

ZARZĄD MIASTA CZĘSTOCHOWY



CZĘSTOCHOWA

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

ZAŁĄCZNIK NR 1
DO UCHWAŁY NR 414/XXX/2000
RADY MIASTA CZĘSTOCHOWY
Z DNIA 21 SIERPNIA 2000 ROKU

CZĘSTOCHOWA — STYCZEŃ 2000

ZESPÓŁ AUTORSKI STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA CZĘSTOCHOWY

mgr Kazimierz BALD

generalny projektant upr. urb. 263/88

mgr inż. arch. Ewa KRAKOWSKA

z-ca generalnego projektanta upr. urb. 1099/90

dr Janusz BURCHARD

mgr Krzysztof KARSKI

upr. urb. 219/88

mgr inż. Bogusław PIASECKI

mgr inż. arch. Janusz PIETRZAK

upr. urb. 265/88

mgr inż. Mieczysław ŻABICKI

WSPÓŁPRACA TECHNICZNA:

tech. Mariusz NOWICKI

mgr Jacek PRZYBYŁ

tech. Bożena WIADERNA

METODA OPRACOWANIA ORAZ ZAPISU STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA CZĘSTOCHOWY PODLEGA OCHRONIE PRAWNEJ Z TYTUŁU PRAWA AUTORSKIEGO. KOPIOWANIE I ROZPOWSZECZNIANIE BEZ ZGODY ZARZĄDU MIASTA CZĘSTOCHOWY ZABRONIONE.

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA CZĘSTOCHOWY

CZĘŚĆ STANOWIĄCA – OBEJMUJĄCA USTALENIA STUDIUM

- ♦ **TEKST STUDIUM – RAPORT, OBEJMUJĄCY UWARUNKOWANIA ROZWOJU, MISJE I CELE ROZWOJU MIASTA KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA, KIERUNKI I NARZĘDZIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ ORAZ INSTRUMENTALIZACJĘ WDRAŻANIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ W NAWIĄZANIU DO UWARUNKOWAŃ I POWIĄZAŃ ZEWNĘTRZNYCH**
- ♦ **RYSUNKI NA MAPACH W SKALI 1:10 000**
 1. UWARUNKOWANIA ROZWOJU
 2. KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
 3. INSTRUMENTALIZACJA POLITYKI PRZESTRZENNEJ

CZĘŚĆ ANALITYCZNA DOTYCZĄCA DIAGNOZY STANU, ANALIZ PROBLEMOWYCH I UWARUNKOWAŃ ROZWOJU ORAZ KONCEPCJI ROZWOJU U ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

RAPORTY TEKSTOWE:

- RAPORT NR 1 – PROBLEMATYKA I TOK OPRACOWANIA STUDIUM,
- RAPORT NR 2 – UWARUNKOWANIA ROZWOJU – ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE
- RAPORT NR 3 – UWARUNKOWANIA ROZWOJU – TECHNICZNA OBSŁUGA MIASTA
- RAPORT NR 4 – UWARUNKOWANIA ROZWOJU – PROBLEMY SPOŁECZNE I FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNE
- RAPORT NR 5 – UWARUNKOWANIA ROZWOJU – WNIOSKI GENERALNE
- RAPORT NR 6 – MISJA I CELE ROZWOJU MIASTA, UWARUNKOWANIA ROZWOJU I ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO, PODSTAWOWE ZADANIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ – SYNTEZA
- RAPORT NR 7 – ZAŁOŻENIA ROZWOJU I KONCEPCJA POLITYKI PRZESTRZENNEJ MIASTA

PLANSZE EKSPOZYCYJNE:

1. POWIĄZANIA ZEWNĘTRZNE 1	SCHEMAT
2. POWIĄZANIA ZEWNĘTRZNE 2	SCHEMAT
3. STAN ZABUDOWY I ZAGOSPODAROWANIA TERENU	1:10.000
4. STRUKTURA ZAINWESTOWANIA TERENU	1:20.000
5. ELEMENTY KRAJOBRAZU MIEJSKIEGO	1:20.000
6. UKŁAD ULICZNO-DROGOWY	1:20.000
7. KOMUNIKACJA ZBIOROWA	1:20.000
8. GOSPODARKA WODNO-ŚCIEKOWA	1:20.000
9. GOSPODARKA ENERGETYCZNA	1:20.000
10. ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE	1:20.000
11. OBSZARY WYRÓŻNIONE	1:20.000
12. CHARAKTERYSTYKA ZAGOSPODAROWANIA 1	SCHEMAT
13. CHARAKTERYSTYKA ZAGOSPODAROWANIA 2	SCHEMAT
14. WALORYZACJA PRZESTRZENI MIASTA	1:10.000
15. WALORYZACJA PRZESTRZENI MIASTA	SCHEMAT
16. UWARUNKOWANIA ROZWOJU SYNTEZA	1:10.000
17. KONCEPCJA KIERUNKÓW ROZWOJU STRUKTURY PRZESTRZENNEJ MIASTA WARIANT 1	1:20.000
18. KONCEPCJA KIERUNKÓW ROZWOJU STRUKTURY PRZESTRZENNEJ MIASTA WARIANT 2	1:20.000
19. KONCEPCJA KIERUNKÓW ROZWOJU STRUKTURY PRZESTRZENNEJ MIASTA WARIANT 3	1:20.000
20. GŁÓWNE ELEMENTY STRUKTURY MIASTA	1:20.000

SPIS TREŚCI

WPROWADZENIE.....	1
-------------------	---

I. TOK PRAC NAD STUDIUM

I.1. „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta” elementem strategicznej polityki rozwoju Częstochowy.....	2
I.2. Wiodące elementy problematyki STUDIUM Częstochowy i jego forma.....	3
I.3. Zasadnicze elementy toku opracowania STUDIUM.....	4

II. UWARUNKOWANIA ROZWOJU

II.1. Założenia ogólne, systematyka uwarunkowań, cel analiz	8
II.2. Wnioski wynikające z zewnętrznych uwarunkowań rozwoju	9
II.2.1. Uwarunkowania „zewnętrzne” o charakterze sprzyjającym rozwojowi miasta.....	9
II.2.2. Uwarunkowania „zewnętrzne” o charakterze hamującym rozwój miasta	11
II.3. Wnioski wynikające z wewnętrznych uwarunkowań rozwoju.....	12
II.3.1. Uwarunkowania „wewnętrzne” inspirujące rozwój.....	12
II.3.2. Uwarunkowania „wewnętrzne” hamujące rozwój.....	18
II.4. Wnioski wynikające z waloryzacji przestrzeni miejskiej.....	23
II.5. Wnioski generalne wynikające z analizy uwarunkowań rozwoju miasta.....	26

III. STRATEGICZNE CELE ROZWOJU

III.1. Misja, cele i podstawowe zadania polityki przestrzennej.....	33
III.2. Kierunki kształtowania przestrzeni wynikające z przyjętych założeń rozwoju miasta.....	36

IV. POLITYKA PRZESTRZENNA

IV.1. Zasadnicze ustalenia polityki przestrzennej dotyczące kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta.....	39
IV.2. Kierunki polityki przestrzennej miasta dotyczące kształtowania jego struktury przestrzennej.....	53
IV.2.1. Podstawowe grupy czynników decydujące o kierunkach rozwoju.....	53
IV.2.2. Główne wyznaczniki struktury przestrzennej miasta.....	54
IV.2.3. Kierunki kształtowania przestrzeni miasta.....	55
IV.2.4. Wyróżnione strefy i struktury zagospodarowania miasta.....	60
IV.3. Kierunki polityki przestrzennej dotyczące kształtowania systemu ekologicznego.....	66
IV.3.1. Uwagi ogólne.....	66
IV.3.2. Polityka ekologiczna miasta w kontekście zewnętrznych i wewnętrznych uwarunkowań przyrodniczych.....	67
IV.4. Kierunki wykorzystania wartości kulturowych w kształtowaniu polityki przestrzennej miasta.....	73
IV.5. Kierunki polityki przestrzennej dotyczące kształtowania układu komunikacyjnego.....	76
IV.5.1. Kierunki przekształceń i rozwoju systemu transportowego.....	76
IV.5.2. Zasady działań w przekształcaniu i rozwoju układu komunikacyjnego i funkcjonowania systemu transportowego.....	82
IV.5.3. Główne uwarunkowania przekształceń i realizacji nowego programu zagospodarowania w odniesieniu do podstawowych zespołów struktury i koncentracji zainwestowania.....	85
IV.5.4. Wskazania i wnioski do kształtowania ważnych tras układu uliczno-drogowego miasta.....	87
IV.5.4.1. Drogi ruchu szybkiego (A, S).....	88
IV.5.4.2. Ulice główne ruchu przyspieszonego (GP).....	89
IV.5.4.3. Ulice główne.....	91
IV.5.4.4. Ulice zbiorcze (Z).....	94
IV.6. Kierunki polityki przestrzennej dotyczące kształtowania infrastruktury technicznej.....	100
IV.6.1. System wodno-kanalizacyjny.....	100
IV.6.1.1. Wodociągi.....	100
IV.6.1.2. Kanalizacja sanitarna.....	102
IV.6.1.3. Kanalizacja deszczowa.....	103
IV.6.2. System energetyczny.....	104
IV.6.2.1. Kierunki działań własnych gmin w zakresie rozwoju sieci energetycznych.....	104
IV.6.2.2. Elektroenergetyka.....	105
IV.6.2.3. Ciepłownictwo.....	106
IV.6.2.4. Gazownictwo.....	108
IV.6.2.5. Telekomunikacja.....	109
IV.6.2.6. Gospodarka odpadami.....	109

V. INSTRUMENTALIZACJA POLITYKI PRZESTRZENNEJ

V.1.Ustalenia generalne.....	111
V.2.Zasady ogólne i instrumenty wdrażania polityki przestrzennej określonej w STUDIUM.....	114
V.3.Określenie terenów wyznaczonych do obowiązkowego opracowania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.....	117
V.4.Określenie obszarów wyznaczonych do opracowań problemowych.....	121
 BIBLIOGRAFIA	 123

WYKAZ RYSUNKÓW ZAWARTYCH W TEKŚCIE:

1. Stan zabudowy i zagospodarowania terenu	po str. 12
2. Koncentracja istniejącego zaludnienia	po str. 14
3. Koncentracja istniejącego zatrudnienia	po str. 14
4. Uwarunkowania rozwoju środowisko przyrodnicze	po str. 18
5. Waloryzacja przestrzeni miasta – ocena stanu terenów zainwestowanych....	po str. 24
6. Waloryzacja przestrzeni miasta – elementy oceny stanu zagospodarowania..	po str. 26
7. Waloryzacja przestrzeni miasta – ocena przydatności terenów dla zabudowy	po str. 28
8. Podstawowe uwarunkowania do polityki przestrzennej	po str. 32
9. Główne elementy struktury miasta.....	po str. 38
10. Kierunki zagospodarowania przestrzennego	po str. 58
11. Obszary i strefy polityki przestrzennej	po str. 60
12. Trasy pielgrzymkowo-turystyczne.....	po str. 64
13. Podstawowy układ komunikacyjny miasta	po str. 76
14. Komunikacja szynowa	po str. 80
15. Trasy rowerowe.....	po str. 84
16. Realizacja podstawowego układu komunikacyjnego	po str. 86
17. Obszary o strategicznym znaczeniu dla rozwoju miasta	po str. 112
18. Opracowania planistyczne dla realizacji ustaleń STUDIUM	po str. 120
19. Pomocnicze jednostki samorządowe.....	po str. 122

WPROWADZENIE

Niniejsze opracowanie stanowi realizację Umowy o dzieło Nr V.3021/10/98 zawartej w dniu 15 czerwca 1998 roku pomiędzy Zarządkiem Miasta Częstochowy, a Przedsiębiorstwem Zagospodarowania Miast i Osiedli "TEREN" Spółka z o.o. z siedzibą w Łodzi, wybranym w przetargu dwustopniowym rozstrzygniętym w dniu 18 maja 1998 roku na wykonanie projektu „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Częstochowy”.

Sporządzającym STUDIUM jest Zarząd Miasta Częstochowy, działający za pośrednictwem Wydziału Urbanistyki i Administracji Architektoniczno-Budowlanej Urzędu Miasta Częstochowy.

Opracowującym projekt STUDIUM jest Przedsiębiorstwo Zagospodarowania Miast i Osiedli "TEREN" Sp. z o.o. w Łodzi.

I. TOK PRAC NAD STUDIUM

I.1. „STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA” ELEMENTEM STRATEGICZNEJ POLITYKI ROZWOJU CZĘSTOCHOWY

1. Celem studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego jest określenie polityki przestrzennej miasta Częstochowy jako wyrazu świadomej działalności samorządu lokalnego, w odniesieniu do przestrzeni podlegającej jego jurysdykcji. STUDIUM jest ustawowo usankcjonowanym elementem planowania strategicznego związanym z ustaleniem ram przestrzennych dla przyszłego rozwoju i funkcjonowania miasta co stanowi główne zadanie planowania urbanistycznego, w nurcie którego funkcjonuje także STUDIUM.
W art. 6 ust. 1 ustawy z 7 lipca 1994 roku o zagospodarowaniu przestrzennym (tekst jednolity: Dz.U. Nr 15 z 1999r., poz. 139 wraz z późniejszymi zmianami) stwierdzono: „W celu określenia polityki przestrzennej gminy, rada gminy podejmuje uchwałę o przystąpieniu do sporządzenia studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, zwanego dalej STUDIUM.
2. W STUDIUM jako wiążące ustalenie przyjęto zasadę współzależności polityki przestrzennej z ogólną strategią rozwoju miasta, uznając, że:
 - * polityka przestrzenna miasta nie jest bytem samoistnym, ale współzależnym między innymi od różnorodnych przejawów obecnego stanu miasta, w tym jego zainwestowania, użytkowania terenów, funkcjonowania struktur przestrzennych, zaszczości historycznych, warunków środowiska przyrodniczego i kulturowego, stanu ekonomiki, warunków społecznych, relacji z obszarami zewnętrznymi, ogólnej kondycji państwa i jego polityki odnoszącej się do miasta i regionu jego oddziaływania;
 - * działalność związana z kształtowaniem optymalnych warunków zagospodarowania przestrzeni integruje wszelkie poczynania mające aspekt przestrzenny; niemal wszelkie przejawy aktywności ludzkiej taki aspekt posiadają, w tym także władz samorządu terytorialnego uczestniczących w sprawowaniu władzy publicznej.Szereg podejmowanych przez samorząd terytorialny decyzji (w tym w ramach prawa miejscowego) wywiera bezpośrednie reperkusje gospodarcze i przestrzenne;

- * koniecznym staje się ustalenie zarówno celu generalnego jak i podstawowych celów strategicznych obowiązujących wszystkich uczestników kształtowania programów rozwoju miasta oraz stanowiących podstawę wpływania na uczestników procesów realizujących te programy. Dotyczy to tak generalnych sfer jak strategia społeczno-gospodarcza i polityka przestrzenna oraz polityki o charakterze cząstkowym dotyczące między innymi: środowiska, komunikacji, infrastruktury komunalnej, programów społecznych itd.
- 3. Konsekwencją realizacji powyższych założeń jest kompleksowy i wielospecjalistyczny charakter STUDIUM wpisany w stan prawny państwa i miasta.
- 4. W STUDIUM położono szczególny akcent na wykorzystanie walorów rozwojowych miasta związanych z jego położeniem, zainwestowaniem, dziedzictwem historyczno-kulturowym, różnorodnymi powiązaniami zewnętrznymi, uzyskaną rangą w strukturze osadniczej i pozycji w układach międzynarodowych oraz na przeciwdziałanie (także i poprzez politykę przestrzenną) różnorodnym barierom i konfliktom wynikającym z dotychczasowych procesów rozwojowych miasta.

1.2. WIODĄCE ELEMENTY PROBLEMATYKI STUDIUM CZĘSTOCHOWY I JEGO FORMA

Uznano za niezbędne dla określenia polityki przestrzennej miasta przeanalizowanie konsekwencji wynikających z uwarunkowań rozwoju miasta:

- stanu zainwestowania miasta, użytkowania jego terenów, warunków przyrodniczych i dziedzictwa kulturowego,
- osiągniętego poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego,
- skali miasta i jego funkcji.

Analizy wiążano z tworzeniem warunków dla:

- pełnienia przez miasto istotnej roli w strukturze osadniczej kraju,
- rozwoju wielofunkcyjnego,
- rozwoju wykorzystującego funkcje Częstochowy jako ośrodka kultu maryjnego,
- kształtowania ładu przestrzennego.

W konsekwencji określono kierunki zagospodarowania przestrzennego miasta jako głównego elementu polityki przestrzennej miasta.

Uznano także, że polityka przestrzenna opierać się powinna na:

- zintegrowaniu zagospodarowania przestrzennego ze społeczną i gospodarczą polityką rozwoju miasta, co przejawiać się ma w podnoszeniu na wyższy poziom standardów życia mieszkańców i obsługi miasta (w tym uzbrojenia komunalnego, systemu komunikacyjnego, środowiska przyrodniczego, dostępności do usług, rejonów rekreacyjnych, itp.)
- zasadzie zrównoważonego rozwoju,
- koncentracji działań inwestycyjnych,
- wyznaczeniu obszarów strategicznych dla rozwoju miasta, związanych z umożliwieniem lokalizacji różnych form aktywności gospodarczej,
- prowadzeniu działalności promocyjnej w oparciu o walory i szanse rozwojowe miasta i jego regionu.

Biorąc powyższe założenia pod uwagę w STUDIUM skoncentrowano się przede wszystkim na czterech podstawowych zagadnieniach:

- ustaleniu stanu zagospodarowania i funkcjonowania miasta,
- określeniu (poprzez diagnozę stanu) uwarunkowań rozwoju miasta szczególnie z punktu widzenia gospodarki przestrzennej i wiodących elementów polityki społecznej i gospodarczej,
- sformułowaniu takich kierunków polityki przestrzennej miasta, które ułatwiać powinny jego rozwój a przeciwdziałać elementom negatywnie oddziaływującym na politykę miejską,
- określeniu misji i celów strategicznych rozwoju Częstochowy.

I.3. ZASADNICZE ELEMENTY TOKU OPRACOWANIA STUDIUM

Ze względu na znaczenie STUDIUM dla kształtowania a następnie realizacji polityki przestrzennej Częstochowy, a szerzej i strategii jej rozwoju, przyjęto rozszerzony (w stosunku do ogólnych sformułowań ustawy) tryb prac nad STUDIUM.

Głównym celem analizy stanu i uwarunkowań jest bowiem stworzenie podstaw określenia koncepcji rozwojowych oraz możliwości równoległego wykorzystywania wpływających z niej wniosków przy decyzjach cząstkowych.

Dlatego uznano, że celowym jest wykazanie:

- sytuacji konfliktowych, wynikających z funkcjonowania danego systemu lub elementów zagospodarowania,

- barier rozwojowych,
- preferencji rozwojowych wynikających z różnorodnych walorów miasta,
- uwarunkowań, które mogą korzystnie oddziaływać na rozwój miasta,
- uwarunkowań, które mogą hamować realizację pozytywnych rozwiązań lub zaprzepaszczać szanse rozwojowe miasta.

Konflikty, bariery jak i preferencje mogą być odnoszone zarówno do stanu istniejącego, mogą stanowić konsekwencję podjętych już decyzji realizacyjnych zmieniających stan zagospodarowania, jak też dotyczyć różnorodnych koncepcji i programów zmierzających do zmiany bieżącej sytuacji miasta lub jego istotnego elementu. Stąd w przyjętym toku opracowań planistycznych szczególna rola przypada diagnozie istniejącego stanu.

W ramach prac nad STUDIUM sporządzono siedem Raportów problemowych, które poruszają najważniejsze aspekty społeczno-gospodarcze i przestrzenne bezpośrednio związane ze stanem i rozwojem miasta.

1. Raport 1. Problematyka i tok opracowania studium – opracowano wrzesień 1998

Przyjęcie RAPORTU stworzyło warunki dla rozwijania zarysowanych w nim wiodących elementów dotyczących:

- * warunków rozwojowych miasta,
- * wstępnego zapisu założeń celów rozwoju Częstochowy,
- * wiodących elementów uwarunkowań rozwoju i kierunków zagospodarowania przestrzennego,
- * toku sporządzania i opiniowania STUDIUM.

2. Raport 2. Uwarunkowania rozwoju – środowisko przyrodnicze – opracowano styczeń 1999

Problematykę przyrodniczą uznano za jeden z wiodących elementów STUDIUM. Rozwój zrównoważony, przyjęty w STUDIUM jako zasada generalna, polega na takim gospodarowaniu zasobami naturalnymi, ich ochronie oraz stosowaniu takich zmian technologicznych i organizacyjnych, by zapewnić osiągnięcie zaspokojenia potrzeb obecnych i przyszłych pokoleń, przy minimalizacji sytuacji konfliktowych.

3. Raport 3. Uwarunkowania rozwoju – techniczna obsługa miasta – opracowano styczeń 1999

Treść RAPORTU 3 dotyczy zagadnień w sposób bezpośredni wiążących się z działalnością samorządu lokalnego w zakresie technicznej obsługi miasta oraz z warunkami jego funkcjonowania, ze standardem warunków zamieszkania.

Raport niniejszy obejmuje problematykę gospodarki wodno-ściekowej, energetycznej i transportowej.

4. Raport 4. Uwarunkowania rozwoju – problemy społeczne i funkcjonalno-przestrzenne – opracowano styczeń 1999

RAPORT 4 podejmuje problematykę uwarunkowań rozwoju w kontekście sytuacji demograficznej i mieszkaniowej przedstawiając:

- obserwowane procesy i stany w zakresie zaludnienia miasta i zatrudnienia,
- rozmieszczenie przestrzenne powyższych potencjałów w wyodrębnionych jednostkach i rejonach miasta,
- stan ilościowy mieszkań, ich wyposażenie w instalacje, okresy realizacji zabudowy,
- rozmieszczenie przestrzenne powyższych potencjałów.

5. Raport 5. Uwarunkowania rozwoju – wnioski generalne – opracowano luty 1999

W RAPORCIE 5 przedstawiono przyjęte w STUDIUM zasady analizy uwarunkowań rozwoju miasta oraz zbiór wniosków do kształtowania kierunków jego rozwoju wynikających głównie z analizy problematyki społecznej, przyrodniczej i komunikacyjnej.

Sprawa założeń rozwoju i ich wpływu na kierunki zagospodarowania przestrzennego miasta jest konsekwentnie rozwijana w STUDIUM począwszy od RAPORTU 1.

6. Raport 6
- Misja i cele rozwoju miasta
 - Uwarunkowania rozwoju i zagospodarowania przestrzennego
 - Podstawowe zadania polityki przestrzennej

Synteza opracowana w marcu 1999

RAPORT 6 formułuje misję rozwoju miasta i jego cele strategiczne oraz przedstawia propozycje zapisu podstawowych zadań polityki przestrzennej

wynikających z zaproponowanej misji miasta, strategicznych celów rozwoju i przedstawionych uwarunkowań.

7. Raport 7. Założenia rozwoju i koncepcji polityki przestrzennej miasta – opracowano czerwiec 1999

RAPORT 7 zawiera stanowisko Rady Miasta Częstochowy w sprawie założeń rozwoju miasta. Stanowisko to, przyjęte po uzyskaniu opinii Komisji Rady dotyczące sformułowanych założeń w STUDIUM (Raport 6, a uprzednio 1, 5) stwarza formalną i merytoryczną podstawę polityki przestrzennej miasta.

W RAPORCIE 7 sformułowano tezy dotyczące głównych uwarunkowań przestrzennych wynikających z przyjętych założeń rozwoju miasta.

W konsekwencji przyjętych propozycji wariantowych określono generalne elementy struktury przestrzennej miasta.

II. UWARUNKOWANIA ROZWOJU

II.1. ZAŁOŻENIA OGÓLNE, SYSTEMATYKA UWARUNKOWAŃ, CEL ANALIZ

1. Uznaje się, że przedstawiony materiał dotyczący stanu, uwarunkowań i tendencji rozwoju miasta posiada charakter elementów wzajemnie ze sobą powiązanych, uzupełniających się, a więc komplementarnych. Dotyczą one wybranych problemów strefy społecznej, gospodarczej, ekologicznej, komunalnej, przestrzennej itp.
2. Uznaje się, że analiza uwarunkowań rozwoju, stanowi jedną z podstawowych faz w pracach nad STUDIUM, ponieważ zwracając uwagę zarówno na pozytywne jak i negatywne elementy zagospodarowania miasta, jego funkcjonowania, warunki naturalne, zaszłości historyczne itp. służy określeniu koncepcji rozwojowych i formułowaniu zasad zagospodarowania przestrzeni miejskiej.

W związku z tym analizą objęto podstawowe dziedziny życia miejskiego, dotyczące aspektów:

- społecznych – charakteryzując problemy ludnościowe i standardy mieszkaniowe w problematyce dotąd w Częstochowie nie stosowanej,
- gospodarczych – związanych z charakterystyką procesów transformacji i ich skutków,
- ekologicznych – określając charakterystykę wartości przyrodniczych i ich zagrożenia,
- kulturowych – wyodrębniając wartościowe kulturowo, charakterystyczne dla krajobrazu kulturowego miasta, zespoły i obszary zabytkowe,
- komunikacyjnych – związanych ze wszystkimi rodzajami transportu, stanem obsługi komunikacyjnej miasta, dostępnością, uciążliwością itp.,
- infrastrukturalnych – związanych z technicznym wyposażeniem obszarów w zakresie dostarczania wody, odprowadzania ścieków, gazyfikacji, ucieplowienia, zaopatrzenia w energię elektryczną,
- waloryzacji przestrzeni miejskiej zarówno zainwestowanej jak i otwartej.

3. Uznano za celowe dokonanie analizy i oceny uwarunkowań wpływających na kierunki rozwoju miasta wyodrębniając w nich dwa podstawowe nurty:
- zewnętrznych uwarunkowań rozwoju,
 - wewnętrznych uwarunkowań rozwoju – wynikających ze stanu miasta, a w ich ramach grup uwarunkowań „inspirujących” i „hamujących” rozwój.

II.2. WNIOSKI WYNIKAJĄCE Z ZEWNĘTRZNYCH UWARUNKOWAŃ ROZWOJU

II.2.1. Uwarunkowania „zewnętrzne” o charakterze sprzyjającym rozwojowi miasta

Do uwarunkowań zewnętrznych, które mogą pozytywnie oddziaływać na rozwój Częstochowy poprzez realizację założeń polityki państwa, województwa i wykorzystanie szans przez lokalne władze samorządowe zaliczono:

- 1 – atuty wynikające z walorów położenia miasta w skali krajowej i jego pozycji w systemie osadniczym:
 - Częstochowa staje się w coraz większym stopniu wielofunkcyjnym ośrodkiem wielkomiejskim, największym i najbardziej rozwiniętym miastem położonym na styku regionów śląskiego, opolskiego, łódzkiego i świętokrzyskiego, w orbicie oddziaływania tak istotnych w strukturze osadniczej kraju wielkich miast jak Katowice, Łódź, Kraków, Wrocław – wypełniając strefę „wygasania” ich wpływów.
 - Częstochowa leży w „potencjalnym paśmie przyspieszonego rozwoju kształtującym się wraz z modernizacją, rozbudową i budową systemu infrastruktury technicznej o znaczeniu europejskim”. Przede wszystkim dotyczy to realizacji autostrady A-1, a w tym zachodniego obejścia miasta;
 - Częstochowa leży w „potencjalnej strefie wielofunkcyjnego, ekologicznie uwarunkowanego rozwoju – aktywnej restrukturyzacji”;
 - Częstochowa wchodzi w skład „strefy narastającej koncentracji (polaryzacji) potencjału cywilizacyjno-ekonomicznego konkurencyjnego w skali gospodarki europejskiej i światowej XXI wieku”;
 - Częstochowa to „potencjalny biegun polaryzacji – węzeł efektywności, konkurencji, innowacji i przedsiębiorczości, krajowy ośrodek równoważenia rozwoju”.

- 2 – atuty wynikające z walorów położenia miasta w skali regionalnej i jego pozycji w sieci osadniczej:
- pozycja miasta stwarza warunki stania się ośrodkiem oddziałującym na procesy restrukturyzacyjne w gospodarce regionu częstochowskiego;
 - rola miasta w układzie osadniczym powoduje wyzwalanie się inicjatyw dotyczących wykorzystania już istniejącego potencjału intelektualnego dla rozwoju funkcji ośrodka akademickiego poprzez powołanie Uniwersytetu Częstochowskiego;
 - Częstochowa ma szansę stania się zintegrowanym węzłem komunikacyjnym samochód – kolej – samolot, wykorzystującym istniejące już zainwestowanie, szanse wynikające z budowy autostrady, powiązań regionalnych, rozbudowanego a mało wykorzystywanego układu kolejowego, mało dostępnego i wykorzystywanego lotniska;
 - atrakcyjne walory przyrodniczo-krajobrazowe w tym m.in. lasów, zbiorników wodnych, rzek, atrakcje rejonu Jury stwarzają szansę rozwoju funkcji obsługi ruchu turystycznego oraz powiązań systemu ekologicznego miasta z układem krajowym;
- 3 – atuty wynikające ze specyficznej roli Częstochowy jako centrum kultu maryjnego w Polsce i w coraz większej skali o znaczeniu ponadkrajowym. Częstochowa stała się jednym z największych ośrodków ruchu pielgrzymkowego na świecie, wyrażającym się rzędem 3-5 mln pielgrzymów przyjmowanych rocznie. Tak znaczne nasilenie ruchu wymaga z jednej strony przystosowania do tych potrzeb struktury przestrzennej miasta a z drugiej wykorzystywania tego zjawiska jako jednego z ważkich czynników wzrostu zamożności miasta i jego mieszkańców.
- Atutem miasta, wynikającym z jego powiązań zewnętrznych, jest bezsprzecznie fakt identyfikacji Polonii z kultem maryjnym, z Jasną Górą stanowiącą jeden z głównych celów podróży Polonii do ojczyzny (oprócz Warszawy i Krakowa). Z obserwacji tych tendencji nasuwa się wniosek o zasadności weryfikacji tradycyjnych trendów koncentracji instytucji polonijnych, związanych niemal tylko z Warszawą i Krakowem. Trendy te wynikają z pewnością, w znacznym stopniu, z braku w Częstochowie i jej pobliżu bazy na odpowiednim poziomie dla obsługi ruchu pielgrzymkowego, turystycznego jak i działalności organizacyjnej. Uwaga dotyczy przede wszystkim obsługi zamożniejszych grup pielgrzymkowo-turystycznych a nie ruchu masowego.

Umiejętne wykorzystanie zarówno kilkusetletnich tradycji kultu maryjnego koncentrującego się wokół Matki Boskiej Częstochowskiej, jak i faktu, że kult ten łączony jest z istotnymi wydarzeniami narodowymi i państwowymi, obchodzonymi na Jasnej Górze, mogłoby stanowić istotny impuls rozwojowy miasta a co najmniej służyć podniesieniu sprawności funkcjonowania miasta, głównie w zakresie rozwiązań komunikacyjnych i komunalnych oraz estetyki miejsc koncentracji życia publicznego. W sposób ewidentny uwidacznia się tu sprzężenie świadomości religijnej z tradycją narodową i państwową oraz przenikają interesy Klasztoru, miasta i mieszkańców.

II.2.2. Uwarunkowania „zewnętrzne” o charakterze hamującym rozwój miasta

Do uwarunkowań zewnętrznych, które mogą, choć nie muszą, negatywnie oddziaływać na rozwój Częstochowy, a w każdym razie co najmniej nieco go utrudniać, zaliczono zniesienie z dniem 1.01.1999 roku województwa częstochowskiego. Zmiany podziału administracyjnego kraju mogą powodować szereg utrudnień a w tym:

- w podejmowaniu decyzji. Obszar byłego województwa częstochowskiego to jeden z wielu rejonów nowego województwa śląskiego, co z pewnością wymaga rozpatrywania każdego działania w szerszym kontekście, tym bardziej, że województwo śląskie uważane jest za wymagające wielostronnych i istotnych przekształceń;
- w dostosowywaniu funkcjonowania aparatu administracji rządowej i samorządowej do nowego układu (w tym ewentualnie redukcji zatrudnienia w sferze obsługi);
- powstanie szeregu nowych zależności w sferze polityki rozwoju i gospodarki przestrzennej wiążących w ścisły sposób region częstochowski z:
 - planem zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego,
 - strategią społeczno-gospodarczą rozwoju województwa śląskiego,
 - programami rozwoju województwa śląskiego.

II.3. WNIOSKI WYNIKAJĄCE Z WEWNĘTRZNYCH UWARUNKOWAŃ ROZWOJU

II.3.1. Uwarunkowania „wewnętrzne” inspirujące rozwój

Za istotne grupy uwarunkowań, które określają obecny potencjał miasta, jego pozycję i które powinny stwarzać zachęcające przesłanki dla dalszej koncentracji działań prorozwojowych uznano w STUDIUM przede wszystkim uwarunkowania wynikające z:

- Grupa I – ogólnego poziomu rozwoju miasta,
- Grupa II – osiągniętego poziomu zainwestowania miasta,
- Grupa III – walorów środowiska przyrodniczego.

Grupa I – uwarunkowania wynikające z ogólnego poziomu rozwoju miasta, to głównie:

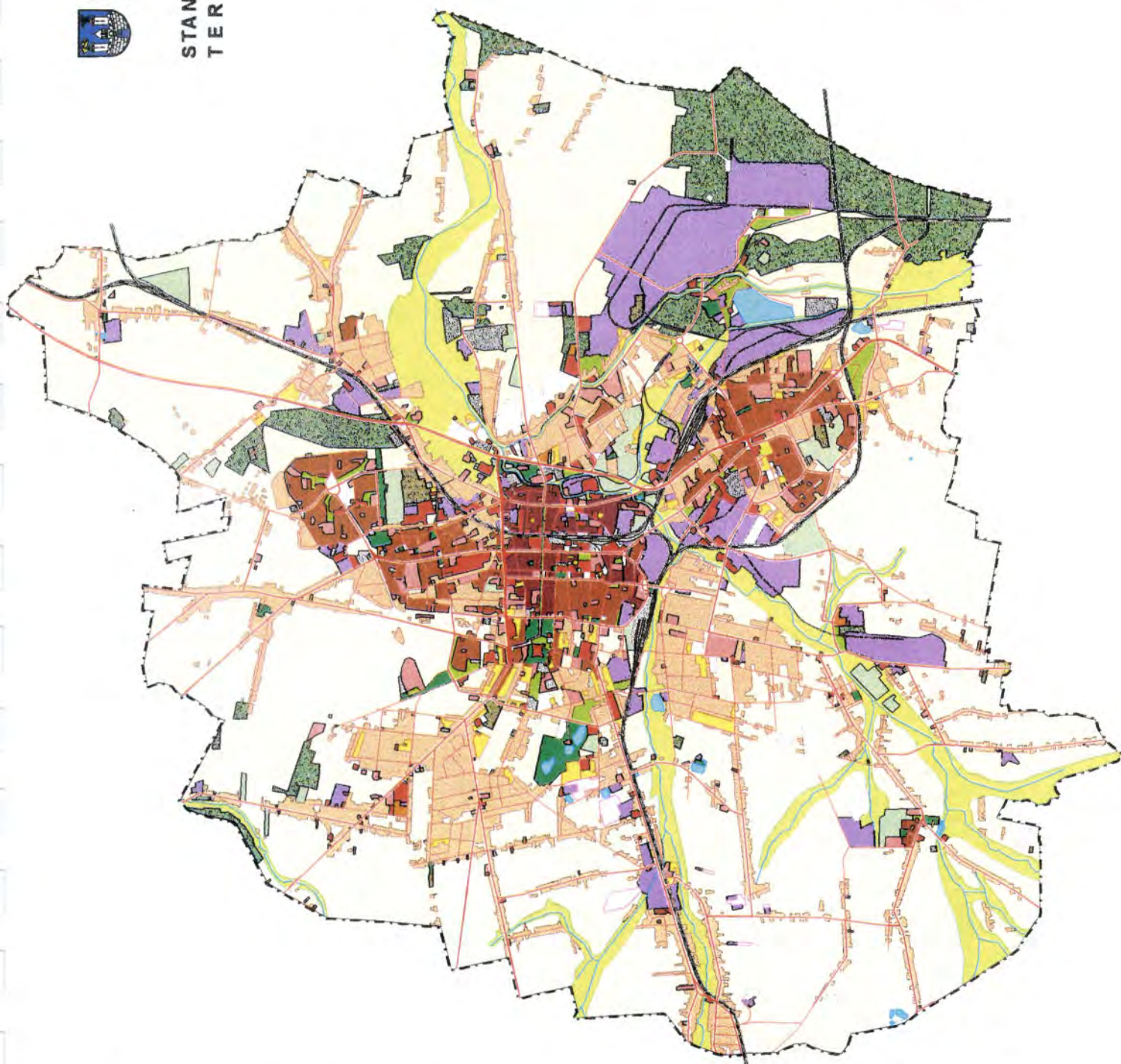
- pozytywne oceny w rankingach biznesowych, które plasują Częstochowę na pierwszych miejscach wśród największych miast kraju.
- wykształcone i w dalszym ciągu rozwijane funkcje miasta, które stanowią o jego randze w obsłudze znacznego regionu i pozycji w układzie krajowym i relacjach międzynarodowych;
- stabilny poziom zaludnienia miasta;
- osiągnięty potencjał gospodarczy, zainwestowania miejskiego, infrastruktury, tradycje;
- nawiązanie kształtowania u rozwoju głównych struktur miejskich do podstawowej osi transportu zbiorowego – trasy tramwajowej;
- korzystne, sprawne warunki obsługi oferowane przez trasę tramwajową (z tym, że na odcinku śródmiejskim koniecznym staje się przedłużenie standardu obsługi);
- centrum pielgrzymkowe o znaczeniu ponadkrajowym, związane z kultem maryjnym;
- funkcjonowanie w mieście szerokiej gamy instytucji o znaczeniu regionalnym, szczególnie w zakresie szkolnictwa wyższego i średniego, służby zdrowia, administracji, obsługi finansowej, sądownictwa, kultury, sportu, turystyki, itd.;
- stale rozszerzane kompetencje samorządu lokalnego i powstanie samorządu powiatowego;



CZĘSTOCHOWA

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

STAN ZABUDOWY I ZAGOSPODAROWANIA TERENU



GRANICE MIASTA

TERENY ZABUDOWY WIELOFUNKCYJNEJ ŚRÓDMIEJSKIEJ

TERENY ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ WIELORODZINNEJ

TERENY ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ JEDNORODZINNEJ

TERENY ZABUDOWY PRZEMYSŁOWO - SKŁADOWEJ

TERENY OBSŁUGI / TECHNICZNEJ MIASTA

TERENY I OBIEKTY USŁUGOWE

TERENY USŁUG Z ZIELENIA TOWARZYSZĄCA

TERENY TARGOWISK I BAZARÓW

TERENY ZESPÓŁÓW GARAZOWYCH

TERENY LASÓW

TERENY ZIELENI URZĄDZONEJ PARKOWEJ

TERENY CMENTARZY

TERENY ZIELENI NISKIEJ NIURZĄDZONEJ

TERENY OGRODÓW DZIAŁKOWYCH

TERENY ZIELENI I OGRODÓW PRZYDOMOWYCH

TERENY ZIELENI DOLINNEJ I ŁĘGOWEJ

TERENY ROLNE

TERENY NIEUŻYTKÓW

TERENY POWIERZCHNIOWEJ EKSPLOATACJI ŻŁÓŻ

RZĘKI I WODY OTWARTE

DRUGI I ULICE

TERENY KOLEJOWE

- walory położenia miasta w układzie osadniczym, w korytarzu infrastruktury technicznej, głównie komunikacyjnej, o znaczeniu krajowym i międzynarodowym;
- walory przyrodnicze okolic miasta;
- dotychczasowe założenia dotyczące polityki przestrzennej państwa w stosunku do Częstochowy i jej rejonu.

Szczególne reperkusje w polityce przestrzennej – w stanie użytkowania terenów i zainwestowania widoczne są w narastaniu procesów koncentracji obiektów i lokali, wymianie funkcji wzdłuż tradycyjnej osi układu strukturalnego Częstochowy – Alei Najświętszej Marii Panny, trasy Wojska Polskiego na całej jej długości, z powstawaniem załączków nowych koncentracji wzdłuż trasy Al. Jana Pawła II i na północ od niej oraz w części południowej – Raków.

Narastanie funkcji i nowych potrzeb, a w tym związanych z usługami wieloprzestrzennymi (handel, obsługa transportu, wytwórczość), zapoczątkowuje powstawanie nowych jakości w formie wielofunkcyjnych ośrodków lokalizowanych przy trasach drogowych, (aktualnie na przykład przy Wojska Polskiego).

Nowe zjawiska w organizacji obsługi mieszkańców miasta i regionu oraz turystów, stanowią istotne uwarunkowanie polityki przestrzennej miasta.

Ułatwienia w inwestowaniu tych założeń zależne są w znacznym stopniu od polityki samorządu lokalnego, którego działania mogą inspirować poczynania tego rodzaju.

Procesy związane z wielofunkcyjnym rozwojem miasta mają swe reperkusje nie tylko w stanie jego zainwestowania, ale także w procesach społecznych dotyczących zatrudnienia. Częstochowa przekształca się z miasta, w którym dominowało zatrudnienie w działalności produkcyjnej w ośrodek o charakterze usługowo-produkcyjnym. Już obecnie zaznacza się niewielka przewaga zatrudnienia w działalności usługowo-obługowej.

W STUDIUM podkreśla się pogląd, że istotną rolę w sprzyjaniu tendencjom rozwojowym miasta odgrywa edukacja, szkolnictwo wyższe, placówki naukowe czego dowodem jest wzrost liczby studentów.

Ilość i zróżnicowanie placówek kultury, które organizują szereg festiwali i różnorodnych imprez jest walorem miasta (teatry, filharmonia, muzeum, galerie, kina, salony sztuki, domu kultury, księgarnie, biblioteki, szkoły

artystyczne, stowarzyszenia, stacje radiowe i telewizja, wydawnictwa itp.). Świadczą one o potencjale intelektualnym reprezentowanym w mieście, co jest cenione przez potencjalnych inwestorów.

Rozwój funkcji miasta i jego zainwestowania odbywa się ostatnio w sytuacji stabilnego poziomu zaludnienia. Stabilny poziom zaludnienia w sytuacji ograniczonych możliwości realizacji programu mieszkaniowego i infrastrukturalnego, oraz zmian na rynku pracy można ocenić jako cechę pozytywną, bo w znacznym stopniu zmniejszającą napięcia społeczne.

Po raptownym wzroście zaludnienia Częstochowy jaki miał miejsce w okresie intensywnej powojennej industrializacji, miasto wykazuje od kilku lat stan zaludnienia rzędu ok. 260.000 mieszkańców i zajmuje 12-tą lokatę pośród 20 największych miast Polski.

Jest to wielkość korzystna, stwarzająca warunki zarówno dla wielostronnego rozwoju jak i opanowywania procesów gospodarki miejskiej, w tym tak istotnych w działalności samorządu lokalnego jak komunalne i komunikacyjne.

Analizując różne hipotezy ludnościowe w STUDIUM przyjęto jako uzasadniony przekrój kontrolny (dla rozwiązań infrastrukturalnych, ustalenia potrzeb terenowych, zakresu obsługi), że Częstochowa powinna oscylować w granicach 300.000 mieszkańców, a obsługiwać rejon o łącznym zaludnieniu rzędu 500.000 osób. Wielkości te ulegają okresowemu zwiększaniu z racji ruchu pielgrzymkowego.

Grupa II – uwarunkowania wynikające z osiągniętego poziomu zainwestowania miasta, a w tym głównie dotyczące:

- ogólnego stopnia zaspokojenia ilościowych potrzeb mieszkaniowych i możliwości terenowych dalszego inwestowania;
- ogólnych standardów komunalnego uzbrojenia terenów miejskich i możliwość ich podniesienia;
- standardów komunikacyjnej obsługi miasta.

Każda z wyżej wymienionych grup – mieszkalnictwo, infrastruktura komunalna i komunikacja musi być rozpatrywana co najmniej w dwóch aspektach: uwarunkowań inspirujących rozwój i uwarunkowań hamujących go.

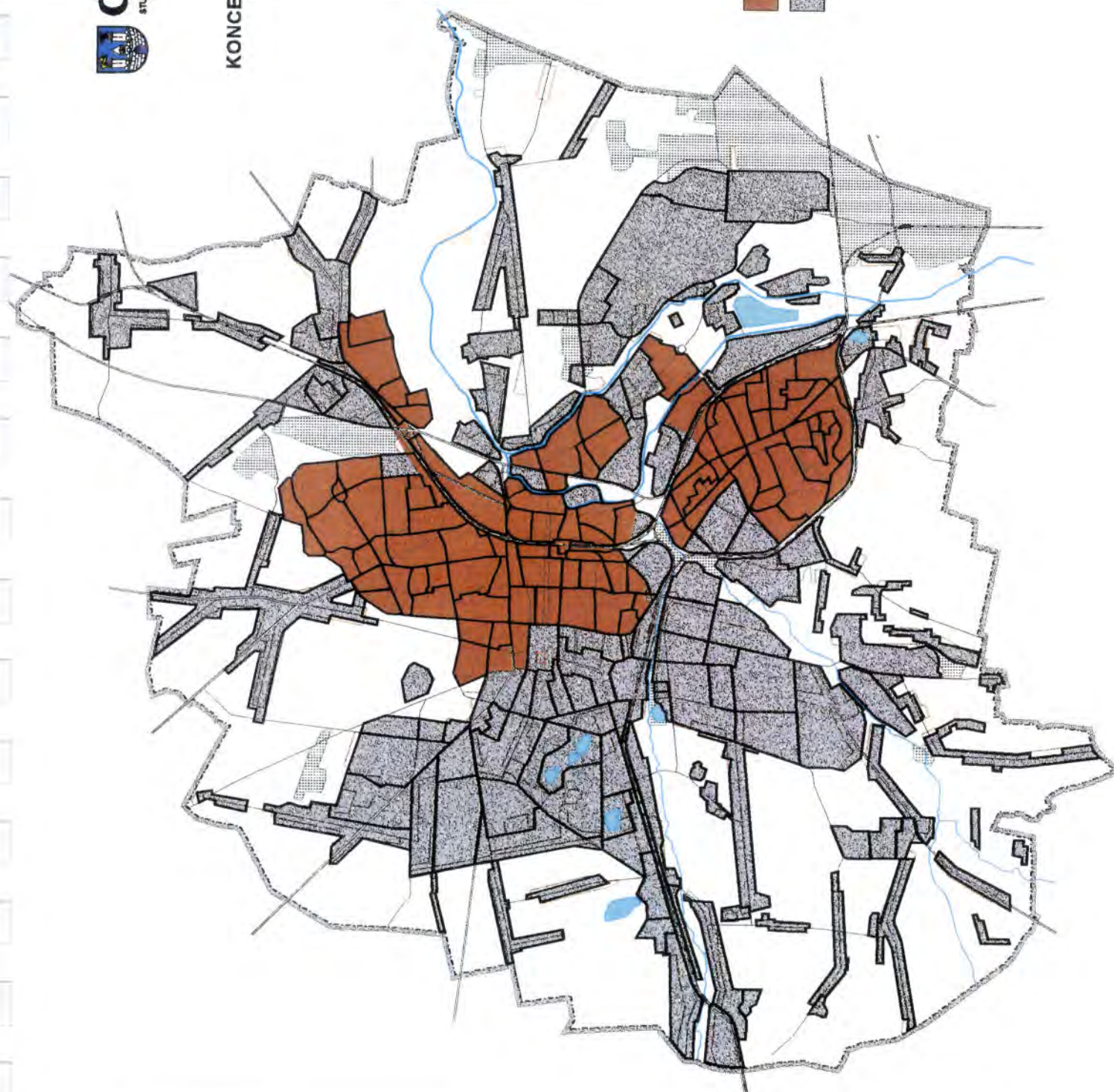
Według publikowanych danych ogólnokrajowych (roczniki statystyczne) sytuację mieszkaniową w Częstochowie wyrażoną ogólnymi wskaźnikami zaspokojenia potrzeb można uznać za „inspirującą rozwój” (w każdym razie w porównaniu z innymi dużymi miastami Polski).



