

# **RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH**

**dotyczący dokumentu pn. Plan zrównoważonego rozwoju  
publicznego transportu zbiorowego dla miasta Częstochowy**

**Grudzień 2020**

~ 1 ~

## **Spis treści**

1. Informacje o dokumencie pn. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Częstochowy”	3
2. Działania podjęte w ramach konsultacji społecznych	6
3. Opinie mieszkanki i mieszkańców wyrażone poprzez formularz konsultacyjny	7
4. Podsumowanie	17

## **1. Informacje o dokumencie pn. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Częstochowy”.**

Opis rzeczowy aktualizacji Planu Transportowego w roku 2020.

1. Bieżąca aktualizacja Planu Transportowego została przeprowadzona we własnym zakresie przez Miejski Zarząd Dróg i Transportu i była prowadzona na bazie dokumentu obowiązującego, wprowadzonego Uchwałą Rady Miasta Częstochowy w roku 2013 oraz aktualizowanego w roku 2017.

2. Zamiar wprowadzenia do eksploatacji autobusów z napędem elektrycznym, jako wynik działania proekologicznego, a jednocześnie spełniającego wymagania Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych wymusił uprzednią konieczność aktualizacji Analizy Kosztów i Korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu (AKK). Z kolei wspomniana aktualizacja wymusiła również aktualizację Planu Transportowego, aby oba dokumenty były spójne.

3. Na potrzebę aktualizacji Planu Transportowego do końca roku 2020 wskazano w protokole pokontrolnym z Najwyższej Izby Kontroli, szczególnie w odniesieniu do zapisów związanych z Ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

4. W ramach aktualizacji Planu Transportowego, wprowadzono szereg zmian do dokumentu istniejącego w dotychczasowym stanie prawnym. Wśród najważniejszych zmian należy wskazać:

- Przebudowę struktury dokumentu na bardziej przejrzystą i dostosowaną do aktualnych wymagań prawnych, wynikających z Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz rozporządzenia obowiązującego w zakresie tego dokumentu;
- Aktualizację wszelkich danych na temat stałego układu komunikacyjnego, przebiegów tras poszczególnych linii, częstotliwości kursowania, pojemności wykorzystywanego taboru komunikacyjnego;
- Aktualizację danych na temat głównych ciągów drogowych, wchodzących w skład sieci transportowej Częstochowy i gmin ościennych, w szczególności co do przebiegów dróg krajowych i wojewódzkich oraz zmian ich nomenklatury w powiązaniu z otwarciem autostradowej obwodnicy Częstochowy;
- Aktualizację informacji na temat ukończonych, trwających oraz planowanych inwestycji drogowych, co do których istnieje wystarczający zasób wiedzy;
- Z uwagi na strategiczny charakter Planu Transportowego, część rozwiązań w nim opisano w sposób wariantowy lub z zaznaczeniem rozwiązań rekomendowanych, bez wprowadzania ich obligatoryjności lub braku możliwości korygowania przed wdrożeniem. Umożliwi to w przyszłości łatwiejsze dostosowywanie nowych zadań do obowiązującej treści dokumentu;

