk autobusów. Ich dokładna ilość będzie uwarunkowana rozkładem jazdy, który nie stanowi przedmiotu niniejszego planu transportowego i generalnie stosowana jest zasada unikania jego umieszczania w tak strategicznym dokumencie z uwagi na zbyt dużą szczegółowość i podatność na zmiany. Nie zmienia to faktu, że operatorzy publicznego transportu zbiorowego w powiecie lublinieckim będą musieli sprostać wymaganiom w zakresie eksploatowanego taboru na liniach komunikacyjnych, a standardy w tym zakresie powinien określać organizator komunikacji. Z tego względu, poniżej przedstawiono sugerowane do stosowania standardy autobusów, dzieląc je na cztery grupy, w zależności od długości pojazdu (ok. 30% taboru powinno mieć długość 10-12 metrów oraz 70% taboru długość 8-10 metrów) oraz tego, czy pojazd będzie zakupiony jako fabrycznie nowy, czy też używany, co ze względów ekonomicznych powinno zostać również dopuszczone. Zalecane wymagania dla autobusów są następujące:

1. Autobusy o długości 10-12 metrów, fabrycznie nowe:

- Szerokość nadwozia od 2,40 do 2,55 m;
- Wysokość pojazdu od 2,80 do 3,20 m;
- Wyposażone w silnik wysokoprężny, spełniający normę Euro VI/EEV w zakresie emisji zanieczyszczeń lub w silnik zasilany gazem CNG lub bateriami akumulatorów, mając napęd elektryczny, ewentualnie napęd hybrydowy;
- W przypadku autobusów z silnikiem Diesla, jego pojemność skokowa powinna wynosić od 6,5 do 8 dm³;
- Wydajna instalacja grzewcza, a urządzenia nagrzewające zabudowane w sposób ograniczający ryzyko poparzenia w razie przypadkowego dotknięcia;
- Preferowana konfiguracja drzwi 2-2-2, ewentualnie 1-2-2;
- W pełni zabudowana kabina kierowcy autobusu;

- Wyposażenie pojazdu w dwustrefową klimatyzację, osobną dla kierowcy oraz osobną dla przedziału pasażerskiego;
- Monitoring wizyjny, obejmujący co najmniej 4 kamery wewnątrz przedziału pasażerskiego, kamerę toru jazdy z przodu autobusu oraz tylną kamerę cofania, sprzężone z urządzeniem rejestrującym obraz w jakości co najmniej Ultra HD i przechowującym nagrania przez okres co najmniej 30 dni;
- W przypadku konfiguracji drzwi 1-2-2, podłoga we wszystkich drzwiach autobusu musi znajdować się na wysokości 300 – 360 mm powyżej poziomu terenu;
- W przypadku konfiguracji drzwi 2-2-2, co najmniej w pierwszych i drugich drzwiach podłoga musi znajdować się na wysokości 300 – 360 mm powyżej poziomu terenu, a w trzecich drzwiach nie wyżej, niż 660 mm powyżej poziomu terenu;
- Dostęp do bezpłatnego Internetu bezprzewodowego;
- W drugich drzwiach obecność ręcznie rozkładanej pochylni dla wózków inwalidzkich, przystosowanej do obciążenia nie mniejszego, niż 320 kg;
- W części niskopodłogowej mobilny biletomat, w którym będzie możliwość płacenia gotówką oraz kartą płatniczą;
- Wszystkie autobusy muszą posiadać co najmniej 60% niskiej podłogi i być przystosowane do przewozu osób z niepełnosprawnością ruchową;
- Pojemność każdego z autobusów powinna wynosić przynajmniej 70 pasażerów (na podstawie dowodu rejestracyjnego);
- Wszystkie autobusy powinny być pomalowane w schemat barw ustalony z organizatorem publicznego transportu zbiorowego dla powiatu lublinieckiego;
- Obecność systemu głosowych zapowiedzi przystanków;
- Obecność kasowników elektronicznych;
- Z przodu, z boku i z tyłu pojazdu zewnętrzne tablice kierunkowe wykonane jako elektroniczne z diodami LED w kolorze bursztynowym, wyświetlające numer linii oraz kierunek jazdy (dla tablic czołowych i bocznych) oraz co najmniej sam numer linii (dla tablicy tylnej);
- Obecność wewnątrz pojazdu monitora LED, zawierającego dynamiczną informację na temat kolejnych przystanków na trasie oraz do emitowania komunikatów o zmianach w systemie transportowym, przygotowanych przez organizatora sieci komunikacyjnej;
- Wyposażenie pojazdu w system automatycznego gaszenia pożaru w komorze silnika;
- Wyposażenie pojazdu w funkcję tzw. przyklęku przystankowego;
- Wyposażenie siedzisk dla pasażerów w materiał wandaloodporny i łatwy do utrzymania, mający grubość pianki w przedziale od 8 do 12 mm;
- Zastosowanie opisów kasowników, biletomatu i przycisków do otwierania drzwi z użyciem również alfabetu Braille'a;
- Wykończenie wnętrza uwzględniające kolorystykę poręczy kontrastującą z otoczeniem, np. stosując kolor żółty (malowanie proszkowe);
- Energooszczędne wyposażenie autobusu w oświetlenie LED;
- Zastosowanie drzwi składanych, otwieranych przez siłowniki w układzie elektropneumatycznym (nie należy stosować drzwi odskokowych i otwieranych ręcznie);
- Inne cechy, które nie będą wykluczały się z powyższymi zapisami, a wskazane przez powiatowego organizatora publicznego transportu zbiorowego.

