

Częstochowa, 30.12.2013 rok

**PROJEKT PROPOZYCJI ZMIAN W UKŁADZIE
KOMUNIKACYJNYM CZĘSTOCHOWY
DO KONSULTACJI SPOŁECZNYCH**

2014 rok

MZDiT w Częstochowie

Spis treści

Część I - Projekt propozycji zmian w układzie komunikacyjnym Częstochowy

Powody i cel wprowadzenia zmian w układzie komunikacyjnym

Konsultacje społeczne

Projekt propozycji zmian w układzie komunikacyjnym Częstochowy

Wariant I – podstawowy

Główne założenia

Komunikacja miejska w centrum miasta – I Aleja Najświętszej Maryi Panny

Komunikacja miejska w centrum miasta – ulica Warszawska

Zielona linia – autobus elektryczny w Alejach Najświętszej Maryi Panny

Komunikacja podmiejska – węzeł Estakada

Taryfa biletowa

Zmiany w układzie komunikacyjnym

Charakterystyka linii autobusowych

Macierz przesiadek i tabela jakości przesiadek

Projekt propozycji zmian w układzie komunikacyjnym Częstochowy

Wariant II – rozszerzony

Komunikacja miejska w centrum miasta” Zielony Ring” – węzeł przesiadkowy

Komunikacja miejska w centrum miasta – I Aleja Najświętszej Maryi Panny

Charakterystyka linii autobusowych

Macierz przesiadek i tabela jakości przesiadek

Część II – Projekt Systemu Informacji Pasażerskiej oraz standaryzacji infrastruktury przystankowej w transporcie miejskim w Częstochowie

Elementy opracowane w projekcie

Cel projektu

Standardy informacji pasażerskiej w pojazdach publicznego transportu zbiorowego

System przekazywania informacji

Zapowiedzi głosowe

Informacja wizualna na wyświetlaczu trasy przejazdu

Informacja wizualna na monitorach

Komunikaty MZDiT w pojazdach

Standardy informacji pasażerskiej i infrastruktury przystankowej na przystankach

Wyposażenie słupka przystankowego

Wyposażenie wiaty przystankowej

Wygląd i rozmieszczenie informacji na przystankach komunikacji zbiorowej

Przystanki z informacjami umieszczonymi na gablocie wolnostojącej

Przystanki z informacjami umieszczonymi wewnątrz wiaty przystankowej

Przystanki z dużą liczbą informacji

Stworzenie czytelnego, ujednoliconego i łatwego w obsłudze systemu informacji pasażerskiej na przystankach

Gabloty wewnątrz wiat przystankowych oraz wolnostojące

Lista przystanków z odpowiednią infrastrukturą

Część I - Projekt propozycji zmian w układzie komunikacyjnym Częstochowy

Powody i cel wprowadzenia zmian w układzie komunikacyjnym

Po zakończeniu modernizacji Alei Najświętszej Maryi Panny, uległa zmianie organizacja ruchu drogowego w śródmieściu Częstochowy. Uwarunkowania związane z modernizacją Alei ograniczyły w dużym stopniu ruch samochodowy, również autobusów komunikacji miejskiej. Projekt zmian w układzie komunikacyjnym Częstochowy ma na celu dostosowanie tras linii autobusowych do potrzeb i oczekiwań mieszkańców, biorąc pod uwagę ograniczenia wynikające z uspokojenia ruchu w ciągu Alei Najświętszej Maryi Panny oraz zmian w organizacji ruchu wokół Alei.

Część I - Projekt propozycji zmian w układzie komunikacyjnym Częstochowy przedstawia dwa warianty propozycji zmian: Wariant I – podstawowy i Wariant II – rozszerzony.

Wariant I – podstawowy zawiera opis proponowanych do wprowadzenia zmian, które ograniczają się do korekty tras 7 linii autobusowych w centrum miasta, w szczególności dotyczących:

- komunikacji w I Alei Najświętszej Maryi Panny,
- komunikacji na ulicy Warszawskiej,
- Zielonej linii (autobus elektryczny w Alejach Najświętszej Maryi Panny),
- taryfy biletowej,
- utworzenia węzła przesiadkowego „Estakada” dla komunikacji podmiejskiej,

Wariant I stanowi podstawową propozycję rozwiązania ruchu autobusów przy ograniczeniach wynikających z modernizacji Alei Najświętszej Maryi Panny, biorąc pod uwagę przyzwyczajenia pasażerów do aktualnych tras linii autobusowych.

Wariant II – rozszerzony, to propozycja nowego układu komunikacyjnego, zawierająca wszystkie rozwiązania z Wariantu I (z drobnymi modyfikacjami).

Konsultacje Społeczne

Celem MZDiT w Częstochowie, jako organizatora publicznego transportu zbiorowego na terenie Częstochowy, jest wypracowanie takiego układu komunikacyjnego, który będzie zaspokajał potrzeby jak największej liczby mieszkańców naszego miasta, dlatego poddane pod konsultacje społeczne niniejsze propozycje należy traktować jako wstęp do dyskusji. Od wyników konsultacji zależy zakres oraz termin ich wdrożenia. Oczywistym jest, że każda zmiana w układzie komunikacyjnym, przez część mieszkańców zostanie przyjęta pozytywnie, a przez inną zostanie skrytykowana. Ocena układu jest subiektywna, większość osób ocenia ją w zależności od własnych potrzeb i preferencji, jako źródło i cel swoich podróży, dlatego nie jest możliwe zaspokojenie wszystkich oczekiwań mieszkańców.

Jednakże, mając na względzie usprawnienie funkcjonowania transportu publicznego, zwłaszcza w ścisłym centrum, zasadnym wydaje się wprowadzenie w pierwszej kolejności Wariantu I, który poprawi w sposób zdecydowany możliwości zarówno dojazdu jak i przesiadek w ciągu Alei Najświętszej Maryi Panny. Możliwa jest adaptacja części rozwiązań Wariantu II rozszerzonego w Wariacie I podstawowym, o ile konsultacje społeczne wykażą taką potrzebę, lub wprowadzenie innych rozwiązań, zaproponowanych przez mieszkańców w trakcie konsultacji. Zmiany mogą być wprowadzane w etapach, w zależności od postępu między innymi, nowych inwestycji drogowych.

Projekt propozycji zmian w układzie komunikacyjnym Częstochowy Wariant I – podstawowy

Główne założenia

Wariant I dostosowuje układ komunikacyjny do nowego układu drogowego w centrum miasta, bez większych zmian w trasach poszczególnych linii. Główny cel to umożliwienie przesiadek w ciągu Alei Najświętszej Maryi Panny od Placu Daszyńskiego do Placu Biegańskiego, czyli układu, który funkcjonował przed modernizacją Alei.

Komunikacja miejska w centrum miasta - I Aleja Najświętszej Maryi Panny

Pierwotnie projekt *Wzmocnienie Centrum Pielgrzymkowego poprzez modernizację Alei Najświętszej Maryi Panny w Częstochowie* zakładał uspokojenie ruchu samochodowego i wycofanie komunikacji miejskiej z ciągu Alei z wyjątkiem odcinka od ulic Wolności / Kościuszki do Wilsona / Piłsudskiego. Alternatywnymi ulicami do przejazdu autobusów na wysokości I Alei miały być ulice Katedralna i Garibaldię. Dzięki staraniom i determinacji Prezydenta Miasta Częstochowy, Krzysztofa Matyjaszczyka, Urząd Marszałkowski wyraził zgodę na częściowe wykorzystanie do przejazdu autobusów w ciągu Alei od Placu Daszyńskiego do Placu Biegańskiego. Ostatnie uzgodnienia umożliwiły wprowadzenie na ten odcinek czterech linii autobusowych kursujących z częstotliwością co 30 minut każda, co daje średnią częstotliwość przejazdu autobusów, co 7-8 minut. Ma to kapitalne znaczenie zarówno dla funkcjonowania komunikacji miejskiej w centrum miasta jak i przedsiębiorców prowadzących działalność w rejonie Alei. Rozwiązanie to wpłynie również na wycofanie części linii z ulic Katedralnej i Garibaldię, które przejęły główny ciężar po zamknięciu dla autobusów I Alei oraz umożliwi osobom starszym i niepełnosprawnym dojazd do tej części miasta.

Założeniem do wyboru linii, które będą przejeżdżać przez I Aleję było po pierwsze – częstotliwość 30-sto minutowa, aby spełniać warunki Urzędu Marszałkowskiego, po drugie – trasy linii powinny obejmować jak największy obszar miasta.

Komunikacja miejska w centrum miasta – ulica Warszawska

Omawiając funkcjonowanie komunikacji w centrum miasta, istotną informacją dla mieszkańców jest powrót autobusów na ulicę Warszawską dwukierunkowo, z przystankiem Stary Rynek. Będzie to jednak możliwe dopiero po wyburzeniu kamienicy przy skrzyżowaniu Warszawskiej i Garibaldię, które planowane jest wiosną 2014 roku. Jednocześnie ruch autobusów zostanie wycofany z ulicy Nadrzecznej.

Zielona linia – autobus elektryczny w Alejach Najświętszej Maryi Panny

Kolejne nowe rozwiązanie w układzie komunikacyjnym miasta, to wprowadzenie w ciąg Alei Najświętszej Maryi Panny Zielonej linii - autobusów o napędzie elektrycznym.

Zielona linia będzie kursować od Placu Daszyńskiego przez Aleje Najświętszej Maryi Panny do ulicy Klasztornej za Jasną Górą.

Zielona linia jest szczególnym podziękowaniem dla mieszkańców, którzy zamieszkują, bądź prowadzą działalność gospodarczą w Alejach. Jest również podziękowaniem dla wszystkich mieszkańców za okazaną cierpliwość oraz znoszenie niedogodności związanych modernizacją Alei Najświętszej Maryi Panny. Stąd przejazdy Zieloną linią będą bezpłatne. Zakładana częstotliwość kursowania co 15 minut.

