



16 października 2018

OGÓLNOPOLSKIE

TRANSPORT-PUBLICZNY.PL

Częstochowa. Pierwszy element dynamicznej informacji pasażerskiej

W Częstochowie oficjalnie zaprezentowano załączek systemu dynamicznej informacji pasażerskiej, która niebawem oprze się na elektronicznych tablicach przystankowych.

<https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/czestochowa-pierwszy-element-dynamicznej-informacji-pasazerskiej-59878.html>

LOKALNE

GAZETA WYBORCZA

Trzeba zerwać romans z samochodem w polskich miasta (s. 10)

Miarą nowoczesnego miasta nie jest to, ile jego mieszkańcy mają prywatnych samochodów, ale to, jak często korzystają z komunikacji publicznej. Przed władzami polskich miast wielkie zadanie – skłonić mieszkańców, aby przesiedli się do autobusów i tramwajów.

GAZETA WYBORCZA. CZĘSTOCHOWA

MOPS pożyczy sprzęt za darmo (s. 10)

Od wczoraj działa w MOPS bezpłatna wypożyczalnia sprzętu ortopedycznego i rehabilitacyjnego.

ŻYCIE CZĘSTOCHOWY I POWIATU

Wypożyczalnia sprzętu ortopedycznego (s. 1)

Potrzebujesz sprzętu ortopedycznego lub rehabilitacyjnego? Możesz go bezpłatnie wypożyczyć! Z tej opcji mogą skorzystać osoby z niepełnosprawnością, ale także takie, które mają czasowe problemy zdrowotne, np. po wyjściu ze szpitala, złamaniu nogi.

Seniorzy wrócili do nauki (s. 2)

Po raz 25. nowy rok akademicki rozpoczęli studenci Uniwersytetu Trzeciego Wieku, działającego przy Uniwersytecie im. Jana Długosza. Jubileuszowa inauguracja odbyła się w Filharmonii Częstochowskiej.



Będzie więcej kamer (s. 2)

Miejski monitoring w Częstochowie ujawnił w tym roku już prawie 1700 zdarzeń. W systemie jest już ponad 80 kamer, a wkrótce zaczną działać 4 kolejne.

WCZESTOCHOWIE.PL

Częstochowa wysoko w rankingu „Sukces kadencji”

Częstochowa zajęła 10. miejsce w gronie 48 miast na prawach powiatu w rankingu „Sukces kadencji” pisma samorządowego „Wspólnota”. Oceniano wskaźniki sukcesu finansowego, ekonomicznego, infrastrukturalnego oraz społeczno-edukacyjnego.

<http://wczestochowie.pl/artykul/31463,czestochowa-wysoko-w-rankingu--sukces-kadencji->

Zespół Szkolno-Przedszkolny nr 3 ma nową salę gimnastyczną

W poniedziałek, 15 października, oficjalnie oddano do użytku wyremontowaną salę gimnastyczną przy Zespole Szkolno-Przedszkolnym nr 3 w Częstochowie.

<http://wczestochowie.pl/artykul/31464,zespol-szkolno-przedszkolny-ma-nowa-sale-gimnastyczna>

RADIOJURA.COM.PL

Uniwersytet w Częstochowie ma do wypełnienia misję

Rozmowa z rektorem UJD prof. dr hab. Anną Wypych-Gawrońską.

<https://www.radiojura.pl/pierwszy-rok-akademicki-uczelni-im-jana-dlugosza-jako-uniwersytet.html>

Dach nad lodowiskiem przy Boya-Żeleńskiego niemal gotowy [WIDEO]

Na obiekcie trwają ostatnie prace.

<https://www.radiojura.pl/dach-nad-lodowiskiem-przy-boya-zelenskigo-niemal-gotowy.html>

Węzły przesiadkowe mają wykonawcę!

Miejskiemu zarządowi dróg udało się wyłonić wykonawcę częstochowskich węzłów przesiadkowych.

<https://www.radiojura.pl/wezly-przesiadkowe-maja-wykonawce.html>

Zmniejsza się liczba dróg gruntowych w mieście

Nadal mieszkańcy Stradomia, Lisińca czy Grabówki narzekają na kiepską jakość nawierzchni dróg, przy których przyszło im mieszkać. Miasto zapowiada



inwestycje w drogi lokalne, w dzielnicach mieszkalnych, także na obrzeżach miasta.

<https://www.radiojura.pl/zmniejsza-sie-liczba-drog-gruntowych-w-miescie.html>

TVNTL.PL

Stadion do modernizacji

Potrzeba, jak wynika z kosztorysu, około 37 milionów złotych, by zmodernizować stadion piłkarski częstochowskiego Rakowa.