- Aktualizację stanu lokalnego transportu zbiorowego w gminach graniczących z Częstochową, a w niektórych przypadkach – również z grupy gmin znajdujących się dalej od miasta, pod kątem możliwości integracji sieci transportowej na szczeblu subregionu północnego województwa śląskiego. Plan Transportowy zawiera aktualne dane o nowym porozumieniu międzygminnym z gminą Mykanów (przedłużenie linii nr 13 do Wierzchowiska) i rozszerzonym porozumieniu z gminą Mstów (przedłużenie linii nr 30 przez Mstów do Siedlca);
- Określenie obszaru objętego dokumentem z wariantowaniem jego obowiązywania na terenach gmin posiadających porozumienia międzygminne z Częstochową;
- Aktualizację czynników mogących w najbliższej przyszłości determinować wielkości potoków pasażerskich na liniach komunikacji miejskiej;
- Propozycję chronologii postępowania w zarządzaniu siecią publicznego transportu zbiorowego w Częstochowie w perspektywie kolejnych lat z określeniem głównych założeń co do korygowania tras, rozkładów jazdy, zmian struktury taboru, częstotliwości kursowania, obszarów objętych zasięgiem przewozów, oznaczeń linii itp.;
- Analizę możliwości integracji sieci komunikacyjnej na szczeblu aglomeracyjnym oraz subregionu północnego, z uwzględnieniem struktury logistycznej i demograficznej obszarów poszczególnych gmin w powiązaniu z istniejącym układem linii komunikacji miejskiej;
- Wprowadzenie zapisów wynikających z Analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu;
- Aktualizację stanu inwentarza tramwajów i autobusów wykorzystywanych do obsługi przewozów o charakterze użyteczności publicznej w Częstochowie według informacji na dzień 01.09.2020 r.;
- Aktualizację zagadnień priorytetowania komunikacji miejskiej w ruchu drogowym na obszarze objętym Planem Transportowym;
- Koncepcję poprawy obsługi komunikacyjnej centrum Częstochowy, z wykorzystaniem Alei Najświętszej Maryi Panny po zakończeniu okresu trwałości projektu współfinansowanego z środków Unii Europejskiej;
- Aktualizację i doprecyzowanie zagadnień związanych z rozwojem sieci tramwajowej w Częstochowie, traktując te rozwiązania jako opcjonalne oraz wariantowe;
- Koncepcję wprowadzenia do ruchu na liniach komunikacyjnych autobusów o mniejszej pojemności, skierowanych do obsługi dzielnic peryferyjnych oraz połączeń o niewielkim potencjale pasażerskim, a uzasadnionych ze względów społecznych. Ponadto poprawa dostępności do sieci komunikacyjnej dla seniorów, dzieci i osób z niepełnosprawnością ruchową;
- Dane z pomiarów potoków pasażerskich na poszczególnych liniach, przeprowadzone we własnym zakresie przez MPK w roku 2018, a zatem po poprzedniej aktualizacji Planu Transportowego, a przed pandemią COVID-19;
- Aktualizację zapisów dotyczących regulaminu usług przewozowych, taryfy biletowej, uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, oznakowania taboru komunikacyjnego, nowych rozwiązań informatycznych z zakresu dystrybucji biletów i dynamicznej informacji pasażerskiej (w tym także tablic

SDIP), standaryzacji oznakowania przystanków, ich wymagań technicznych, parametrów jakościowych usług przewozowych oraz metod ich weryfikacji i kontroli.

## 2. Działania podjęte w ramach konsultacji społecznych

W terminie od 27 listopada do 17 grudnia 2020 r., zgodnie z Zarządzeniem Nr 1269.2020 Prezydenta Miasta Częstochowy z dnia 27 listopada 2020 roku, zostały przeprowadzone konsultacje społeczne dotyczące dokumentu pn. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Częstochowy”.

Treść zarządzenia dostępna jest w Biuletynie Informacji Publicznej:

<https://bip.czestochowa.pl/zarządzenie/1167204/zarządzenie-nr-1269-2020>

Konsultacje zostały zorganizowane zgodnie z Uchwałą Rady Miasta Częstochowy nr 715/LXII/2010 z dnia 28 czerwca 2010 r. w sprawie zasad i trybu przeprowadzania konsultacji społecznych z mieszkańcami Częstochowy.

Ze względu na sytuację zdrowia publicznego i ograniczenia w zakresie możliwości spotkań, konsultacje przeprowadzono za pomocą formularza uwag zamieszczonego na stronie internetowej: <https://ankieta.konsultuje.pl/czestochowa/konsultacje-spoeczne-planu-zrownowazonego-rozwoju-publicznego-transportu-zbiorowego-dla-miasta-czestochowy>

Ponadto mieszkańcy zostali poinformowani o konsultacjach za pośrednictwem:

- Strony internetowej [www.czestochowa.pl](http://www.czestochowa.pl) i [www.konsultacje.czestochowa.pl](http://www.konsultacje.czestochowa.pl),
- Mediów lokalnych,
- Miejskich portali społecznościowych.

### 3. Opinie mieszkanek i mieszkańców wyrażone poprzez formularz konsultacyjny

Poprzez formularz konsultacyjny swoją opinię na temat proponowanej treści dokumentu „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Częstochowy” wyraziło 6 osób, które łącznie zgłosiły 22 uwagi merytoryczne. Ponadto wpłynęły 3 formularze puste, co łącznie daje 9 opinii.



**Konsultacje Społeczne  
Miasta Częstochowy**

 Konsultacja trwa  
27.11.2020 - 17.12.2020

 Liczba opinii  
9

**Konsultacje społeczne Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Częstochowy**

Bieżąca aktualizacja Planu Transportowego została przeprowadzona we własnym zakresie przez Miejski Zarząd Dróg i Transportu, na bazie dokumentu obowiązującego, wprowadzonego Uchwałą Rady Miasta Częstochowy w roku 2013 oraz aktualizowanego w roku 2017.

Zamiar wprowadzenia do eksploatacji autobusów z napędem elektrycznym, jako wynik działania proekologicznego, a jednocześnie spełniającego wymagania Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, spowodował konieczność aktualizacji Analizy Kosztów i Korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu (AKK). Z kolei wspomniana aktualizacja wymusiła również aktualizację Planu Transportowego, aby oba dokumenty były spójne.