2. Autobusy o długości 10-12 metrów, zakupione na rynku wtórnym:

- Szerokość nadwozia od 2,40 do 2,55 m;

- Wysokość pojazdu od 2,80 do 3,20 m;
- Mające w momencie wprowadzenia do ruchu nie więcej, niż 10 lat;
- Wyposażone w silnik wysokoprężny, spełniający co najmniej normę Euro V w zakresie emisji zanieczyszczeń lub w silnik zasilany gazem CNG lub bateriami akumulatorów, mając napęd elektryczny, ewentualnie napęd hybrydowy;
- W przypadku autobusów z silnikiem Diesla, jego pojemność skokowa powinna wynosić od 6,5 do 8 dm³;
- Wydajna instalacja grzewcza, a urządzenia nagrzewające zabudowane w sposób ograniczający ryzyko poparzenia w razie przypadkowego dotknięcia;
- Preferowana konfiguracja drzwi 2-2-2, ewentualnie 1-2-2;
- W pełni zabudowana kabina kierowcy autobusu;
- Wyposażenie pojazdu w dwustrefową klimatyzację, osobną dla kierowcy oraz osobną dla przedziału pasażerskiego;
- Monitoring wizyjny, obejmujący co najmniej 4 kamery wewnątrz przedziału pasażerskiego, kamerę toru jazdy z przodu autobusu oraz tylną kamerę cofania, sprzężone z urządzeniem rejestrującym obraz w jakości co najmniej Ultra HD i przechowującym nagrania przez okres co najmniej 30 dni;
- W przypadku konfiguracji drzwi 1-2-2, podłoga we wszystkich drzwiach autobusu musi znajdować się na wysokości 300 – 360 mm powyżej poziomu terenu;
- W przypadku konfiguracji drzwi 2-2-2, co najmniej w pierwszych i drugich drzwiach podłoga musi znajdować się na wysokości 300 – 360 mm powyżej poziomu terenu, a w trzecich drzwiach nie wyżej, niż 660 mm powyżej poziomu terenu;
- Dostęp do bezpłatnego Internetu bezprzewodowego;
- W drugich drzwiach obecność ręcznie rozkładanej pochylni dla wózków inwalidzkich, przystosowanej do obciążenia nie mniejszego, niż 320 kg;
- W części niskopodłogowej mobilny biletomat, w którym będzie możliwość płacenia gotówką oraz kartą płatniczą (rozwiązanie opcjonalne);
- W przypadku braku biletomatu – możliwość zakupu biletu u kierowcy za odliczoną gotówkę;
- Wszystkie autobusy muszą posiadać co najmniej 60% niskiej podłogi i być przystosowane do przewozu osób z niepełnosprawnością ruchową;
- Pojemność każdego z autobusów powinna wynosić przynajmniej 70 pasażerów (na podstawie dowodu rejestracyjnego);
- Wszystkie autobusy powinny być pomalowane w schemat barw ustalony z organizatorem publicznego transportu zbiorowego dla powiatu lublinieckiego;
- Obecność systemu głosowych zapowiedzi przystanków;
- Obecność kasowników elektronicznych;
- Z przodu, z boku i z tyłu pojazdu zewnętrzne tablice kierunkowe wykonane jako elektroniczne z diodami LED w kolorze bursztynowym, wyświetlające numer linii oraz kierunek jazdy (dla tablic czołowych i bocznych) oraz co najmniej sam numer linii (dla tablicy tylnej);
- Obecność wewnątrz pojazdu monitora LED, zawierającego dynamiczną informację na temat kolejnych przystanków na trasie oraz do emitowania komunikatów o zmianach w systemie transportowym, przygotowanych przez organizatora sieci komunikacyjnej (opcjonalnie, jeżeli rozplanowanie wnętrza i układ elektryczny na to pozwoli);
- Wyposażenie pojazdu w system automatycznego gaszenia pożaru w komorze silnika (jeżeli nie został zamontowany fabrycznie, należy autobus w niego dozbroić);
- Wyposażenie pojazdu w funkcję tzw. przykłąku przystankowego;

- Wyposażenie siedzisk dla pasażerów w materiał wandaloodporny i łatwy do utrzymania, mający grubość pianki w przedziale od 8 do 12 mm;
- Zastosowanie opisów kasowników, biletomatu i przycisków do otwierania drzwi z użyciem również alfabetu Braille'a (opcjonalnie);
- Wykończenie wnętrza uwzględniające kolorystykę poręczy kontrastującą z otoczeniem, np. stosując kolor żółty (malowanie proszkowe);
- Energooszczędne wyposażenie autobusu w oświetlenie LED (opcjonalnie);
- Zastosowanie drzwi składanych, otwieranych przez siłowniki w układzie elektropneumatycznym (nie są dopuszczalne drzwi otwierane ręcznie przez pasażerów);
- Inne cechy, które nie będą wykluczały się z powyższymi zapisami, a wskazane przez powiatowego organizatora publicznego transportu zbiorowego.

3. Autobusy o długości 8-10 metrów, fabrycznie nowe:

- Szerokość nadwozia od 2,20 do 2,55 m;
- Wysokość pojazdu od 2,20 do 3,00 m;
- Wyposażone w silnik wysokoprężny, spełniający normę Euro VI/EEV w zakresie emisji zanieczyszczeń lub w silnik zasilany gazem CNG lub bateriami akumulatorów, mając napęd elektryczny, ewentualnie napęd hybrydowy;
- W przypadku autobusów z silnikiem Diesla, jego pojemność skokowa powinna wynosić od 3,5 do 6 dm³;
- Wydajna instalacja grzewcza, a urządzenia nagrzewające zabudowane w sposób ograniczający ryzyko poparzenia w razie przypadkowego dotknięcia;
- Preferowana konfiguracja drzwi 2-2, ewentualnie 1-2;
- W pełni zabudowana kabina kierowcy autobusu;
- Wyposażenie pojazdu w dwustrefową klimatyzację, osobną dla kierowcy oraz osobną dla przedziału pasażerskiego;
- Monitoring wizyjny, obejmujący co najmniej 3 kamery wewnątrz przedziału pasażerskiego, kamerę toru jazdy z przodu autobusu oraz tylną kamerę cofania, sprzężone z urządzeniem rejestrującym obraz w jakości co najmniej Ultra HD i przechowującym nagrania przez okres co najmniej 30 dni;
- W przypadku konfiguracji drzwi 1-2 oraz 2-2, podłoga w obu drzwiach autobusu musi znajdować się na wysokości 300 – 360 mm powyżej poziomu terenu;
- Dostęp do bezpłatnego Internetu bezprzewodowego;
- W drugich drzwiach obecność ręcznie rozkładanej pochylni dla wózków inwalidzkich, przystosowanej do obciążenia nie mniejszego, niż 320 kg;
- W części niskopodłogowej mobilny biletomat, w którym będzie możliwość płacenia gotówką oraz kartą płatniczą (rozwiązanie opcjonalne, o ile jego instalacja nie wpłynie istotnie na rozplanowanie wnętrza pojazdu);
- W przypadku braku biletomatu – możliwość zakupu biletu u kierowcy za odliczoną gotówkę;
- Wszystkie autobusy muszą posiadać co najmniej 60% niskiej podłogi i być przystosowane do przewozu osób z niepełnosprawnością ruchową;
- Pojemność każdego z autobusów powinna wynosić przynajmniej 40 pasażerów (na podstawie dowodu rejestracyjnego);
- Wszystkie autobusy powinny być pomalowane w schemat barw ustalony z organizatorem publicznego transportu zbiorowego dla powiatu lublinieckiego;
- Obecność systemu głosowych zapowiedzi przystanków;