CZESTOCHOWA

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

KONCENTRACJA ISTNIEJĄCEGO ZALUDNIENIA



OBSZAR ZAMIESZKAŁY PRZEZ PONAD 80 %
LUDNOŚCI MIASTA



OBSZAR ZAINWESTOWANIA MIEJSKIEGO



Wynika to m.in. z faktu, że w 1996r. podane poniżej wskaźniki plasowały Częstochowę, wśród największych 20 miast, następująco:

- 345,4 mieszkania na 1000 mieszkańców;
- przeciętna pow. użytk. mieszkania – 52,9 m² – 11 miejsce;
- przeciętna pow. użytk. mieszkania na osobę to – 18,8 m² – 8/9 miejsce;
- przeciętna liczba osób na mieszkanie – 2,82 – 5/6 miejsce.

Następne lata nie wiele tę sytuację zmieniły. Z analiz materiałów źródłowych (Urzędu Statystycznego w Częstochowie), przeprowadzonych w ramach STUDIUM wynika także korzystna sytuacja w zakresie wieku budynków ponieważ w 1996r.:

- tylko ok. 10 % z ogólnej ilości mieszkań to realizacje sprzed 1918 roku;
- 11 % z okresu międzywojennego;
- niemal 80 % obecnej zabudowy pochodzi z okresu po 1945 roku.

Z danych ogólnych wynika także, że 98,6 % ludności korzysta z wodociągu, z kanalizacji 78,0 % i gazu 72,8 %.

Przeprowadzone w ramach STUDIUM analizy (Raport 4) dotyczące rozmieszczenia i standardu potencjału mieszkaniowego wskazują jednak na bardzo istotne różnice ilościowe i jakościowe w wyróżnionych jednostkach strukturalnych.

W ostatnich latach obserwuje się stały wzrost udziału budownictwa indywidualnego w realizowanym programie mieszkaniowym (z ok. 27 do 38 %) oraz fakt, że mieszkania w zabudowie indywidualnej są niemal 3-krotnie większe niż w tradycyjnych formach zabudowy wielorodzinnej. Są to więc tendencje pozytywne.

Istnieją potencjalne warunki terenowe, możliwości uzbrojenia komunalnego i komunikacyjnego dla lokalizacji znacznych, nowych założeń mieszkaniowych, co także jest uwarunkowaniem „inspirującym rozwój”.

Uwarunkowania z zakresu infrastruktury komunalnej rozpatrywane w ujęciu ogólnym, mają charakter inspirujący rozwój (Raport 3). Szczególnie widoczne jest to w systemie zaopatrzenia w wodę. Zaopatrzenie Częstochowy i gmin ościennych w wodę do celów konsumpcyjnych oparte jest o zasoby wód podziemnych (pomimo obecności rzek brak na tym terenie czystych wód powierzchniowych) o znaczących rezerwach.

Dla celów technologicznych z powierzchniowych ujęć wody korzystają jedynie największe zakłady przemysłowe.

Stan techniczny sieci wodociągowej oceniany jest jako dobry. Nie ma więc przeciwwskazań dla lokalizacji nowego programu z powodu trudności w zaopatrzeniu w wodę.

Kanalizacja sanitarna (Raport 3) w układzie centralnym umożliwia odprowadzanie ścieków w sposób grawitacyjny niemal z całego miasta, z tym że wprowadza się także systemy grawitacyjno-pompowe. Układy lokalne są przewidziane i realizowane dla Dźbowa (także z oczyszczalnią) i niektórych zakładów przemysłowych.

Funkcjonuje Centralna Oczyszczalnia Ścieków – mechaniczno-biologiczna. Realizowany jest proces modernizacji oczyszczalni ścieków, rozbudowy kolektorów, co należy uznać za pozytywne działania, aczkolwiek nie nadążają one za systemem wodociągów i występującymi potrzebami, co z kolei należy zaliczyć do uwarunkowań hamujących rozwój.

Analizy dotyczące elektroenergetyki (Raport 3) stwierdzają, że z uwagi na dobry stan sieci zasilających i zadawalającą ich gęstość nie ma praktycznie ograniczeń technicznych dla pokrycia zapotrzebowania na energię elektryczną. Jest to więc uwarunkowanie zachęcające, inspirujące do rozwoju. Istnieje potrzeba rozbudowy sieci, budowy GPZ-ów.

Miejski system ciepłowniczy (Raport 3) zaspokaja potrzeby grzewcze w 60,7 %, ogrzewanie gazowe w 12,8 %, ogrzewanie elektryczne w wysokości 1,1 % – czyli ok. 75 % potrzeb grzewczych zaspokajanych jest w sposób stwarzający warunki kontroli, sterowania i ochrony środowiska.

Według analiz (Raport 3) od kilku lat zaspokajanie potrzeb odbiorców przyłączonych do miejskiego systemu ciepłowniczego odbywało się bez przeszkód. Pozostałe źródła ciepła (kotłownie lokalne, piece – 25 %) to jednak zagrożenie dla środowiska.

System zasilania miasta w gaz (Raport 3) jest sukcesywnie rozbudowywany. Z gazu sieciowego korzysta 73,1 % mieszkańców. Praktycznie oprócz ograniczeń w południowej części miasta w innych jego rejonach istnieją możliwości dostarczenia gazu.

Analiza dostępności mediów, o których wyżej mowa (tak istotnych dla rozwoju miasta i poziomu życia mieszkańców) stwarza podstawę do stwierdzenia, że ograniczenia w inwestowaniu występują ze względu na niedostatek sieci, a nie wydajności źródeł.

Miasto leży przy głównej krajowej trasie drogowej północ – południe E 75 (droga Nr 1) Gdańsk – Łódź – Częstochowa – Katowice – Cieszyn o znaczeniu międzynarodowym. Przyjęty program rządowy przewiduje budowę obwodnicy autostradowej miasta A1, co jest uwarunkowaniem „inspirującym”.

Generalna ocena obsługi miasta komunikacją zbiorową jest pozytywna, obejmuje bowiem wszystkie istotne struktury zainwestowania miasta (Raport 3). Uzyskano wysoką średnią prędkość eksploatacyjną – 18,74 km/h i gęstość linii 1,83/ 1000 mieszkańców.

Miasto posiada rozbudowany system linii kolejowych, urządzeń stacyjnych (w tym jeden z największych dworców PKP w samym centrum miasta), bezpośrednie połączenia z większością miast kraju.

Połączenia zewnętrzne to także komunikacja autobusowa. Dworzec PKS, zlokalizowany w śródmieściu, obsługuje połączenia krajowe i szereg międzynarodowych.

Lotniska w Pyrzowicach (ok. 59 km) i w Balicach (127 km) obsługują Częstochowę z tym, że w odległości zaledwie 10 km od centrum miasta znajduje się lotnisko eksploatowane przez Aeroklub. Obecnie tylko okazjonalnie uruchamiane są tu czarterowe loty pasażerskie, ale może ono być dostosowane do regularnej komunikacji pasażerskiej.

Obecne położenie komunikacyjne miasta (droga szybkiego ruchu, kolej), wzbogacone o projektowane bezpośrednie powiązania z autostradą A-1, z perspektywą możliwości wykorzystania lotniska, stanowić powinno pozytywne uwarunkowanie „inspirujące rozwój” dla potencjalnych inwestorów.

Grupa III – uwarunkowania wynikające z walorów środowiska przyrodniczego

W STUDIUM poddano analizie walory i zagrożenia środowiska (Raport 2).

Na podstawie analizy informacji źródłowych, różnorodnych opracowań i z autopsji, do uwarunkowań prorozwojowych z zakresu środowiska zaliczono przede wszystkim:

- położenie Częstochowy na północno-zachodnim skraju obszaru węzłowego o znaczeniu międzynarodowym (wraz z biocentrami i strefami buforowymi), który rozpościera się na południe i południowy-wschód od miasta. Określony on został w „Koncepcji krajowej sieci ekologicznej ECONET – POLSKA” z 1995r. jako 30 M – Obszar Jury Krakowsko-Częstochowskiej, zawierający park narodowy, 3 parki krajobrazowe, 14 rezerwatów.

Ze względu na formy ukształtowania terenu, warunki przyrodnicze i zabytki jest to teren bardzo atrakcyjny dla różnorodnych form wypoczynku, turystyki oraz stwarzający warunki nawietrzania miasta.

Z doliną Warty związany jest trudny do przecenienia korytarz ekologiczny o znaczeniu krajowym. Powyższy korytarz ekologiczny (ciąg potencjalnie wysokiej aktywności przyrodniczej) jest wspomagany przez system ciągów przyrodniczych niższej rangi – doliny rzeczne (pełniących także rolę korytarzy wentylacyjnych miasta) ze względu na napływ powietrza z obszarów, które znajdują się na zachód od miasta;

- atrakcyjne zabytki przyrody ożywionej i nieożywionej stanowiące często ważne stanowiska naukowo-badawcze i dydaktyczne (skałki, rezerваты florystyczne, jaskinie, zapadliska krasowe, kamieniołomy);
- centralne położenie miasta w stosunku do Głównych Zbiorników Wód Podziemnych zawierających wody słodkie,

Stwarza to podstawę do oceny, że Częstochowa ma niezwykle korzystne położenie z punktu widzenia warunków hydrogeologicznych, a więc jest to uwarunkowanie prorozwojowe;

- stałą poprawę stanu czystości atmosfery, szczególnie w rejonie największego przemysłowego emitora – Huty Częstochowa (Raport 2);
- stosunkowo niewielką liczbą terenów szczególnego zagrożenia hałasem (wg badań WIOŚ w Częstochowie) związanych głównie ze szlakami komunikacyjnymi;
- uregulowaną, w dużym stopniu, gospodarkę odpadami ze względu na posiadanie przez miasto składowiska odpadów komunalnych i przemysłowych w Sobuczynie;
- wartościowe (choć nieliczne) kompleksy zwartej zieleni (lasy, parki) oraz zbiorniki wodne podlegające porządkowaniu, rewaloryzacji.

II.3.2. Uwarunkowania „wewnętrzne” hamujące rozwój

Rozpatrując ten typ uwarunkowań przyjęto konwencję odnoszenia się do identycznych grup uwarunkowań jakie wyodrębniono przy omawianiu uwarunkowań inspirujących rozwój.

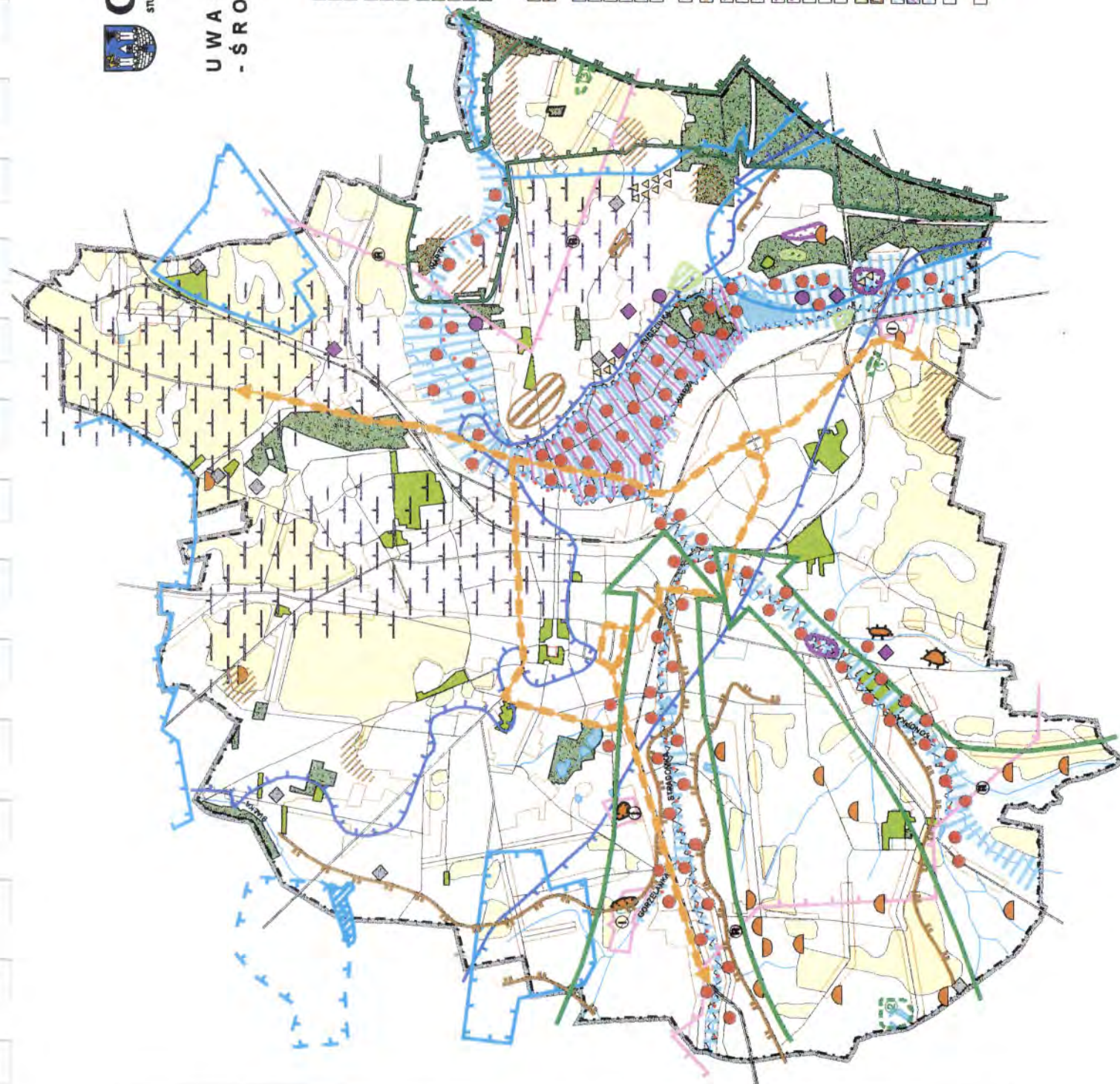


CZĘSTOCHOWA

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

UWARUNKOWANIA ROZWOJU - ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE

- SIĘĆ RZECZNA
 ODCINKI O ANTROPOGENICZNE ZABURZONYM REŻIMIE HYDROL.
 ODCINKI O JAKOŚCI WODY NIE ODPOWIAJĄCE NORMOM (N.D.M.)
 WAŻNIEJSZE ZBIORNIKI WODNE
 PROJEKTOWANY ZBIORNIK RETENCYJNY "SZARLEJKA"
 OBSZARY ZAGROŻONE ZALEWAMI POWODZIOWYMI
- LASY
 ZIELEŃ URZĄDZONA
 GRANICA PARKU KRAJOBRAZOWEGO ORLICH GNAZD
 GRANICA OTULINY PARKU KRAJOBRAZOWEGO ORLICH GNAZD
 PROJEKTOWANE REZERWATY PRZYRODY (1 - TORFOWISKOWY "BŁESZNO", 2 - ŁAKOWO-TORFOWISKOWY "WAŁASZCZYŃ", 3 - LEŚNY GÓRA "KOKOCÓWKA", 4 - LEŚNY "GAŚCZCZYŃ")
- GRUNTY O WYŻSZEJ WARTOŚCI
 GRUNTY O SZCZEGÓLNEJ PODATNOŚCI NA DENUDACJĘ NATUROGENICZNĄ, UPRAMOWIA
- GRANICA GÓRNOJURAJSKIEGO ZBIORNIKA WÓD PODZIEMNYCH
 GRANICA ŚRODKOWOJURAJSKIEGO ZBIORNIKA WÓD PODZIEMNYCH
 KRAJÓW CZWARTORZĘDOWEJ DOLINY KOPALNEJ
 ISTNIEJĄCE STREFY OCHRONY POŚREDNIEJ I UCIEC WODY PODZIEMNEJ
 STREFY OCHRONY POŚREDNIEJ I UCIEC WODY PODZIEMNEJ
 STREFY ZANIECZYSZCZENIA GÓRNOJURAJSKIEGO POZIOMU WÓD PODZIEMNYCH
- ZŁOŻA SUROWCOW MINERALNYCH : R-RUDY METALI, I-SUROWCĘ ILASTE
- REJONY SZCZEGÓLNEGO ZAGROŻENIA KLIMATU AKUSTYCZNEGO
- ANTROPOGENICZNE FORMY TERENOWE - ZWIAŁOWISKA
 ANTROPOGENICZNE FORMY TERENOWE - WYROBISKA
 NIEUŻYTE ANTROPOGENICZNE
- WIEKSZE SKŁADOWISKA ODPADÓW PRZEMYSŁOWYCH
 WIEKSZE SKŁADOWISKA ODPADÓW KOMUNALNYCH
 POZOSTAŁE SKŁADOWISKA PRZEMYSŁOWE
 POZOSTAŁE SKŁADOWISKA KOMUNALNE
 WYLEWISKA ODPADÓW PRZEMYSŁOWYCH
- LEŚNY KIERUNEK REKULTYWACJI TERENU
 INNE KIERUNKI REKULTYWACJI TERENU
- GŁÓWNE CIĄGI WYSOKIEJ AKTYWNOŚCI PRZYRODNICZEJ
 W TYM O ZAKŁÓCONYM PRZEBIEGU
- WSPOMAGAJĄCE CIĄGI PRZYRODNICZE
- GŁÓWNE KIERUNKI NAPŁYWU MAS POWIETRZA, STYMULOWANIE RZĘBIA TERENU (DOLINY)
- OBSZARY Z MOŻLIWYM, OKRESOWYM WYSTĘPOWANIEM "KRYZYSÓW AEROSANTARNYCH"



Grupa I – uwarunkowania wynikające z ogólnego poziomu rozwoju miasta.

Obserwuje się tendencję stopniowego, powolnego obniżania poziomu zaludnienia miasta, przyrost naturalny jest ujemny, saldo migracji ujemne, z tym, że tendencja spadkowa ma szansę zmiany ok. 2005 roku ze względu na wchodzenie w wiek prokreacyjny kobiet z roczników wyżu demograficznego (wg Raportu o stanie miasta ...).

Występują napięcia w sferze zatrudnienia szczególnie ze względu na istotne zmiany (obniżenia zatrudnienia) zachodzące w dużych zakładach przemysłowych, które uprzednio (w okresie intensywnej urbanizacji) spowodowały skokowy i bardzo duży wzrost zaludnienia miasta i zainwestowania tkanki miejskiej.

O ile nie nastąpi wzrost ilości miejsc pracy będzie miała miejsce emigracja młodzieży lub istotny spadek poziomu życia (Raport 4).

W STUDIUM ocenia się, że „czynniki inspirujące” w omawianej grupie uwarunkowań powinny zdecydowanie przeważać nad „hamującymi”, tym bardziej, że skala instytucji obsługi i funkcji już wykształconych jest znaczna.

Utrzymanie pozycji miasta, a nawet jej podniesienie zależne jest także od wykorzystania walorów wynikających z tytułu położenia: wartości otoczenia, rozbudowy ośrodka akademickiego, rozwoju „otoczenia biznesu” i działań samorządu miejskiego, związanych z wykorzystaniem funkcji obsługi tak prężnie rozwijanego ruchu pielgrzymkowo-turystycznego.

Grupa II – Uwarunkowania wynikające z osiągniętego poziomu zainwestowania miasta.

Pomimo, że ogólna ocena stanu ilościowego zabudowy mieszkaniowej (także w porównaniu z szeregiem największych miast Polski) wypada dla Częstochowy korzystnie, to jednak analiza standardów przez nią reprezentowanych w wyróżnionych jednostkach prowadzi do stwierdzenia, że w całym szeregu rejonów występuje obniżony standard komunalnego wyposażenia mieszkań w stosunku do standardów reprezentowanych przez zespoły mieszkaniowe potraktowane jako w zasadzie spełniające wymogi końca XX wieku (jak np. „Północ I”, „Tysiąclecie”).

Obniżone standardy z tytułu braku instalacji wodociągowych, kanalizacyjnych, gazowniczych, ciepłowniczych, pomieszczeń typu łazienka czy ubikacja

splukiwana, powodują określenie szeregu rejonów jako obszarów luki cywilizacyjnej (Raport 4).

Problemy związane z jej likwidacją to domena polityki samorządu lokalnego, wydatkowania znacznych środków na uzupełnienie uzbrojenia komunalnego terenów, kosztownych działań rehabilitacyjnych, a więc z pewnością ograniczających możliwości finansowania innych dziedzin życia miejskiego.

Z drugiej jednak strony, podnoszenie standardów komunalnego wyposażenia miasta i mieszkań to także forma rozwoju – poprzez podnoszenie poziomu jakości warunków życia.

Pomimo powyższego zastrzeżenia, takie rejony jak: „Podjasnogórska”, „Stare Miasto”, południowa część miasta (oprócz Rakowa), oceniane jako posiadające mieszkania wyposażone w instalacje komunalne i pomieszczenia sanitarne poniżej zadawalającego poziomu, będą wymagały szczególnej polityki władz samorządowych i przy założeniu ich rehabilitacji znacznych wydatków budżetowych.

W pewnym stopniu uwaga ta dotyczy pozostałego rejonu „Śródmieście”, „Kiedrzyń” i szeregu innych rejonów, gdzie istotnymi elementami są braki w zakresie centralnego ogrzewania, gazu, kanalizacji.

Uwarunkowania o charakterze „hamującym” rozwój w zakresie infrastruktury technicznej, a w każdym razie ograniczającym standardy funkcjonowania systemów i warunków życia to przede wszystkim:

- brak odpowiedniego ciśnienia wody w sieci wodociągowej w momentach wzmożonych poborów – przystąpiono jednak do realizacji przepompowni sieciowych w newralgicznych punktach miasta (Grabówka, Tysiąclecie),
- konieczność rozbudowy kanalizacji, zarówno układu centralnego jak i lokalnych wraz z modernizacją oczyszczalni ścieków, a także znacznej rozbudowy systemu kanalizacji deszczowej z zabezpieczeniem odbiorników ścieków deszczowych przed zanieczyszczeniem,
- rozbudowa i modernizacja urządzeń ciepłowniczych (źródeł, sieci) jednakże z potrzebą jednoznacznego określenia obszarów, na których opłacalne jest zasilanie z miejskiej sieci ciepłowniczej. Konieczna jest eliminacja ogrzewania piecowego i lokalnych kotłowni na paliwo stałe, jako stanowiących zagrożenie dla środowiska,

- brak gazu w południowej i częściowo w zachodniej części miasta (a także w części mieszkań śródmieścia) z tym, że sytuacja ma ulegać poprawie ze względu na zapowiadaną realizację dużych założeń inwestycyjnych (Raport 3).

W zakresie funkcjonowania układu komunikacyjnego do uwarunkowań hamujących rozwój, a w każdym razie znacznie ograniczających sprawność funkcjonowania miasta i warunki życia zaliczono w STUDIUM przede wszystkim:

- braki w hierarchizacji poszczególnych ciągów, szczególnie w grupie podstawowych powiązań (poza trasą Wojska Polskiego),
- braki w bezpośrednich połączeniach znacznej liczby podstawowych struktur miasta, a przede wszystkim:
 - Zawodzia i rejonu „Krakowskiej” z południowym rejonem „Śródmieścia”,
 - Dzielnicy Północnej ze Starym Miastem,
 - Lisińca i „Gnaszyńskiej” ze Stradomiem i Kawodrzą,
- kolizyjne skrzyżowania ulice – kolej,
- obudowę tras wylotowych,
- brak tras obwodnicowych,
- występowanie zatłoczenia i zatorów ulicznych na niektórych odcinkach tras podstawowych – Armii Krajowej, Krakowskiej, Popiełuszki, Placu Biegańskiego, Św. Rocha, Rynku Wieluńskiego, Główniej, Warszawskiej, Al. Pokoju, Sabinowskiej,
- wywoływany hałas i skażenie atmosfery w niektórych rejonach miasta (np. rejon Rakowa),
- brak wyodrębnionych stref ruchu uspokojonego,
- trudności w parkowaniu samochodów,
- trudności obsługi ruchu wokół Jasnej Góry,
- braki w pełnym wykorzystaniu warunków jakie stwarza rozbudowany system linii kolejowych i stacji (dla powiązań zewnętrznych, a nie obsługi potrzeb przewozowych o zasięgu wewnętrznym),
- bardzo ograniczony zakres wykorzystania walorów wynikających z usytuowania lotniska w pobliżu miasta.

Grupa III – Uwarunkowania wynikające z zagrożeń środowiska.

Istotnymi uwarunkowaniami w zakresie środowiska przyrodniczego stwarzającymi bariery rozwojowe miasta, a w części nawet sytuacje konfliktowe – w sumie hamujące rozwój są przede wszystkim (Raport 2):

- zagrożenia struktur hydrogeologicznych rejonu Częstochowy uznawanych (była już o tym mowa) za niezwykle wartościowe.

Zagrożenie wód wglębnych wynika z blisko stuletniej działalności gospodarczej, w tym przemysłu chemicznego zajmującego się przetwarzaniem związków chromu (np. rejon północny – Aniolów). Ognisko zanieczyszczeń zawiera aż kilka tysięcy ton ługowanego chromu. Zanieczyszczenia (nie tylko chromem) dotyczą i innych rejonów (w tym ujęcia wody Mirów – zanieczyszczenia z Huty Częstochowa).

- degradacja wód powierzchniowych; rzeki Częstochowy to wody pozaklasowe, co zdecydowanie wpływa m.in. hamującą na możliwość ich wykorzystania dla celów rekreacyjnych.

Wpływ na ten stan mają oczyszczone i nieoczyszczone ścieki przemysłowe i komunalne, zanieczyszczenia obszarowe, w tym zanieczyszczenia powstałe poza miastem,

- negatywny wpływ na stan środowiska (skażenie atmosfery, poziom hałasu, itp.) mają zakłady przemysłowe i komunikacja, głównie samochodowa.

Podkreśla się, że w okresie kilku ostatnich lat uciążliwość i szkodliwość wywoływana przez zakłady przemysłowe uległa istotnemu ograniczeniu. W zakresie komunikacji takiej poprawy nie ma (Raport 2).

Na stan zanieczyszczenia atmosfery mają także wpływ skażenia powietrza napływające z okolic Częstochowy i z uprzemysłowionego rejonu Górnego Śląska.

- zagrożenia powodziowe oraz podtopienia dotyczące Warty oraz den dolinnych głównych jej dopływów,

Część tych rejonów miasta jest zabudowana co powoduje szereg zagrożeń dla osób i mienia, a ostatnio spowodowało wymierne straty materialne,

- zagrożenie środowiska, a głównie wód wglębnych, odpadami przemysłowymi, których nagromadzenie na terenie Częstochowy wyniosło w 1996 roku aż 2 mln ton,

- zagrożenia wywołane przez „dzikie” wysypiska, z których część ma miejsce w strefach ochronnych ujęć wody i na terenach zieleni,
- względna ubogość „terenów zielonych” w samym mieście (Raport 2). Stan zieleni ulega poprawie ze względu na podjętą budowę parku, rehabilitację istniejących zadrzewień leśnych, parkowych i obszarów rekreacyjnych.

W końcu 1997r. tereny zielone Częstochowy zajmowały 1342,4 ha, tj. 8,3 % powierzchni miasta. Biorąc pod uwagę powierzchnie zieleni składające się na: parki spacerowo-wypoczynkowe, zieleńce, zieleń uliczną, tereny zieleni osiedlowej, żywopłoty, lasy gminne (mienie komunalne), wartość rankingowa Częstochowy w stosunku do szeregu miast liczących powyżej 100 tys. ludności, wynosi 4,9, co należy uznać za niezadawalającą.

Wynika stąd, że jednym z ważniejszych przedsięwzięć z zakresu szeroko pojętej koncepcji kształtowania i ochrony środowiska jest idea znaczącego powiększenia terenów zielonych miasta.

Uwarunkowania związane z zagrożeniami środowiska przyrodniczego są zbieżne z problematyką komunalnego uzbrojenia miasta, są to zagadnienia ze sobą nierozzerwalnie związane – zaopatrzenie w wodę, ścieki, odpady, zagrożenie wód, atmosfery – ogólnie poziom sanitarny miasta.

II.4. WNIOSKI WYNIKAJĄCE Z WALORYZACJI PRZESTRZENI MIEJSKIEJ

W STUDIUM uznaje się, że jednym z najistotniejszych zbiorów uwarunkowań rozwoju i kształtowania polityki przestrzennej samorządu lokalnego stanowić powinny informacje wynikające z waloryzacji przestrzeni miasta.

Waloryzacja stanowi formę oceny przestrzeni miasta – dzisiejszego stanu jej zagospodarowania i użytkowania, przedstawiającą sytuacje negatywne i pozytywne, skalę, charakter i zasięg obszarów problemowych.

Waloryzacja została przeprowadzona pod kątem:

- oceny stanu zagospodarowania „terenów zainwestowania miejskiego”;
- oceny przydatności poszczególnych terenów „otwartych” dla zainwestowania miejskiego

w celu ustalenia w polityce przestrzennej samorządu miejskiego:

- stopnia akceptacji stanu zagospodarowania wyodrębnionych rejonów miasta;
- stopnia niezbędnej ingerencji w zmianę stanu zagospodarowania i użytkowania terenów miejskich.

Podstawę oceny zbiorczej stanowiły:

- analizy cząstkowe dotyczące: stanu ilościowego i technicznego zasobów mieszkaniowych, standardu ich wyposażenia w instalacje komunalne, zróżnicowania w rozmieszczeniach powyższych potencjałów, (stanu użytkowo-funkcjonalnego, ładu przestrzennego), analizy zasięgów komunalnego uzbrojenia ogólnomiejskiego, standardów obsługi komunikacyjnej, standardów stanu środowiska, procesów rozwojowych miasta, urbanistycznej inwentaryzacji miasta, rozmieszczenia potencjałów dotyczących zamieszkania i pracy);
- odniesienia do wyodrębnionych jednostek przestrzennych (dążenie do uzyskania możliwie dużej ich ilości, czytelności i logiczności wyodrębnienia).

W rezultacie uzyskano cały szereg sytuacji różnicujących ocenę zagospodarowania a zależnych od nasilenia występowania cech przyjętych do oceny.

Wyróżnione sytuacje:

- w jednostce dominują we wszystkich analizowanych elementach, pozytywne cechy zagospodarowania i obsługi;
- w jednostce przeważają pozytywne cechy zagospodarowania i obsługi, jednak niektóre elementy uzyskały niższą klasyfikację;
- zagospodarowanie terenu częściowo spełnia warunki użytkowo-funkcjonalne i obsługowe, występują jednak wyraźne nieprawidłowości, bądź istotne braki;
- teren z wyraźnymi konfliktami funkcjonalnymi – istotnymi niedoborami w wyposażeniu i obsłudze – przestrzeń o nieskoordynowanym zagospodarowaniu bądź z istotnymi zaniedbaniami;
- obszary przemieszanych funkcji bądź o niekorzystnych relacjach z warunkami przyrodniczymi.

W efekcie uzyskano dwie grupy informacji przydatnych dla określenia polityki przestrzennej miasta.

- * Grupa I dotyczy „stopnia niezbędnej ingerencji w zmianę stanu zagospodarowania”

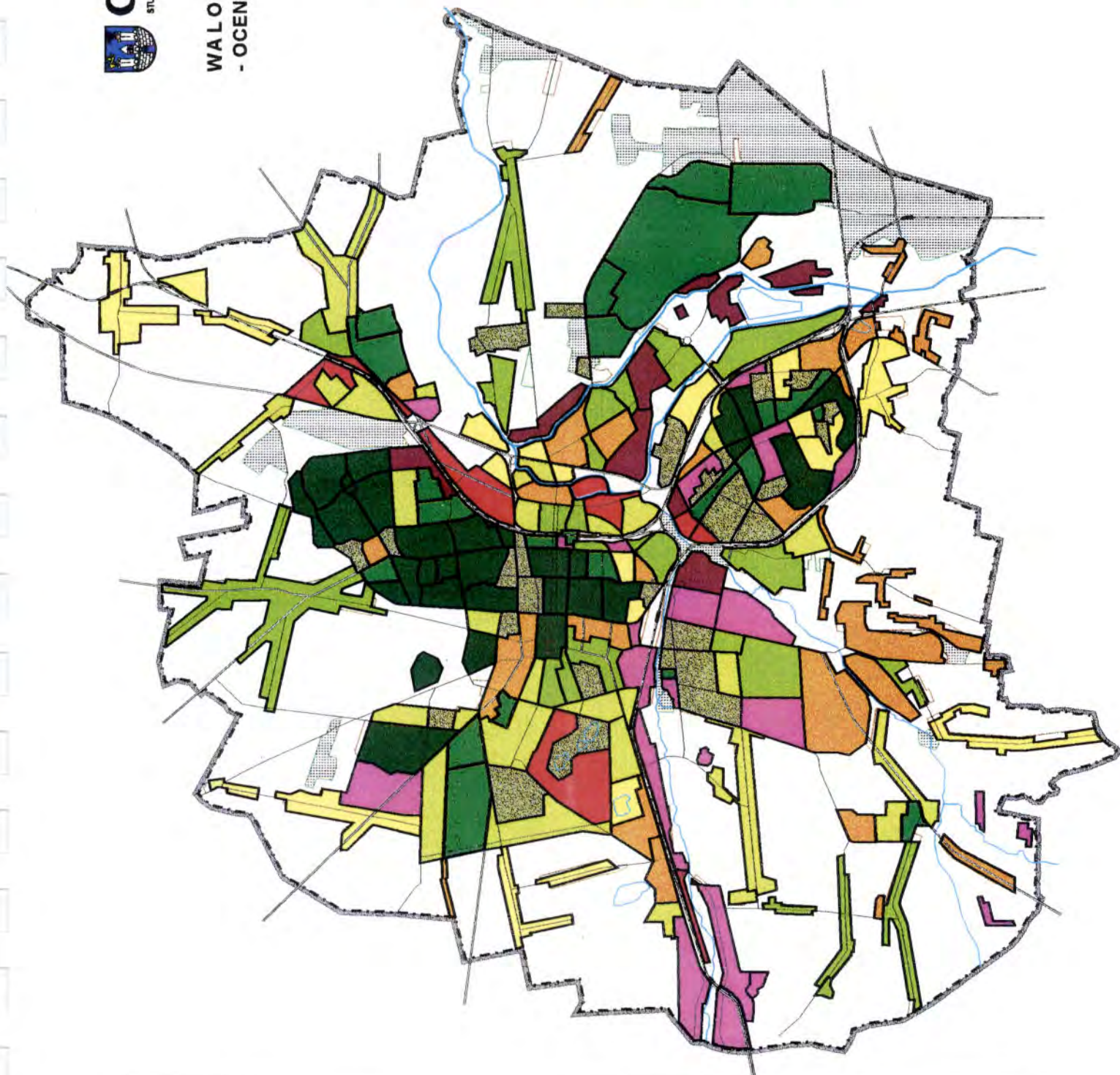
Wyróżniono na skali przebudowy:

- sytuację wymagającą „radykałnej” przebudowy;
- sytuację wymagającą „zasadniczej” przebudowy;
- sytuację wymagającą „częściowej” przebudowy.

Tereny zakwalifikowane do tej grupy wymagają szczegółowych analiz i różnego typu opracowań planistycznych zależnych od konkretnego przypadku.



	TERENY WYMAGAJĄCE PRZEBUDOWY RADYKALNEJ 1 STOPNIA
	TERENY WYMAGAJĄCE PRZEBUDOWY RADYKALNEJ 2 STOPNIA
	TERENY WYMAGAJĄCE PRZEBUDOWY ZASADNICZEJ 1 STOPNIA
	TERENY WYMAGAJĄCE PRZEBUDOWY ZASADNICZEJ 2 STOPNIA
	TERENY WYMAGAJĄCE PRZEBUDOWY CZĘŚCIOWEJ 1 STOPNIA
	TERENY WYMAGAJĄCE PRZEBUDOWY CZĘŚCIOWEJ 2 STOPNIA
	TERENY WYMAGAJĄCE ADAPTACJI ZNACZNEJ 1 STOPNIA
	TERENY WYMAGAJĄCE ADAPTACJI ZNACZNEJ 2 STOPNIA
	TERENY WYMAGAJĄCE ADAPTACJI DUŻEJ 1 STOPNIA
	TERENY WYMAGAJĄCE ADAPTACJI DUŻEJ 2 STOPNIA



- * Grupa II dotyczy „stopnia akceptacji stanu zagospodarowania”.

Wyróżniono na skali akceptacji:

- sytuacje „częściowej” akceptacji;
- sytuacje „znacznej” akceptacji;
- sytuacje „dużej” akceptacji.

Tereny zakwalifikowane do tej grupy praktycznie nie wymagają zasadniczych rozstrzygnięć planistycznych, aczkolwiek zawsze pewnej oceny.

Jak już wspomniano tereny zainwestowane w granicach miasta zostały przedstawione ocenie, która wykazała że:

- tereny wskazywane do adaptacji, a więc nie wymagające zasadniczych rozstrzygnięć planistycznych stanowią ok. 50% powierzchni terenów zainwestowanych ogółem;
- tereny wskazywane do przebudowy, a więc wymagające szczegółowych analiz i opracowań stanowią ok. 30% terenów zainwestowanych ogółem;
- tereny do częściowej adaptacji lub przebudowy wymagające rozstrzygnięć w poszczególnych przypadkach stanowią ok. 20% terenów zainwestowanych ogółem.

Szczegółowe dane w powyższym zakresie podano na załączonym schemacie.

Do poszczególnych terenów objętych zróżnicowaną skalą przebudowy bądź adaptacji zaliczono:

– radykalną skalę przebudowy:

- rejon ul. Twardej (Ostatni Grosz),
- Stradom po wschodniej stronie ul. Bohaterów Monte Cassino.
- zgrupowanie zabudowy w dolinie Warty na Kucelinie,
- rejon ul. Warszawskiej (na północ od Al. Jana Pawła II)
- rejon ul. Krakowskiej i Starego Miasta.

– zasadniczą skalę przebudowy:

- tereny w pld. Części Stradomia,
- znaczna część terenów Gnaszyna,
- rejon Rynku Wieluńskiego.

– częściową skalę przebudowy bądź adaptacji:

- fragmenty Śródmieścia – w rejonie dworca PKP,
- tereny mieszkaniowe Aniołów, Gnaszyn, Wyczerpy,
- zabudowa na kanwie struktur mieszkaniowych – Grabówka, Błeszno.

- znaczną skalę adaptacji:
 - część dużych założeń przemysłowych „historycznych” – na Stradomiu i Ostatnim Groszu,
 - część nowych zespołów gospodarczych – Bór, Wyczerpy,
 - zespół zabudowy jednorodzinnej (część) na Zaciszu.
- dużą skalę adaptacji:
 - zespoły zorganizowanych w pełni osiedli:
 - „Dzielnicy Północnej”,
 - „Tysiąclecia”;
 - „Rakowa”;
 - część zachodnia Śródmieścia,
 - zespoły jednorodzinne na Wyczerpach i Lisińcu.

W ramach przeprowadzonej waloryzacji przestrzeni miasta tereny niezainwestowane zostały ocenione z punktu widzenia ich przydatności pod zainwestowanie.

Wyróżniono:

- tereny wykluczone (głównie ze względów przyrodniczych) stanowią ok. 52,4% terenów niezainwestowanych ogółem;
- tereny o ograniczonej przydatności ok. 21,8%;
- tereny o częściowej przydatności ok. 13,3%;
- tereny o znacznej przydatności ok. 8,8%;
- tereny o dużej przydatności ok. 3,7%.

Łącznie tereny o dużej i znacznej przydatności do zainwestowania, a więc wykazujące znaczące przygotowania inwestycyjne obejmują łącznie ok. 1064 ha, co stwarza korzystną sytuację dla stymulowania rozwoju miasta.

Szczegółowe zestawienie przedstawia załączony schemat.