<http://tvntl.pl/2018/10/15/kurier/stadion-do-modernizacji>

TV. ORION

Dzień Komisji Edukacji Narodowej

W szkole podstawowej nr 48, tak jak w wielu innych placówkach oświatowych, obchodzono dzień Komisji Edukacji Narodowej.

http://www.tvorion.pl/?action=show_news&idNews=26039

Starania o niepodległość w Muzeum

Muzeum Częstochowskie zaprasza na kolejne „Spotkanie z historią”. Już we wtorek w sali reprezentacyjnej będzie można posłuchać o „Początkach starań o niepodległość w XVIII wieku”. Wykład wygłosi prof. dr hab. Andrzej Stroynowski.

http://www.tvorion.pl/?action=show_news&idNews=26037



TRANSPORT-PUBLICZNY.PL

Częstochowa. Pierwszy element dynamicznej informacji pasażerskiej

W Częstochowie oficjalnie zaprezentowano załączek systemu dynamicznej informacji pasażerskiej, która niebawem oprze się na elektronicznych tablicach przystankowych. Zanim te się pojawią, pasażerowie już teraz w większości przypadków mogą sprawdzić przez internet faktyczny czas przyjazdu. Aplikacji na smartfony jednak nie ma, działa przez przeglądarkę.

W środę 10 października oficjalnie zaprezentowano pierwszą część częstochowskiego systemu dynamicznej informacji pasażerskiej. Ma ona postać aplikacji internetowej na stronie operatora komunikacji miejskiej, Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego, dlatego nazwano ją „liveMPK”. Przynajmniej do 2024 r. nie powinno to budzić kontrowersji z uwagą na obowiązującą do tego czasu wyłączność MPK w obsłudze sieci komunikacji miejskiej.

Dane online

Pierwszy z elementów systemu jest już niemal w pełni funkcjonalny. Prezentowane dane opierają się o informacje pozyskiwane z lokalizatorów GPS działających w niemal wszystkich pojazdach MPK.

Aplikacja działa jedynie przez przeglądarkę internetową, co jak twierdzą autorzy ma zapewnić absolutnie pełną kompatybilność ze wszystkimi systemami operacyjnymi i platformami. Umieszczono ją pod adresem live.mpk.czest.pl gdzie można wyszukać przystanek przy użyciu lokalizatora wbudowanego w smartfon. Jeżeli z przeczności użytkownik zablokował przeglądarkę tę możliwość, pozostanie mu wyszukanie przystanku po nazwie – w czasie naszych testów wystarczył jeden znak interpretowany przez wyszukiwarkę, jako dowolna z liter szukanej frazy.

Z listy zwróconych przystanków należy wybrać interesujący podróżnego przystanek, co doprowadzi do wyświetlenia najbliższych odjazdów w czasie rzeczywistym (zazwyczaj) ze wskazaniem numeru linii, kierunku i wielkości opóźnienia. Dodatkowo dostępne są odnośniki do informacji szczegółowych o pojeździe, do rozkładu teoretycznego przystanku i do mapy z aktywnym znacznikiem położenia.

Pośród danych o pojeździe znajduje się jego zdjęcie, marka, numer boczny, wyposażenie w postaci klimatyzacji, Wi-Fi, gniazd USB, biletomatu i możliwości zakupu biletu u kierującego.

Pierwsze wrażenia

- Chcieliśmy stworzyć coś, co będzie jak najprostsze w obsłudze, a jednocześnie zapewni maksimum informacji – powiedział współtwórca aplikacji Kamil Świtała z MPK w trakcie prezentacji. Ta prostota osiągnęła formę skrajną. Powitalny formularz umożliwia jedynie znalezienie przystanku poprzez nazwę lub lokalizację.

Z formatu zwróconych informacji wnioskować można, że dane do aplikacji pobierane są bezpośrednio z wykorzystywanego w Częstochowie systemu Bussman. Oznacza to, że jeśli nazwę nosi zespół przystanków, to wyświetlą się one osobno z dodatkowym oznaczeniem numerycznym, a te nie są znane częstochowskim pasażerom, bo na przystankach eksponowana jest tylko nazwa główna. Pasażer będzie zmuszony do skakania po rezultatach.

Ma to być jednak zmienione w przyszłości, kiedy na każdym przystanku umieszczony zostanie kod QR odsyłający bezpośrednio do karty danego stanowiska, co też nie rozwiąże sprawy do końca, bo urządzenie musi mieć ten kod jak odczytać, zaś naklejkę może zerwać wandal. Sprawę załatwiłoby eksponowanie na tabliczkach przystankowych pełnej nazwy. Przydałaby się też mapa ze znacznikami przystanków, co skróciłoby wyszukanie niezorientowanym w nazewnictwie.



