

WĘZŁ PRZESIADKOWY „ESTAKADA” - POSTULATY DOTYCZĄCE POPRAWY FUNKCJONALNOŚCI

(w części dotyczącej przesiadek z autobusów podmiejskich)

A.

Przesiadki z autobusów podmiejskich z gm. Olsztyn i Poczesna na tramwaje w kierunku centrum

Jedynym logicznym rozwiązaniem jest zatrzymywanie się autobusów z Olsztyna i Poczesnej w al. Niepodległości, przy przystanku tramwajowym „Estakada”.

Na zdjęciu poniżej widzimy to miejsce: autobus stanie po prawej stronie kadru, pomiędzy wiatą a północnym (tym od strony centrum) krańcem peronu. By wsiąść do sfotografowanego tramwaju, jadącego do centrum, pasażer musi przejść przez tory. Niestety, na tym krańcu peronów nie ma wyznaczonego przejścia - teoretycznie należy iść na drugi kraniec peronu, czyli w stronę skrzyżowania.

Postulat: wyznaczenie przejścia przez tory przy północnym krańcu peronów (na zdjęciu czerwona strzałka). Tzw. dobre praktyki w projektowaniu przystanków tramwajowych zakładają - w przypadku umieszczenia ich naprzeciw siebie - wyznaczenie przejść przez tory z obu krańców peronów.



Ponieważ w przypadku inwestycji unijnych (tak jest z peronami) obowiązuje pięcioletni okres trwałości, zdajemy sobie sprawę, iż realizacja tego postulatu może zostać odłożona w czasie - jednak wnioskujemy przyjąć proponowane rozwiązanie jako docelowe.

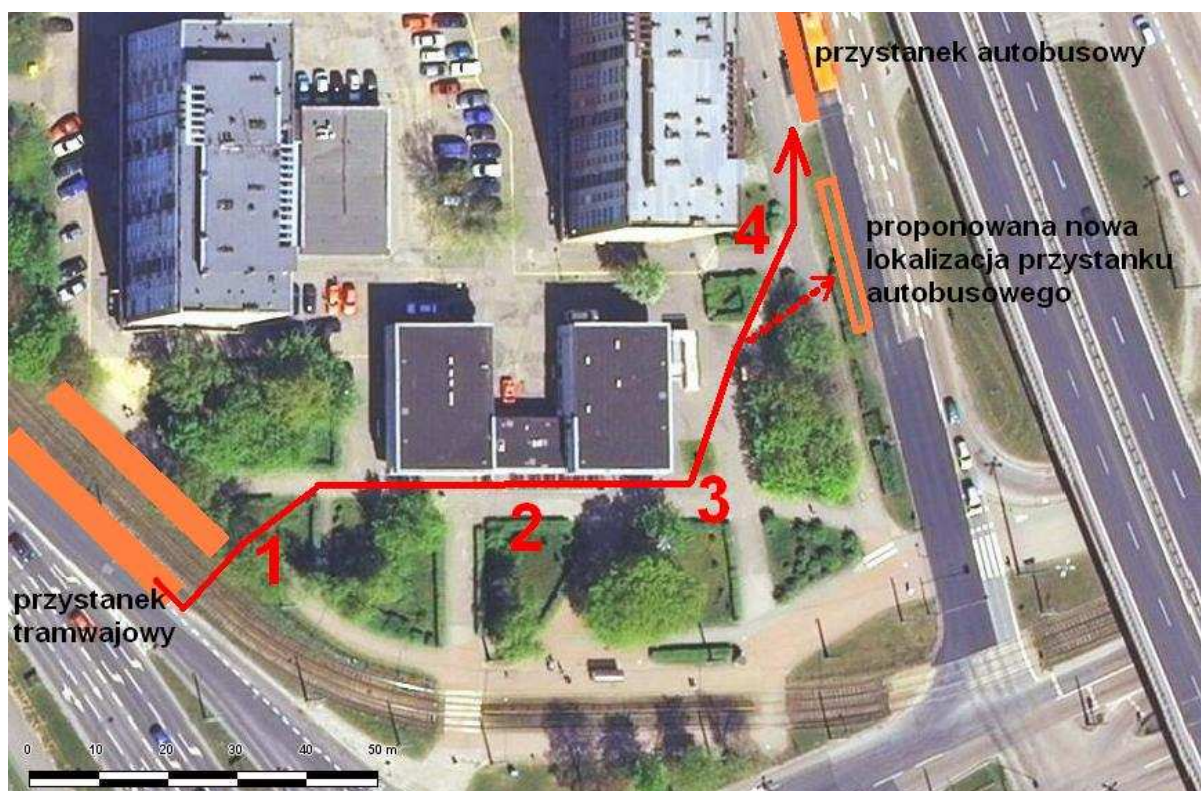
B.