Zielona linia powinna ułatwić mieszkańcom przemieszczanie się w ciągu I, II i III Alei, umożliwić dojazd do kawiarni, restauracji, placówek handlowych a także obiektów użyteczności publicznej, a turystom i pielgrzymom pokazać najbardziej reprezentacyjną część naszego miasta. Autobusy z napędem elektrycznym powinny być kompromisem dla ruchu kołowego, zwłaszcza w III Alei, która w sezonie letnim pełni funkcję deptaka z wieloma ogródkami letnimi. Zielona linia - cicha i wygodna, niskopodłogowa, bez spalin, nie będzie przeszkadzać osobom odpoczywającym w ogródkach bądź spacerującym, zapewniając jednocześnie komunikację i dojazd w cały ciąg Alei, zwłaszcza osobom starszym, rodzicom z wózkami dziecięcymi oraz osobom niepełnosprawnym ruchowo. Jest to również ukłon w stronę wszystkich mieszkańców i stanowi zaproszenie do spędzania czasu w nowej przestrzeni publicznej.

Zielona linia znakomicie wpisze się w odnowioną Aleję Najświętszej Maryi Panny i jej szeroką funkcjonalność, będąc również przyszłą wizytówką Częstochowy, przyczyniając się zarazem do promocji i reklamy naszego miasta.

Komunikacja podmiejska – węzeł przesiadkowy Estakada

Aktualnie trasy linii podmiejskich jadących z Olsztyna i Poczesnej prowadzą przez Aleję Wojska Polskiego do ul. Piłsudskiego. W godzinach szczytu autobusy są często opóźnione z powodu korków.

Rozwiązanie polegające na skróceniu linii podmiejskich do węzła przesiadkowego Estakada wyglądałoby następująco:

Autobusy jadące w kierunku centrum będą zatrzymywały się – tak jak dotychczas – na przystanku przy ulicy Okrzei. Kolejnym przystankiem będzie przystanek ESTAKADA za Aleją Niepodległości, powiązany z przystankami tramwajowymi. Pozwoli to na dobre warunki do przesiadki na tramwaj lub przejście na przystanek linii miejskich, jadących Aleją Wojska Polskiego. Po opuszczeniu autobusu przez pasażerów, nastąpi zjazd do zajezdni i tam będzie realizowany postój.

Kurs powrotny. Autobus po wyjeździe z zajezdni skieruje się na przystanek początkowy POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH, zlokalizowany właśnie przy tej ulicy, za skrzyżowaniem z Aleją Niepodległości. Dzięki temu pasażerowie przesiadający się z tramwaju będą mogli łatwo dostać się na przystanek autobusowy. Następnie autobusy pojedą Aleją Wojska Polskiego, by zatrzymać się na przystanku ESTAKADA przed skrzyżowaniem z ul. Jagiellońską. Tutaj zostanie zapewniona przesiadka „drzwi w drzwi” z kilkoma liniami miejskimi, oraz linią tramwajową w bliskiej odległości.

Przez wprowadzeniem zmiany zostanie poprawiona infrastruktura przystankowa oraz oznakowanie dojścia do przystanków dla linii podmiejskich.

Zalety:

- Punktualne kursowanie autobusów, gdyż ich trasa będzie pomijać najbardziej zatłoczoną część miasta.
- Mieszkańcy gmin ościennych zyskają na komforcie podróżowania, ponieważ poprzez skrócenie trasy do Estakady, z autobusów podmiejskich będą korzystać w zasadzie tylko osoby wyjeżdżające poza teren miasta.
- Zmniejszenie czasu przejazdu do centrum przy wykorzystaniu linii tramwajowej kursującej co 5 minut w szczycie lub linii 10 zaplanowanej co 10 minut.
- Dużo większe możliwości przesiadek przy Estakadzie w porównaniu z ulicą Piłsudskiego.

Wady:

- Konieczność przesiadki przy Estakadzie. Jednakże dotyczy to tylko niewielkiego odsetka pasażerów. Dla większości pasażerów gmin, Estakada jest celem podróży lub miejscem do przesiadek wygodniejszym, niż w przypadku ulicy Piłsudskiego.

Taryfa biletowa

W Częstochowie obowiązuje zróżnicowana taryfa biletowa. Funkcjonują bilety jednorazowe, taryfa odległościowa w postaci elektronicznej portmonetki oraz czasowa, umożliwiająca przejazdy przesiadkowe. W najbliższym czasie nie są planowane podwyżki cen biletów. Są natomiast przewidywane zmiany dotyczące zwiększenia katalogu w ofercie biletowej, polegającej na wprowadzeniu biletów dwu, trzy i siedmiodniowych.

Zostanie również przedłożona do rozważenia przez Radę Miasta Częstochowy zmiana uchwały dotycząca opłat za przejazdy komunikacją nocną. Planowane jest wprowadzenie cen biletów za przejazdy w nocie na linii tramwajowej oraz w komunikacji nocnej weekendowej na poziomie komunikacji dziennej. Umożliwi to w szerszym zakresie korzystanie z komunikacji nocnej osobom, dla których obecna opłata za wysoka. Obniżenie ceny powinno również wpłynąć na zwiększenie popularności linii nocnych, przez co koszt dla miasta nie powinien się zwiększyć.

Zmiany w układzie komunikacyjnym

Wprowadzenie w ciąg Alei Najświętszej Maryi Panny od Placu Daszyńskiego do Placu Biegańskiego czterech linii: 11, 13, 30 i 32 oraz skierowanie linii 10 przez ulice Garibaldiego i Katedralną. Takie rozwiązanie umożliwi maksymalne wykorzystanie możliwości przejazdu autobusów przez Aleje, które zostały wynegocjowane z Urzędem Marszałkowskim. Częstotliwość kursowania autobusów co 30 minut, czyli na wspólnym odcinku autobusy będą jeździć średnio co 7-8 minut. Wycofanie linii 10 z I Alei jest konieczne, aby mogły zafunkcjonować 4 linie obejmujące większy obszar, jednak linia 10 nadal będzie zatrzymywać się na przystanku w II Alei.

Możliwości przesiadek w ciągu Alei wyglądałyby następująco:

Przystanek II Aleja Najświętszej Maryi Panny – linie 10, 11, 12, 13, 14, 17, 21, 23, 26, 27, 30, 31, 32, oraz linie tramwajowe,

Przystanek Plac Biegańskiego – linie 15, 19, 22, 25, 11, 13, 30 i 32

Przystanek Plac Daszyńskiego – linie 20, 24, 11, 13, 30 i 32

Ponadto, przebieg linii 17 zostanie zmieniony w centrum, gdzie zamiast ulicą Jana Pawła II pojedzie ulicami Katedralną i Garibaldię. Z linii 17 zostaną również wydzielone warianty, które obecnie kończą przebieg w relacji Dworzec Główny PKP – Kawodrza, jako oddzielna linia 27. Zostanie też zmieniony przebieg nowej linii i zamiast do Dworca pojedzie ona przez II Aleję, Katedralną, Warszawską, Garibaldię do II Alei i ulicą Wolności na stałą trasę. Rozwiązanie to umożliwi przesiadki w II Alei na inne linie autobusowe lub tramwajowe.

Charakterystyka linii autobusowych

Trasa linii nr 10

PARKITKA-SZPITAL – Nowobialska – Okulickiego – Szajnowicza-Iwanowa – Aleja Jana Pawła II – Armii Krajowej – Kościuszki – Aleja Najświętszej Maryi Panny – Piłsudskiego – Katedralna – Krakowska (> *Warszawska – Garibaldię – Wilsona*) – Aleja Wojska Polskiego – Jagiellońska – Aleja 11 Listopada – Zesłańców Sybiru – Bohaterów Katynia – **BŁESZNO**

Trasa linii nr 11

CMENTARZ ŚW. ROCHA – Św. Jadwigi – Św. Barbary – 7 Kamienic – Pułaskiego – Jana III Sobieskiego – Śląska (> *Kilińskiego – Raclawicka – Dąbrowskiego – Nowowiejskiego*) – II Aleja Najświętszej Maryi Panny – I Aleja Najświętszej Maryi Panny – Daszyńskiego – Mirowska – Faradaya – Legionów – **GAZOWNIA** – Legionów – **LEGIONÓW**

Trasa linii nr 13

KIEDRZYN – Ludowa – Kisielewskiego – Aleja Armii Krajowej [*wariantowo: Kiedrzyńska – Dekabrystów*] – Polskiego Czerwonego Krzyża – Kilińskiego – Dąbrowskiego – Nowowiejskiego – Szymanowskiego – Śląska (> *Kilińskiego*) – II Aleja Najświętszej Maryi Panny – I Aleja Najświętszej Maryi Panny – Daszyńskiego – Mirowska – Faradaya – Orlik Riickemanna – Olsztyńska – Szpitalna – Rondo Reagana – Aleja Pokoju – **KUCELINHUTA** – Aleja Pokoju – Korfanteo – **WALCOWNIA**

Trasa linii nr 17

WYCZERPY-OSIEDLE – Kontkiewicza – Norwida – Warszawska – Garibaldiiego – Wilsona (> *Piłsudskiego – Katedralna – Krakowska – Mirowska – Nadrzeczna*) – II Aleja Najświętszej Maryi Panny – Aleja Wolności – Sobieskiego – 1 Maja – Aleja Bohaterów Monte Cassino – Piastowska – Matejki – Artyleryjska – Konwaliowa – **KAWODRZA GÓRNA** – Konwaliowa – Busolowa – **LISZKA DOLNA**

Trasa linii nr 30

JASKRÓW WILLE – Częstochowska – **BATALIONÓW CHŁOPSKICH** – Batalionów Chłopskich – Rędzińska – Warszawska – Plac Daszyńskiego – I Aleja Najświętszej Maryi Panny – II Aleja Najświętszej Maryi Panny – Kilińskiego – Raclawicka – Dąbrowskiego – Nowowiejskiego (> *Śląska*) – Korczaka – Aleja Bohaterów Monte Cassino – Jagiellońska – Sabinowska – Dżbowska – Powstańców Warszawy – Gościnna – **PRZYJEMNA** – Wygoda – **WĄSOSZ**