Import z Bussmana skutkuje jeszcze inną komplikacją. Po przejściu do odpowiedniej karty na stronie głównej można wybrać linię ręcznie. Wówczas zostaniemy poinformowani o kierunkach, a z uwagi na specyfikę Bussmana po bezpośrednim eksporcie jedna linia potrafi mieć ich nawet sześć! Kiedy swego czasu działacz Częstochowskiego Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej społecznie wydawał Midlet Java z rozkładami importowanymi z Bussmana, to takie dane sklejał „ręcznie”. Jest to więc operacja możliwa do przeprowadzenia – tym bardziej, że aplikacją liveMPK opiekuje się osoba na etacie.

Jeszcze jedno zastrzeżenie. W czasie naszych testów nie wszystkie pojazdy udostępniały swoją lokalizację, więc w aplikacji prezentowany był czas teoretyczny wynikający z rozkładu planowego. Zaobserwowaliśmy to głównie w przypadku tramwajów 105Na.

I ostatnie, aplikacja nie obsługuje autobusów nocnych mimo że można do nich znaleźć odnośnik na liście linii. Wybranie nocnej linii odsyła do listy przystanków z trasy, ale wejście w dowolny zwraca jedynie wykaz nadchodzących kursów linii dziennych.

Prace trwają

„W związku z tym że nadal trwają prace wdrożeniowe, będziemy wdzięczni za informacje o ewentualnych błędach lub pomysłach mogących w przyszłości ułatwić korzystanie z komunikacji miejskiej w naszym mieście” – czytamy na głównej stronie aplikacji. Pozostaje mieć nadzieję, że wykazane i nieznalesione jeszcze zastrzeżenia zostaną uwzględnione w pracach rozwojowych.

Pod koniec października otwarte zostaną oferty na zakup i montaż 50 tablic elektronicznych. Termin otwarcia przesuwany był już kilka razy i opublikowanych została spora ilość zapytań z odpowiedziami. Niewątpliwie zainteresowanie jest, ale po otwarciu okaże się, czy oferty spełnią oczekiwania techniczne i cenowe.



PARTNERZY
MEDIA



TRZEBA ZERWAĆ ROMANS Z SAMOCHOD

Miarą nowoczesnego miasta nie jest to, ile jego mieszkańcy mają prywatnych samochodów, ale to, jak często korzystają z komunikacji publicznej. Przed władzami polskich miast wielkie zadanie - skłonić mieszkańców, aby przesiedli się do autobusów i tramwajów.

AGATA KULCZYCKA

Dwa najbiedniejsze powiaty w województwie śląskim z bezrobociem na poziomie 15 proc. mają 700 samochodów na 1 tys. mieszkańców. Podobnie jest w polskich miastach. W Sopocie są 72 auta na 1 tys. mieszkańców, w Warszawie jest ich 681, w Przemyślu 646. Te liczby wciąż rosną.

A na świecie? W Nowym Jorku w roku 2015 było zarejestrowanych 246 aut osobowych na 1 tys. mieszkańców. W Berlinie w 2002 r. - 365 aut, w 2009 r. - 318, teraz jest ich 289. W Hamburgu w 2009 r. - 402 auta, teraz 331.

Te dane opublikował we wrześniu br. serwis OKO.press z okazji Dnia bez Samochodu.

Monorail i pojazdy elektryczne

Komunikacja w miastach. Korki, mało miejsc parkingowych, autobusy zanieczyszczające środowisko, coraz mniej przestrzeni, gdzie można bezpiecznie spacerować, za mało dróg i parkingów dla rowerów, wszechobecne samochody. Poruszanie się po miastach staje się coraz trudniejsze. Jednocześnie - nowoczesne technologie aż się proszą, by wykorzystywać je do usprawnienia komunikacji w miastach.

Jak więc zmieniać miasta, by pod tym względem stały się przyjazniejsze dla mieszkańców? Jak będzie wyglądała komunikacja w 2030 r.? Czy do pracy będą nas wozić autobusy bez kierowców, a może be-

dzienne się przemieszczać kolejką kolejnych nowych dróg prowadzi domki? O tym dyskutowali samorządowcy, naukowcy i eksperci podczas Pracowni Miast: Rzeszów na Politechnice Rzeszowskiej, 11 października.