Przesiadki z tramwajów na autobusy jadące do gm. Olsztyn i Poczesna

O ile przesiadka „do miasta” byłaby stosunkowo wygodna, o tyle „z miasta” wiąże się niestety z koniecznością pokonania aż 130 m, jakie dzielą przystanek tramwajowy przy al. Niepodległości od autobusowego w al. Wojska Polskiego. Na plus należy zaliczyć brak jezdni do przekraczania a na minus - dyskomfortową drogę między przystankami: częściowo wydeptaną gruntową ścieżką, wzdłuż zaniedbanego i zaśmieconego skweru.

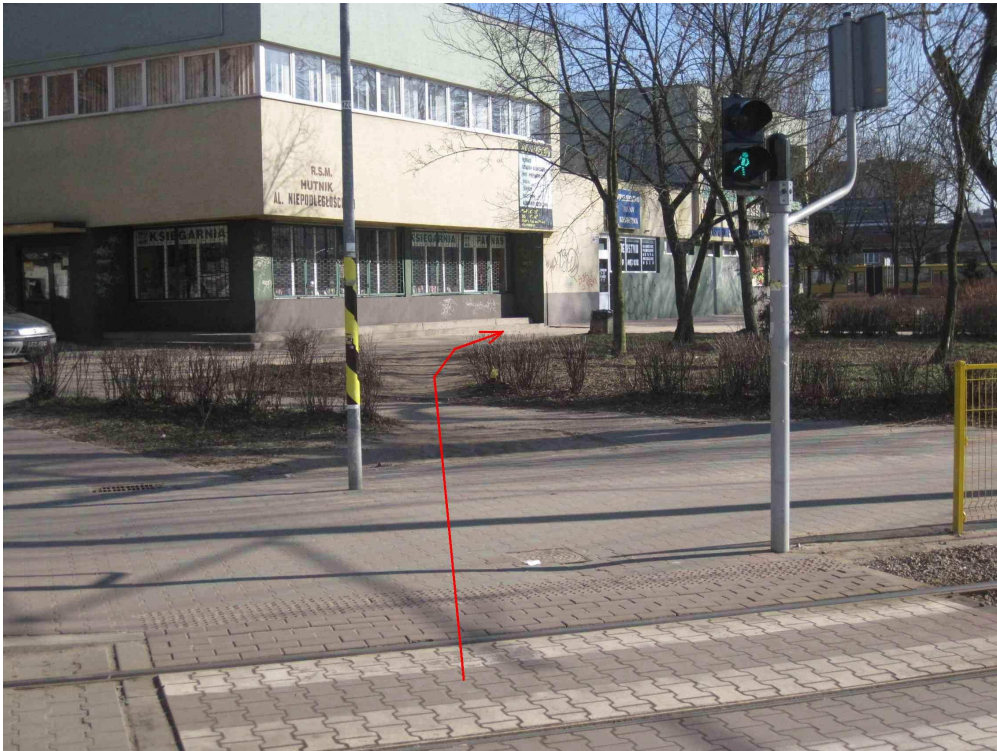
Bez przearanżowania przestrzeni publicznej warunki przesiadki nie spełnią choćby minimalnych standardów, co dyskwalifikuje obecnie to miejsce jako węzeł przesiadkowy.

Prześledźmy drogę między przystankami tramwajowym a autobusowym. Poniżej widzimy zdjęcie lotnicze: cyframi 1, 2, 3, 4 oznaczyliśmy lokalizację opisywanych dalej miejsc; zaznaczyliśmy też sugerowaną zmianę lokalizacji przystanku autobusowego - o czym pod koniec opracowania.



1.

Po wyjściu z tramwaju należy pójść w kierunku pawilonu (zgodnie z czerwoną strzałką). Na wprost przejścia przez tory zamiast chodnika wydeptana ścieżka. Układ alejek na skwerze nie dostosowano do zmienionej z powodu budowy tramwaju na Błeszno lokalizacji przystanków.



To samo miejsce widziane z drugiej strony:



Postulat: dostosować układ alejek na skwerze do aktualnych potrzeb - w tym wypadku zbudować chodnik na wprost przejścia przez tory tramwajowe.

2.