Projekt „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Częstochowy” można pobrać klikając odnośnik poniżej:

[Pobierz plan](#)



**Włącz się w konsultacje i podziel się swoją opinią**

Aby rozpocząć ankietę zaznacz kwadrat poniżej:

Nie jestem robotem



reCAPTCHA  
Prywatność - Warunki

Zestawienie zgłoszonych uwag i opinii (chronologicznie):

L.p.	Punkt	Treść uwagi (propozycja zmiany)	Uzasadnienie uwagi	Komentarz
1	Punkt 6.5	Likwidacja linii numer 18 lub jej wydłużenie w kierunku Dworca PKP Stradom, tudzież w kierunku dzielnic Północ/Rząsawy. Zmniejszenie częstotliwości kursowania do 60 minut poza dniami roboczymi.	Linia numer 18 wykazuje się znikomym obłożeniem przez pasażerów. Dodatkowo wysoka częstotliwość kursowania w godzinach szczytu powoduje niskie napełnienie (bliskie zerowemu) większości kursów. Głównym generatorem ruchu na linii 18 są ogródki działkowe, do których podróżują działkowicze w dni wolne od pracy w sezonie letnim. Dodatkowo generatorem ruchu jest szkoła przy ul. Rozdolnej. W okresie poza zajęciami szkolnymi, szczególnie w okresie zimowym, gdzie także i liczba "działkowiczów" jest ograniczona zasadnym wydaje się ograniczenie częstotliwości kursowania.	Linia nr 18 w najbliższej przyszłości będzie kursować w relacji Piłsudskiego – Batalionów Chłopskich, czyli bez zmian. Odpowiedzią na niewielką frekwencję mają być docelowo autobusy o obniżonej pojemności, które sprostają potrzebom przewozowym, a jednocześnie pozwolą na realizację rozkładu jazdy, dostosowanego do zgłoszonych potrzeb ze strony mieszkańców dzielnicy Mirów.
2	Punkt 6.5	Lokalizacja przystanku końcowego linii 40 na ulicy Jaskrowskiej - w pobliżu planowanego centrum logistycznego	Lokalizacja przystanku końcowego linii 40 na ulicy Jaskrowskiej wydaje się być zasadna w związku z planowaną budową centrum logistycznego.	Kształt linii nr 40 może ulec zmianie na etapie wdrożenia, a jej ewentualne skierowanie do centrum logistycznego przy ulicy Jaskrowskiej będzie uzależnione od rzeczywistych potrzeb przewozowych oraz warunków terenowych w tym rejonie.
3	Punkt 6.5	Zachowanie przejazdu linii 20 ulicami Wypalanki i Poselską przy zmniejszeniu częstotliwości	Wycofanie linii 20 z ulic Wypalanki i Poselskiej spowoduje brak wygodnej obsługi giełdy samochodowej jak i zwiększy średnią odległość do przystanku dla mieszkańców sąsiadujących ulic z dość gęstą zabudową jednorodziną.	Jeżeli linia nr 20 zostanie wycofana z ulic Wypalanki i Poselskiej, to wyłącznie wtedy, gdy zastąpi ją na tym odcinku inna linia komunikacyjna, obsługiwana taborem o obniżonej pojemności, zatem dostępność do usług przewozowych nie zostanie pogorszona.
4	Punkt 6.5	Likwidacja linii autobusowych 35/36 i zastąpienie tej linii linią okrężną kursującą w godzinach zmian (okolice godzin 5-7, 13-15, 21-23). Autobusy te mogą być wydzielane z	Zbędną jest utrzymywanie linii 35 i 36, która pochłaniając 3 pojazdy (1 pojazd łączony z linią 25) kursuje okrężnie. Podział na dwie linie (35 i 36) różniącą się tylko odwrotnym	Linie nr 35 i 36 mają istotnie największe potoki pasażerskie w godzinach zmian zakładów pracy w rejonie ul. Legionów, natomiast w pozostałych porach także



