



STOWARZYSZENIE

www.klir.pl

tborowski@onet.pl

KLUB INŻYNIERII RUCHU

Biuro Zarządu - ul. Kamienna 7
Wysogotowo, 62-081 Przeźmierowo
tel 61 668 17 02; fax 61 668 17 35

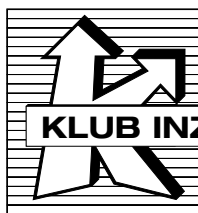
INFORMACJA

NR

71

Częstochowa / Poraj • październik 2010





STOWARZYSZENIE

www.klir.pl

tborowski@onet.pl

KLUB INŻYNIERII RUCHU

Biurowo Zarządu - ul. Kamienna 7

Wysogotowo, 62-081 Przeźmierowo

tel 61 668 17 02; fax 61 668 17 35

INFORMACJA

NR 71

Częstochowa / Poraj • październik 2010

Częstochowa / Poraj • październik 2010

Spis treści:

1. Częstochowa	3
2. Poraj	11
3. Prezentacja najważniejszych inwestycji miejskich <i>Zastępca Prezydenta Miasta Częstochowy Marcin Biernat</i>	15
4. Urbanistyka a planowanie układów komunikacyjnych i inżynieria ruchu drogowego <i>Dyrektor MZDiT w Częstochowie Marek Przedziński</i>	25
5. Doświadczenia związane z zarządzaniem publicznym transportem zbiorowym w świetle skomunikowania z reprezentacyjną przestrzenią miasta <i>Marcin Pajqk, Wydział Planowania Przewozów MZDiT w Częstochowie</i>	33
6. Problematyka zagospodarowania reprezentacyjnej przestrzeni miasta na przykładzie przebudowy Alei Najświętszej Maryi Panny w Częstochowie <i>Marek Lewandowski i Małgorzata Nesterowicz, Wydział Inżynierii Ruchu Drogowego i Strefy Parkowania MZDiT w Częstochowie</i>	41
7. Seminaria i spotkania KLIR.....	50

CZĘSTOCHOWA

Kolejny raz Częstochowa ma zaszczyt gościć członków Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu.

Jako miasto często odwiedzane przez turystów i niemalże okupowane przez pielgrzymów zjeżdżających z całej Polski i zza granicy, Częstochowa nie wymaga specjalnej prezentacji.

A jak było kiedyś? Proponuję krótką podróż sentymentalną...do początków ubiegłego stulecia.

*„Tymczasem Częstochowa, miescina niewielka,
Siadła niżej, pocziwych mieszczan żywicielka.
Niewielka Częstochowa, ale wszystkie miasta
Całego świata swoim znaczeniem przerasta.
Tu nie tylko Polacy w święte mury śpieszą
I Litwini nabożni gęstą idą rzeszą:
Tu mieszkańcy gór naszych i całe Polesie,
Kaszubi i lud z Moskwy hołdy swoje niesie.
Tu Kujawiak namioty rozbija płócienne,
Tu Mazur z wełny stawia szlachez odmiennie,
Tu możni Morawianie, bogaci Węgrzyni,
Podolacy i Niemcy, Słoweńcy, Rusini,
Tu z Pomorza, z Wołynia, z Tracji, z Inflant, Żmudzi,
z Saksonii, Prus, Czech, Śląska mnóstwo idzie ludzi.”*

wiersz Grzegorza z Sambora z 1568 roku

Na oblicze Częstochowy od kilku wieków wywiera ogromny wpływ klasztor jasnogórski z górującą nad miastem i okolicą smukłą wieżą. Każdy pobyt koronowanej głowy i innych osobistości państwowych wiązał się w zasadzie nie z miastem nad Wartą, ale z klasztorem paulińskim, który spełniał funkcję

sanktuarium narodowego. Jasna Góra jest jednym z najbardziej znanych miejsc pielgrzymkowych w świecie - obok Mekki, Lourdes i Rzymu. Wielokrotnie odwiedzał ją papież Jan Paweł II. Podczas pierwszej pielgrzymki do ojczyzny Jan Paweł II wypowiedział na Jasnej Górze znamienne słowa: „Tutaj zawsze byliśmy wolni”.



Pomnik cara Aleksandra II, który stał pod klasztorem jasnogórskim w latach 1889-1917

Jasna Góra 1889 – 1917

Przełom wieków zapisał się w kalendarium jasnogórskim kolejnym pożarem wieży klasztornej. Przyczyną tragedii, która miała miejsce 15 sierpnia 1900 roku, okazały się sztuczne ognie rzucane z wieży przez grupę pielgrzymów. W oryginalnym dokumencie, opisującym pożar, przytaczanym przez autorów publikacji o jasnogórskiej wieży, czytamy: „Wśród jednak całej grozy zapowiadającej zagładę kościoła, kaplicy i zabudowań klasztornych widać było opiekę Bożą za przyczyną Najświętszej Panny, o którą w modłach gorących zakonnicy błagali. (...) dziwnym sposobem wiatr skierował się na stronę południowo-zachodnią (...), [płonące fragmenty drewnianej konstrukcji wieży] głównie tedy spadały na pole, nie zaś na budynki klasztorne”. Dzięki spontanicznej akcji zbierania składek szybko zgromadzono potrzebne fundusze i rozpoczęto odbudowę wieży, zgodnie z tradycją podwyższając ją o kilkanaście (17) metrów. Uroczyste poświęcenie wieży odbyło się 15 sierpnia 1906 roku, dokładnie w sześć lat po tragicznym pożarze.

„Ulicą łączącą Starą i Nową Częstochowę jest ulica Panny Marii z chodnikiem spacerowym, wśród dwóch przejezdnych ulic, które też już są wyżywiowane, na wiosnę tymczasowe rynsztoki będą miały, chodnik otoczony barierami i kasztanami w cztery rzędy wysadzony, co bardzo przyjemny widok sprawia. Liczni cudzoziemscy Fabrykanci tu osiadają, spacerują tą piękną ulicą. Kościół Jasnogórski i parafialny Starego Miasta – naprzeciw siebie. W środku ulicy Panny Marii powstał Rynek świętego Jakuba (nazwa od Kościoła). Ten Kościół restaurowany sumptem jednego zamożnego obywatela powiatu częstochowskiego, na vis a vis stanie gustowny Ratusz budowany obecnie.” (Fragment planów pomiarowych z projektem uregulowania Miasta Częstochowy z lat 1822-1825)



1 Aleja 1920



Ratusz 1920r.

W miejscu placu Daszyńskiego pierwotnie, od średniowiecza, mieścił się cmentarz.. Powiększony w 1643. Na jego terenie znajdowała się kaplica św. Krzyża. W 1825, przy wytyczaniu Alei NMP, cmentarz zlikwidowano i przeniesiono w okolice ulic Fabrycznej (Mielczarskiego) i Ogrodowej, a później na Kule.

Północna i południowa pierzeja zabudowane są XIX-wiecznymi kamienicami, późnoklasycystycznymi, eklektycznymi i bezstylowymi, głównie jedno- i dwupiętrowymi.

Początkowo nazywany Nowym Rynkiem, gdyż na nim odbywały się targi aż do roku 1934, kiedy przeniesiono je na Rynek Narutowicza na Zawodziu. Później nadano mu imię Ignacego Daszyńskiego (obowiązujące także dziś).

Na wschód od placu usytuowany jest kościół św. Zygmunta pochodzący z XIV w., będący najstarszą świątynią w mieście. Parafia św. Zygmunta jest najstarszą parafią w Częstochowie i kościołem – matką (ecclesia matrix) wszystkich kościołów miasta i okolicy. Parafia św. Zygmunta jest najstarszą parafią w Częstochowie i kościołem – matką (ecclesia matrix) wszystkich kościołów miasta i okolicy.



Nowy Rynek 1920 r. (obecnie Plac Daszyńskiego)

Po stronie południowej nr 44 wzniesiony w latach 1912 - 1913 „Dom Księcia”, w owym czasie największy w Częstochowie budynek mieszkalny. Powstał na terenach wojskowych 14 pułku huzarów (wcześniej 42 pułku dragonów) z inicjatywy Wielkiego Księcia Michaiła Romanowa, syna cara Aleksandra III (brat cara Mikołaja II). Po 1918 r. przejęty przez Wojsko Polskie - dokończono wówczas budowę i przeznaczono na mieszkania dla kadry powstającej 7 Dywizji Piechoty.



Dom Księcia 1920 r.

Ta jedna z większych częstochowskich kamienic uważana jest za domniemane miejsce urodzin słynnego Piotra Skrzyneckiego, dobrego ducha krakowskiej Piwnicy pod Baranami. Mieszkał tutaj także Stanisław Maczek, późniejszy generał.

Tradycję przyjmowania na Jasnej Górze w Częstochowie ludowych pielgrzymek wykorzystano w 1909 r. organizując największą wystawę przed I wojną światową na ziemiach polskich pod zabo-

rem rosyjskim. Wystawa Rolniczo-Przemysłowa (zwana później wielką) trwała od 5 sierpnia do 3 października 1909 r. Zajęła obszar 37 mórg obejmujący park Staszica, okolice ul. 7 Kamienic (teren obecnej Akademii Polonijnej), obszary od ulicy Pułaskiego do wysokości ulicy POW. Budynki wystawowe powstały wg projektów najlepszych polskich architektów: J. Witkiewicza, W. Jabłońskiego, Cz. Przybylskiego i innych. W wystawie uczestniczyło 750 wystawców, zwiedzających było 350 tys. Wystawa 1909 r. przeszła do historii jako wielka manifestacja siły polskiego przemysłu i rolnictwa. Walnie przyczyniła się do odrodzenia ducha niepodległościowego.



Wystawa Rolniczo-Przemysłowa 1909 r.

„W połowie XIX wieku Częstochowa stała się przystankiem na Drodze Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej - pierwszej linii kolejowej w Królestwie Polskim.

Podróżni wysypujący się pociągów idą w kierunku Alej szerokim chodnikiem. Płytki, po których dziś stąpają, położono w okresie międzywojennym. Produkowało je miasto we własnej wytwórni zlokalizowanej na Zawodziu przy ul. Bystrej. Zmieniło się za to - niestety na gorsze - zagospodarowanie tzw. plant kolejowych, czyli zieleńca, na którym pątnicy odpoczywali, czekając na połączenie. Teraz stoją tu budy tworzące największe w Polsce - nie licząc nadmorskich

miejsowości - centrum frytkowe. I pomyśleć, że jeszcze pół wieku temu stał tu... Belweder. Tak nazywał się drewniany pawilon z poddaszem, będący kolejowym klubem z salą widowiskową. Odbывały się tam potańcówki, ale miało też siedzibę Kolejowe Przysposobienie Wojskowe (PKP była w II RP instytucją zmilitaryzowaną), a także jedna z trzech najlepszych w Częstochowie orkiestr dętych."

Ciekawostka: peron drugi, mierzący 565 m, uważany jest za najdłuższy w Polsce.



Dworzec Drogi Żelaznej Warszawsko - Wiedeńskiej 1920 r.

źródło: internet

PORAJ

14 kilometrów na południe od Częstochowy, przy linii kolejowej Warszawa - Katowice, nad rzeką Wartą, na skraju Jury Krakowsko – Częstochowskiej znajduje się miejscowość Poraj.



Początek powstania Poraja sięga zamierzczej przeszłości. Na podstawie wykopalisk mamy podstawę do przypuszczania, że nad brzegami Warty od niepamiętnych czasów znajdowały się siedziby ludzkie. Dowodem tego jest odkryte w 1956r. w Rakowie pod Częstochową, prehistoryczne cmentarzysko liczące przeszło 2500 lat. Są dane, że już w II wieku był prowadzony na tych ziemiach wytop żelaza z miejscowych rud bagiennych w piecach zwanych „Dymarki”. Istniało więc kopalnictwo i hutnictwo, o czym świadczy pewna ilość wsi w tej okolicy o nazwie „Kuźnice”. Miejscowość Poraj na widowni historycznej pojawia się w roku 1496. Starosta krzepicki Stanisław z Kurozwęk syn Dobiesława z polecenia króla Jana Olbrachta zakłada w małej osadzie, położonej wśród lasów, dwie mile na południe od Częstochowy stadninę koni, powierzając pieczę nad nią Rychcie Grzegorzowi synowi Macieja i Janowi Klamrze. Dla podkreślenia tak

znaczej osobistości osada ta przyjmuje nazwę Poraj z nazwy herbu starosty Stanisława z Kurozwięk. W roku 1556 za króla Zygmunta zaprowadzony zostaje pierwszy z Polsce szlak pocztowy z Krakowa do Krzepic przez Olkusz, Kozięgłowy, Częstochowę. W Poraju właśnie ma być założona stacja wymiany koni pocztowych, którą zawiaduje Stanisław Borzicki pocztalter królewski.

