

# Urząd Miasta Częstochowy

## Referat Transportu

Opracowanie: **KONRAD PRUCIAK**

Wydział Inżynierii Miejskiej i Kontroli

Kroczyce, 3 kwietnia 2025 r.

**Planowanie i realizacja przewozów  
w komunikacji miejskiej  
w warunkach tymczasowych zmian  
w organizacji ruchu drogowego.**

# Klasyfikacja przyczyn wprowadzania zmian

## NIEPLANOWANE (nagłe)

- Informacja tuż przed zaistnieniem lub nawet po pojawieniu się problemu;
- **Brak wcześniejszych zapowiedzi i komunikatów;**
- Zazwyczaj krótki czas trwania: od kilku minut do kilku dni, sporadycznie dłużej;
- **Wprowadzenie na podstawie polecenia Policji, Straży Pożarnej lub dyspozytora MPK;**
- Niekiedy konsultowane z organizatorem komunikacji miejskiej;
- **Mogące rozpocząć się i zakończyć w dowolnym momencie doby;**
- Nigdy nie powodują zmian w zaplanowanych rozkładach jazdy.

## PLANOWANE (przewidziane)

- Informacja na kilka lub kilkanaście dni przed wprowadzeniem zmienionej organizacji ruchu;
- **Poprzedzone komunikatami dla mieszkańców, dostępnymi na przystankach i w mediach;**
- Czas trwania od kilku godzin do wielu miesięcy, zależnie od źródła powstania zmiany;
- **Wprowadzenie na podstawie informacji z MZD, przeważnie z wykorzystaniem projektu tymczasowej organizacji ruchu drogowego;**
- Decyzja zawsze po stronie organizatora komunikacji miejskiej;
- **Przeważnie trwające od pełnej do pełnej doby;**
- Mogą powodować zmiany rozkładów jazdy, a nawet powstawanie lub zawieszenia poszczególnych linii.

# NIEPLANOWANE zmiany w trasach komunikacji miejskiej

- Zdarzenie w ruchu drogowym, uniemożliwiające przejazd w relacji wykorzystywanej w komunikacji miejskiej, kierowanie autobusów na trasę zastępczą przez Policję;
- **Awaria pojazdu obcego, która uniemożliwia przejazd zaplanowaną trasą;**
- Zalanie drogi przez wody opadowe, np. podczas burzy;
- **Utrata przejezdności drogi przez jej chwilowy stan związany z warunkami atmosferycznymi: gołoledź, zaspasy, zajeżdżony śnieg;**
- Rozładunek materiałów budowlanych, w szczególności na odcinkach dróg w trakcie przebudowy;
- **Podmycie jezdni przez wody opadowe lub awarię wodociągu;**
- Prowadzenie doraźnych napraw nawierzchni jezdni, skutkujących brakiem możliwości pokonania danego odcinka drogi lub obsługi przystanku.

# PLANOWANE zmiany w trasach komunikacji miejskiej

- Wyłączenie danej ulicy lub jej fragmentu z powodu przebudowy;
- **Prowadzenie napraw nawierzchni jezdni na dużą skalę, w sposób zaplanowany, wykluczających możliwość korzystania z jezdni przez kilka godzin lub dni;**
- Zaplanowana utrata przejezdności wybranych relacji na skrzyżowaniu;
- **Zwiększenie skali utrudnienia NIEPLANOWANEGO, poprzez wydłużenie jego okresu trwania do przynajmniej kilku dni, a nawet miesięcy (np. zerwanie mostu podczas powodzi);**
- Zaplanowane remonty nawierzchni zatok przystankowych lub peronów;
- **Prowadzenie zadań w pasie ruchu, np. przebudowy wodociągu, skutkujących utratą przejezdności dla komunikacji miejskiej z uwagi na parametry techniczne autobusów;**
- Utrata możliwości prowadzenia ruchu autobusów poprzez ekspertyzę o obniżonej nośności obiektu inżynierskiego lub krytyczną degradację nawierzchni jezdni.