Chodnik wzdłuż pawilonu i skweru. Nawierzchnia częściowo z kostki, reszta z asfaltu - co zapewne jest skutkiem różnych własności poszczególnych fragmentów przestrzeni publicznej. Skwer zaniedbany, przerośnięty i zaśmiecony. Estetyka urąga wszelkim normom.



Postulat: poprawić estetykę przestrzeni publicznej (trawniki i chodniki) w jej rzeczywistych a nie własnościowych granicach - we współpracy miasta z RSM Hutnik.

3.

Za pawilonem należy skręcić w lewo. Przystanek nadal jest niewidoczny a orientacji nie ułatwia „stojący na drodze” kwadratowy i obramowany krawężnikiem trawnik. Negatywnych wrażeń estetycznych dopełnia zaniedbana zieleń i kiepska nawierzchnia ciągów pieszych.



Postulat: dostosować układ alejek do aktualnych potrzeb; poprawić estetykę.

4.

Końcówka drogi do przystanku autobusowego prowadzi wąskim chodniczkiem, wyglądającym na dobudowany w miejscu, gdzie ludzie wydeptywali trawnik.



Postulat: poszerzyć chodnik.

Dodatkowe postulaty:

Pasażer wysiadłszy z tramwaju nie ma kontaktu wzrokowego z przystankiem autobusowym - oddalonym o 130 m i zasłoniętym przez pawilon handlowy. Ponieważ wśród pasażerów jadących do Olsztyna są turyści - wielu z nich nie zna miasta - bardzo ważną kwestią jest oznakowanie dojścia. Proponujemy:

- ustawić drogowy znak na południowym krańcu peronu tramwajowego wskazujący „przystanki autobusów podmiejskich do gm. Olsztyn i Poczesna” (lub o podobnej treści), wraz z odległością
- dostosowując przebieg ciągów pieszych na skwerze do aktualnych potrzeb - alejkę wiodącą od przystanku tramwajowego do autobusowego wybrukować innym materiałem niż pozostałe chodniki (np. płytami betonowymi szarymi o boku ok. 50 cm, zaś pozostałe ciągi tradycyjną bordową kostką). Dzięki temu sam chodnik doprowadzi do celu przesiadających się pasażerów
- namalować na chodniku co kilkanaście metrów symbol przystanku autobusowego wraz ze strzałką
- w tramwajach nagrać komunikat następujący po ogłoszeniu przez spikera nazwy przystanku „Estakada”: „możliwość przesiadki na autobusy podmiejskie do gminy Olsztyn i Poczesna”.

Wnioskujemy również o rozważenie przybliżenia przystanku autobusowego w stronę skrzyżowania al. Wojska Polskiego z al. Pokoju i ul. Jagiellońską - zgodnie ze schematem na s. 2 opracowania. Skróciłoby to drogę przesiadki o 20-25 m, pozwoliłoby przesiadającym się szybciej nawiązać kontakt wzrokowy z przystankiem autobusowym - dziś skrytym za pawilonem i drzewami. Pas na którym zatrzymują się autobusy, służy do jazdy na wprost (i skrętu w prawo), tak więc autobusy po wymianie pasażerów nie muszą manewrować.

Korzyści dla Częstochowy

Opisane powyżej postulaty odnoszą się do kwestii komunikacyjnych (standard przesiadek) - jednak **poprawa estetyki skweru leży przede wszystkim w interesie Częstochowy i jej mieszkańców**. Węzeł „Estakada” jest głównym i najruchliwszym placem dzielnic południowych przez który przechodzi codziennie tysiące ludzi mijając zaniedbane dziś zieleńce.

Poprawa tego stanu nie byłaby kosztowna. Skwer jest mały (ok. 70 x 20 m) - a jego uporządkowanie polegałoby na odnowieniu zieleńców oraz wymianie nawierzchni chodników wraz z dostosowaniem ich przebiegu do zmienionych potrzeb w wyniku przebudowy skrzyżowania w 2012 r. Pożądane byłoby ustawienie kilku ławek, warto też rozważyć urządzenie mini placu zabaw. Na poniższym zdjęciu prezentujemy przykład mini placu zabaw wkomponowanego w deptak.



Podsumowując, przeprowadzone stosunkowo niewielkim kosztem przedsięwzięcie spełniłoby kilka ważnych z punktu widzenia Częstochowy celów:

- utworzyłaby atrakcyjną dla mieszkańców przestrzeń publiczną w bardzo ruchliwym, centralnym punkcie południowych dzielnic
- poprawiłaby nie najlepszy dziś wizerunek Rakowa
- podniosła ocenę Częstochowy w oczach turystów przesiadających się w tym miejscu na autobusy do Olsztyna.