II.5. WNIOSKI GENERALNE WYNIKAJĄCE Z ANALIZY UWARUNKOWAŃ ROZWOJU MIASTA

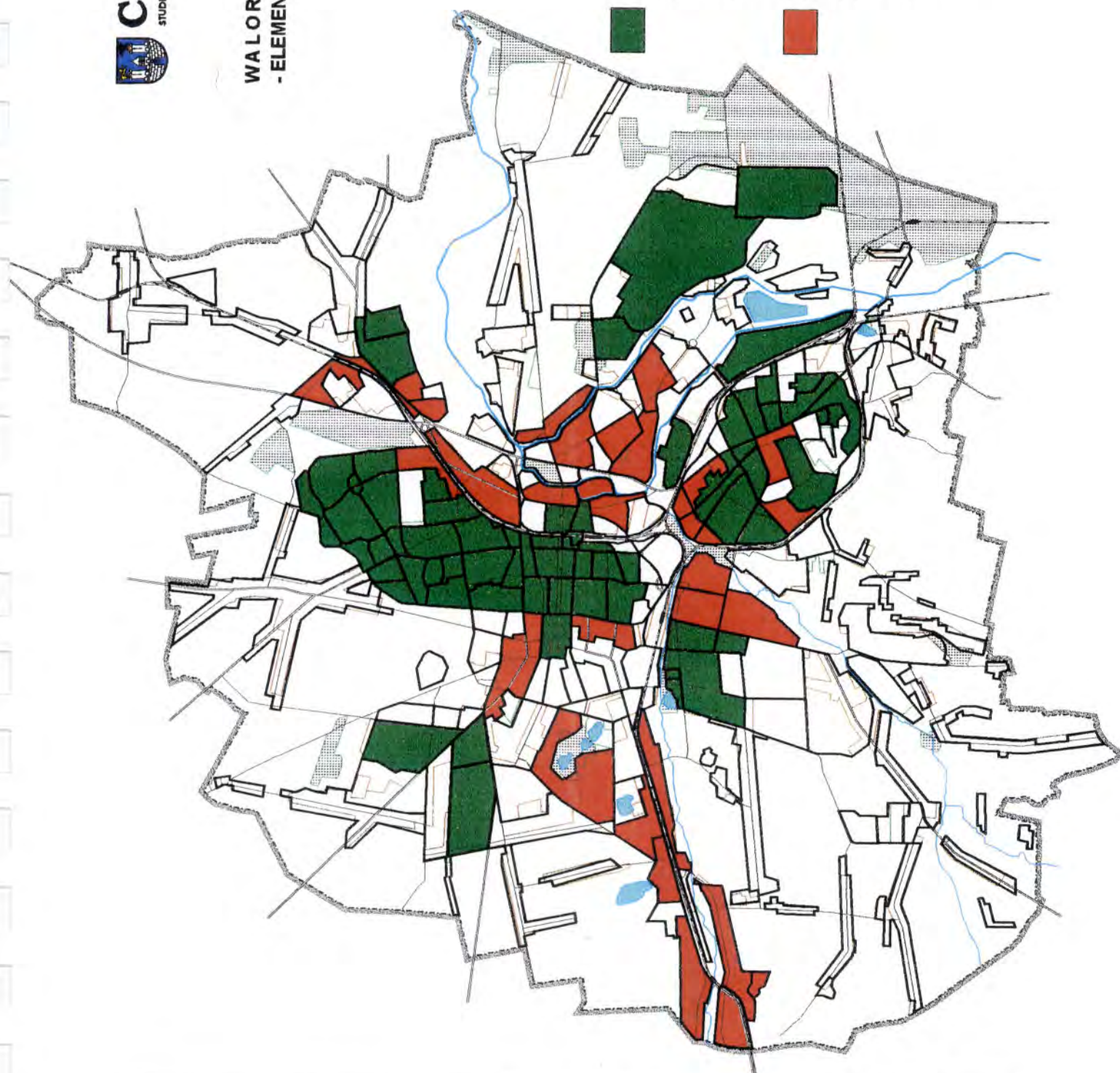
1. Analiza procesów zachodzących w latach dziewięćdziesiątych wykazuje, że na terenie Częstochowy następuje:
 - ograniczenie ekspansji na tereny uznawane za zewnętrzne w stosunku do istniejącego zainwestowania (z tym, że znaczną rolę odgrywają tu braki środków finansowych dla działań na dużą skalę),



CZĘSTOCHOWA

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

WALORYZACJA PRZESTRZENI MIASTA - ELEMENTY OCENY STANU ZAGOSPODAROWANIA



KONCENTRACJE STRUKTUR UKSZTAŁTOWANYCH

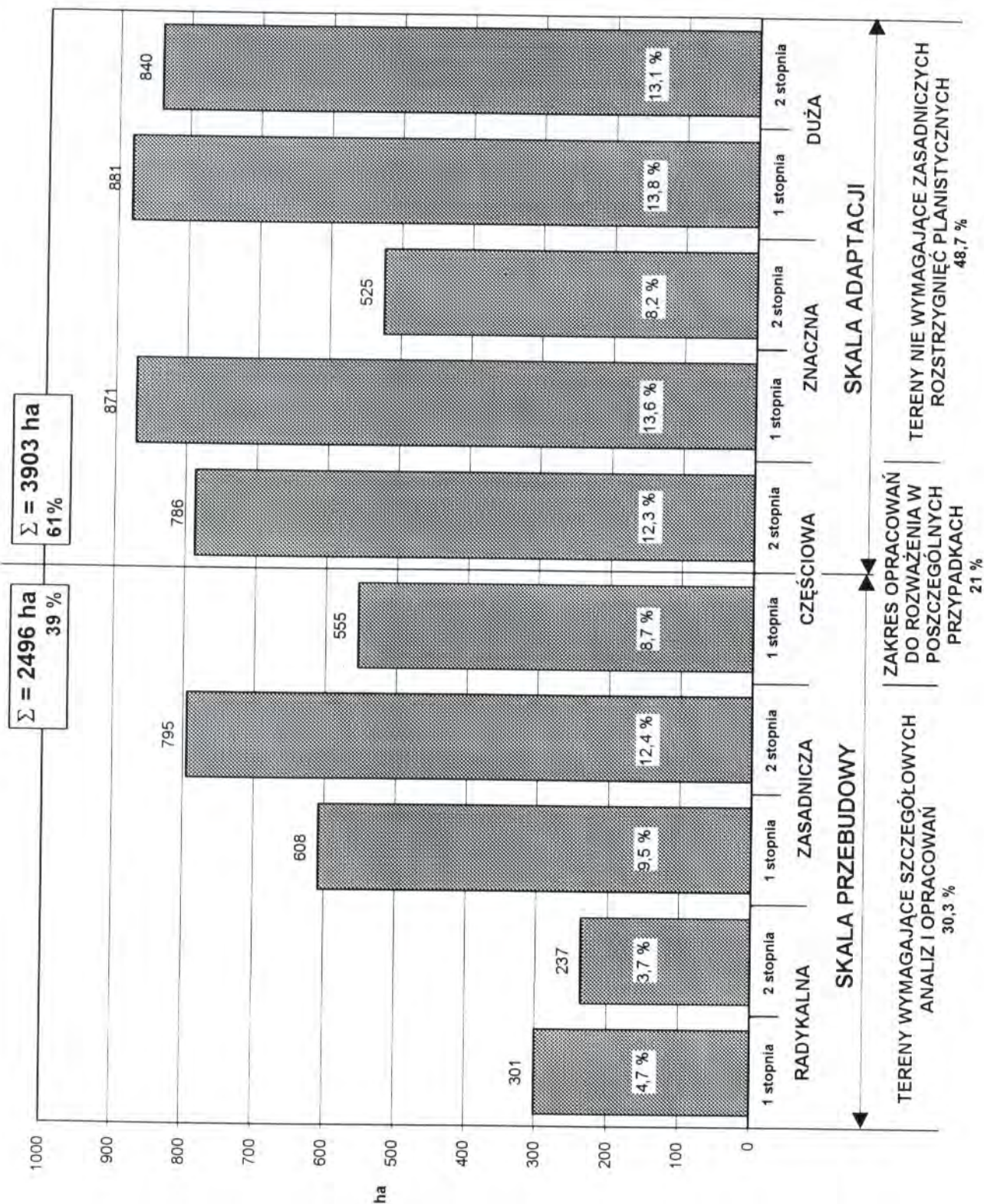
- 50 % TERENÓW ZAINWESTOWANIA MIEJSKIEGO
- JEDNOSTKI ZREALIZOWANE (w zasadniczym wymiarze) WEDŁUG ZAPLANOWANYCH ROZWIĄZAŃ, STANOWIĄCE OKREŚLONĄ CAŁOŚĆ
- KIERUNKI DZIAŁAŃ - ZACHOWANIE STANU, UZUPEŁNIENIE I WZBOGACENIE ZAGOSPODAROWANIA, STARANNE UTRZYMYWANIE

ZGRUPOWANIA TERENÓW WYMAGAJĄCE ZASADNICZYCH PRZEKSZTAŁCEN

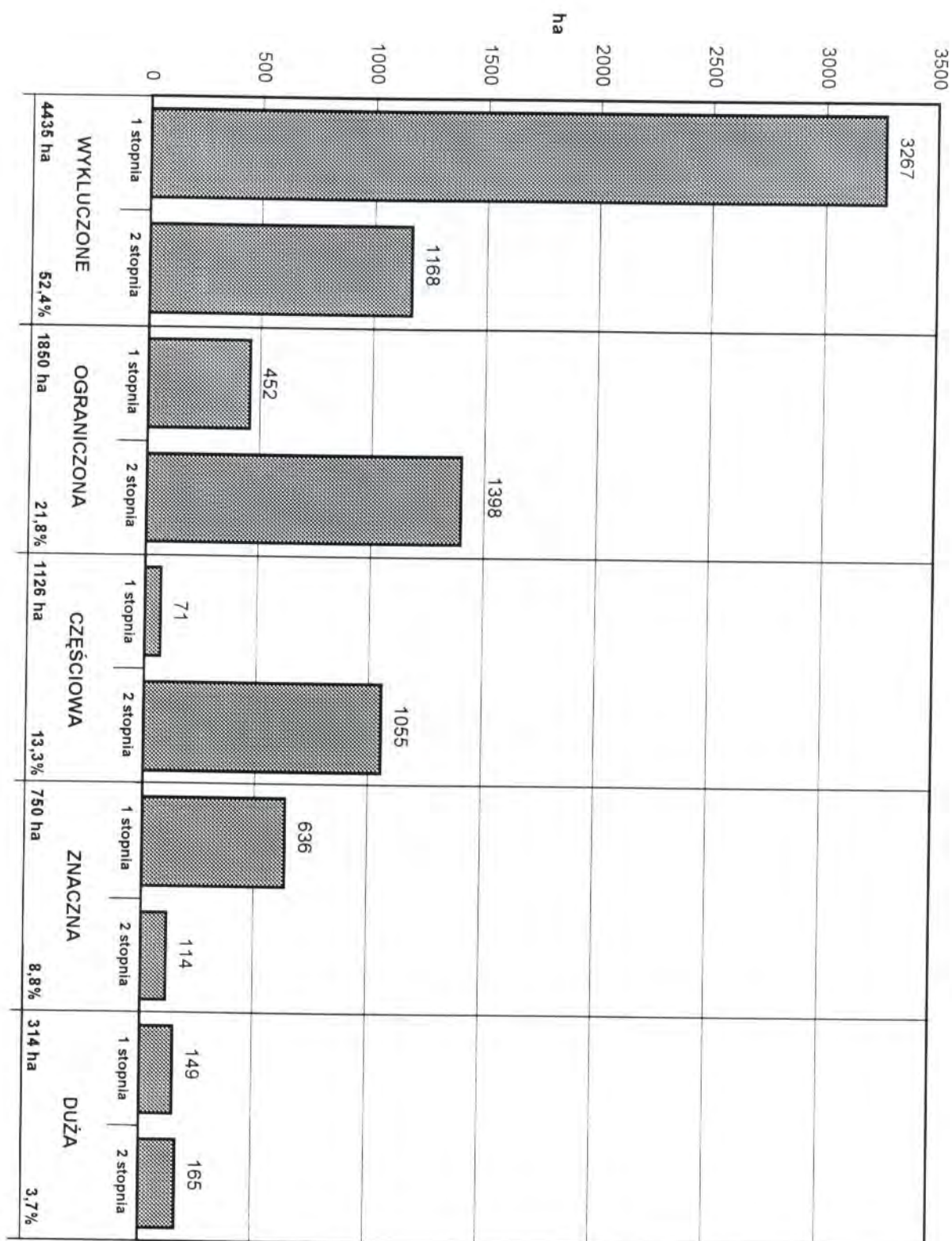
- 30 % TERENÓW ZABUDOWANYCH
- TERENY NIEPRAWIDŁOWO ZAGOSPODAROWANE, NIE TWORZĄCE ZORGANIZOWANYCH STRUKTUR, O ZŁYM STANIE TECHNICZNYM I SYTUACJACH KONFLIKTOWYCH
- KIERUNKI DZIAŁAŃ - ZASADNICZA, A NAWET RADYKAŁNA PRZEBUDOWA - POTRZEBA PONOWNEGO OKREŚLENIA FUNKCJI TERENU I ZASAD ZAGOSPODAROWANIA

TERENY ZAINWESTOWANE W GRANICACH MIASTA CZĘSTOCHOWY

OCENA STANU ZAGOSPODAROWANIA



TERENY NIEZAINWESTOWANE W GRANICACH MIASTA CZĘSTOCHOWY OCENA PRZYDATNOŚCI TERENÓW POD ZAINWESTOWANIE MIEJSKIE

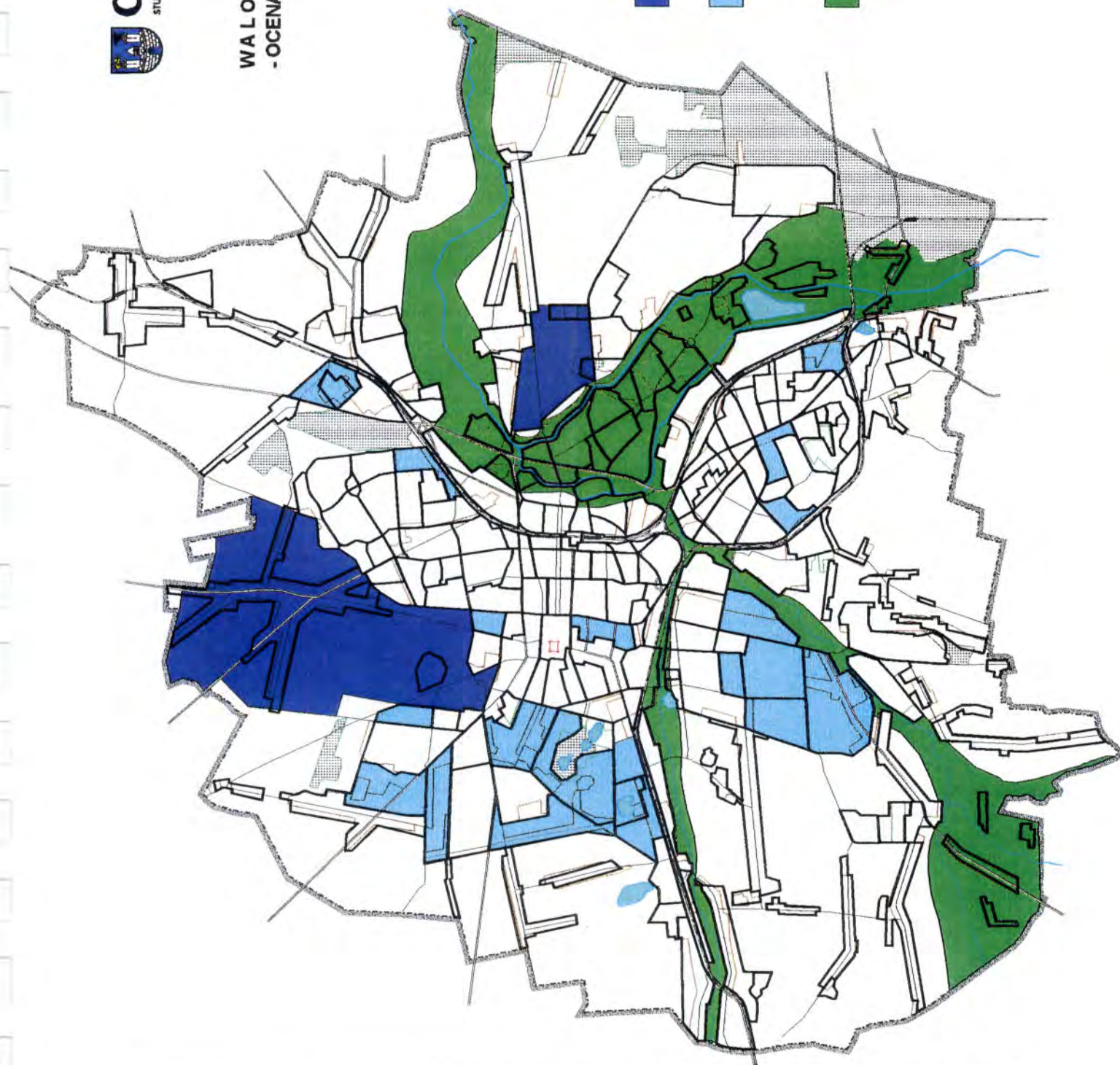




CZĘSTOCHOWA

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

WALORYZACJA PRZESTRZENI MIASTA - OCENA PRZYDATNOŚCI TERENÓW DLA ZABUDOWY



OBSZARY KORZYSTNE DLA ZABUDOWY

TERENY BEZ ISTOTNYCH PRZECIWWSKAZAŃ
PRZYRODNICZYCH A Z DOBRymi WARUNKAMI
OBSŁUGI TECHNICZNEJ



ZNACZNY STOPIEŃ KONCENTRACJI TERENÓW
WOLNYCH WEWNĄTRZ OBSZARÓW
ZURBANIZOWANYCH



OBSZARY NIEKORZYSTNE DLA ZABUDOWY

TERENY O PRZYRODNICZYCH
PRZECIWWSKAZANIACH DLA ZABUDOWY



- zarysowanie się tendencji do inwestowania wewnątrz tkanki miejskiej, głównie w śródmieściu w formie przekształceń, restrukturyzacji,
- proces modernizacji przestrzeni publicznych – ulic, – co wpływa na podniesienie poziomu estetycznego miasta,
- proces wypełniania tkanki śródmiejskiej oraz zmian użytkowania lokali mieszkalnych (także na wyższych kondygnacjach) na cele usługowe.

Te ogólne procesy mają swoje odzwierciedlenie w fakcie, że:

- obszarem największej koncentracji przekształceń funkcjonalnych i przestrzennych jest śródmieście, w granicach obszaru objętego ochroną konserwatorską (co uniemożliwia lokowanie tu działań zakłócających układ przestrzenny, wyraz architektoniczny niszczący panoramę miasta, a w tym ekspozycję klasztoru na Jasnej Górze),
- występuje coraz większe zainteresowanie inwestorów realizacją założeń przynoszących znaczne zyski na terenach nie objętych tak istotnymi restrykcjami ograniczającymi skalę zabudowy, jej architektoniczny wyraz, dającymi możliwość zaplanowania parkingów.

Inwestycje tego typu koncentrują się w rejonach dobrze skomunikowanych, takich jak:

- skrzyżowanie Al. Wojska Polskiego z Al. Jana Pawła II aż do ul. Warszawskiej (Mc Donald's, stacja paliw, salon samochodowy, supermarkety),
- styk dzielnic Tysiąclecie i Północ (znaczna koncentracja miejsc zamieszkania – handel),
- teren przy ul. Jagiellońskiej, ul. 11 Listopada, Alei Wojska Polskiego – Raków (choć w tym rejonie dotychczasowe zagospodarowanie nie odpowiada randze eksponowanego miejsca w mieście).

2. Potwierdza się regres w budownictwie wielorodzinnym. Poszukiwane są przez inwestorów działki budowlane dla realizacji zabudowy jednorodzinnej o powierzchni rzędu 1000 m², co jak się ocenia jest formą preferowania bardzo ekstensywnego wykorzystania terenów.

Zabudowa wielorodzinna realizowana jest głównie w istniejących osiedlach i zespołach mieszkaniowych:

- os. Wyczerpy w rejonie ul. Kontkiewicza,

- dzielnicy Północ – rejon ulic Czecha, Andersa,
- dzielnicy Raków – rejon ulic Brzozowej, Mireckiego, Żareckiej,
- os. Trzech Wieszczów – rejon ulic Curie-Skłodowskiej, Mickiewicza,
- os. Parkitka – rejon ulic Bielskiej, Okulickiego.
- dzielnica Wyczerpy – rejon ul. Kontkiewicza,
- śródmieście – rejon ul. Kingi,
- dzielnica Parkitka – rejon ulic Małopolskiej, Zakopiańskiej, Mazowieckiej,
- dzielnica Lisiniec – rejon ulic Bełchatowskiej i Legnickiej,
- dzielnica Stradom – rejon ul. Artyleryjskiej i Matejki.

Rejonami szczególnej koncentracji wydanych pozwoleń na budowę są:

- dzielnice Kiedrzyń i Północ – rejon ulic Brata Alberta i Narcyzowej,
- dzielnica Grabówka,
- dzielnica Lisiniec,
- dzielnica Stradom,
- rejon ulicy Bugajskiej,
- dzielnica Błeszno, rejon Różanej.

Pomimo pozostającej do dyspozycji inwestorów dużej ilości parcel nie są dotąd (w sposób szczególnie intensywny) wykorzystywane tereny w rejonie ulic Kopalnianej i Wilgowej w dzielnicy Dźbów.

3. Istotny udział w procesach urbanizacyjnych ostatnich lat na terenie Częstochowy posiada handel, który podobnie jak w całym kraju zmienia zasady sprzedaży, od handlu obwoźnego typu „łózek” i straganów do supermarketów i luksusowych sklepów i salonów w śródmieściu (głównie wzdłuż Alei NMP i ich najbliższego sąsiedztwa). Supermarkety powstają w rejonie ulic Kisielewskiego i Dmowskiego (tj. na styku dużych dzielnic mieszkaniowych), przy ul. Focha poza śródmieściem (obecnie mała intensywność wykorzystania terenu). Przewidywane dalsze realizacje mają mieć miejsce w rejonie ulic Iwanowa-Szajnowicza i Okulickiego, Warszawskiej i Alei Wojska Polskiego, więc także poza tradycyjnym śródmieściem.

Pomimo nielicznych realizacji obiektów użyteczności publicznej i tak nie wszystkie lokalizowane są w obszarze śródmiejskim. Następuje utrwalenie rozproszonych siedzib (ze względu na fakt, że środki na nowe realizacje są niewystarczające).

Ośrodki szkolnictwa wyższego podejmują szereg działań inwestycyjnych w granicach już funkcjonujących zespołów (przy Alei Jana Pawła II, przy ul. Worcella, przy ul. Sabinowskiej, przy ul. Pułaskiego).

W zakresie obiektów przemysłowych następują procesy dotyczące: przekształceń ich funkcji z produkcyjnej na usługową (np. zakłady „Warta” w śródmieściu – ul. Krakowska); utrwalania i modernizacji (np. Huta Częstochowa), likwidacji (np. „Domgos”).

Dokonano modernizacji szeregu ulic i ich skrzyżowań, dobudowano na kilku odcinkach drugie jezdnie, zainstalowano sygnalizacje świetlne, zbudowano kilka parkingów i stacji benzynowych. Nie mniej zakres tych inwestycji i remontów jest zdecydowanie mniejszy niż wynika to z potrzeb, jednak polepsza ogólny poziom obsługi komunikacyjnej całego miasta.

W zakresie inwestycji kanalizacyjnych istotne koncentracje miały miejsce w rejonie narażonym na skażenie wód wglębnych (północna część miasta) co jest zjawiskiem pozytywnym. Pomimo bardzo dużego przyrostu długości sieci kanalizacyjnej i tak wskaźnik korzystających z kanalizacji jest jeszcze zbyt niski a skażenie wód ma w dalszym ciągu miejsce.

Inwestycje dotyczyły także kanalizacji deszczowej (choć zakres ich był mniejszy od występujących potrzeb), gazownictwa, elektroenergetyki i ciepłownictwa.

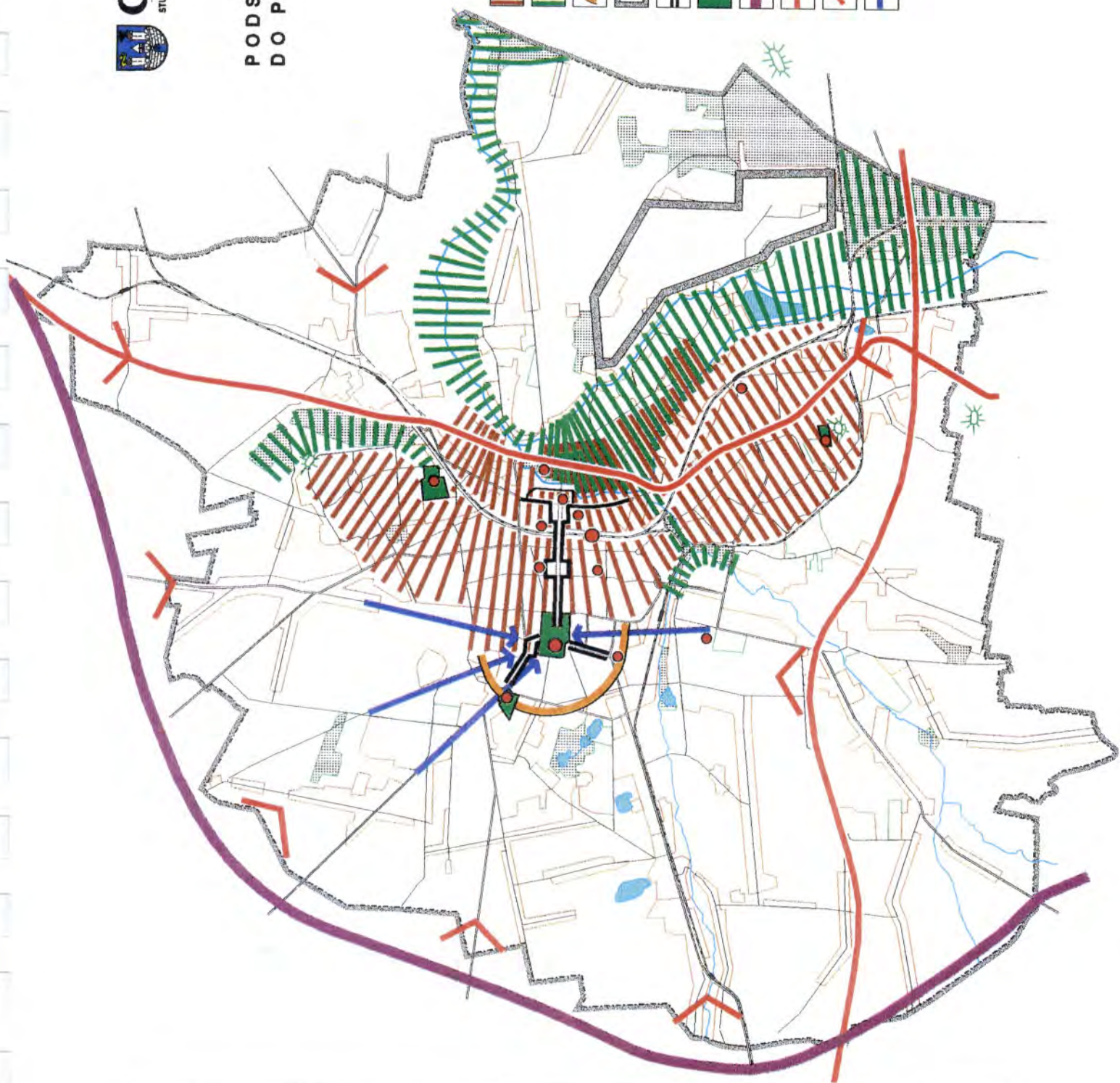
4. Przyjęty zakres i forma określenia „uwarunkowań” stwarza podstawy do sformułowania następujących generalnych wniosków:

- podstawowymi elementami określającymi strukturę przestrzenno-funkcjonalną są:
 - układ przyrodniczy;
 - Klasztor Jasnogórski, który ze względu na obraz Matki Boskiej Częstochowskiej gromadzi 3-5 mln pielgrzymów rocznie i wytworzył pomiędzy Klasztorem a Starym Miastem podstawową oś miasta – Aleję Najświętszej Marii Panny,
 - Huta Częstochowa, która dała impuls rozwojowy miasta i dotąd stanowi bardzo istotny element koncentracji miejsc pracy, podstawę bytu znacznej części mieszkańców,
 - podstawowa koncentracja miejsc zamieszkania i pracy na osi północ-południe w nawiązaniu do trasy tramwajowej.

- ogólne oceny dotyczące miasta traktowanego jako całość są dość korzystne (w każdym razie na tle szeregu największych miast Polski);
- oceny odniesione do wyodrębnionych rejonów miasta ten pozytywny obraz znacznie zmieniają wskazując na drastyczne zróżnicowanie standardów związanych z warunkami zamieszkania, wyposażenia w instalacje komunalne, pomieszczenia sanitarne, ład przestrzenny, estetykę zabudowy. Sytuacja ta powinna stanowić szczególny przedmiot oceny i polityki gospodarczo-przestrzennej samorządu miejskiego i jego pomocniczych agend;
- niezbędnym jest posiadanie przez władze samorządowe uporządkowanych rejestrów nieruchomości i określonych warunków ich zakupu, sprzedaży, wynajmu, wykazu właścicieli itp.;
- korzystne położenie miasta w strefie korytarza infrastrukturalnego, potencjalnej aktywności gospodarczej, koncentracji procesów rozwojowych kraju, w centrum już wytworzonej strefy wpływów, wykształcone (w tym i unikalne) funkcje miasta, potencjał gospodarczy i intelektualny powinny stanowić istotne elementy do wykorzystania w kształtowaniu ogólnej strategii rozwoju Częstochowy, wygrywania jej szans rozwojowych;
- ze względu na niewątpliwe walory gospodarcze i turystyczne miasta i regionu zasadnym jest dalsza ich promocja ze zwróceniem szczególnej uwagi na warunki lokalizacji działalności ekonomicznej w mieście;
- istnieje potrzeba określenia programów przeciwdziałania uwarunkowaniom określonym jako „hamujące rozwój” a głównie obejmujących kwestie sprawności wewnętrznego układu komunikacyjnego w powiązaniu z zapowiadaną realizacją obwodnicy autostradowej A-1, koordynacją działań dotyczących wspólnego rozwiązywania uzbrojenia terenów w wodociągi i kanalizację w powiązaniu z ochroną wód przed zanieczyszczeniami (w tym wgłębnymi) i terenów przed wylewaniem rzek;
- analizy wykazały bardzo charakterystyczne zjawisko – podstawową koncentrację miejsc zamieszkania, pracy i życia publicznego w układzie południkowym (częściowo i równoleżnikowym), tj. wzdłuż trasy tramwajowej i osi NMP. Ta koncentracja to rząd 80 % potencjału miasta. Działania samorządu miasta w tym rejonie mają istotne, często i spektakularne znaczenie dla jego oceny przez mieszkańców, ale także dla odbioru miasta przez duże rzesze przyjezdnych.

**PODSTAWOWE UWARUNKOWANIA
DO POLITYKI PRZESTRZENNEJ**

- | | |
|---|---|
|  | GŁÓWNA KONCENTRACJA FUNKCJI MIEJSKICH |
|  | PODSTAWOWY ELEMENT SYSTEMU
PRZYRODNICZEGO MIASTA |
|  | STREFA KLASZTORU JASNOGÓRSKIEGO |
|  | STREFA HUTY CZĘSTOCHOWA |
|  | ELEMENTY KRYSZTAŁIZACJI UKŁADU MIEJSKIEGO |
|  | GŁÓWNE OBIEKTY TOŻSAMOŚCI MIASTA |
|  | AUTOSTRADA A1 |
|  | GŁÓWNE DROGI RELACJI KRAJOWYCH |
|  | GŁÓWNE RELACJE DO MIASTA |
|  | OSIE WIDOKOWE |



III. STRATEGICZNE CELE ROZWOJU

III.1. MISJA, CELE I PODSTAWOWE ZADANIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ

Prowadzone dyskusje w ramach Komisji Rady Miasta i na sesji plenarnej Rady w sprawie propozycji zgłoszonej w ramach prac nad STUDIUM, doprowadziły do przyjęcia dokumentu, który traktuje się jako podstawowe założenia do ustalenia ogólnej STRATEGII rozwoju, a w tym do kształtowania polityki przestrzennej w ramach STUDIUM.

Zgodnie z założeniami metodycznymi STUDIUM uznaje się, że STUDIUM wyrażające politykę przestrzenną miasta musi nawiązywać do ogólnej polityki rozwoju ponieważ jego zadaniem jest zabezpieczenie przestrzennych ram realizacji generalnych kierunków rozwojowych miasta.

W związku z tym sformułowano i rozwijano w ramach STUDIUM zapis dotyczący misji rozwoju Częstochowy, sformułowano generalny cel rozwoju miasta oraz podstawowe cele strategiczne i zadania dla polityki przestrzennej.

Ustalenia, o których mowa zostały przyjęte w formie stanowiska Rady Miasta w następującym brzmieniu:

STANOWISKO

RADY MIASTA CZĘSTOCHOWY

z dnia 31 maja 1999 roku

w sprawie określenia misji, celów i podstawowych zadań polityki przestrzennej

Na podstawie § 18 pkt. 1 Regulaminu Rady Miasta stanowiącego załącznik do Statutu Gminy Częstochowa uchwalonego przez Radę Miasta Częstochowy uchwałą Nr 5/2/97 z dnia 15 stycznia 1997 roku (Dz. Urz. Woj. Częstochowskiego Nr 5 poz. 16), **Rada Miasta Częstochowy po zapoznaniu się z uwarunkowaniami rozwoju uznaje za cel dążeń wspólnoty samorządowej czyli misję miasta **zapewnienie przyjaznych warunków do życia oraz wzrostu zasobności miasta i jego mieszkańców, drogą****

zrównoważonego rozwoju, przy wykorzystaniu znaczenia Częstochowy jako jednego ze światowych centrów kultu maryjnego oraz ważnego ośrodka gospodarczego i usługowego.

Do głównych celów strategicznych rozwoju miasta zalicza się:

- tworzenie warunków do wzrostu zasobności miasta i jego mieszkańców,
- utrzymanie tradycyjnego znaczenia miasta związanego z Sanktuarium Jasnogórskim,
- poprawę środowiska życia mieszkańców,
- ład przestrzenny,
- harmonizowanie procesów rozwojowych Częstochowy z jej bezpośrednim otoczeniem,
- wypracowanie pozytywnego wizerunku miasta.

Do podstawowych założeń warunkujących formułowanie polityki przestrzennej zalicza się:

1. Uznanie Częstochowy za wielofunkcyjny ośrodek miejski o wytworzonej strefie obsługi i oddziaływania, o znaczącej pozycji krajowej i powiązaniach międzynarodowych.
2. Przyjęcie założenia, że w strukturze społecznej miasta funkcje usługowe i obsługowe wyrażone wielkością zatrudnienia przewyższać będą funkcje związane z działalnością produkcyjną.
3. Uwzględnienie w strukturze przestrzennej miasta pielgrzymkowo-turystycznej funkcji miasta związanej z Sanktuarium Jasnogórskim. Wielkość ruchu pielgrzymkowego i turystycznego szacowana na ok. 5 milionów osób rocznie wymaga zarówno przystosowania do tych potrzeb struktury przestrzennej miasta jak i wykorzystania tego zjawiska jako jednego z ważnych czynników wzrostu zamożności miasta i jego mieszkańców. Wymaga to nowych założeń przestrzennych oraz rozwoju komplementarnych funkcji usługowych.
4. Zaludnienie miasta na poziomie 260 000 mieszkańców uznaje się za stabilne, zaś jego struktura funkcjonalno-przestrzenna powinna posiadać chłonność dla ok. 300 000 mieszkańców z uwagi na konieczność zachowania elastyczności procesów inwestycyjnych. Wielkość ta powinna stać się podstawą do programowania rozwoju poszczególnych dziedzin gospodarki miejskiej. Struktura przestrzenna miasta powinna uwzględniać, że w zasięgu oddziaływania miasta zamieszkiwać może ok. 500 000 osób.
5. Uznanie funkcji nauki i szkolnictwa wyższego oraz średniego – z uwzględnieniem dążeń do utworzenia Uniwersytetu Częstochowskiego za ważny element wzrostu znaczenia i zasobności miasta i zapewnienia warunków terytorialnych dla rozwoju tych funkcji.

6. Tworzenie warunków przestrzennych dla rozwoju aktywności ekonomicznej drogą wyznaczania obszarów dla działalności przemysłowej zróżnicowanych form wytwórczości i obsługi w nawiązaniu do rejonu Huty Częstochowa, niezbędnej modernizacji istniejących zgrupowań przemysłowych oraz nowych lokalnych stref aktywności o wysokiej dostępności komunikacyjnej.
7. Tworzenie lokalnego systemu ekologicznego miasta powiązanego z krajową siecią ekologiczną, a opartego o rzekę Wartę i jej dopływy Stradomkę, Konopkę i Gorzelankę oraz zespoły leśne położone na południowy wschód od miasta, jak i rozbudowany system terenów zieleni miejskiej. Tereny objęte lokalnym systemem ekologicznym uznaje się za ważny element podnoszenia jakości życia w mieście.
8. Zapewnienie aktywnej gospodarki terenami ułatwiającymi rozwój budownictwa mieszkaniowego, ze szczególnym wykorzystaniem rezerw tkwiących w strukturach istniejącego zagospodarowania. Wyznaczenie nowych terenów budowlanych powinno być wiązane z wyczerpywaniem się istniejących już struktur miejskich z jednoczesnym ich pełnym wyposażeniem w infrastrukturę komunalną.
9. Rozbudowa i modernizacja układu komunikacyjnego powinna uwzględniać konsekwencje lokalizacji autostrady A-1 i jej niezbędne połączenia z układem miejskim oraz potrzebę kształtowania trasy ekspresowej na kierunku wschód--zachód. W układzie wewnętrznym obsługi miasta należy przyjmować zróżnicowaną, strefową dostępność komunikacji indywidualnej ze szczególnym ograniczeniem w strefie śródmiejskiej, centralnej i wokół Klasztoru Jasnogórskiego z wyeliminowaniem komunikacji na ciągu pielgrzymkowym wzdłuż Al. NMP do Klasztoru. Powyższe oznacza wprowadzenie realnego priorytetu dla komunikacji masowej i konieczność stworzenia odpowiedniego systemu parkingowego. W wewnętrznym systemie komunikacyjnym za szczególnie ważne uznaje się wytworzenie obwodnicy śródmiejskiej, oraz budowę bezkolizyjnych przekroczeń z układem kolejowym.
10. W rozwoju systemów infrastruktury technicznej miasta należy położyć szczególny nacisk na likwidację różnic między terenami wyposażonymi w wodociągi, a terenami skanalizowanymi z priorytetem dla północnych obszarów miasta z uwagi na niebezpieczeństwo skażenia głównych zbiorników wód podziemnych. W gospodarce energetycznej rozwój systemów i rozwiązań proekologicznych stanowić będzie ważny czynnik w poprawie warunków życia w mieście.
11. Bardzo wysoka koncentracja zamieszkania i zatrudnienia na stosunkowo niewielkim obszarze miasta wymaga znacznej koncentracji środków inwestycyjnych i działań na tym obszarze. Rozproszenie działań, szczególnie w zakresie poszczególnych podsystemów infrastruktury technicznej miasta, zmniejsza efektywność inwestowania i przeciwdziałania racjonalnemu zagospodarowaniu przestrzeni miejskiej.
12. Polityka przestrzenna miasta powinna uwzględnić potrzebę takiego kształtowania i zagospodarowania terenu by podkreślić jego miejski, a w niektórych elementach wielkomiejski charakter. Mieć to będzie szczególne znaczenie przy kształtowaniu

centrum miasta, nowych założeń wielkoprzestrzennych czy nowego otwarcia miasta od strony projektowanej autostrady.

13. Tworzenie warunków do zapewnienia rozwoju kulturalnego i sportowego miasta.

PRZEWODNICZĄCY
Rady Miasta Częstochowy

mgr Wiesław Wiatrak

III.2. KIERUNKI KSZTAŁTOWANIA PRZESTRZENI WYNIKAJĄCE Z PRZYJĘTYCH ZAŁOŻEŃ ROZWOJU MIASTA

Konsekwencją przyjętych strategicznych założeń rozwoju miasta (misji i celów rozwoju) w odniesieniu do dziedziny polityki przestrzennej (integrującej szereg przejawów życia miejskiego) jest przede wszystkim:

- kształtowanie struktur przestrzenno-funkcjonalnych miasta, które powinno być podporządkowane dążeniom do tworzenia takich układów przestrzennych, które w sposób możliwie kompleksowy nawiązują do realizacji "misji ...",
- układ komunikacyjny miasta i jego powiązania zewnętrzne muszą uwzględniać różnorodne formy transportu - lotniczego, kolejowego, drogowego, rowerowego, pieszego, transport zbiorowy i indywidualny i to o rosnącej skali. Częstochowa musi stać się ośrodkiem z wielofunkcyjnym układem komunikacyjnym z dogodnymi warunkami dojazdu, dojścia, parkowania,
- kształtowanie przestrzeni publicznych musi zabezpieczać zarówno potrzeby wynikające z funkcji centrum regionu częstochowskiego, ośrodka kultury, polonijnego, turystyki jak i bezpośrednie potrzeby mieszkańców Częstochowy w zakresie warunków, korzystania z zamieszkania, usług, pracy i miejsc wypoczynku,
- kształtowanie struktur funkcjonalno-przestrzennych musi stwarzać warunki dla lokalizacji różnorodnych form aktywności gospodarczej z uwzględnieniem zasady zrównoważonego rozwoju i stanu zainwestowania miasta. Miejsca koncentracji zainteresowań, usług i obsługi powinny być atrakcyjne w odbiorze i charakteryzować się dużą dostępnością dla użytkowników,
- humanizacja warunków życia w mieście wymaga ochrony i racjonalnego wykorzystania walorów środowiska przyrodniczego (w nawiązaniu do układów

zewnętrznych), środowiska kulturowego, podnoszenia poziomu cywilizacyjnego miasta poprzez ośrodki nauki, edukacji, ochrony zdrowia a także uzbrojenie komunalne miasta, rewaloryzację istniejących wartości zainwestowania. Efektem takich działań powinno być podnoszenie atrakcyjności miasta zarówno dla mieszkańców jak i osób przybywających do niego w różnych celach,

- niezbędnym jest działanie na rzecz wykorzystania obopólnych możliwości rozwoju poprzez wzajemne związki miasta z rejonem oddziaływania, a także w drodze kształtowania układów funkcjonalno-przestrzennych wykorzystujących istotne walory obszarów zewnętrznych (krajobrazowe, lokalizacyjne, urządzeń źródłowych).

W STUDIUM przyjmuje się, że kierunki zagospodarowania przestrzennego muszą uwzględniać properspektywiczne spojrzenie na rozwój miasta poprzez:

- * **TWORZENIE WARUNKÓW DLA ROZWOJU** wyrażającego się wzrostem zasobności miasta i jego mieszkańców, co posiada swoje przełożenie przestrzenne w STUDIUM głównie w formie:
 - wyznaczenia obszarów przemysłowych do restrukturyzacji,
 - wyznaczenia nowych lokalizacji zgrupowań i stref aktywności ekonomicznej o zróżnicowanym charakterze,
 - wyznaczenia strefy bezpośredniego oddziaływania Klasztoru Jasnogórskiego oraz zasad jego obsługi szczególnie pod względem komunikacyjnym,
 - określenia relacji programowo-przestrzennej strefy Klasztoru ze strukturą miasta,
 - wyznaczenia miejsc i rejonów lokalizacji programu opartego o zewnętrzne funkcje miasta;
- * **POPRAWĘ ŚRODOWISKA ŻYCIA MIESZKAŃCÓW**, wyrażającą się głównie poprzez poprawę warunków mieszkaniowych, stanu środowiska przyrodniczego, dostępności komunikacyjnej, funkcjonowania centrum miasta, ekspozycji szczególnych miejsc tożsamości miasta, co posiada swoje przełożenie przestrzenne w STUDIUM głównie w formie:
 - wyznaczenia terenów mieszkaniowych do programów modernizacji, humanizacji itp. form rehabilitacji układów istniejących,
 - wyznaczenia terenów dla lokalizacji spodziewanego programu mieszkaniowego,

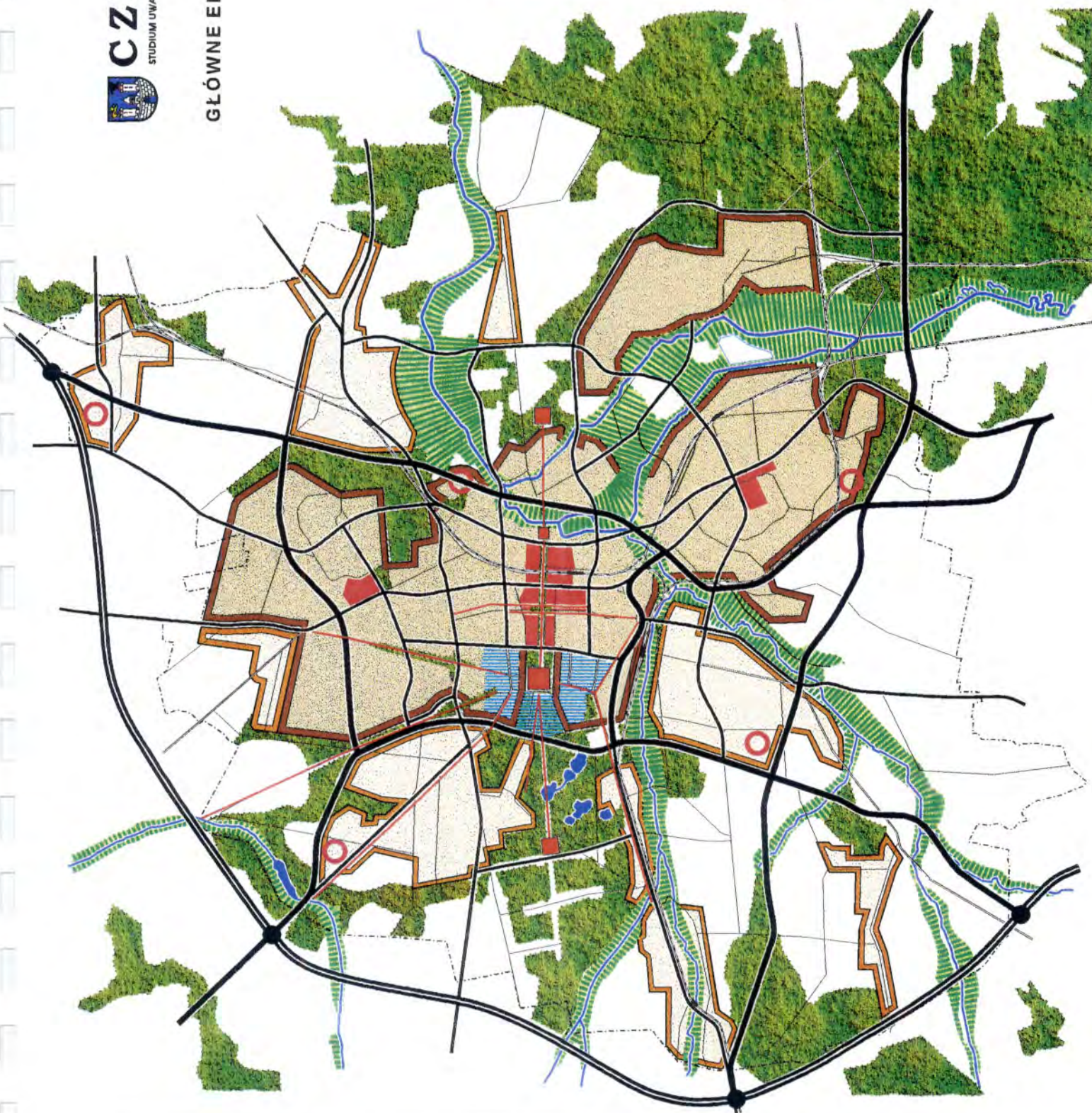
- rozbudowy lokalnego systemu ekologicznego (powiązanego z siecią krajową) i przeciwdziałania zabudowie i dewastacji korytarzy ekologicznych oraz pogłębianiu się zanieczyszczenia wód wglębnych,
 - wyznaczenia nowych założeń strukturalnych miasta dotyczących zieleni i rejonów rekreacyjnych,
 - zmodernizowania i rozbudowania systemu komunikacyjnego w nawiązaniu do programu rozwoju miasta i układu zewnętrznego,
 - określenia przesłanek na rzecz rozbudowy centrum miasta,
 - koncepcji określenia i zagospodarowania szczególnych miejsc tożsamości miasta;
- * **PODNIESIENIE POZIOMU ŁADU PRZESTRZENNEGO** wyrażającego się wyższymi standardami zagospodarowania i funkcjonowania struktur miejskich i obsługi poprzez komunikację i infrastrukturę komunalną, także poprzez kształtowanie nowych założeń wieloprzestrzennych, co posiada swoje przełożenie przestrzenne w STUDIUM głównie w formie:
- kształtowania standardów zagospodarowania odpowiednich dla realizacji funkcji miejskich,
 - poprawy funkcjonowania poszczególnych elementów struktury wewnętrznej miasta,
 - podniesienia poziomu obsługi komunikacyjnej poszczególnych struktur miejskich,
 - wzrostu poziomu wyposażenia poszczególnych obszarów w zakresie infrastruktury technicznej,
 - modernizacji śródmieścia,
 - kształtowania nowych założeń wieloprzestrzennych różnego rodzaju.



CZESTOCHOWA

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

GŁÓWNE ELEMENTY STRUKTURY MIASTA



- STRUKTURA UKŁADU ZURBANIZOWANEGO
- INTENSYWNE ZAINWESTOWANIE MIEJSKIE
- EKSTENSYWNE ZAINWESTOWANIE MIEJSKIE
- KONCENTRACJE PROGRAMU CENTRUM
- ZEWNIĘTRZNE CENTRA USŁUGOWO - GOSPODARCZE
- STREFA PRZYKŁASZTORNA
- STRUKTURA UKŁADU DROGOWEGO
- AUTOSTRADA
- GŁÓWNE TRASY MIĘDZYDZIELNICOWE
- ULICE UKŁADU PODSTAWOWEGO
- STRUKTURA UKŁADU PRZYRODNICZEGO
- ZWARTE TERENY ZIELONE
- TERENY DOLIN RZECZNYCH
- WODY OTWARTE
- STRUKTURA UKŁADU KOMPÓZYCYJNEGO
- PODSTAWOWE OSIĘ KOMPÓZYCYJNE
- GŁÓWNE PUNKTY W KOMPÓZYCJI MIASTA

IV. POLITYKA PRZESTRZENNA

IV.1. ZASADNICZE USTALENIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ DOTYCZĄCE KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA

Układ strukturalny Częstochowy określony w STUDIUM zawiera kilka ustaleń generalnych, które wymagają wieloletnich realizacji i będą miały istotny wpływ na funkcjonowanie miasta w dłuższym okresie.

Należą do nich poniższe ustalenia bezpośrednio łączące się z realizacją tworzenia (poprzez politykę przestrzenną) warunków dla rozwoju miasta, poprawy środowiska życia mieszkańców, podnoszenia poziomu ładu przestrzennego.

Prezentowane generalne kierunki zagospodarowania przestrzennego wyrażają dążenie do:

- stworzenia przestrzennych ram dla realizacji przyjętej misji miasta, realizacji głównych celów strategicznych i podstawowych zadań polityki przestrzennej w nawiązaniu do przyjętego stanowiska przez Radę Miasta,
- ograniczenia sytuacji konfliktowych i barier rozwojowych określonych w „uwarunkowaniach”, a możliwie dużego wykorzystania walorów i szans rozwojowych miasta,
- uszanowania zasady ciągłości myśli urbanistycznej w kształtowaniu zagospodarowania Częstochowy.

KIERUNKI PRZEKSZTAŁCANIA STRUKTURY MIASTA

Utrzymywanie wielkości miasta na obecnym poziomie nie wymaga radykalnego zwiększania terenów zainwestowania miejskiego..

Rozwój i kształtowanie przestrzeni wynika więc przede wszystkim z założonych zmian jakościowych obejmujących:

- podnoszenie standardów funkcjonalnych i użytkowych,
- likwidację sytuacji konfliktowych i nieprawidłowości,
- tworzenie odpowiednich warunków życia,
- zapewnienie prawidłowego funkcjonowania miasta i atrakcyjności jego prezentacji.