- Obecność kasowników elektronicznych;
- Z przodu, z boku i z tyłu pojazdu zewnętrzne tablice kierunkowe wykonane jako elektroniczne z diodami LED w kolorze bursztynowym, wyświetlające numer linii oraz kierunek jazdy (dla tablic czołowych i bocznych) oraz co najmniej sam numer linii (dla tablicy tylnej);
- Obecność wewnątrz pojazdu monitora LED, zawierającego dynamiczną informację na temat kolejnych przystanków na trasie oraz do emitowania komunikatów o zmianach w systemie transportowym, przygotowanych przez organizatora sieci komunikacyjnej;
- Wyposażenie pojazdu w system automatycznego gaszenia pożaru w komorze silnika;
- Wyposażenie pojazdu w funkcję tzw. przykłąku przystankowego;
- Wyposażenie siedzisk dla pasażerów w materiał wandaloodporny i łatwy do utrzymania, mający grubość pianki w przedziale od 8 do 12 mm;
- Zastosowanie opisów kasowników, biletomatu i przycisków do otwierania drzwi z użyciem również alfabetu Braille'a;
- Wykończenie wnętrza uwzględniające kolorystykę poręczy kontrastującą z otoczeniem, np. stosując kolor żółty (malowanie proszkowe);
- Energooszczędne wyposażenie autobusu w oświetlenie LED;
- Zastosowanie drzwi składanych, otwieranych przez siłowniki w układzie elektropneumatycznym (nie dopuszcza się drzwi otwieranych ręcznie przez pasażerów);
- Inne cechy, które nie będą wykluczały się z powyższymi zapisami, a wskazane przez powiatowego organizatora publicznego transportu zbiorowego.

4. Autobusy o długości 8-10 metrów, zakupione na rynku wtórnym:

- Szerokość nadwozia od 2,20 do 2,55 m;
- Wysokość pojazdu od 2,20 do 3,00 m;
- Mające w momencie wprowadzenia do ruchu nie więcej, niż 8 lat;
- Wyposażone w silnik wysokoprężny, spełniający co najmniej normę Euro V w zakresie emisji zanieczyszczeń lub w silnik zasilany gazem CNG lub bateriami akumulatorów, mając napęd elektryczny, ewentualnie napęd hybrydowy;
- W przypadku autobusów z silnikiem Diesla, jego pojemność skokowa powinna wynosić od 3,5 do 6 dm³;
- Wydajna instalacja grzewcza, a urządzenia nagrzewające zabudowane w sposób ograniczający ryzyko poparzenia w razie przypadkowego dotknięcia;
- Preferowana konfiguracja drzwi 2-2, ewentualnie 1-2;
- W pełni zabudowana kabina kierowcy autobusu;
- Wyposażenie pojazdu w dwustrefową klimatyzację, osobną dla kierowcy oraz osobną dla przedziału pasażerskiego;
- Monitoring wizyjny, obejmujący co najmniej 3 kamery wewnątrz przedziału pasażerskiego, kamerę toru jazdy z przodu autobusu oraz tylną kamerę cofania, sprzężone z urządzeniem rejestrującym obraz w jakości co najmniej Ultra HD i przechowującym nagrania przez okres co najmniej 30 dni;
- W przypadku konfiguracji drzwi 1-2 oraz 2-2, podłoga w obu drzwiach autobusu musi znajdować się na wysokości 300 – 360 mm powyżej poziomu terenu;
- Dostęp do bezpłatnego Internetu bezprzewodowego;
- W drugich drzwiach obecność ręcznie rozkładanej pochylni dla wózków inwalidzkich, przystosowanej do obciążenia nie mniejszego, niż 320 kg;

- W części niskopodłogowej mobilny biletomat, w którym będzie możliwość płacenia gotówką oraz kartą płatniczą (rozwiązanie opcjonalne, o ile jego instalacja nie wpłynie istotnie na rozplanowanie wnętrza pojazdu);
- W przypadku braku biletomatu – możliwość zakupu biletu u kierowcy za odliczoną gotówkę;
- Wszystkie autobusy muszą posiadać co najmniej 60% niskiej podłogi i być przystosowane do przewozu osób z niepełnosprawnością ruchową;
- Pojemność każdego z autobusów powinna wynosić przynajmniej 35 pasażerów (na podstawie dowodu rejestracyjnego);
- Wszystkie autobusy powinny być pomalowane w schemat barw ustalony z organizatorem publicznego transportu zbiorowego dla powiatu lublinieckiego;
- Obecność systemu głosowych zapowiedzi przystanków;
- Obecność kasowników elektronicznych;
- Z przodu, z boku i z tyłu pojazdu zewnętrzne tablice kierunkowe wykonane jako elektroniczne z diodami LED w kolorze bursztynowym, wyświetlające numer linii oraz kierunek jazdy (dla tablic czołowych i bocznych) oraz co najmniej sam numer linii (dla tablicy tylnej);
- Obecność wewnątrz pojazdu monitora LED, zawierającego dynamiczną informację na temat kolejnych przystanków na trasie oraz do emitowania komunikatów o zmianach w systemie transportowym, przygotowanych przez organizatora sieci komunikacyjnej (opcjonalnie);
- Wyposażenie pojazdu w system automatycznego gaszenia pożaru w komorze silnika (jeżeli nie został zamontowany fabrycznie, należy w niego dozbroić autobusy);
- Wyposażenie pojazdu w funkcję tzw. przykłąku przystankowego;
- Wyposażenie siedzisk dla pasażerów w materiał wandaloodporny i łatwy do utrzymania, mający grubość pianki w przedziale od 8 do 12 mm;
- Zastosowanie opisów kasowników, biletomatu i przycisków do otwierania drzwi z użyciem również alfabetu Braille'a (opcjonalnie);
- Wykończenie wnętrza uwzględniające kolorystykę poręczy kontrastującą z otoczeniem, np. stosując kolor żółty (malowanie proszkowe);
- Energooszczędne wyposażenie autobusu w oświetlenie LED (opcjonalnie);
- Zastosowanie drzwi składanych, otwieranych przez siłowniki w układzie elektropneumatycznym (nie dopuszcza się drzwi otwieranych ręcznie przez pasażerów);
- Inne cechy, które nie będą wykluczały się z powyższymi zapisami, a wskazane przez powiatowego organizatora publicznego transportu zbiorowego.

