

**Szanowny Pan**

**Paweł Krysiak**

Redaktor Naczelny  
Gazety Wyborczej w Częstochowie

W nawiązaniu do artykułu i komentarza Tomasza Haładyja zamieszczonego w częstochowskiej Gazecie Wyborczej (wydanie z 16-17 listopada 2013 roku) pt. „Rondo i ruch w jedną stronę” oraz odpowiadającej artykułowi publikacji internetowej na stronie [czestochowa.gazeta.pl](http://czestochowa.gazeta.pl) wnioskuję o zamieszczenie poniższego sprostowania.

Nieprawdą jest, że w Urzędzie Marszałkowskim udało się wynegocjować urzędnikom Prezydenta Krzysztofa Matyjaszczyka tylko jedną linię autobusową jeżdżącą przez Aleję Najświętszej Marii Panny, jako odstępstwo od złożonego jeszcze za czasów prezydentury Tadeusza Wrony projektu rewitalizacyjnego. Zgoda na wykorzystanie w Alei NMP (po modernizacji) komunikacji publicznej w nieco większym stopniu, niż zakładano w projekcie, dotyczyła nie jednej, a czterech linii autobusowych.

Należy dodać, że niedawno Prezydent Miasta otrzymał – w odpowiedzi na swój wniosek - tymczasową zgodę na przejazd autobusów w obu kierunkach na odcinku I Alei NMP od Placu Daszyńskiego do ulic Wilsona i Piłsudskiego (zgoda obejmuje okres do zakończenia prac związanych z przebudową dróg, które mogą - w sposób bardziej kompleksowy niż obecnie - przejąć ruch z Alei). Zgody te są oczywiście każdorazowo obwarowane koniecznością zachowania wskaźników zapisanych w projekcie unijnym, ale dają pewne możliwości, które zostaną wykorzystane – z korzyścią dla pasażerów komunikacji miejskiej - po zakończeniu wszystkich prac związanych z przebudową Placu Daszyńskiego oraz rozliczeniem projektu związanego z modernizacją Alei. Przy ustalaniu docelowego przebiegu linii autobusowych istotne będą także założenia Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego, którego projekt będzie wkrótce konsultowany.

Dlatego obowiązująca od 18 listopada 2013 r. nowa organizacja ruchu i obecny przebieg linii autobusowych przez centrum Częstochowy, wprowadzony po zakończeniu zasadniczego etapu przebudowy Placu Daszyńskiego, będzie dokładnie analizowany, w razie potrzeby korygowany i docelowo - modyfikowany.

Miejski Zarząd Dróg i Transportu zbiera głosy i opinie na temat obecnego układu, ponieważ głosy częstochowian – w tym pasażerów komunikacji miejskiej - są najważniejsze, bez względu na to, jaką wizję rozwiązań komunikacyjnych w mieście, ma autor artykułu czy też osoby odpowiedzialne za planowanie przewozów.

**MIEJSKI ZARZĄD DRÓG I TRANSPORTU  
W CZĘSTOCHOWIE**

✉ ul. ks. J. Popiełuszki 4/6 , 42-217 Częstochowa,  
☎ (0-34) 366-43-05, (034) 366-40-95, tel. / fax. (0-34) 366-43-37  
e-mail: [mzd@mzd.czyst.pl](mailto:mzd@mzd.czyst.pl), [www.mzd.czyst.pl](http://www.mzd.czyst.pl)

Nowy układ komunikacyjny w śródmieściu jest przede wszystkim wynikiem obiektywnych zmian związanych z konsekwencjami „alejowego” projektu i możliwościami przejazdu autobusów konkretnymi ulicami. Istotne znaczenie miały także, o czym autor artykułu nie wspomina, właśnie uwagi i opinie pasażerów, które napływały do MZDiT oraz MPK w czasie wielomiesięcznych objazdów spowodowanych przebudową śródmiejskich ulic.

Trzeba podkreślić, że pasażerowie w tym okresie, nie tylko akceptowali przejazdy wielu linii autobusowych aleją Jana Pawła II, ale też cenili sobie takie rozwiązania, które - choć nieco oddalały trasę od ścisłego centrum - to jednak pozwalały na szybsze przemieszczanie się na dłuższych odcinkach tras oraz umożliwiały wielu osobom dojazd w inne, czasem bardziej odległe rejony śródmieścia.