Trasa linii nr 32

RAKOW-DWORZEC PKP – Łukasińskiego – Okrzei – Limanowskiego – Aleja Wojska Polskiego – Krakowska – Kanał Kohna – Strażacka – Krakowska – Plac Daszyńskiego – I Aleja Najświętszej Maryi Panny – II Aleja Najświętszej Maryi Panny – Kilińskiego (> *Dąbrowskiego – Nowowiejskiego – Szymanowskiego – Śląska*) – Aleja Jana Pawła II – Szajnowicza-Iwanowa – Okulickiego – Wręczycka – Dobrzyńska – Wielkoborska – **WIELKOBORSKA** – Stara Gorzelnia – **STARA GORZELNIA**

Trasa linii nr 27

STARY RYNEK – Warszawska – Garibaldiiego – Wilsona (> *Piłsudskiego – Katedralna – Krakowska – Warszawska*) – II Aleja Najświętszej Maryi Panny – Aleja Wolności – Sobieskiego – 1 Maja – Aleja Bohaterów Monte Cassino – Piastowska – Matejki – Artyleryjska – Konwaliowa – **KAWODRZA GÓRNA**

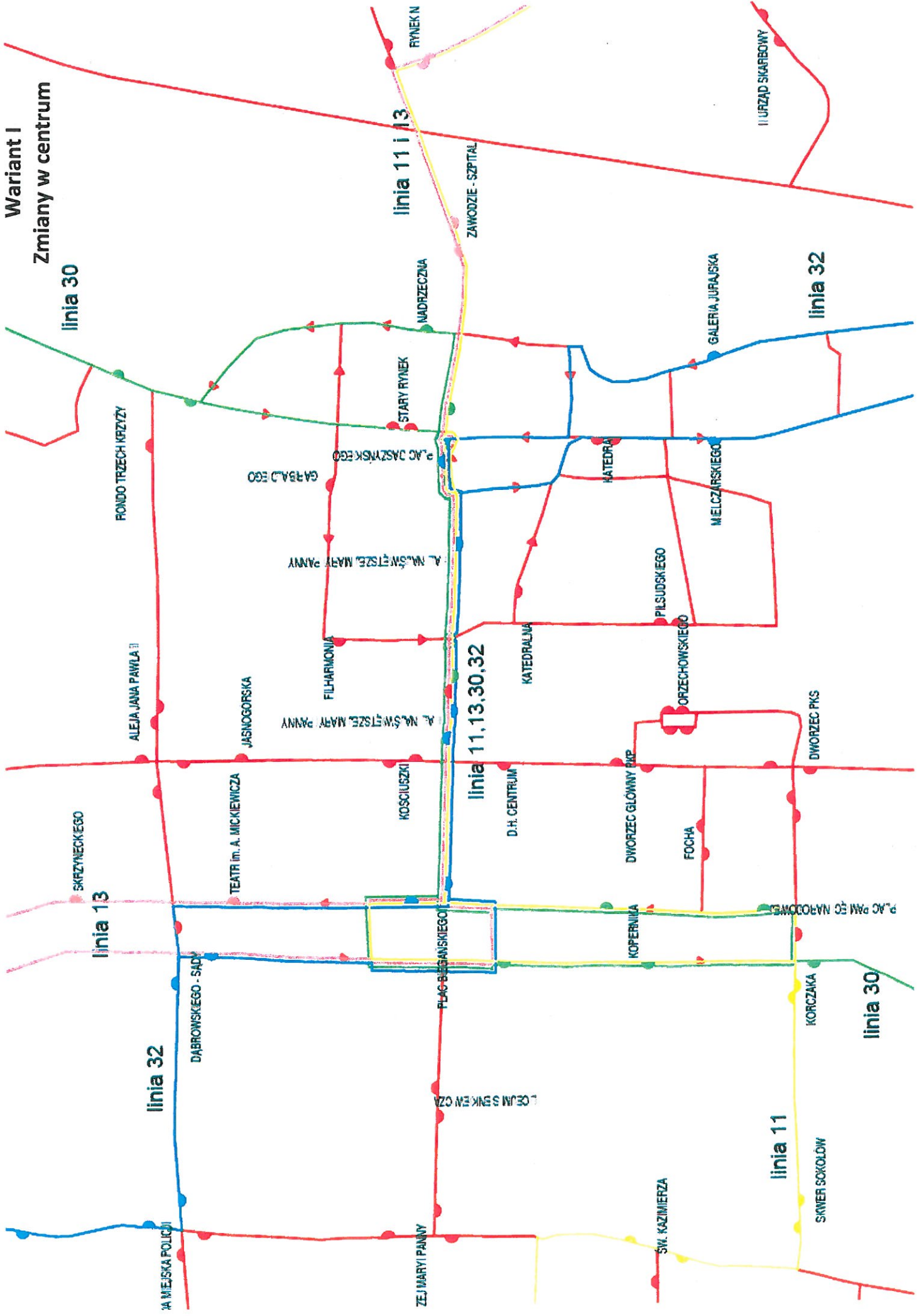
Linie 11, 13, 30 i 32 kursujące przez Aleje Najświętszej Maryi Panny od Placu Daszyńskiego do Placu Biegańskiego



KOMUNIKACJA W ALEJACH OD PLACU DASZYŃSKIEGO DO PLACU BIEGAŃSKIEGO

linie	11	13	30	32
częstotliwość	30'	30'	30'	30'
liczba pojazdów na godzinę	2	2	2	2
łącznie pojazdów na godzinę	8			
średnia częstotliwość na godzinę	7,5			

**Wariant I
Zmiany w centrum**



Macierz przesiadek

Macierz przesiadek pokazuje zależności pomiędzy możliwościami kontynuowania podróży liniami komunikacji miejskiej z wykorzystaniem wszystkich wariantów przesiadek.

Tabela uwzględnia relacje między wszystkimi liniami miejskimi i definiuje, czy i w jaki sposób występuje możliwość przesiadki.

Jeżeli w okienku jest zaznaczone kółko, wówczas na przynajmniej jednym przystanku istnieje możliwość przesiadki „drzwi w drzwi” na daną linię. W praktyce chodzi o to, że po wyjściu z jednego autobusu, nie musimy nigdzie chodzić, żeby kontynuować podróż inną, daną linią. W najgorszym razie musimy podejść do słupka przystankowego znajdującego się obok, ale to odległość w najgorszym razie rzędu 20-25 metrów.

Kółko, które nie jest zaznaczone, to możliwość przesiadki na przynajmniej jednym przystanku w taki sposób, że autobus kolejnej linii spotkamy po przejściu mniej, niż 100 metrów – np. w obrębie tego samego węzła przesiadkowego, jak między Placem Daszyńskiego a Starym Rynkiem lub między przystankiem w II Alei a przystankiem na al. Wolności. Brak jakiegokolwiek kółka oznacza brak dogodnej przesiadki. Taka sytuacja dotyczy niewielkiej liczby linii międzydzielnicowych, które pomijają centrum miasta.

Macierz przesiadek Wariant I

	1	2	3	10	11	12	13	14	15	16	17	19	20	21	22	23	24	25	26	28	29	30	31	32	35	36	37	38
1	X	●	●	○	○	●	●	●	○	○	●	●	○	○	●	●	●	○	○	○	●	○	●	○	○	○	○	○
2	●	X	●	○	○	●	●	●	○	○	●	●	○	○	●	●	●	○	○	○	●	○	●	○	○	○	○	○
3	●	●	X	○	○	●	●	●	○	○	●	●	○	○	●	●	●	○	○	○	●	○	●	○	○	○	○	○
10	○	○	○	X	○	●	●	●	○	○	●	●	○	○	●	●	●	○	○	○	●	○	●	○	○	○	○	○
11	○	○	○	○	X	○	○	○	○	○	●	●	○	○	●	●	●	○	○	○	●	○	●	○	○	○	○	○
12	○	○	○	○	○	X	○	○	○	○	●	●	○	○	●	●	●	○	○	○	●	○	●	○	○	○	○	○
13	○	○	○	○	○	○	X	○	○	○	●	●	○	○	●	●	●	○	○	○	●	○	●	○	○	○	○	○
14	○	○	○	○	○	○	○	X	○	○	●	●	○	○	●	●	●	○	○	○	●	○	●	○	○	○	○	○
15	○	○	○	○	○	○	○	○	X	○	●	●	○	○	●	●	●	○	○	○	●	○	●	○	○	○	○	○
16	○	○	○	○	○	○	○	○	○	X	○	○	○	○	●	●	●	○	○	○	●	○	●	○	○	○	○	○
17	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	X	○	○	○	●	●	●	○	○	○	●	○	●	○	○	○	○	○
19	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	X	○	○	●	●	●	○	○	○	●	○	●	○	○	○	○	○
20	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	X	○	●	●	●	○	○	○	●	○	●	○	○	○	○	○
21	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	X	●	●	●	○	○	○	●	○	●	○	○	○	○	○
22	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	X	●	●	●	○	○	●	○	●	○	○	○	○	○
23	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	X	●	●	●	○	○	●	○	○	○	○	○	○
24	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	X	●	●	●	○	○	○	○	○	○	○	○
25	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	X	●	●	●	○	○	○	○	○	○	○
26	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	X	●	●	●	○	○	○	○	○	○
28	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	X	●	●	●	○	○	○	○	○
29	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	X	●	●	●	○	○	○	○
30	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	X	●	●	●	○	○	○
31	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	X	●	●	●	○	○
32	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	X	●	●	●	○
35	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	X	●	●	○
36	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	X	●	○
37	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	X	○
38	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	X

● PRZESIADKA JEST MOZLIWA „DRZWI W DRZWI”

○ PRZESIADKA JEST MOZLIWA W PROMIENIU 100 METRÓW

TABELA JAKOŚCI PRZESIADK - WARIANT I

linia	Ilość przesiadek		Brak przesiadek
	●	⊙	
10	20	7	-
11	22	4	1
12	22	5	-
13	22	4	1
14	21	2	4
15	20	5	2
16	14	9	4
17	20	2	5
19	24	3	-
20	18	5	4
21	18	7	2
22	15	5	7
23	22	2	3
24	23	4	-
25	16	8	3
26	15	9	3
28	21	5	1
29	16	1	10
30	19	5	3
31	26	1	-
32	20	7	-
35	11	5	11
36	11	5	11
37	17	5	5
38	11	6	10
	68,74%	17,93%	13,33%