8.4. Integracja transportu publicznego z przewozami międzywojewódzkimi i międzynarodowymi

W związku z faktem, iż w razie tworzenia sieci przewozów o charakterze użyteczności publicznej na szczeblu powiatu lublinieckiego, przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe nie będą leżały w kompetencjach miejscowego organizatora publicznego transportu zbiorowego, do zagadnienia integracji takich przewozów należy podejść hierarchicznie, czyli w praktyce dostosować lokalną komunikację do przewozów dalekobieżnych – tak kolejowych, jak i autobusowych.

Poza nielicznymi wyjątkami, dostęp do takich przewozów możliwy jest bezpośrednio tylko ze stolicy powiatu, czyli z Lublińca. Stąd bardzo korzystnie wygląda oferta połączeń kolejowych, dzięki którym można bezpiecznie, szybko i relatywnie tanio dostać się do większości miast wojewódzkich, a nawet za granicę, co widać w rozkładzie jazdy, zawierającym połączenie bezpośrednie do Kijowa.

W kwestii połączeń międzynarodowych, zdecydowanie lepszą ofertą przewozową dysponują sąsiednie duże miasta – Opole i Częstochowa, czy też nieco bardziej odległe Katowice. Z kolei korzystając z transportu indywidualnego, jeszcze w 2019 roku mieszkańcy powiatu lublinieckiego zyskują bardzo dobre połączenie z Portem Lotniczym Katowice w Pyrzowicach, wykorzystując fragment autostrady A1 od węzła w Woźnikach.

W przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych jednym z ciekawszych przewoźników jest niemiecki „Flixbus”, który przejął kilka lat temu zadania i flotę firmy „Polski Bus”. Za jego sprawą, mieszkańcy powiatu lublinieckiego, mają bezpośrednie połączenie autobusowe z Wrocławiem i Berlinem, wsiadając na pokład autobusu w Herbach lub Lublińcu. Co więcej, za sprawą ogromnej sieci połączeń krajowych i międzynarodowych, w ramach oferty „Flixbusa”, z przesiadkami można planować przejazdy z Herbów i Lublińca do setek destynacji w Polsce i wielu krajach Europy.

Ze względów kompetencyjnych, nie ma możliwości ani uzasadnienia dążenia do integracji biletowej pomiędzy przewozami powiatowymi a międzywojewódzkimi i międzynarodowymi, tym bardziej, że ceny biletów między nimi mogą się w wielu przypadkach różnić o rząd wielkości, a nawet więcej.

Wobec takiego stanu rzeczy, rolą powiatowego organizatora publicznego transportu zbiorowego powinno być odpowiednie zagospodarowanie przestrzeni w rejonie dworca kolejowego w Lublińcu, tworząc tam lokalny węzeł przesiadkowy, z zapewnieniem skomunikowania autobusów niektórych linii z częścią połączeń kolejowych, obsługujących relacje międzywojewódzkie i międzynarodowe. Decyzje co do wyboru linii i ich kierunków jazdy będzie można podjąć dopiero po uruchomieniu przewozów o charakterze użyteczności publicznej, w następstwie których niezbędne stanie się wykonanie badań ruchu pasażerskiego w powyższym kontekście.

9. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera

W przedostatnim rozdziale opisano proponowane rozwiązania w zakresie organizacji systemu informacji pasażerskiej na liniach o charakterze użyteczności publicznej w powiecie lublinieckim. Pierwszą część rozdziału poświęcono zagadnieniu dwuwariantowego oznakowania pojazdów obsługujących linie komunikacyjne – zarówno w sposób tradycyjny, jak i elektroniczny. W dalszej kolejności omówiono proponowane rozwiązania w zakresie przygotowania wydruków przystankowych z rozkładami jazdy dla linii komunikacyjnych, a na koniec rozdziału przedstawiono pozostałe rozwiązania w zakresie form informacji pasażerskiej.

9.1. Oznakowanie pojazdów obsługujących linie komunikacyjne

Współcześnie zdecydowana większość pojazdów wykonujących przewozy pasażerskie na liniach o charakterze użyteczności publicznej, wyposażona jest w komplety zewnętrznych tablic kierunkowych, sterowanych elektronicznie i przedstawiających treści z wykorzystaniem technologii LED. Jest to z oczywistych względów rozwiązanie rekomendowane także do zastosowania dla linii komunikacyjnych w powiecie lublinieckim i będzie ono stanowiło podstawową formę oznakowania autobusów w ramach ewentualnej sieci komunikacyjnej.