Rozkwit Poraja rozpoczął się od czasu wybudowania kolei, zwanej wówczas „Warszawsko - Wiedeńska”, w roku 1846. Poraj z początku wolno, potem nabierając „tempa” zaczyna się rozwijać i wchodzić na arenę. Przy budowie kolei przez Poraj wybudowano od razu stację o nazwie Poraj, postawiono budynki mieszkalne i gospodarcze dla kolejarzy i ich rodzin. Wokół zabudowań kolejowych zaczęto stawiać domy, teren wówczas należał do majątku Choroń. Wkrótce po zniesieniu pańszczyzny, a więc około 1863 – 1865, ośmiu gospodarzy z Choroń otrzymało tutaj działki lasu od właścicieli za serwituty.

Położony w rozległej prastarej dolinie rzeki Warty, otoczony lasami, na terenie przeważnie podmokłym, w wielu miejscach przechodzącym w bagna, o glebie nieurodzajnej - Poraj nie miał warunków do rozwoju gospodarki rolnej

Po uruchomieniu kolei żelaznej do Poraja zaczęła napływać ludność, która wybrała tutaj właśnie swoje miejsce na wypoczynek. Znaczna część ludności wynajmowała domki na letnisko. Powodem, dla którego zjeżdżali letnicy, była piękna rzeka Warta, jej zakola, czysta woda, przybrzeżne ukwiecone łąki z wieloma piaszczystymi plażami.

W 1862 roku w Poraju zostaje założona Poczta. W roku 1905 staraniem „Macierzy Szkolnej” utworzona została pierwsza szkoła. W 1918 roku Spółka „HANTKE” zorganizowała pierwszą szkołę stałą 4 – oddziałową. Dzieci uczyło się ok. 40.

W początkowym okresie administracyjnie Poraj należy do gminy Choroń. Dopiero w 1920r. utworzono własną gminę. Zarząd gminy mieścił się wówczas w domu prywatnym. Do 1 czerwca 1927 roku Poraj należał do powiatu będzińskiego. Dnia 2 czerwca tegoż roku Poraj został przydzielony do powiatu zawierciańskiego.

W roku 1932 staraniem księdza dziekana Kańtocha wybudowano kościół i utworzono parafię. Dnia 27 października 1947r. została oddana do użytku nowa szkoła. W roku 1945 powstała Gminna Rada Narodowa, mieściła się w budynku prywatnym.

Poraj zaczyna żyć, powstają fabryki okuć budowlanych, wózków dziecięcych, włókiennicze i inne. Wybudowano 9 bloków mieszkalnych dla pracow-

ników górnictwa rud żelaza, które zamieszkuje ok. 200 rodzin, doprowadzony zostaje wodociąg z Częstochowy.



Dziś gmina Poraj jest jedną z czterech gmin powiatu myszkowskiego w województwie śląskim. Tworzy ją 9 sołectw: Poraj, Żarki Letnisko, Choroń, Dębowiec, Kuźnica Stara, Masłońskie i Gęzyn. Zajmuje ona obszar o powierzchni 58,53 km², z czego 550 ha przypada na zbiornik wodny. Gminę zamieszkuje ok. 10 700 mieszkańców.

Atrakcyjność Gminy i jej niepowtarzalność determinują walory geograficzne i przyrodnicze oraz sytuacja ekonomiczna.

Czynnikiem sprzyjającym jest dogodny układ komunikacyjny zapewniający dobre powiązania z ośrodkiem miejskim.

Walorami geograficznymi i przyrodniczymi są warunki, które tworzy przecinająca teren Gminy z południa na północ Dolina Górnej Warty. Wraz ze zbiornikiem zaporowym przyczyniła się do powstania specyficznego mikroklimatu. Powierzchnia zbiornika, wynosząca ponad 500 ha, pozwala na wykorzystanie go do celów rekreacyjnych, uprawiania sportów wodnych i wędkarstwa. Część północno – zachodnia Gminy Poraj znajduje się w otulinie Jurajskiego Parku Krajobrazowego. Walory turystyczne stanowią: krajobraz jurajski oraz duże

kompleksy leśne, zwłaszcza cenne sosnowe, które pokrywają 40% powierzchni Gminy. Szczególny mikroklimat, porównywalny do uzdrowiska Rabka, posiadają Żarki Letnisko – miejscowość całkowicie położona wśród drzew sosnowych. Znajdują się tu liczne pensjonaty i kwatery z pokojami gościnnymi. Wszystko to wpływa na powszechną renomę Gminy Poraj jako miejsca zapewniającego atrakcyjny i efektowny wypoczynek.



źródło: internet

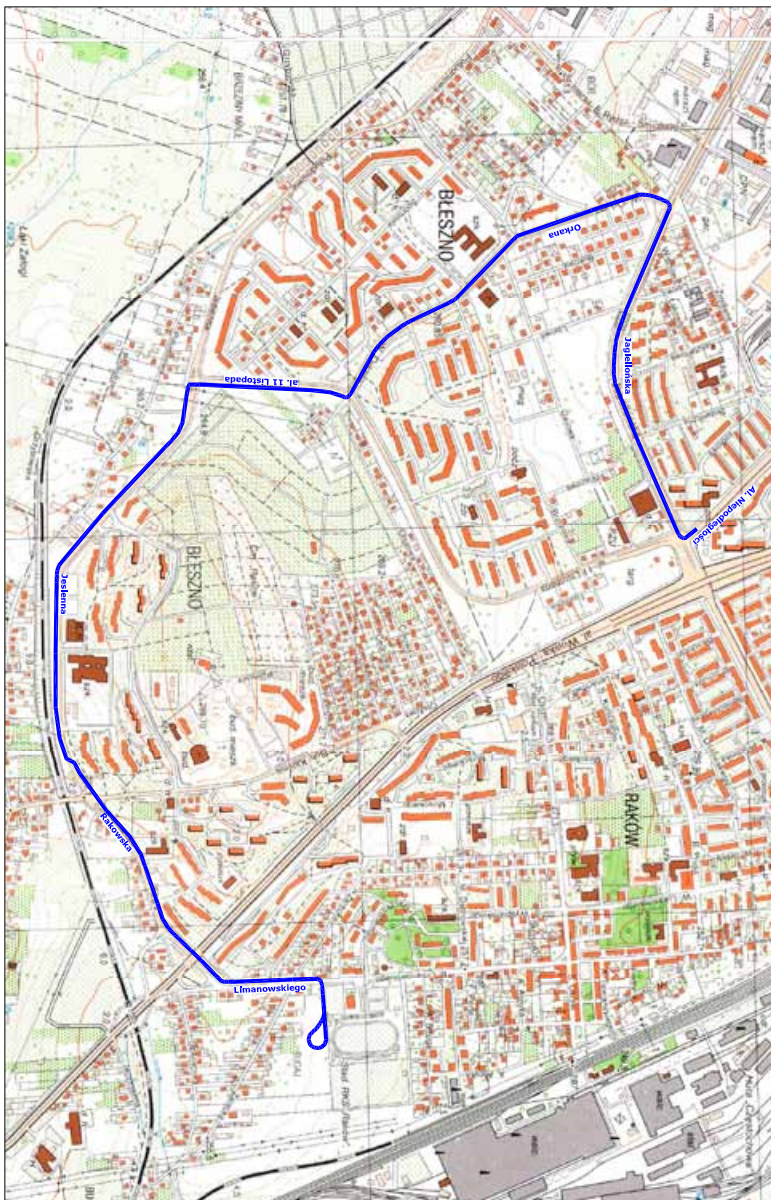
PREZENTACJA NAJWAŻNIEJSZYCH INWESTYCJI MIEJSKICH

Obecnie w Częstochowie trwa realizacja kilku ważnych inwestycji. Wśród nich należy wymienić budowę nowej linii tramwajowej, modernizację Filharmonii Częstochowskiej oraz budowę wielofunkcyjnej hali sportowej w dzielnicy Zawodzie. Niebawem dołączą do nich dwie duże inwestycje drogowe – węzły na Drodze Krajowej nr 1 z Aleją Jana Pawła II i ul. Srebrną oraz z ul. Makuszyńskiego. Wszystkie te inwestycje są dofinansowane ze środków unijnych.

Budowa linii tramwajowej

Od sierpnia 2010 roku trwa budowa nowej linii tramwajowej, zakończenie prac jest planowane na listopad 2012 roku. Inwestycja obejmuje budowę nowego odcinka linii tramwajowej będącego odgałęzieniem o długości 4,9 km (9,9 km toru pojedynczego) w południowej części miasta od istniejącej linii tramwajowej. Tramwaj przebiegać będzie od skrzyżowania Alei Niepodległości i ul. Jagiellońskiej wzdłuż ul. Jagiellońskiej, Orkana, Alei 11 Listopada, Jesiennej, Rakowskiej do stadionu RKS „Raków”, gdzie zlokalizowana będzie pętla końcowa. Na linii wybudowanych będzie 13 nowych zintegrowanych przystanków, torowisko będzie wykonane w nowoczesnej technologii „szyny pływającej” (zabudowane w elementach betonowych) na ul. Orkana i technologii torowiska wydzielonego zasypanego tłuczniem. Tory będą posiadały elementy tłumiące hałas i drgania. Trakcja będzie zasilana z nowo budowanej stacji transformatorowej. Wraz z budową linii tramwajowej przebudowany zostanie układ drogowy, wybudowane będą sygnalizacje świetlne na czterech skrzyżowaniach uwzględniające priorytet dla pojazdów tramwajowych w ruchu drogowym, powstanie nowe oświetlenie na ul. Orkana, znacznej przebudowie ulegnie uzbrojenie podziemne.

**„BUDOWA NOWOCZESNEGO SYSTEMU TRANSPORTU ZBIOROWEGO W CZĘSTOCHOWIE - ROZBUDOWA
INFRASTRUKTURY TRAMWAJOWEJ, DROGOWEJ I PASAŻERSKIEJ DLA OBSŁUGI OSIEDLI:
WRZOSOWIAK, RAKÓW I BŁESZNO”**



Trasę tramwajową będzie obsługiwało siedem nowoczesnych wieloczlonowych, niskopodłogowych, klimatyzowanych zestawów tramwajowych. Linia i podstacja zasilania będą zdalnie sterowane osobną linią kablową.

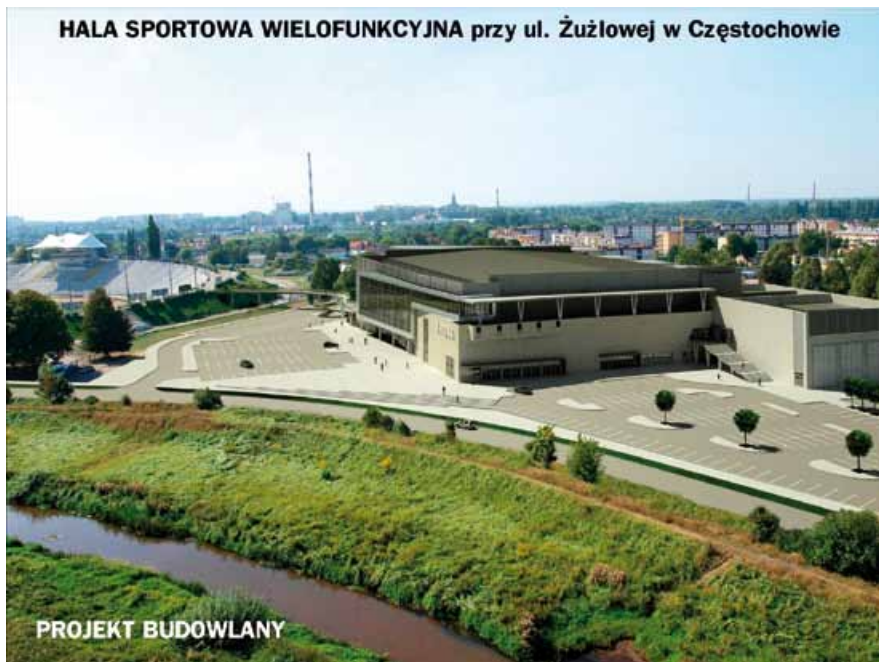
Zadanie uzyskało dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej – Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2007 – 2013 w wysokości 85 procent dofinansowania i 15 procent z budżetu miasta Częstochowy. Planowany koszt zadania to ponad 98 mln zł. W lipcu 2010 roku została podpisana umowa na dofinansowanie zadania ze środków unijnych z Urzędem Marszałkowskim. W wyniku przetargu uzyskano znaczne oszczędności – za wykonawstwo zadania kwota wynosi niespełna 79,3 mln zł.