Projekt zmian w układzie komunikacyjnym Częstochowy

Wariant II – rozszerzony

Komunikacja miejska w centrum miasta „Zielony ring” - węzeł przesiadkowy

Ciąg Alei Najświętszej Maryi Panny stanowił duży węzeł przesiadkowy dla większości linii autobusowych w układzie komunikacyjnym Częstochowy. W celu zastąpienia starego węzła i poprawienia przejazdu autobusom w centrum miasta oraz umożliwienia przesiadek na większość linii autobusowych i tramwajowych, utworzony zostanie „Zielony ring” w postaci prostokąta ulic: II Alei Najświętszej Maryi Panny, Wolności, Sobieskiego i Śląskiej (jednokierunkowo), który umożliwi przesiadki na sześciu przystankach:

- „Plac Biegańskiego”, przy II Alei Najświętszej Maryi Panny, (obok sklepu Jałowiec)
- „DH Centrum” przy ul. Wolności,
- „Dworzec PKP” przy ul. Wolności (przy ul. Kopernika),
- „Dworzec PKS” przy ul. Sobieskiego,
- „Plac Pamięci Narodowej” przy ul. Śląskiej,
- „Kopernika” przy ul. Śląskiej,

Objazd ringu autobusami będzie odbywał się na zasadzie pętli. Aby umożliwić autobusom bezkolizyjny i szybki przejazd, na ulicy Wolności, od II Alei Najświętszej Maryi Panny do Sobieskiego zostanie utworzony bus-pas.

Główne powody zastosowania Zielonego ringu oraz jego zalety:

- możliwość utworzenia układu promienistego dla kilku linii autobusowych,
- udrożnienie układu drogowego dla autobusów w centrum, poprzez wprowadzenie asymetrycznego podziału pasów ruchu na Alei Wolności,
- łatwe przesiadki na ringu z jednego przystanku w dwóch kierunkach oraz na linie przelotowe i tramwaj,
- zapewnienie dojazdu kilkoma dodatkowymi liniami do Śródmieścia,
- radykalna poprawa dostępu w rejon Placu Biegańskiego,

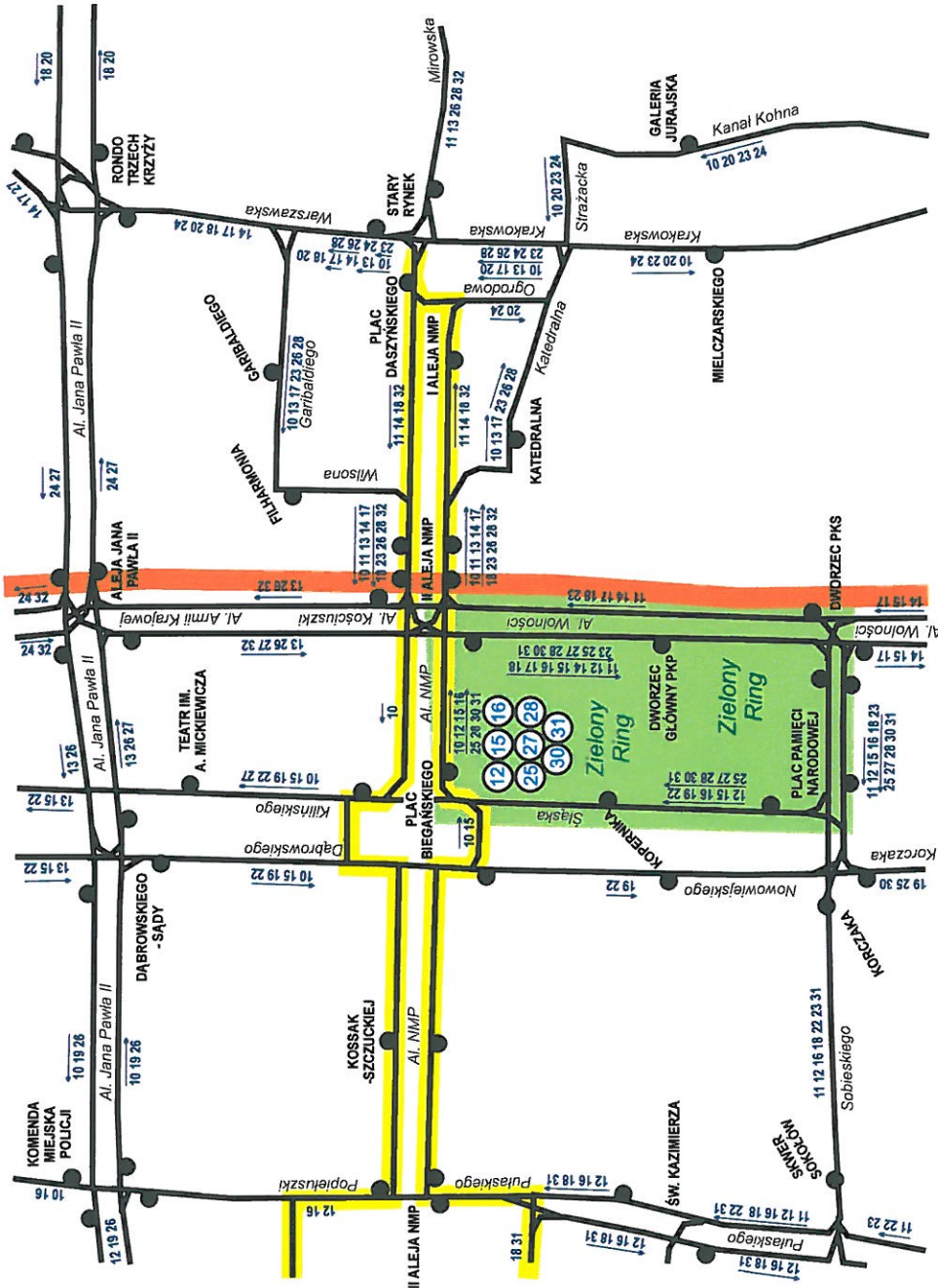
Planowane jest podzielenie trzech linii autobusowych nr 25, 30 i 31 do ringu, co wpłynie na poprawienie punktualności ich kursowania oraz umożliwi dostosowanie częstotliwości kursowania do potrzeb poszczególnych dzielnic. Są to linie, na których głównym celem podróży jest centrum miasta.

Niewątpliwą zaletą tego rozwiązania jest umożliwienie przesiadek „drzwi w drzwi” na linie kursujące po ringu oraz linie przelotowe, które ocierają się o ring.

Komunikacja miejska w centrum miasta - I Aleja Najświętszej Maryi Panny

Przez I Aleję pojadą linie nr: 11, 18 (wraca podział linii jadących na Mirów na 18 i 26), 14 i 32. Dzięki temu, zasięg obejmie między innymi dzielnice: Lisiniec, Parkitka, Kawodrza, Wyczerpy, Mirów, Zawodzie, Dźbów, Gnaszyn. Linie te będą się rozjeżdżać w ulice Kościuszki lub Wolności, a dalszy przejazd do Placu Biegańskiego przejmie linia nr 10, jadąca przez Garibaldię / Katedralną z planowaną częstotliwością co 10 minut, mająca wspólny przystanek w II Alei.

Schemat miejskich linii komunikacyjnych w centrum Częstochowy Proponowany do wprowadzenia w 2014 roku



Objaśnienie symboli

- 10 Linia autobusowa, kursująca dwukierunkowo na odcinku
- 10 Linia autobusowa, kursująca jednokierunkowo na odcinku
- Przystanek lub zespół przystanków autobusowych
- Wilsona Nazwa ulicy objętej komunikacją miejską
- 16 Przystanek końcowy linii autobusowej (pętla)
- Trasa tramwajowa
- Trasa autobusu z napędem elektrycznym - linia E

Uwagi

Na schemacie zaznaczono tylko dzienne miejskie linie autobusowe. Trasy linii podmiejskich nie ulegają zmianom. Linie nr 53, 57, 58, 59, 65, 67 i 68 rozpoczynają kursy z przystanku POWSTANCÓW ŚLĄSKICH, a linia nr 69 z przystanku DWORZEC GŁÓWNY PKP.

Przystankiem początkowym dla wszystkich linii autobusowych nocnych (N1, N2, N3 i N4) jest DWORZEC GŁÓWNY PKP, pętla przy ul. Orzechowskiego.



Moja Przejazda Komunikacja

Rysunek 1 Schemat miejskich linii komunikacyjnych w centrum Częstochowy

Tabela 1 Macierz przesiadek – Wariant II

	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	35	38
10	X	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
11	●	X	●	●	●	●	●	●	●	○	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
12	●	●	X	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
13	●	●	●	X	●	●	○	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	○	●	●	●
14	●	●	●	●	X	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
15	●	●	●	●	●	X	●	●	●	●	●	●	●	●	●	○	●	●	●	●	●	●	●	●
16	●	●	●	●	●	●	X	●	●	●	●	●	●	●	●	○	●	●	●	●	●	●	●	●
17	●	●	●	●	●	●	●	X	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
18	●	●	●	●	●	●	●	●	X	○	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
19	●	●	●	●	●	●	●	●	●	X	●	●	●	○	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
20	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	X	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	○
22	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	X	●	●	●	○	●	●	●	●	●	●	●	●
23	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	X	●	●	●	●	●	●	●	●	●	○	●
24	●	●	●	●	●	●	●	●	●	○	●	●	●	X	●	●	●	●	●	●	●	●	●	○
25	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	X	○	●	●	●	●	●	○	●	●
26	●	●	●	●	●	●	○	●	●	●	●	○	●	●	●	X	●	●	●	●	●	●	●	●
27	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	X	●	●	●	●	●	●	●
28	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	X	●	●	●	●	●	●
29	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	X	●	●	●	●	●
30	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	X	●	○	●	●
31	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	X	○	●	●
32	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	X	○	●
35	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	○	●	●	●	●	●	●	●	●	○	X	●
38	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	○	●	●	○	●	●	●	●	●	●	●	●	●	X

● PRZESIADKA JEST MOŻLIWA „DRZWI W DRZWI”