# Kluczowe założenia w zmianach NIEPLANOWANYCH

- Decyzje o wprowadzeniu objazdu i czasie jego trwania podejmuje dyspozytor ruchu MPK, często w konsultacji z Policją, kierowcami autobusów i organizatorem;
- **Wymagana dobra znajomość topografii miasta i sieci drogowej przez dyspozytorów i kierowców MPK, w tym również pod kątem dostępności dla autobusów;**
- MPK (operator) ma prawo wprowadzić objazd bez informowania o tym fakcie organizatora;
- **Moment wprowadzenia i odwołania objazdu wyznacza dyspozytor MPK;**
- Istnieje założenie, aby w razie objazdu została utrzymana obsługa możliwie jak największej ilości przystanków występujących na stałej trasie linii;
- **W przypadku wydłużenia trasy i czasu realizacji kursów podczas objazdu, dyspozytor ruchu współpracuje z kierowcami odnośnie utrzymania punktualności oraz realizacji przerw w pracy wymaganych przepisami prawa;**
- W przypadku skrócenia trasy i czasu realizacji kursów, możliwe jest wprowadzenie polecenia celowego opóźniania odjazdów z przystanków początkowych.

# Kluczowe założenia w zmianach PLANOWANYCH

- Decyzje o wprowadzeniu objazdu i czasie jego trwania podejmuje organizator komunikacji miejskiej, na podstawie ustaleń z MZD i wykonawcami zadań;
- **Przebiegi tras objazdowych w większości przypadków są konsultowane z operatorem na etapie ich planowania;**
- Jeżeli jest to możliwe logistycznie, trasy objazdowe są wyznaczane z wykorzystaniem sieci drogowej, którą na stałe poruszają się inne linie komunikacyjne;
- **Jeżeli projekt tymczasowej organizacji ruchu na to nie pozwala, z danego odcinka drogi usuwane są wszystkie linie komunikacyjne na czas prowadzenia prac;**
- Istnieje założenie, aby w razie objazdu została utrzymana obsługa możliwie jak największej ilości przystanków występujących na stałej trasie linii;
- **Jeżeli objazd dla autobusów wymaga zastosowania trasy prowadzącej drogami klasy Z lub niższych, niewykorzystywanych w sposób stały przez inne linie, wykonywane są przejazdy próbne z udziałem MPK, pojazdami o największych parametrach, pod kątem dostępności trasy objazdowej dla autobusów;**
- Jeżeli objazdy wymagają zmiany ilości autobusów obsługujących poszczególne linie, powstanie linii zastępczych lub zawieszenie połączeń stałych, wówczas czynione są starania, aby zmiany te wprowadzać od 1. dnia miesiąca lub od z góry zaplanowanej wcześniej daty.

# Zmiany nieplanowane – dobre praktyki

- Umieszczanie komunikatów na tablicach elektronicznych na przystankach, wyświetlanych w czasie rzeczywistym i na bieżąco redagowanych przez administratorów;
- **Dążenie do tego, aby wszystkie linie komunikacyjne objęte zmienioną organizacją ruchu wykorzystywały tę samą trasę objazdową;**
- Publikowanie informacji o zmianach w mediach społecznościowych;
- **Prowadzenie działań, mających na celu możliwie szybkie przywrócenie stałej organizacji ruchu i zakończenie objazdów;**
- W przypadku objazdów o przypuszczalnym czasie trwania powyżej 1 dnia, umieszczanie stosownych komunikatów na przystankach objętych zmianą organizacji ruchu;
- **Obsługa istniejących przystanków komunikacyjnych na trasach zmienionych, celem ułatwienia przesiadek na inne linie.**



# Zmiany planowane – dobre praktyki

- Dokładna analiza wpływu zmienionej organizacji ruchu na poszczególne linie komunikacyjne (każda linia rozpatrywana indywidualnie);
- **Zmiany trwające do 14 dni nie wymagają wprowadzania rozkładów jazdy, a powyżej 14 dni są one obligatoryjne;**
- Pilnowanie zaświadczeń na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego;
- **Analiza zmian w czasach przejazdów poszczególnych linii, pod kątem możliwości redukcji i zwiększenia pracy eksploatacyjnej;**
- W miarę możliwości utrzymywanie stałych godzin rozpoczęcia i kończenia pracy przez kierowców autobusów;
- **Zbadanie, czy zmieniona organizacja ruchu i czas przejazdu na danej linii wpływają na wykonalność ustawowych przerw w czasie pracy kierowców;**
- Analiza możliwości obsługi przystanków na poszczególnych liniach, możliwość wnioskowania o lokalizację przystanków zastępczych w ramach projektu tymczasowej organizacji ruchu;
- **Kwestia podatności tras objazdowych na kongestię ruchu drogowego i jej potencjalny wpływ na punktualność linii komunikacyjnych (plus czasy buforowe na pętlach).**

**Dziękuję  
za uwagę**