- Rzeszów w 2030 r. to monorail współpracujący z systemem, który tworzą autobusy napędzane gazem ziemnym i elektryczne. To także taksówki elektryczne, które w Rzeszowie już zaczęły się pojawiać. To także elektryczne rowery i skutery. Naszym celem jest skłonienie pasażerów, by przesiedli się z samochodów do transportu publicznego i jak najwięcej z niego korzystali. To zmniejszy zatłoczenie ulic i poprawi jakość powietrza. Kiedyś nasze potrzeby realizowaliśmy w ramach jednego osiedla, na którym były żłobek, przedszkole, sklep, kościół. Teraz samochód stał się dobrem powszechnym, a dzieci dowołamy z jednego końca miasta na drugi, bo tam teoretycznie jest lepszy żłobek, przedszkole, szkoła... Mobilność to immanentna cecha współczesnego człowieka, dlatego jeśli chcemy, by mieszkańcy korzystali z transportu publicznego, musi on być szybki, skuteczny, komfortowy i niezawodny - uważa Marek Ustrobiński, wiceprezydent Rzeszowa.

Rzeszów w ostatnich latach powiększył swoją powierzchnię ponaddwukrotnie. Istotnym problemem będzie więc skomunikowanie nowych osiedli z centrum. Z analiz, które przeprowadziliśmy, wynika, że monorail jest idealnym rozwiązaniem dla tego miasta - mówi prof. Włodzisław Choromański z Politechniki Warszawskiej.

Monorail jest tańszy niż metro. Jest szybki, bezkorkowy, więc bezproblemowy, ale też ekologiczny i nie emituje hałasu. - Monorail to szczególnie pojazdy autonomiczne, tzw. APM - automated people mover - wykorzystuje przestrzeń nad ziemią. Linia szkieletowa monoraila uzupełnia transport lokalny, tzw. PRT, personal rapid transit. To małe pojazdy, które poruszają się na estakadach zawieszonych pięć metrów nad ziemią, ale potrafią też zjechać i poruszać się w pełni autonomicznie po ulicy - wyjaśnia prof. Choromański, który jest wielkim zwolennikiem tego rozwiązania.

A może przyszłością jest car-sharing?



TRANSPORT PRZYSZŁOŚCI

Pasażerowie domagają się trzech rzeczy: niezawodności, punktualności i szybkości

AGATA KULCZYCKA: Jakie ma pan marzenia związane z rozwojem transportu publicznego?

DR MICHAŁ WOLANSKI, KATEDRA TRANSPORTU SGH: Chciałbym mieć wszystko w smartfonie. Mam w nim kartę kredytową, otwieranie biura, sterowanie grzejnikami, a ciągle nie mam biletu miesięcznego. Muszę go mieć na osobnej karcie. Marzę o aplikacji, w której mógłbym wpisywać, dokąd chcę pojechać, a ta aplikacja pokazywałaby mi, jakie są możliwości, kiedy odjeżdżają autobusy, gdzie jest najbliższy samochód czy rower do wynajęcia. Najlepiej jeszcze, by wybierała najkorzystniejszą taryfę. To bardzo ważne, bo jeśli ktoś na co dzień nie korzysta z komunikacji miejskiej, to nie wie, jaką linią pojechać, który bilet kupić. To wszystko kosmos. Aplikacja przez te wszystkie dylematy może nas ładnie przeprowadzić i doprowadzić do wyborów, z których istnienia wcześniej nie zdawaliśmy sobie sprawy. A samochód przestanie być jedyną możliwością, z której zdajemy sobie sprawę.

Druga rzecz, która mi się marzy, to szersze wykorzystanie cyfryzacji do planowania rozkładów jazdy.

Wdraża się u nas inteligentne systemy transportowe, ale ciągle są rozkłady jazdy, które są zaplanowane, a kiedy dwa-trzy autobusy się zepsują czy jest korek to nic nie pojeździe. Nie ma systemu, który by szybko przerzucił autobusy z jednej linii na drugą. Czeka na ten moment, kiedy zwykłe autobusy zaczynają być przeplanowywane w czasie rzeczywistym. To daje trzy najważniejsze rzeczy, których domagają się pasażerowie: niezawodność, punktualność i szybkość. Cyfryzacja w tym zakresie daje nam ogromne możliwości.

W Warszawie tematem numer jeden jest metro. Kraków przemierza się do jego budowy.

Zastanawiam się, czy faktycznie metrem. Kupiłem mieszkanie blisko metra, w Śródmieściu Warszawy. Efekt jest taki, że korzystam głównie z tramwaju. Gdy mam do pokonania krótkie dystanse w obrębie Śródmieścia, to tramwaj, który ma częściej przystanki, daje mi krótszy czas podróży niż metro, nie trzeba schodzić na stację. Wychowałem się na warszawskich Bielanach, do Pałacu Kultury jeździłem tramwajem 23 minuty, tenaz metrem z mojego domu rodzinnego je-

dzie się do centrum 25 minut. Bo do metra trzeba dojść, a tramwaj bezpośredni został zlikwidowany. Metro jest genialnym rozwiązaniem dla mieszkańców Kabat, Wzeczona - tych dzielnic, z których jest 10-12 km do centrum, na takich dystansach sprawdza się świetnie.