W skład oznakowania autobusów liniowych będą wchodziły 3 tablice zewnętrzne, sterowane przez autokomputer pokładowy. Rozmiary tablic będą dostosowane do wielkości szyb pojazdu, natomiast emitowane napisy będą składały się z numeru linii i nazwy przystanku docelowego. Jeżeli jego nazwa nie będzie się mieściła jednorzędowo, wówczas w przypadku nazw kilkuwyrazowych należy zastosować dzielenie tekstu na dwa wiersze, a w nazwach jednowyrazowych – wprowadzić funkcję przewijania tekstu (scrolling). Diody LED powinny mieć kolor bursztynowy. Na zdjęciu poniżej przedstawiono takie rozwiązanie, na przykładzie autobusu Mercedes O530 z MPK Częstochowa. Należy podkreślić zalety stosowania podobnych wyświetlaczy, wśród których jest dobra widoczność nawet z większych odległości, czy też w niekorzystnych warunkach atmosferycznych.



Rys. 28. Przykład autobusu z zastosowaniem kierunkowej tablicy LED. Fot. Konrad Pruciak

Również w przypadku tablic kierunkowych bocznych, emitowana treść powinna być dokładnie taka sama, co w na tablicach czołowych, przy czym tablice te w zdecydowanej większości przypadków są mniejszych rozmiarów. Z tyłu autobusu pozostawia się opcjonalnie powielenie takiej samej tablicy, co z boku pojazdu lub zastosowanie jeszcze mniejszego wyświetlacza, wskazującego wyłącznie numer linii komunikacyjnej.

Alternatywą wobec wyświetlaczy elektronicznych są tablice z tworzywa sztucznego PVC. Zaleca się, aby w przewozach o charakterze użyteczności publicznej w powiecie lublinieckim unikać ich stosowania, choćby ze względu na gorszą czytelność, czy też utrudnione przesyldowanie autobusu mającego kursówkę dzienną obejmującą różne linie. Niemniej profilaktycznie sugerowane jest wykonanie tablic kierunkowych (tylko czołowych) w technologii PVC z naklejaną dwustronnie folią z nadrukiem. Ze względu na kolorystykę herbu powiatu lublinieckiego, numer linii oraz nazwa przystanku docelowego powinna być napisana czcionką Arial lub Arial Narrow (z dopuszczalnym nieznacznym odkształceniem w programie do grafiki wektorowej), w kolorze granatowym. Tablica powinna być dwustronna – na obu stronach numer linii oraz po jednej nazwie przystanku docelowego. Pasażer wsiadający do takiego autobusu powinien wcześniej wiedzieć, jaką obsługuje on linię oraz w którym kierunku zmierza. Zaleca się, aby takie tablice miały długość od 80 do 90 cm oraz wysokość od 15 do 20 cm, wykonane z PVC o grubości od 2,0 do 2,5 mm. Przede wszystkim jednak należy je stosować jako rozwiązanie awaryjne, a nie jako standard w oznakowaniu autobusów w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.

9.2. Przystankowe rozkłady jazdy, jako nośnik informacji o ofercie przewozowej

W publicznym transporcie zbiorowym kluczowe znaczenie w zakresie informacji pasażerskiej mają rozkłady jazdy poszczególnych linii, które można spotkać na przystankach. Jest to sytuacja raczej oczywista, ponieważ wymóg zamieszczania rozkładów jazdy wynika z Ustawy prawo przewozowe, a poza tym z punktu widzenia osób zamierzających skorzystać z środka transportu, najdogodniej jest zapoznać się z treścią rozkładu jazdy w miejscu rozpoczęcia podróży.

Biorąc pod uwagę doświadczenia z różnych sieci komunikacyjnych, a także doceniając znaczenie czytelnego, jednoznacznego, łatwego do zrozumienia rozkładu jazdy dla pasażerów, dla przewozów o charakterze użyteczności publicznej w powiecie lublinieckim rekomenduje się wprowadzenie takiego szablonu rozkładu jazdy, który będzie jednocześnie spełniał następujące postulaty:

- Wydruk rozkładu na białym papierze biurowym, z wykorzystaniem drukarki laserowej (chodzi o to, by wydruk nie uszkadzał się w kontakcie z wodą);
- W przypadku rozkładów jazdy na liniach, na których czasowo wprowadzono zmianę trasy ze względu na objazd, zaleca się drukowanie tabliczek przystankowych na papierze żółtym;
- Dla każdej z linii komunikacyjnej należy tworzyć osobny wydruk rozkładu jazdy. Nie dopuszcza się sytuacji, w której na jednej kartce papieru występują rozkłady kilku linii;
- Podstawowym formatem wydruku rozkładu jazdy powinien być znormalizowany format A4 w orientacji pionowej. W przypadku mniejszych ilości kursów, dłuższa krawędź wydruku powinna ulegać automatycznemu skróceniu;
- Wszystkie napisy zawarte w rozkładzie jazdy, dotyczące godzin kursów, nazw przystanków i wykazu ulic (miejscowości), przez które kursuje dana linia, powinny być napisane taką samą czcionką, mającą prosty krój i będącą czcionką bezszeryfową. Przykładami takich fontów są Arial, Arial Narrow, czy też Bahnschrift w różnych odmianach;

- Największa wielkość czcionki w rozkładzie jazdy dedykowana jest numerowi linii komunikacyjnej;
- W rozkładzie jazdy umieszcza się nazwę bieżącego przystanku, wraz z numerem jego słupka oraz nazwę przystanku docelowego;
- W przypadku linii z kursami realizowanymi wariantowo (mogą to być w każdym kierunku maksymalnie dwa dodatkowe warianty obok wariantu podstawowego), przy porach ich wykonywania należy zastosować indeksy w postaci liter alfabetu łacińskiego z objaśnieniem ich w legendzie, w dolnej części wydruku przystankowego;
- Umieszczenie informacji o terminie obowiązywania rozkładu jazdy (od kiedy jest ważny oraz do kiedy – jeśli da się to przewidzieć);
- Nazwa organizatora i operatora na danej linii komunikacyjnej wraz z numerem telefonu do kontaktu;
- Lista przystanków komunikacyjnych na danej linii;
- Tabela zestawienia pór wykonywania kursów, składające się z czterech głównych kolumn, reprezentujących cztery zalecane do stosowania rodzaje dni ruchowych: robocze od września do czerwca, robocze w lipcu i sierpniu (plus ewentualnie w czasie ferii szkolnych międzysemestralnych), sobotnie oraz niedzielne (obowiązujące również w dni świąteczne).