Dzięki realizacji inwestycji miasto uzyska nowy jakościowo system transportu publicznego, a mieszkańcy skorzystają ze sprawnego połączenia komunikacją szynową (nowoczesny system o dużej przepustowości, niezależny od ruchu samochodowego) kilku dzielnic Częstochowy. Ponadto tramwaj zastąpi kilka linii autobusowych o skomplikowanym przebiegu.

Budowa wielofunkcyjnej hali sportowej

Budowa wielofunkcyjnej hali sportowej przy ul. Żużlowej rozpoczęła się w lipcu 2010 roku, jej zakończenie jest planowane na czerwiec 2012 roku. Koszty realizacji inwestycji to około 70 mln zł, z czego blisko 30 mln pozyskano z Programu Rozwoju Subregionu Północnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2007 – 2013, Działanie 6.1: Wzmacnianie regionalnych ośrodków wzrostu. Dodatkowe 15 mln zł pochodzi z Funduszu Rozwoju Kultury Fizycznej.

Hala będzie budynkiem czterokondygnacyjnym z jednoprzestrzenną salą wielofunkcyjną – areną o wymiarach 58 na 38 metrów, dysponować będzie widownią o pojemności 7 tysięcy miejsc siedzących. Dzięki temu w hali będzie możliwe przeprowadzanie imprez sportowych najwyższej rangi – nie tylko Mistrzostw Polski, ale także Mistrzostw Europy i Mistrzostw Świata. Przyjęte rozwiązania spełniają wymogi bezpieczeństwa imprez masowych, a przede wszystkim umożliwiają przeprowadzenie międzynarodowych halowych zawodów sportowych, zgodnie z wymaganiami odpowiednich krajowych związków i międzynarodowych federacji sportowych. Zakłada się, że wiodącą dyscypliną sportu obecną w hali będzie siatkówka.



W obiekcie możliwe będzie również prowadzenie cyklicznych zawodów sportowych miejskich, wojewódzkich oraz ogólnopolskich, także dla osób niepełnosprawnych. Planowane jest również wykorzystanie hali do codziennych zajęć edukacyjnych wychowania fizycznego dla młodzieży, okresowych zajęć sportowo-rekreacyjnych dla młodzieży i dorosłych, w tym także dla osób niepełnosprawnych oraz okazjonalnych imprez widowiskowych, takich jak koncerty czy festiwale. Uzupełniającą działalnością hali będzie organizacja targów i imprez wystawienniczych służących promocji firm i prezentacji produktów (giełdy, aukcje i kiermasze).

Modernizacja Filharmonii Częstochowskiej

W sierpniu 2010 roku zostanie oddany do użytku zmodernizowany budynek Filharmonii Częstochowskiej. Koszt realizacji inwestycji wynosi 33 mln zł, z czego 50 procent stanowi dofinansowanie ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007 – 2013, Priorytet XI „Kultura i Dziedzictwo kulturowe”, Działanie 11.2 „Rozwój oraz poprawa stanu infrastruktury kultury o znaczeniu ponadregionalnym”.



Przedmiotem inwestycji jest remont istniejącego budynku Filharmonii z salami koncertowymi dużą i kameralną oraz budowa budynku zaplecza socjalno – administracyjno – technicznego z salą prób garażem i parkingiem.

Istniejący budynek zostanie dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych, poprawie ulegną warunki higieniczno-sanitarne, ponadto zostanie ocieplony, a wszystkie instalacje będą wymienione. Modernizacji ulegnie sznurownia, a na scenie zamontowany zostanie podnośnik. Remontowi zostanie poddana sala kameralna, w której ponadto przewidziano wymianę foteli. Duża sala koncertowa po modernizacji będzie mieściła 848 widzów, przewidziano specjalne miejsca dla osób niepełnosprawnych.

W nowym czterokondygnacyjnym budynku zaprojektowano: garaż z parkingiem zadaszonym i podziemnym, hol recepcyjny z bufetem, salę prób, pomieszczenia biurowo-administracyjne, garderoby oraz pokoje gościnne.

Realizacja modernizacji przyczyni się do zwiększenia zatrudnienia w Filharmonii Częstochowskiej, a przede wszystkim do zwiększenia ilości organizowanych koncertów oraz podniesienia ich standardu.

Inwestycje drogowe – budowa węzłów w ciągu DK-1

„Przebudowa DK-1 w Częstochowie, budowa wiaduktu na skrzyżowaniu z DK-46; połączenie z ul. Srebrną” oraz „Połączenie DK-1 z północną częścią mia-



sta Częstochowy – węzeł DK-1 z ul. Makuszyńskiego” to nazwy priorytetowych zadań drogowych, które dzięki unijnemu dofinansowaniu już w najbliższym czasie zostaną zrealizowane. Częstochowa pozyskała na nie blisko 175 mln zł, co stanowi 85 procent całkowitych kosztów obu inwestycji.

„Przebudowa DK-1 w Częstochowie, budowa wiaduktu na skrzyżowaniu z DK-46; połączenie z ul. Srebrną” jest projektem dofinansowanym w ramach



Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, Priorytet VI: Drogowa i lotnicza sieć TEN-T, Działanie 6.1: Rozwój sieci drogowej TEN-T. Całkowity koszt inwestycji to blisko 185 mln zł, z czego ponad 156 mln zł to unijna dotacja.

Inwestycja jest zlokalizowana w ciągu drogi krajowej nr 1, znajdującej się w sieci TEN-T. Odcinek DK-1 w granicach miasta stanowi główną arterię łączącą największe miasta Polski, co sprawia, że jest ona obciążona ogromnym ruchem. W miejscu lokalizacji inwestycji krzyżują się dwa główne korytarze tranzytowe (DK-1 i DK-46), a w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanego układu przebiega DK-91, która na tym obszarze łączy się od północy z DK-46. Realizacja zadania jest niezbędna, gdyż istniejąca infrastruktura drogowa nie zapewnia odpowiedniego bezpieczeństwa oraz płynności ruchu, a skrzyżowanie DK-1 i DK-46 nie posiada właściwej przepustowości. Powoduje to zatory na wszystkich relacjach kierunkowych – w godzinach szczytu na przejazd przez skrzyżowanie oczekuje się od trzech do nawet czterech cykli sygnalizacji świetlnej. Trudności odczuwają również piesi, którzy korzystają z usytuowanych w tym rejonie licznych przedsiębiorstw handlowych, usługowych i gastronomicznych.

Projekt przebudowy skrzyżowania DK-1 i DK-46 w bezkolizyjny, dwupiętrowy węzeł jest koniecznym do zastosowania rozwiązaniem komunikacyjnym, które wykluczy wszelkie opisane wyżej problemy. Wśród głównych robót budowlanych można wyróżnić następujące grupy:

1. Przebudowa DK-1 (Aleja Wojska Polskiego).

Przebudowa obejmie odcinek o długości 1,13 km. W jej ramach zaplanowano całkowitą wymianę konstrukcji nawierzchni, gdyż stan techniczny obecnej, ze względu na duże natężenie ruchu, jest bardzo zły. Po przebudowie droga będzie miała po trzy pasy ruchu w każdym kierunku, a przy zjazdach zostanie poszerzona o czwarty pas. Jej pierwotny przebieg zostanie zmodernizowany poprzez bezkolizyjne zjazdy w ul. Drogowców oraz Aleję Jana Pawła II. Modernizacji ulegnie również droga zlokalizowana przy stacji paliw, w ciągu której zaprojektowano punkt ważenia samochodów ciężarowych.

2. Przebudowa DK-46 (Aleja Jana Pawła II)

Przebudowa obejmie odcinek o długości 799 m i podobnie jak w przypadku Alei Wojska Polskiego jednym z jej elementów będzie całkowita wymiana konstrukcji nawierzchni. Docelowo droga będzie również miała po trzy pasy ruchu w każdym kierunku, a przy zjazdach zostanie poszerzona o czwarty pas. Od strony centrum powstanie

jezdni umożliwiającą jadącym od strony Warszawy dojechanie poprzez węzeł do ul. Drogowców. W drugiej części (bliżej DK-1) Aleja Jana Pawła II zostanie wyniesiona wiaduktem ponad poziom terenu Alei Wojska Polskiego, następnie zostanie rozdzielona na kolejne dwa wiadukty, by połączyć się z ul. Drogowców i Aleją Wojska Polskiego.

3. Przebudowa dróg gminnych (ul. Drogowców i ul. Srebrnej).

W ramach zadania powstaną trzy ronda, które wpłyną na uspokojenie ruchu i bezkolizyjną jazdę w rejonie ul. Srebrnej i ul. Drogowców.

4. Obiekty mostowe i inżynierskie

a.) Budowa węzła drogowego na skrzyżowaniu DK-1 z DK-46 i ul. Drogowców. Zaprojektowany wiadukt podzielono na trzy obiekty: trzyprzęsłowy, ośmioprzęsłowy i sześcioprzęsłowy.

b.) Budowa mostu nad rzeką Wartą. Służy do przeprowadzenia nad rzeką Wartą połączenia ul. Srebrnej i ul. Drogowców.

c.) Budowa kładki dla pieszych nad DK-1. Umożliwi pieszym przekraczanie DK-1.

Inwestycja będzie realizowana w systemie „zaprojektuj i zbuduj” w okresie listopad 2010 – grudzień 2013, jednak same roboty budowlane rozpoczną się w trzecim kwartale 2011 roku.

Jeszcze w 2010 roku zacznie się realizacja drugiej z inwestycji – zadania pn. „Połączenie DK-1 z północną częścią miasta Częstochowy – węzeł DK-1 z ul. Makuszyńskiego”. Projekt, podobnie jak poprzedni, został dofinansowany w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, Priorytet VI: Drogowa i lotnicza sieć TEN-T, Działanie 6.1: Rozwój sieci drogowej TEN-T. Całkowity koszt inwestycji wynosi blisko 24 mln zł, z czego dotacja unijna to ponad 18,5 mln zł.

Inwestycja jest zlokalizowana w ciągu drogi krajowej nr 1, w północnej części Częstochowy i przebiega na północ od Lasu Aniołowskiego i południe od Gór Kawich. Jest to główny korytarz tranzytowy łączący miasta Polski północnej i południowej. Z obecnej tam infrastruktury drogowej korzystają samochody ciężarowe, samochody osobowe przejeżdżające tranzytem, jak również te przywożące turystów na Jurę Krakowsko-Częstochowską oraz pielgrzymów przybywających na Jasną Górę. Corocznie Częstochowa oraz Klasztor Jasnogórski odwiedzane są przez około 4,5 mln turystów i pątników. Realizacja inwestycji

zapewni im łatwiejszy dojazd do trasy DK-1, a tym samym sprawniejsze dostanie się do i wydostanie się z Częstochowy.

W ramach projektu przewiduje się budowę węzła DK-1 z ul. Makuszyńskiego obejmującą budowę łącznic węzła, pasów włączenia i wyłączenia na DK-1 oraz modernizację ul. Makuszyńskiego. Istniejący w ul. Makuszyńskiego wiadukt zostanie wykorzystany jako prawa jezdnia obwodnicy, dobudowany wiadukt będzie jej lewą jezdnią. Przewiduje się na nim trzy pasy ruchu – dwa na wprost, jeden jako lewoskręt na skrzyżowaniu z ul. Makuszyńskiego. Docelowo zaplanowane jest połączenie ul. Makuszyńskiego z drogą krajową nr 91 poprzez dwujezdniową ulicę.

Realizacja inwestycji przyczyni się do poprawy połączenia drogi krajowej nr 1 z układem komunikacyjnym Częstochowy, a także wpłynie na dostępność komunikacyjną Polski poprzez rozwój sieci drogowej TEN-T. Ponadto zwiększy bezpieczeństwo i płynność ruchu w rejonie nią objętym, a dla ruchu tranzytowego skróci czas przejazdu przez Częstochowę.