○ PRZESIADKA JEST MOŻLIWA W PROMIENIU 100 METRÓW

TABELA JAKOŚCI PRZESIADEK – WARIANT II

Tabela 2 Tabela jakości przesiadek

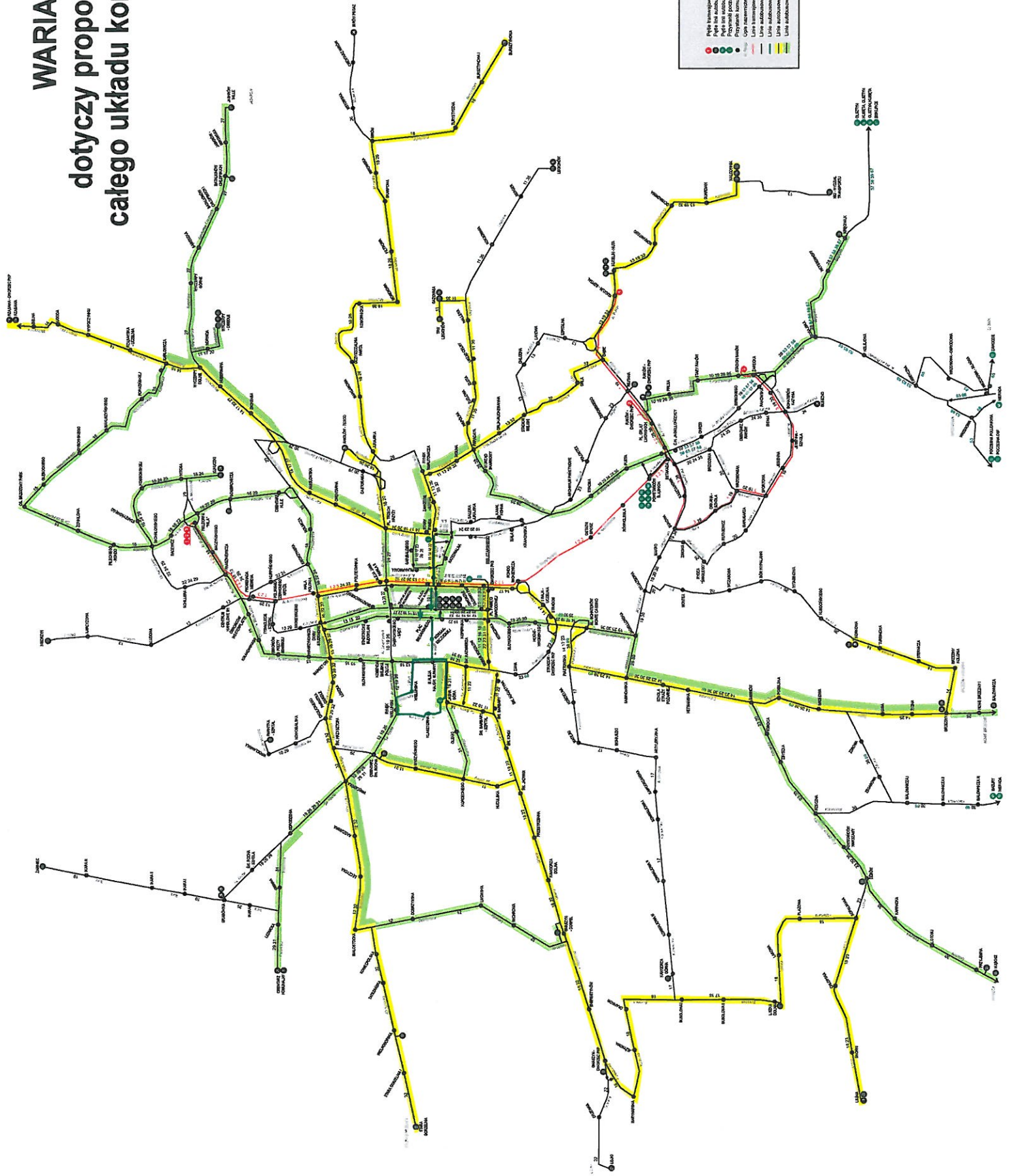
<i>Linia</i>	Ilość przesiadek ●	Ilość przesiadek ⊙	Brak przesiadek
10	23	-	-
11	20	2	1
12	18	1	4
13	16	6	1
14	20	-	3
15	20	1	2
16	18	2	3
17	20	-	3
18	19	1	3
19	20	3	-
20	16	1	6
22	17	1	5
23	21	1	1
24	17	2	4
25	17	2	4
26	16	5	2
27	20	-	3
28	22	-	1
29	12	1	10
30	16	3	4
31	17	2	4
32	18	4	1
35	7	3	13
38	9	2	12
	75,9 %	7,7 %	16,4 %

● PRZESIADKA JEST MOŻLIWA „DRZWI W DRZWI”

⊙ PRZESIADKA JEST MOŻLIWA W PROMIENIU 100 METRÓW

WARIANT II

dotyczy propozycji zmiany całego układu komunikacyjnego



Legenda

- Linie komunikacji tramwajowej
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 101
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 102
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 103
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 104
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 105
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 106
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 107
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 108
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 109
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 110
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 111
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 112
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 113
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 114
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 115
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 116
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 117
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 118
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 119
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 120
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 121
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 122
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 123
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 124
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 125
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 126
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 127
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 128
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 129
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 130
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 131
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 132
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 133
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 134
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 135
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 136
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 137
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 138
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 139
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 140
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 141
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 142
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 143
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 144
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 145
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 146
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 147
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 148
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 149
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 150
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 151
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 152
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 153
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 154
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 155
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 156
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 157
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 158
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 159
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 160
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 161
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 162
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 163
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 164
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 165
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 166
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 167
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 168
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 169
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 170
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 171
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 172
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 173
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 174
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 175
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 176
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 177
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 178
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 179
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 180
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 181
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 182
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 183
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 184
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 185
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 186
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 187
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 188
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 189
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 190
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 191
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 192
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 193
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 194
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 195
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 196
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 197
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 198
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 199
- Linie autobusowe komunikacji miejskiej z numeracją 200

Charakterystyka linii autobusowych

Linia nr 10

Najsilniejsza linia w mieście zapewni częstotliwość 10-minutową przez większą część dnia. Od Parkitki do Śródmieścia trasa bez zmian. Następnie z II Alei przez Piłsudskiego i Katedralną do Krakowskiej, a w przeciwną stronę przez Warszawską, Garibaldię i Wilsona zamiast przez II Aleję. Ponadto od Estakady linia skierowana przez al. Wojska Polskiego, Limanowskiego, Okrzei i Łukasińskiego do pętli Raków Dworzec PKP (w miejsce wycofanych linii 12 i 32). Charakter i znaczenie tej linii, w tym zastąpienie dodatkowymi kursami linii 28 przy szpitalu na Parkitce oraz substytutywność w zamian za 12 i 32 na Rakowie sprawią, że minimalna częstotliwość tej linii w niedziele i święta będzie wynosiła 15 minut. Linia ta również, jako jedyna zapewni możliwość przesiadek na wszystkie inne linie miejskie i to na zasadzie „drzwi w drzwi”.

Linia nr 11

Niewielka zmiana w stosunku do stanu obecnego: z ul. Pułaskiego pojedzie przez św. Kazimierza (powrót: św. Augustyna) do św. Barbary, w zamian za ul. 7 Kamienic. Ze względu na problematyczny wyjazd z podporządkowanej św. Barbary w 7 Kamienic, autobusy przegubowe z linii 11 zostaną tam zastąpione przez krótkie, z linii nr 18. Z kolei linia ta w Śródmieściu pojedzie z II Alei przez I Aleję i Plac Daszyńskiego do ul. Mirowskiej. Jeżeli będzie to tylko możliwe, wybrane kursy zostaną przedłużone z Gazowni do zakładu TRW przy ul. Legionów. Linia 11 zachowa takt 30-minutowy.

Linia nr 12

W dalszym ciągu będzie obsługiwała Gnaszyn, Lisiniec i rejon Rynku Wieluńskiego. Aż do Placu Pamięci Narodowej trasa pozostanie bez zmian, następnie linia skorzysta z pętli ulicznej w postaci „Zielonego Ringu”. W dalszej części trasy w kierunku Rakowa zostanie zastąpiona z nawiązką przez silną linię nr 10. „Dwunastka” będzie kursować w godzinach szczytu co 15 lub co 20 minut, a w pozostałych porach – zwykle co 30 minut.

Linia nr 13

Również niewielka zmiana względem stanu obecnego. Istnieje prawdopodobieństwo, że kilka pojedynczych kursów zostanie przedłużonych od pętli Walcownia do Wydziału Transportu i Ekspedycji ISD Huty Częstochowa, a na Tysiącleciu zostaną zaprzestane niewygodne dla pasażerów kursy przez ul. Kiedrzyńską. Tam w ramach rekompensaty, autobusy linii nr 24 pojawią się częściej, niż teraz. Utrzymany zostanie takt 30-minutowy.

Linia nr 14

Tutaj jedyną zmianą będzie skierowanie linii przez Plac Daszyńskiego i I Aleję. Doraźnie zostanie utrzymany takt 30-minutowy, ale z uwagi na predyspozycje tej linii do obsługi Ikei, z czasem pojawią się na niej autobusy przegubowe, a jeśli zajdzie taka potrzeba – zostanie wzmocniona częstotliwość kursowania.

Linia nr 15

Kompletna zmiana zadania dla tej linii. Będzie ona stanowiła północny odcinek dzisiejszej linii nr 25, łącząc „Zielony Ring” z osiedlem na Wyczerpach przez Tysiąclecie, Parkitkę, Północ i ulicę Makuszyńskiego. Takt 30-minutowy będzie dominujący.

Linia nr 16

Prawie bez zmian. Jedyną nowością będzie zaprzestanie kursowania do pętli przy ulicy Orzechowskiego, w zamian za zawracanie w Śródmieściu poprzez „Zielony Ring”. Ze względu na osłabienie podaży na ulicach Sosabowskiego, Fieldorfa „Nila” i Dekabrystów (po wycofaniu linii nr 15), w zamian „szesnastka” w godzinach szczytu pojedzie co 15 lub 20 minut, a w pozostałych porach – co 30 minut.