Występuje jednak niezbędność powiększenia terenów zurbanizowanych. Potrzeba taka wynika z konieczności uzupełnienia niedostatków

dotychczasowych jak również z zakładanych – podwyższonych standardów urządzania miasta.

Kanwą dla kształtowania struktury przestrzennej stanowią wykształcone układy i elementy istniejących obszarów zurbanizowanych.

Istotne przekształcenia, a także rozwinięcia zespołu struktur intensywnego zainwestowania wytworzonego w układzie południkowym stanowić będzie nadal trzon urbanizacji miasta, a jednocześnie obszar jego tożsamości, którego standard zainwestowania, ład przestrzenny, sprawność funkcjonowania świadczyć będą o image Częstochowy.

Układ zabudowy miasta uzupełniają skorygowane, uzupełnione i uformowane zewnętrzne struktury ekstensywnego zainwestowania oraz nowe zespoły (centra) usługowo-gospodarcze.

Konstrukcję struktury miasta tworzy rozbudowany i zmodernizowany układ komunikacji drogowej, którego zasadniczymi, nowymi elementami są: autostrada i ciągi wiążące miasto z nią oraz układ uli tworzący układ obwodnicowy – kontaktów międzydzielnicowych.

Do podstawowego nurtu przekształceń miasta należy również tworzenie i zdecydowane wzbogacanie układu przyrodniczego dla wytworzenia i uformowania systemu przestrzeni o znaczeniu ekologicznym, wypoczynkowym i ekspozycyjnym.

KIERUNKI WZBOGACANIA STRUKTURY PRZYRODNICZEJ MIASTA

Uznaje się jako element strategiczny w rozwoju Częstochowy proces tworzenia lokalnego systemu ekologicznego miasta, powiązanego z krajową siecią ekologiczną, a opartego o Wartę i jej dopływy: Stradomkę, Konopkę i Gorzelankę oraz zespoły leśne położone na południowy wschód od miasta (w nawiązaniu do obszaru obejmującego Zespół Jurajskich Parków Krajobrazowych) i po stronie zachodniej.

Lokalny system ekologiczny Częstochowy zostaje wzbogacony w STUDIUM poprzez wprowadzenie dodatkowych powierzchni zielni, których rozmieszczenie nawiązuje zarówno do istniejących już terenów tego typu, jak również do wielkich obszarów leśnych położonych na zachód i południowy-wschód od miasta. Należy dążyć do wytworzenia na terenie Częstochowy systemu tkanki miejskiej, z zielenią przenikającą i wzbogacającą strukturę przestrzenną. Wprowadza się zakaz

zabudowy den dolinnych, a w przyszłości podjęcie działań na rzecz „rozgęszczania” tkanki miejskiej w tych strefach, co zapewnić powinno swobodny przepływ „biomasy” oraz powietrza atmosferycznego, szczególnie na kierunkach: S-N (fragment doliny Warty) oraz W-E i SW-NE, sprzyjając zarówno rozwojowi bioróżnorodności, jak również poprawie warunków aerosanitarnych Częstochowy. W związku z wymienionymi działaniami sanacyjnymi podniesione zostaną też walory estetyczno-krajobrazowe miasta.

Rozbudowa systemu terenów zieleni miejskiej sprzyjać może rozwijaniu ośrodków rekreacyjnych, w tym rekreacji przyrodnej i na terenach po eksploatacji surowców mineralnych objętych rekultywacją. Niektóre tereny przemysłowe, jak na przykład dawny rejon eksploatacji kopalin (SW część miasta) powinny zostać zagospodarowane turystycznie: np. w formie muzeum przemysłu wydobywczego, jako punkty widokowe na wyniosłościach hałd (obecnie zazielenione), ścieżki rowerowe, w tym dla rowerów górskich, trasy spacerowe itp.

W związku z występowaniem lokalnych zagrożeń powodziowych oraz permanentnego pojawiania się podtopień, związanych z okresowo występującymi wysokimi stanami wód podziemnych, zwłaszcza w dzielnicy Stradom, należy dążyć do wykonania specjalistycznego opracowania, w którym znalazłyby się propozycje rozwiązań technicznych, eliminujących wymienione zagrożenia.

Istnieje konieczność bezwzględnej ochrony jakościowej cennych, górnourajskich zasobów wód podziemnych, w tym także w rejonach ich zasilania, położonych poza Częstochową oraz konieczność sanacji jakości wód powierzchniowych. Powinno się także dążyć do poprawy stanu czystości powietrza atmosferycznego oraz ograniczania poziomu hałasu, zwłaszcza wzdłuż szlaków komunikacyjnych, nie wyłączając tras kolejowych.

W STUDIUM uznaje się za niezbędne opracowanie koncepcji „swobodnego przepływu powietrza” i eliminacji zagrożeń powodziowych.

Wymienione zagadnienia wymagają podjęcia działań proekologicznych, które w przełożeniu na gospodarkę przestrzenną powinny uwzględniać między innymi:

- konieczność synchronicznej budowy wodociągów i systemów sanitarnych (kanalizacja, oczyszczalnie ścieków, itp.),
- likwidację ognisk zanieczyszczeń (dzikie wysypiska i wylewiska odpadów, w tym zawierające związki chromu),

- zmiany w systemie ogrzewania obiektów, w tym przemysłowych itp.,
- rozwiązania komunikacyjne ograniczające hałas (rozwiązania systemowe, budowa ekranów izolacyjnych, roślinność typu szpalerowego).

Tereny objęte lokalnym systemem ekologicznym, ściśle powiązane jednak z systemem zewnętrznym, uznaje się za ważny element tworzący spójny system przyrodniczy, wpływający na podnoszenie jakości życia w mieście, a także jego walorów estetyczno-krajobrazowych.

Wyraźnie akcentuje się tendencję do zdecydowanie większego wykorzystania walorów wynikających z ukształtowania terenu miasta jak i z potrzeby zmiany sytuacji w Częstochowie, która oceniana jest jako „uboga” w zieleni.

Za elementy wiodące w kierunkach zagospodarowania przestrzennego w tej dziedzinie uznaje się:

- zdecydowane zwiększenie powierzchni terenów zalesionych po wschodniej stronie miasta w nawiązaniu do obszarów chronionych,
- kontynuowanie procesów związanych z terenami leśnymi w północnej części miasta i przekształcaniami ogrodów działkowych w rejony rekreacyjne ogólnodostępne,
- istotne rozszerzenie w kierunku zachodnim („Liszka”) kompleksu już istniejących założeń zielonych „Lisińca” tj. po zachodniej stronie Klasztoru,
- wykorzystanie rejonu Białki dla urządzenia ośrodka przyrodnej rekreacji,
- wykorzystanie konfiguracji terenu południowo-zachodniej części miasta „powyrobiskowej” na ośrodek rekreacyjno-sportowy,
- zaakcentowanie, ochronę i wykorzystanie (w tym poprzez właściwe zagospodarowanie) doliny Warty i dolin innych rzek, które w znacznym stopniu ukształtowały układ przestrzenny miasta i dotąd wywierają bardzo istotny wpływ na jego funkcjonowanie,
- kontynuację procesu humanizacji rejonów zabudowanych poprzez wprowadzenie zespołów zieleni.

Tego rodzaju kierunki przekształcania układu miejskiego (poprzez wzbogacanie struktury przyrodniczej miasta) stwarzają możliwości:

- lepszej dostępności dla mieszkańców miasta do znacznych i różnorodnych kompleksów zieleni, ośrodków rekreacyjno-sportowych dla mieszkańców miasta itp.,

- objęcia obszaru całego miasta oddziaływaniem systemu aktywnego przyrodniczo, który przenikałby przez struktury zainwestowania – od rejonu południowo-wschodniej granicy miasta (styku z kompleksami lasów rejonu Częstochowy) poprzez Mirów Stary, Złotą Górę, Las Aniołowski, Białkę, Lisiniec i Liszkę po Bleszno z wykorzystaniem roli i funkcji dolinnych elementów systemu przyrodniczego miasta,
- wzbogacenia krajobrazu miejskiego, poprzez różnorodność form przyrodniczych (lasy, zieleń parkowa, skwery, zieleń łąkowa, woda itp.),

Rozważenia wymaga problem wykorzystania „wyspy” (uprzednio o funkcji przemysłowej – papiernia) np. jako obszaru dla lokalizacji wielofunkcyjnych założeń ogólnomiejskich, o atrakcyjnej architekturze, a związanych z rozrywką, czy działalnością handlową.

KIERUNKI KSZTAŁTOWANIA TERENÓW OSIEDLEŃCZYCH MIASTA

Warunki zamieszkania bezpośrednio łączą się z prezentowaną „misją miasta” jak i przenikają większość „celów strategicznych” określających zasadnicze kierunki rozwojowe Częstochowy.

Na wizerunek miasta w odbiorze zewnętrznym, ustalania pozycji Częstochowy w różnorodnych rankingach, a przede wszystkim na ocenę miasta przez jego mieszkańców, mają bezpośredni wpływ postępy w realizacji procesów związanych z takimi elementami jego zagospodarowania i funkcjonowania jak poprawa środowiska życia i ładu przestrzennego. Środowisko życia i ład przestrzenny związane są przede wszystkim z sytuacją mieszkaniową.

Są to istotne elementy określające stan oraz wzrost lub regres w zasobności miasta i jego mieszkańców.

W STUDIUM uznaje się, że podstawowymi miernikami określającymi skalę i tempo realizacji zarówno „misji miasta” jak i prezentowanych „celów strategicznych” będą przede wszystkim postępy w rozwiązywaniu różnorodnych aspektów sytuacji mieszkaniowej.

Sytuacja mieszkaniowa świadczy o standardzie cywilizacyjnym miasta a tereny mieszkaniowe to podstawowa tkanka struktury zainwestowania miejskiego.

W STUDIUM przyjmuje się:

- * uzyskanie ilościowego zaspokojenia potrzeb mieszkaniowych w wysokości 400 mieszkań/1000 mieszkańców, tj. według obecnego (i to nie najwyższego) standardu szeregu państw Unii Europejskiej,
 - ubytek ilości mieszkań w stosunku do stanu obecnego na poziomie do 5 % (zużycie fizyczne, moralne, przebudowy itp.),
- * średnią powierzchnię użytkową mieszkania w nowej zabudowie wielorodzinnej na 70 m² powierzchni użytkowej, tj. około 90 m² powierzchni ogólnej,
- * intensywność zabudowy 1 ha terenu netto w nowej zabudowie wielorodzinnej w przedziale 1 - 1,3 (przyjęto 1,1) tzn. 11.000 m² powierzchni ogólnej na 1 ha – w konsekwencji około 122 mieszkań/ha netto.

Tereny brutto (a więc zawierające w swych granicach oprócz terenów bezpośrednio związanych z budynkami mieszkalnymi i dostępnością do nich, także zielenią osiedlową, komunikację wewnętrzną, usługi podstawowe) to tereny netto powiększone o rząd 40 - 50 %,
- * możliwość realizacji zabudowy wielorodzinnej o niższej intensywności (w zasadzie 2 i 3 kondygnacyjnej) na terenach położonych poza obszarem intensywnej zabudowy typu "blokowego" w granicach intensywności netto 0,37 - 0,56, tj. około 41 - 62 mieszkań/ha netto.

Ten typ zabudowy stwarza możliwość uzyskania atrakcyjnych form zabudowy poprzez wykorzystanie warunków naturalnych terenu,
- * realizację zabudowy jednorodzinnej na działkach o różnej wielkości powierzchni:
 - od zabudowy intensywnej na działkach o powierzchni ok. 250 m² netto,
 - poprzez działki o wielkości 400 - 600 m² netto,

W STUDIUM uznaje się za celowe:

- * dokonanie wyboru wariantu preferującego zabudowę jednorodziną o intensywnym sposobie wykorzystania terenu;
- * prowadzenie aktywnej gospodarki terenami ułatwiającej realizację budownictwa mieszkaniowego ze szczególnym wykorzystaniem rezerw tkwiących w strukturach już istniejącego zagospodarowania, co zmniejszy presję na nowe tereny. Wyznaczanie nowych terenów budowlanych powinno być związane z wyczerpywaniem się chłonności istniejących już struktur miejskich z jednoczesnym ich pełnym wyposażeniem w infrastrukturę komunalną,

- * ustalenie kolejności działań na terenach mieszkaniowych, które zostają uznane za podlegające różnorodnym formą rehabilitacji ze względu na obecny niski standard cywilizacyjny ich zabudowy i wyposażenia w celu określenia polityki przeciwdziałania pogłębianiu się (wykazanych w STUDIUM) różnic cywilizacyjnych pomiędzy różnymi zespołami zabudowy,

Przyjęcie powyższych kierunków stanowi istotny element procesu realizacji celów strategicznych, a w tym:

- poprawy środowiska życia – związanego przede wszystkim z zamieszkaniami,
- ładu przestrzennego w mieście
- wizerunku miasta zarówno w odbiorze zewnętrznym jak i przez jego mieszkańców.

Uznaje się, że podstawowym układem strukturalnym terenów osiedleńczych pozostanie (wytworzona w latach intensywnego wzrostu zaludnienia i inwestowania w mieście) koncentracja północno-południowa, której południkową oś stanowi trasa tramwajowa ze śródmiejskim zwieńczeniem na osi równoleżnikowej Alei Najświętszej Marii Panny

Nowe zespoły osiedleńcze, a głównie mieszkaniowe (ustalone w STUDIUM) rozwijają w/w układ przede wszystkim w kierunku zachodnim wypełniając tkanką zainwestowania (o różnej intensywności), kształtowany obwodnicowy układ zasadniczej struktury miasta. Zakłada się, że w formie ekstensywnej zabudowy w sposób uporządkowany i komunalnie uzbrojony powinno także następować wypełnianie istniejących rejonów zabudowy w części południowej miasta. Niewielkie fragmenty przewidziano w części północno-wschodniej i wschodniej miasta w nawiązaniu do już podjętych działań inwestycyjnych.

Przyjęto, że około 45% programu mieszkaniowego (z ok. 35.000 mieszkań) powinno być zlokalizowanych w rejonach już rozpoczętych działań, oraz że 50-75% programu zrealizowane zostanie w formie zabudowy jednorodzinnej.

Tego rodzaju kierunki kształtowania układu miejskiego (poprzez podstawową tkankę zainwestowania miejskiego) stwarzają warunki:

- pełnego wykorzystania, uporządkowania, wzbogacenia istniejącego zainwestowania zespołów mieszkaniowych, rozwijania w ich ramach ośrodków usługowych w tym o charakterze ponadlokalnym (jak np. w dzielnicy północnej i południowej),

- wykorzystania dla rozwoju tej formy zainwestowania rejonów w zasadzie wolnych, ale podlegających już presji urbanizacyjnej,
- wykorzystania potencjalnych możliwości rozbudowy systemów infrastrukturalnych w nawiązaniu do istniejących układów systemowych,
- wypełniania tkanką zainwestowania obwodnicowego układu zasadniczej struktury miasta.

KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA REJONU KLASZTORU JASNOGÓRSKIEGO

Wielokrotnie podkreślane różnorodne funkcje i rola Klasztoru Jasnogórskiego wymagają odpowiedniego zagospodarowania strefy położonej wokół Klasztoru. Strefę tę wyznaczono w STUDIUM w rejonie Wzgórza Jasnogórskiego.

W odniesieniu do tej strefy uznaje się za niezbędne:

- eliminowanie z jej obszaru funkcji sprzecznych z funkcją obsługi ruchu pątniczego,
- zdecydowane ograniczenie realizacji obiektów, które nie są sprzeczne z funkcją podstawową, ale ją ograniczają (np. zespoły budownictwa jednorodzinnego),
- zapewnienie niezbędnych powierzchni parkingowych w ramach strefy, a głównie w jej rejonie,
- zapewnienie realizacji tras pielgrzymkowych i osi widokowych określonych w STUDIUM.

Uznaje się za konieczne doprowadzenie do określenia takiej wewnętrznej polityki przestrzennej w ramach strefy, która zapewniłaby kompromis w realizacji interesów samorządu miejskiego i Klasztoru.

Klasztor Jasnogórski i otoczenie z nim związane stanowią bardzo istotny element struktury miejskiej, tożsamości miasta.

Wielkość ruchu pielgrzymkowego i turystycznego wymaga zarówno dostosowywania do jego obsługi elementów struktury przestrzennej miasta jak i z drugiej strony wykorzystania tego masowego zjawiska jako jednego z ważnych czynników wzrostu zamożności miasta i jego mieszkańców.

Uznaje się za konieczne zabezpieczenie zgodnie z w/w zasadami:

- przestrzennej strefy bezpośrednich związków z Klasztorem (obsługa podstawowego ruchu pielgrzymkowego, miejsca zgromadzeń),
- nowych tras dojazdu i dojść do Klasztoru, z których część może stanowić nowe osie widokowe, nowe rozwiązania o charakterze wieloprzestrzennym tworzące nowe wartości układu funkcjonalno-przestrzennego miasta (w tym od strony zachodniej);
- w obszarze centrum miasta odpowiedniego standardu (szczególnie dla zamieszkowych grup pielgrzymów) głównie w zakresie hotelarstwa, gastronomii, kultury, obsługi turystycznej, obsługi finansowej, łączności itp.,

Miejsca koncentracji zainteresowań ruchu pielgrzymkowego i związanych z nim usług i obsługi powinny być atrakcyjne w odbiorze i charakteryzować się dużą dostępnością dla użytkowników. Bardzo istotne jest opracowanie odpowiednich koncepcji, a następnie dokumentacji urbanistycznej i architektonicznej obszaru strefy Klasztoru. Opracowania te powinny być spójne z polityką ogólnomiejską, zgodne z ustaleniami konserwatorskimi.

KIERUNKI OKREŚLENIA STREFY ŚRÓDMIEJSKIEJ I CENTRALNEJ MIASTA

Podjęcie działań na rzecz znacznej rozbudowy nowego centrum miasta jest jednym z najistotniejszych założeń formułowanej w ramach STUDIUM polityki przestrzennej.

W coraz większym stopniu miasto staje się ośrodkiem wielkomiejskim. Obszar śródmiejski miasta zawiera elementy centrum (głównie wzdłuż Alei Najświętszej Marii Panny). Centrum wymaga jednak skoordynowania działań w celu nadania mu charakteru faktycznego ośrodka centralnego miasta i regionu oddziaływania Częstochowy oraz uzupełniającego obsługę znacznej części potrzeb ruchu pielgrzymkowo-turystycznego.

Dotyczy to także szerszego zakresu zagadnień, do których należą:

- przedstawiony w STUDIUM fakt kumulacji zatrudnienia, zamieszkania i różnorodnych problemów technicznych właśnie w rejonie obecnego śródmieścia i jego obszaru centralnego,
- uznanie działalności usługowej, nie tylko handlowej ale m.in. także nauki i edukacji na poziomie wyższym i średnim za ważny element wzrostu znaczenia i zasobności miasta oraz konieczności zapewnienia warunków terytorialnych dla tego typu funkcji,

W rejonie śródmiejskim istnieje konieczność:

- wytworzenia Częstochowskiego Centrum Komunikacyjnego (centralny dworzec PKP, centralny dworzec autobusów pozamiejskich i miejskich, centralny przystanek tramwajowy) wraz z lokalizacją usług unikalnych o właściwym wystroju architektonicznym i układzie urbanistycznym,
- uwzględniania ustaleń konserwatorskich,
- stopniowej likwidacji funkcji sprzecznych z podstawowym przeznaczeniem,
- kontynuowania procesu związanego z komunalnym wyposażeniem terenów i obiektów,
- kontynuowania procesu związanego ze zmianami form użytkowania obiektów lub ich części na formy usługowe nieuciążliwe dla warunków funkcjonowania obszaru i warunków zamieszkania (dotyczy to szczególnie obszaru obecnego centrum, obszaru ekspansji centrum, strefy śródmiejskiej),
- koncentracji lokali reprezentacyjnych w obszarze centralnym,
- respektowania ustalonej polityki obsługi komunikacyjnej, w tym dostępności dla samochodów osobowych i podanych w STUDIUM zasad ich parkowania.

KIERUNKI TWORZENIA WARUNKÓW DLA LOKALIZACJI WIELOFUNKCYJNYCH ZAŁOŻEŃ WIELKOPRZESTRZENNYCH

Częstochowa posiada kilkusetletnie tradycje miejskie, wykształciła szereg założeń wielkoprzestrzennych. Podstawową strukturą wielkoprzestrzenną (cytowaną w literaturze przedmiotu) jest bezsprzecznie powiązanie Klasztoru Jasnogórskiego ze Starym Miastem Aleją Najświętszej Marii Panny, stanowiącą oś układu śródmiejskiego. Jest to także podstawowa oś widokowa miasta.

Do dużych struktur o innym charakterze należy założenie przemysłowe Huty Częstochowa oraz podstawowy kompleks miejsc zamieszkania i pracy, którego oś stanowi linia tramwajowa na kierunku północ – południe przebiegająca przez centrum miasta.

Nowymi założeniami wielkoprzestrzennymi mogą stać się propozycje programowe STUDIUM związane z wyznaczeniem:

- strefy Klasztoru Jasnogórskiego,
- strefy centrum – obszaru obecnej koncentracji programu,
- strefy centrum – obszaru ekspansji i realizacji nowego programu,

- strefy staromiejskiej,
- zachodniej strefy parkowo-usługowej,
- strefy Huty Częstochowa;

Określone w STUDIUM propozycje są wyrazem dążenia do umożliwienia władzom samorządowym prowadzenia takiej polityki terenami, która stwarzałaby warunki wyprzedzającego, w stosunku do aktualnych potrzeb, ofertowego przygotowania terenów (jako formy aportu) dla lokalizacji wielofunkcyjnych założeń wieloprzestrzennych.

Tego rodzaju kierunki przekształcania układu miasta (wynikające z pojawiania się nowych elementów w strukturze miejskiej) stwarzają warunki:

- planowej działalności samorządu miejskiego w zakresie gospodarki terenami, a dotyczącej pozyskiwania znacznych powierzchni terenów położonych w pewnym oddaleniu od śródmieścia, w zasadzie mało zainwestowanych, jak dotąd relatywnie tanich, dogodnie skomunikowanych,
- wychodzenia naprzeciw zgłaszanym coraz częściej propozycjom lokalizacji założeń wieloprzestrzennych koncentrujących znaczny ruch samochodowy (klientów, dostawców, pracowników),
- lokalizacji nie tylko obiektów typu handlowego (które obecnie zdecydowanie przeważają) ale i innych rodzajów jak np. Uniwersytetu Częstochowskiego, kompleksu innych wyższych uczelni, instytutów itp. założeń.
- rozwiązania urbanistyczno-architektoniczne powinny być atrakcyjne, wzbogacać obraz miasta.

Tego rodzaju kierunki zagospodarowania przestrzennego są zgodne z aktualnymi obserwowanymi tendencjami urbanizacji miast Polski. Kolejność udostępniania poszczególnych rejonów wymaga każdorazowo dosyć jednoznacznego określenia warunków komunalnego uzbrojenia terenów, a to w celu uzyskiwania korzyści finansowych i materialnych przez miasto, a nie zbytniego angażowania środków miejskich kosztem modernizacji istniejących struktur miejskich.

X KIERUNKI ZABEZPIECZENIA PRZESTRZENNYCH WARUNKÓW DLA DZIAŁALNOŚCI PRZEMYSŁOWEJ I WIELKOPRZESTRZENNYCH STRUKTUR GOSPODARCZYCH

Działalność produkcyjna, początkowo rzemieślnicza a następnie przemysłowa, stanowiła podstawowy impuls rozwoju Częstochowy w ciągu ostatniego stulecia.

Funkcja przemysłowa, jako podstawowy element w strukturze zatrudnienia, stanowiła o gospodarczym bycie miasta, wywarła istotny wpływ na wielkość i strukturę zagospodarowania miasta, na jego wizerunek i na dynamiczny rozwój określany skalą liczby mieszkańców i mieszkań.

Intensywna industrializacja rozwijała wcześniej już zagospodarowane rejony lokalizacji działalności produkcyjnej – przede wszystkim wzdłuż rzek i głównych ciągów komunikacyjnych kolejowych i drogowych. Następowo anektowanie dla tych celów terenów dolinnych i przemieszczanie funkcji produkcja – usługi – mieszkanie. Te ostatnie także koncentrowały się wokół tras komunikacyjnych. Często więc obiekty przemysłowe i gospodarcze o działalności uciążliwej znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie lub wręcz w ramach terenów osiedleńczych, stanowiąc destrukcyjny element dla systemu ekologicznego miasta i warunków życia mieszkańców.

Zachodzące procesy związane z rekonstrukcją gospodarki narodowej, zmianami ustrojowymi, gospodarczymi i związkami z układem światowym powodują zasadnicze przemiany w zasadach funkcjonowania przemysłu, wywierają także reperkusje społeczne i przestrzenne. Działalność produkcyjna przestaje już przeważać w strukturze zatrudnienia w mieście.

Następuje proces upadłości szeregu zakładów, rozpoczął się proces zmiany profilu użytkowania obiektów a nawet ich funkcji. Lansowane są poglądy o potrzebie uruchamiania nowych technologii, wprowadzania przemysłów nowoczesnych, mniej uciążliwych dla środowiska (z tym, że wymagających mniejszej liczby pracowników). W związku z powyższą sytuacją w STUDIUM uznaje się, że w ramach prorozwojowych działań w tym i w określanych kierunkach zagospodarowania przestrzennego należy doprowadzić do przekształceń i restrukturyzacji zakładów przemysłowych i magazynowych położonych przede wszystkim w rejonach:

- korytarza ekologicznego Warty i innych rzek.
w STUDIUM przyjmuje się jako zasadnicze ustalenie: zakaz lokalizacji nowych inwestycji w dolinach rzek, maksymalne ograniczenie istniejących „przegród” w funkcjonowaniu dolin,
- tras kolejowych – w znacznej części elementy zdegradowane,
- Śródmieścia – część terenów i obiektów powinna być przeznaczona na cele ogólnomiejskie.

Polityka przestrzenna może stanowić istotny element likwidacji lub co najmniej ograniczenia sytuacji konfliktowych lub barier rozwojowych miasta poprzez

tworzenie warunków przestrzennych dla rozwoju aktywności ekonomicznej – wyznaczenie odpowiednich terenów dla lokalizacji działalności przemysłowej, a także zróżnicowanych form wytwórczości i obsługi, lokalnych stref aktywności – nośników nowoczesnych miejsc pracy, właściwie skomunikowanych i wyposażonych w infrastrukturę techniczną, nie oddziałujących negatywnie na funkcje zlokalizowane w sąsiedztwie.

Tego typu zgrupowania i strefy przewiduje się w obszarach i rejonach:

* Huty Częstochowa;

W STUDIUM wyraża się tezę, że rejon Huty Częstochowa (tj. zespołu przemysłowego położonego przed Wartą i po wschodniej stronie Kucelinki) powinien stanowić podstawową koncentrację działalności wielkoprzemysłowej na terenie miasta. w ramach działań restrukturyzacyjnych należy dążyć do wydzielenia terenów wolnych, które mogą być przekazane na cele przemysłów nowoczesnych, nośników postępu technologicznego.

* Szeregu rejonów określanych w STUDIUM jako obszary aktywności gospodarczej związanej z dotychczasowymi formami przemysłowymi, bazami, magazynami, obsługą transportowa itp. które są w STUDIUM adaptowane.

Są to rejonu głównie na południu miasta – wzdłuż linii kolejowej w rejonie Stradomia, Kawodrzy, Gnaszyna; rozbudowanego systemu bocznic kolejowych; na północ od Bleszna; w rejonie na południe od Śródmieścia i w kierunku północnym wzdłuż ul. Warszawskiej i linii kolejowej. Przyjmuje się jednak, że istniejące formy użytkowania terenów i ich zainwestowanie będą poddawane sukcesywnie przekształceniom własnościowym, procesom restrukturyzacyjnym zmierzającym do likwidacji lub radykalnego ograniczenia działalności uciążliwej, wprowadzania nowych technologii, a w części do zwalniania terenów i obiektów na inne cele w tym ogólnomiejskie.

Tego rodzaju przekształcenia stwarzają warunki:

- wykorzystania terenów uzbrojonych w obszarze Huty Częstochowa dla lokalizacji zakładów nowej technologii, nowoczesnych,
- uporządkowania zabudowy w rejonie śródmiejskim, polepszenia standardu zamieszkania, uzyskiwania terenów i lokali dla funkcji centrotwórczych,
- intensyfikacji procesu porządkowania terenów przemysłowych, magazynowych, zaplecza transportowego itp. wzdłuż linii kolejowych i tras drogowych. Działania tego typu są niezbędne dla podniesienia poziomu ład przestrzennego, estetyki miasta, zewnętrznego odbioru miasta.

- * Węzłów komunikacyjnych związanych z projektowanym autostradowym obejściem miasta. Strefy te powinny mieć charakter wielofunkcyjny.

Kształtowanie struktur funkcjonalno-przestrzennych związanych z aktywnością ekonomiczną musi uwzględniać zasadę zrównoważonego rozwoju, podnosić poziom estetyki rejonu lokalizacji, a także świadomie kształtować ład w przestrzeni.

Istnieje bezwzględna konieczność zaniechania dalszej zabudowy dna doliny Warty.

KIERUNKI ZABEZPIECZENIA PRZESTRZENNYCH WARUNKÓW DLA LOKALIZACJI PROGRAMU OBSŁUGI REGIONU CZĘSTOCHOWY

Program związany z zewnętrznymi funkcjami miasta obejmuje przede wszystkim:

- * miejsca koncentracji ruchu pozamiejskiego – węzły przesiadkowe, włączenia ruchu pozamiejskiego w system miejski,
- * śródmieście miasta – obszar koncentracji instytucji publicznych, takich jak administracja, sądownictwo, finanse, handel i gastronomia, kultura, rozrywka, turystyka, hotele,
- * ośrodki nauki, szkolnictwa wyższego, edukacji średniego poziomu, ośrodki polonijny,
- * szpitale i inne wyspecjalizowane jednostki służby zdrowia,
- * koncentracje dużych założeń handlowych i hurtowni.

W stosunku do stanu obecnego w STUDIUM przyjmuje się następujące główne założenia dotyczące rozmieszczenia programu związanego z zewnętrznymi funkcjami miasta:

- * rozbudowę ośrodka centralnego, w tym w rejonie dworca PKP,
- * lokalizację wielofunkcyjnych zespołów usługowo-wytwórczych, położonych w miejscach dogodnego dojazdu,
- * możliwość lokalizacji unikalnych usług typu Uniwersytet Częstochowski w Zachodniej Strefie Parkowej;

PRZESTRZENNE ASPEKTY WYEKSPONOWANIA MIEJSC I REJONÓW SZCZEGÓLNYCH DLA CZĘSTOCHOWY

Każde z miast posiada swoje szczególne miejsca określające jego tożsamość, podkreślające wartości historyczne, tradycje itd. Także i Częstochowa szczyci się posiadaniem szeregu założeń urbanistycznych, obiektów, pomników i miejsc szczególnie drogich mieszkańcom takich miejsc, które zasługują na wydobyć z zapomnienia.

Część z nich jest powszechnie znana, właściwie utrzymywana, posiadająca odpowiednią oprawę, część ulega zniszczeniu lub wręcz ginie w mroku niepamięci.

W STUDIUM uznaje się za wskazane doprowadzenie poprzez media i właściwe służby do zewidencjonowania takich miejsc i nadania im godnej oprawy w różnorodnej formie (założenia urbanistycznego, architektonicznego, plastycznego, itp.).

Upamiętnienie tych szczególnych miejsc to także kształtowanie krajobrazu miejskiego, wizerunku miasta i jego promocja.

IV.2. KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ MIASTA DOTYCZĄCE KSZTAŁTOWANIA JEGO STRUKTURY PRZESTRZENNEJ

IV.2.1. Podstawowe grupy czynników decydujące o kierunkach rozwoju

- Wytworzone funkcje w wielowiekowym rozwoju miasta oraz powstałe struktury przestrzeni miejskiej uformowane w pewien logiczny układ stanowią oczywistą kanwę kształtowania miasta w dalszym jego rozwoju.
- Określona skala miasta dla okresu rozważań oraz przyjęta misja i cele strategiczne wyznaczają ramy i kierunki przekształceń przestrzeni miasta.

Określone w STUDIUM funkcje miasta nie odbiegają w istocie od wytworzonych dotychczas. W wyobrażonej skali ich rozwoju zmieniają się jednak proporcje w hierarchii ich ważności, a także wymagania standardów użytkowych i ekspozycyjnych. Założona skala miasta, utrzymanie jego wielkości na jedynie nieco większym niż obecnym poziomie, nie powoduje konieczności radykalnego powiększenia terenów zainwestowania miejskiego. Niezbędność rozszerzenia terenów zurbanizowanych wynika jednak z niedostatków dotychczasowych i z zakładanej jakości urządzania miasta. Rozwój i kształtowanie przestrzeni miasta

ma więc przede wszystkim motywacje jakościowe, a nie ilościowe. Polegać one będą na:

- podnoszeniu standardów funkcjonalnych i użytkowych,
- likwidowaniu sytuacji konfliktowych i nieprawidłowych,
- tworzeniu satysfakcjonujących warunków życia,
- wytworzeniu prawidłowego funkcjonowania, a także odpowiedniej prezentacji miasta.

IV.2.2. Główne wyznaczniki struktury przestrzennej miasta

Biorąc pod uwagę uwarunkowania wynikające w znacznym stopniu ze stanu miasta, a w tym jego ukształtowania przyrodniczego, walorów zainwestowania, elementów chronionych, z przewidywanych potrzeb przekształceń stanu oraz założenia tworzenia warunków przestrzennych dla realizacji rozwoju miasta uznano, za główne elementy stabilizujące strukturę funkcjonalno-przestrzenną miasta:

- 1 – zasadnicze formy układu przyrodniczego, a w tym doliny rzeczne związane z nadrzędną rolą Warty, lasy, granice przyrodniczych obszarów prawnie chronionych, kompleksy zieleni urządzonej o różnych funkcjach. Mają one bardzo istotny wpływ na układ struktur miasta od samych jego początków;
- 2 – Klasztor Jasnogórski (wraz ze swą strefą), który jako podstawowy czynnik sprawczy wyznaczył przed kilkuset laty główną oś kompozycyjną miasta;
- 3 – wytworzony ostatnio układ strukturalny wynikający z zasadniczej koncentracji zainwestowania miejskiego, miejsc zamieszkania, miejsc pracy – wytwórczości i obsługi życia publicznego;
- 4 – strefa przemysłowa Huty Częstochowa stanowiącą podstawowy element przemysłowej struktury miasta, w obrębie której następować powinna koncentracja nowych założeń produkcyjnych;
- 5 – projektowany przebieg autostradowej zachodniej obwodnicy miasta, który w dużym stopniu z pewnością wpłynie na układ komunikacyjny miasta, a w konsekwencji na lokalizację założeń inwestycyjnych o charakterze wieloprzestrzennym i wielofunkcyjnym.

Uznaje się, że nie liczenie się z tymi głównymi elementami stabilizującymi układ strukturalny miasta jest niemal niemożliwe i byłoby działaniem irracjonalnym.

W ujęciu zgeneralizowanym wyróżnia się:

- Obszary zabudowy miejskiej – uformowane w układy struktur:
 - intensywnego zainwestowania wraz z obszarami założeń wieloprzestrzennych stanowią trzon urbanizacji miasta, a jednocześnie obszar jego tożsamości, którego standard zainwestowania, ład przestrzenny, sprawność funkcjonowania świadczą o image Częstochowy;
 - ekstensywnego zainwestowania – rozmieszczonych zewnętrznie, uformowanych w zorganizowane przestrzenie głównie monofunkcyjne;
 - zewnętrzne zespoły (centra) usługowo-gospodarcze – powiązane z głównymi ciągami układu komunikacji zewnętrznej.
- Podstawowy układ drogowy – stanowiący skoordynowany system powiązań:
 - zewnętrznych – poprzez autostrady i drogi regionalne;
 - międzydzielnicowych – poprzez wytworzony układ obwodnicowy;
 - wewnątrzmijskich – dla kontaktów podstawowych;
 - układ ciągów o znaczeniu specjalnym – pielgrzymkowo-turystycznych i rowerowych.
- Układ przyrodniczy – uformowany w system przestrzenny o znaczeniu ekologicznym, wypoczynkowym i ekspozycyjnym. Tworzą go:
 - tereny dolin rzecznych;
 - kompleksy zieleni (lasów, parków i zespołów zamkniętych);
 - ciągów wiążących główne zespoły.
- Układ kompozycyjny – powiązany zespół elementów:
 - eksponowanych i ekspozycyjnych miejsc;
 - osi widokowych oraz uformowanych ciągów prowadzących i wiążących elementy miasta i przestrzeni zewnętrznych.

IV.2.3. Kierunki kształtowania przestrzeni miasta

Przedstawiony (wyżej) zespół czynników i komponentów struktury miasta dotyczący: rozwiniętych funkcji i wykształconych układów przestrzennych w wielowiekowym rozwoju, określonej skali miasta i założonych standardów użytkowych i funkcjonalnych, a także uwarunkowań i predyspozycji wynikających z cech położenia i powiązań – dyktują, a zarazem tworzą zasady przekształcania i formowania

pożądanego, ale i realnego układu przestrzennego miasta zapewniającego spełnienie wytyczonych celów strategicznych.

- Oczywistą kanwę dalszego kształtowania przestrzeni miasta stanowią wytworzone już struktury jego zagospodarowania. Główna ich koncentracja uformowana jest w układzie północ-południe. Jej geneza sięga XIX w., kiedy powstały główne ciągi komunikacyjne o znaczeniu krajowym:
 - kolej żelazna i droga z północy na południe przebiegająca równolegle do rzeki, stwarzająca korzystne warunki dla lokalizacji przemysłu,
 - powstanie fabryk, od Aniołowa po Raków i towarzyszące im osiedla robotnicze dały początek temu układowi.

W dalszych okresach obszary tworzące układ ciągle rozbudowywany, aż osiągnęły współczesny potencjał, zdecydowanie dominujący w mieście – koncentrujący ponad $\frac{3}{4}$ zatrudnionych i mieszkańców. W dalszym ciągu obserwuje się wyraźne tendencje dalszej zabudowy tego typu. W STUDIUM wykorzystuje się w pełni wytworzony układ, wskazuje dalsze jego rozwinięcia i określa pasmowy zespół struktur dzielnicowych: od Kiedrzyńa i Parkitki, poprzez dzielnice Północ i 1000-lecia, Śródmieście, do dzielnic południowych: Rakowa i Bleszna oraz Huty Częstochowa, jako trzonu zainwestowanej przestrzeni miasta. Ważność w układzie, skala zgromadzonego potencjału, zgrupowanie usług, powodują konieczność koncentracji wielorakich działań: od modernizacji i humanizacji zabudowy i zagospodarowania, poprzez rozbudowę i przebudowę, do budowy nowych prawidłowo zaplanowanych struktur, założeń.

- Główna koncentracja urbanizacji, przedstawiona wyżej, spięta jest w części środkowej historycznym założeniem Alei Najświętszej Marii Panny od Klasztoru po Stare Miasto.

Ranga tego założenia rosła w miarę wzrostu miasta. Stanowiło ono w XIX w. zespół usług o charakterze ogólnomiejskim i nadal stanowi główną koncentrację usług

- Skala miasta i wzrost jego znaczenia powodują potrzebę powiększenia terenów centrum. Stąd jego rozwój: w układzie prostokątnym do Alei, w STUDIUM wskazanie rejonów Dworca Głównego i Katedry dla nowych koncentracji usług, w działaniach związanych z przebudową terenów o zabudowie zużytej.

Również samo założenie urbanistyczne Częstochowy zostaje rozwinięte:

- w kierunku wschodnim z kulminacją i koncentracją usług oraz organizacją miejsca widokowego na Złotej Górze,
- w kierunku zachodnim jako założenia zielonej alei z towarzyszącymi jej zgrupowaniami usług wyspecjalizowanych w zorganizowanej przestrzeni parkowej.
- Oprócz głównej koncentracji struktur intensywnej zabudowy całość zagospodarowania tworzą duże struktury funkcjonalno-przestrzenne o rozluźnionej zabudowie: Lisiniec, Gnaszyn, Stradom oraz mniejsze zgrupowania o różnym charakterze funkcjonalnym: Wyczerpy, Zawodzie, Bleszno, Rzasawa, Dźbów, Brzeziny.

Wszystkie wytworzone zespoły zabudowy są utrzymywane, dopełniane i doposażane dla zrównania standardów użytkowych i funkcjonalnych w całym mieście, a także uzyskania czytelnie ukształtowanych przestrzeni miasta na całym jego obszarze.

- W STUDIUM uznaje się wytworzenie lokalnego systemu ekologicznego oraz zmiany sytuacji niedostatecznego wyposażenia miasta w zieleń za elementy strategiczne rozwoju Częstochowy.

Kanwą dla wskazywanego systemu ekologicznego stanowią istniejące elementy przyrodnicze, w które miasto jest dobrze wyposażone, dotąd jednak niewykorzystane, a nawet degradowane i sprawiające uciążliwość.

System korytarzy dylatujących i przewietrzających zabudowane tereny miasta może tworzyć bogaty układ dolin rzecznych (Warty, Stradomki, Konopki) i innych mniejszych cieków (Gorzelanki, Białki...), a także dolin suchych – wyraźnie zachowanych w urozmaiconej rzeźbie terenów.

Wytworzenie znaczących przestrzeni zielonych umożliwiają tereny w części zadrzewione w powiązaniu z terenami poeksploatacyjnymi – w zachodniej i południowo-zachodniej części miasta, a także pagóry po stronie wschodniej. Możliwość bezpośredniego ich powiązania z zespołami leśnymi: Jurajskiego Parku Krajobrazowego i lasami Herbskimi wprowadzić mogą zasadnicze zmiany jakościowe w tworzeniu właściwych warunków dla objęcia całego miasta oddziaływaniem systemu aktywnego przyrodniczo, a jednocześnie dobrej dostępności mieszkańców do znacznych i różnorodnych kompleksów zieleni i urządzonych w nich ośrodków rekreacyjnych i sportowych.

Odzyskanie dolin rzecznych, utworzenie znacznych przestrzeni zieleni zorganizowanej w istotny sposób wzbogaci krajobraz miejski, a szczególnie sytuacja, w której centralna oś miasta, rozwinięta w układy zorganizowanej zieleni z towarzyszącymi usługami – przechodzi bezpośrednio w kompleksy leśne w ciekawym krajobrazie – może tworzyć unikalną przestrzeń – założenie bardzo atrakcyjne zarówno dla mieszkańców miasta jak i przybywających do niego.

- Konstrukcję przestrzeni miasta zawsze stanowi jego system komunikacyjny. Jest on jednocześnie jedną z funkcji podstawowych miasta, a więc elementem współtworzącym, a zarazem współzależnym od możliwości kształtowania pozostałych funkcji.

Przedstawione powyżej zasady kształtowania struktur zagospodarowania miasta, oparte na kanwie zagospodarowanych już przestrzeni, stwarzają wymogi dla formowania układu komunikacyjnego – adaptacji i modernizacji elementów systemu już funkcjonującego i takie jego wzbogacenie, aby umożliwiał właściwą obsługę całego miasta w zaproponowanym kształcie, a jednocześnie realnego do wytworzenia i zbudowania.

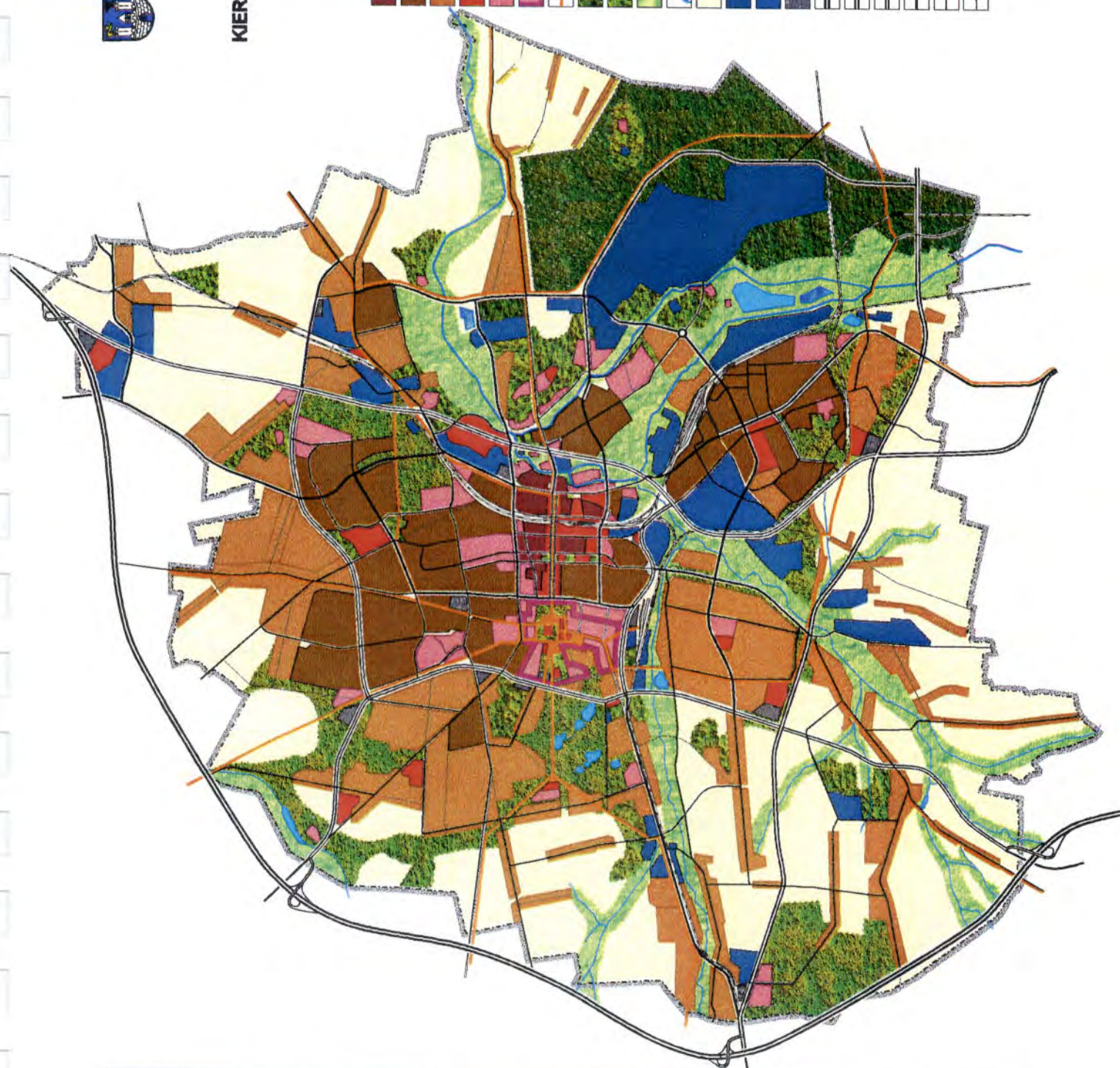
Główne zespoły elementów układu drogowego wzbogacające dotychczasowy układ i umożliwiający prawidłowe funkcjonowanie miasta:

- międzydzielnicowy układ obwodnicowy wykorzystujący w części ulice istniejące: Wojska Polskiego, Jadwigi, Pułaskiego (płd. fragment) i 1-go Maja oraz małe ciągi – północny (od Al. Wojska Polskiego do ul. Bialskiej), zachodni (do połączenia z ul. św. Jadwigi) i odcinki południowe (łącznie ul. św. Jadwigi z ul. Pułaskiego i ul. 1-go Maja z Al. Wojska Polskiego),
- mała obwodnica śródmiejska, którą tworzą zmodernizowane i rozbudowane ciągi ulic: Pułaskiego, Popiełuszki, Jana Pawła II, Wojska Polskiego i Sobieskiego,
- układ powiązań zewnętrznych, który tworzą: autostrada A-1 (w dotychczas ustalonym śladzie), droga ekspresowa na kierunku Opole – Kielce, tradycyjne drogi powiązań regionalnych z kilkoma przekształconymi na wlotach (z kierunku Wielunia i Łodzi) i zasadnicza zmiana przebiegu południowego odcinka obecnej drogi nr 1.



KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

TERENY ZABUDOWY ŚRÓDMIEJSKIEJ
TERENY MIESZKANIOWE O ZABUDOWIE INTENSYWNEJ
TERENY MIESZKANIOWE O ZABUDOWIE EKSTENSYWNEJ
TERENY CENTRÓW USŁUGOWYCH
TERENY ZESPÓŁÓW USŁUGOWYCH
TERENY STREFY KLASZTORU JASNOGÓRSKIEGO
ALJEJE I TRASY PIELGRZYMKOWO - TURYSTYCZNE
TERENY ZIELENI LEŚNEJ
TERENY ZIELENI PARKOWEJ I CMENTARNEJ
TERENY DOLIN RZECZNYCH
RZĘKI I WODY OTWARTE
TERENY ROLNE
TERENY PRZEMYSŁOWE HUTY CZĘSTOCHOWA
TERENY PRZEMYSŁU I INNEJ AKTYWNOŚCI GOSPODARCZEJ
TERENY PARKINGÓW STRATEGICZNYCH
AUTOSTRADA
DROGA EKSPRESOWA
ULICE GŁÓWNE RUCHU PRZYSPIESZONEGO
ULICE GŁÓWNE
ULICE ZBIORCZE
TERENY KOLEJOWE



W komunikacji zbiorowej najistotniejsze wskazania przebudowy i rozbudowy systemu stanowią:

- przebudowa śródmiejskiego odcinka linii tramwajowej ze zbliżeniem przebiegu do linii kolejowej,
 - rozbudowa (rozgałęzienie) linii tramwajowej w dzielnicach południowej i północnej,
 - organizacja centrum komunikacyjnego w rejonie dworca głównego PKP skupiającego wszystkie rodzaje komunikacji zbiorowej miasta i regionu z powiązaniami krajowymi i międzynarodowymi,
 - przystosowanie i wykorzystanie lotniska dla wzbogacenia powiązań krajowych i międzynarodowych.
- Specyficzny zespół elementów wpływających w istotny sposób na kształtowanie przestrzeni miasta stanowi zaproponowany układ dróg pieszych.

Wywołaniem funkcjonalnym wytworzenia takiego układu jest oczywiście Jasna Góra i pielgrzymki do niej zmierzające. Początek takiego zamysłu został zrealizowany blisko 200 lat temu – wyznaczono Aleję Najświętszej Marii Panny.

Dotychczasowe trasy dojścia mieszczą się w ramach dróg kołowych – kłopoty ruchowe, bezpieczeństwo i czytelność podejścia, a także odpowiedni klimat drogi doprowadzającej skłania do wprowadzenia rozwiązania specjalnego.

Wymieniona funkcja układu dróg pieszych nie jest jedyną jaką powinny spełniać. Są to także drogi turystyczne, wprowadzające ruch miejski do terenów rekreacyjnych i turystycznych obszarów w otoczeniu miasta. Również same urządzone ciągi stanowią miejsca rekreacji.

Część ciągów ma charakter alei wzbogaconej ścieżkami rowerowymi i urządzeniami usługowymi, część towarzyszy drogom kołowym, wzbogacając ich przestrzeń.

Oprócz wymienionych zadań funkcjonalnych wytworzony układ ciągów stanowi pewien układ kompozycyjny przestrzeni miasta. osie widokowe alei, a także wskazywane główne punkty widokowe (urządzone i wyeksponowane) nadają miastu szczególny charakter wyróżniający go spośród innych miast, wpływający na jego tożsamość.

IV.2.4. Wyróżnione strefy i struktury zagospodarowania miasta

1. W przestrzeni miasta wyróżnia się trzy obszary o różnym charakterze i stopniu zurbanizowania, a w konsekwencji skali koniecznych działań. Generalną dyspozycję przestrzenną miasta stanowią:

- strefa intensywnego zainwestowania miejskiego,
- strefa ekstensywnego zainwestowania miejskiego,
- strefa wyłączona z zainwestowania miejskiego.

STREFA INTENSYWNEGO ZAINWESTOWANIA MIEJSKIEGO

Koncentracje miejsc zamieszkania, pracy i usług – wyposażone w zintegrowane systemy obsługi infrastruktury technicznej. Tworzą ją zespoły struktur funkcjonalno-przestrzennych o skali dzielnicowej uformowane w czytelny ciąg o układzie południkowym:

- dzielnica przemysłowa huty (Mirów, Raków),
- południowa dzielnica wielofunkcyjna (Raków, Błeszno, Ostatni Grosz, Bór),
- śródmieście z główną koncentracją usług i wielofunkcyjnym zagospodarowaniem (śródmieście, stare miasto, rejon jasnogórski),
- dzielnica północna z dominacją funkcji mieszkaniowej i istotnym udziałem usług wyspecjalizowanych (osiedle Tysiąclecia i Północ),
- dzielnica północno-zachodnia mieszkaniowa z zespołem usług wyspecjalizowanych (Parkitka).

Strefa intensywnego zainwestowania skupia 3/4 potencjału miasta, stanowi jego trzon w układzie przestrzennym, a standardy jej zagospodarowania decydują zarówno o warunkach życia w mieście jak i jego odbiorze przez licznych przybyszów.

Zagospodarowanie tak znaczącej przestrzeni wymaga koncentracji sił i środków oraz jednolitej i konsekwentnej polityki przestrzennej w ciągu wielu lat.

Skala nagromadzonych problemów i zadań wymaga skoordynowanych działań z różnych dziedzin urządzania miasta.

Kierunki wskazywanych działań i główne struktury im podlegające:

- humanizacja
- śródmiejskie zespoły osiedlowe (od Alei NMP po rejon ul. Słowackiego),
- bardzo eksponowany fragment z nową zabudową w północnej części starego miasta.



CZĘSTOCHOWA

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

OBSZARY I STREFY POLITYKI PRZESTRZENNEJ

GENERALNA DYSPOZYCJA OBSZARÓW

 OBSZAR INTENSYWNEGO ZAINWESTOWANIA MIEJSKIEGO
- KONCENTRACJI MIEJSC ZAMIESZKANIA, PRACY WYPOSA-
ŻONY W ZCENTRALIZOWANE SYSTEMY INFRASTRUKTURY
TECHNICZNEJ

 OBSZAR EKSTENSYWNEGO ZAINWESTOWANIA MIEJSKIEGO
W ZAKRESIE MIESZKALNICTWA, USŁUG I DROBNYCH FORM
DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ, DOPUSZCZENIE MOŻLI-
WOŚCI LOKALNYCH SYSTEMÓW INFRASTRUKTURY
TECHNICZNEJ

 OBSZAR WYŁĄCZONY Z ZAINWESTOWANIA MIEJSKIEGO
- DOPUSZCZONE FORMY ZABUDOWANIA I ZAGOSPODARO-
WANIA WYNIKAJĄCE Z BEZPOŚREDNIEJ OBSŁUGI OBSZARU,
DOPUSZCZENIE MOŻLIWOŚCI INDYWIDUALNYCH ROZWIĄZAŃ
W ZAKRESIE INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ

ZAŁOŻENIA WIELKOPRZESTRZENNE SZCZEGÓLNIE WAŻNE
DLA ROZWOJU MIASTA

 STREFA KLASZTORU JASNOGÓRSKIEGO

 STREFA CENTRUM - OBSZAR OBECNEJ KONCENTRACJI
PROGRAMU

 STREFA CENTRUM - OBSZAR EKSPANSJI I REALIZACJI
NOWEGO PROGRAMU

 STREFA STAROMIEJSKA

 ZACHODNIA STREFA PARKOWO - USŁUGOWA

 STREFA HUTY CZĘSTOCHOWA

 SYSTEM PRZYRODNICZY WARTY KONOPKI I STRADOMKI

TEREN WŁAŚCICIEL
PRZEDSIĘBIORSTWO ZAGOSPODAROWANIA MIAST I OSIEDLI
90-006 ŁÓDŹ, UL. PIOTKOWSKA 118, REGON 141850054, NIP 525-250-52-54

- | | |
|----------------------------------|--|
| - modernizacja | - osiedla mieszkaniowe budowane w latach 50-tych, a szczególnie rejon Al. Pokoju, |
| | - osiedla fabryczne – Rakowa. Ostatniego Grosza, Stradomia, |
| | - fragmenty zabudowy śródmiejskiej. |
| - restrukturyzacja | - stare, ale dobrze utrzymane zakłady przemysłowe Stradomia, Gnaszyna, Ostatniego Grosza, |
| | - także poszczególne zespoły Huty. |
| - przebudowa | - przebudowa z zachowaniem układu przestrzennego – starego miasta i rejonu Rynku Wieluńskiego, |
| | - przebudowa radykalna rejonów ulic: Warszawskiej i Krakowskiej, a także fragmentu dzielnic – Ostatni Grosz, Raków, Stradom. |
| - przygotowywanie nowych terenów | - duże kompleksy: Parkitka, Kiedrzyn, |
| | - znaczące uzupełnienia i powiększenia: Wyczerpy, Błeszno, Lisiniec, Gnaszyn, Dźbów. |

STREFA EKSTENSYWNEGO ZAINWESTOWANIA MIEJSKIEGO

Zespoły miejsc zamieszkania o rozluźnionej zabudowie drobne formy gospodarcze i zespoły usług – dopuszczona możliwość stosowania lokalnych systemów infrastruktury technicznej.

Tworzą ją zespoły struktur funkcjonalno-przestrzennych o skali dzielnicowej, a także mniejsze struktury rozmieszczone wokół głównej koncentracji miasta, bądź w jej rozwinięciu.

Duże zespoły struktur (o charakterze dzielnicowym) : Lisiniec, Gnaszyn, Stradom.

Mniejsze struktury i zgrupowania: Wyczerpy, Zawodzie, Błeszno, Kiedrzyn (część), Rząsawy, Dźbów, Brzeziny.

Kierunki polityki i działań dla poszczególnych struktur będą się różnić, z racji odmiennych warunków ich dotychczasowego zagospodarowania, położenia i relacji z otoczeniem, ale istota koniecznych przedsięwzięć jest w zasadzie podobna – wszędzie występuje niezadowalające wyposażenie w infrastrukturę techniczną i zmiana tych sytuacji powinna stanowić główny nurt pilnych i podstawowych działań.

Większość struktur powstała nie na podstawie opracowywanych planów zagospodarowania dobrze zrealizowanych, a z wątku parcelacyjnego obszarów rolnych i w różnej kolejności angażowanych – stąd przypadkowość, a często nieprawidłowość zagospodarowania.

Ukierunkowanie i konsekwentne działania powinny określać:

- ramy i zasady dalszej urbanizacji,
- warunki wykorzystania wszystkich terenów w obszarze wyznaczonej struktury,
- ustalenia zasad przekształceń istniejącej zabudowy i zagospodarowania dla umożliwienia sukcesywnych zmian standardów użytkowych i funkcjonalnych

STREFA WYŁĄCZONA Z ZAINWESTOWANIA MIEJSKIEGO

Przestrzenie otwarte oraz zespoły zabudowy i zagospodarowania wynikające wyłącznie z potrzeb bezpośredniej obsługi i wykorzystania obszarów – dopuszczona możliwość indywidualnych rozwiązań w zakresie infrastruktury technicznej.

Tworzą ją zgrupowania zabudowy wytworzone na kanwie osadnictwa wiejskiego. Znaczna ich część to ciągi zabudowy wzdłuż jednej drogi. Występują także rejony o zabudowie rozproszonej, bez wyraźnie wykształconych ciągów.

W części południowo-zachodniej miasta układy są rozwinięte o tereny gospodarcze – pozostałe po kopalniach.

Podstawowe kierunki działań:

- ograniczenie parcelacji i niedopuszczenie do rozpraszania zabudowy,
- w miejscach zaobserwowanych wyraźnych tendencji do zmian w sposobie dotychczasowego użytkowania terenów konieczne jest rozważenie potrzeby zmian, określenie skali i zasad zmian i ustalenie ich planem miejscowym.

Obszar strefy stanowi potencjalne rezerwy rozwojowe miasta, ale wykorzystanie poszczególnych jej części musi być uzasadnione faktycznymi potrzebami oraz możliwościami przysposobienia dla zagospodarowania miejskiego.

2. W układzie przestrzeni zurbanizowanej miasta wskazuje się obszary o szczególnym znaczeniu dla realizacji strategicznego programu rozwoju – **OBSZARY ZAŁOŻEŃ WIELKOPRZESTRZENNYCH.**

Stanowią one w strukturze funkcjonalnej główne i reprezentacyjne miejsca dla wiodących funkcji miasta, a w układzie przestrzennym tworzą założenia decydujące o kształcie, organizacji i ekspozycji miasta.

STREFA JASNOGÓRSKA – przestrzeń wzgórza jasnogórskiego.

Obszar, w którym procesy urbanizacyjne trwają od setek lat, a nie wytworzyły przestrzeni czytelnie zorganizowanej. Poza założeniami historycznymi (klasztor, św. Barbary i Częstochówka) pozostałe tereny to zbiór przypadkowych i fragmentarycznych form zagospodarowania. Bardziej przypominają przypadkowe peryferia miasta niż fragment śródmieścia i to z tak szczególną funkcją.

Poza klasztorem i jego przedpołem od strony wschodniej standard zabudowy, jej wyposażenie i zagospodarowanie terenów, wymagają istotnych zmian i uzupełnień.

Kierunki polityki i działań:

- uznanie, że wskazany obszar stanowi przestrzeń ścisłych związków z klasztorem – funkcjonalnych, przestrzennych, a także ekspozycyjnych,
- w konsekwencji jego zagospodarowanie nie powinno odbywać się poprzez pojedyncze i niezależne działania, a według świadomych, starannie przeprowadzonych rozważań i przyjętego przez wszystkich zainteresowanych planu,
- rozwiązania funkcjonalne i standard wyposażenia powinny uwzględnić fakt korzystania z tej przestrzeni nie tylko przez jej i miasta mieszkańców, ale przez 3-5 mln ludzi rocznie przybywających z Polski i ze świata.

STREFA CENTRUM – OBSZAR OBECNEJ KONCENTRACJI PROGRAMU – tereny wzdłuż Alei Najświętszej Marii Panny i ulic prostopadłych – przestrzeń historyczna tworząca współczesne miasto – główna koncentracja funkcji centrum – droga Najświętszej Marii Panny prowadząca tysiące ludzi do jej Sanktuarium.

Większość miast ma swoje miejsca szczególne – reprezentacyjne: Kraków – Rynek Główny, Warszawa – Nowy Świat, Al. Ujazdowskie, Gdańsk – Długi Targ, można powiedzieć, że to „salony” tych miast. Dla Częstochowy niewątpliwie takim miejscem są Aleje – takie ich znaczenie przyjęto w STUDIUM.

Jeżeli „salon”, to kierunki polityki i działań dla tej przestrzeni powinny być stosowne do znaczenia słowa. Standardy wyposażenia, poziom realizacji, warunki funkcjonowania, staranność utrzymania muszą być najwyższej jakości.

STREFA CENTRUM – OBSZAR EKSPANSJI NOWEGO PROGRAMU – rejon dworca głównego i katedry. Dotychczasowe centrum (Aleje NMP i fragmenty ciągów poprzecznych) nie może zaspokoić potrzeb lokalizacyjnych koncentracji

usług – dla miasta ćwierćmilionowego – półmilionowej strefy oddziaływania i wielkiej skali ruchu turystyczno-pątniczego.

Stąd konieczność rozszerzenia jej zasięgu. Wskazane tereny to przestrzeń zainwestowania miejskiego, ale o zabudowie w większości zużytej tak pod względem technicznym jak i użytkowym. Określony kierunek przekształceń to przebudowa zasadnicza, a w konsekwencji odzyskanie znacznych terenów dla nowego programu. Położenie w rejonie: nowego dworca PKP, katedry i dzisiejszego centrum wskazuje na właściwość wyboru przyszłej funkcji.

STREFA STAROMIEJSKA – starego miasta w Częstochowie nie można porównywać z odpowiednimi miejscami w dziesiątkach miast polskich, zarówno pod względem wartości kulturowych jak i standardu zagospodarowania. Jest to jednak kolebka miasta, fragment śródmieścia, bezpośrednie sąsiedztwo centrum – wymaga więc właściwego standardu zagospodarowania.

Kierunek przekształceń to zasadnicza przebudowa – wymiana zabudowy przy całkowitym zachowaniu historycznego układu przestrzennego.

Wskazywana funkcja – zespół uzupełniający centrum miasta. w ramach przebudowy, pożądanym działaniem jest przywrócenie staremu miastu rzeki – elementu, który spowodował jego powstanie.

WIELKOPRZEMYSŁOWA STREFA CZĘSTOCHOWY – tereny Huty Częstochowa. Funkcja produkcyjna to głównie czynnik, który wpłynął na obecną skalę miasta.

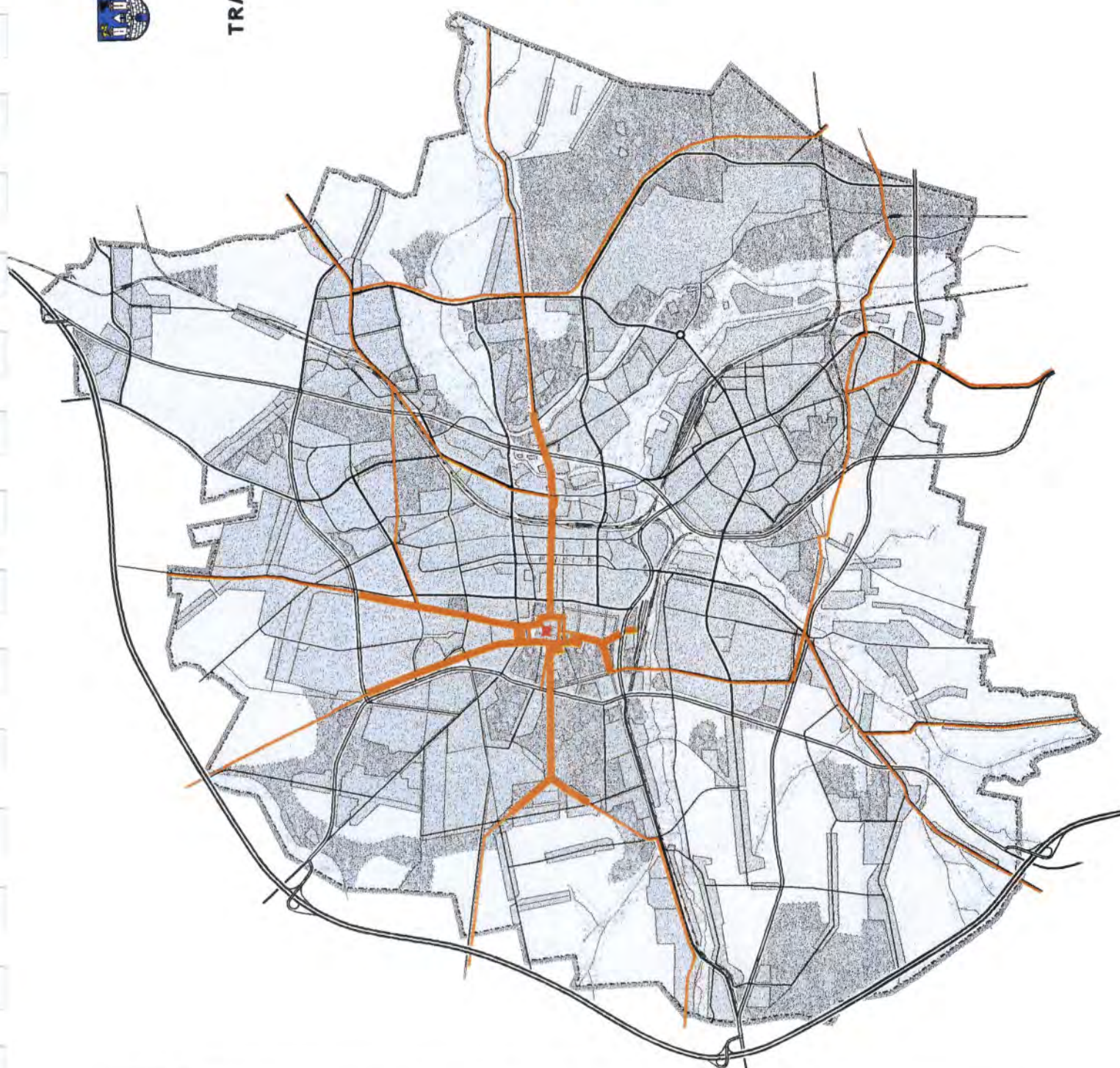
W zakładanych kierunkach rozwoju stanowi nadal jedną z wiodących funkcji. Przestrzennie dla jej sprawowania to:

- część modernizowanych i przebudowywanych XIX i XX wiecznych zakładów przemysłowych rozmieszczonych w różnych częściach miasta,
- wyznaczone nowe miejsca jako zgrupowania aktywności ekonomicznej,
- a przede wszystkim tereny wchodzące w kompleks obszarów huty.

Skala, położenie, stopień wyposażenia predysponują teren huty jako zasadniczą koncentrację przemysłową w mieście. Strefa huty stanowiąca wyodrębnioną dzielnicę przemysłową, jest jednym z głównych elementów konstrukcji przestrzeni zurbanizowanej miasta.

Kierunki polityki i działań powinny zmierzać do stałego i pełnego wykorzystania tych terenów dla produkcji. Modernizacja huty, a w jej ramach zmniejszanie obszaru jej niezbędnego powinno stworzyć możliwość przysposobienia

TRASY PIELGRZYMKOWO-TURYSTYCZNE



ALEJE GŁÓWNE

WYZNACZONE CIĄGI PIESZE

zwalnianych terenów jako ofert dla nowych zakładów przemysłowych. Również dotychczas niewykorzystywane tereny powinny mieć takie przeznaczenie.

Wskazywane wykorzystanie terenów nie może obejmować dolin Warty i Kucelinki. Przestrzeń między korytami tych rzek, zajęta dotąd przez obiekty gospodarcze, a także zabudowę przeznaczoną dla innych funkcji, powinna być sukcesywnie z nich uwalniana.

CZĘSTOCHOWSKIE CENTRUM KOMUNIKACYJNE – tereny w rejonie dworca głównego PKP. Część centrum miasta o specjalnym przeznaczeniu – stanowiąca główny węzeł komunikacji zbiorowej w mieście i regionie skupiający wszystkie rodzaje komunikacji zbiorowej występujące w mieście: kolej, tramwaj, autobus PKS, autobusy podmiejskie i miejskie.

Kierunki przekształceń:

- uzyskanie niezbędnych terenów wzdłuż kolei,
- przebudowa i rozbudowa układu drogowego,
- przebudowa linii tramwajowej na odcinku śródmiejskim,
- budowa urządzeń i obiektów obsługi podróżnych wraz z zespołem usług im towarzyszących.

ZACHODNIA STREFA PARKOWO-USŁUGOWA – przestrzeń na zachód od ul. św. Jadwigi, na osi klasztoru. Rozległe tereny dotąd tylko w niewielkim stopniu i fragmentarycznie zaangażowane w zurbanizowaną przestrzeń miasta. Przypadkowo ukształtowane zgrupowania zabudowy jednorodzinnej, cegielnie, lub pozostałości po nich, stanowią miejskie przedpole Jasnej Góry od strony zachodniej miasta, od strony przebiegu przyszłej autostrady.

Przestrzeń rozległa, jeszcze możliwa do odpowiedniego wykorzystania dla potrzeb miasta i ekspozycji klasztoru.

Wskazywane funkcje, wykorzystujące predyspozycje obszarów to:

- zorganizowana przestrzeń parkowa (o różnych formach i przeznaczeniu),
- wyraźnie wytyczona aleja główna (zachodnie podejście na wzgórze) skupiająca i naprowadzająca zachodnie trasy pielgrzymkowe,
- przestrzeń dla lokalizacji zgrupowań usług wyspecjalizowanych (zespoły kongresowe, ośrodki naukowe).

Niezbędne kierunki polityki i działań:

- zahamowanie procesu swobodnej parcelacji i przypadkowej zabudowy,
- planowa działalność w zakresie pozyskiwania terenów i obiektów,

- sukcesywna realizacja realnych elementów zagospodarowania w poszczególnych okresach, według wcześniej opracowanego generalnego planu zagospodarowania.

IV.3. KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ DOTYCZĄCE KSZTAŁTOWANIA SYSTEMU EKOLOGICZNEGO

IV.3.1. Uwagi ogólne

Osiągnięcie przez Częstochowę celów rozwojowych możliwe będzie przy zachowaniu ogólnych zasad zrównoważonego rozwoju, w tym szczególnie obejmujących:

- racjonalne gospodarowanie zasobami przyrody,
- zachowanie i wzbogacanie istniejących walorów przyrodniczo-krajobrazowych,
- kontynuowanie działań zmierzających do restytucji i utrzymania równowagi geoekologicznej.

Prowadzenie racjonalnych działań prośrodowiskowych (kształtowanie i ochrona środowiska) na terenie Częstochowy, poza korzyściami dla samego miasta i jego mieszkańców, sprzyjać będzie także zachowaniu walorów ilościowych i jakościowych ponadlokalnych (ponadregionalnych) wielkich jednostek przyrodniczych jakimi są:

- obszar węzłowy o znaczeniu międzynarodowym, wraz z biocentrami i strefami buforowymi, który rozpościera się na SE od miasta;
- korytarz ekologiczny o znaczeniu krajowym, związany z doliną Warty (Częstochowa leży w obrębie tego korytarza);
- Główne Zbiorniki Wód Podziemnych (GZWP), a zwłaszcza GZWP nr 326, obejmujący m.in. środkową i NE część miasta oraz GZWP nr 325, obejmujący SW część Częstochowy;
- zwarte, większe kompleksy leśne, leżące na SE od miasta w obrębie Zespołu Jurajskich Parków Krajobrazowych oraz na W i SW od miasta.

W STUDIUM uznano, że podstawowe założenia warunkujące racjonalne kształtowanie polityki przestrzennej to m.in. tworzenie lokalnego systemu ekologicznego miasta, powiązanego z krajową siecią ekologiczną (obszar węzłowy, korytarz ekologiczny), a opartego o Wartę i jej dopływy (Stradomka, Konopka, Gorzelanka) oraz wymienione już zespoły leśne, jak i rozbudowany system terenów

zieleni miejskiej. Lokalny system ekologiczny, wzmocniony istnieniem ważnych struktur hydrogeologicznych (GZWP), uznaje się za znaczący element warunkujący jakość życia w mieście.

IV.3.2. Polityka ekologiczna miasta w kontekście zewnętrznych i wewnętrznych uwarunkowań przyrodniczych

Biorąc pod uwagę przyrodnicze uwarunkowania zewnętrzne rozwoju Częstochowy, a zwłaszcza treść Raportu 2, w STUDIUM przyjmuje się poniższe ustalenia.

1. W obrębie struktur przyrodniczych o wysokiej aktywności (korytarz ekologiczny doliny Warty o znaczeniu krajowym oraz ciągi przyrodnicze o charakterze wspomagającym, m.in. doliny Stradomki i Konopki) należy:
 - a) prowadzić działania zmierzające do stopniowego ograniczania zabudowy dolin rzecznych, zwłaszcza den dolinnych, lub do zakazu wprowadzania zabudowy – szczególnie w pasie przyrzecznym o szerokości po 50 m od lewego i prawego brzegu Warty i po 20 m w przypadku Stradomki i Konopki; wobec faktu, że na zachód i południowy-zachód od miasta położone są obszary leśne znad których, za sprawą znacznej częstotliwości napływu z tych kierunków mas powietrza atmosferycznego wzbogaconego w tlen, utrzymanie drożności dolin rzecznych Stradomki i Konopki ma duże znaczenie aerosanitarne;
 - b) realizować politykę stopniowego „rozgęszczania” zabudowy miejskiej, zwłaszcza w obrębie ciągów wysokiej aktywności przyrodniczej o zakłóconym przebiegu (np. dno doliny Warty);
 - c) w uzasadnionych przypadkach, np. zmiana struktury zabudowy, nowe obiekty itp., preferować budownictwo niskokondygnacyjne, zlokalizowane w taki sposób aby nie zakłócało swobodnego przepływu powietrza;
- pozycje: a, b, c – postulowane do realizacji także z powodu istniejących zagrożeń powodziowych i podtopień;
- d) nie dopuszczać do lokalizacji obiektów przemysłowych i innych, które w obrębie tych struktur przyrodniczych mogłyby emitować zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego, bądź odprowadzać ścieki;
- e) systematycznie uzupełniać powierzchnię terenów zielonych w mieście (parki, skwery, zieleńce, zieleń osiedlowa itp.), sprzyjając w ten sposób „wzmacnianiu” ekologicznemu terenów otwartych, polepszając warunki aerosanitarne i estetykę krajobrazu;

- f) uwzględnić w planach ochrony cenne obiekty przyrody nieożywionej, stanowiące często ważne stanowiska naukowo-badawcze i dydaktyczne o wartościach ponadlokalnych (skałki, jaskinie, zapadliska krasowe, kamieniołomy);
 - g) podejmować działania na rzecz budowy małych akwenów (np. w miejscach po eksploatacji surowców mineralnych), które spełniać będą nie tylko funkcję estetyczną lecz stanowić będą także cenne uzupełnienie ciągów wysokiej aktywności przyrodniczej (ogniwa łańcucha ekologicznego);
2. Ze względu na konieczność bezwzględnej ochrony cennych zasobów wód podziemnych (Główne Zbiorniki Wód Podziemnych rozpościerają się nie tylko na obszarze Częstochowy, ale także daleko poza granicami miasta, stanowiąc spójną całość), zwłaszcza najbardziej zagrożonego zbiornika górnourajskiego, należy:
- a) zlikwidować lub zneutralizować istniejące ogniska zanieczyszczeń, w pierwszej kolejności toksyczne, szczególnie w Aniołowie;
 - b) przeprowadzić dokładną inwentaryzację ognisk zanieczyszczenia wód podziemnych, zwłaszcza w kontekście istnienia pozaprawnych obiektów tego typu;
 - c) likwidować stopniowo dzikie wysypiska odpadów, wylewiska odpadów płynnych i inne zinwentaryzowane ogniska zanieczyszczeń;
 - d) przyjąć jako zasadę synchroniczną budowę wodociągów i systemów sanitacyjnych;
 - e) ustalić lokalne zasady nawożenia gleb i stosowania chemicznych środków ochrony roślin, zwłaszcza w rejonach gdzie nie ma izolacji górnourajskiego poziomu wód podziemnych od powierzchni terenu lub gdzie izolacja ta jest niewystarczająca;
 - f) selektywnie użytkować wody podziemne, wg schematu: cenniejsze dla gospodarki komunalnej, mniej wartościowe dla przemysłu i innych działów gospodarki, które nie wymagają wody o jakości wody zdatnej do picia;
 - g) wprowadzać takie zmiany w polityce opłat za korzystanie z wód powierzchniowych i podziemnych oraz za odprowadzanie ścieków, które będą sprzyjały racjonalnej eksploatacji i ochronie wód;

- h) przestrzegać zasad ochrony, ustalonych dla wyznaczonych stref ochrony bezpośredniej i pośredniej, poszczególnych ujęć wód podziemnych (Mirów, Tysiąclecie, Rząsawa, Grabówka, Traugutta oraz Wielki Bór);
- i) szczególną troską otoczyć rejony zasilania wód podziemnych zwłaszcza w rejonie Sokolich Gór, Biskupic, Olsztyna i Srocka (na SE od Częstochowy), co wymaga bieżącej współpracy z władzami samorządowymi terenów, na których znajdują się strefy alimentacyjne tych wód.

3. W granicach miasta Częstochowy występują stosunkowo niewielkie obszary z gruntami rolnymi wyższej wartości, w tym z glebami wysokich klas bonitacyjnych oraz z glebami organicznymi. Skupione są one głównie w północnej i południowej części miasta.

W niektórych rejonach Częstochowy występuje problem zanieczyszczania gleb. Odnosi się to zwłaszcza do rejonu wokół Huty Częstochowa oraz do 50-cio metrowego pasa obustronnie wzdłuż trasy DK-1, gdzie występuje zanieczyszczenie metalami ciężkimi.

Z uwagi na fakt, że w pobliżu tras komunikacyjnych, nie tylko DK-1, lokalizowane są ogrody działkowe, ogródki przydomowe itp., w celu zminimalizowania zagrożeń zdrowotnych należałoby m.in.:

- ograniczać uprawę warzyw liściastych, silnie przyswajających metale ciężkie,
- uprawiać warzywa strąkowe i dyniowate (fasola, groch, ogórki, kabaczki, dynie, pomidory), jako znacznie słabiej akumulujące metale ciężkie,
- uprawiać praktycznie wszystkie warzywa gruntowe pod folią lub szkłem,
- systematycznie wapnować glebę i utrzymywać odczyn gleby na poziomie pH 7,
- sadzić gęste, wysokie żywopłoty między ulicami, a ogrodami działkowymi; zieleń tego typu zatrzymuje pewną ilość ołowiu.

4. Na terenie Częstochowy, zwłaszcza w jej zachodniej i południowo-zachodniej części, występują liczne wyrobiska po eksploatacji surowców mineralnych, zaś w SW i S części miasta przejawy degradacji terenu związane z górnictwem podziemnym rud żelaza (Dźbów, Zacisze, Liszka, Kawodrza Górna).

W zachodniej, południowo-zachodniej i południowej części miasta występują też liczne hałdy przemysłowe. Te formy antropogeniczne wyraźnie rysują się w krajobrazie. Są one z reguły pokryte roślinnością niską oraz drzewami. Niektóre z

nich mogą stanowić swego rodzaju atrakcję (punkty widokowe, tereny wędrówek pieszych, turystyka rowerowa – rowery górskie, motocross itp.). Przeznaczenie tych terenów antropogenicznych na określone cele wymaga jednak podjęcia opracowań specjalistycznych.

5. W dolinie Warty, w obrębie Częstochowy, znajdują się obszary, na których występują zagrożenia powodziowe, dotyczy to także den dolinnych głównych dopływów Warty. W związku z tym obszary te nie powinny być zabudowywane, tkanka miejska rozgęszczana, przy jednoczesnym zakazie rozbudowy istniejących obiektów; wskazania te są istotne również, a może przede wszystkim, z uwagi na konieczność utrzymania – bądź wymuszenia drożności ciągów wysokiej aktywności przyrodniczej jakimi są doliny rzeczne, a zwłaszcza dna dolinne.

Istotnym problemem jest również podsiąkanie i podtapianie terenów, co zauważalne jest zwłaszcza w rejonie dolnego biegu Konopki i Stradomki.

6. Spośród wielu elementów środowiska geograficznego, zagrożonych na terenie Częstochowy degradacją, wymienić należy również powietrze atmosferyczne.

- a) Poza lokalną emisją pyłową i gazową (przemysł, gospodarka komunalna, indywidualne gospodarstwa domowe) do zanieczyszczeń tego typu przyczyniają się też emisje przemysłowe pochodzące z aglomeracji miejskich Myszkowa i Zawiercia, a także napływające nad Częstochowę zanieczyszczone masy powietrza z rejonu GOP-u.

Radykalna poprawa jakości powietrza atmosferycznego na terenie Częstochowy wymaga m.in.:

- zmniejszenia emisji zanieczyszczeń z głównych źródeł przemysłowych i komunalnych;
- ograniczenia i stopniowej likwidacji niskich emitorów zanieczyszczeń;
- upowszechnienia stosowania katalizatorów spalin samochodowych;
- przeciwdziałania praktyce spalania, w indywidualnych gospodarstwach domowych, odpadów – zwłaszcza plastikowych, które emitują substancje toksyczne,
- ograniczenia zapotrzebowania na ciepło;
- wykorzystania ciepła odpadowego;
- hermetyzacji procesu dystrybucji paliw;

- wspierania i preferowania działań zmierzających do zastąpienia w budynkach na terenie zabudowy śródmiejskiej a zwłaszcza Al. NMP i Starego Miasta, istniejącego ogrzewania węglem kamiennym, ekologicznymi źródłami ciepła (lokalne kotłownie gazowe lub olejowe, miejska sieć ciepłna);
 - odpowiedniego kształtowania terenów zielonych w mieście oraz poza miastem, zwłaszcza w obszarach znad których i za pośrednictwem których najczęściej napływają masy powietrza;
 - odpowiedniego kształtowania układu komunikacyjnego miasta; szerokie trasy komunikacyjne, zwłaszcza o ogólnym kierunku W-E, SW-NE, tworzące swego rodzaju kanały wentylacyjne;
 - przestrzegania zasady niezabudowywania den dolinnych i wąskich dolin, które stanowić powinny naturalne korytarze przyrodnicze, podnoszące m.in. standard aerosanitarny miasta;
 - kontroli emisji oraz systematycznego monitorowania jakości atmosfery.
- b) Do obniżenia jakości środowiska przyczynia się też nadmierny hałas, którego najwyższy poziom notowany jest zwłaszcza wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych przebiegających przez Częstochowę (tranzyt Warszawa – Katowice, tranzyt w kierunku Opola), szczególnie przy drodze krajowej DK-1. Ograniczenie uciążliwości wynikających z nadmiernej emisji hałasu wymaga podjęcia, m.in., działań polegających na:
- zakazie lokalizacji obiektów powodujących wzrost poziomu hałasu w stosunku do dopuszczalnego;
 - zakazie lokalizacji obiektów powodujących nadmierny poziom hałasu na terenie miasta, z wyjątkiem stref przemysłowo-usługowych;
 - skutecznym egzekwowaniu nakazów dotyczących ograniczania uciążliwości akustycznej różnych obiektów;
 - zachowaniu odpowiedniej odległości nowowznoszonych budynków od ciągów komunikacyjnych, gwarantującej utrzymanie norm poziomu hałasu w mieszkaniach.

Ponadto należy rozważyć możliwość wprowadzenia ciągów zieleni lub zainstalowania ekranów akustycznych wzdłuż tras komunikacyjnych o dużej emisji hałasu.

7. Częstochowa jest miastem stosunkowo ubogim w otwarte tereny zieleni.

W celu poprawy stanu posiadania przez miasto terenów zielonych należałoby dążyć do znaczącego powiększenia obszarów parków i terenów zieleni osiedlowej.

Na terenie miasta znajdują się wyjątkowo cenne pod względem przyrodniczym, aczkolwiek niewielkie powierzchniowo obiekty, które postulowane są do ochrony konserwatorskiej, a także cztery pomniki przyrody ożywionej (drzewa) prawem chronione (por. poniższa tabela). We wschodniej części miasta znajduje się fragment otuliny Parku Krajobrazowego Orlich Gniazd, zaś wschodnia granica miasta pokrywa się w przybliżeniu z NW granicą tego Parku, wchodzącego w skład Zespołu Jurajskich Parków Krajobrazowych.

W zakresie konserwatorskiej ochrony przyrody należy:

- przestrzegać zasad ochrony, ustalonych przy formalnym powoływaniu do życia określonych obiektów przyrodniczych;
- podejmować intensywne działania legislacyjne na rzecz powołania kolejnych cennych obiektów florystycznych i faunistycznych;
- podejmować starania na rzecz tworzenia większej niż obecnie liczby pomników przyrody ożywionej i nieożywionej (porównaj tabelę).

Podstawowe zadania z zakresu ochrony zasobów przyrody powinny zapewniać:

- ochronę przyrodniczą obszarów i obiektów posiadających status prawny (parki krajobrazowe, ich otuliny, pomniki przyrody itd.);
- ochronę przyrodniczą obszarów lasów miejskich i dolin rzecznych;
- ochronę szczególną obszarów noszących charakter zabytków, nawet jeśli nie są one wpisane do rejestru zabytków;
- wzbogacanie (powiększanie) terenów zorganizowanej zieleni, zwłaszcza osiedlowej i ulicznej;
- wzbogacanie (powiększanie) terenów leśnych w mieście.

Wymienione działania powinny przyczynić się do udrożnienia ciągów wysokiej aktywności przyrodniczej miasta, będących integralną częścią krajowej sieci ekologicznej; mogłoby to w przyszłości doprowadzić do powstania spójnego systemu obszarów chronionych aglomeracji częstochowskiej, na podobieństwo Ekologicznego Systemu Obszarów Chronionych (ESOCh).

ISTNIEJĄCE I POSTULOWANE DO OCHRONY OBIEKTY PRZYRODNICZE

Lp.	Nazwa obiektu/obszaru	Podstawa prawna
I.	Zespół Jurajskich Parków Krajobrazowych wraz z otuliną, w tym: 1. Park Krajobrazowy Orlich Gniazd (na E i SE od miasta); 2. Park Krajobrazowy Stawki (na E od miasta); 3. Rezerwat przyrody (np. rezerwat leśny Zielona Góra, Sokole Góry itd.) – na SE od miasta.	Uchwała nr XVI/70/82 Wojewódzkiej Rady Narodowej w Częstochowie z dnia 17.06.1982r. oraz Rozporządzenie nr 15/98 Wojewody Częstochowskiego, z dnia 22.06.1998r., w sprawie ochrony Zespołu Jurajskich Parków Krajobrazowych w woj. Częstochowskim.
II.	Pomniki przyrody ożywionej: 1. dąb szypułkowy (nr ewid. 1/1 – Częstochowa, Park 3-go Maja); 2. klon – jawor (nr ewid. 1/2 – Częstochowa, Park 3-go Maja); 3. klon pospolity (nr ewid. 1/3 – Częstochowa, Park Staszica); 4. tulipanowiec amerykański (nr ewid. 1/4 – Częstochowa, Park przy ul. Łukasieńskiego).	Rozporządzenie nr 4/96 Wojewody Częstochowskiego Rozporządzenie nr 4/96 Wojewody Częstochowskiego Rozporządzenie nr 4/96 Wojewody Częstochowskiego Rozporządzenie nr 4/96 Wojewody Częstochowskiego
III.	Projektowane rezerwaty przyrody: 1. torfowiskowy „Bleszno” (południowa część miasta); 2. łąkowo-torfowiskowy „Walaszczyki” (na zachód od Dźbowa); 3. leśny „Góra Kokocówka” (Mirów); 4. leśny „Gąszcz” (Mirów).	Postulowane do ochrony

IV.4. KIERUNKI WYKORZYSTANIA WARTOŚCI KULTUROWYCH W KSZTAŁTOWANIU POLITYKI PRZESTRZENNEJ MIASTA

Dorobek kulturowy wytworzony w wielowiekowym rozwoju miasta stanowi istotny zespół elementów określających jego indywidualność, a jednocześnie wpływający na jego dalsze kształtowanie.

Właściwe wykorzystanie wszystkich walorów kulturowych stwarza możliwość wytworzenia niepowtarzalnych założeń przestrzennych wyrażających tożsamość miasta, a także atrakcyjność bycia w nim i odwiedzania go.

W STUDIUM wykorzystano dostępne opracowania i zapisy dotyczące dóbr kultury Częstochowy i przeprowadzono szereg analiz ich tworzenia w procesie

historycznego rozwoju miasta. Nie uzyskano, w wyznaczonym dla sporządzenia STUDIUM czasie, aktualnych poglądów służb konserwatorskich.

W zaistniałej sytuacji nie zostały podjęte prace zmierzające do określenia i uzgodnienia korekt zasięgu stref ochronnych wyznaczonych w miejscowym planie ogólnym zagospodarowania przestrzennego miasta. w STUDIUM powtórzono strefy ochrony konserwatorskiej (A i B) z wyżej wymienionego planu.

Obiekty ochronne (wpisane do rejestru) oraz wskazywane do ochrony (objęte spisem obiektów zabytkowych), a także strefy ochrony zostały uhonorowane – stanowiły uwarunkowania dla kształtowania przestrzeni i są istotnymi elementami sformułowanych kierunków zagospodarowania. Wypowiedzi wyrażone są przede wszystkim w określeniach polityki przestrzennej dla obszarów, w których występują główne ich skupiska, bądź stanowią historyczne układy przestrzenne.

- W układzie przestrzeni zurbanizowanej miasta wskazywane są obszary o szczególnym znaczeniu dla realizacji strategicznego programu rozwoju – obszary założeń wieloprzestrzennych. Stanowią one w strukturze funkcjonalno-przestrzennej główne i reprezentacyjne miejsca – tworzą założenia decydujące o kształcie i ekspozycji miasta. Są to:
 - STREFA JASNOGÓRSKA – przestrzeń wzgórza jasnogórskiego. Obszar, w którym procesy urbanizacyjne trwają od setek lat, a nie wytworzyły przestrzeni czytelnie zorganizowanej poza założeniami historycznymi (Klasztor, św. Barbary, Częstochówka). Kierunki polityki i działań to:
 - ◊ uznanie, że obszar ten stanowi przestrzeń ścisłych związków z klasztorem (funkcjonalnych, przestrzennych, a także ekspozycyjnych),
 - ◊ zagospodarowanie powinno odbywać się według starannie przeprowadzonych rozważań i przyjętego przez wszystkich zainteresowanych planu.
 - STREFA CENTRUM – obszar obecnej koncentracji programu. Teren wzdłuż Alei NMP i ulic prostopadłych. Przestrzeń historyczna tworząca współczesne miasto, główna koncentracja funkcji centrum, a także obiektów zabytkowych. Kierunki polityki i działań to:
 - ◊ utrzymanie i wzbogacenie charakteru funkcjonalnego i przestrzennego
 - ◊ stosowanie najwyższej jakości standardów wyposażenia, poziomu realizacji i staranności utrzymania.