LITERATURA

- [1] Szczuraszek T., Chmielewski J., Kempa J., Bebyn G. 2005. Zachowania komunikacyjne osób w obszarze miasta. Drogi i Mosty 1. Warszawa. S?
- [2] Szczuraszek T., Kempa J., Bebyn G., Chmielewski J. 2001. Wybrane charakterystyki zachowań komunikacyjnych osób na przykładzie kilku miast polskich. Zesz. Nauk. Politechniki Opolskiej. S?
- [3] PTV Systems. 2000. VISEM Trip chain based traffic demand modeling. User's Manual, Karlsruhe.
- [4] PTV System. 2000. VISUM-IV – Interactive Network Processing (Individual Traffic), Karlsruhe.
- [5] Szczuraszek T., Chmielewski J., Bebyn G., Kempa J. 2007. Kompleksowe badania i analizy niezbędne do wyznaczenia kierunków rozwoju sieci drogowej miasta. Transport Miejski i Regionalny.
- [6] Praca zbiorowa pod red. Szczuraszek T., Bezpieczeństwo Ruchu Miejskiego. WKŁ 2005.

Urbanistyka a planowanie układów komunikacyjnych i inżynieria ruchu

Chciałbym wprowadzić Państwa w klimat porównania bądź może raczej próby nakreślenia spójności oraz wzajemnej zależności dziedzin planowania przestrzennego oraz drogownictwa, rozumianego jako przygotowane nawierzchnie dla wszystkich uczestników ruchu, poruszających się w oparciu o zasady inżynierii ruchu.

Na początek spróbuję, oczywiście w olbrzymim skrócie, odpowiedzieć na pytanie – co to jest przestrzeń, urbanistyka i wyjaśnić pojęcie urbanista.

Przestrzeń

Otóż człowiek najczęściej postrzega przedmioty w przestrzeni, rzadziej przestrzeń pomiędzy nimi. Najczęściej postrzegamy i oceniamy rozległość oraz funkcję przestrzeni, ostatnimi czasy coraz częściej albo można rzec, że na tyle wzrosła świadomość, iż przeciętny człowiek oprócz trzech wymiarów objętości przestrzeni, zauważył czwarty wymiar, tj. „czas”. „Czas” określający wartość produktu wytwarzanego przez niego w przestrzeni. Tak więc czasoprzestrzeń jest wymiarem środowiska działań człowieka.

Przestrzeń z jednej strony jest rozciągłością, w której występuje świat ludzkich symboli materialnych i niematerialnych, z drugiej strony – obojętnością zdefiniowaną przez elementy fizyczne i wyobraźnię człowieka.

Urbanistyka jest zaś dziedziną zajmującą się budową miast i osiedli oraz wszystkimi problemami związanymi z ich planowym urządzeniem i zorganizowaniem pod względem technicznym, gospodarczym oraz kulturowym.

Dodać należy, że szerszym pojęciem od urbanistyki jest „gospodarka przestrzenna”, gdyż zawarta w niej problematyka łączy się z gospodarką komunalną, która obejmuje kwestie zarządzania miastami i ich funkcjonowania jako określonych organizmów społecznych.

Powiedzmy teraz krótko o mieście; - czym jest? – jest administracyjnie wyróżnioną jednostką osadniczą lub osadą, zamieszkałą przez ludność (nota bene spierano się jakiego rodzaju ludność zamieszkiwała pierwotne/pierwsze miasta – jedni twierdzili, że ludność nierolnicza – np. rzemieślnicy, - drudzy, że głównie ludność rolnicza).

No tak, ale jaką definicję przypisać miastu? Powtórzę więc za prof. J.M. Chmielewskim, że najpełniejszą definicję miasta przedstawia K. Dziewoński, otóż – „Miasto jest historycznie ukształtowanym typem osiedla, wyznaczonym istnieniem konkretnej społeczności częściowej, skoncentrowanej na określonym obszarze, o odrębnej organizacji, uznanej prawnie oraz wytwarzającej w ramach swojej działalności zespół trwałych urządzeń materialnych o specyficznej fizjonomii, która odzwierciedla odrębny typ krajobrazu”.

Zatem miasto jest żywym organizmem posiadającym strukturę: organizacji prawnej, funkcjonalną (m.in. system transportu, inżynieryjny), społeczną, fizjonomiczną (węzły i punkty centralne, drogi i przejścia).

Przybliżę więc rolę urbanisty, tzn. kto to jest i co majstruje w mieście?

Towarzystwo Urbanistów Polskich uznaje, że „jest to osoba, która prowadzi badania i studia, opracowuje programy i projekty planów budowy, rozbudowy i modernizacji miast lub ich części oraz jednostek sieci osadniczej, wykonuje nadzór nad realizacjami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego”. Skonkludować zatem można, że urbanista tworzy w i dla systemu, tak więc jest niezaprzeczalnie osobą zaufania publicznego.

Musimy ciągle zdawać sobie sprawę, że najważniejszym miejscami w życiu człowieka są: „dom – praca - świątynia - cmentarz” (pierwszym, który to powiedział był prof. Józef Tischner). W związku z tym, należy odpowiedzieć na pytanie, jakie są sposoby planowania przestrzennego, pozwalające aby te miejsca ciągle zapewniały podnoszenie jakości życia i ochrony zdrowia mieszkańców z jednoczesnym zachowaniem lub możliwością odtwarzania walorów środowi-

ska przyrodniczego dla przyszłych pokoleń. Wypada powiedzieć za prof. Janem Chmielewskim wybraną kwestię, że otóż: „Miasta od czasów najdawniejszych cywilizacji były projektowane i zakładane celowo i z artystyczną wyobraźnią, Świadomie regulowano układy uliczne, podziały parcelacyjne, tworzone kompozycje urbanistyczne. Sposób projektowania planów zmieniał się stosownie do mody, gustu, patronatu i technologii. Tendencje do daleko posuniętej kreacji w projektowaniu miast prowadziły do utopijnych koncepcji miasta idealnego, z drugiej zaś strony rezygnacja z tej kreacji wywoływała (wywołuje przypis) rozwój spontaniczny – niekontrolowany, a więc taki który sprzyjał powstawaniu siedlisk nędzy, występku i chorób (dzisiaj patologii przypis). Władze miejskie, zdając sobie sprawę z tych niebezpieczeństw, od dawna zwracały uwagę na stan sanitarny miasta oraz warunki egzystencji najuboższych. Wprowadzając odpowiednie przepisy tworzone zasady zarządzania i planowania urbanistycznego”.

No i pokrótce doszliśmy do Unii Europejskiej. Otóż skutki zniszczeń ostatniej wojny upoważniły, lub też rzec można, zdeterminowały władze wielu państw Europy do kompleksowych działań w skali regionów, a nawet krajów. Świadomość, że miasto jest składnikiem większej regionalnej całości, skłoniła i skłania do określenia regionów; – naturalnych, ekonomicznych, administracyjnych. Tak wie c możemy przyjąć, że planowanie to celowe działanie, obejmujące całokształt problematyki z nim związanej.

Nie sposób pomieścić w tej wypowiedzi szczegóły, toteż powiem za J. Goryńskim, że planowanie jest narzędziem oraz wyrazem polityki. Polityka przestrzenna jest sferą działań mających za zadanie ustalenie celów, środków i kierunków kształtowania, zagospodarowania i użytkowania przestrzeni. Polityka przestrzenna musi uwzględniać uwarunkowania realizacji celów. Uwarunkowania te najczęściej wynikają z kierunków rozwojowych o charakterze spontanicznym. Plan jest narzędziem i wyrazem polityki i określa pole działań kontrolowanych, ograniczających rozwój spontaniczny.

W naszym kraju u podstawy planowania leży przyjęta zasada zrównoważonego rozwoju, który rozumieć należy jako proces wyrównywania potrzeb i możliwości, jakie tworzą wzajemnie powiązane systemy przyrodniczy i kulturowy.

Jeszcze tylko parę słów o sposobach planowania. Wyróżniamy planowanie długoterminowe - czyli antycypacyjne i planowanie krótkoterminowe – czyli śledzące, oraz regionalne i lokalne. Pierwsze – długoterminowe/antycypacyjne – pozwala prognozować poważne zmiany i wizjonerskie zamierzenia, ale oparte

jest na niepewnej prognozie, ma charakter docelowy o ograniczonej elastyczności, grozi powstawaniem napięć rozwojowych. Planowanie to jest najwłaściwsze dla opracowania planów struktury miasta. Drugi sposób – planowanie krótko-terminowe/śledzące – charakteryzuje się łatwością do określenia prognozą rozwoju, eliminuje napięcia rozwojowe, pozwala na elastyczne zmiany, ale może nosić cechy incydentalne wywołane czynnikami pozaplanistycznymi, nie posiada ciągłości i niesie za sobą niestety wycinkowość decyzji.

Zbliżając się do końca charakterystyki planowania, chciałbym podkreślić, że planowanie jest procesem ciągłym. Narzędziem planowania miejscowego są plany miejscowe. Ustawa o zagospodarowaniu przestrzennym zobligowała gminy do opracowania studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. Studium to stanowi akt kierownictwa wewnętrznego organu wykonawczego gminy i zawiera instrumentarium do kształtowania polityki przestrzennej gminy. Oprócz tego studium pełnić powinno rolę promocyjną gminy, edukować zainteresowanych mieszkańców szczególnie w okresie sporządzania zmian, co coraz częściej jest czynione, a przede wszystkim wybranych przedstawicieli społeczności lokalnych – patrz radnych.

No i pięknie, ale powstaje pytanie czy planowanie przestrzenne to tak samo w sobie? Odpowiedź brzmi nie – owszem jest dziedziną integrującą i może wynikać w treści proponowanej polityki, ale co stanowi główny wsad pozwalający na sporządzenie studium uwarunkowań i dalej miejscowych planów. Śmiem stwierdzić, oczywiście poza innymi opracowaniami takimi jak np. opracowanie ekofizjograficzne, że podstawą do opracowania, sporządzenia prawidłowego aktu polityki przestrzennej jest studium komunikacyjne/transportowe. Poza tym z wcześniejszego opisu wypływa wniosek, że planowanie systemu transportowego a dla działań krótkoterminowych również inżynieria ruchu są jednymi z podstawowych dziedzin kształtowania oraz przewidywania przestrzeni.

Dlaczego? – dlatego, że polityka przestrzenna gminy, której wyrazem jest „studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego”, bez studium transportowego/komunikacyjnego nie stanowi dokumentu do końca prawidłowego.

W Województwie Śląskim, tylko niektóre gminy posiadają opracowane studia komunikacyjne/transportowe.

Częstochowa jest miastem, które nie posiada aktualnego studium transportowego/komunikacyjnego. Tym niemniej odnośnie rozwoju systemu

transportowego miasta Częstochowy, Rada Miasta przyjęła trzy kluczowe dokumenty:

1. *Polityka transportowa dla miasta Częstochowy - uchwała RM Nr 449/XXXIII/2004 z dnia 5 lipca 2004 roku*
2. *Strategia rozwoju miasta Częstochowy w perspektywie roku 2025 – uchwała RM Nr 520/XLV/2009 z dnia 24 sierpnia 2009 r.*
3. *Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego dla miasta Częstochowy na lata 2009 – 2015 – uchwała RM Nr 496/XLIV/2009 z dnia 29 czerwca 2009 r.*

Brak natomiast dokumentu określającego zasady rozwoju układu drogowego miasta określonego w ustawie o drogach publicznych jako „*Plan rozwoju sieci drogowej*”.

W związku z powyższym głównym zadaniem planistycznym Zarządu Dróg Miejskich i Transportu powinno być opracowanie studium transportowego i w jego konsekwencji przyjęcie brakującego dokumentu dotyczącego sieci drogowej i transportu publicznego.

Polityka transportowa dla miasta zakładała, że:

- generalnym celem przekształceń i rozwoju systemu transportowego w Częstochowie będzie poprawa sprawności i bezpieczeństwa przemieszczania osób i transportu towarów, przy równoczesnym ograniczeniu uciążliwości transportu dla środowiska,
- modernizacja i rozwój systemu transportowego powinny służyć stymulowaniu rozwoju gospodarczego i kształtowaniu ładu przestrzennego oraz poprawie wizerunku miasta jako ośrodka o znaczeniu krajowym oraz światowego centrum kultu religijnego.

Jako cele szczegółowe określono:

1. zapewnienie sprawności funkcjonowania miasta przy rosnącym poziomie motoryzacji,
2. poprawa jakości transportu zbiorowego,
3. poprawa warunków parkowania,
4. ograniczenie uciążliwości transportu dla środowiska, w tym zwłaszcza hałasu i zanieczyszczenia powietrza,

5. poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego,
6. poprawa ekonomicznej efektywności transportu.