		<p>kursów linii kończących swój bieg na przystanku Raków Dworzec PKP, a następnie wykonywać jeden obieg w relacji Raków Dworzec PKP - Legionów - Cooper Standard - Raków Dworzec PKP przez ulice Limanowskiego - Jesienną - Orkana - Wojska Polskiego - Legionów - Kusięcką - Strefową - Legionów. Linia kursowałaby tylko w godzinach zmianowych w dni robocze, robocze wakacyjne i soboty.</p>	<p>przebiegiem jest mylący dla pasażerów. Zastąpienie linią o jednej numeracji znacząco rozwiązuje ten problem. Dodatkowo ograniczenie kursowania do godzin wymiany zmian w zakładach pracy ogranicza ryzyko wożenia "powietrza" w pozostałych godzinach, gdyż popyt na tę linię pośród grup innych niż pracownicy zakładów pracy w strefie ekonomicznej przy ulicy Legionów jest znikomy. Dodatkowo wydzielenie kursów z innych linii pozwala na oszczędzenie liczby pojazdów jak i godzin etatowych kierowców.</p>	<p>występują potrzeby przewozowe. Linia nr 36 ulegnie zawieszeniu w czasie przebudowy Alei Wojska Polskiego (wszystkie kursy będą wykonywane w ramach linii nr 35), natomiast ostateczny kształt połączenia zostanie określony pod koniec tej inwestycji w korelacji z potrzebami przewozowymi zakładów pracy w rejonie KSSE.</p>
5	Punkt 6.5	<p>Modyfikacja trasy linii 27 (lub utworzenie nowej linii) do dzielnicy Północ - stworzenie połączenia dzielnicy Północ ze strefą ekonomiczną zlokalizowaną w okolicach ulicy Legionów. Połączenie w przyszłości (adekwatnie do rozwoju strefy ekonomicznej przy ulicy Skorki) dzielnicy Północ ze strefą ekonomiczną na Dźbowie.</p>	<p>Wiele mieszkańców dzielnicy Północ pracuje w zakładach położonych na terenie stref ekonomicznych. Brak szybkiego połączenia (konieczność przejazdu do Centrum we wczesnych godzinach porannych) powoduje utrudnienia w dojeździe i wybór prywatnego środka transportu.</p>	<p>Uruchomienie takiej linii jest brane pod uwagę i nie można jej wykluczyć, niemniej do czasu ustania pandemii COVID-19, prace w tym zakresie są zawieszane.</p>
6	Punkt 7.1	<p>W planowanych analizach zwiększenia częstotliwości stosować takty pełnych liczb (10, 15, 20, 25, 30, 45, 60 minut).</p>	<p>Zaplanowanie taktów co pełną liczbę minut i dopasowanie rozkładu jazdy sprzyja zapamiętywaniu rozkładu jazdy przez pasażerów, a i "pełne" takty wydają się bardziej atrakcyjne z powodu psychologicznego. Częściej w życiu używamy jednostek czasu wyrażonych w pełnych liczbach, co pozwala pasażerowi podświadomie szybciej określić częstotliwość i pozornie wydaje się mu ona bardziej atrakcyjna.</p>	<p>Zaproponowane w rozkładach jazdy takty pomiędzy kursami powtarzają się w cyklu co godzinę lub co 2 godziny, ponadto na liniach kursujących rzadziej, niż co 20 minut, ważniejsze jest dopasowanie godzin odjazdów do potrzeb pasażerów, niż utrzymywanie powtarzalnych odstępów czasu pomiędzy kursami.</p>
7	Punkt 7.5	<p>Ograniczenie kursowania linii 80, a nawet rozważenie możliwości wprowadzenia komunikacji tramwajowej za tą linią i zachowanie taktu 60 minut, z</p>	<p>Z nocnej komunikacji autobusowej mieszkańcy korzystają głównie w weekendy. W pozostałe dni obłożenie tych linii stanowią sporadycznie pasażerowie</p>	<p>Plan Transportowy jest dokumentem o określonej ogólności, dlatego nie musi definiować dokładnych godzin kursów lub częstotliwości odjazdów z przystanków.</p>

		uwzględnieniem przyjazdu w okolice skrzyżowania Alei Niepodległości z ulicą Źródlaną w okolicach godziny 3:30.	pracujący do późnych godzin nocnych oraz kierowcy i motorniczowie MPK wracający z popołudniowej, a także zmierzający na nocną zmianę. Przywrócenie komunikacji tramwajowej i wydłużenie jej kursowania do godziny 1:00, a także realizowania pierwszego kursu z Fieldorfa krótko po godzinie 3:00 (tak, aby znalazł się na wysokości zajezdni mniej więcej o godzinie 3:30-3:40) jest więc rozwiązaniem idealnym. Dodatkowo wartym rozważenia jest pozostawienie w rozkładzie sobotnim jednej brygady kursującej w godzinach 1:00-3:00.	Niemniej w 2021 roku możliwa jest korekta rozkładu jazdy linii nr 80.
8	Punkt 8.3	Kluczowym jest dążenie do stworzenia wspólnej taryfy biletowej na terenie subregionu Częstochowskiego, przenosząc odpowiedzialność za taryfę biletową do organizatora publicznego transportu zbiorowego. Pożądane jest poszerzenie oferty wspólnego biletu w najbliższym okresie z podmiotami obsługującymi przewozy w gminach przyległych, w szczególności z Gminnym Zakładem Komunikacji w Rędzinach, a także z przewoźnikami prywatnymi działającymi na zlecenie gmin Blachownia i Konopiska (lub przejęcie przewozów przez operatora sieci komunikacyjnej m. Częstochowa). Wartym rozważenia jest także wprowadzenie wspólnego biletu w subregionie Częstochowskim z przewoźnikami kolejowymi (ograniczonymi stacjami Myszków w kierunku południowym, Kłomnice w kierunku północnym, Herby w kierunku Zachodnim, a także Julianka w kierunku wschodnim).	Wspólny bilet zwiększa atrakcyjność przewozów, szczególnie na dłuższych dystansach niż 3-5 przystanków. Pozwala na całkowitą rezygnację z pojazdu prywatnego na rzecz transportu publicznego. Poszerzenie taryfy o bilety kolejowe dodatkowo zwiększa jej atrakcyjność.	Plan Transportowy nie wyklucza wprowadzenia jednolitej taryfy biletowej dla szerszego obszaru, niż dotychczas, jednak wiele będzie zależało od decyzji poszczególnych gmin wchodzących w skład Subregionu Północnego, co tak naprawdę jest trudne do przewidzenia.