- STREFA STAROMIEJSKA – kolebka miasta, fragment śródmieścia. Kierunki polityki i działań:
 - ◊ całkowite zachowanie historycznego układu przestrzennego,
 - ◊ istotna wymiana zabudowy zużytej z zachowaniem obiektów zabytkowych,
 - ◊ przywrócenie staremu miastu rzeki.
- Zestaw przedstawionych wyżej założeń wielkoprzestrzennych uzupełniają obszary o zasadniczym znaczeniu dla ekspozycji zespołów zabytkowych i centrum. Są to:
 - ZACHODNIA STREFA PARKOWO-USŁUGOWA – obszary położone na zachód od ul. św. Jadwigi na osi klasztoru.
Przestrzeń rozległa, jeszcze możliwa do odpowiedniego wykorzystania dla potrzeb miasta i właściwej ekspozycji klasztoru. Niezbędne kierunki polityki i działań to:
 - ◊ zahamowanie procesu swobodnej parcelacji i przypadkowej zabudowy,
 - ◊ sukcesywna realizacji według wcześniej opracowanego generalnego planu zagospodarowania.
 - Podobną rolę spełniać powinien od strony wschodniej obszar (w mniejszej skali) – ŻŁOTEJ GÓRY.
- Specyficzny zespół elementów wpływających w istotny sposób na kształtowanie krajobrazu miejskiego i ekspozycje wyróżnionych elementów i zespołów stanowi zaproponowany układ dróg pieszych. Wywołaniem funkcjonalnym wytworzenia takiego układu jest Jasna Góra i pielgrzymki do niej zmierzające, ale pełny zakres funkcjonalny będzie znacznie szerszy (wyprowadzenie ruchu turystycznego miejskiego do terenów rekreacji, a także bezpośrednie miejsca rekreacji). Oprócz zadań funkcjonalnych wytworzony układ stanowi zespół osi kompozycyjnych i widokowych naprowadzających na klasztor, ale także na obiekty i zespoły mu towarzyszące.
Układ osi widokowych uzupełniają główne punkty widokowe – urządzone i wyeksponowane na czterech wzgórzach: Jasnogórskim, Bleszyńskim, Na Kawiej i Żłotej Górze.
Suma wymienionych elementów wyznacza obszary ekspozycji miasta i odbieranego krajobrazu, a w nim także jego wartości kulturowych.

Ważność problemów ochrony i wykorzystania wartości kulturowych zarówno wyróżnionych obiektów jak i elementów zagospodarowania, a także zapewnienia i właściwej ekspozycji i kształtowania krajobrazu miejskiego wymagają podjęcia opracowania specjalistycznego konserwatorsko-urbanistycznego. Jego ustalenia zaaprobowane przez zainteresowane instytucje powinny stanowić właściwą podstawę dla prowadzenia prawidłowej polityki w ochronie i gospodarowaniu omawianymi wartościami.

Do czasu sporządzenia w/w opracowania-dokumentu wskazuje się na konieczność honorowania ustaleń zawartych w planie zagospodarowania przestrzennego miasta nawet gdyby formalnie utracił on obowiązujący charakter.

Także określenia STUDIUM rozszerzające elementy i obszary kształtowania krajobrazu miejskiego powinny stanowić wskazania powszechnie uznawane i stosowane.

IV.5. KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ DOTYCZĄCE KSZTAŁTOWANIA UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO MIASTA

IV.5.1. Kierunki przekształceń i rozwoju systemu transportowego

Zgodnie z przyjętymi założeniami programowymi rozbudowa i modernizacja układu komunikacyjnego powinna uwzględniać konsekwencje lokalizacji autostrady A-1 i jej połączenia z układem miejskim oraz potrzebę kształtowania trasy na kierunku wschód – zachód. W wewnętrznym układzie obsługi miasta przyjęto zróżnicowaną, strefową dostępność komunikacją indywidualną ze szczególnym ograniczeniem w strefie śródmiejskiej, centralnej i wokół Klasztoru Jasnogórskiego. Powyższe oznacza wprowadzenie realnego priorytetu dla komunikacji masowej i konieczność sformułowania odpowiedniej polityki parkingowej. W wewnętrznym systemie komunikacyjnym za szczególnie ważne uznaje się wytworzenie obwodnicy śródmiejskiej oraz budowę bezkolizyjnych przekroczeń z układem kolejowym. Częstochowa powinna stać się zintegrowanym węzłem komunikacyjnym – drogowym, kolejowym, lotniczym;

Podstawowe kierunki przekształceń i rozwoju systemu transportowego uwarunkowane są poniższymi rozwiązaniami przyjętymi w STUDIUM, a dotyczącymi:

- 1- zwiększenia dostępności miasta w powiązaniach zewnętrznych: krajowych i międzynarodowych, przy jednoczesnym zmniejszaniu niekorzystnego oddziaływania ruchu zewnętrznego (głównie samochodowego) na zainwestowanie miejskie,



CZĘSTOCHOWA

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

PODSTAWOWY UKŁAD KOMUNIKACYJNY MIASTA



	AUTOSTRADA A-1
	DROGI EKSPRESOWE
	ULICE GŁÓWNE RUCHU PRZYSPIESZONEGO
	ULICE GŁÓWNE DWUJEZDNIOWE
	ULICE GŁÓWNE WIELOPASOWE
	ULICE GŁÓWNE DWUPASOWE
	ULICE ZBIORCZE DWUJEZDNIOWE
	ULICE ZBIORCZE WIELOPASOWE
	ULICE ZBIORCZE DWUPASOWE
	WĘZŁY AUTOSTRADOWE ZAPEWNIAJĄCE PODŁĄCZENIE UKŁADU MIEJSKIEGO
	WĘZŁY WIELOPOZIOMOWE

- 2- poprawy dostępności obszarów (zespołów) struktury zagospodarowania miasta, przy czym:
 - w umiarkowanym stopniu dotyczyć to będzie obszaru śródmieścia.
 - główna poprawa dotyczyć będzie obszarów pozaśródmiejskich, a w szczególności połączeń pomiędzy podstawowymi zespołami strukturalnymi miasta.
 - 3- istotnej zmiany w transporcie zbiorowym miejskim, a w tym:
 - jakościowej zmiany w obszarze śródmiejskim, poprzez usprawnienie tramwaju – po trasie uwolnionej (wysegregowanej) od ruchu samochodowego.
 - rozwój sieci tramwajowej dla obsługi ważnych zespołów strukturalnych zagospodarowania przestrzennego miasta, przy kształtowaniu tras przebiegu w znacznej części uwolnionych od ruchu samochodowego,
 - 4- uporządkowania systemu parkowania pojazdów – głównie w strefie śródmiejskiej, realizacji zespołów parkingowych typu strategicznego (dla obsługi strefy śródmiejskiej i przede wszystkim obszaru wokół Jasnej Góry) oraz wprowadzania stref ograniczonej dostępności i uspokojonego ruchu,
 - 5- wprowadzenia preferencji ruchu pieszego, z dopuszczeniem dojazdów autokarowych, w obszarze wokół Jasnej Góry oraz uporządkowania tras pielgrzymkowych.
 - 6- usprawnienie powiązań i dostępności miasta dla strefy bezpośredniego oddziaływania bliskiej i regionalnej w tym szczególnie obszarów Jury Krakowsko Częstochowskiej i pasma zurbanizowanego w kierunku Zagłębia Dąbrowskiego.
- ad 1) Zwiększenie dostępności miasta w powiązaniach zewnętrznych powinno nastąpić głównie poprzez realizację autostrady A-1. Przyjmuje się jej przebieg wg dotychczas wskazywanego i rezerwowanego korytarza i powiązania autostrady z układem miasta i regionu poprzez cztery węzły: z Aleją Wojska Polskiego (droga krajowa Nr 1 w kierunku Łodzi i Warszawy) z ulicą św. Rocha (wylot drogi Nr 489 w kierunku Wielunia), z ul. Przejazdową (wylot drogi Nr 46 w kierunku Opola), z ul. Gościnną (wylot drogi Nr 908 w kierunku Śląska – Tarnowskich Gór i Gliwic).
- Przewiduje się również prowadzenie trasy o podwyższonych parametrach (GP) w południowej, peryferyjnej strefie miasta dla połączenia wlotów dróg krajowych

Nr 46 i Nr 76 – jako ważnego ciągu połączenia krajowego: Dolny Śląsk (Opole) – Częstochowa – Okręg Staropolski (Kielce).

Ważnymi elementami – będą także trasy główne ruchu przyspieszonego zapewniające połączenia z autostradą (A-1) oraz połączenia pomiędzy głównymi zespołami strukturalnymi miasta. Ich realizację należy przewidywać w pierwszej kolejności.

Istotnymi działaniami usprawniającymi powiązania zewnętrzne miasta będą:

- wykorzystanie sieci kolejowej i dworca PKP poprzez wprowadzenie pociągów międzynarodowych i ekspresowych krajowych,
- przystosowanie lotniska do wykorzystywania w przewozach pasażerskich w okresie turystycznym i w przewozach czarterowych.

ad 2) Poprawa i stymulowanie dostępności obszarów strukturalnych miasta znajdzie odzwierciedlenie w kształtowanym układzie uliczno-drogowym. Znajdują się tu dwie różne grupy:

a) w obszarze Śródmieścia i strefie wokół Jasnej Góry układ uliczny rozwijany i to stosunkowo silnie, na zewnątrz, obwodnicowo, do tych obszarów – stref. Dla śródmieścia wprowadza się pełną obwodnicę o dobrych parametrach tj. istniejące ulice: Al. Jana Pawła II i Al. Wojska Polskiego oraz budowę trasy Sobieskiego i modernizację ciągu ulic Popiełuszki-Pułaskiego.

Budowa trasy Sobieskiego obejmuje wiadukt nad torami kolejowymi w rejonie stacji oraz niektóre skrzyżowania dwupoziomowe, a w tym z Aleją Wolności i ul. Piłsudskiego.

Modernizacja ciągu ulic Popiełuszki-Pułaskiego dotyczy odcinkowej przebudowy – prowadzenia w tunelu-wykopie, na odcinku od ul. Jasnogórskiej do ul. Waszyngtona. Powyższe trasy kształtowane są (lub będą) jako dwujezdniowe, ulice główne, główne o ruchu przyspieszonym i zbiorcze. Pozostała sieć uliczna śródmieścia nie podlega rozbudowie i modernizacji, ewentualnie za wyjątkiem ciągu ulic Kościuszki – Al. Wolności (po przeniesieniu trasy tramwajowej).

Generalnie śródmieście to strefa ograniczonej dostępności dla samochodów, strefa wyznaczanych rejonów ruchu uspokozonego oraz racjonalnej i stymulowanej polityki parkingowej.

Jednocześnie w obszarze tym ma priorytet komunikacja zbiorowa i jest ona usprawniana i rozwijana do obszarów zewnętrznych.

W odniesieniu do strefy (obszaru) Jasnej Góry przewiduje się także silny rozwój i przekształcenia sieci zewnętrznej – obwodnicowej. Wprowadza się tu silne trasy, jako ulice dwujezdniowe, a mianowicie:

- modernizowana ulica św. Jadwigi – (GP),
- modernizowany ciąg ulic Popiełuszki-Pułaskiego (G),
- budowane przedłużenie ulicy Głównej (GP),
- w zasadzie istniejąca ulica Okulickiego (Z) – w końcowej fazie budowy.

Wewnątrz obszaru, oprócz ruchu samochodowego lokalnego inny ruch będzie ograniczany, a promowany będzie ruch pieszy – związany z Sanktuarium Jasnej Góry;

- b) w pozaśródmiejskiej części miasta poprawa dostępności i powiązań polegać będzie na kształtowaniu tras dla bezpośrednich połączeń z pominięciem śródmieścia. Trasy te będą zróżnicowane pod względem parametrów i funkcji, a w zawierać będą bezkolizyjne skrzyżowania z koleją. Do głównych działań i najistotniejszych tras zalicza się:

- budowę nowego ciągu obwodnicowego północno-zachodniego, o parametrach ulicy głównej ruchu przyspieszonego (GP) tj. od Al. Wojska Polskiego – po północnej stronie Osiedla Północ – przez Kiedrzyń – wzdłuż ulic Bialskiej i św. Jadwigi – zachodnim obrzeżem Stradomia – do węzła z autostradą A-1 (Wygoda-Zawodzie),
- budowę obejścia Wrzosowej, Bleszna, Rakowa i Ostatniego Grosza – wzdłuż torów kolejowych linii Kieleckiej – wzdłuż doliny Stradomki – do połączenia z Al. Wojska Polskiego w węźle z ul. Krakowską,
- budowę i modernizację ciągu: Główna – Pułaskiego – 1 Maja – Aleja Niepodległości od ul. św. Jadwigi do rejonu doliny Stradomki (skrzyżowanie z obwodnicą Bleszna),
- budowę obwodnicy południowej, łączącej wyloty: Kielce i Opole, z obejściem Bleszna i Stradomia.
- budowę i modernizację ciągu ulic Obrońców Westerplatte – Aleja Wyzwolenia,
- modernizację i wydłużenie trasy Fieldorfa, w kierunku dc. Starego Miasta i do wylotu do Łasku,

- budowę wschodniej obwodnicy od Wyczerp – przez Mirów i Hutę do wylotu do Kielc,
- wydłużenie Alei Jana Pawła II do wschodniej obwodnicy,
- modernizację i budowę wylotów zewnętrznych do węzłów z autostradą A-1,
- modernizację znacznej części skrzyżowań i budowę niektórych węzłów wielopoziomowych.

ad 3) zmiany w transporcie zbiorowym dotyczą głównie trakcji i tras tramwajowych.

W obszarze śródmieścia i centrum wprowadza się nowy przebieg trasy o podwyższonych parametrach (odcinkowo tramwaj szybki). Na odcinku od Alei Niepodległości do ul. Armii Krajowej wprowadza się przebieg trasy tramwajowej w pasie kolejowym, skrzyżowania z ulicami poprzecznymi – bezkolizyjne. Wnosi to również, poza podwyższonymi parametrami przejazdu, wysoki stopień integracji z dworcami: kolejowym i autobusowym PKS oraz możliwość zwiększenia oferty przewozowej (wyższej częstotliwości kursowania pociągów tramwajowych). Możliwość ta będzie do wykorzystania w przypadku wystąpienia zwiększonego popytu i stanowić będzie alternatywę w stosunku do podróży komunikacją indywidualną (samochodową).

Jednocześnie wskazuje się na potrzebę modernizacji pozostałych odcinków trasy tramwajowej a przede wszystkim na uprzywilejowanie i zapewnienie priorytetu w ruchu. Modernizacja polegałaby na wprowadzaniu nowoczesnej konstrukcji torowiska oraz przystosowaniu przystanków do nowoczesnego taboru. Natomiast priorytet w ruchu zapewniają odpowiednie systemy sygnalizacji świetlnej i sterowania ruchem oraz odpowiednio wyposażony tabor tramwajowy.

W obszarach intensywnych form zagospodarowania przewiduje się w STUDIUM budowę nowych tras tramwajowych, jako rozwinięcie dotychczas istniejącego systemu komunikacji tramwajowej.

Nowe trasy wprowadza się:

- do dzielnicy Bleszno, jako odgałęzienie od istniejącej linii w obszarze Rakowa. Będzie to trasa wydzielona i oprócz obsługi Bleszna poprawi obsługę Rakowa,
- do przewidywanej dzielnicy Kiedrzyn, jako odgałęzienie od trasy w ul. Armii Krajowej i prowadzonej w ciągu ulicy Kisielewskiego,



CZĘSTOCHOWA

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

KOMUNIKACJA SZYNOWA

- | | |
|--|---------------------------------|
| | LINIE TRAMWAJOWE DO ZACHOWANIA |
| | LINIE TRAMWAJOWE DO PRZEBUDOWY |
| | NOWE ODCINKI LINII TRAMWAJOWYCH |
| | PĘTLE TRAMWAJOWE |
| | LINIE KOLEJOWE |
| | GŁÓWNY DWORZEC KOLEJOWY |
| | STACJE KOLEJOWE |



- w dzielnicy Północnej, przedłużenie trasy tramwajowej w Alei Wyzwolenia i ulicy Sosabowskiego, dla poprawy obsługi tej dzielnicy,
- w dzielnicach Akademickiej, Tysiąclecie, Parkitka i jej rozbudowy w kierunku Kiedrzyna, jako odgałęzienie od trasy w ul. Armii Krajowej – w rejonie bezkolizyjnego skrzyżowania trasy tramwajowej ze skrzyżowaniem drogowym: Al. Jana Pawła II i ul. Armii Krajowej.

Nowa trasa przewidywana jest w ulicach: Dembińskiego i Skrzyneckiego przy ograniczeniu ruchu samochodowego do gospodarczych dojazdów do nielicznych posesji. Następnie niezależny (od ruchu samochodowego i jezdni) przebieg do dzielnicy Parkitka i równolegle do ul. Łódzkiej do nowego obszaru zainwestowania. Określenie przebiegu pozostawia się do kształtowania w planie zagospodarowania przestrzennego tego obszaru.

Ważnym elementem jest systematyczne wprowadzanie nowoczesnego taboru tramwajowego.

ad 4) parkowanie samochodów

W STUDIUM zakłada się, że polityka parkingowa będzie zróżnicowana w odniesieniu do poszczególnych obszarów:

- w obszarze śródmiejskim ograniczonym ulicami Sobieskiego – Krakowską – Warszawską – Al. Jana Pawła II – Popiełuszki – Pułaskiego wprowadza się najwyższy stopień ograniczenia możliwości parkowania. W tym obszarze szczególnie ważnym jest wzajemne odniesienie zdolności przepustowej sieci ulicznej i podaży miejsc parkingowych. W obszarze śródmieścia powinno się wprowadzić strefy ruchu uspokojonego i ograniczonej prędkości.

Powyższe ustalenia i inne działania związane z komunikacją, podlegać będą konkretyzacji i okresowej weryfikacji w oparciu o specjalistyczne analizy i studia organizacji ruchu i obsługi komunikacyjnej, z uwzględnieniem zmieniających się w czasie wielkości programu i funkcji zainwestowania,

- średnie ograniczenia możliwości parkowania przewidują się dla obszarów wokół śródmieścia tj. w rejonie pomiędzy ciągiem ulic Krakowska-Warszawska i Wartą, w dzielnicach Tysiąclecie i Akademickiej, w rejonie między linią kolejową – ul. Pułaskiego – ul. Sobieskiego w dzielnicach

Ostatni Grosz i Raków. W wyżej wymienionych obszarach i rejonach powinny wystąpić strefy ruchu uspokojonego i ograniczonej prędkości,

- na obszarze (strefie) wokół Jasnej Góry przewiduje się ograniczenie możliwości parkowania jako ograniczenie średnie, z eliminacją pełnego ruchu samochodowego w bezpośrednim otoczeniu Sanktuarium — szczególnie w okresie ważnych świąt i dużych zgromadzeń.

Jednocześnie dla obsługi ruchu pielgrzymów wskazuje się rejony zespołów parkingowych, generalnie poza strefą wokół Jasnej Góry, oraz „ciągi (drogi) pielgrzymkowe”,

- na pozostałym obszarze miasta proponuje się zapewnienie pełnych możliwości parkowania,
- zakłada się budowę parkingów typu „strategiczne”,
- wprowadza się zasadę, że (oprócz parkingów związanych z ruchem pielgrzymów na Jasną Górę) miejsca postojowe dla samochodów zapewniają właściciele, zarządcy, użytkownicy i eksploatacjoży działek i obiektów, którym te parkingi będą służyć.

ad 6) Strefa podmiejska i regionalna. Modernizacja i rozwój sieci drogowej pozostaje w kompetencji władz powiatowych i wojewódzkich, jednakże inspirowany może być także przez władze miejskie.

IV.5.2. Zasady działań w przekształcaniu i rozwoju układu komunikacyjnego i funkcjonowania systemu transportowego

Podstawowe kierunki:

- realizacja autostrady A-1 — jako zachodniego obejścia miasta oraz modernizacja ciągów łączących układ miejski z czterema węzłami z autostradą A-1,
- realizacja obwodnicy drogowej południowej łączącej wyloty do Kielc i Opola,
- realizacja obwodnicy zachodniej od Al. Wojska Polskiego — przez Kiedrzym — ul. św. Jadwigi — do obwodnicy południowej,
- uzupełniający odcinek obwodnicy Błeszna, Rakowa i Ostatniego Grosza, od obwodnicy południowej do Alei Wojska Polskiego — wzdłuż torów kolejowych kieleckich i rzeki Stradomki,
- rozwój połączeń kolejowych InterCity i ewentualnie EuroCity (w ograniczonym zakresie) w skali kraju i ewentualnie międzynarodowej (region środkowo-europejski),

- usprawnienie miejskiego transportu zbiorowego, poprzez:
 - modernizację istniejącej trasy tramwajowej, w tym jej przebudowę na obszarze śródmieścia – do parametrów „tramwaju szybkiego”,
 - wprowadzanie systemu sterowania ruchem i zapewnianie priorytetu w ruchu pojazdom transportu zbiorowego, zaczynając od priorytetu pociągów tramwajowych w ruchu,
 - rozwój tras tramwajowych na obszarze miasta,
- usprawnienie miejskiego transportu zbiorowego i ograniczanie możliwości parkowania w śródmieściu, tworząc warunki do utrzymania podziału zadań przewozowych na poziomie istniejącym lub zbliżonym do niego, a z pewnością będą hamować proces zmniejszania się przewozów transportem zbiorowym.

PRIORYTETY

* W zakresie transportu zbiorowego.

W ujęciu hierarchicznym priorytety w zakresie transportu zbiorowego stają się najistotniejsze dla miasta w procesie obsługi komunikacyjnej i jego przemiany, a także warunków i standardów tej obsługi w dłuższym okresie czasu. Są to:

- wprowadzenie priorytetu w ruchu dla pociągów tramwajowych, a następnie pozostałych pojazdów transportu zbiorowego. Obejmuje to działania:
 - instalowania sygnalizacji świetlnej zapewniającej pierwszeństwo pojazdom komunikacji zbiorowej (przy czym pojazdy te również muszą być odpowiednio wyposażone),
 - stosowania wydzielonych pasów ruchu dla autobusów,
- przebudowa trasy tramwajowej na odcinku śródmiejskim do parametrów tramwaju o podwyższonych parametrach („tramwaj szybki”) i prowadzenie w pasie kolejowych oraz modernizacja pozostałych odcinków istniejącej trasy,
- rozbudowa sieci tras tramwajowych,
- wymiana taboru transportu zbiorowego na pojazdy nowoczesne, w tym niskopodłogowe.

* W zakresie układu uliczno-drogowego.

W odniesieniu do układu uliczno-drogowego powinny być brane pod uwagę dwa warianty:

- z budową obejścia autostrady A-1,
- bez funkcjonowania autostrady A-1.

Zdecydowanie korzystniejszy dla miasta jest wariant z autostradą A-1, ponieważ:

- wyprowadza ruch tranzytowy i ciężarowy z miasta i osiedli mieszkaniowych: Ostatni Grosz, Raków i Bleszno,
- rozrządza ruch zewnętrzny (docelowy i źródłowy) na większą liczbę tras i wylotów (wlotów),
- doprowadza ruch zewnętrzny w większości bezpośrednio do obszarów docelowych (i źródłowych), bez obciążania sieci wewnątrzmięjskiej.

Wariant z autostradą w niewielkim stopniu zależy od miasta, chociaż miasto może i powinno występować o pilną realizację obejścia autostrady A-1 wokół Częstochowy.

Przy wariacie z autostradą (obejściem) ustala się następujące priorytety:

- budowę obwodnicy południowej, łączącej wlot drogi z Kielc z wlotem drogi z Opola,
- modernizację tras wylotowych, w tym do węzłów z autostradą A-1,
- budowę obwodnicy śródmiejskiej trasy Sobieskiego i Legionów do rejonu Zawodzia, do ul. Złotej,
- modernizację i przedłużenie ulic Fieldorfa i Warszawskiej do skrzyżowania z Aleją Jana Pawła II,
- modernizację szeregu skrzyżowań, w tym ulic z koleją, a szczególnie:
 - w ciągu ulicy Armii Krajowej,
 - w ciągu ulicy Jagiellońskiej,
 - w ciągu ulicy Dekabrystów;
- budowę wydłużenia ul. Głównej do ul. Pułaskiego oraz modernizacja ulic: 3 Maja i Al. Niepodległości do rejonu doliny Stradomki,
- kontynuację budowy ulicy Szajnowicza,
- budowę ulicy Wyzwolenia od ul. Armii Krajowej do zachodniej obwodnicy miasta,
- budowę obwodnicy północno-zachodniej na odcinku od Al. Wojska Polskiego – przez Kiedrzyn – ul. św. Jadwigi – do południowej obwodnicy,
- budowę obwodnicy Bleszna, Ostatniego Grosza i Rakowa na odcinku od południowej obwodnicy – wzdłuż torów linii kieleckiej i doliny Stradomki – do Alei Wojska Polskiego



CZESTOCHOWA
STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

T R A S Y R O W E R O W E



WYDZIELONE TRASY ROWEROWE



Przy wariancie bez obwodnicy autostradowej ustala się następujące priorytety:

- budowę obwodnicy północno-zachodniej na odcinku od Al. Wojska Polskiego – przez Kiedrzyn – ul. św. Jadwigi – przez Kawodrzę i Dźbów – do wylotu drogi Nr 908 w kierunku Śląska,
- budowę obwodnicy południowej na odcinku od wlotu z kierunku Kielc do obwodnicy zachodniej w rejonie Sabinowa,
- budowę południowej obwodnicy śródmiejskiej – trasy ulic Sobieskiego i Legionów do rejonu Zawodzia, do ul. Złotej,
- modernizację i przedłużenie ulic Fieldorfa i Warszawskiej do skrzyżowania z Al. Jana Pawła II,
- modernizację szeregu skrzyżowań, w tym ulic z koleją,
- budowę ulicy Wyzwolenia od ul. Armii Krajowej do zachodniej obwodnicy,
- budowę wydłużenia ul. Głównej do ul. Pułaskiego oraz modernizację ulic: 3 Maja i Al. Niepodległości do rejonu doliny Stradomki,
- kontynuację budowy ulicy Szajnowicza,
- modernizację tras wylotowych,
- budowę obwodnicy Bleszna, Ostatniego Grosza i Rakowa na odcinku od południowej obwodnicy do Alei Wojska Polskiego.

Ponadto wśród innych zadań, jako priorytetowe ustala się:

- realizację i organizację tras pielgrzymkowych,
- budowę parkingów strategicznych, w tym dla obsługi ruchu pielgrzymów na Jasną Górę,
- budowę dróg dla rowerów,
- przystosowanie lotniska dla ruchu pasażerskiego.

IV.5.3. Główne uwarunkowania przekształceń i realizacji nowego programu zagospodarowania w odniesieniu do podstawowych zespołów struktury i koncentracji zainwestowania

* W odniesieniu do obszaru śródmieścia:

- realizacja południowej obwodnicy tj. trasy Sobieskiego do połączenia z ul. Legionów i uwolnienia Alei NMP od ruchu samochodowego,
- modernizacja ulicy Piłsudskiego do południowej obwodnicy śródmiejskiej,
- przebudowa trasy tramwajowej na odcinku śródmiejskim, nowy przebieg w pasie kolejowym,

- wprowadzenie systemu sterowania ruchem i modernizacja wybranych skrzyżowań.
- * W odniesieniu do rejonu Parkitka – Kiedrzyn:
 - budowa Alei Wyzwolenia od ul. Armii Krajowej do zachodniej obwodnicy,
 - kontynuacja budowy ul. Szajnowicza,
 - budowa trasy tramwajowej.
- * W odniesieniu do Dzielnicy Północ i jej rozwoju w strefie Kiedrzyn – Góry Kawie:
 - wydłużenie ul. Fieldorfa wraz z modernizacją ulic Fieldorfa i Warszawskiej do Al. Jana Pawła II,
 - budowa północnej obwodnicy przynajmniej od Fieldorfa do Wojska Polskiego, realizacja węzła z relacjami z ulicą Wojska Polskiego.
- * W odniesieniu do Dzielnicy Wyczerpy:
 - wydłużenie północnej obwodnicy od Al. Wojska Polskiego do ul. Rędzińskiej,
 - modernizacja niektórych skrzyżowań.
- * W odniesieniu do strefy wokół Jasnej Góry:
 - przebudowa ul. św. Jadwigi, minimum na odcinku od ul. św. Rocha do ul. Głównej,
 - budowa wydłużenia ul. Głównej do ul. Pułaskiego,
 - modernizacja ciągu ulic Popiełuszki – Pułaskiego na odcinku od ul. Raławickiej do ul. Waszyngtona, poprzez realizację trasy w tunelu i wykopie,
 - budowa szeregu parkingów, w tym strategicznych – zewnętrznych.
- * W odniesieniu do zespołu dzielnic: Stradom – Kawodrza - Dźbów:
 - budowa nowego połączenia z zachodnią częścią miasta, w tym wiaduktu z koleją tj. ciągu zachodniej obwodnicy na odcinku od ul. Głównej – do południowej obwodnicy,
 - modernizacja ul. Jagiellońskiej, w tym budowa wiaduktu z koleją oraz jej wydłużenie do zachodniej obwodnicy.
- * W odniesieniu do zespołu dzielnic: Błeszno, Raków i Ostatni Grosz:
 - budowa trasy tramwajowej do Błeszna,
 - modernizacja wewnętrznej sieci ulicznej w tym skrzyżowań z relacjami z Al. Wojska Polskiego.

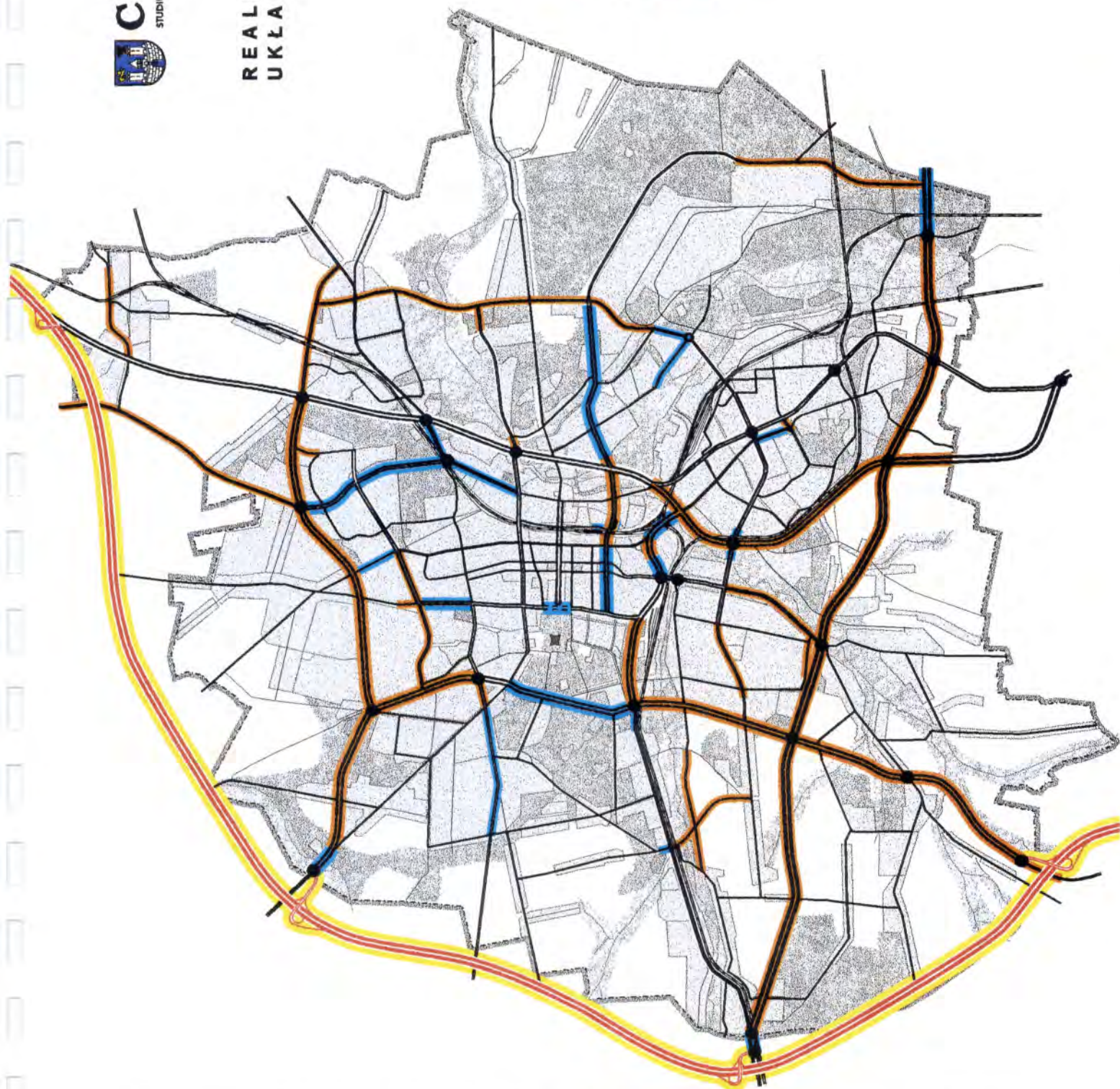


CZĘSTOCHOWA

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

REALIZACJA PODSTAWOWEGO UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO

- PROJEKTOWANA AUTOSTRADA A-1
Z WĘZŁAMI
- ULICE ADAPTOWANE
- ULICE DO ZASADNICZEJ PRZEBUDOWY
- ULICE NOWEGO PRZEBIEGU



- * W odniesieniu do Zawodzia:
 - budowa bezpośredniego połączenia z południowym śródmieściem poprzez trasę ulic Legionów – Sobieskiego,
 - budowa wydłużenia Al. Jana Pawła II, do włączenia w ul. Srebrną (w tym most przez Wartę) dla bezpośredniego połączenia z północną częścią miasta,
 - modernizacja niektórych skrzyżowań i ulic wewnątrz obszaru,
 - modernizacja ulicy Podwale.
- * W odniesieniu do rejonu Huty, Mirowa i Kucelina:
 - budowa wschodniej obwodnicy od Wyczerp do wylotu w kierunku Kielc dla ruchu ładunków niebezpiecznych i pojazdów ciężarowych szczególnie uciążliwych,
 - modernizacja i wydłużenie ulicy Szpitalnej dla usprawnienia obsługi terenów Huty.
- * W odniesieniu do rejonu Lisińca i Liszki:
 - modernizacja ulicy Wręczyckiej na odcinku od ul. św. Rocha do ul. Białostockiej,
 - modernizacja ciągu: Białostocka – Dobrzyńska,
 - realizacja połączenia lokalnego z dzielnicami Stradom – Kawodrza w tym wiaduktu kolejowego z torami kolejowymi na przedłużeniu ulicy Tatrzeńskiej.
- * W odniesieniu do dzielnic Tysiąclecia i Akademickiej:
 - kontynuacja budowy ulicy Szajnowicza,
 - budowa trasy tramwajowej w ciągu ulic: Dembińskiego – Skrzyneckiego,
 - modernizacja ulicy Dekabrystów.
- * W odniesieniu do obszaru Gnaszyna:
 - kontynuacja modernizacji ciągu ulic Przejazdowa – Główna,
 - budowa wydłużenia ulicy Głównej do ul. Pułaskiego.

IV.5.4. Wskazania i wnioski do kształtowania ważnych tras układu uliczno-drogowego miasta

Podstawowy układ uliczno drogowy miasta tworzą trasy klasyfikowane jako: ekspresowe (S), główne ruchu przyspieszonego (GP), główne (G) i zbiorcze (Z).

IV.5.4.1. Drogi ruchu szybkiego (A, S)

1. Należy tu zwrócić uwagę, że planowana trasa autostrady A-1 prowadzona jest generalnie poza granicami miasta, chociaż w ich bezpośrednim sąsiedztwie. Tylko niewielki fragment autostrady przewiduje się wzdłuż zachodnio-południowej granicy po stronie miasta, tj. na odcinku od ul. Wilgowej do ul. Gościnniej. Najistotniejszą sprawą jest jednak fakt, że wszystkie przewidywane węzły z autostradą A-1 zapewniające połączenia z trasami łączącymi miejski układ uliczno-drogowy Częstochowy zlokalizowane są na terenie gmin sąsiadujących z miastem. Zarówno sama autostrada jak i węzły podlegać będą kształtowaniu przez zarząd (AB i EA) i koncesjonariusza autostrady w oparciu o obowiązujące warunki techniczne i w uzgodnieniu z władzami gmin i województwa. W niniejszym STUDIUM sygnalizuje się utrzymanie dotychczasowych propozycji do 3-ech węzłów oraz wnosi korektę w odniesieniu do 4-go, a także wskazuje zasadę rozwiązywania i usytuowania tych węzłów. Odnosi się to do węzłów w następujący sposób:

1. Węzeł „Północny” – z trasą Al. Wojska Polskiego w rejonie Rząsawy, wg dotychczasowych sugestii,
 2. Węzeł „Zachodnio-Północny” – z trasą ul. św. Rocha w rejonie Lgota-Szarlejka, wg dotychczasowych sugestii,
 3. Węzeł „Zachodni” – z trasą ul. Przejazdowa i południową obwodnicą, w rejonie Łojek, nowa propozycja,
 4. Węzeł „Południowy” – z trasą zachodniej obwodnicy (jej wydłużenia) w rejonie Wygody, wg dotychczasowych sugestii.
2. Południowa obwodnica, łącząca wyloty zewnętrzne dróg: Nr 46 – Opole i Nr 76 – Kielce, w tym węzła z autostradą A-1 w rejonie Łojek – S 2/2, budowa ulicy ekspresowej dwujezdniowej, po 2 pasy ruchu każda jezdnia oraz dwa wiadukty z koleją i most na rzece Konopce.

Na trasie wskazuje się 5 skrzyżowań wielopoziomowych tj. z ul. Przejazdową, z Zachodnią obwodnicą, z ul. Dźbowską-Bohaterów Monte Casino, z obejściem (S 1) Bleszna i Aleją Wojska Polskiego. Pozostałe skrzyżowania typu skanalizowane.

Powyższe wskazanie dotyczy sytuacji włączenia drogi ekspresowej S-1 do autostrady A-1 i nie wystąpienia drogi ekspresowej w relacji krajowej: Opole – Częstochowa – Kielce (COP). Ten przebieg i ustalenie jest korzystny dla miasta, w tym szczególnie dla realizacji obwodnicy autostradowej.

Jeśli w układzie krajowym dróg ruchu szybkiego uwzględniona zostanie droga ekspresowa (S 46) z Opola przez Częstochowę do Kielc to należy rezerwować przebieg tej trasy ekspresowej w rejonie Liszki, Gnaszyna i Blachowni w południowej części tego obszaru z uwzględnieniem południowego obejścia Blachowni. Do czasu podjęcia decyzji realizacyjnych należy brać pod uwagę obydwa przebiegi w zagospodarowaniu tego rejonu.

IV.5.4.2. Ulice główne ruchu przyspieszonego (GP)

1. Aleja Wojska Polskiego, na odcinku od węzła z A-1 do Krakowskiej, adaptacja przebiegu, modernizacja do 3-ech pasów ruchu na każdej jezdni.
Na całej długości przewiduje się dodatkowe skrzyżowania, oraz niektóre wielopoziomowe:
 - z północną obwodnicą (GP) – wielopoziomowe z wykorzystaniem istniejącego wiaduktu ulicy Makuszyńskiego,
 - rozbudowa węzła na skrzyżowaniu z Warszawską o pozostałe relacje: w tym szczególnie północ-zachód i zachód-północ oraz zachód-południe i południe-zachód,
 - z ciągiem ulic Sobieskiego-Legionów, skrzyżowanie skanalizowane z sygnalizacją świetlną z ewentualnością dwupoziomowego,
 - modernizacja skrzyżowania z Al. Jana Pawła II, do dwupoziomowego.
2. Północna obwodnica (od Alei Wojska Polskiego do zachodniej obwodnicy wzdłuż ul. Bialskiej) – GP 2/2, budowa ulicy dwujezdniowej po 2 pasy ruchu każda jezdni. Skrzyżowania wielopoziomowe: z Aleją Wojska Polskiego; zachodnią obwodnicą oraz z wydłużeniem ulicy Fieldorfa, pozostałe – skanalizowane.
3. Zachodnia obwodnica
 - a) odcinek od północnej obwodnicy do ul. Okulickiego – GP 2/2, budowa ulicy dwujezdniowej, po dwa pasy ruchu każda jezdni. Skrzyżowania: z północną obwodnicą – wielopoziomowe, pozostałe – skanalizowane z sygnalizacją świetlną w zależności od potrzeb uwarunkowanych natężeniem ruchu (nie wyklucza się wielopoziomowych w wypadkach uzasadnionych ruchem),
 - b) odcinek od ul. Okulickiego do ul. św. Rocha – GP 2/2, adaptacja stanu (po zakończeniu budowy). W dalszej przyszłości nie można wykluczyć modernizacji jezdni do szerokości 3 pasów (10,5 m),

- c) ulica św. Jadwigi od ul. św. Rocha do ulicy Głównej – GP 2/3, przebudowa ulicy do dwujezdniowej, po trzy pasy ruchu każda jezdnia (dopuszczając mniejszy przekrój odcinkowo). Skrzyżowania generalnie skanalizowane, tylko na skrzyżowaniu z ulicą Główną konieczny będzie węzeł dwupoziomowy typu „WC”, głównie ze względu na wiadukt obwodnicy zachodniej nad torami kolejowymi,
 - d) odcinek od ul. Głównej do południowej obwodnicy – GP 2/3, budowa ulicy dwujezdniowej, po 3 pasy ruchu każda jezdnia wraz z wiaduktem z torami kolejowymi oraz mostem nad rzeką Stradomka. Skrzyżowania: wielopoziomowe z południową obwodnicą, pozostałe – skanalizowane,
 - e) odcinek od południowej obwodnicy do rejonu węzła południowego z A-1 – GP 2/2, budowa ulicy dwujezdniowej, po 2 pasy ruchu każda jezdnia, wraz z mostem nad rzeką Konopką.
4. Projektowane obejście Błeszna, Rakowa i Ostatniego Grosza
- a) odcinek od Al. Wojska Polskiego – wzdłuż doliny Stradomki – wzdłuż torów linii kieleckiej – do południowej obwodnicy – GP 2/3, budowa ulicy dwujezdniowej, po 3 pasy ruchu każda jezdnia wraz z wiaduktem nad torami kolejowymi (dopuszczając GP 2/2 – dwie jezdnie dwupasowe)..
Dwa skrzyżowania wielopoziomowe tj. z ul. Jagiellońską i południową obwodnicą, pozostałe skrzyżowania typu skanalizowane i z sygnalizacją świetlną.
5. Wylot do węzła „Zachodnio-Północnego” z autostradą A-1 i drogi zewnętrznej Nr 489, w kierunku Kłobucka i Wielunia na odcinku do zachodniej obwodnicy do granicy miasta (zjazdu na węzeł z A-1) – tzw. trasa św. Rocha BIS – GP 2/2, budowa i przebudowa odcinkowa ulicy dwujezdniowej, po dwa pasy ruchu każda jezdnia. Skrzyżowanie z obwodnicami: północną i zachodnią – wielopoziomowe, pozostałe skrzyżowania typu skanalizowane.
6. Ciąg ulic św. Barbary BIS – Pułaskiego – 3 Maja – Ciasna BIS – Aleja Niepodległości od ul. św. Jadwigi do obwodnicy Błeszna w rejonie doliny Stradomki.
- a) ul. św. Barbary BIS, jako wydłużenie ulicy Głównej od ul. św. Jadwigi do ul. Pułaskiego – GP 2/2, budowa ulicy dwujezdniowej – po 2 pasy ruchu każda jezdnia,

- b) ul. Pułaskiego od ul. św. Barbary BIS do Bohaterów Monte Casino – GP 2/2, adaptacja jezdni,
- c) ul. 3 Maja – GP 2/2, modernizacja ulicy do dwujezdniowej,
- d) ul. Ciasna BIS – GP 2/2, budowa ulicy dwujezdniowej – po 2 pasy ruchu każda jezdnia.
- e) Aleja Niepodległości od Ciasnej BIS do obwodnicy Błeszna – GP 2/3, modernizacja ulicy do dwóch jezdni – po 3 pasy ruchu każda jezdnia.

IV.5.4.3. Ulice główne (G)

1. Ul. Fieldorfa
 - a) odcinek od granicy miasta (Wierzchowisko) do Północnej obwodnicy – G1/2 (lub G 1/4 – w dalszej przyszłości), budowa ulicy jednojezdniowej dwupasowej – jako nowego wylotu drogi zewnętrznej Nr 483 w kierunku Łasku,
 - b) odcinek od Północnej obwodnicy do Michałowskiego – G 2/2, budowa ulicy dwujezdniowej – po dwa pasy ruchu każda jezdnia,
 - c) odcinek od Michałowskiego do Warszawskiej – G 2/2, modernizacja (rozbudowa) ulicy do dwóch jezdni po 2 pasy ruchu każda jezdnia wraz z budową wiaduktu z koleją i skrzyżowania w tym rejonie. Ze względu na ukształtowanie terenu przewiduje się dwupoziomowe skrzyżowanie z Aleją Wyzwolenia.

Na odcinku od Alei Wyzwolenia do Północnej Obwodnicy przewiduje się możliwość realizacji trasy tramwajowej.
2. Ul. Warszawska na odcinku od Al. Wojska Polskiego do Al. Jana Pawła II – G 1/4, modernizacja ulicy do jezdni 4 pasowej, wraz z budową skrzyżowania z ulicami: Fieldorfa i Dekabrystów – Wały Dwernickiego.
3. Północna obwodnica miasta od Al. Wojska Polskiego do ul. Rędzińskiej – G 1/2 (G 1/4 - zachowanie ewentualności budowy w dalszej przyszłości jezdni 4 pasowej), budowa ulicy jednojezdniowej – dwupasowej, wraz z dwupoziomowym skrzyżowaniem z koleją (prawdopodobny wiadukt pod koleją).
4. Ul. Rędzińska od granicy miasta do północnej obwodnicy – G 1/4, modernizacja ulicy do jezdni 4 pasowej.
5. Wschodnia obwodnica od północnej obwodnicy (Wyczerpy) do ul. Legionów
 - a) odcinek od północnej obwodnicy do ul. Srebrnej – G 1/2, budowa ulicy jednojezdniowej dwupasowej wraz z mostem na rzece Warcie,

- b) ul. Morenowa – G 1/2, modernizacja ulicy do parametrów ulicy głównej,
- c) odcinek od ul. Mirowskiej (Morenowej) do ul. Legionów – G 1/2, budowa ulicy jednojezdniowej 2 pasowej.

Wskazuje się ewentualność zachowania możliwości budowy jezdni 4 pasowej w dalszej przyszłości.