Jako podstawę polityki transportowej przyjęto **strategię zrównoważonego rozwoju** prowadzącą do osiągnięcia równowagi pomiędzy: *rozwojem gospodarczym, osiągnięciem celów społecznych i ochroną środowiska*.

Studium transportowe winno określić dalsze kierunki rozwoju sieci drogowej i komunikacji pasażerskiej w nawiązaniu do rozwoju przestrzennego i gospodarczego miasta. Poprzedzone pomiarami natężeń ruchu drogowego, źródeł i celów podróży, napełnienia środków komunikacji publicznej, warunków ruchu i podróży, powinno dać diagnozę stanu istniejącego, powodów ograniczeń oraz kierunków rozwoju sieci transportowych by osiągnąć cele zakładane w strategicznych dokumentach przyjmowanych przez Radę Miasta.

Dla sieci drogowej najistotniejsze znaczenie mieć będzie *hierarchizacja układu drogowego* określająca:

- układ dróg tranzytowych i ich powiązanie z projektowaną autostradą i głównymi punktami ruchotwórczymi na terenie miasta,
- powiązania drogowe z terenami przyległymi do miasta
- główną sieć powiązań miejskich międzydzielnicowych,
- podstawową sieć dróg dzielnicowych
- zasady bezpośredniej obsługi komunikacyjnej terenów mieszkaniowych, przemysłowych i śródmiejskich w tym wyznaczenie stref ruchu uspokojonego i obszarów wyłączonych z ruchu samochodowego

W tym zakresie konieczna będzie stała współpraca ze służbami planowania przestrzennego zarówno w okresie opracowywania *studium* jak również przy jego eksploatacji, okresowej kontroli spójności oraz koniecznych korektach przyjętych rozwiązań.

W najbliższym czasie szczególnej uwagi wymagać będzie proces projektowania i realizacji układu komunikacyjnego związanego z autostradą A-1. Dotyczyć to będzie połączeń miasta z węzłami autostradowymi jak również zapewnienia potrzebnych powiązań terenów przecinanych autostradą z przyległymi gminami.

Do najpilniejszych zadań w zakresie drogownictwa należy zaliczyć:

- poprawy stanu dróg wylotowych z miasta,

- uzupełnienie sieci głównych międzydzielnicowych,
- stworzenie podstawowej sieci dróg w dzielnicach peryferyjnych,
- doskonalenie systemu organizacji ruchu dla poprawy bezpieczeństwa i sprawności sieci,
- wypracowanie i wdrażanie zasad parkowania na terenach o dużej intensywności zagospodarowania

W związku z przejściem przez MZD i T funkcji zarządu transportem publicznym stanęły przed zarządem nowe zadania organizacyjne. Konieczne będzie wypracowanie zasad funkcjonowania komunikacji publicznej na obszarze miasta i strefy podmiejskiej (*współpraca z powiatami i gminami aglomeracji*) przy uwzględnieniu przede wszystkim bezpieczeństwa i wygody pasażerów oraz ekonomiki działania.

Konieczne będzie w oparciu o studium transportowe:

- integrowanie dworców pasażerskich (*PKP, PKS komunikacja komunalna*)
- budowa przystanków przesiadkowych,
- preferowanie komunikacji autobusowej w organizacji ruchu (*wydzielone pasy ruchu, wydzielone i zsynchronizowane fazy w sygnalizacji świetlnej*),
- racjonalizacja rozkładów jazdy z uwzględnieniem autobusów o różnej pojemności,
- wprowadzenie zasady przetargów na wykonywanie usług przewozowych autobusami,
- *wprowadzenie ujednoliconego systemu biletowego,*

Działania kierowane na poprawienie wygody i sprawności komunikacji publicznej powinny stworzyć rzeczywiste warunki preferencyjne dla tej formy transportu. Zachęcić do korzystania z transportu publicznego w masowych dojazdach do pracy, usług i szkół oraz na imprezy masowe, szczególnie do obszarów gęsto zainwestowanych gdzie występują trudności w zaspokojeniu miejsc parkingowych.

W podsumowaniu zauważyć należy, że nowa jednostka (MZDiT) musi współpracować z właściwymi kompetencyjnie wydziałami i jednostkami Urzędu Miasta Częstochowy w zakresie realizacji polityki przestrzennej.

Dokumentem strategicznym w zakresie kształtowania polityki przestrzennej Częstochowy jest: „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Częstochowy”.

Odnosząc się w kontekście powyżej przedstawionych prerogatyw działania MZDiT do „Studium uwarunkowań ...”, uzasadnionym jest aby przy dynamicznym rozwoju miasta, wprowadzane były, możliwie na bieżąco w tym dokumencie, zmiany dotyczące gospodarki przestrzennej (*zarządzanie przestrzenią publiczną*).

Kluczową rolę w monitorowaniu „Studium uwarunkowań ...” i wynikiem tego ewentualne wprowadzenie zmian w zakresie polityki transportowej oraz drogowej, stanowiło będzie wyżej wymienione „Studium transportowe”.

Dodam na koniec, że zaczynając od urbanistyki i przedstawiając powyższe dziedziny działań wpływających z inżynierii ruchu mogę z całą powagą powiedzieć, że są to dziedziny i działania bezwzględnie zależne od siebie - bo jest to system publiczny.

Pozostaję z życzeniami owocnych obrad.

„Doświadczenia związane z zarządzaniem publicznym transportem zbiorowym w świetle skomunikowania z reprezentacyjną przestrzenią miasta”

Przestrzeń każdego współczesnego europejskiego miasta oprócz elementów infrastruktury budowlanej i drogowej nieodłącznie kojarzona jest z funkcjonowaniem komunikacji miejskiej, czyli formy organizacji przewozów zapewniającej stałe więzi transportowe [1] określonych obszarów. Możliwość poruszania się zorganizowanym transportem zbiorowym w celu dotarcia do reprezentacyjnych części miasta jest ważna nie tylko dla mieszkańców ale w równie dużej mierze dla obsługi ruchu turystycznego.

Głównym celem podróży przyjezdnych odwiedzających Częstochowę jest niewątpliwie Jasna Góra, do której wiedzie Aleja Najświętszej Maryi Panny będąca jednocześnie jednym z głównych szlaków komunikacyjnych miasta i reprezentacyjną jego wizytówką.

Funkcjonująca obecnie sieć komunikacji miejskiej autobusowej i tramwajowej umożliwia realizację podróży zarówno do I i II Alei Najświętszej Maryi Panny natomiast III Aleja znajdująca się tuż przed Jasną Górą stanowi obszar ruchu uspokojonego, na którym rolę wiodącą odgrywa ruch pieszych i rowerzystów.

Zarządzanie publicznym transportem zbiorowym w przedstawionym wyżej aspekcie opiera się zatem na umożliwieniu sprawnego przemieszczania się mieszkańców Częstochowy w kierunku centrum tj., Placu Biegańskiego, II

Alei Najświętszej Maryi Panny i Placu Daszyńskiego a także utrzymaniu możliwości dojazdu od strony Dworca Głównego PKP oraz Dworca PKS celem obsługi ruchu turystycznego w kierunku Jasnej Góry.

Skomunikowanie Placu Daszyńskiego realizowane jest 12 dziennymi liniami autobusowymi oraz 2 liniami nocnymi. Dojazd do Placu Biegańskiego zapewniony jest 20 dziennymi liniami autobusowymi oraz 2 liniami nocnymi natomiast II Aleja Najświętszej Maryi Panny skomunikowana jest jedyną w mieście funkcjonującą całodobowo linią tramwajową (umożliwiającą dojazd także od strony Dworca Głównego PKP oraz Dworca PKS) i przebiegającymi wzdłuż Alei Najświętszej Maryi Panny 15 dziennymi liniami autobusowymi i 4 liniami nocnymi [2]. Do dyspozycji pasażerów jest także bezpośrednia linia autobusowa nr 16 łącząca Dworzec Główny PKP z przystankiem III Aleja Najświętszej Maryi Panny, znajdującym się przy głównym deptaku prowadzącym do Klasztoru Jasnogórskiego.

Podstawowym celem zarządzania funkcjonowaniem komunikacji miejskiej jest zatem poprawa standardów świadczonych usług. Zadanie to realizowane jest wielopłaszczyznowo zarówno przez organizatora transportu, tj. Miejski Zarząd Dróg i Transportu, jak i przez głównego miejskiego przewoźnika, tj. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o.

MPK jako operator realizujący przewozy zlecane przez MZDiT prowadzi sukcesywną wymianę taboru autobusowego. W roku bieżącym zakupiona została kolejna partia niskopodłogowych autobusów marki Mercedes Benz w ilości 11 sztuk, co w okresie łącznym za 5 lat daje już 54 takie pojazdy we flocie przewoźnika i stanowi ponad jedną trzecią ogółu autobusów. Podobnie także w związku z realizowaną obecnie rozbudową miejskiej sieci tramwajowej, MPK dokona zakupu co najmniej 7 sztuk nowych wieloczęściowych niskopodłogowych tramwajów, które umożliwić będą dojazd także do II Alei Najświętszej Maryi Panny. Bardzo ważnym aspektem prowadzonej regularnie odnowy taboru jest ukierunkowanie działań na ułatwienie korzystania z komunikacji miejskiej osobom starszym oraz osobom o ograniczonej sprawności ruchowej.

Kolejnym krokiem w kierunku zmiany wizerunku komunikacji miejskiej będzie wprowadzenie od stycznia 2011 roku jednolitego umundurowania kierujących pojazdami.

W sferze zarządzania komunikacją obecnie prowadzone są działania mające na celu poprawę parametrów jakościowych jakimi są punktualność i regularność [3].

Mianem punktualności określa się sytuację, kiedy pojazd komunikacji miejskiej osiąga punkty kontrolne na trasie przejazdu w czasie przewidzianym w rozkładzie jazdy. Parametr ten jest szczególnie istotny dla linii na których odjazdy realizowane są rzadziej niż 5 razy w ciągu godziny, tj. co 12 minut. Regularność rozumiana także jako rytmiczność kursowania określa z kolei sytuację kiedy pojazdy komunikacji miejskiej osiągają określone punkty kontrolne w ustalonych odstępach czasu. Parametr ten jest szczególnie istotny dla linii kursujących z dużą częstotliwością, tj. powyżej 6 odjazdów na godzinę czyli co 10 minut.

Realizowanym obecnie zadaniem jest poprawa ww. parametrów dla linii zapewniających połączenia Osiedla Północ z Placem Biegańskiego (Tab. 1). Tabela zawiera porównanie przyjazdów na przystanek „Plac Biegańskiego” od strony Osiedla Północ w dni robocze szkolne w godzinach porannego szczytu przewozowego dla linii nr: 15, 22, 25 i 37. Obecnie obowiązujące rozkłady jazdy zapewniają średnią częstotliwość kursowania co ok. 8 minut jednak pojazdy przyjeżdżają bardzo nieregularnie, bo w skrajnych przypadkach nawet dwa o jednej godzinie lub też w odstępie 25 minut od siebie. Miarą tej nieregularności jest wartość odchylenia standardowego wynosząca 0,5 co oznacza, że aż połowa realizowanych kursów odbiega od średniego odstępu czyli odjazdy w połowie odbywają się w sposób bardzo przypadkowy. Analogiczne wyniki uzyskuje się rozpatrując rozkłady poszczególnych linii osobno gdyż np. dla linii nr 25 odchylenie standardowe wynosi aż 0,83 czyli ponad 80% odjazdów odbywa się nieregularnie. Zjawisko to w publicznym transporcie zbiorowym postrzegane jest za jedną z podstawowych wad gdyż prowadzi do wydłużenia maksymalnego czasu oczekiwania pasażerów na przystankach oraz do nierównomiernego napełniania pojazdów a w skrajnych przypadkach do przepełnień. Celem przeciwdziałania tym niekorzystnym zjawiskom na etapie ukończenia są obecnie nowe rozkłady jazdy planowane do wdrożenia od 1 grudnia 2010r. dla ww. linii, opierające się na regularnych 30 minutowych odstępach dla każdej linii. Średni odstęp między pojazdami zmniejszony zostanie do ok. 7,5 minuty przy realizacji odjazdów w cyklu: 6/8/8/8 co ma bezpośrednie przełożenie na wartość odchylenia standardowego wynoszącego zaledwie 0,06. Odchylenie liczone dla każdej linii osobno wynosić będzie 0 co oznacza, że linie kursować będą zachowując idealną regularność.