9			autobus nr 13 o godz 8 20 w stronę częstochowy	Plan Transportowy jest dokumentem o określonej ogólności, dlatego nie musi definiować dokładnych godzin kursów
10	Rozdział 7.1, głównie tabela 7 i 8	Najbardziej uczęszczane linie autobusowe w naszym mieście, na których frekwencje są bardzo wysokie, powinny być obsługiwane albo w całości, albo w większości taborem przegubowym, klasy MEGA. Głównie skupię się na 3 liniach. Na linii nr 24 frekwencja jest ogromna, kursuje na niej 7 autobusów w dni robocze. I właśnie wszystkie brygady powinny obsługiwać autobusy przegubowe. Podobnie z linią nr 10, gdzie również jest ogromna frekwencja, powinny być skierowane do ich obsługi tylko i wyłącznie autobusy przegubowe. Natomiast "dwunastka", moim zdaniem powinna być obsługiwana tylko taborem klasy MAXI 12-metrowym, jednak częstotliwość kursowania, w dni robocze szkolne powinna być zwiększona przez większą część dnia. Autobusy na tej linii powinny kursować co 15-20 minut. W chwili obecnej jedynie w godzinach szczytu kursują częściej, niż 30 minut.	Linie 10 i 24 odnotowują naprawdę bardzo wysokie frekwencje, co widać zresztą w tabeli 8 na stronach 135 i 136. W tych konsultacjach sugerowano, że lepiej zwiększyć częstotliwość w zamian za rezygnację wypuszczania tam autobusów przegubowych. Uważam, że to zły pomysł. Otóż pomimo już częstego kursowania autobusów na tych liniach (10 i 24) co 15 minut w dni robocze, zwiększenie jej do powiedzmy 10 minut, niewiele zmieni, a autobusami będzie jeździć nadal sporo pasażerów. A jak wiadomo, jazda przepełnionym autobusami nie zachęca do podróży autobusem. Mieszkańcy również coraz częściej narzekają na zbyt mało autobusów przegubowych na mieście. Powinniśmy więc iść drogą innych miast i najbardziej oblegane linie obsługiwać taborem MEGA. W kwestii linii 12, która obecnie jedynie w godzinach szczytu kursuje częściej, powinna kursować przez większość część dnia ze zwiększoną częstotliwością, a nie tylko w godzinach szczytu. Teraz przy częstotliwości 30 minut (czyli poza godzinami szczytu) jeżdżą często autobusy krótkie 12-metrowe i również jazda jest niezbyt przyjemna. Aby na niej nie trzeba było wysłać przegubów, powinna właśnie kursować - jak zaproponowałem - co 15-20 minut. I oczywiście wtedy w całości obsługa 12-metrowa.	Specyfika linii nr 10 i 24 sprawia, że lepszym rozwiązaniem jest zwiększenie na nich ilości kursów, a pozostanie przy obsłudze autobusami 12-metrowymi, co pozwala na lepsze dostosowywanie częstotliwości kursów do potrzeb przewozowych w różnych porach dnia i tygodnia. Na obu liniach przewiduje się docelowe zwiększenie częstotliwości kursowania, jednak będzie ono uzależnione od sytuacji finansowej Miasta po ustaniu pandemii COVID-19. W przypadku linii nr 12, mającej nieco inny charakter, przewidywane jest kursowanie zarówno autobusów przegubowych, jak też 12-metrowych, ze zmienną częstotliwością, ale nie rzadziej, niż co 20 minut w dni robocze w godzinach szczytu.
11	Rozdział 4.6	Uważam, iż nasze Częstochowskie MPK,	Coraz więcej polskich miast inwestuje w	Sytuacja finansowa polskich samorządów