Przykładowy wygląd czytelnej tabliczki przystankowej przedstawiono na grafice poniżej. Jest to rozkład jazdy autobusu w poznańskiej sieci transportowej, według nieaktualnego już wzoru, choć spełniającego powyższe zalecenia:

LINIA LINE		www.mpk.poznan.pl		www.ztm.poznan.pl		Organizator:	Przewoźnik:
84		Termy Maltańskie (TEMA01)		Kierunek: Rondo Rataje			
		Linia autobusowa		Ważny od 01.07.2014		tel. 61 633 53 19	tel. 61 839 60 00
DNI ROBOCZE WORKDAYS		SOBOTY SATURDAYS		ŚWIĘTA HOLIDAYS		PRZYSTANKI STOPS	
4 -	4 -	4 -	4 -	4 -	strefa A		
5 -	5 -	5 -	5 -	5 -	Nowe ZOO		
6 09 29 58	6 04 30 50	6 04 30 50	6 04 30 50	6 04 30 50	00'	0. Termy Maltańskie	
7 09 29 49	7 10 30 50	7 10 30 50	7 10 30 50	7 10 30 50	03'	1. Termy	
8 08 29 49	8 10 30 50	8 10 30 50	8 10 30 50	8 10 30 50	03'	2. Rondo Śródka	
9 14 35 53	9 15 35 55	9 15 35 55	9 15 35 55	9 15 35 55	06'	3. Baraniaka	
10 15 35	10 15 35 55	10 15 35 55	10 15 35 55	10 15 35 55	07'	4. Katowicka n/z	
11 00 18 36 58	11 15 35 55	11 15 35 55	11 15 35 55	11 15 35 55	08'	5. Wołkowska	
12 18 37	12 15 35 58	12 15 35 58	12 15 35 58	12 15 35 58	09'	6. Wiankowa	
13 05 23 44	13 20 38 58	13 20 38 58	13 20 38 58	13 20 38 58	10'	7. Chartowo	
14 03 21 43	14 18 38 58	14 18 38 58	14 18 38 58	14 18 38 58	11'	8. Os. Tysiąclecia I	
15 03 25 50	15 20 38	15 20 38	15 20 38	15 20 38	12'	9. Kurlandzka	
16 15 35 55	16 00 20 40	16 00 20 40	16 00 20 40	16 00 20 40	13'	10. Os. Zodiak	
17 15 35 53	17 00 20 40 58	17 00 20 40 58	17 00 20 40 58	17 00 20 40 58	15'	11. Os. Rusa Szpital	
18 15 35 53	18 17 35 56	18 17 35 56	18 17 35 56	18 17 35 56	18'	12. M1 Centrum Handlowe	
19 15 35 43	19 15 30 50	19 15 30 50	19 15 30 50	19 15 30 50	21'	13. Os. Rusa Szpital	
20 04 24 44	20 17 40	20 17 40	20 17 40	20 17 40	22'	14. Os. Rusa	
21 03 24 44	21 03 31 58	21 03 31 58	21 03 31 58	21 03 31 58	23'	15. Płaśnicka/ Kurlandzka	
22 04 24 44	22 30 45 ^A	22 30 45 ^A	22 30 45 ^A	22 30 45 ^A	24'	16. Os. Czecha I	
23 05 ^A	23 03 ^A	23 03 ^A	23 03 ^A	23 03 ^A	26'	17. Dziadoszańska	
					27'	18. Os. Orla Białego I	
					29'	19. Os. Orla Białego II	
					31'	20. Os. Stare Zagrze	
					32'	21. Os. Armii Krajowej	
					...		
					39'	25. Rondo Rataje	
Uwagi: Tolerancja: przyspieszenie 1 min., opóźnienie 3 min. NOWE ZOO - Krańcowa - Termalna - Jana Pawła II - Abpa Baraniaka - Chartowo - Kurlandzka - Szwajcarska - Kurlandzka - Inflancka - Pawia - Orla - Zamenhofa - Krzywoustego - RONDRO RATAJE n/z - przystanek na żądanie, A - Kurs do: Rondo Śródka							

Rys. 29. Przykładowy rozkład jazdy z przystanku w Poznaniu. Źródło: <https://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=155660270>, pobranie: 18.07.2019 r.

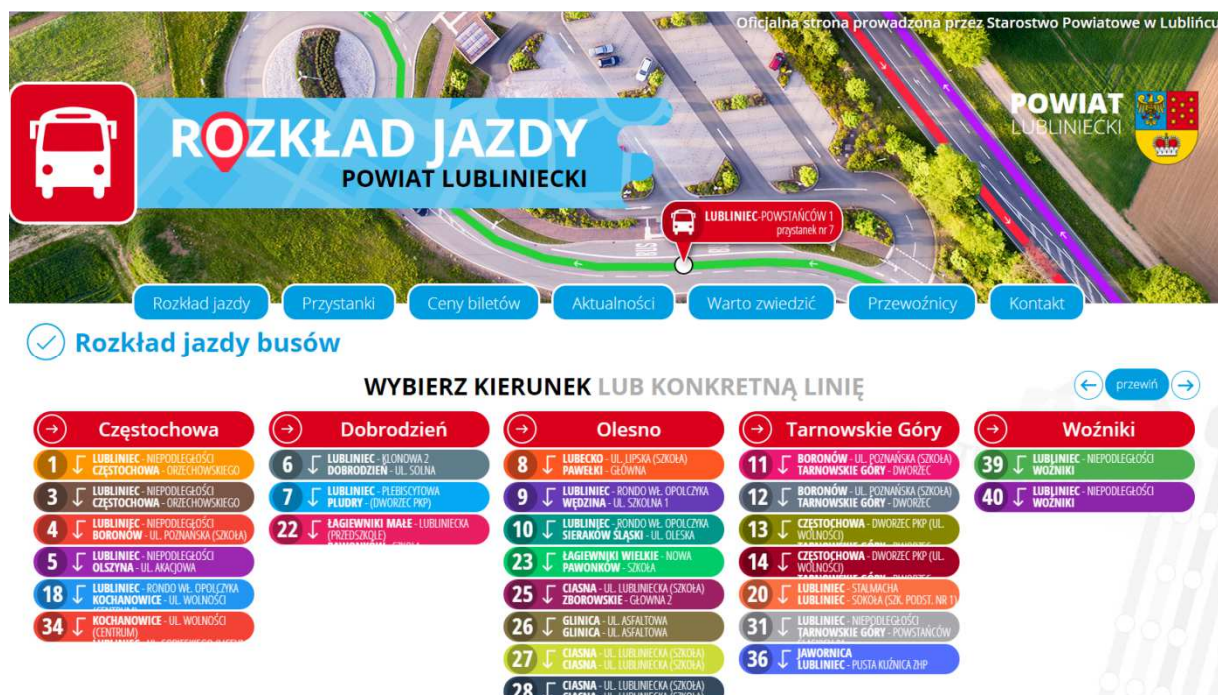
Kwestia grafiki rozkładu jazdy na przystanku powinna być wypracowana na poziomie samorządów, wchodzących w skład powiatu lublinieckiego. Dobrą praktyką w tym zakresie jest przygotowanie – najlepiej w arkuszu kalkulacyjnym Microsoft Excel – przykładowego, proponowanego szablonu, który będzie można łatwo edytować i przystosować do oczekiwań pasażerów.