Przjazdy do Placu Biegańskiego od strony Osiedla Północ							
obecnie obowiązujące				nowe obowiązujące od 1.12.2010r.			
l.p.	nr linii	przjazdy	odstęp	l.p.	nr linii	przjazdy	odstęp
1	37	05:14		1	22	05:06	
2	15	05:18	00:04	2	25	05:12	00:06
3	25	05:19	00:01	3	15	05:20	00:08
4	22	05:23	00:04	4	37	05:28	00:08
5	22	05:38	00:15	5	22	05:36	00:08
6	37	05:43	00:05	6	25	05:42	00:06
7	25	05:56	00:13	7	15	05:50	00:08
8	15	05:59	00:03	8	37	05:58	00:08
9	22	06:03	00:04	9	22	06:06	00:08
10	37	06:28	00:25	10	25	06:12	00:06
11	22	06:30	00:02	11	15	06:20	00:08
12	15	06:38	00:08	12	37	06:28	00:08
13	25	06:41	00:03	13	22	06:36	00:08
14	22	06:55	00:14	14	25	06:42	00:06
15	25	06:59	00:04	15	15	06:50	00:08
16	22	07:18	00:19	16	37	06:58	00:08
17	37	07:18	00:00	17	22	07:06	00:08
18	15	07:21	00:03	18	25	07:12	00:06
19	25	07:39	00:18	19	15	07:20	00:08
20	22	07:42	00:03	20	37	07:28	00:08
21	37	07:53	00:11	21	22	07:36	00:08
22	22	08:13	00:20	22	25	07:42	00:06
23	15	08:14	00:01	23	15	07:50	00:08
24	25	08:28	00:14	24	37	07:58	00:08
25	22	08:36	00:08	25	22	08:06	00:08
26	37	08:48	00:12	26	25	08:12	00:06
27	15	09:06	00:18	27	15	08:20	00:08
				28	37	08:28	00:08
				29	22	08:36	00:08
				30	25	08:42	00:06
				31	15	08:50	00:08
				32	37	08:58	00:08
				33	22	09:06	00:08
średni odstęp:				średni odstęp:			
odchylenie standardowe:				odchylenie standardowe:			

Linia 15		Linia 15	
średni odstęp:	00:45	średni odstęp:	00:30
odchylenie standardowe:	0,45	odchylenie standardowe:	0,00
Linia 22		Linia 22	
średni odstęp:	00:24	średni odstęp:	00:30
odchylenie standardowe:	0,31	odchylenie standardowe:	0,00
Linia 25		Linia 25	

Tab. 1 Porównanie czasów przyjazdów na przystanku Plac Biegańskiego od strony Osiedla Północ – opracowanie własne.

średni odstęp:	00:37	średni odstęp:	00:30
odchylenie standardowe:	0,83	odchylenie standardowe:	0,00
Linia 37		Linia 37	
średni odstęp:	00:42	średni odstęp:	00:30
odchylenie standardowe:	0,74	odchylenie standardowe:	0,00

Warto także zauważyć że dzięki jednakowym częstotliwościom modułowym na wszystkich trasach, możliwe jest także utrzymanie naprzemienności kursowania linii nr 25 i 37, które mają zbliżony przebieg na odcinku ok. 60% trasy. Istotnym elementem przygotowywanych zmian jest także fakt zwiększenia podaży liczby kursów w godzinach szczytów komunikacyjnych o ok. 20% z jednoczesnym zmniejszeniem w porze międzyszczytowej i wieczornej, kiedy popyt na przejazdy komunikacją miejską istotnie się zmniejsza.

Działania mające na celu poprawę punktualności kursowania linii komunikacji miejskiej w obrębie miasta Częstochowy w tym także reprezentacyjnej części w otoczeniu Alei Najświętszej Maryi Panny i Placu Biegańskiego doprowadziły do wprowadzenia większego niż do tej pory zróżnicowania odcinkowych czasów przejazdów. Opracowywane obecnie nowe rozkłady jazdy w dni robocze przewidują następujące przedziały czasowe:

- czas nocny od 23:00 do 5:00
- czas poranny od 5:00 do 7:00
- czas poranny szczytowy od 7:00 do 9:00
- czas międzyszczytowy od 9:00 do 13:00
- czas popołudniowy szczytowy od 13:00 do 17:00

- czas popołudniowy od 17:00 do 19:00
- czas wieczorny od 19:00 do 23:00

Przeprowadzone obserwacje kursowania autobusów oraz dane uzyskane z systemu MUNICOM jednoznacznie wskazują, że największe utrudnienia w przejeździe dla pojazdów komunikacji miejskiej występują podczas szczytu popołudniowego, gdyż najbardziej wzrasta wówczas zjawisko kongestii w ruchu drogowym. Stąd też maksymalne czasy przejazdów autobusów i tramwajów występują w tych właśnie godzinach.

Głównymi kierunkami zmian w funkcjonowaniu komunikacji tramwajowej w ramach poprawy możliwości dojazdu do II Alei Najświętszej Maryi Panny są przede wszystkim:

- 1) zwiększenie częstotliwości kursowania tramwajów w dni wolne od pracy, tj. w soboty oraz niedziele i święta kiedy nasilenie ruchu turystycznego w kierunku Jasnej Góry jest największe,
- 2) wprowadzenie do ruchu tramwajów niskopodłogowych celem ułatwienia dostępu do linii tramwajowej osobom starszym i pasażerom o ograniczonej sprawności ruchowej m in. z uwagi na skomunikowanie z Dworcem Głównym PKP i Dworcem PKS.

Zmiany planowane do wdrożenie od 1 stycznia 2011r. zakładają zwiększenie częstotliwości kursowania tramwajów (Rys. 1) w następujący sposób:

- w dni robocze w godzinach wieczornych z 10 do 7,5 minuty
- w soboty w godzinach popołudniowych z 10 do 6 minut
- w soboty w godzinach wieczornych z 10 do 7,5 minuty
- w niedziele w godzinach przedpołudniowych z 12 do 7,5 minuty
- w niedziele w godzinach wieczornych z 10 do 7,5 minuty.

Wprowadzenie do ruchu tramwajów niskopodłogowych zrealizowane zostanie w momencie ukończenia budowy nowej trasy tramwajowej do Osiedli Wrzosowiak, Błesno i Raków. Wówczas również zwiększona zostanie maksymalna częstotliwość kursowania tramwajów w dni robocze z 5 do 3,5 minutowej i w soboty z 6 do 5 minutowej.

Działania te mają na celu zwiększenie atrakcyjności miejskiego transportu zbiorowego w skomunikowaniu z reprezentacyjną przestrzenią miasta poprzez poprawę jej niezawodności i dostępności.

1

NIEPUNEK: **FIELDORFA-NILA**PRZYSTANEK: **II ALEJA NAJSWIĘTSZEJ MARYI PANNY**

TRASA: KUCELIN - SZPITAL - ALEJA POKOJU - JAGIELLOŃSKA -
 ALEJA NIEPODLEGŁOŚCI - ALEJA WOLNOŚCI - ALEJA KOŚCIUSZKI -
 ALEJA ARMII KRAJOWEJ - ALEJA WYZWOLENIA - FIELDORFA-NILA

Robocze																											
4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2	3	4			
30	05	05	02	02	00	00	00	00	00	02	02	02	00	00	05	05	05	05	00	00	00	00	00	00	00		
40	12	12	07	07	06	06	06	06	06	07	07	07	06	06	12	12	12	12	30	30	30	30	30	30			
50	20	17	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	20	20	20	20									
57	27	22	17	18	18	18	18	18	18	17	17	17	18	18	20	27	27	27									
	35	27	22	24	24	24	24	24	22	22	22	24	24	27	35	35	35	35									
	42	32	27	30	30	30	30	30	27	27	27	30	30	35	42	42	42	42									
	50	37	32	36	36	36	36	36	32	32	32	36	36	42	50	50	50	50									
	57	42	37	42	42	42	42	42	37	37	37	42	42	50	57	57	57										
		47	42	48	48	48	48	48	42	42	42	48	48	57													
		52	47	54	54	54	54	54	47	47	47	54	54														
		57	52						52	52	52																
			57						57	57	57																
Soboty																											
4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2	3	4			
30	05	05	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	05	05	05	05	00	00	00	00	00	00	00		
40	12	12	06	06	06	06	06	06	06	06	06	06	06	06	12	12	12	12	30	30	30	30	30	30			
50	20	18	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	20	20	20	20									
57	27	24	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	20	27	27	27									
	35	30	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	27	35	35	35	35									
	42	36	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	35	42	42	42	42									
	50	42	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	42	50	50	50	50									
	57	48	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	50	57	57	57										
		54	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	57													
			54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54														
Niedziele i Św.																											
4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2	3	4			
30	05	05	05	05	05	05	05	05	05	05	05	05	05	05	05	05	05	05	00	00	00	00	00	00	00		
40	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	30	30	30	30	30	30			
50	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20									
57	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27									
	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35									
	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42									
	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50									
	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57										

Rozkład jazdy ważny od 01.01.2011

Rys. 1 Tabliczka z rozkładem jazdy linii tramwajowej po zmianach
 od 1 stycznia 2011r. – opracowanie własne.

W szerszej wieloletniej perspektywie głównymi celami do osiągnięcia są:

- 1) Wymiana całości autobusów i tramwajów wysokopodłogowych na niskopodłogowe,
- 2) Zwiększenie częstotliwości kursowania głównych autobusowych linii miejskich kursujących przez centrum miasta do min. 15 minutowej,
- 3) Zwiększenie udziału pojazdów klasy „midi” w obsłudze obszarów peryferyjnych miasta.
- 4) Stworzenie systemu dynamicznej informacji pasażerskiej poprzez m.in. montaż tablic elektronicznych na przystankach węzłowych np. Alei Najświętszej Maryi Panny, rozbudowę serwisu internetowego o bieżący podgląd kursowania pojazdów komunikacji miejskiej w czasie rzeczywistym.

Bibliografia:

- [1] Mazurek T., Kubalski J.: Komunikacja miejska. WKŁ, Warszawa 1968.
- [2] www.mpk.czyst.pl - strona internetowa miejskiego przewoźnika komunalnego
- [3] Rudnicki A.: Jakość komunikacji miejskiej. PiT, Kraków 1999.

Miejski Zarząd Dróg i Transportu
w Częstochowie
Wydz. Inżynierii Ruchu i Strefy Parkowania

Problematyka zagospodarowania reprezentacyjnej przestrzeni miasta na przykładzie przebudowy Alei Najświętszej Maryi Panny w Częstochowie

Od pewnego czasu toczy się w Częstochowie dyskusja na temat wyglądu i funkcji głównej i reprezentacyjnej arterii tj. Alei Najświętszej Maryi Panny.

Aleja NMP ma długość 1,7 kilometra i szerokość 44 metrów. Po jej bokach znajdują się dwie dwupasmowe jednokierunkowe jezdnie i chodniki, a środkiem, między rzędami drzew, biegnie trzecia jezdnia przeznaczona dla pieszych, którą pielgrzymi zmierzają na Jasną Górę.

Jest jedyną w Polsce – obok szczecińskiej alei Jana Pawła II – tego pokroju drogą przypominającą francuskie bulwary.

Pełni funkcje handlowe, usługowe, finansowe i kulturalne. W zabudowie przeważają kamienice klasycystyczne i późnoklasycystyczne, rzadziej eklektyczne; występuje również zabudowa współczesna.

Mimo że w rejestrze ulic widnieje nazwa „Aleja”, trakt przez częstochowian zwany jest „Alejami”, gdyż zwyczajowo, z amerykańską, dzieli się ją na trzy „aleje” (choć numeracja domów jest ciągła).

Pod względem komunikacyjnym jest to ulica, którą prowadzony jest ruch samochodowy o natężeniu ok. 1000 pojazdów w godzinie szczytu w każdym kierunku, komunikacja autobusowa i ruch pieszy o bardzo dużym natężeniu.