		<p>powinno zrezygnować z zakupów autobusów z napędem klasycznym dieslowym, a kupować tylko i wyłącznie autobusy niskoemisyjne lub/i zeroemisyjne. Takie jak autobusy elektryczne, gazowe LNG/CNG itp.</p>	<p>ekologiczny transport, kupując np. autobusy elektryczne. Częstochowa postawiła pierwszy krok, który bardzo cieszy, a mianowicie nasze MPK wydzierzawi 15 autobusów elektrycznych, które będziemy mieć jeszcze w tym roku. Powinniśmy w kolejnych latach całkiem zrezygnować z zakupów autobusów z napędem diesla. Tak zrobiła np. Warszawa, która chce (i już to robi) kupować tylko pojazdy nisko lub zeroemisyjne. My powinniśmy dołączyć do takich miast, tym bardziej, że z czasem tak czy inaczej nie będziemy mogli już kupować pojazdów z napędem ON, o ile w ogóle jakiś producent będzie takowe produkować.</p>	<p>ulega zdecydowanemu pogorszeniu ze względu na trwającą pandemię, tymczasem autobusy z napędem alternatywnym są znacznie droższe od zasilanych klasycznie, stąd trudno przewidzieć, w jakim zakresie Częstochowa będzie mogła pozwolić sobie na zakup takich autobusów. Trudno też przewidzieć, w jakim stopniu możliwe będzie nabywanie takiego taboru z wykorzystaniem zewnętrznych źródeł współfinansowania. Stąd też aktualnie nie jest celowym całkowite odejście od napędów klasycznych w autobusach.</p>
12	Rozdział 1.4 / Strona 13 / Punkt 19	<p>Autobusy przegubowe powinny zostać wieczorem tam gdzie wymaga tego dana służba linii 11, 13, 17, 23, 24, 30 w celu dużego potoku pasażerskiego w celu dowozu/odwozu z/do pracy.</p>	<p>Zamiana autobusów przegubowych na krótkich pod wieczór będzie dawała dodatkowe koszty w celu podstawienia wozów na pętlę by dalej realizować daną służbę już krótszym pojazdem. Taniej będzie aby przegub jeździł cały dzień niż pokonywanie kilometrów i zamiany wozu na krótki.</p>	<p>Ekspedycja autobusów przegubowych do obsługi poszczególnych brygad zawsze jest powiązana ze skalą potrzeb przewozowych, a obiegi dobowe autobusów są planowane w sposób racjonalny zarówno pod względem ekonomii, jak i logistyki.</p>
13	Rozdział 4.3 / Strona 46 / Punkt	<p>Ilość autobusów o typie MEGA w trakcie I okresu powinna wynosić między 34-37 sztuk. Dodatkowo MPK powinno dysponować niezbędną flotą taboru klasy MEGA wraz z niezbędną rezerwą bierną. Podobnie w okresie II lub III ilość przegubów w ruchu na mieście powinna wynosić około 35 sztuk z niezbędną rezerwą bierną.</p>	<p>Wg wyników badań przeprowadzonych przez MZDiT i MPK wynika, że jest konieczność wysyłania autobusów przegubowych na linie na których obecnie przegub nie występuje np. linie 13, 28 lub 31. Obecnie nie ma możliwości taborowej by skierować tam autobusów przegubowych na poszczególne służby. W najbliższych 2 latach miasto powinno zakupić 8-10 nowych fabrycznie autobusów przegubowych.</p>	<p>Założenia Planu Transportowego nie różnią się w sposób istotny od propozycji, ponadto istnieje zbyt wiele składowych, rzutujących na możliwe zmiany potrzeb przewozowych na poszczególnych liniach.</p>
14	Rozdział 4.3 / Strona 48 / Punkt	<p>Należy bardzo ostrożnie podejść do objęcia taktem 10-min lub 12 min linii 10 i 24 i kierowania tam głównie autobusów</p>	<p>Linie 10 i 12 tylko w szczycie komunikacyjnym w godzinach 5-9 i 13-16:30 powinny mieć takt 10-minutowy lub</p>	<p>Plan Transportowy nie wyklucza stosowania autobusów przegubowych na liniach nr 10 i 24, natomiast rozkłady jazdy tych linii</p>