Ponadto, w ramach przystankowej informacji pasażerskiej, na przystankach wyposażonych w wiaty, zalecane jest umieszczanie schematów sieci komunikacyjnej organizowanej przez powiat lubliniecki, z dodatkowym oznaczeniem lokalizacji stacji kolejowych, a ponadto: wyciąg z taryfy biletowej oraz wyciąg z regulaminu usług przewozowych.

9.3. Pozostałe formy informacji pasażerskiej dla obszaru objętego planem transportowym

W ramach systemu informacji pasażerskiej dotyczących linii, na których planowane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej w powiecie lublinieckim, poza opisanymi w rozdziałach 9.1 oraz 9.2 zagadnieniami oznakowania autobusów i informacji przystankowej, rekomenduje się następujące rozwiązania dodatkowe:

- Stronę internetową organizatora publicznego transportu zbiorowego, opracowaną w podobny sposób i równie czytelną, co istniejąca obecnie, w zakresie komercyjnych przewozów na obszarze objętym planem transportowym (zrzut ekranu poniżej);



Rys. 30. Strona internetowa z rozkładami jazdy linii komercyjnych w powiecie lublinieckim Źródło: <http://www.transportpowiat.pl>, pobranie: 18.07.2019 r.

- Możliwość pobrania aplikacji mobilnej na smartfona, pozwalającej na bieżąco sprawdzić nie tylko zaplanowany rozkład jazdy, ale i faktyczną odchyłkę czasową interesującego nas autobusu, wraz ze sprawdzeniem jego aktualnego położenia;
- Zastosowanie tablic systemu dynamicznej informacji pasażerskiej w rejonie dworca kolejowego w Lublińcu, rekomendowanego jako lokalne centrum przesiadkowe.

Biorąc pod uwagę rozwiązania już istniejące, na szczególną uwagę zasługuje strona internetowa, którą dla przewozów komercyjnych prowadzi Starostwo Powiatowe w Lublińcu. Jest to jedna z najbardziej czytelnych i łatwiejszych do odczytania podobnych stron internetowych w Polsce, gdzie pomimo braku obecności typowego organizatora przewozów (w świetle Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym), zawarto niezwykle bogate informacje, które można odnaleźć intuicyjnie, nawet przez osoby słabo znające topografię powiatu. Na słowa uznania zasługuje grafika tej strony oraz sposób segregacji danych. Pomimo ich szczegółowości, metodyka prezentacji informacji nie zaciemnia obrazu strony i pozwala wyszukać w niej to, co faktycznie jest najbardziej potrzebne. Dlatego też, w przypadku tworzenia sieci połączeń organizowanych przez powiat, istniejąca strona internetowa stanowi znakomitą bazę do dostosowania jej do ewentualnego zadania, wynikającego z niniejszego planu transportowego.

Ze względów kompetencyjnych, jedyną istotną zmianą powinno być umieszczenie zarówno statycznego, jak i interaktywnego schematu sieci połączeń wewnątrzpowiatowych, i to tym połączeniom należy nadać priorytet w określaniu numeracji linii.

10. Podsumowanie

Podsumowanie niniejszego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu lublinieckiego zawiera opis kierunków rozwoju transportu pasażerskiego na obszarze objętym dokumentem, wskazania co do monitorowania jego stanu oraz zakończenie opracowania.

10.1. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

W przypadku perspektyw rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu lublinieckiego, kluczową kwestią jest rozstrzygnięcie, czy prawo krajowe lub decyzje władz samorządowych doprowadzą do powstania lokalnej sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej. Tylko w takim przypadku możliwe będzie pełne realizowanie postulatów i rozwiązań zaproponowanych w niniejszym planie transportowym, a władze samorządowe będą miały realny wpływ na kształtowanie sieci połączeń autobusowych na swoim obszarze kompetencji.