W miastach europejskich jest zdecydowanie mniej samochodów niż w polskich.

Dla mnie ideałem wygodnego życia jest Szwajcaria. Tam pensja minimalna wynosi ok. 10 tys. zł. Narod jest bardzo bogaty, ale gdy popatrzymy na ich pociągi, autobusy, tramwaje, trolejbusy, to na pierwszy rzut oka wydają się średnie wcale nie takie nowe, wcale nie takie superzyskie w porównaniu z tym, co mamy w Polsce. Ale mają dwie zalety: po pierwsze, docierają wszędzie i jeżdżą bardzo często, aż do późna w nocy, a druga rzecz to systemy taryfowe, które zachęcają do korzystania z tej komunikacji. Można mieć bilet miesięczny na wszystko w całej Szwajcarii i to kosztuje tyle, ile rata za leasing średniej klasy samochodu. Bilet miesięczny na cały kanton jest tańszy - a może by jeszcze tańszy, gdy ma się dzieci, które mają wykupione bilety. o



EM W POLSKICH MIASTACH



PRACOWNIA M

To akcja społeczna „Gazety Wyborczej”. Prowadzimy ją od 2014 r. Rozmawiamy ze sobą samorządowców, mieszkańców oraz ekspertów, społeczniczy, przedstawicieli świata biznesu i kultury. Skupiamy się na wyzwaniach, przed którymi stoja nasze miasta, diagnozujemy problemy i szukamy rozwiązań.

Po raz czwarty zorganizowaliśmy Pracownię w Rzeszowie. 11 października rozmawialiśmy o Przemśle i Edukacji 4.0, a także o mobilności.

Relacja oraz wideo z wydarzenia na rzeszow.wyborcza.pl

W parku rozrywki Walt Disney World Resort na Florydzie gościwoi monorail. Czy ten środek transportu to przyszłość transportu publicznego w polskich miastach?

Lukasz Franek, zastępca dyrektora Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie: - Przyszłość widzę w współdzieleniu pojazdów. Bruksela już policzyła, co by było, gdyby samochody były współdzielone. Dziś jeśli mieszkańcy mają 200-300 tys. samochodów, a z wyliczeń wynika, że wystarczy 20-40 tys. pojazdów, by obsłużyć wszystkie ich potrzeby. Gdy sobie wyobrażymy, że wszystkie auta zaparkowane na ulicy są dostępne, w każde może wsiąść, a później zostawić, gdzie chce, to pytanie, czy dalej transport publiczny się broni? Moim zdaniem tak, ale nie na taką skalę jak dzisiaj.

Zerwijcie romans z autem. Przesiadka do autobusu

Najważniejszym dziś zadaniem dla samorządów lokalnych jest naklonienie mieszkańców, by przesiadali się do komunikacji zbiorowej. Jeszcze niedawno wierzyliśmy, że budowanie dróg rozwiąże wszystkie nasze problemy komunikacyjne. Dziś już wiadomo, że tak nie jest. - Rozbudowa infrastruktury z reguły nie prowadzi do niczego, bo w krótkim czasie samochodów przybywa

i droga się zatyka. Jedyne, co pomaga, to duże obwodnice - tak jak we Wrocławiu czy w Gdańsku. Ale dają one tylko kilka lat ulgi, po czym korki znów wracają do normy - mówi dr Michał Wolański z SGH.

- W ubiegłym roku w Polsce zginięło 17 osób na chodnikach, a ponad 300 zostało rannych. W przestrzeni, gdzie pieszy powinien być całkowicie bezpieczny! Zdewastowaliśmy przestrzeń z powodu romansu z samochodem. Bo my nie mamy samochodów z rozsądkiem, my je kochamy. To nie jest racjonalne zachowanie. W związku z tym zburzyliśmy równowagę w miastach. Czyste powietrze, bezpieczeństwo i jakość przestrzeni to jest to, co się nam należy - mówi Lukasz Franek.

- Bo miarą nowoczesnego miasta jest nie to, ile mamy samochodów i jakie, ale to, jak często korzystamy z komunikacji publicznej. Dla władz miast najważniejsze jest, by skłonić mieszkańców, aby przesiadali się do komunikacji publicznej - mówi Piotr Grzybowski, nacelnik Wydziału Funduszy Europejskich i Rozwoju Urzedu Miasta Częstochowy.