		krótkich. W godzinach 6-17 są tam dosyć duże potoki pasażerskie trudne to wytypowania które służby miałyby faktycznie stać się krótkie lub przegubowe.	12-minutowy, w pozostałych porach co 15' wieczorem co 20'. 50% taboru na tych liniach powinny pokrywać autobusy przegubowe.	zostaną dostosowane do faktycznych potrzeb pasażerów po wygaśnięciu pandemii COVID-19.
15	Rozdział 7.1 / Strona 137 / Punkt	Służby 17-1 i 17-4 powinny być przegubowe. Nie ujęto służby 17-3 która również jest mocno obciążona. Obsługuje ona jeden z najbardziej napełnionych kursów linii 17 - 14:06 z Wyczerpy w dni robocze odwożąc ludzi z pracy okolic Huty Szkła na Wyczerpach, Zakładów pracy przy ul. Dickensa i Morsztyna i co najważniejsze dużą ilość uczniów ze Zespołu Szkół im. Kochanowskiego przy ul. Warszawskiej (przystanek Cmentarna). Ponadto, obecnie przeguby zniknęły z tej linii przez utworzone "rondo" na skrzyżowaniu ul. Matejki, ul. Piastowskiej i ul. Zaciszańskej.	Skierowanie 3 przegubów na linię 17 w celu zaspokojenia potrzeb pasażerów do silnych zadań przewozowych na tej linii i likwidacja "ronda" na Stradomiu	Plan Transportowy jest dokumentem o określonej ogólności, dlatego nie musi definiować dokładnych godzin kursów, czy też przypisania pojemności taboru do konkretnych brygad.
16	Rozdział 7.1 / Strona 143	Likwidacja wjazdów kieszeniowych w ul. Bohaterów Katynia na przystanek/pętla Błeszno dla linii 24.	Wjazdy kieszeniowe na linii 24 to obecnie marnowanie wozokilometrów gdyż bardzo mało osób zabiera się z tej pętli. Proponowana częstotliwość linii 10 z taktiem 10 lub 12 minutowym spokojnie wystarczy na tej pętli a dla linii 24 pozwoli to na poprawienie czasu przejazdu i ewentualnego większego buforu na pętli a jednocześnie być może pozwoli oszczędzić jeden autobus dla tej linii.	Po ustaniu pandemii COVID-19 planowane jest badanie potoków pasażerskich na przystanku BŁESZNO dla linii nr 24, celem określenia zasadności wykonywania przez nią wjazdów kieszeniowych.
17	Rozdział 7.1 / Strona 142	Przywrócenie taktu 30-minutowego na linii 17 w soboty, jak również wprowadzenie taktu 40-minutowego przez cały dzień w niedziele i święta	Dzielnica Wyczerpy cechuje się wielkim osiedlem bloków mieszkalnych gdzie w sobotę i niedziele rozkłady linii 17 są bardzo okrojone. Należy prowadzić takt 30-minutowy w sobotę przez cały dzień i 40-minutowy w niedziele przez cały dzień	Plan Transportowy jest dokumentem o określonej ogólności, dlatego nie musi definiować dokładnych godzin kursów, czy też częstotliwości kursowania linii w danych porach dnia i tygodnia.
18	Rozdział 7.1 / Strona	Linia 21 - w porach 9-13 i 17-23 linia	Wzmocnienie linii 21 pozwoli na	Plan Transportowy jest dokumentem o

	143	powinna zostać wzmocniona do taktu 45-minutowego gdyż cieszy się zainteresowaniem. Takt 45-minutowy pozwoli prowadzić przyzwoite przerwy również dla kierowców autobusów (obecnie 30-minutowy takt w szczycie jest bardzo napięty i często kursy realizowane są na opóźnieniu)	poprawienie punktualności autobusów na tej linii. Ponadto można wziąć pod uwagę wprowadzenie taktu 45-minutowego przez większość części dnia tj. w godzinach 5-19, w zamian za likwidację szczytu co 30-minut w tygodniu.	określonej ogólności, dlatego nie musi definiować dokładnych godzin kursów, czy też częstotliwości kursowania linii w danych porach dnia i tygodnia.
19	Rozdział 7.1 / Strona 143	Linia 25 - wprowadzenie taktu 45-min wieczorem w dni robocze od godziny 19-ej, w wakacje i soboty od godzin 17-ej, w niedzielę wzmocnienie linii co 45 minut w godzinach 7-19, w pozostałych co 60 min	Linia 25 cieszy się dużym zainteresowaniem, w dni robocze częstotliwość 60 min na wieczór w tygodniu czy w soboty, a 70 min w niedzielę, to słaba częstotliwość dla tak ważnej linii mieście. Zwiększenie częstotliwość w tych porach zachęci potencjalnych pasażerów	Plan Transportowy jest dokumentem o określonej ogólności, dlatego nie musi definiować dokładnych godzin kursów, czy też częstotliwości kursowania linii w danych porach dnia i tygodnia.
20	pkt. 7.1., ust. 5, strona 137 oraz 142	Likwidacja przystanku "Rząsawa Dworzec PKP"	W pkt. 7.1., ust. 5 na stronie 137 oraz na 142 jest sugestia w sprawie zwiększenia liczby kursów linii 14. Ze zdumieniem przyjąłem informację zawartą w planie dot. zamiaru zwiększenia liczby kursów do przystanku "Rząsawa Dworzec PKP". Przystanek ten cieszy się zerowym zapotrzebowaniem, na potwierdzenie proszę o sprawdzenie statystyki kasowania biletów na tym przystanku". Dworzec PKP od prawie 10 lat jest nieczynny, w pobliżu kilka zakładów pracy ze zmotoryzowaną załogą. Pensjonariusze schroniska dla bezdomnych są jedynymi pasażerami tego przystanku, zawsze jadą "na gapę". Ile ten ekskluzywny autobus dla osób bezdomnych kosztuje budżet miasta? Jak wzrosną koszty wozokilometrów w wyniku zwiększenia liczby kursów dla pensjonariuszy schroniska? Postulat: likwidacja przystanku lub ograniczenie kursów do 3 dziennie. Korzyści:	Likwidacja tego przystanku nie jest przewidywana, a w ostatnim czasie nastąpiła redukcja liczby kursów. Możliwe są kolejne zmiany, ale po przeprowadzeniu badań frekwencji, przewidzianych po wygaśnięciu pandemii COVID-19.