- 6. Ulica Szpitalna i jej wydłużenie od Alei Pokoju do ul. Legionów.
 - a) na odcinku od Alei Pokoju do ul. Olsztyńskiej – G 1/2, adaptacja stanu,
 - b) na odcinku od ul. Olsztyńskiej do ul. Legionów – G 1/2, budowa ulicy jednojezdniowej dwupasowej wraz z mostem na rzece Kucelinka.
- 7. Aleja Wyzwolenia od ul. Fieldorfa do ul. Armii Krajowej – G 2/2, adaptacja jezdni, budowa dwupoziomowego skrzyżowania z Fieldorfa.
- 8. Ul. Obrońców Westerplatte od ul. Armii Krajowej do ul. Szajnowicza – G 2/2, budowa ulicy dwujezdniowej, dwa pasy każda jezdni.
- 9. Ulica Szajnowicza – G 2/2, adaptacja odcinka od Al. Jana Pawła II do ul. Dekabrystów i kontynuacja budowy dwóch jezdni dwupasowych do ul. Obrońców Westerplatte.
- 10. Ciąg ulic: Popiełuszki – Pułaskiego od Al. Jana Pawła II do ul. św. Barbary BIS (przedłużenia ulicy Głównej).
 - a) ul. Popiełuszki od Al. Jana Pawła II do ul. Raławickiej – G 1/4, adaptacja stanu,
 - b) ul. Popiełuszki – ul. Pułaskiego na odcinku od ul. Raławickiej do ul. Waszyngtona – G 1/4, proponuje się budowę jezdni 4 pasowej w zagłębieniu – tunelu, wykopie (ewentualnie przekrój dwujezdniowy – G2/2),
 - c) ul. Pułaskiego od ul. Waszyngtona do ul. św. Barbary BIS – G 2/2, adaptacja stanu.
- 11. Al. Jana Pawła II od ul. Szajnowicza do ul. Srebrnej.
 - a) na odcinku od ul. Szajnowicza do Al. Wojska Polskiego – G 2/3, adaptacja stanu,
 - b) na odcinku od Al. Jana Pawła II do ul. Srebrnej – G 1/2, budowa ulicy jednojezdniowej 2 pasowej wraz z mostem przez rzekę Wartę.
- 12. Ul. Srebrna od Al. Jana Pawła II do wschodniej obwodnicy
 - a) na odcinku od Al. Jana Pawła II do rejonu oczyszczalni – G 1/2, modernizacja jezdni do parametrów ulicy głównej,

- b) na odcinku od oczyszczalni do wschodniej obwodnicy – G 1/2, budowa ulicy jednojezdniowej dwupasowej.

13. Ulica Sobieskiego

- a) na odcinku od ul. Pułaskiego do ul. Nowowiejskiego – G 2/2, modernizacja ulicy do dwóch jezdni 2 pasowych,
- b) na odcinku od ul. Nowowiejskiego do Alei Wolności – G 2/2,, w zasadzie adaptacja stanu, przy realizacji dwupoziomowego skrzyżowania z Aleją Wolności,
- c) na odcinku od Alei Wolności do Alei Wojska Polskiego – G 2/3, budowa ulicy dwujezdniowej po 3 pasy ruchu każda jezdnia, wraz z wiaduktem nad torami kolejowymi w rejonie stacji Częstochowa Osobowa i mostem przez rzekę Wartę.

Skrzyżowanie z ulicą Piłsudskiego – dwupoziomowe typu „WC”.

14. Ul. Legionów na odcinku od Al. Wojska Polskiego do wschodniej obwodnicy – G 2/2, modernizacja ulicy do dwóch jezdni po 2 pasy ruchu każda.

15. Ciąg ulic: Przejazdowa – Główna na odcinku od granicy miasta (od węzła z południową obwodnicą) do zachodniej obwodnicy (ul. św. Jadwigi) – G 1/4, modernizacja ulicy do jezdni 4 pasowej.

16. Aleja Wojska Polskiego od ul. Krakowskiej do południowej granicy miasta – G 2/3 i G 2/2, adaptacja stanu.

Przewiduje się na tym odcinku dodatkowe skrzyżowania:

- a) z ciągiem ulic: Równoległa – Bardowskiego – Mochnackiego, skrzyżowanie skanalizowane z sygnalizacją świetlną (wskazane do realizacji po wybudowaniu autostrady A-1),
- b) z ciągiem ulic: 11 Listopada – Okrzei, skrzyżowanie skanalizowane z sygnalizacją świetlną (wskazane do realizacji po wybudowaniu autostrady A-1).

17. Ciąg ulic Korczaka – Bohaterów Monte Casino – Chodkiewicza od ul. Sobieskiego do Południowej obwodnicy.

- a) ulice Korczaka – Bohaterów Monte Casino na odcinku od Sobieskiego do ul. Pułaskiego – G 2/2, modernizacja ulic do dwujezdniowych po 2 pasy ruchu każda jezdnia, w tym dobudowa jezdni na odcinku od ul. Sobieskiego do ul. Słowackiego. Adaptacja dwupoziomowego węzła z ul. Pułaskiego,

- b) ulica Bohaterów Monte Casino na odcinku od ul. Pułaskiego do ul. Jagiellońskiej – G 2/2, adaptacja stanu.
 - c) ulica Chodkiewicza
 - od ul. Jagiellońskiej do ul. Królewskiej – G 2/2, rozbudowa ulicy do dwujezdniowej po 2 pasy ruchu każda jezdnia,
 - od ul. Królewskiej do południowej obwodnicy – G 2/2, budowa ulicy – dwie jezdnie po 2 pasy ruchu każda.
18. Ulica Jagiellońska
- a) na odcinku od zachodniej obwodnicy do ul. Sabinowskiej – G 1/4, budowa ulicy 4 pasowej, lub G 2/2, budowa ulicy dwujezdniowej,
 - b) na odcinku od ul. Sabinowskiej do Al. Wojska Polskiego – G 2/2, w zasadzie adaptacja, z tym, że budowa wiaduktu z torami kolejowymi i modernizacja do dwóch jezdni odcinka od torów kolejowych do ul. Rydza-Śmigłego. Budowa dwupoziomowego skrzyżowania z obwodnicą Błeszna.
19. Aleja Pokoju od Al. Wojska Polskiego do ul. Podwale – G 2/2 i G 1/4, adaptacja stanu.

IV.5.4.4. Ulice zbiorcze (Z)

1. Ul. Połaniecka
 - a) na odcinku od ul. Fieldorfa (wydłużenia do wylotu w kierunku Łasku) do zachodniej granicy zabudowy – Z 1/2, adaptacja przebiegu i modernizacja jezdni dwupasowej do parametrów ulicy zbiorczej.
 - b) na odcinku od zachodniej granicy zabudowy do wschodniej granicy ze wsią Marianka Rędzińska – Z 1/2, budowa nowej ulicy o jezdni dwupasowej – jako północne obejście Rzęsawy wraz z wiaduktem z torami kolejowymi.
2. Ciąg ulic: Meliorantów, Wypoczynkowa, Rzęsawska – Z 1/2, adaptacja przebiegu, modernizacja jezdni do parametrów ulicy zbiorczej.
3. Ulica Ludowa – Z 1/2, adaptacja.
4. Ulica Kisielewskiego
 - a) na odcinku od ul. Ludowej do północnej obwodnicy – Z 1/2, adaptacja,
 - b) na odcinku od północnej obwodnicy do Al. Wyzwolenia – Z 1/4, modernizacja ulicy do jezdni czteropasowej. Budowa trasy tramwajowej na tym odcinku.

5. Ul. Łódzka na odcinku od ul. Traugutta do ul. Obrońców Westerplatte – Z 1/2, przebudowa ulicy jednojezdniowej do parametrów ulicy zbiorczej i włączenia do ciągu ulicy Szajnowicza.
6. Ul. Obrońców Westerplatte od ul. Szajnowicza do zachodniej obwodnicy – Z 1/4, budowa ulicy o jezdni czteropasowej.
7. Ulica Ikara od ul. św. Rocha do granicy miasta (Biała Dolna) – Z 1/2, adaptacja przebiegu, modernizacja jezdni dwupasowej.
8. Ulica św. Rocha.
 - a) od ul. Wręczyckiej do wylotu do węzła „Zachodnio-Północnego” z autostradą A-1 – Z 1/2, adaptacja stanu,
 - b) na odcinku od ul. Wręczyckiej do ul. św. Jadwigi – Z 1/2, adaptacja stanu z tendencją do obniżenia klasy do lokalnej w okresie późniejszym,
 - c) na odcinku od ul. św. Jadwigi do Rynku Wieluńskiego – Z 1/2, adaptacja stanu.

Ustalenia dla ulicy św. Rocha mogą podlegać weryfikacji do Z 1/4, w zależności od realizacji połączenia z autostradą.
9. Ul. Zakopiańska – Z 1/2, adaptacja przebiegu, modernizacja jezdni.
10. Ciąg ulic: Skwerowa – Siwickiego – Z 1/2, modernizacja jezdni dwupasowej.
11. Ul. Wrocławska – Z 1/2, modernizacja jezdni dwupasowej i włączenie do skrzyżowania: zachodnia obwodnica/ul. Obrońców Westerplatte.
12. Ul. Radomska – Z 1/2, adaptacja przebiegu, modernizacja jezdni.
13. Ul. Wręczycka
 - a) na odcinku od ul. św. Rocha do ul. Białostockiej – Z 1/4, modernizacja ulicy do 4 pasów ruchu,
 - b) na odcinku od ul. Białostockiej do granicy miasta – Z 1/2, adaptacja przebiegu, modernizacja jezdni dwupasowej (do 7,0 m).
14. Ul. Białostocka – Z 1/2, adaptacja przebiegu, modernizacja jezdni.
15. Ul. Dobrzyńska – Z 1/2, adaptacja przebiegu modernizacja jezdni, budowa przedłużenia na odcinku od Lwowskiej do Przejazdowej.
16. Ul. Podhalańska – Z 1/2, adaptacja.
17. Ul. Wyszyńskiego – Z 1/2, adaptacja.
18. Ul. Wielkoborska – Z 1/2, adaptacja.

19. Ulica Okulickiego

- a) na odcinku od ul. św. Rocha do zachodniej obwodnicy – Z 2/2, budowa ulicy dwujezdniowej, po dwa pasy ruchu każda jezdnia,
- b) na odcinku od zachodniej obwodnicy do ul. Szajnowicza – Z 2/2, adaptacja stanu.

20. Ulice Dekabrystów – Wały Dwernickiego od ul. Szajnowicza do ul. Fieldorfa – Z 1/4, modernizacja do jezdni 4 pasowej.

21. Aleja Wyzwolenia na odcinku od ul. Fieldorfa do ul. Sosabowskiego – Z 2/2, adaptacja. Budowa trasy tramwajowej na tym odcinku.

22. Ulice Sosabowskiego – Michałowskiego – Z 1/2, adaptacja. Budowa trasy tramwajowej na odcinku od Alei Wyzwolenia do połączenia z północną obwodnicą.

23. Połączenie ul. Sosabowskiego z północną obwodnicą – Z 1/2, budowa ulicy jednojezdniowej, dwupasowej. Budowa trasy tramwajowej na tym odcinku.

24. Ulice Wańkowicza – Brzeźnicka – Z 1/2, adaptacja.

25. Ul. Armii Krajowej – Z 1/4, modernizacja ulicy:

- jezdni do 14,0 m,
- torowiska tramwajowego do ukształtowania wymaganych parametrów przystanków,
- poszerzenie wlotów na skrzyżowaniach do 3-4 pasów ruchu.

26. Ciąg ulic: Dąbrowskiego – Nowowiejskiego – Z 1/2, adaptacja.

27. Ciąg ulic: Kilińskiego – Śląska – Z 1/2, adaptacja.

28. Aleja PCK – Z 1/2, adaptacja.

29. Aleja NMP – Z 2/2, adaptacja.

30. Ulica Mirowska:

- a) odcinek od ul. Warszawskiej do ul. Srebrnej – Z 1/2, adaptacja z dopuszczeniem modernizacji do parametrów Z 1/4,
- b) odcinek od ul. Srebrnej do ul. Mstowskiej – Z 1/2, adaptacja przebiegu, modernizacja jezdni.

31. Ul. Mstowska – Z 1/2, modernizacja i budowa ulicy jednojezdniowej o parametrach ulicy zbiorczej.

32. Ciąg ulic: Srebrna – Złota na odcinku od wydłużenia Al. Jana Pawła II do ul. Szpitalnej (jej wydłużenia) – Z 1/2, adaptacja przebiegu, modernizacja jezdni.

33. Ciąg ulic: Warszawska – Krakowska, na odcinku od Al. Jana Pawła II do Al. Wojska Polskiego – Z 1/2, adaptacja.
34. Ul. Piłsudskiego
- a) na odcinku od Alei NMP do dworca PKP – Z 1/4, modernizacja do jezdni 4 pasowej,
 - b) na odcinku od dworca PKP do projektowanej ul. Sobieskiego – Z 1/4, modernizacja i budowa ulicy jednojezdniowej 4 pasowej.
- Przebudowa skrzyżowania z Al. NMP w sposób umożliwiający organizację jednego skrzyżowania ulic Al. NMP – ul. Wilsona – ul. Piłsudskiego.
35. Ciąg: Al. Kościuszki – Al. Wolności – Z 1/4, modernizacja jezdni do 4 pasów ruchu (po przeniesieniu trasy tramwajowej w korytarz kolei).
36. Aleja Niepodległości od obwodnicy Bleszna (dolina Stradomki) do ul. Jagiellońskiej – Z 1/4, adaptacja.
37. Ul. Legionów od wschodniej obwodnicy do południowej obwodnicy (wylotu drogi Nr 76 w kierunku do Kielc).
- a) na odcinku od wschodniej obwodnicy do rejonu pętli autobusowej – Z 1/2, adaptacja,
 - b) na odcinku od pętli autobusowej do wylotu drogi Nr 76 w kierunku Kielc – Z 1/2, budowa (fragmentami modernizacja) jezdni dwupasowej wraz z wiaduktem z koleją.
38. Aleja Pokoju od ul. Szpitalnej do Huty – Z 1/4, modernizacja jezdni.
39. Ul. Faradaya – Z 1/2, adaptacja, dopuszczana modernizacja do Z 1/4.
40. Ul. Orlik-Rückemana – Z 1/2, adaptacja, dopuszczana modernizacja do Z 1/4.
41. Ul. Hutników – Z 1/2, adaptacja.
42. Ul. Podwale – Z 1/4, modernizacja i budowa ulicy o jezdni 14,0 m.
43. Ul. Bugajska – Z 1/2, adaptacja.
44. Ul. Długa – Z 1/2, adaptacja.
45. Ciąg ulic: Brzezińska – Załogi – Z 1/2, modernizacja jezdni.
46. Ul. Bohaterów Katynia – Z 1/2, adaptacja, budowa wydłużenia do połączenia z ul. 11 Listopada.
47. Ciąg ulic: Rakowska – Jesienna – Rydza Śmigłego – Z 1/2, adaptacja. Na odcinku od ul. 11 Listopada do ul. Wojska Polskiego – budowa trasy tramwajowej.

48. Ul. Równoległa – Z 1/2, adaptacja.

49. Ul. 11 Listopada

a) na odcinku od ul. Jagiellońskiej do ul. Orkana – Z 2/2, rozbudowa ulicy do 2 jezdni dwupasowych,

b) na odcinku od ul. Orkana do ul. Jesiennej – Z 1/2, adaptacja.

Na całym odcinku budowa trasy tramwajowej.

50. Ul. Okrzei

a) na odcinku od ul. Limanowskiego do Al. Wojska Polskiego – Z 1/2, adaptacja, dostosowanie do skrzyżowania z Al. Wojska Polskiego,

b) na odcinku od Al. Wojska Polskiego do ul. 11 Listopada – Z 1/4, budowa ulicy o jezdni czteropasowej wraz ze skrzyżowaniem typu skanalizowanego z Al. Wojska Polskiego.

51. Układ ulic: Łukasińskiego – Limanowskiego (i odcinek ul. Prusa) – Z 1/2, adaptacja.

52. Ciąg ulic: Mochnackiego – Bardowskiego – Z 1/2, modernizacja jezdni oraz budowa skrzyżowania, typu skanalizowane, z Al. Wojska Polskiego – wraz z ul. Równoległą.

53. Ul. Żyzna – Z 1/2, adaptacja.

54. Ciąg ulic: Dźbowska – Powstańców Warszawy – Gościnną – Z 1/2, adaptacja.

55. Ul. Zdrowa – Z 1/2, adaptacja.

56. Ul. Malownicza od ul. Dźbowskiej do granicy miasta – Z 1/2, adaptacja.

57. Ul. Sabinowska – Z 1/2, adaptacja.

58. Ul. Piastowska:

a) od ul. Bohaterów Monte Casino do ul. Przestrzennej – Z 1/2, adaptacja,

b) od ul. Przestrzennej do ul. Kolorowej – Z 1/2, budowa ulicy jednojezdniowej dwupasowej.

59. Ul. Matejki – Z 1/2, adaptacja.

60. Ul. Polna – Z 1/2, modernizacja ulicy, jedna jezdni dwupasowa.

61. Ul. Skrzetuskiego – od ul. Polnej do ul. Chodakiewicza – Z 1/2 budowa jezdni dwupasowej.

62. Ul. Konwaliowa – Z 1/2, adaptacja.

63. Ul. Busolowa – Z 1/2, adaptacja.

64. Ciąg ulic: Juranda – Wilgowa – Lakowa – Z 1/2, adaptacja, modernizacja i budowa jezdni dwupasowej.
65. Ulice Kolorowa – Osada Młyńska. Od ul. Przejazdowej do ul. Tatrzańskiej – Z 1/2, adaptacja.
66. Ulice Szybowa – Turkusowa – Z 1/2, adaptacja przebiegu, modernizacja jezdni.
67. Ul. Marynarska – Z 1/2, adaptacja przebiegu, modernizacja jezdni.
68. Ul. Drzewna – Z 1/2, adaptacja.
69. Ul. Tatrzańska:
 - a) na odcinku od ul. Wielkoborskiej do ul. Przejazdowej – Z 1/2, modernizacja jezdni 2 pasowej, wraz z przebudową skrzyżowania z ul. Przejazdową,
 - b) na odcinku od ul. Przejazdowej do ul. Konwaliowej – Z 1/2, budowa ulicy jednojezdniowej dwupasowej oraz wiaduktu z koleją i mostu na rzece Stradomce.
70. Ul. Huculska – Z 1/2, adaptacja przebiegu, modernizacja jezdni.
71. Ul. Lwowska:
 - a) na odcinku od ul. Tatrzańskiej do ul. Dobrzyńskiej – Z 1/2, adaptacja,
 - b) na odcinku od ul. Dobrzyńskiej do ul. Wyszyńskiego – Z 1/2, adaptacja przebiegu, modernizacja jezdni.
72. Ul. Warszawska na odcinku od Al. Wojska Polskiego do ul. Rędzińskiego – Z 1/4, adaptacja.
73. Ul. Batalionów Chłopskich – Z 1/2, adaptacja.
74. Ul. Konarskiego – Z 1/2, adaptacja.
75. Ciąg ulic Pankiewicza – Nusbauma od ul. Dickensa do wschodniej obwodnicy.
 - a) ul. Pankiewicza od ul. Dickensa do ul. Konarskiego – Z 1/2, modernizacja jezdni,
 - b) ul. Pankiewicza od ul. Konarskiego do ul. Hubermana – Z 1/2,, budowa jezdni dwupasowej,
 - c) ul. Nusbauma od ul. Hubermana do ul. Norwida – Z 1/2, modernizacja jezdni,
 - d) ul. Nusbauma od ul. Norwida do wschodniej obwodnicy – Z 1/2, budowa ulicy jednojezdniowej, dwupasowej.
76. Ul. Dickensa – Z 1/2, adaptacja.

77. Ul. Drogowców:

- a) na odcinku od Al. Jana Pawła II do Al. Wojska Polskiego – Z 1/2, modernizacja i budowa jezdni dwupasowej,
- b) na odcinku od Al. Wojska Polskiego do ul. Warszawskiej – Z 1/2, budowa jezdni dwupasowej.

78. Ul. Morsztyna:

- a) na odcinku od ul. Warszawskiej do ul. Kraszewskiego – Z 1/2, modernizacja jezdni,
- b) na odcinku od ul. Kraszewskiego do ul. Pascala – Z 1/2, budowa ulicy jednojezdniowej dwupasowej,
- c) na odcinku od ul. Pascala do północnej obwodnicy – Z 1/2, budowa ulicy jednojezdniowej dwupasowej.

79. Ul. Rejtana – Z 1/2, adaptacja jezdni, przebudowa włączenia do Al. Wojska Polskiego, poprzez wykorzystanie wiaduktu nad torami kolejowymi.

80. Ul. Leśna – Z 1/2 adaptacja.

81. Ul. Wilsona – Z 1/2 adaptacja, przebudowa skrzyżowania z Alejami NMP.

82. Ul. Kopalniana - Z 1/2, adaptacja.

Na rysunku „INSTRUMENTALIZACJA POLITYKI PRZESTRZENNEJ” podano w rejonie centrum i śródmieścia dodatkowo niektóre ulice jak: Waszyngtona, Kopernika, Jasnogórska, dla zobrazowania zasady bezpośredniej obsługi obszaru. Ponieważ są to ulice lokalne nie podaje się dla nich wskazań funkcjonalno-technicznych. Jednocześnie przyjmuje się, że wszystkie wydzielone trasy ruchu pieszego i rowerowego stanowią drogi publiczne.

IV.6. KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ DOTYCZĄCE KSZTAŁTOWANIA INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ

IV.6.1. System wodno-kanalizacyjny

IV.6.1.1. Wodociągi

Zaopatrzenie miasta w wodę z istniejących ujęć podziemnych obejmujące rząd 99 % mieszkańców nie budzi aktualnie zastrzeżeń, a stan sieci i urządzeń zapewnia praktycznie stałą dostawę wody do odbiorców.

Nowe tereny budownictwa mieszkaniowego, usług i przemysłowo-gospodarcze wyznaczone w STUDIUM jak również zakładane podniesienie standardu wyposażenia istniejących obiektów oraz intensyfikacja gospodarcza istniejących terenów przemysłowo-usługowych wymusza potrzebę zwiększenia dostaw wody.

Przewidywany, perspektywiczny program rozwoju systemu wodociągowego sformułowany w dokumentacji opracowanej przez Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego w Gdańsku zakładał uruchomienie nowego ujęcia wody Julianka II.

Z uwagi na administracyjne znaczące zmniejszenie możliwości poboru wody, wielkość prac inwestycyjnych związanych z budową tego ujęcia, przesyłem wody i zabezpieczeniem zlewni przed skażeniem, nie wskazują na szybkie jego uruchomienie.

Wstrzymanie procesu inwestycyjnego przy budowie ujęcia Julianka II i Mirów II jak również narastająca degradacja wód podziemnych, o czym świadczą obserwowane zanieczyszczenia chromem (poprodukcyjne hałdy w Rudnikach i na terenie „Nitron-Erg-u” w Częstochowie) oraz związkami azotu (ujęcie wody Wierzchowisko i Łobodno) stwarzają zagrożenie jeszcze dodatniego dziś bilansu wodnego miasta.

W związku z powyższym niezbędne jest podejmowanie następujących działań:

- prowadzenie badań hydrogeologicznych i prac dokumentacyjnych zmierzających do określenia nowych obszarów wodonośnych, np. w kierunku „Wąsosz-Kule” w gminie Popów (niestety zagrożony zanieczyszczeniami chromem),
- racjonalizację uzdatniania wody istniejących ujęć uwzględniając wyniki stałego monitoringu,
- wykorzystanie nowych studni głębinowych w Przemiłowicach i Kusietach wraz z budową magistrali wodociągowej relacji Przemiłowice-Mirów.
- rozbudowę ujęcia wody Wierzchowisko o stację unieszkodliwiania azotanów.

Ponieważ wielkość kosztów pokrycia omówionych wyżej przedsięwzięć przekraczałać będzie możliwości kolejnych, rocznych budżetów miasta jak również z uwagi na szerszy niż miasto zasięg zaopatrzenia w wodę postuluje się wnioskować o wpisanie części tych zadań do planu zagospodarowania przestrzennego Województwa Śląskiego.

Jednocześnie należy:

- w celu ograniczenia zanieczyszczenia wód podziemnych doprowadzenie do skanalizowania terenów, które znajdują się w strefach ochronnych ujęć wody oraz

likwidację bądź zabezpieczenie składowisk odpadów zwłaszcza poprodukcyjnych w tych strefach;

- w celu poprawy zaopatrzenia miasta w wodę podjąć:
 - budowę magistrali $\varnothing$ 400 mm od ulicy Korczaka do zbiorników retencyjnych przy ul. Oleńki,
 - likwidację ujęcia „Tysiąclecie” wobec zanieczyszczenia azotanami wraz z przebudową studni na pompownię strefową i budowę magistrali,
 - budowę magistrali dla dzielnicy Wyczerpy na odcinku od Al. Wojska Polskiego do ul. Kontkiewicza,
 - kontynuację przebudowy magistrali $\varnothing$ 500 mm w ul. Mirowskiej na odcinku od Al. Wojska Polskiego do ul. Nadrzeczej,
 - kontynuacja budowy pompowni strefowej przy ul. Ikara dla dzielnicy Lisiniec.

IV.6.1.2. Kanalizacja sanitarna

Podstawowym problemem wynikającym z diagnozy stanu systemu wodno-kanalizacyjnego miasta Częstochowy jest ograniczony zasięg kanalizacji sanitarnej.

Szereg terenów zurbanizowanych, a wyposażonych w sieci wodociągowe nie posiada kanalizacji. Z systemu kanalizacji nie korzysta jeszcze ok. 21 % prowadząc do zagrożenia środowiska. Wobec braku kanalizacji pogarsza się zwłaszcza jakość wód podziemnych na terenach ich eksploatacji. Zjawisko to obserwowane dotąd np. w dzielnicy Mirów ulega systematycznej poprawie dzięki realizowanej sukcesywnie budowie sieci.

Jako zadanie pierwszoplanowe uznaje się doprowadzenie sieci kanalizacji sanitarnej do terenów wyposażonych w sieć wodociągową.

Miasto przygotowuje się od dawna do dalszego rozwoju sieci kanalizacyjnej. Zostały opracowane projekty koncepcyjne kanalizacji sanitarnej dla dzielnic:

- Mirów,
- Kawodrza, Gnaszyn, Wielki Bór,
- Stradom, Bleszno, Brzeziny, Kol. Warszawska, Stara i Nowa Kuźnica,
- Zawodzie-Dąbie, Złota Góra,
- Bańbór.

W ślad za tymi koncepcjami wykonywane są projekty i rozpoczęta została realizacja w niektórych dzielnicach, jak np. Zawodzie-Dąbie, w części ptn. Stradomia, Zawodzia-

Dąbie znacząco zaawansowana. Realizację tych zamierzeń należy konsekwentnie kontynuować.

W najbliższym okresie w zakresie kanalizacji sanitarnej niezbędne są następujące przedsięwzięcia realizacyjne:

- kontynuacja budowy kolektora od ul. Królewskiej wzdłuż rzeki Konopki w celu skanalizowania całej dzielnicy Stradom,
- przedłużenie kolektora relacji Stradom-Zawodzie (wzdłuż rzeki Stradomki) dla dzielnic Gnaszyn i Kawodrza,
- budowa drugiej nitki kolektora wzdłuż Al. Wojska Polskiego od Al. Jana Pawła II do ul. Warszawskiej,
- przedłużenie kolektora w dzielnicy Kiedrzyn, głównie dla powstającego budownictwa mieszkaniowego na wschód i zachód od ul. Św. Brata Alberta,
- rozbudowa oczyszczalni ścieków w Dźbowie o drugi blok.

Jednocześnie, zgodnie z nową regulacją prawną o ochronie środowiska, mającą obowiązywać po roku 2000, zaostrzono kryteria dotyczące ścieków oczyszczonych (III stopień oczyszczania). Wymagać to będzie zmiany technologii oczyszczania w Centralnej Oczyszczalni Ścieków, polegającej na redukcji związków biogenych.

W związku z przewidywanym rozwojem kanalizacji sanitarnej niezbędne będzie zwiększenie przepustowości oczyszczalni wymagającej zarezerwowania terenów pod jej rozbudowę.

Wobec kończących się możliwości grawitacyjnego odprowadzania ścieków przy rozbudowie sieci kanalizacyjnej w związku z obejmowaniem jej zasięgiem nowych terenów niezbędna będzie budowa przepompowni ścieków wraz z przewodami tłocznymi, co znacznie podniesie koszt realizacji.

IV.6.1.3. Kanalizacja deszczowa

Kanalizacja deszczowa poza Centrum i dzielnicami Północ, Tysiąclecie, Bór, Bleszno, Raków, Zawodzie, Dąbie oraz częściowo Stradom, nie licząc pojedynczych kanałów, nie występuje.

Stąd, za jedno z ważniejszych zadań należy uznać rozwój kanalizacji deszczowej, poczynając od niżej wymienionej rozbudowy starych i budowie nowych kolektorów:

- przebudowa kolektora w Al. Jana Pawła II na odcinku od ul. ks. J. Popiełuszki do Rynku Wieluńskiego (dotychczasowy kanał $\varnothing$ 0,80 mm pochodzący z okresu przedwojennego nie posiada już zdolności przepustowej),

- kontynuacja i zakończenie budowy nowego kolektora od Al. Wolności (przy dworcu PKS) do wylotu do rzeki Warty,
- budowa głównych kolektorów zrzutowych do rzeki Białki odprowadzających wody opadowe z dzielnic Parkitka, Kiedrzyn, Grabówka i północnej części dzielnicy Lisiniec,
- dokończenie budowy systemu kanalizacji deszczowej dla dzielnicy Stradom, co wynika z niekorzystnego położenia i ukształtowania terenu,
- regulacja odcinków rzek Warty, Stradomki i Konopki w celu ochrony przed zalewaniem części Stradomia,
- regulacja odcinka rzeki Białki w rejonie ulicy Ikara (Żabiniec) w związku z budową kolektorów deszczowych.

Niezbędne jest kontynuowanie montażu separatorów na wylotach do odbiorników. W dalszej perspektywie należy dążyć do zastępowania występujących rowów odwadniających odpowiednimi kanałami deszczowymi.

IV.6.2. System energetyczny

IV.6.2.1. Kierunki działań własnych gmin w zakresie rozwoju sieci energetycznych

Zgodnie z Ustawą z dnia 10 kwietnia 1997r. "Prawo energetyczne" (Dz.U. Nr 57; poz. 348 z późn. zmianami Art. Art. 18, 19 i 20) do zadań własnych gminy w zakresie zaopatrzenia w ciepło, w energię elektryczną i paliwa gazowe należy planowanie i organizacja zaopatrzenia w te media na obszarze gminy, planowanie oświetlenia zewnętrznego miejsc publicznych i dróg znajdujących się na terenie gminy oraz finansowanie oświetlenia ulic, placów i dróg, dla których jest zarządcą.

Obowiązuje wymóg opracowania przez Zarząd Miasta założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe, a po ich zatwierdzeniu „w przypadku gdy plany przedsiębiorstw energetycznych nie zapewniają realizacji w/w założeń” również projektu planu.

Takie komplementarne podejście pozwoli na racjonalne wykorzystanie poszczególnych nośników energii wyznaczając ekonomicznie uzasadnione obszary obsługi ze względu na odległość od źródeł czy gęstość obciążenia.

Czynnikiem regulującym te decyzje stanie się stabilizacja cen energii (gazu, energii elektrycznej, ciepła).

Zgodnie z przepisami wykonawczymi do Ustawy "Prawo energetyczne" finansowanie budowy lub rozbudowy sieci ciepłych, gazowniczych i elektroenergetycznych ponoszą, odpowiednie przedsiębiorstwa energetyczne jedynie wtedy, gdy sieci te są przewidziane w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego.

W związku z powyższym stanem prawnym w interesie miasta jest opracowanie planów miejscowych dla tych obszarów, dla których przewidywane są przedsięwzięcia inwestycyjne obejmujące wlv elementy infrastruktury technicznej.,

IV.6.2.2. Elektroenergetyka

Utrzymuje się zaopatrzenie miasta w energię elektryczną z Krajowego Systemu Energetycznego poprzez Krajowe Punkty Zasilające:

- ANIOŁÓW 220/110/15 kV
- WRZOSOWA 220/110/30/15 kV

a następnie liniami napowietrznymi 110 kV poprzez Główne Punkty Zasilające (GPZ) 110/15 kV.

Licząc się ze wzrostem zapotrzebowania mocy i energii dostarczanej z Krajowego Systemu Energetycznego, niezbędna będzie sukcesywna rozbudowa istniejącego systemu, wymagająca następujących przedsięwzięć:

- budowa stacji 400 kV ANIOŁÓW przy istniejącej stacji 220 kV,
- włączenie Krajowego Punktu Zasilającego ANIOŁÓW przez wcięcie do istniejącej linii elektroenergetycznej 400 kV przebiegającej w północnej części miasta,
- budowa GPZ 110/15 kV DŻBÓW wraz z liniami zasilającymi 110 kV (lokalizacja do uszczegółowienia na etapie decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu),
- rozbudowa RS 15 kV i 6 kV ŚRÓDMIEŚCIE do układu 110 kV i budowa dwóch równoległych linii kablowych 110 kV z GPZ SIKORSKIEGO,
- rozbudowa GPZ SABINÓW o układ 110/15 kV,
- rozbudowa rozdzielni sieciowej 15 kV RS BRZEŹNICKA (Zawada),
- budowa GPZ 110/15 kV LISZKA i linii zasilających 110 kV ,
- przebudowa szeregu istniejących linii napowietrznych 110 kV (lokalizacja do uszczegółowienia na etapie decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu),

Niezależnie od powyższego, spodziewany wzrost zapotrzebowania mocy przez istniejący i nowych odbiorców spowoduje potrzebę przystosowania do nowych warunków istniejących GPZ-tów: ANIOŁÓW, ZAWODZIE i STRADOM oraz rozbudowę sieci średniego i niskiego napięcia, tj. budowę nowych stacji transformatorowych 15/0,4 kV oraz kabli 15 kV i 0,4 kV.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa z dnia 11.08.1998r. w sprawie szczegółowych zasad ochrony przed promieniowaniem szkodliwym dla ludzi i środowiska, dopuszczalnych poziomów promieniowania jakie mogą występować w środowisku oraz wymagań obowiązujących przy wykonywaniu pomiarów kontrolnych promieniowania (Dz.U. Nr 107, poz. 676 z dn. 20.08.1998r.), jak również w oparciu o przepisy szczególne dotyczące odległości od linii i obiektów energetycznych utrzymuje się dla istniejących i ustala dla projektowanych strefy ochronne, w pasie których istnieje zakaz zabudowy mieszkaniowej oraz innej zabudowy gdzie przewidywany jest stały pobyt ludzi, o szerokości co najmniej:

dla linii 110 kV – 40 m

dla linii 220 kV – 80 m

dla linii 400 kV – 120 m

Uszczegółowienia szerokości stref należy dokonywać w oparciu o rzeczywiste parametry geometryczne linii i obiektów.

Wszelkie przedsięwzięcia budowlane w pobliżu linii najwyższych napięć wymagają uzgodnienia z PSE – POŁUDNIE, a w pobliżu linii wysokiego napięcia z Zakładem Energetycznym Częstochowa S.A.

IV.6.2.3. Ciepłownictwo

Rekapituluując wnioski z diagnozy stanu, można przyjąć, że poziom zaopatrzenia miasta w energię ciepłą z wykształconego miejskiego systemu ciepłowniczego, wymagającego jedynie sukcesywnej rozbudowy i modernizacji, nie budzi zastrzeżeń. Oczywiście nie wszystkie obszary zurbanizowane są objęte tym systemem. Ale zarówno ze względów technicznych, a zwłaszcza ekonomicznych obszary peryferyjne znajdują się poza tym systemem. Użytkujących ogrzewanie piecowe jest 9 %, a z kotłowni lokalnych opalanych węglem i koksem około 15 %. Tak więc blisko 25 % użytkowników stwarza stałe zagrożenie dla środowiska.

Istnieją możliwości do poszerzenia obszaru obsługi jak również zaopatrzenia w ciepło z sieci scentralizowanej zabudowy śródmiejskiej, jak:

- Śródmieście – wzdłuż Al. NMP (Stare Miasto),
- Osiedle Słowackiego (kontynuacja),
- Osiedle Limanowskiego,
- budynki wzdłuż ul. Krynickiej.

Niestety walor położenia śródmieścia w zasięgu sieci scentralizowanej nie rozwiązuje problemu. Konieczna bowiem jest zarówno budowa sieci doprowadzających i instalacji wewnętrznych budynków jak też ich docieplanie, co ze względów ekonomicznych nie wydaje się być łatwe do zaakceptowania. To nie znaczy, że nie należy podejmować takich działań, rozpoczynając od obiektów będących w najlepszym stanie technicznym oraz o pełnym standardzie wyposażenia w pozostałe elementy infrastruktury technicznej.

Zaopatrzenie miasta w energię ciepłą uwarunkowane jest i będzie w przyszłości wielkością i stanem źródeł ciepła.

Po likwidacji szeregu kotłowni węglowych moc dyspozycyjna wyniesie ok. 440 MW.

Możliwość rozbudowy ciepłowni REJTANA o 46 MW nie daje niestety gwarancji na osiągnięcie mocy dyspozycyjnej w wysokości 486 MW a wiedząc, że zlikwidowane zostaną następne kotłownie lokalne można się spodziewać mocy dyspozycyjnej rzędu 480 MW.

Nie ma w tej chwili pewności co do losów ciepłowni HUTA, z uwagi na zmianę jej właściciela jak również jakie warunki postawi Zakład Energetyczny jako właściciel ciepłowni ZAWODZIE.

Na tę niepewność nakłada się fakt, że ok. 2010 roku zamortyzują się ciepłownie TYSIĄCLECIE I ZAWODZIE. Niezbędna będzie decyzja dotycząca reżimu technologicznego ich dalszej pracy. W uprzednich planach rozwojowych sugerowano likwidację ciepłowni TYSIĄCLECIE (o ile nie zostanie zmodernizowane) z uwagi na zaostrzające się normy dotyczące warunków dopuszczalnych emisji. Dotyczy to również kotłów opalanych węglem w ciepłowni REJTANA i opalanych mazutem w HUCIE.

Problem kierunków przekształceń i rozwoju źródeł ciepła powinien znajdować się przez najbliższe lata w centrum uwagi władz miasta przy współpracy z Przedsiębiorstwem Ciepłowniczym.

Stabilizacja relacji cen między poszczególnymi nośnikami energii może wpływać na typowanie obszarów miasta gdzie względy ekonomiczne (opłacalność) zdecydują o zaopatrzeniu w ciepło z sieci scentralizowanej miejskiego systemu ciepłowniczego. Jednocześnie należy sukcesywnie prowadzić działania termoizolacyjne w istniejących budynkach jak również kontynuować opomiarowanie odbiorców wraz z wprowadzaniem nowoczesnych systemów regulacji. W tym procesie należy upatrywać znaczących rezerw w bilansie cieplnym miasta.

Wyznaczone w STUDIUM nowe tereny budownictwa mieszkaniowego o wysokiej intensywności położone w rejonie Parkitki i Kiedrzyna, na północ od istniejącego Osiedla Parkitka tylko w części południowej (ponad 40 % powierzchni) znajdują się na obszarze możliwym do obsłużenia przez scentralizowany miejski system ciepłowniczy.

Dla pozostałej części tych terenów jak również dla wyznaczonych w STUDIUM nowych terenów budownictwa o niskiej intensywności położonych na północny-wschód od Osiedla Północ możliwe będzie rozwiązanie zapotrzebowania w energię ciepłą z projektowanych ciepłowni rejonowych (osiedlowych), bądź indywidualnie przy użyciu innych, ekologicznych nośników energii.

Stan systemu ogrzewania miasta upoważnia do podejmowania określonych przez Częstochowską Energetykę ciepłą następujących działań:

- rozbudowa i modernizacja istniejących źródeł ciepła,
- rozbudowa i modernizacja sieci cieplnych i węzłów cieplnych,
- stopniowa likwidacja kotłowni lokalnych,
- wyposażenie miejskiego systemu ciepłowniczego w układ telemetrii i telemechaniki, ponadto:
- kontynuacja programu kompleksowej termorenowacji ogrzewanych obiektów (głównie budynków mieszkalnych) oraz opomiarowania instalacji (zawory regulacyjne, liczniki ciepła itd.) u indywidualnych odbiorców energii cieplnej.

IV.6.2.4. Gazownictwo

W związku z ograniczeniami urbanizacji z tytułu braku sieci gazowej w południowej i częściowo zachodniej części miasta priorytetowe stają się zamierzenia Górnośląskiego Okręgowego Zakładu Gazownictwa w Zabrze w zakresie budowy gazociągów wysokoprężnych relacji Częstochowa – Lubliniec i Częstochowa –

Warszawa jak również budowy stacji redukcyjno-pomiarowych pierwszego stopnia (I⁰) „Gnaszyn”, „Dźbów” i „Stradom”. Realizację nowych gazociągów średniego ciśnienia należy oprzeć o opracowaną koncepcję gazyfikacji południowej części Częstochowy.

Jednocześnie utrzymuje się dotychczasowe kierunki zasilania gazociągami wysokoprężnymi poprzez stacje redukcyjno-pomiarowe I⁰ komunalne i przemysłowe, a następnie gazociągami średniego ciśnienia wraz ze stacjami redukcyjno-pomiarowymi komunalnymi i przemysłowymi II⁰. Utrzymuje się dla gazociągów i stacji redukcyjno-pomiarowych istniejących i ustala dla projektowanych obowiązek uwzględnienia stref ochronnych zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 14.11.1995r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać sieci gazowe (Dz.U. NR 139 z 1995r., poz. 686).

Wraz z rozbudową sieci zasilającej i rozdzielczej należy podjąć działania zmierzające do sukcesywnego ograniczania paliw stałych do ogrzewania i celów komunalno-bytowych, w celu poprawy stanu środowiska.

IV.6.2.5. Telekomunikacja

Modernizacja oraz rozwój sieci i urządzeń telekomunikacyjnych należy realizować na warunkach i w uzgodnieniu z operatorami i zarządcami tych sieci. W planach miejscowych zagospodarowania przestrzennego należy rezerwować tereny pod lokalizację sieci telekomunikacyjnych w zasadzie w liniach rozgraniczających ulic, poza pasami jezdni, a na drogach krajowych na wydzielonych pasach dla infrastruktury technicznej. Obiekty telekomunikacyjne należy lokalizować w ramach wyznaczonych terenów przewidzianych pod zabudowę lub specjalnie dla tej funkcji.

IV.6.6. Gospodarka odpadami

Utrzymuje się składowanie odpadów komunalnych w Sobuczynie-Młynku – w gminie Poczesna w oparciu o „Koncepcję strategicznych kierunków inwestowania i rozwoju składowiska odpadów Sobuczynie” (oprac. Zakład Ochrony Środowiska w Gliwicach) realizowane przez Zakład Gospodarki Odpadami w Częstochowie Sp. z o.o.

Należy zintensyfikować planowane działania z zakresu ochrony środowiska polegające na oczyszczaniu ścieków, odgazowaniu, zieleni ochronnej i izolacyjnej jak

również dotyczące procesu technologicznego jak uruchomienia linii sortowania czy kompostowni oraz dotyczące składowania odpadów niebezpiecznych i uciążliwych. W zakresie zasad utrzymania czystości i porządku na terenie miasta obowiązuje stosowny Regulamin, będący załącznikiem do Uchwały Nr 327/XXXIX/97 Rady Miasta Częstochowy z 17.04.1997r.

Racjonalizacja działań z zakresu gospodarowania odpadami, szczególnie w związku z istniejącymi zagrożeniami środowiska, wymaga w pierwszej kolejności:

- ograniczania liczby stanowisk odpadów komunalnych, przemysłowych i mieszanych oraz wylewisk odpadów na rzecz jednego (kilku) dobrze przygotowanego pod względem technicznym i profesjonalnie prowadzonego składowiska odpadów o charakterze ponadlokalnym,
- podejmowania systematycznych działań w zakresie likwidacji istniejących składowisk odpadów, w tym tzw. „dzikich”, oraz rekultywacji składowisk, zwłaszcza tych, które mają oddziaływanie o charakterze toksycznym (np. odpady zawierające chrom); prace rekultywacyjne wymagają każdorazowo indywidualnego podejścia do znanych a wymagających sanacji terenów.

W związku z transportem śmieci do wysypiska w Sobuczynie drogami publicznymi przebiegającymi przez Gminę Poczesna w miejscowościach Szczekaczka, Kolonia Brzeziny, Wrzosowa, Huta Stara „B”, Huta Stara „A”, powodującym utrudnienia dla mieszkańców i użytkowników dróg niezbędne jest określenie zasad i warunków korzystania z nich drogą porozumienia międzygminnego.

V. INSTRUMENTALIZACJA POLITYKI PRZESTRZENNEJ

V.1. USTALENIA GENERALNE

W celu nadania jednoznaczności finalnym zapisom STUDIUM sformułowano ustalenia generalne w formie rysunku „INSTRUMENTALIZACJA POLITYKI PRZESTRZENNEJ” skala 1:10.000 i niniejszego rozdziału.

- * Zasady instrumentalizacji dotyczą obszaru całego miasta Częstochowy w granicach administracyjnych z 1999r.
- * Ze względu na funkcjonowanie w mieście pomocniczych jednostek samorządowych o znacznych uprawnieniach opiniodawczych, dotyczących w dużym stopniu także problematyki objętej STUDIUM (a w tym gospodarki przestrzennej, komunalnej, ładu przestrzennego, estetyki, zieleni itp.) wykazano na w/w planszy granice obszarów tych jednostek, by ułatwić odczytywanie ustaleń przyjmowanych w STUDIUM, a odnoszących się do ich terytoriów.
- * Wyróżniono trzy podstawowe grupy obszarów miasta. Podstawą ich wyodrębnienia są:
 - skala intensywności zainwestowania,
 - zasady uzbrojenia w infrastrukturę techniczną.

Generalna dyspozycja obszarów wiąże się ze zróżnicowanymi formami polityki przestrzennej:

- obszar intensywnego zainwestowania miejskiego – koncentracji miejsc zamieszkania i pracy,
- obszar ekstensywnego zainwestowania miejskiego w zakresie miejsc zamieszkania, usług, drobnych form działalności gospodarczej,
- obszar w zasadzie wyłączony z zainwestowania miejskiego.

Polityka przestrzenna w stosunku do tych wyróżnionych obszarów różni się (wg ustaleń STUDIUM) także formami preferowanego uzbrojenia komunalnego – od form scentralizowanych, poprzez systemy lokalne do indywidualnych rozwiązań.

- * Przedstawione założenia wielkoprzestrzenne szczególnie ważne dla rozwoju miasta podkreślają ich wiodącą rolę nie tylko dla polityki społeczno-gospodarczej ale i przestrzennej Częstochowy.