Stąd pomysł np. rozdzielenia tras linii kursujących z Wyczerp. Teraz użytkownicy komunikacji w każdym z centralnych „korytarzy” w relacji północ – południe mają dostęp do swoich linii z różnych punktów: na ul. Warszawską i dalej na Wyczerpy mogą dojechać więc zarówno z Alei Najświętszej Maryi Panny i Placu Daszyńskiego (linia 14 z przejazdem przez Aleję NMP i linia 20 - przez Plac Daszyńskiego), jak też z rejonu skrzyżowania Alei NMP i alei Wolności/Kościuszki (linia 17) oraz rejonu Placu Biegańskiego (linia 30). Taka różnorodność połączeń powinna być zaletą, a nie wadą, ponieważ likwiduje nadmierne skupienie wielu linii na tym samym obszarze, skutkujące „stadnym” jeżdżeniem autobusów. Podobnie wygląda sprawa rozdziału wspólnych w centrum miasta odcinków tras linii nr 13 i 28 oraz 12 i 32.

Nieco inaczej wygląda sytuacja linii nr 26, która teraz częściowo omija śródmieście, ale całkowicie nie pozbawia dojazdu do niego. Autobusem nr 26 jadącym od strony Grabówki nadal można dojechać do Placu Daszyńskiego (przystanek przy kościele św. Zygmunta) oraz do ul. Nadrzecznej - oddalonej od placu o 200 m. Należy podkreślić, że obecny przebieg tej linii jest również wynikiem uwag pasażerów, bardziej ceniących sobie łatwy i szybki przejazd aleją Jana Pawła II, niż króciutkim fragmentem Alei NMP oraz ulicami Garibaldi, Wilsona, Katedralną i Krakowską. Ponieważ jednak linia nr 26 jest jedyną łączącą dzielnicę Mirów ze śródmieściem, po zebraniu opinii pasażerów, MZDiT nie wyklucza zmiany jej trasy z przejazdem m.in. przez II Aleję NMP.

Opisany w artykule „demontaż kolejnego węzła komunikacji publicznej” (Plac Daszyńskiego) w istocie nastąpił, ale - jak łatwo zauważyć - wynika on w dużej mierze z dostępności przejazdu poszczególnymi ulicami (w tym odcinkami jednokierunkowymi). Trzeba przy tym pamiętać, że po przeprowadzeniu niezbędnych prac ulica Warszawska od Placu Trzech Krzyży będzie jednokierunkowa aż do Placu Daszyńskiego, a przejazd w kierunku północnym, tak jak teraz, będzie się odbywał ulicą Nadrzeczną.

Wprowadzone zmiany wcale nie wykluczają jednak przesiadek w innych miejscach. Nadal można z nich korzystać w rejonie skrzyżowania Alei NMP z alejami Wolności i Kościuszki, alei Wolności z ul. Jana III Sobieskiego, alei Jana Pawła II z ulicami Dąbrowskiego/Kilińskiego oraz aleją Armii Krajowej a także w okolicy Placu Trzech Krzyży. W rzeczywistości węzłów przesiadkowych wcale nie brakuje - są tylko zlokalizowane w innych punktach śródmieścia, a możliwość

skorzystania z połączeń w różnych miejscach może zaowocować nie deficytem komunikacji publicznej, jak sugeruje autor artykułu, a wręcz przeciwnie - zostać przyjęta przez pasażerów jako rozszerzenie oferty komunikacyjnej.


Jedną z przewodnich idei projektu modernizacji Alei NMP było ograniczenie i „uspokojenie” ruchu kołowego w ciągu reprezentacyjnej miejskiej alei. Oczywiście, tak znaczące ograniczenie możliwości wykorzystania transportu zbiorowego w centrum miasta było - w tym rewitalizacyjnym projekcie - założeniem błędnym, z drugiej strony skierowanie obecnie maksymalnej liczby linii autobusowych przez zaadaptowane (na tyle, na ile się dało) ulice ścisłego centrum, w tym zaledwie 300-metrowy odcinek Alei NMP, mogłoby skutkować nadmiernym wzmożeniem ruchu w strefie zwartej zabudowy i dalszym „korkowaniem” się śródmieścia.

Trudno po kilkudziesięciu godzinach od wprowadzenia zmian wyrokować, czy nowe przebiegi tras rzeczywiście przypadną mieszkańcom do gustu, ale póki co symptomatyczny jest praktycznie brak uwag zgłaszanych do MZDiT i MPK, związanych z nowymi przebiegami tras linii autobusowych.

Dlatego też w chwili obecnej przez Aleje NMP przebiega linia autobusowa nr 10 posiadająca najwyższą częstotliwość kursowania w relacji z Błeszna na Parkitkę. Natomiast po publikacji projektu „Planu Transportowego„ i zebraniu opinii dotyczących tego projektu możliwa będzie, uwzględniająca zgłoszone uwagi i opinie zmiana przebiegu niektórych linii autobusowych, w tym przebiegających przez Aleje NMP, oczywiście w zakresie, na który wyraził zgodę Urząd Marszałkowski.

Z poważaniem

DYREKTOR  
  
mgr Mariusz Sikora

Z-ca DYREKTORA  
  
inż. Stanisław Sosnowski