- Wyzwaniem dla każdego miasta jest obniżenie liczby przejazdów

samochodowych. Dziś problemem nie jest liczba samochodów, ale właśnie liczba przejazdów. 20-25 lat temu ktoś jechał do pracy i wracał. Dziś jeździmy do pracy, podwozimy dzieci do przedszkola, a po południu jedziemy na siłownię, zawozimy dzieci na angielski. W efekcie liczba przejazdów jest olbrzymia. Trzeba skłonić ludzi do tego, by wyszli ze swojej strefy komfortu, porzucili auta i korzystali z transportu publicznego - dodaje Piotr Grzybowski.

Jednym ze sposobów na to jest danie ludziom narzędzi, dzięki którym dowiedzą się, jak wygodnie korzystać z miejskich autobusów.

- Siedem miast już testuje aplikację, która w Częstochowie nazywa się live MPK. W smartfonie użytkownik ma informacje o tym, jak wygląda rzeczywista sytuacja na drodze. Dobiera optymalną formę i trasę przejazdu. W wielu miastach i krajach takie aplikacje już funkcjonują. Dziś nie jest to już takie duże wyzwanie - uważa Grzybowski.

Miasta korzystają także z informacji zbieranych poprzez smartfony od mieszkańców o tym, jakie nowe trasy autobusowe uruchamiać czy na jakie połączenia jest największe zapotrzebowanie.

Firma Volvo przeprowadziła badania, by sprawdzić, czy Polacy są skłonni korzystać z transportu zbiorowego. Marek Gawroński - 70 proc. badanych odpowiedziało, że jeśli transport publiczny będzie atrakcyjny, czyli bezpieczny, a przystanki będą blisko domu, to będą z niego skorzystać. Co ciekawe, są gotowi więcej zapłacić za bilet, jeżeli autobusy będą punktualne, bezpieczne i będą odpowiednio często kursowały.

Dodatkowym argumentem, który w przyszłości ich do tego przekona, będzie to, że elektryczny pojazd wjedzie wprost do szpitala albo będzie miał przystanek w galerii handlowej.

Ostre cięcie w Krakowie

Kraków w ostatnich dwóch latach wprowadził duże zmiany w organizacji ruchu w mieście i komunikacji zbiorowej. Były radykalne i niekoniecznie przyjemne dla mieszkańców, zmusiły wielu z nich do sprzedaż aut i poszukania alternatywnego transportu.

- Przez dwa lata wprowadzaliśmy zmiany, które miały poprawić mobilność w Śródmieściu. Zakazaliśmy parkowania na chodnikach 90 ulic,

289

aut na 1 tys. mieszkańców

Jest w Berlinie...

646

...a tyle

w Przemysłu

wyłączymy II sygnalizacji świetlanych, wytyczyliśmy przejścia dla pieszych w poziomie, tam gdzie były podziemne, 20 ulic zamieniliśmy w jednokierunkowe, tak że przecięły ty powe trasy ruchu tranzytowego międzydzielnicowego przez Śródmieście. Efekt? Ruch drogowy spadł nam o mniej więcej 7 proc. Widzimy więcej rowerów i pasażerów w transporcie zbiorowym - mówi Lukasz Franek. I jest przekonany, że zmiana organizacji ruchu przyniesie oczekiwane efekty.

- Nie da się już jeździć samochodem, więc mieszkańcy sprzedają auta i przesiadają się na rower. W polskich miastach samochodami jeździ 35-40 i więcej procent mieszkańców, a powinno 20 proc. - zwraca uwagę wicedyrektor krakowskiego Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu.

Urzednicy nie zostawili jednak krakowian na lodzie, bo zwiększyli częstotliwość kursowania tramwajów i uruchomili nowe linie autobusowe.

- Co siedem i pół minuty z każdego rejonu miasta jeżdżą tramwaje, przynajmniej jedna linia. Nie ma możliwości, by w granicach administracyjnych miasta, choćby to była dzielnica domków jednorodzinnych, autobus jeździł rzadziej niż co 30 minut. Wpuściliśmy autobusy w nowe obszary, gdzie ich nigdy nie było. Początkowo nie wiedzieliśmy, czy ktoś będzie nimi jeździł. Są pełne, a mieszkańcy domagają się kolejnych kursów - opowiada Lukasz Franek.

Wszystkie te zmiany zostały dopelnione priorytetem dla tramwajów na skrzyżowaniach. - Takiego priorytetu samochód nie ma. Efekt?

Po koniec lat 90. dojeżdżałem moją linią tramwajową 30-35 minut do centrum, teraz dojeżdżam maksymalnie 16 minut - mówi Lukasz Franek.