Linia nr 17

W przypadku tej linii, zasadniczą zmianą będzie likwidacja szczytowych kursów na krótkiej trasie Kawodrza Górna – Dworzec Główny PKP. Ponadto linia pojedzie przez II Aleję, Piłsudskiego, Katedralną, Krakowską do Warszawskiej, a z powrotem przez Garibaldię, Wilsona i II Aleję. W godzinach szczytu autobusy mają kursować co 20 minut, a w

pozostałych porach – co 30 minut. Wszystkie kursy dotrą do Kawodrzy Górnej, natomiast na Liszkę Dolną przedłużone będą te najbardziej potrzebne, co spowoduje nieregularność odjazdów, ale z utrzymaniem sekwencji minutowych po kolejnych godzinach.

Linia nr 18

Genezą tej linii, zwłaszcza w Mirowie, będzie wydzielenie kursów z dzisiejszej linii nr 26. „Osiemnastka” będzie kursować na Bursztynową, następnie taka jak linia nr 26 do ulicy Srebrnej. Stamtąd skieruje się poprzez nowy most do ulicy Drogowców, wykona podjazd do hipermarketu „Tesco”, by przez al. Jana Pawła II i ul. Warszawską dotrzeć do Placu Daszyńskiego. Po pokonaniu I i II Alei, skręci w al. Wolności. Od tego momentu przejmie zadanie dzisiejszej linii 21, jadąc przez św. Barbary, Kawodrzę Dolną, Gnaszyn, Kawodrzę Górną i Liszkę Dolną do pętli przy ul. Leśnej. Linia będzie kursować przez ul. 7 Kamienic, zastępując na niej linię nr 11. Dominującą częstotliwością będzie wartość 30 minut.

Linia nr 19

Jedyną zmianą przebiegu tej linii będzie „wyprostowanie” trasy na Stradomiu. Autobusy pojedą prosto al. Bohaterów Monte Cassino od Sobieskiego do Jagiellońskiej. Skróci to czas przejazdu i uczyni linię bardziej atrakcyjną dla pasażerów. Z kolei do pętli na Żabińcu trafią nie wszystkie kursy, a jedynie większość. W zamian linia utrzyma takt 30-minutowy przez większą część dnia. Na ulicach Piastowskiej i Sabinowskiej „dziewiętnastkę” zastąpi linia 38. W drodze na Kucelin wykona podjazd na przystanek przy dworcu kolejowym na Rakowie.

Linia nr 20

Od Korkowej do Ronda Trzech Krzyży trasa pozostanie bez zmian. Następnie autobusy dojadą poprzez al. Jana Pawła II i ul. Drogowców do hipermarketu „Tesco”, z którego wydadną się przez al. Wojska Polskiego na ul. Warszawską. W godzinach szczytu linia będzie kursować co 30 minut, a poza szczytem – co 30 lub 40 minut.

Linia nr 21

Likwidacja linii z uwagi na przejęcie jej roli przez linię nr 18.

Linia nr 22

Trasa i częstotliwość pozostaną bez zmian. Rozkład jazdy będzie dopasowany do linii pokrywających się na wspólnych odcinkach.

Linia nr 23

Trasa i częstotliwość pozostaną bez zmian. Rozkład jazdy będzie dopasowany do linii pokrywających się na wspólnych odcinkach.

Linia nr 24

Nieco zmieniona rola tej ważnej linii sprawi, że zacznie ona odzyskiwać prestiż i znaczenie sprzed kilku lat. Zdecydowaną większość trasy pokona tak, jak obecnie: od Kukuczki do Estakady. Następnie skieruje się przez al. 11 Listopada, Zesłańców Sybiru i Bohaterów Katynia do pętli Błeszno. W godzinach szczytu będzie kursować co 12 minut (w najgorszym razie co 15 minut), a w pozostałych porach – zwykle co 15 minut. Zwiększenie częstotliwości będzie rekompensatą na Sosabowskiego, Kukuczki i Kiedrzyńskiej za wycofanie z nich linii odpowiednio nr 15 i 13. Z kolei wyższa częstotliwość będzie zapowiedzią docelowego wydłużenia tej linii do Ikei i zapewnienia dzięki niej bardzo dobrego skomunikowania.

Linia nr 25

Najściślej rzecz ujmując, linia ta zostanie skrócona do odcinka Malownicza – Plac Biegańskiego. Zawracanie w Śródmieściu odbędzie się z wykorzystaniem „Zielonego Ringu”. Dalsza część trasy zostanie przejęta przez nową linię nr 15. Więcej kursów, niż obecnie zostanie skróconych do Brzezin, a takt 30-minutowy pozostanie dominującym.

Linia nr 26

Trasa pozostanie dokładnie taka, jak obecnie. Jediną różnicą będzie obniżenie częstotliwości o około połowę, ze względu na wydzielenie linii nr 18 na ulicach Mirowa. Rekompensatą za osłabioną do taktu 30/60-minutowego linię nr 26 będą na Grabówce stanowić wzmocniona para linii 19 i 29.

Linia nr 27

Północno-wschodnia część dzisiejszej trasy linii 30. W zależności od kursu, połączy pętlę w Jaskrowie i na Batalionów Chłopskich z „Zielonym Ringiem”, jadąc przez ul. Warszawską i al. Jana Pawła II. Dominującym taktom pozostanie 30-minutowy.

Linia nr 28

Kolejna z linii, która swoje nowe „wcielenie” zawdzięcza „Zielonemu Ringowi”. Od Śródmieścia do pętli na Kręciwilku zastąpi dzisiejszą linię nr 31, przy czym częstotliwość co 60 minut zostanie w godzinach szczytu wzmocniona dodatkowymi kursami.

Linia nr 29

Na odcinku od Cmentarza Komunalnego (na który dojedzie tylko co drugi kurs, a nie każdy – jak obecnie) do pętli Gombrowicza, będzie to dokładnie ta sama trasa, co obecnie. Następnie linia zostanie przedłużona przez ul. Fieldorfa „Nila”, Wały Dwernickiego i al. Wojska Polskiego do hipermarketu „Tesco”, tworząc bardzo atrakcyjną ofertę dla mieszkańców dzielnicy Północ. W dodatku na ulicy Sosabowskiego, przy szpitalu na Parkitce oraz na Grabówce zwiększona częstotliwość do 30-minutowej wypełni lukę podaźową w miejscu wycofanych linii nr 15, 28 oraz osłabionej linii 26.

Linia nr 30

Trasa pozostanie bez zmian od Wąsosza do Śródmieścia. Zawracanie odbywać się będzie w postaci kryterium ulicznego „Zielonego Ringu”. Dominującym taktom pozostanie 30-minutowy.

Linia nr 31

Również ta linia zostanie skrócona do „Zielonego Ringu”, łącząc go obecną trasą z Cmentarzem Komunalnym na Lisińcu. Przewiduje się utrzymanie taktu 60-minutowego.

Linia nr 32

Biorąc pod uwagę nowy kształt tej linii, można ją nazwać linią „hybrydową”. Od pętli – w zależności od kursu – Stara Gorzelnia lub Wielkoborska do skrzyżowania ulic Dekabrystów i Szajnowicza-Iwanowa, autobusy pojedą tak, jak obecnie. Następnie dalsza część trasy zostanie wyznaczona na bazie dzisiejszej linii nr 28, przy czym w Śródmieściu pojedzie ona przez Plac Daszyńskiego, I i II Aleję do al. Kościuszki. Takt 30-minutowy przez większą część dnia.

Linia nr 35

Korekta trasy będzie znikoma. Linia utraci charakter określony i wchłonie obecną linię nr 36. Jej trasa od ulicy Legionów do Estakady pozostanie bez zmian. Następnie pojedzie przez al. 11 Listopada, Zesłańców Sybiru, Bohaterów Katynia, Rakowską, Limanowskiego, Okrzei i Łukasińskiego do pętli Raków Dworzec PKP. Dominująca częstotliwość: co 60 minut.

Linia nr 38

Także minimalna korekta trasy. W zamian za wycofaną linię nr 19, z ul. Jagiellońskiej pojedzie przez al. Bohaterów Monte Cassino, Piastowską i Sabinowską. Możliwe, że uda się wprowadzić standardowy takt 60-minutowy, ułatwiający zapamiętanie rozkładu jazdy.

Część II - Projekt Systemu Informacji Pasażerskiej oraz standaryzacji infrastruktury przystankowej w transporcie miejskim w Częstochowie

Cel projektu

Celem projektu jest poprawienie jakości komunikacji miejskiej organizowanej przez Miasto Częstochowa w zakresie informacji pasażerskiej oraz infrastruktury przystankowej. Zwiększenie rangi komunikacji zbiorowej poprawi wizerunek miasta oraz powinno zachęcić mieszkańców do korzystania z tej formy transportu.