Aleja Najświętszej Maryi Panny – panorama

Rozmowy dotyczące Alei są to w istocie rozmowy nt. zagospodarowania przestrzennego Częstochowy i perspektyw jej rozwoju. Trzeba w pełni uświadomić sobie, że sytuacja Częstochowy na tle innych miast ze średniowieczną przeszłością jest bardzo oryginalna. Nowa Częstochowa zaczęła rozwijać się nie wokół starego średniowiecznego centrum, tylko na i wokół przestrzeni między Starą Częstochową i Częstochówką dopiero w dobie XIX-wiecznej rewolucji przemysłowej. Dlatego próby mechanicznego przenoszenia wniosków z metod przeobrażeń z innych miast są szkodliwym uproszczeniem. Potrzebujemy nowej, odważnej, oryginalnej, specjalnie dla współczesnej Częstochowy wykreowanej metody kształtowania centrum i Alei Najświętszej Maryi Panny, optymalnej dla współczesnych warunków i odpowiadającej współczesnym i przyszłym potrzebom mieszkańców. Pielgrzymi są dla nas oczywiście też istotni, są ważną częścią naszej tradycji i historii. Ale najważniejsi są mieszkańcy.

Co chcieliby mieszkańcy zobaczyć w ścisłym centrum, a przede wszystkim w Alei NMP? Uporządkowaną jasno zdefiniowaną przestrzeń publiczną, tzw. „miejski salon”, urządzonej elegancko i funkcjonalnie (musi dobrze zaspakajać bieżące potrzeby mieszkańców i tych z sąsiednich domów i tych z innych dziel-

nic miasta przez cały okrągły rok). Ma być tu zdecydowanie mniej samochodów, a podmiotem powinien być tu pieszy i zaraz za nim rowerzysta. Musi być „miejscem, w którym większość z nas chciałaby spędzać czas”. Równocześnie przestrzeń ta jest środkiem miasta. Musi być przyzwoicie obsłużona komunikacyjnie, w tym komunikacją publiczną.

Takich (bardzo syntetycznie naszkicowanych) wymagań nie są w stanie zaspokoić, wielokrotnie „ćwiczone” w mediach i na forach, skrajne opcje tzn.:

1. zostawić wszystko „po staremu” (przestrzeń urządzona metodą XIX-wieczną nie zaspakają obecnie już niczyich potrzeb; ćwierćmilionowe miasto „wtłacza” tu swą przekraczającą wskaźnik 400 sam. os. / 1000 mieszkańców motoryzację, która będzie jak w reszcie świata, jeszcze rosła, a demuluje ona powoli coraz bardziej i Aleje i centrum; pasaż środkowy Alei – prawdziwie pielgrzymkowy przez w sumie miesiąc i prawie pusty przez olbrzymią większość roku),
2. zamienić aleje w pasaż pieszy (tego nie wytrzymałoby ekonomicznie nawet miasto kilka razy większe od naszego z bardzo stabilną sytuacją budżetową - po prostu taka przestrzeń, nawet błyskawicznie komfortowo urządzona, pieszymi częstochowianami się nie wypełni, a duże pielgrzymki są tu zaledwie przez kilka dni w roku).

Pierwszym etapem zmian w śródmieściu Częstochowy był remont III Alei, tej położonej najbliżej klasztoru. W zamyśle było przekształcenie jej w salon Częstochowy, w miejsce, gdzie ludzie idą na spacer, obiad, na wystawę.

Przed przystąpieniem do remontu w dniach 18-19 września 2004 roku w Liceum im. H. Sienkiewicza przy Al. Najświętszej Maryi Panny 56 przeprowadzono warsztaty pn. „Częstochowa 2004 – Aleja Najświętszej Maryi Panny”.

Celem warsztatów powinno być uzyskanie materiałów do społecznej dyskusji na temat sposobu zagospodarowania głównej przestrzeni publicznej w Częstochowie, mającej doprowadzić do podjęcia strategicznych decyzji inwestycyjnych. Niestety, ignorując opinie specjalistów, warsztaty zostały ograniczone do III Alei i jej styku z placem Biegańskiego. A przecież o głównej ulicy trzeba myśleć jako o całości.

W warsztatach tych wzięło udział siedem zespołów projektowych, które zaprezentowały siedem różnych pomysłów na przebudowę. Budowa tunelu pod III Aleją dla przeprowadzenia ruchliwej ulicy Popiełuszki-Pułaskiego i związania

w ten sposób Alei z parkami podjasnogóorskimi, wyeliminowanie autobusów, ograniczenie ruchu samochodów osobowych, likwidacja jezdni tnących plac Biegańskiego w celu wyeksponowania budynku Ratusza i stworzenia reprezentacyjnego placu miejskiego – oto najważniejsze postulaty architektów. I chyba tylko sztywne wytyczne konserwatora zabytków, który nakazał utrzymanie istniejącego ciągu Alei w tradycyjnym układzie pięciu pasm ruchu: z chodnikami pieszymi wzdłuż pierzei Alei, z dwoma jednokierunkowymi jezdniami i z środkowym ciągiem pieszym w osi głównej Alei, oddzielonym od ulic szpalerem drzew - nie pozwoliły na rozwinięcie skrzydeł i zaprezentowanie śmielszych rozwiązań.

Co zostało zrealizowane?

III Aleja zyskała nową nawierzchnię z granitu. Na jezdniach są to kostki ułożone w jaskółczy ogon, a na chodnikach i środkowym deptaku - większe płyty oddzielone od siebie kostką. W pierwotnym zamyśle obie jezdnie miały być dostępne dla samochodów (z wyjątkiem autobusów komunikacji publicznej), ale w celu uspokojenia ruchu zastosowano odgięcia osi jezdni. Zewnętrzne trotuary zostały poszerzone, gdyż parkowanie skośne zostało zamienione na równoległe. Pieszym sprzyjać miało też zrezygnowanie z krawężników: jezdnie i chodniki są



III Aleja po przebudowie

na tym samym poziomie. W końcowej fazie realizacji remontu władze miasta postanowiły zamknąć cały odcinek III Alei dla ruchu kołowego. Jednak gwałtowne protesty właścicieli lokali handlowych i użytkowych spowodowały wycofanie się z tej decyzji. Ostatecznie ruch i parkowanie są dopuszczone na jezdni północnej, a na jezdni południowej tylko w okresie od 15 października do 15 kwietnia. Ulica została oznakowana jako „strefa zamieszkania”.



III Aleja po przebudowie

Aleja miała być miejscem z największą preferencją dla ruchu pieszego i rowerowego. A jak wygląda praktyka? Środkiem chodzi się łatwo (pomijając nierówności kamiennej nawierzchni), ale nie bardzo jest komu. Powierzchnia ta najczęściej jest prawie pusta lub pusta. Małe pielgrzymki są tu krótko i rzadko, a duże – kilka razy w roku i chyba tych ludzi nie przybędzie. Odbývają się tu cyklicznie imprezy jarmarkowe, w tym Ogólnopolskie Dożynki Jasnogórskie połączone z wystawą rolniczą. Stragany stoją wówczas długim rzędem w środkowym pasażu „plecami” do zielenca. Zaopatrzeniowcy albo przeskakują z towarem przez brukowaną jezdnię i zieleniec, albo rozpychają pieszych i zaopatrują stragany od frontu. Pieszym dość trudno znaleźć przejście z jezdnej strony ulicy na drugą, pozostawione pełne pasy trawników obramowane granitowymi kra-

wężnikami uniemożliwią dowolne przechodzenie przez jezdnię. Piesi narzekają, że po tym co zostało zrobione chodzić jest niewygodnie, a rowerzyści ciągle nie mają tam swojej ścieżki (w pasie drogowym o szerokości 44 m).

Można by przyjąć, że mimo tych niedoskonałości jest lepiej niż było, zwłaszcza latem, kiedy tętnią życiem kawiarniane ogródki, a ich gościom nie przeszkadza hałas samochodów i smród spalin. Gdyby nie fakt, że w projektach następne odcinki Alei są prawie kopią III Alei.



Tuż po zakończeniu remontu został ogłoszony konkurs architektoniczny na koncepcję zagospodarowania pozostałego odcinka Alei pomiędzy Placem Biegańskiego a Placem Daszyńskiego wraz z tymi placami, przy konkretnie zdefiniowanych warunkach brzegowych. Ruch kołowy wyeliminowany i przeniesiony na ciągi równoległe (za wyjątkiem odcinka od ul. Kościuszki do ul. Piłsudskiego). Całkowita przebudowa istniejącego układu komunikacji autobusowej, prowadzenie większej liczby linii na trasach południkowych. Brak możliwości parkowania na całym ciągu Alei. Brak możliwości przejazdu przez plac Biegańskiego na kierunku wschód-zachód, na placu Daszyńskiego przeniesienie jezdni bliżej pierzei.

Celem tego rozwiązania miało być uspokojenie i uporządkowanie ruchu, wprowadzenie preferencji dla ruchu pieszego oraz nadanie ulicy odpo-

wiedniej rangi. Ale nikt nie odpowiedział na pytanie, jaką funkcję ma spełniać tak szeroki i długi na 1,7 km deptak? Trzeba przy tym pamiętać, że Aleja jest obecnie ulicą o natężeniu ruchu na najbardziej obciążonym odcinku ok. 1000 pojazdów w godzinie szczytu w każdą stronę oraz ok. 700 autobusów na dobę. Przy tak postawionych warunkach należałoby więc rozpocząć od opracowania koncepcji przebudowy całego centrum miasta i wcześniej zmodernizować otoczenie Alei oraz przeprowadzić reformę komunikacji miejskiej. Ale do tego potrzebne są środki finansowe, a budżet miasta jest ograniczony...

Na podstawie pracy, która zdobyła I nagrodę, zwycięski zespół opracował dokumentację budowlaną. Projekt ten pn. „Wzmocnienie znaczenia Centrum Pielgrzymkowego poprzez modernizację Alei Najświętszej Maryi Panny w Częstochowie” uchwałą Zarządu Województwa Śląskiego z dn. 28.04.2009r. został wybrany do dofinansowania w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2007-2013 jako jeden z projektów kluczowych. Miasto otrzymało 10 mln Euro ze środków unijnych. Ale musi skończyć realizację projektu do końca 2013 roku.

Już w trakcie trwania prac projektowych odezwali się niezadowoleni z pomysłu zamknięcia Alei dla ruchu kamienicznicy i przedsiębiorcy. Pod tymi naciskami wprowadzono zmiany do projektu, projekt został zakończony i pod koniec 2009 roku uzyskano pozwolenie na budowę. I wtedy nastąpiła eskalacja protestów, przeciwnicy inwestycji doprowadzili do uchylecia decyzji o pozwoleniu na budowę.

Obecnie, po negocjacjach z różnymi grupami społecznymi, sytuacja przedstawia się następująco.

Ruch samochodów i autobusów w I i II Alei zostanie utrzymany, dopuszczone będzie parkowanie skośne, znikną wprowadzić jezdnie na placu Biegańskiego, ale plac Daszyńskiego na razie w ogóle nie będzie ruszany. Gruntownej przebudowie podlegać będzie skrzyżowanie Alei z ulicami Piłsudskiego i Wilsona. Zwiększona zostanie ilość przejść dla pieszych w poprzek Alei, wyznaczone też zostaną przejścia w ciągu pasaży środkowego. Generalnie intencją miasta jest zachęcenie zmotoryzowanych, by nie mając interesu w śródmieściu, omijali je.

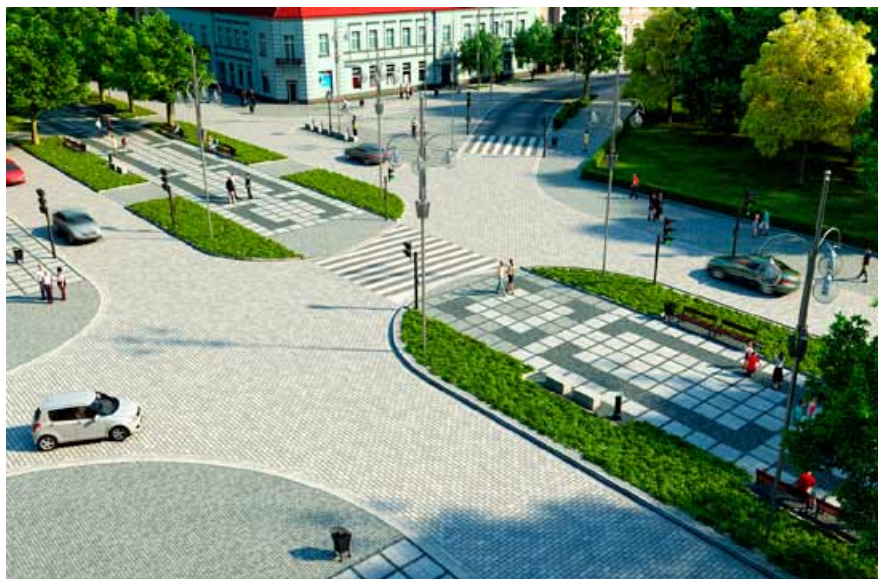
W międzyczasie opracowana została koncepcja przebudowy układu komunikacyjnego całego śródmieścia Częstochowy, obejmująca obszar ograniczony ulicami: Aleja Jana Pawła II, Aleja Wojska Polskiego, Sobieskiego oraz Popiełuszki-Pułaskiego. Opracowanie zawiera koncepcję układu komunikacji publicznej, z uwzględnieniem nowego przebiegu linii komunikacji autobusowej.

wej, lokalizacji przystanków, wydzielonych pasów dla autobusów, jak również propozycje zmian organizacji ruchu (pary ulic jednokierunkowych, projektowane sygnalizacje świetlne, segregacja na wlotach skrzyżowań, strefy wyłączone z ruchu, nowe połączenia drogowe). W planach jest systematyczna realizacja inwestycji drogowych okołoalejowych.