Bezpłatne bilety. Czy to działa?

Wiele miast przetestowało jeszcze jeden sposób na zachęcenie mieszkańców do komunikacji publicznej. Ten jest znacznie przyjemniejszy dla mieszkańców niż radykalne zmiany w organizacji ruchu: bezpłatne bilety dla określonych grup, zwykle dzieci i młodzieży. Rzeszów właśnie je wprowadził dla wszystkich uczniów zameldowanych w mieście, a Kraków ma bezpłatną komunikację dla uczniów do 15. roku życia. - Mamy więcej biletów starych, bo i rodzice częściej jeżdżą transportem zbiorowym. W autobusach i tramwajach mamy pełny przekrój pasażerów: od uczniów i rodziców, po biznesmenów i profesorów UJ czy politechniki - mówi Lukasz Franek.

- Nie ma lepszego argumentu niż finansowy. Jeśli ktoś na czymś zarabia lub oszczędza - w ten sposób najlepiej się motywuje ludzi. Dwa lata temu zwolniliśmy z opłat w komunikacji miejskiej dzieci do 14. roku życia. Ten eksperyment sprawdził się doskonale, więc teraz rozszerzyliśmy go na młodzież do 21. roku życia. I już zastanawiamy się nad kolejnym rozwiązaniem. Zidentyfikowaliśmy tych, którzy generują największy koszt w komunikacji miejskiej, i dyskutujemy, jak zmienić godzinę pracy szkół, biur, firm, instytucji, by wszystkie tramwaje nie były zatłoczone o jednej porze. Tym tani zabiegem da się zrobić więcej niż innymi drogimi, infrastrukturalnymi. Godziny rozpoczęcia lekcji czy pracy można dowolnie zmieniać, a gdy się wybuduje drogę, to nie da się jej zebrać i położyć w innym miejscu - mówi Piotr Grzybowski.


- Nie ma dobrego transportu zbiorowego w dużych miastach, który nie byłby zatłoczony - odpowiada na to Lukasz Franek. - W Wiedniu rano nie wsiadłem do metra. Gdy byłem przez tydzień w Londynie, to zdarzało mi się nie zmieścić do pociągu. Nie chodzi o to, byśmy się usprawiedliwiali: jest tłoczno, to nie jeździć. Klucz do tego, żeby podróżować transportem zbiorowym, jest w nas. Trzeba sobie zadać pytanie: co mnie przekona i dlaczego ja powinienem jeździć? - kończy Lukasz Franek. ◊



MOPS pożyczycy sprzęt za darmo

Od wczoraj działa w MOPS bezpłatna wypożyczalnia sprzętu ortopedycznego i rehabilitacyjnego.

Skorzystać będzie można m.in. z wózków inwalidzkich, balkoników, kul oraz specjalistycznego łóżka sterowanego pilotem. Wypożyczenie jest bezpłatne, trzeba będzie jednak wpłacić kaucję, której wysokość jest uzależniona od wartości wypożyczanych akcesoriów. Kaucja będzie zwraca-

na po okresie użyczenia. Wypożyczenie jest czasowe - maksymalnie pół roku, z możliwością przedłużenia. W ciągu tych kilku miesięcy zainteresowane osoby będą w stanie bez pośpiechu zorganizować własny sprzęt, a nawet uzyskać dofinansowanie na jego zakup. Pomoc w uzyskaniu takiego dofinansowania zapewnią pracownicy częstochowskiego MOPS. 

ŻYCIE CZĘSTOCHOWY I POWIATU



Uniwersytet Trzeciego Wieku

Seniorzy wrócili do nauki



Po raz 25. nowy rok akademicki rozpoczęli studenci Uniwersytetu Trzeciego Wieku, działającym przy Uniwersytecie im. Jana Długosza. Jubileuszowa inauguracja odbyła się w Filharmonii Częstochowskiej.

W uroczystości, oprócz kilkuset studentów, uczestniczyli przedstawiciele parlamentu, władz miasta, a także rodzina i przyjaciele społeczności UTW. Zgromadzeni podsumowali ćwierć wieku istnienia Uniwer-

sytetu, życzyli sobie zdrowia, energii i wielu sukcesów akademickich. Przyznali również tytuły Przyjaciela UTW UJD.

- Wasze niesłabnące zainteresowanie Uniwersytetem świadczy o tym, jak bardzo jest potrzebny. To doskonały pomysł na pożyteczne spędzanie czasu, utrzymanie intelektualnej sprawności, czy rozwijanie zainteresowań, na które wcześniej nie było czasu – mówił do studentów prezydent Krzysztof Matyjaszczyk, który przy okazji za-

prosił ich do udziału tegorocznych Senioraliach.