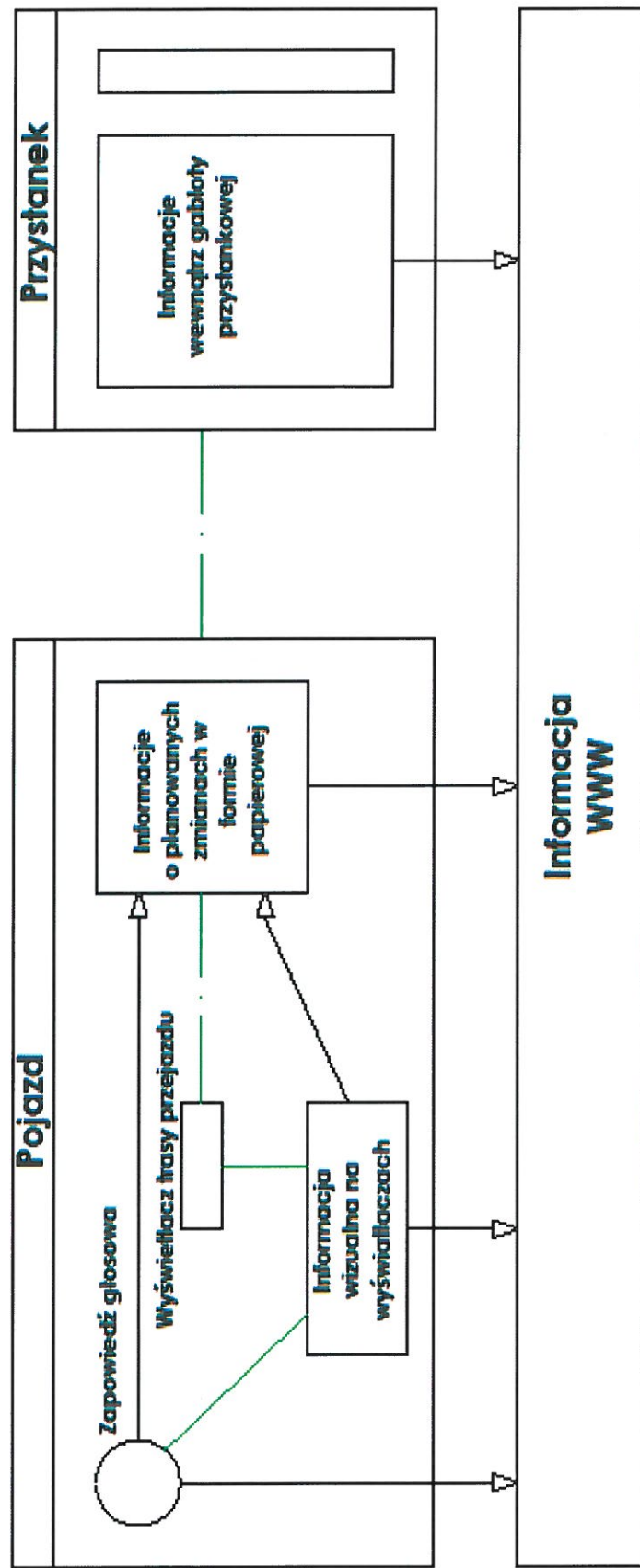
Elementy opracowane w projekcie

- System sprawnego informowania pasażerów komunikacji zbiorowej o zmianach i utrudnieniach w komunikacji miejskiej.
- Poprawa funkcjonalności i warunków oczekiwania na przystankach komunikacji zbiorowej.
- Stworzenie jednolitego systemu informacji pasażerskiej we wszystkich sposobach przekazywania informacji (Internet, Przystanki, Informacje w pojazdach).
- Stworzenie standardów infrastruktury przystankowej oraz jej ujednoczenie.

Standardy informacji pasażerskiej w pojazdach publicznego transportu zbiorowego

System przekazywania informacji

Wykorzystanie szeregu sposobów informowania pasażerów przedstawia rysunek 1, który opisuje tryb i szczególności przekazywania informacji. Strzałki na schemacie określają informację odsyłającą do innych źródeł, linie zielone przedstawiają pozostałe zależności źródeł informacji. Informacja internetowa powinna uwzględniać nie tylko stronę www.mzd.czest.pl ale również portale społecznościowe.



Rysunek 2 Schemat systemu informowania pasażerów. Źródło własne

Zapowiedzi głosowe

W przypadku wystąpienia planowanej stałej lub czasowej zmiany w układzie komunikacyjnym, minimum na trzy dni przed wprowadzeniem zmiany, wewnątrz autobusów i tramwajów będzie emitowana krótka informacja głosowa, poprzedzona charakterystycznym sygnałem dźwiękowym, o przykładowej treści: *„Uwaga, od 1 stycznia zmiany na liniach 11, 12, 13 i 14. Szczegóły w komunikatach wewnątrz pojazdów”*.

Informacja wizualna na wyświetlaczu trasy przejazdu

Informacja o zmianach będzie jednocześnie pojawiać się na wyświetlaczach wewnątrz pojazdów, służących do zapowiedzi wizualnych kolejnych przystanków i trasy przejazdu, o treści zgodnej z informacją głosową: *„Uwaga, od 1 stycznia zmiany na liniach 11, 12, 13 i 14. Szczegóły w komunikatach wewnątrz pojazdów”*.

Informacja wizualna na monitorach

W części autobusów i tramwajów znajdują się monitory LCD, na których są emitowane reklamy. W przypadku planowanych zmian będzie prezentowana informacja o zmianach w wersji rozszerzonej w porównaniu do informacji głosowej i wizualnej na wyświetlaczu. Tutaj również będzie wzmianka zachęcająca pasażerów do zapoznania się ze szczegółami planowanych zmian, które znajdują się w komunikatach MZDiT w pojazdach.

Komunikaty MZDiT w pojazdach

W każdym tramwaju i autobusie zostanie wydzielone stałe miejsce na informacje o komunikacji, oznaczone czytelnym napisem „KOMUNIKATY MZDiT w CZĘSTOCHOWIE”. Zapowiedź głosowa i informacja wizualna „przekieruje” zainteresowanego pasażera do szczegółów w komunikacie, dlatego tak ważne jest czytelne oznakowanie miejsca, gdzie będą one zamieszczane.

Istotne jest stopniowanie ilości informacji w zależności od zastosowanego medium. Zapowiedzi głosowe i wizualne, z powodu dużego ograniczenia czasowego (służą do zapowiedzi przystankowych) informują tylko o terminie i liniach na których planowane są zmiany. Informacje przekazywane przez monitory LCD mogą być obszerniejsze, jednak tutaj również istnieje ograniczenie czasowe. Stąd przekierowanie we wszystkich informacjach o planowanych zmianach do komunikatów wewnątrz pojazdów. Zainteresowany pasażer, przy czytelnym oznakowaniu miejsca, gdzie znajdują się komunikaty, nie powinien mieć problemów z ich odnalezieniem. Komunikaty posiadają również ograniczenie w ilości treści, stąd na końcu każdego komunikatu jest ostatnie przekierowanie do strony internetowej organizatora komunikacji miejskiej, gdzie każda zmiana jest szczegółowo opisana. Wydzielenie stałych miejsc na ogłoszenia wraz z czytelnym ich oznakowaniem, ma również

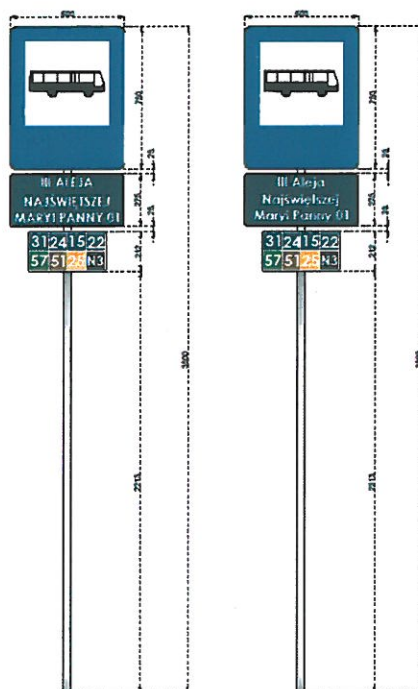
na celu przyzwyczajenie pasażerów do zapoznawania się z komunikatami o miejskiej komunikacji, niekoniecznie wiążącymi się ze zmianami tras czy rozkładów jazdy, np. uruchomienie nowej linii lub zmiana taryfy biletowej.

W każdym pojeździe, również w wydzielonym miejscu, zostanie naklejony na przezroczystej folii schemat układu komunikacyjnego, co ułatwi poruszanie się po mieście zwłaszcza osobom przyjeźdnym.

Standardy informacji pasażerskiej i infrastruktury przystankowej na przystankach

Wyposażenie słupka przystankowego.

Wyposażenie słupka przystankowego zawiera tablicę informacyjną z nazwą przystanku wraz z numerem identyfikacyjnym. Znak drogowy D-15 bądź D-17 oraz tabliczki z numerami linii zatrzymujących się na przystanku. Zestaw tablic jest dwustronny. Rozmieszenie tablic na słupku przedstawia rysunek 3.



Rysunek 3 Słupek z nazwą przystanku i numerami linii.

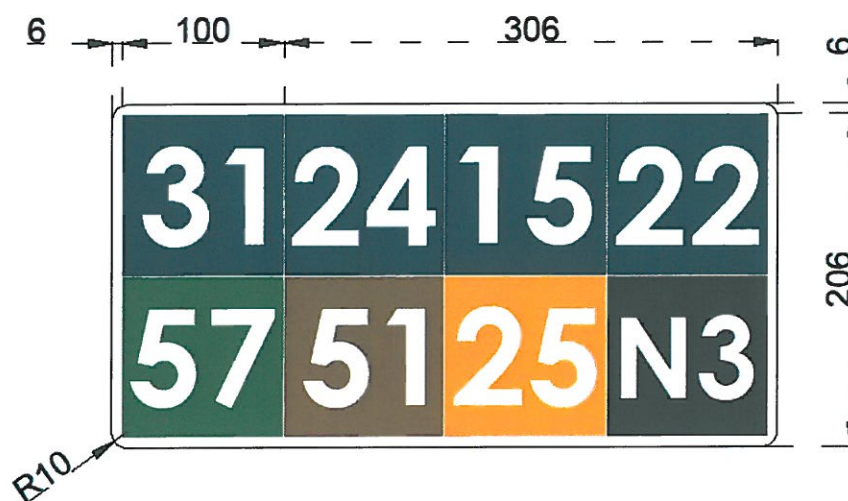
Tablica z nazwą przystanku umieszczona pod znakiem D-15 lub D-17. Tablica, oprócz nazwy przystanku zawiera również jego kolejny numer, co jest istotne zwłaszcza na

przystankach węzłowych. Kolor tablicy niebieski (RAL5003), napisy białe. Wymiary tablicy: 600mm szerokości na 275mm wysokości. Wielkość czcionki dopasowana do długości tekstu zawartego na tablicy. Minimalna wysokość czcionki – 50mm. Projekt tablicy z nazwą przystanku przedstawia rysunek 4.



Rysunek 4 Tablica z nazwą przystanku.