			znaczące oszczędności na wozokilometrach, oszczędność czasu pracy kierowców, całkowita eliminacja opóźnień i ryzyka opóźnień na kursach o których mowa na str. 142 Planu.	
21	Str. 26	Zmiana opisu LOKALIZACJI PRZYSTANKU „RZAŚAWA DWORZEC PKP	Na stronie 26 projektu Planu wskazano, że przystanek ten leży w Gminie Rędziny. Jest to nieścisłość, ponieważ z map geodezyjnych wynika, że działka z pętlą autobusową leży już na terenie Gminy Mykanów. Dojazd od granicy miasta do pętli odbywa się za to po terenie Gminy Rędziny. Jest to miejsce styku 3 gmin.	W Planie Transportowym określono, że fragment drogi do przystanku RZAŚAWA DWORZEC PKP znajduje się na terenie gminy Rędziny, a nie sam przystanek.
22	Cały plan	DOSTOSOWANIE GODZIN ODJAZDU/PRZYJAZDU AUTOBUSU DO POTRZEB ŻYCIA CODZIENNEGO	Proszę o takie układanie rozkładów jazdy, aby godziny przyjazdów do centrum miasta miały logiczne uzasadnienie związane z potrzebami życia codziennego. Zły przykład: osoby zatrudnione zwykle pracują do “równej godziny” np. Do godz. 14:00, 15:00, 16:00, a autobus do domu mają na przystankach zlokalizowanych w rejonie centrum miasta o godz. 13:50, 14:55, czyli tuż przed wyjściem z pracy. Zły przykład: linia 14, kier. Rzaśawa, odj. Z przystanku II Aleja NMP o godz. 15:26, w sytuacji kiedy mieszkańcy pracują do godz. 15:30. Dobrym przykładem będzie, jeśli autobus do centrum przyjedzie o takiej godzinie, która jest dogodna zarówno dla przyjeżdżających do centrum, jak i chcących odjechać z centrum w kierunku osiedli mieszkalnych np. Wychodzą z pracy o 15 lub 15:30, i autobus do domu mają po ok. 10-15 minutach, czyli np. 15:10/15:15 lub 15:40/15:45 i nie ma wówczas sytuacji, że pasażer musi czekać na przystanku 20-30 minut na kolejny pojazd	Plan Transportowy jest dokumentem o określonej ogólności, dlatego nie musi definiować dokładnych godzin kursów, czy też częstotliwości kursowania linii w danych porach dnia i tygodnia.

			<p>do domu! Korzyści: oferta dostosowana do potrzeb mieszkańców wpływa na atrakcyjność komunikacji zbiorowej, i stanowi mocny argument za jej wyborem i rezygnacją z samochodu prywatnego. Sytuacja przełoży się na zmniejszenie ruchu drogowego, korki, i zwiększenie dostępności miejsc parkingowych w centrum. Autobusy przyjeżdżające do centrum również powinny przyjeżdżać w takich godzinach, aby pasażer zdążył do szkoły lub pracy.</p>	
--	--	--	--	--



## 4. Podsumowanie

Realizacja zadań przedstawionych w dokumencie „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Częstochowy” będzie prowadzona sukcesywnie po uchwaleniu przedmiotowego dokumentu przez Radę Miasta Częstochowy.

Raport został opracowany przez Wydział Planowania i Rozliczeń Przewozów Miejskiego Zarządu Dróg i Transportu w Częstochowie.