Po przebudowie powstanie estetyczna, reprezentacyjna ulica i plac miejski bez atrybutów węzła komunikacyjnego, obszar o kompozycji przestrzennej – jak zapewniają autorzy projektu – umożliwiającej wielowariantowy i otwarty sposób jego wykorzystania. Czy to się sprawdzi? Bardzo trudno jest pogodzić sprzeczne, przestawne sobie interesy poszczególnych grup społecznych, zainteresowanych tym przedsięwzięciem. Trzeba pamiętać, że prawdziwe preferencje w zagospodarowaniu przestrzeni publicznej dla określonych grup użytkowników to nie rozmaite zakazy i nakazy, ale odpowiednie proporcje w przeznaczonych dla nich powierzchniach.



I i II Aleja – wizualizacja projektowanej przebudowy



Skrzyżowanie Alei z ul. Piłsudskiego – wizualizacja projektowanej przebudowy



Plac Biegańskiego – wizualizacja projektowanej przebudowy

Seminaria i spotkania

Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu

Lp.	Data	Miejsce	Nr Biulet	
1.	12-15.09.1989	Łódź		Założenie Klubu – Zjazd Drogowców Miejskich
2.	27.11.1989	Warszawa	1	
3.	08.01.1990	Warszawa	2	
4.	06.04.1990	Lublin	3	
5.	16.05.1990	Warszawa	4	
6.	20-21.06.1990	Bielsko – Biała	5	
7.	11-12.10.1990	Szczecin	6	
8.	15-16.11.1990	Toruń - Kurzętnik	7	
9.	14.03.1991	Warszawa		
10.	25-26.04.1991	Gdańsk	8	
11.	13-14.06.1991	Płock	9	Zjazd Drogowców Miejskich
12.	03-05.09.1991	Łomża	10	Seminarium KLIR
13.	21.11.1991	Warszawa	11	Puszcza Kampinoska
14.	20-21.02.1992	Jelenia Góra – Szklarska Poręba	12	Seminarium KLIR
15.	25-27.06.1992	Bełchatów	13	Seminarium KLIR
16.	10-12.09.1992	Olsztyn	14	Seminarium KLIR
17.	10-12.12.1992	Warszawa	15	Seminarium KLIR
18.	15-17.04.1993	Poznań - Kiekrz	16	Seminarium KLIR – Walne Zebranie Statutowe
19.	26.06.1993	Warszawa	17	Seminarium KLIR
20.	09-11.09.1993	Rzeszów		Zjazd Drogowców Miejskich
21.	14-16.10.1993	Gdańsk - Sobieszewo	18	Seminarium KLIR
22.	27-29.04.1994	Gorzów Wlkp. - Rogi	19	Seminarium KLIR
23.	26-28.05.1994	Warszawa - Rynia	20	Seminarium KLIR – Walne Zebranie
24.	07-09.09.1994	Tarnów - Janowice	21	Seminarium KLIR
25.	12-15.10.1994	Opole - Pokrzywna	22	Seminarium KLIR
26.	22-25.02.1995	Białystok - Supraśl	23	Seminarium KLIR
27.	11-13.05.1995	Leszno - Rokosowo	24	Seminarium KLIR
28.	24.06-2.07.1995	Szwecja – Norwegia		Wyjazd Statoil
29.	06-08.09.1995	Wrocław		Zjazd Drogowców Miejskich
30.	08-10.09.1995	Karpacz		Samotnia I – Spotkanie koleżeńskie
31.	16-24.09.1995	Dania		EPOKE
32.	09-11.11.1995	Warszawa – Zalesie	25	Seminarium KLIR - Walne Zebranie
33.	20-23.03.1996	Bielsko-Biała - Jaworze	26	Seminarium KLIR
34.	29.05-1.06.1996	Olsztyn – St. Jabłonki	27	Seminarium KLIR
35.	06-08.09.1996	Karpacz		Samotnia II – Spotkanie koleżeńskie

36.	11-14.09.1996	Gdańsk - Sobieszewo	28	Seminarium KLIR
37.	06-09.11.1996	Lublin – Kazimierz Dln.	29	Seminarium KLIR
38.	14-17.05.1997	Kielce – Św. Krzyż	30	Seminarium KLIR
39.	10-13.09.1997	Suwałki - Augustów	31	Seminarium KLIR
40.	24-26.09.1997	Lublin		Zjazd Drogowców Miejskich
41.	19-22.11.1997	Sieradz - Burzenin	32	Seminarium KLIR
42.	09-14.03.1998	Holandia – Amsterdam		Intertraffic ' 1998
43.	18-22.03.98	Gdańsk - Sobieszewo	33	Seminarium KLIR
44.	03-06.06.1998	Inowrocław - Przyjezierze	34	Seminarium KLIR - Walne Zebranie - Wyborcze
45.	04-06.09.1998	Karpacz		Samotnia III – Spotkanie koleżeńskie
46.	10-12.12.1998	Lublin	35	Kazimierz Dolny
47.	10-13.03.1999	Bielsko-Biała	36	Bystra
48.	19-22.05.1999	Poznań - Zaniemyśl	37	Seminarium KLIR - Walne Zebranie
49.	09-11.09.1999	Rybnik	38	Seminarium KLIR Rudy
50.	05-07.11.1999	Karpacz		Samotnia IV – Spotkanie koleżeńskie
51.	23-26.02.2000	Janowice	39	Seminarium WIMED
52.	09-16.04.2000	Niemcy, Holandia, Belgia, Luksemburg		Intertraffic ' 2000
53.	10.05.2000	Kielce		I Spotkanie targowe - Autostrada
54.	14-17.06.2000	Bydgoszcz	40	Seminarium KLI Klonowo k/Koronowa
55.	06-09.10.2000	Raciechowice	41	Seminarium KLIR Dobczyce
56.	03-05.11.2000	Karpacz		Samotnia V – Spotkanie koleżeńskie
57.	28.02-3.03.2001	Tatry	42	Seminarium KLIR Polana Zgorzelisko
58.	09.05.2001	Kielce – Borków		II Spotkanie targowe - Autostrada
59.	06-09.06.2001	Wrocław – Oborniki Śl.	43	Seminarium KLIR - Walne Zebranie
60.	10.10.2001	Warszawa	Spec	Seminarium KLIR na R & T 2001
61.	05-07.10.2001	Karpacz		Samotnia VI – Spotkanie koleżeńskie
62.	20-23.02.2002	Pokrzywna	44	Seminarium KLIR Pokrzywna
63.	03-06.04.2002	Gdańsk-Gdynia-Słupsk	45	Seminarium KLIR Jurata
64.	13-21.04.2002	Amsterdam - Paryż		Intertraffic 2002
65.	08.05.2002	Kielce – Borków		III Spotkanie targowe - Autostrada
66.	04-06.07.2002	Dychów k/Zielonej Góry	46	Seminarium KLIR
67.	27-29.09.2002	Karpacz		Samotnia VII – Spotkanie koleżeńskie
68.	09.10.2002	Warszawa	Spec	Seminarium KLIR na R & T 2002
69.	13-16.11.2002	Koronowo – Nowy Jasiniec	47	Seminarium KLIR Walne Zebranie - Wyborcze
70.	26.02-01.03.2003	Bielsko – Biała	48	Seminarium KLIR
71.	07.05.2003	Kielce – Borków		IV Spotkanie targowe - Autostrada
72.	04-07.06.2003	Kielce	49	Seminarium KLIR Św. Krzyż
73.	18-21.09.2003	Karpacz		Samotnia VIII – Spotkanie koleżeńskie
74.	08.10.2003	Warszawa	spec	Seminarium KLIR i IBDiM – R&T 2003
75.	26-29.11.2003	Częstochowa	50	Seminarium KLIR Złoty Potok
76.	04-05.03.2004	Tatry	51	Seminarium - Polana Zgorzelisko
77.	12.05.2004	Kielce – Ciekoty		V Spotkanie targowe - Autostrada

78.	16-17.06.2004	Szczecin	52	Seminarium KLIR
79.	09-12.09.2004	Karpacz	Jacek	Samotnia IX – Spotkanie koleżeńskie
80.	24-27.11.2004	Dymaczewo k/P-nia	53	Seminarium – Walne Zebranie
81.	16-18.03.2005	Tatry	54	Seminarium - Polana Zgorzelisko
82.	11.05.2005	Kielce – Tokarnia		VI Spotkanie targowe - Autostrada
83.	9-11.06.2005	Toruń	55	Seminarium KLIR
84.	08-11.09.2005	Karpacz		Samotnia X – Spotkanie koleżeńskie
85.	24-25.11.2005	Aleksandrów Łódzki	56	Seminarium - Walne Zebranie
86.	23-25.03.2006	Tatry	57	Seminarium – Polana Zgorzelisko
87.	17.05.2006	Kielce – Tokarnia		VII Spotkanie targowe - Autostrada
88.	22-24.06.2006	Dychów k/Zielonej Góry	58	Seminarium KLIR
89.	14-17.09.2006	Karpacz		Samotnia XI – Spotkanie koleżeńskie
90.	19-21.10.2006	Sząbruk k/Olsztyna	59	Seminarium – Walne Zebranie – Wyborcze
91.	14-17.03.2007	Bielsko - Biała	60	Seminarium KLIR
92.	16.05.2007	Kielce – Borków		VIII Spotkanie targowe - Autostrada
93.	20-23.06.2007	Przyjezierze	61	Seminarium KLIR
94.	13-16.09.2007	Karpacz		Samotnia XII – Spotkanie koleżeńskie
95.	03-06.10.2007	Kielce – Św. Krzyż	62	Seminarium – Walne Zebranie
96.	27.02-01.03.2008	Sząbruk k/Olsztyna	63	Seminarium KLIR
97.	31.03-06.04.2008	Amsterdam – Rzym		Intertraffic'2008
98.	14.05.2008	Kielce - Borków		IX Spotkanie targowe - Autostrada
99.	11-14.06.2008	Kaszuby - Ostrzyca	64	Seminarium KLIR
100.	11-14.09.2008	Karpacz		Samotnia XIII – Spotkanie koleżeńskie
101.	05-08.11.2008	Bochnia – Tuchów -Raciechowice	65	Seminarium KLIR Walne Zebranie
102.	04-07.03.2009	Tatry	66	Seminarium KLIR – Polana Zgorzelisko
103.	12.05.2009	Kielce		X Spotkanie targowe - Autostrada
104.	17-20.06.2009	Poznań - Kiekrz	67 +spec.	Seminarium KLIR Walne Zebranie
105.	5-8.09.2009	Karpacz		Samotnia XIV – Spotkanie koleżeńskie
106.	4-7.11.2009	Rzeszów – Lwów	68	Seminarium KLIR
107.	23-26.03.2010	Amsterdam - Madryt		Intertraffic '2010
108.	14-17.04.2010	Puławy	69	Seminarium KLIR
109.	11.05.2010	Kielce		XI Spotkanie targowe - Autostrada
110.	23-26.06.2010	Rybnik	70	Seminarium KLIR
111.	18-21.09.2010	Karpacz		Samotnia XV – Spotkanie koleżeńskie
112.	20-23.10.2010	Częstochowa	71	Seminarium – Walne Zebranie – Wyborcze
113.	20-23.10.2010	Tatry	72	Seminarium KLIR – Polana Zgorzelisko
114.	10.05.2011	Kielce		XII Spotkanie targowe - Autostrada
115.	06.2011	??	73	Seminarium KLIR – Walne Zebranie (?)

Oprac. 14.10.2010r. TB