Projekt zakłada zastosowanie szeregu kolorów tła tabliczek numerów do rozdzielenia linii miejskich, podmiejskich (Olsztyn, Poczesna) oraz objazdowych. Wymiar tabliczki z jedną linią - 100 mm x 100 mm, wysokość tekstu minimum 60 mm. Projekt tablicy z numerami linii przestawia rysunek 5.



Rysunek 5 Tablica z numerami linii.

Kolory tabliczek określają odpowiednie linie:

- 1) Kolor niebieski (RAL5003) – linie miejskie
- 2) Kolor zielony (RAL6010) – gmina Olsztyn
- 3) Kolor brązowy (RAL8003) – gmina Poczesna
- 4) Kolor żółty (RAL1021) – linie objazdowe
- 5) Kolor czarny (9017) – linie nocne

Wyposażenie wiaty przystankowej.

Znak D-15 (D-17) wraz z tabliczkami numerów linii zostaną rozmieszczone dwustronnie na maszcie dokręconym do zadaszenia wiaty od strony zatoki przystankowej i strony najezdnej pojazdu.

Wygląd i rozmieszczenie informacji na przystankach komunikacji zbiorowej

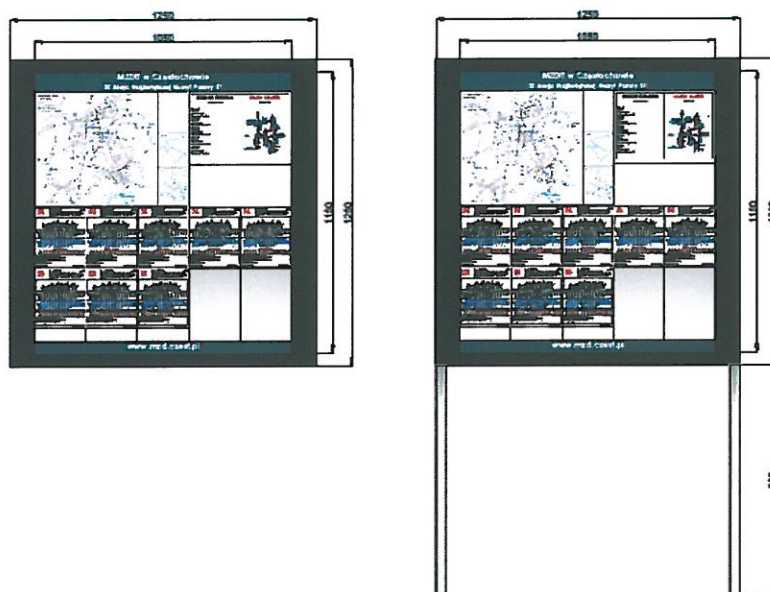
Wygląd i rozmieszczenie informacji na przystankach komunikacji zbiorowej zależy od infrastruktury zastosowanej na poszczególnych przystankach. Wyposażenie na przystanku podzielone zostało na poszczególne rodzaje:

Przystanki z informacjami umieszczonymi w gablocie wolnostojącej

W przypadku, kiedy występuje słup bez wiaty, tabliczki przystankowe i informacje będą umieszczone wewnątrz gabloty wolnostojącej o wymiarach 1250x1250 mm – rysunek 5.

Przystanki z informacjami umieszczonymi w gablocie wewnątrz wiaty przystankowej

W przypadku, gdy na przystanku występuje wiat, tabliczki przystankowe i informacje zostaną umieszczone w istniejącej gablocie wewnątrz wiaty. W wiatkach, które nie posiadają gablot, o ile nie będzie przeszkód konstrukcyjnych, zostaną one również zamontowane – rysunek 6.



Rysunek 6 Gablota zawieszona we wnętrzu wiaty i wolnostojąca.

Przystanki z dużą liczbą informacji.

W przypadku występowania dużej liczby rozkładów jazdy zostaną zamontowane dwie gabloty.

Stworzenie czytelnego, ujednoliconego i łatwego w obsłudze systemu informacji pasażerskiej na przystankach

Projekt zakłada:

za strony pasażera - zawarcie w uporządkowany i estetyczny sposób, w jednym miejscu, wszelkich niezbędnych i istotnych informacji dotyczących komunikacji

ze strony organizatora - funkcjonalność umożliwiającą szybką i sprawną możliwość zmian informacji pasażerskiej.

Gabloty wewnątrz wiat przystankowych oraz wolnostojące

Wewnątrz gabloty znajdują się:

- schemat układu komunikacyjnego miasta,
- informacja o cenach biletów,
- informacja o ulgach w przejazdach,
- wyjątki w kursowaniu na dany rok,
- regulamin przewozów,
- tabliczki przystankowe,
- komunikaty MZDiT w Częstochowie.

Na schemacie układu komunikacyjnego miasta zostanie zaznaczony punkt, w którym znajduje się przystanek, co ułatwi orientację w terenie.

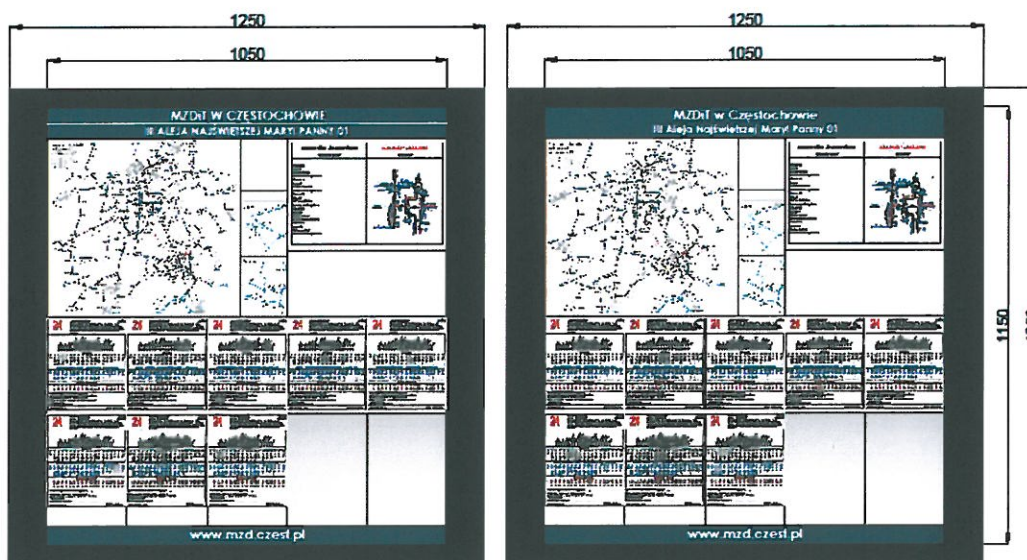
Z informacjami dotyczącymi cen biletów, ulg w przejazdach, wyjątkach w kursowaniu czy regulaminem przewozów, pasażer może zapoznać się dopiero po wejściu do autobusu lub tramwaju. Informacje te są jednak w przeważającej części potrzebne przed wejściem do pojazdu, stąd wydaje się wręcz niezbędne zamieszczenie ich w gablotach. Komunikaty MZDiT o zmianach, wywieszane na przystankach, są notorycznie zrywane. Wywieszenie ich wewnątrz gabloty gwarantuje, że zainteresowany pasażer będzie miał możliwość zapoznania się ze zmianami. Nie bez znaczenia jest również estetyka przystanku.

Przeniesienie tabliczek przystankowych ze słupków do gablot jest zasadne z kilku powodów:

- Ograniczy w dużym stopniu zrywanie tabliczek przystankowych,.

- Poprawi estetykę przystanków.
- Umożliwi sprawną i szybką wymianę tabliczek przystankowych, zwłaszcza w okresie zimowym, poprzez zastosowanie nowej, dużo szybszej metody ich montażu bez użycia kleju.
- pasażerowie będą mogli podczas sprawdzenia godzin odjazdów zapoznać się z komunikatami MZDiT.
- przy planowanych zmianach godzin odjazdów bądź tras linii autobusowych, będzie możliwa prezentacja tabliczek przystankowych aktualnych i obowiązujących w przyszłości. Umożliwi to pasażerom wcześniejsze zapoznanie się z wprowadzanymi zmianami. Przykładowo, w przypadku planowanej zmiany trasy linii 32 od 1 stycznia 2014r, na minimum 3 dni przed wprowadzeniem zmiany na tabliczce linii 32 zostanie doklejona informacja na żółtym tle: „rozkład obowiązuje do 31.12.2013”, jednocześnie zostanie naklejona nowa tabliczka z informacją na żółtym pasku „rozkład obowiązuje od 1 stycznia 2014r”. Po wejściu w życie nowego rozkładu stare tabliczki są zdejmowane razem z informacjami na żółtych paskach. Jest to istotne zwłaszcza przy zmianach dotyczących kilku lub kilkunastu linii, gdzie występuje potrzeba wymiany kilkuset tabliczek.

Sposób rozmieszczania informacji pasażerskiej w gablotach przedstawia rysunek 7.



Rysunek 7 Rozmieszczenie informacji wewnątrz gabloty.

Lista przystanków wraz z odpowiednią infrastrukturą przystankową

Aktualnie na stanie MZDiT znajduje się: 307 wiat przystankowych oraz 405 słupków przystankowych. W 67 wiatach zamontowane są gabloty o wymiarach 1250mm na 1250mm. W obszarze miasta 240 wiat przystankowych nie posiada gablot. W sumie na wszystkich przystankach w obrębie miasta brakuje 645 gablot.

Kolejność montażu gablot warunkuje ilości linii zatrzymujących się na poszczególnych przystankach. W pierwszej kolejności gabloty zostaną zamontowane na przystankach, gdzie jest największa wymiana pasażerów, sukcesywnie przechodząc w rejony, gdzie komunikacja jest mniej rozbudowana.

Przystanki z wiatą:

- 259 przystanków, od 1 do 4 linii komunikacji miejskiej.
- 29 przystanków, od 5 do 8 linii komunikacji miejskiej.
- 19 przystanków, od 5 do 8 linii komunikacji miejskiej.

Przystanki ze słupkami:

- 366 przystanków, od 1 do 4 linii komunikacji miejskiej.
- 30 przystanków, od 5 do 8 linii komunikacji miejskiej.
- 9 przystanków, od 5 do 8 linii komunikacji miejskiej.