Biorąc pod uwagę, że powyższy scenariusz jest realny, rekomenduje się następujące kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w powiecie lublinieckim:

- Utworzenie lokalnego zarządu transportu publicznego, w formie uzgodnionej pomiędzy władzami powiatowymi a samorządami ośmiu gmin tworzących powiat lubliniecki;
- Zorganizowanie sieci połączeń autobusowych w formie linii komunikacyjnych, wraz z ogłoszeniem przetargów na ich obsługę i wprowadzenie taboru spełniającego wytyczne zawarte w rozdziale 8.3.;
- Powiązanie układu sieci komunikacji zbiorowej ze stacjami kolejowymi oraz układem przestrzennym poszczególnych gmin;
- Bazowanie przy wyznaczaniu przebiegu linii autobusowych w pierwszej kolejności na układzie dróg krajowych i wojewódzkich;
- Budowa drogi ekspresowej S11 na terenie całego powiatu lublinieckiego, pozwalająca na lepsze skomunikowanie obszarów obecnie leżących przy DK 11;
- Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego z wykorzystaniem terenu Placu Niepodległości w Lublińcu oraz odpowiednie logistyczne rozplanowanie tego obszaru;
- Dążenie do maksymalizacji w sieci komunikacyjnej taboru zero emisyjnego;
- Podjęcie dokładnych analiz połączeń autobusowych, które miałyby połączyć Lubliniec z sąsiednimi powiatami, a istnienie takich relacji jest uzasadnione społecznie;
- Dobre skomunikowanie komunikacji lokalnej z dalekobiezną, w tym połączeń przesiadkowych w rejonie stacji kolejowych;
- Prowadzenie działań marketingowych i informacyjnych w zakresie tworzonej sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej;
- Wydanie przez Starostwo Powiatowe papierowej wersji informatora o wprowadzanej sieci komunikacyjnej, z rozkładami jazdy wszystkich linii, taryfą biletową, regulaminem usług przewozowych oraz opisem udogodnień znajdujących się w autobusach;
- Zastosowanie czytelnego sposobu rozliczania się pomiędzy samorządami w zakresie rekompensaty i przeprowadzenie w tym względzie specjalistycznej, zewnętrznej ekspertyzy;
- Skomunikowanie przewozami o charakterze użyteczności publicznej wszystkich miejscowości leżących na terenie powiatu lublinieckiego, przy czym w przypadku osad liczących poniżej 50 mieszkańców, dopuszczenie dystansu do 3000 metrów do najbliższego przystanku;
- Budowa infrastruktury przystankowej, z wyposażeniem w wiaty, parkingi dla samochodów i rowerów oraz likwidacja barier architektonicznych dla osób z niepełnosprawnościami;

- Konsekwentne przestrzeganie rekomendacji zawartych w niniejszym planie transportowym, pozwalające na standaryzację przyjętych rozwiązań, co będzie miało pozytywny odbiór społeczny, zmniejszy ryzyko powstawania sytuacji konfliktowych na tle lokalnych przewozów pasażerskich oraz korzystnie wpłynie na całociowy wizerunek przewozów organizowanych w powiecie lublinieckim.

10.2. Wskazania w zakresie monitorowania stanu transportu publicznego w powiecie lublinieckim

W przypadku utworzenia sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej, rekomenduje się wprowadzenie następujących działań monitorujących system transportowy:

- Prowadzenie regularnych kontroli jakości usług przewozowych, wykonywanych przez operatorów na podstawie umów zawartych z organizatorem przewozów;
- Badania frekwencji w autobusach na liniach komunikacyjnych organizowanych i zarządzanych na szczeblu powiatu;
- Prowadzenie dokładnych badań przepływu pasażerów na obszarze węzłów przesiadkowych (ile osób się przesiada między autobusami lokalnymi a dalekobieżnymi i pociągami);
- Bieżące badanie rentowności poszczególnych połączeń, mające na celu eliminację zbędnych kursów, dając jednocześnie możliwość tworzenia nowych, bez ponoszenia dodatkowych kosztów;
- Monitorowanie i raportowanie trwałości zadań, na które samorzady będą w stanie pozyskać dofinansowanie z środków Unii Europejskiej w zakresie taboru i infrastruktury transportowej;
- Dokonywanie w cyklu 3-letnim weryfikacji istniejącej sieci połączeń komunikacyjnych, celem przeprowadzenia uzasadnionych zmian;
- Ograniczanie wprowadzania stałych zmian w układzie tras i rozkładów jazdy do maksymalnie trzech pór w ciągu roku – najlepiej od 1 stycznia, 1 maja i 1 września, aby zapewnić stabilność i przewidywalność oferty przewozowej.

10.3. Zakończenie

Według stanu na miesiąc lipiec 2019 roku, w powiecie lublinieckim funkcjonują komercyjne połączenia autobusowe, obsługiwane przez różnych przewoźników, a samorzady nie mają wpływu na ich trasy i rozkłady jazdy, co powoduje, że ogromna rzesza mieszkańców powiatu z miejscowości zlokalizowanych poza głównymi ciągami komunikacyjnymi wzdłuż dróg DK11, DK 46 oraz drogi wojewódzkiej DW 906 jest wykluczona komunikacyjnie. Jeżeli stan prawny lub odpowiednie decyzje władz powiatu lublinieckiego i gmin ten powiat tworzących, spowodują powstanie sieci połączeń komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej, stanie się to impulsem do rozwoju całego obszaru, pozwalając na łatwe i stosunkowo szybkie przemieszczanie się po obszarze objętym planem transportowym. Cele podróży staną się łatwiej osiągalne także dla osób o ograniczonej zdolności ruchowej, a komfortowy tabor autobusowy, spełniający współczesne normy w zakresie emisji zanieczyszczeń, przyczyni się do poprawy jakości środowiska naturalnego również poprzez zmniejszenie ilości pojazdów prywatnych na drogach powiatu.

Organizując od podstaw sieć komunikacyjną, warto nie tylko posługiwać się takim strategicznym dokumentem, jak plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, ale także bazować na doświadczeniu innych organizatorów transportu pasażerskiego w kraju. Wiele spotkań

roboczych w tym zakresie może sprawić, że lublinieckiemu zarządowi transportu uda się uniknąć części błędów, które na etapie tworzenia sieci połączeń od podstaw, powinny być wkalkulowane, a decydenci powinni mieć świadomość, że nie wszystko od razu będzie działać po ich myśli. Na pewno warto rozważyć utworzenie opisywanej sieci połączeń, gdyż pozytywnie wpłynie ona na rozwój całego obszaru, pochłaniając przy tym do około 5% budżetów samorządów gminnych. Należy także mieć na uwadze, iż skala kosztów samorządów przeznaczana na organizację lokalnego transportu publicznego jest w Polsce bardzo zróżnicowana, a w niektórych miastach o dobrze zorganizowanej sieci połączeń przekracza ona 10%.