Wyróżniono:

- strefę Klasztoru Jasnogórskiego,
 - strefę centrum – a w tym:
 - obszar obecnej koncentracji programu,
 - obszar ekspansji i realizacji nowego programu;
 - strefę staromiejską,
 - zachodnią strefę parkowo-usługową,
 - strefę Huty Częstochowa.
- * Dokonana delimitacja terenów wyznaczonych dla realizacji strategicznego programu rozwoju łączy się bezpośrednio zarówno z przedstawionymi uprzednio implikacjami przestrzennymi wynikającymi ze stanowiska Rady Miasta Częstochowy w sprawie określenia misji miasta, głównych celów strategicznych i podstawowych zadań polityki przestrzennej jak i z przyjętymi kierunkami zagospodarowania przestrzennego miasta uwzględniającymi ponadlokalne funkcje miasta oraz uwarunkowania wynikające z rozwoju komunikacji i infrastruktury technicznej i systemu przyrodniczego.

Stąd określenie obszarów:

- przemysłowych do modernizacji,
 - przemysłowych do przebudowy,
 - aktywności ekonomicznej o zróżnicowanym charakterze,
 - koncentracji usług o znaczeniu regionalnym,
 - zewnętrznych centrów usługowych powiązanych z ponadlokalnym układem komunikacyjnym,
 - częstochowskiego centrum komunikacyjnego.
- * Przyjęte ustalenia w dużym stopniu wyrażają wielokrotnie podnoszone w STUDIUM dążenie do poprawy poziomu życia mieszkańców, którego istotnym elementem są warunki zamieszkania.

Stąd w nawiązaniu do waloryzacji przestrzeni miejskiej i oceny sytuacji mieszkaniowej określono przestrzennie rejony zespołów mieszkaniowych, które powinny być objęte różnorodnymi formami sanacji:

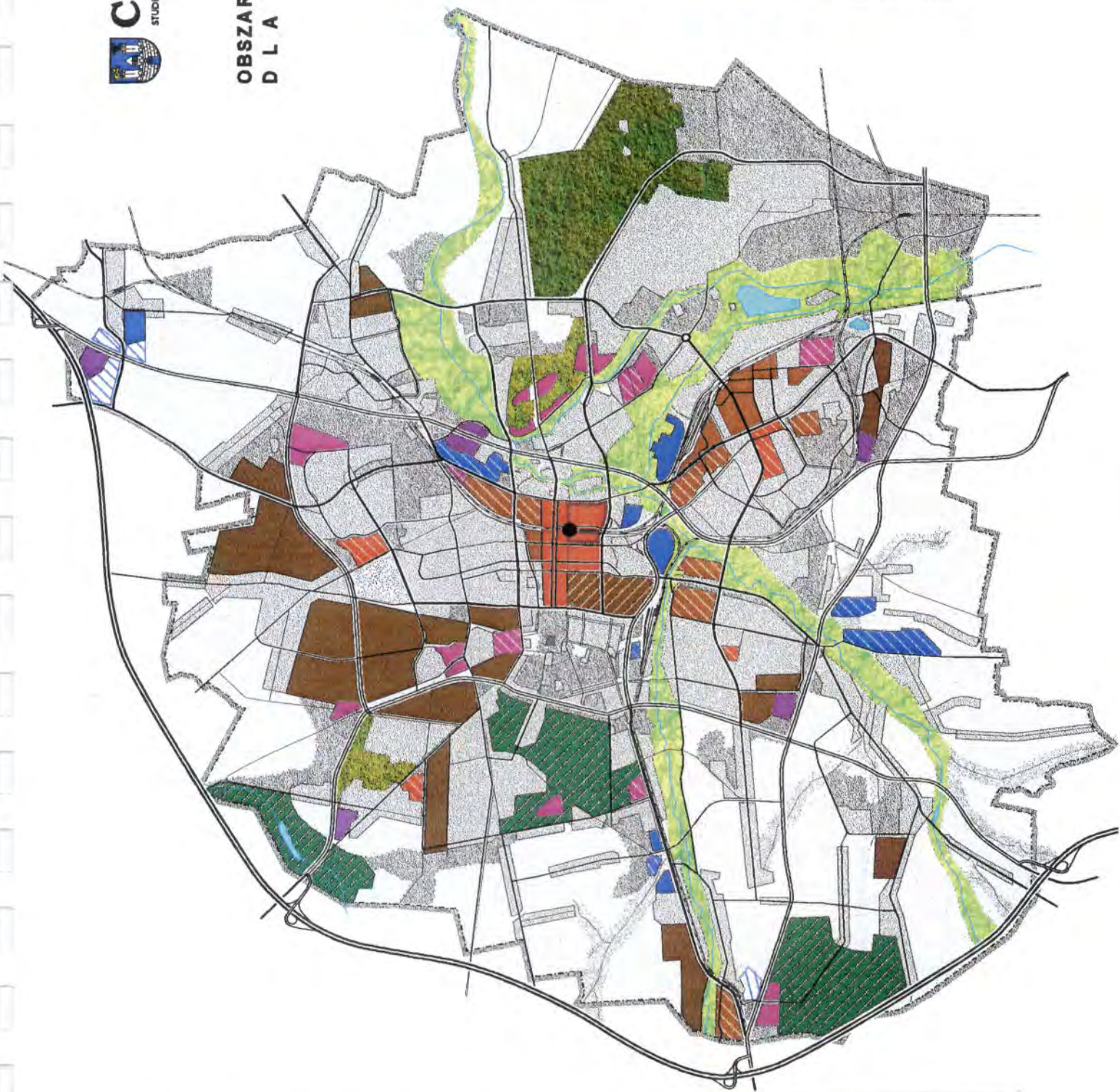
- humanizacji,



CZĘSTOCHOWA

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

OBSZARY O STRATEGICZNYM ZNACZENIU D L A R O Z W O J U M I A S T A



- modernizacji,
- przebudowy,
- zasadniczej przebudowy

oraz wyznaczono nowe tereny dla realizacji programu mieszkaniowego, zgodnie z przyjętym założeniem, że połowa potrzeb zrealizowana będzie w ramach już wyznaczonych rejonów.

- * Ustalenia dotyczące miejskiego systemu przyrodniczego wiążą się z rolą jaką w STUDIUM przypisuje się różnym formom zagospodarowania przyrodniczego, co znajduje swój wyraz w prezentowanych kierunkach zagospodarowania przestrzennego miasta.

Wyróżniono:

- rzeki oraz ich doliny wraz z terenami chronionymi od zabudowy,
- rejony dolesień,
- zespoły nowej zieleni parkowej,
- nowe zespoły rekreacyjne.

- * W stanowisku Rady Miasta dotyczącej formułowania polityki przestrzennej uznano konieczność uwzględnienia w rozbudowie i modernizacji układu komunikacyjnego: konsekwencje lokalizacji autostrady A-1, priorytety dla komunikacji masowej, wytworzenia obwodnicy śródmiejskiej, bezkolizyjnych przekroczeń układu kolejowego, parkingi.

W zapisie instrumentalizacji polityki przestrzennej, sprawie kształtowania podstawowego układu komunikacyjnego przypisano bardzo duże znaczenie.

Układ ten w dużym stopniu wpływa na ogólną strukturę miasta.

Ustalenia STUDIUM wskazują na istotne elementy związane z realizacją i funkcjonowaniem przyjętego układu komunikacyjnego (węzły, estakady, formy skrzyżowań, tunele, trasy tramwajowe, dworce, parkingi strategiczne, trasy pielgrzymkowe i turystyczne, trasy rowerowe itp.).

- * Ustalenia dotyczące obsługi infrastrukturą techniczną wiążą się bezpośrednio z poprawą warunków życia mieszkańców, warunkami sanitarnymi na terenie miasta, z ogólnym poziomem cywilizacyjnym.

Przyjęte rozwiązania są zgodne z przyjętym stanowiskiem Rady Miasta dotyczącym: likwidacji różnic pomiędzy terenami wyposażonymi w wodociąg, a skanalizowanymi, rozwoju systemów i rozwiązań proekologicznych.

Stąd w finalnym zapisie, w instrumentalizacji polityki przestrzennej przedstawiono główne elementy i zasady obsługi infrastrukturą techniczną.

- * Ustalenia związane z realizacją polityki przestrzennej określonej w STUDIUM to dwie grupy działań obejmujące:
 - określenie terenów wyznaczonych do objęcia opracowaniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego,
 - określenie obszarów wyznaczonych do opracowań problemowych związanych z gospodarką miejską.

V.2. ZASADY OGÓLNE I INSTRUMENTY WDRAŻANIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ OKREŚLONEJ W STUDIUM

1. Podstawowymi środkami wdrażania polityki przestrzennej gminy są decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu wydawane na podstawie planów miejscowych, stanowiących przepisy gminne. Decyzja jest nieważna jeżeli jest sprzeczna z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Zarząd Miasta Częstochowy (jako organ właściwy w sprawie sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego) jest jednak zobowiązany do badania spójności rozwiązań każdego wykonanego projektu planu miejscowego (zgodnie z procedurą określoną w cytowanej ustawie o zagospodarowaniu przestrzennym) z polityką przestrzenną miasta określoną w STUDIUM.

2. Zgodnie z cytowaną ustawą o zagospodarowaniu przestrzennym, miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego może być sporządzany dla obszaru gminy, jej części, zespołu gmin lub jego części. W przypadku Częstochowy:
 - funkcjonuje miejscowy plan ogólny zagospodarowania przestrzennego dla obszaru całego miasta (wg stanu: grudzień 1999r.),
 - od daty utraty mocy tego planu (zgodnie z Art. 44 Ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym) wydawanie decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu następować będzie w trybie rozprawy administracyjnej.

Stąd pilna potrzeba podjęcia sukcesywnego sporządzania planów miejscowych zagospodarowania przestrzennego w celu umożliwienia prowadzenia racjonalnej polityki przestrzennej.

3. Uznaje się, że podstawowe funkcje STUDIUM – regulacyjna i kreacyjna będą realizowane poprzez zastosowanie następujących głównych instrumentów:

- proceduralnych – polegających na wykorzystaniu ustaleń STUDIUM do opracowania planów miejscowych (wykaz), oceny tego rodzaju planów w stosunku do ustaleń STUDIUM,
- planistycznych – polegających na wykorzystaniu ustaleń STUDIUM do opracowań problemowych, związanych z gospodarką miejską (wykaz),
- prawnych – polegających na tworzeniu aktów prawa lokalnego przez Radę Miasta także na podstawie ustaleń STUDIUM,
- bezpośrednich działań inwestycyjnych – polegających na angażowaniu budżetu miasta w wiodące inwestycje decydujące o stymulacji pożądaných procesów w przekształcaniu miasta,
- ekonomiczno-finansowych – polegających na stosowaniu zróżnicowanego systemu podatków, opłat, kredytów w celu stymulacji pożądaných zachowań inwestorów w przekształcaniu miasta,
- informacyjno-promocyjnych – polegających na prowadzeniu szeroko rozumianej działalności informacyjnej na temat zarówno uwarunkowań rozwoju Częstochowy jak i kierunków jej zagospodarowania przestrzennego. Celem takiej działalności jest pobudzenie inicjatyw inwestycyjnych i społecznych na rzecz rozwoju miasta, rozwijania świadomości społeczeństwa miasta odnośnie walorów przestrzeni miejskiej jak i jej zagrożeń, a także potencjalnych szans rozwojowych Częstochowy.

4. Ponadto za istotne instrumenty realizacji ustaleń STUDIUM uznaje się:

- * inspirowanie i realizowanie programów związanych z infrastrukturą komunalną miasta,
- * stymulowanie rozwoju miasta między innymi poprzez:
 - tworzenie komunalnych zasobów nieruchomości,
 - inicjowanie scaleń gruntów prywatnych,
 - analizę i kontrolę stopnia wykorzystania gruntów przekazanych w użytkowanie czasowe,
 - tworzenie rezerw terenów uzbrojonych jako aportu w działaniach przetargowych, lokalizacyjnych itp.,

- kontynuowanie procesu ewidencji nieruchomości,
- określanie ofert działek, lokali;
- * udział samorządu miejskiego w procesie opracowywania i uchwalania:
 - strategii rozwoju województwa śląskiego,
 - planu zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego,
 - wieloletnich programów wojewódzkich,

których uchwalenie leży w kompetencji samorządu wojewódzkiego. Jest to istotny element wdrażania polityki przestrzennej związanej z miastem, ponieważ szereg elementów istniejącego i projektowanego zainwestowania miejskiego oraz funkcji miejskich w bardzo dużym stopniu uzależnionych jest od:

- polityki przestrzennej państwa związanej głównie z:
 - strefami aktywności ekonomicznej o strategicznym znaczeniu dla państwa,
 - budową i modernizacją tras drogowych o znaczeniu krajowym i regionalnym,
 - modernizacją układu kolejowego,
 - rozwojem komunikacji lotniczej,
 - obszarami i obiektami przyrodniczymi i kulturowymi objętymi ochroną,
 - programami realizacji uzbrojenia komunalnego.

Jednym z istotnych zadań w/w dokumentów jest funkcja promocyjna regionu, a w tym jego wydzielonych rejonów strukturalnych.

Zgodnie z procedurami Unii Europejskiej warunkiem wsparcia finansowego zamierzeń związanych z różnymi formami rozwoju jest umieszczenie konkretnych programów rozwoju miasta w strategii rozwoju regionalnego. Stąd tak istotnym jest współudział samorządu lokalnego w tworzeniu w/w dokumentów ogólnowojeńdzkich.

- * zapewnienie współdziałania samorządu miejskiego z samorządami sąsiednich powiatów w tym, odnośnie prowadzonych przez nie analiz i studiów z zakresu zagospodarowania przestrzennego i problemów rozwoju.

Ma to bardzo duże znaczenie dla realizacji polityki przestrzennej miasta ponieważ szereg jej elementów jest bezpośrednio związanych z układami ponadgminnymi, z wykonywaniem przez samorzady powiatowe zadań publicznych o charakterze ponadgminnym;

- * kontynuowanie i rozszerzanie porozumień międzygminnych w sferze gospodarki komunalnej, ochrony środowiska, komunikacji;
- * wprowadzanie stałej promocji rozwiązań urbanistycznych i architektoniczno-budowlanych dotyczących zarówno zadań przestrzennych, nowego budownictwa i systemów komunalnych, jak i modernizacja istniejących układów funkcjonalno-przestrzennych, obiektów kubaturowych, układów związanych z infrastrukturą techniczną.

V.3. OKREŚLENIE TERENÓW WYZNACZONYCH DO OBOWIĄZKOWEGO OPRACOWANIA MIEJSCOWYCH PLANÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

Dla niżej wymienionych terenów ustala się obowiązek sporządzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Nie wyklucza się jednak możliwości sporządzenia tego typu planów i dla innych obszarów o ile wystąpi taka potrzeba ich posiadania w procesie realizacji programu rozwoju miasta.

Zgodnie ze STUDIUM planami miejscowymi w pierwszej kolejności należy objąć tereny:

- wyznaczone dla zaspokajania potrzeb mieszkaniowych,
- wyznaczone ze względu na istniejące uwarunkowania,
- przewidziane do zorganizowanej działalności inwestycyjnej,
- dla zaspokajania potrzeb mieszkaniowych wspólnoty samorządowej,
- wyznaczone do realizacji lokalnych celów publicznych.

WYKAZ TERENÓW, DLA KTÓRYCH USTALA SIĘ OBOWIĄZEK SPORZĄDZENIA MIEJSCOWYCH PLANÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

L.p	Nazwa samorządowej jednostki pomocniczej	Lokalizacja rejonu	Podstawowa funkcja terenu	Podstawa obowiązku sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego
1	2	3	4	5
1.	LISINIEC	Radomska-Legnicka	mieszkaniowo-usługowa	Ustawa z dn. 07.07.1994r. o zagospodarowaniu przestrzennym (tekst jednolity Dz.U. Nr 15 z 1999r. poz. 139 z późniejszymi zmianami) art. 13 ust. 1 pkt. 4 – ze względu na istniejące uwarunkowania.

1	2	3	4	5
2.	KIEDRZYN/ CZĘSTOCHÓWKA- PARKITKA	Północna obwodnica – Mierosławskiego	mieszkaniowa	Ustawa o zagospodarowaniu przestrzennym z dn. 07.07.1994r. (tekst jednolity Dz.U. Nr 15 z 1999r. poz. 139) art. 13 ust. 1 pkt. 3a – obszar przewidziany do zorganizowania działalności inwestycyjnej.
3.	CZĘSTOCHÓWKA- PARKITKA	Obrońców Westerplatte – Łódzka – północna obwodnica	mieszkaniowa	Ustawa o zagospodarowaniu przestrzennym z dn. 07.07.1994r. (tekst jednolity Dz.U. Nr 15 z 1999r. poz. 139 z późniejszymi zmianami) art. 13 ust. 1 pkt. 3a – teren wyznaczony dla zaspokajania potrzeb mieszkaniowych wspólnoty samorządowej.
4.	CZĘSTOCHÓWKA- PARKITKA	Obrońców Westerplatte- Mazowiecka- Szajnowicza	mieszkaniowo -usługowa	Ustawa o zagospodarowaniu przestrzennym z dn. 07.07.1994r. (tekst jednolity Dz.U. Nr 15 z 1999r. poz. 139 z późniejszymi zmianami) art. 13 ust. 1 pkt. 3a – obszar przewidziany do zorganizowania działalności inwestycyjnej.
5.	PÓŁNOC	Al. Wyzwolenia- Michałowskiego- Kisielewskiego	usługowa	Ustawa z dn. 07.07.1994r. o zagospodarowaniu przestrzennym (tekst jednolity Dz.U. Nr 15 z 1999r. poz. 139) art. 13 ust. 1 pkt. 4 – ze względu na istniejące uwarunkowania.
6.	KIEDRZYN	Północna obwodnica- Narcyzowa	mieszkaniowa	Ustawa z dn. 07.07.1994r. o zagospodarowaniu przestrzennym (tekst jednolity Dz.U. Nr 15 z 1999r. poz. 139 z późniejszymi zmianami) art. 13 ust. 1 pkt. 4 – ze względu na istniejące uwarunkowania.
7.	KIEDRZYN	Brata Alberta – Narcyzowa- granica miasta	mieszkaniowa	Ustawa z dn. 07.07.1994r. o zagospodarowaniu przestrzennym (tekst jednolity Dz.U. Nr 15 z 1999r. poz. 139 z późniejszymi zmianami) art. 13 ust. 1 pkt. 4 – ze względu na istniejące uwarunkowania.

1	2	3	4	5
8.	PÓŁNOC/ WYCZERPY ANIOŁÓW	Al. Wojska Polskiego- Połaniecka	strefa aktywności ekonomicznej	Ustawa o zagospodarowaniu przestrzennym z dn. 07.07.1994r. (tekst jednolity Dz.U. Nr 15 z 1999r. poz. 139 z późniejszymi zmianami) art. 13 ust. 1 pkt. 3a – obszar przewidziany do zorganizowania działalności inwestycyjnej.
9.	WYCZERPY ANIOŁÓW	Batalionów Chłopskich	mieszkaniowa	Ustawa o zagospodarowaniu przestrzennym z dn. 07.07.1994r. (tekst jednolity Dz.U. Nr 15 z 1999r. poz. 139 z późniejszymi zmianami) art. 13 ust. 1 pkt. 3a – teren wyznaczony dla zaspokajania potrzeb mieszkaniowych wspólnoty samorządowej.
10.	WYCZERPY ANIOŁÓW	Al. Jana Pawła II -Warszawska- Al. Wojska Polskiego	usługowo- przemysłowa	Ustawa z dn. 07.07.1994r. o zagospodarowaniu przestrzennym (tekst jednolity Dz.U. Nr 15 z 1999r. poz. 139 z późniejszymi zmianami) art. 13 ust. 1 pkt. 4 – ze względu na istniejące uwarunkowania.
11.	STARE MIASTO	Al. Jana Pawła II -Warszawska- tory PKP	mieszkaniowo -usługowa	Ustawa z dn. 07.07.1994r. o zagospodarowaniu przestrzennym (tekst jednolity Dz.U. Nr 15 z 1999r. poz. 139 z późniejszymi zmianami) art. 13 ust. 1 pkt. 4 – ze względu na istniejące uwarunkowania.
12.	STARE MIASTO	Al. Jana Pawła II -Garibaldiiego- Wilsona	wielofunkcyjny obszar śródmiejski	Ustawa z dn. 07.07.1994r. o zagospodarowaniu przestrzennym (tekst jednolity Dz.U. Nr 15 z 1999r. poz. 139 z późniejszymi zmianami) art. 13 ust. 1 pkt. 4 – ze względu na istniejące uwarunkowania.
13.	STARE MIASTO	Katedralna- Krakowska- Piłsudskiego	nowe centrum miasta	Ustawa z dn. 07.07.1994r. o zagospodarowaniu przestrzennym (tekst jednolity Dz.U. Nr 15 z 1999r. poz. 139 z późniejszymi zmianami) art. 13 ust. 1 pkt. 4 – ze względu na istniejące uwarunkowania.
14.	STARE MIASTO/ ŚRÓDMIEŚCIE	Kościuszki- Wolności-1 Maja	wielofunkcyjny obszar śródmiejski	Ustawa z dn. 07.07.1994r. o zagospodarowaniu przestrzennym (tekst jednolity Dz.U. Nr 15 z 1999r. poz. 139 z późniejszymi zmianami) art. 13 ust. 1 pkt. 4 – ze względu na istniejące uwarunkowania.

1	2	3	4	5
15.	ZAWODZIE DĄBIE	Olsztyńska-Szpitalna-Podwale	usługowa	Ustawa z dn. 07.07.1994r. o zagospodarowaniu przestrzennym (tekst jednolity Dz.U. Nr 15 z 1999r. poz. 139 z późniejszymi zmianami) art. 13 ust. 1 pkt. 4 – ze względu na istniejące uwarunkowania.
16.	STRADOM	Polna – Oficerska-Kawodrzańska	mieszkaniowo-usługowa	Ustawa z dn. 07.07.1994r. o zagospodarowaniu przestrzennym (tekst jednolity Dz.U. Nr 15 z 1999r. poz. 139 z późniejszymi zmianami) art. 13 ust. 1 pkt. 4 – ze względu na istniejące uwarunkowania.
17.	WRZOSOWIAK	Jagiellońska-Wojska Polskiego	usługowa	Ustawa o zagospodarowaniu przestrzennym z dn. 07.07.1994r. (tekst jednolity Dz.U. Nr 15 z 1999r. poz. 139 z późniejszymi zmianami) art. 13 ust. 1 pkt. 3a – obszar przewidziany do zorganizowania działalności inwestycyjnej.
18.	BŁESZNO	Bohaterów Katynia-Wojska Polskiego-Kusocińskiego	mieszkaniowo-usługowa	Ustawa z dn. 07.07.1994r. o zagospodarowaniu przestrzennym (tekst jednolity Dz.U. Nr 15 z 1999r. poz. 139 z późniejszymi zmianami) art. 13 ust. 1 pkt. 4 – ze względu na istniejące uwarunkowania.
19.	Dla terenów GÓRNICZYCH, dla których udzielono koncesji w związku z wydobywaniem kopali pospolitych ustala się obowiązek sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w granicach określonych koncesją – na podstawie przepisów szczególnych.			Ustawa z dnia 04.02.1997 Prawo geologiczne i górnicze (Dz.U. Nr 27/93 poz. 96, Dz.U. Nr 106/96 poz. 496, Dz.U. Nr 88/97 poz. 554, Dz.U. Nr 111/97 poz. 726, Dz.U. Nr 133/97 poz. 885, Dz.U. 106/98 poz. 998)
20.	Dla obszaru śródmieścia – poza imiennie wyznaczonymi w niniejszej tabeli – ustala się obowiązek sporządzenia planów miejscowych dla rejonów określonych w oparciu o rozstrzygnięcia „KONKURSU URBANISTYCZNEGO SARP NR 882 NA OPRACOWANIE KONCEPCJI ZAGOSPODAROWANIA ŚRÓDMIEŚCIA CZĘSTOCHOWY”			Ustawa z dn. 07.07.1994r. o zagospodarowaniu przestrzennym (tekst jednolity Dz.U. Nr 15 z 1999r. poz. 139 z późniejszymi zmianami) art. 13 ust. 1 pkt. 4 – ze względu na istniejące uwarunkowania.

UWAGA: pierwsza kolejność opracowania pozycje: 4, 14 i 17.



CZYSTOCHOWA

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

OPRACOWANIA PLANISTYCZNE DLA REALIZACJI USTALEŃ STUDIUM

2 TERENY WYZNACZONE DO OPRACOWANIA MIEJSCOWYCH
PLANÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

TERENY WYZNACZONE DO OPRACOWAŃ PROBLEMOWYCH

DLA OBSZARU STAROMIEJSKIEGO

DLA STREFY KLASZTORU JASNOGÓRSKIEGO

DLA ZAŁOŻEŃ PARKOWYCH I REKREACYJNYCH

DLA DOLIN RZECZNYCH WYMAGAJĄCYCH UDROZNIENIA

DLA TRAS DROGOWYCH, DLA KTÓRYCH OBOWIAZUJE

WYKONANIE STUDIUM KORYTARZA KOMUNIKACYJNEGO

DLA ODCINKA TRASY TRAMWAJOWEJ, DLA KTÓREJ

OBOWIAZUJE SPORZĄDZENIE STUDIUM KONSEPCYJNO -

REALIZACYJNEGO OPRACOWANIA PRZEDPROJEKTOWEGO

DLA PRZEBIEGU KORYTARZA LINII ENERGETYCZNEJ 400 KV

DLA PRZEBIEGU GAZOCIĄGU WYSOKIEGO CIŚNIENIA



V.4. OKREŚLENIE OBSZARÓW WYZNACZONYCH DO OPRACOWAŃ PROBLEMOWYCH

Ze względu na istotną rolę w: funkcjonowaniu miasta, kształtowaniu jego struktur funkcjonalno-przestrzennych, podniesieniu ładu przestrzennego i estetyki miasta, ochronę środowiska przyrodniczego i dziedzictwa kulturowego, funkcjonowaniu układu komunikacyjnego, poniższe tereny wyznacza się do opracowań problemowych.

➤ DLA OBSZARU CENTRALNEGO

1. Program rehabilitacji obszaru staromiejskiego.
2. Program modernizacji obecnego centrum miasta.
3. Studium wyznaczenia stref ochrony konserwatorskiej i zasad gospodarki przestrzennej na ich obszarze.

➤ DLA STREFY KLASZTORU JASNOGÓRSKIEGO

4. Koncepcja programowo-przestrzenna strefy Klasztoru Jasnogórskiego.
5. Program koordynacji przestrzennej zachodniej strefy parkowo-usługowej.

➤ DLA ZAŁOŻEŃ PARKOWYCH I REKREACYJNYCH

6. Program wykorzystania obszaru pokopalnianego dla potrzeb funkcji rekreacyjnych w rejonie Liszki przy uwzględnieniu wariantowego przebiegu drogi ekspresowej.
7. Koncepcja zagospodarowania zespołu rekreacyjnego w rejonie rzeki Białki.
8. Studium programowo-krajobrazowe zagospodarowania zespołu usługowo-parkowego rejonu Złotej Góry.

➤ DLA DOLIN RZECZNYCH

9. Program udroźnienia i zagospodarowania doliny rzeki Warty.
10. Program udroźnienia i zagospodarowania doliny rzeki Konopki.
11. Program udroźnienia i zagospodarowania doliny rzeki Stradomki.

➤ DLA TRAS DROGOWYCH, DLA KTÓRYCH OBOWIĄZUJE WYKONANIE STUDIUM KORYTARZA KOMUNIKACYJNEGO

12. Al. Wojska Polskiego-bis na odcinku od skrzyżowania z ul. Krakowską do skrzyżowania z obwodnicą południową.
13. Ul. Jagiellońska na odcinku od Al. Wojska Polskiego do przedłużenia ul. św. Jadwigi

14. Ul. św. Jadwigi-bis na odcinku od ul. Głównej do przedłużenia ul. Jagiellońskiej
15. Św. Rocha-bis na odcinku od węzła autostradowego do ul. św. Krzysztofa.
16. Północna obwodnica miasta na odcinku od Al. Wojska Polskiego do ul. Bialskiej.
17. Ul. św. Jadwigi na odcinku od św. Rocha do obwodnicy południowej.
18. Ul. Główna-bis, równoległa do torów PKP – obejście kościoła św. Barbary.
19. Ul. Popiełuszki na odcinku od ul. Jasnogórskiej do ul. Waszyngtona prowadzone bezkolizyjnie w stosunku do Al. NMP (w wykopie lub tunelu).
20. Wschodnie przedłużenie ul. Sobieskiego.
21. Połączenie Al. Jana Pawła II z ul. Srebrną.

UWAGA: Pierwsza kolejność opracowań dla tras drogowych pozycje: 13, 14 i 18.

➔ DLA NOWYCH ODCINKÓW TRAS TRAMWAJOWYCH

22. Studia koncepcyjno-realizacyjne poszczególnych odcinków (wymienione w Rozdziale IV.5.1. i pokazane na rysunkach STUDIUM).

➔ DLA PRZEBIEGU KORYTARZY INFRASTRUKTURALNYCH

23. Koncepcja przebiegu napowietrznej linii elektroenergetycznej 400 kV.
24. Koncepcja przebiegu gazociągu wysokiego ciśnienia.

➔ DLA ROZWOJU INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ

25. Koncepcja gospodarki ściekowej w północnych rejonach miasta.

BIBLIOGRAFIA

1. Atlas hydrologiczny Polski, t. I (red. J. Stachy). IMGW. Wyd. Geologiczne, Warszawa 1987.
2. Atlas Zasobów, Wolorów i Zagrożeń Środowiska Geograficznego Polski, PAN, IGiPZ, Warszawa 1994.
3. Badanie stanu zanieczyszczenia powietrza na terenie miasta Częstochowy metodą obliczeniową w zakresie: źródeł punktowych, komunalnych i liniowych, Harasim E., Atmoterm Sp. z o.o. Częstochowa 1998.
4. Chrom w wodach podziemnych okolic Częstochowy, Hermański S., Hermański P., Aura 11, 1994.
5. Częstochowa moving from Past to Future – wydawca Team for Częstochowa.
6. Częstochowa 1994-1997 – Raport o stanie miasta społeczność – środowisko – gospodarka, Częstochowa wrzesień 1998, praca zbiorowa pod redakcją Sławomira Bednarka, zespół ds. Strategii Rozwoju Miasta Urzędu Miasta Częstochowy.
7. Częstochowa 1:100.000 M-34-39/40 Mapa topograficzna Polski, Zarząd Topograficzny Sztabu Gen. WP.
8. Edukacja środowiskowa a kształtowanie świadomości ekologicznej społeczeństwa cz. I i cz. II – Pilica, Burchard, Nalewajko, Magazyn Edukacyjno-Ekologiczny nr 7/8,9, Agencja Wydawnicza „PILICA”, Tomaszów Mazowiecki, 1997r.
9. Ekologiczne problemy przemysłu i rozdziału energii elektrycznej w makroregionie łódzkim, F. Mosiński, A. Wira, W. Gochnio, Politechnika Łódzka, Katedra Wysokich Napięć, Łódź 1998.
10. Formy realizacji programu budowy autostrad 1999 – po roku 2015 /założenia wstępne/ 1999, Wydział Budów, Budowy i Eksploatacji Autostrad.
11. Geografia Polski, Mezoregiony fizyczno-geograficzne, Kondracki J., Wyd. Naukowe PWN, Warszawa
12. Gminy w Polsce w 1996r. Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 1998.
13. Gospodarka nieruchomościami, zagospodarowanie przestrzeni i prawo budowlane, Zeszyt 6, Kancelaria Prezesa Rady Ministrów, Warszawa 1999r.
14. Informacja na temat wodociągów, kanalizacji i oczyszczania ścieków, do „Raportu o stanie miasta Częstochowy”. PWiK Okręgu Częstochowskiego S.A., Częstochowa, 1998.

15. Informacja o stanie środowiska przyrodniczego województwa częstochowskiego w latach 1991-1995. PIOŚ-WIOŚ. Biblioteka Monitoringu Środowiska Częstochowa 1996.
16. Informacja o stanie środowiska przyrodniczego województwa częstochowskiego w 1993 roku. PIOŚ-WIOŚ. Biblioteka Monitoringu Środowiska Częstochowa 1994r.
17. Inwentaryzacja złóż surowców mineralnych z uwzględnieniem elementów ochrony środowiska dla gmin województwa częstochowskiego. Częstochowskie Przedsiębiorstwo Geologiczne, Sp. z o.o. Częstochowa, 1996r.
18. Informacje do „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Częstochowy”, mgr inż. Halina Trzeszczyńska, mgr inż. Danuta Żelaźniak, Częstochowa, listopad 1998.
19. Jasna Góra – międzynarodowe centrum ruchu pielgrzymkowego, Antoni Jackowski, Educator, 1996.
20. Klasyfikacja gmin pod względem występowania zagrożeń środowiska (weryfikacja obszarów ekologicznego zagrożenia). Główny Inspektorat Ochrony Środowiska. Warszawa 1995.
21. Koncepcja krajowej sieci ekologicznej ECONET-POLSKA. IUCN – Program Europy, Liro red. 1995 – Fundacja IUCN Poland, Warszawa 1995.
22. Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju Polska 2000 Plus – Raporty 1, 2, 3, Centralny Urząd Planowania (pod kierunkiem prof. dr hab. inż. arch. Jerzego Kołodziejskiego), Warszawa 1995.
23. Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju Polska 2000 Plus – Makroregionalne konferencje konsultacyjne, Centralny Urząd Planowania, Warszawa 1995.
24. Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju Polska 2000 Plus – Rządowe Centrum Studiów Strategicznych (pod kierunkiem prof. dr hab. inż. arch. Jerzego Kołodziejskiego), Warszawa 1997.
25. Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej, kwiecień 1997.
26. Liczba pracujących /szacunek/ ogółem i z podziałem na dziewięć „dzielnic” na dzień 23.09.1998r. wg sekcji EKD (Europejskiej Klasyfikacji Działalności) Urząd Statystyczny w Częstochowie, 1998, (na zlecenie Spółki „TEREN”).
27. Ludność i mieszkania wg roku budowy (ogółem i z podziałem na 34 jednostki) szacunki stan 1996r., Urząd Statystyczny w Częstochowie Wydział Koordynacji Badań i Opracowań, 1998, (na zlecenie Spółki „TEREN”).
28. Mapa Geologiczno-Inżynierska Miasta Częstochowy w skali 1:10.000, Hermański S. z Zespołem, Biuro Badawczo-Projektowe Geologii i Ochrony Środowiska „GEOBIOS”. Częstochowa 1997.
29. Mapa hydrologiczna Polski, Arkusz 54 Częstochowa (red. arkusza J. Małecka), 1:200.000, Instytut Geologiczny, Wydawnictwa Geologiczne, Warszawa 1987.

30. Mapa sozologiczna 1: 50.000. Arkusz M-34-39-A Rędziny, Absalon D., Jankowski A. T., Leśniok M., Wika S., Przedsiębiorstwo „Geopol” Poznań, 1997.
31. Mapa sozologiczna 1: 50.000. Arkusz M-34-39-C Częstochowa, Absalon D., Jankowski A. T., Leśniok M., Wika S., Przedsiębiorstwo „Geopol” Poznań, 1997.
32. Mapa topograficzna Polski 1:10.000 – wtórnik: Częstochowa, Główny Geodeta Kraju, 1995,
33. Mapa topograficzna Polski 1:25.000 – arkusze: Częstochowa i okolice, Główny Geodeta Kraju, 1995,
34. Mapa topograficzna Polski 1:50.000 – arkusze: Częstochowa i okolice, Główny Geodeta Kraju, 1996,
35. Mapa topograficzna Polski 1:100.000 – arkusze: Częstochowa i okolice, Zarząd Topograficzny Sztabu Gen WP., wydanie turystyczne.
36. Materiały wejściowe do studium transportowego miasta Częstochowy i regionu, arch. Tadeusz Ciszewski, Biuro Projektowo-Usługowe, mgr inż. arch. Tadeusz Ciszewski, Częstochowa, marzec 1997.
37. Miasto Częstochowa – uzasadnienie konieczności przeznaczenia gruntów rolnych i leśnych na cele nierolnicze i nieleśne w latach 1994-2005, podpisany przez Prezydenta Miasta Częstochowy, Częstochowa 1995.
38. Miejsowy ogólny plan zagospodarowania przestrzennego. Zmiany Planu. Mapy i tekst planu. Biuro Projektowo-Usługowe, główny projektant mgr inż. arch. T. Ciszewski. Częstochowa, 1994.
39. Mieszkania wyposażone w instalacje (ogółem i z podziałem na 34 jednostki), szacunki, stan 1996, Urząd Statystyczny w Częstochowie, Wydział Koordynacji Badań i Opracowań, 1998 (na zlecenie Spółki „TEREN”).
40. Nowa Karta Ateńska 1998 – Zasady planowania miast przyjęte przez Europejską Radę Urbanistów, Towarzystwo Urbanistów Polskich, Warszawa 1998.
41. Nowy podział kompetencji i zadań w administracji rządowej i samorządzie terytorialnym – stan prawny na dzień 1 sierpnia 1999r. – Zeszyt 2, Kancelaria Prezesa Rady Ministrów, Warszawa styczeń-luty 1999.
42. Objasnienia mapy obszarów Głównych Zbiorników Wód Podziemnych (GZWP) w Polsce wymagających szczególnej ochrony 1: 500.000, Kleczkowski A. S., Instytut Hydrogeologii i Geologii Inżynierskiej AGH, Kraków, 1990.
43. Ocena zmian w zagospodarowaniu przestrzennym miasta Częstochowa mgr inż. arch. Tadeusz Ciszewski, Biuro Projektowo-Usługowe, Częstochowa, grudzień 1997.
44. Ochrona przyrody w województwie częstochowskim, Skalski A. W., [w:] Informacja o stanie środowiska przyrodniczego województwa częstochowskiego w 1993 roku, PIOŚ, WIOŚ, Biblioteka Monitoringu Środowiska, Częstochowa, 1994.

45. Ochrona przyrody w województwie częstochowskim, Skalski A. W., [w:] Informacja o stanie środowiska przyrodniczego województwa częstochowskiego w 1994 roku, PIOŚ, WIOŚ, Biblioteka Monitoringu Środowiska, Częstochowa, 1995.
46. Okolice Częstochowy, 1:100.000, Polskie Przedsiębiorstwo Wydawnictw Kartograficznych, 1997.
47. Opinia dotycząca Problematyki i toku opracowania Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta Częstochowy, dr hab. arch. Zygmunt Ziobrowski prof. IGPIK, 1998.
48. Pismo Prezesa Urzędu Mieszkalnictwa i Rozwoju Miast do Wojewodów z dnia 26.06.1998r. znak GP-5/2/56/JK/98/281 w sprawie roli planowania przestrzennego w ograniczaniu wpływu powodzi na wielkość i rozmiary powodowanych przez nią strat.
49. Plan miasta Częstochowa, 1:20.000, Polskie Przedsiębiorstwo Wydawnictw Kartograficznych, 1999.
50. Program społeczno-gospodarczy miasta Częstochowy do 2000 roku, Rada i Zarząd Miasta Częstochowy, Częstochowa 1993.
51. Prognoza ludności Polski według województw na lata 1996-2020, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 1997.
52. Prognoza ludności według płci i wieku dla miasta Częstochowy 1996-2010, mgr Alina Skoczylas, 1997.
53. Przyrodnicze kryteria gospodarki przestrzennej w świetle ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym z 1994 roku, Kozłowski S., Warszawa 1995.
54. Raport. Odpady – nasz problem, nasze pieniądze, Zarzycki R., Burchard J. i inni, UM Łodzi, Łódź 1997.
55. Raport o stanie edukacji w mieście Częstochowa (rok opracowania 1997) – w trakcie opracowania strategia edukacyjna miasta Częstochowy.
56. Raport o stanie rodziny – etap I (raport z socjologicznych badań ankietowych), rok opracowania 1998.
57. Realizacja budżetów samorządowych województwa częstochowskiego w 1997 roku, Urząd Statystyczny w Częstochowie, 1998.
58. Restrukturyzacja województwa częstochowskiego, materiały z seminarium, Seria Zarządzanie, zeszyt 2, Instytut Zarządzania Politechniki Częstochowskiej, Częstochowa 1995.
59. Rocznik Statystyczny Głównego Urzędu Statystycznego z 1997r.
60. Rocznik Statystyczny województwa częstochowskiego, Urząd Statystyczny w Częstochowie, 1997.
61. Master plan „Program modernizacji systemu ciepłowniczego dla miasta Częstochowa”, Raport końcowy (Etap III) Mannheimer Versorgungs – und Verkehrsgesellschaft mbH; Mannheim 1996.

62. Rozporządzenie MOŚZNiL z dnia 12.02.1990r. w sprawie ochrony powietrza przed zanieczyszczeniem, (Dziennik Ustaw RP Nr 15, poz. 92).
63. Rozporządzenie MOŚZNiL z dnia 12.08.1998r. w sprawie szczegółowych zasad ochrony przed promieniowaniem szkodliwym dla ludzi i środowiska, dopuszczalnych poziomów promieniowania, jakie mogą powstać w środowisku... (Dz.U. Nr 107, poz. 676)
64. Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie utworzenia powiatów z 7 sierpnia 1998r. (Dz.U. Nr 103, poz. 632).
65. Rozporządzenie Rady Ministrów z 23 stycznia 1996r. w sprawie ustalenia sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. Nr 12, poz. 63).
66. Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z 14 lipca 1995r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać sieci gazowe (Dz.U. Nr 139, poz. 686).
67. Ruch przyjazdowy w Częstochowie i jego obsługa, mgr Witold Bartoszewicz, dr inż. Andrzej Jagniszewicz, mgr Jerzy Łaciak, Instytut Turystyki, Warszawa 1996.
68. Stan, ruch naturalny i wędrownikowy ludności województwa częstochowskiego w 1997 roku, Urząd Statystyczny w Częstochowie, 1998.
69. Studium systemu transportowego miasta Częstochowy, Biuro Planowania Rozwoju Warszawy, Warszawa 1995r., (generalny projektant inż. Andrzej Siemiński).
70. Strefy taksacyjne miasta Częstochowy, opracowanie zespołowe – dr hab. inż. Ryszard Budzik, inż. arch. Henryk Hajdasz, inż. Maksymilian Janowski, mgr Zbigniew Jędraszczyk, mgr inż. Witold Kacperczak, mgr inż. Bogusław Pukaczewski, Częstochowa, październik 1998.
71. Studium transportowe Phare miasta i rejonu Częstochowy, 1997.
72. Studium zagospodarowania przestrzennego województwa częstochowskiego – wstępna koncepcja, wersja robocza 18.07.1996r., praca zespołowa, kierownik zespołu mgr inż. Halina Truszyńska, Wojewódzkie Biuro Planowania Przestrzennego w Częstochowie, Częstochowa 1996, przekazanie opracowania w 1997r. przez Wojewodę Częstochowskiego (po zaopiniowaniu przez Sejmik Samorządowy) Prezesowi Urzędu Mieszkalnictwa i Rozwoju Miasta).
73. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy – przewodnik metodyczny. Praca zbiorowa pod redakcją dr hab. inż. arch. prof. IGPK Zygmunta Ziobrowskiego, Ministerstwo Budownictwa, Gospodarki Przestrzennej, Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej, Oddział w Krakowie, Kraków 1996.
74. Studium zagospodarowania przestrzennego województwa – poradnik metodyczny. Praca zbiorowa pod redakcją mgr Kazimierza Balda, Wydawnictwo: Towarzystwo Urbanistów Polskich, Zarząd Główny, Warszawa 1996, pod egidą Ministerstwa Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa – Departament Urbanistyki i Gospodarki Miejskiej.

75. Uchwała nr 28/IV/94 Rady Miasta Częstochowy z dnia 27 października 1994r. w sprawie zmian w miejscowym planie ogólnym zagospodarowania przestrzennego miasta Częstochowy (Dz.U. Woj. Częstochowskiego nr 21). Zmiany dotyczą miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego miasta Częstochowy zatwierdzonego uchwałą Wojewódzkiej Rady Narodowej w Częstochowie nr XX/93/79 z dn. 28 czerwca 1979r. (Dz.Urz. WRN Nr 2 z 1979r., poz. 10 z późniejszymi zmianami).
76. Ustawa o gospodarce nieruchomościami z dnia 21 sierpnia 1997. (Dz.U. Nr 115, poz. 741).
77. Ustawa o ochronie i kształtowaniu środowiska z dnia 31 stycznia 1980r., (Dz.U. Nr 49, poz. 196 z 1994r. z późniejszymi zmianami).
78. Ustawa o wprowadzeniu zasadniczego trójstopniowego podziału terytorialnego państwa z 24 lipca 1998r. (Dz.U. Nr 96, poz. 603)
79. Ustawa o zagospodarowaniu przestrzennym z 7 lipca 1994r. (tekst jednolity Dz.U. Nr 15 z 1999r., poz. 139 z późniejszymi zmianami).
80. Ustawa Prawo energetyczne z dnia 10 kwietnia 1997r. (Dz.U. Nr 54, poz. 348, z późniejszymi zmianami) wraz z przepisami wykonawczymi.
81. Uwarunkowania i kierunki turystycznego rozwoju miasta Częstochowy, doc. dr Romana Przybyszewska-Gudelis, dr Maciej Drzewiecki, dr Stefan Iwicki, dr Henryk Legienis, mgr Witold Bartoszewicz, mgr Jerzy Łaciak – kierownik zadania badawczego, Warszawa 1993.
82. Wybrane dane statystyczne według gmin województwa częstochowskiego w 1997 roku, Urząd Statystyczny w Częstochowie, 1998.
83. Wybrane problemy wodociągów i kanalizacji w przestrzennym zagospodarowaniu miast, B. Łyg, Centralny Ośrodek Informacji Budownictwa, Warszawa 1992.
84. Wyniki monitoringu jakości zwykłych wód podziemnych w latach 1991-1995 (sieć krajowa) Hordejuk T., PIOŚ, Biblioteka Monitoringu Środowiska, Warszawa 1996.
85. Wytyczne urbanistyczne z uwzględnieniem ograniczeń konserwatorsko-historycznych środowiska Częstochowy, zespół autorski „AKANT” – kierujący prof. dr hab. inż. arch. Zbigniew Gądek, Gliwice 1995.
86. Założenia metodyczne i organizacyjne planowania regionalnego, Kazimierz Bald, Spółka „TEREN” (wypowiedź Autora w pracy zbiorowej, kierownik tematu prof. Zygmunt Ziobrowski), Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej, Kraków 1998.
87. Założenia polityki ekologicznej miasta Łodzi. J. Diehl, 1997, UMŁ-Łódź.
88. Zatrudnienie i płace w województwie częstochowskim w 1997 roku, Urząd Statystyczny w Częstochowie, 1998.
89. Zmiany strukturalne podmiotów gospodarczych w województwie częstochowskim w I półroczu 1997 roku, Urząd Statystyczny w Częstochowie, 1997.