Funkcjonujący przy częstochowskim UJD Uniwersytet od ćwierć wieku dba o poprawę jakości życia osób w podeszłym wieku, zapewniając zajęcia dydaktyczne, warsztaty artystyczne, zabawy ruchowe i wyjazdy rekreacyjne. Od 1994 roku z oferty instytucji skorzystały tysiące seniorów, mogących dzięki uczestnictwu w zajęciach, przeżywać drugą młodość.

Oprac. Katarzyna Gwara



Dla mieszkańców Częstochowy

Wypożyczalnia sprzętu ortopedycznego

Potrzebujesz sprzętu ortopedycznego lub rehabilitacyjnego? Możesz go bezpłatnie wypożyczyć! Z tej opcji mogą skorzystać osoby z niepełnosprawnością ale także takie, które mają czasowe problemy zdrowotne, np. po wyjściu ze szpitala, złamaniu nogi.

Wypożyczenie jest bezpłatne (jedynie za zwrotną kaucją), a skorzystać można m.in. z wózków inwalidzkich, balkoników, kul oraz specjalistycznego łóżka sterowanego pilotem.

Inicjatywę uruchomienia takiego miejsca zgłosił Tomasz Tyl, społeczny rzecznik osób z niepełnosprawnością. To częstochowianki i częstochowianie podczas spotkań mówili mu o realnej potrzebie organizacji takiego punktu.

– Z jednej strony życzyłbym sobie, aby jak najmniej osób korzystało z tego miejsca, z drugiej strony, chciałbym by wypożyczalnia się rozrastała, by każdy mógł w razie potrzeby znaleźć tam właściwy sprzęt – mówi Tomasz Tyl.

Wypożyczalnia działa w strukturach Miejskiego Ośrodka Pomocy Społecznej, a skorzystać z niej mogą osoby mieszkające na terenie Częstochowy – z niepełnosprawnością

oraz wszyscy, którzy z różnych losowych powodów czasowo utracili pełną sprawność.

– To pomoc, która ma przede wszystkim służyć osobom, które znajdują się nagle w trudnej sytuacji związanej z pogorszeniem stanu zdrowia czy niepełnosprawnością – powiedział prezydent Krzysztof Matyjaszczyk.

Często rodziny opiekujące się osobami chorymi, starszymi, muszą natychmiast - na przykład po wypisie ze szpitala - zorganizować niezbędny sprzęt. Nierzadko jest to związane ze skomplikowanymi formalnościami i kosztami.

Wypożyczenie jest czasowe – maksymalnie pół roku, z możliwością przedłużenia. W ciągu tych kilku miesięcy, zainteresowane osoby będą w stanie bez pośpiechu zorganizować własny sprzęt, a nawet uzyskać dofinansowania na jego zakup. Pomoc w uzyskaniu takiego dofinansowania zapewnią pracownicy częstochowskiego MOPS.

Nie ma ograniczeń wiekowych, nie są też istotne dochody osoby wypożyczającej.

- By skorzystać z wypożyczonego sprzętu wystarczy złożyć wniosek w MOPS – powiedziała Małgorzata Mruszczyk, dy-



rektor MOPS. – Wymagane jest także zaświadczenie lekarskie o potrzebie stosowania na przykład kul, balkonika czy wózka

inwalidzkiego.

Potem trzeba już tylko podpisać umowę i wpłacić kaucję, której wysokość jest uzależnio-

na od wartości wypożyczanych akcesoriów.

Ilość sprzętu jest ograniczona, dlatego możliwość wypożyczenia będzie zależała od tego, czy będzie dostępny w danym momencie.

Wnioski będą do pobrania na stronie www.mops.czestochowa.pl

Można je będzie składać w dwóch lokalizacjach

MOPS, w:

- Kancelarii, przy ul. Polskiej Organizacji Wojskowej 2.
- Sekcji Pomocy Osobom z Niepełnosprawnością, przy al. Niepodległości 20/22 (tutaj będą też udzielane wszelkie informacje dotyczące wypożyczalni).
- Można również zadzwonić - tel. 34 363 18 19 lub 34 372 42 16.

UWAGA! MOPS przyjmuje także używany sprzęt ortopedyczny i rehabilitacyjny. Jeśli ktoś dysponuje takimi akcesoriami w dobrym stanie i chciałby pomóc osobom potrzebującym – może przekazać go do wypożyczalni i poszerzyć w ten sposób jej ofertę. Dzięki temu każdy będzie mógł w razie potrzeby znaleźć tam właściwy sprzęt.

Katarzyna Gwara



Częstochowa

Będzie więcej kamer

Miejski monitoring w Częstochowie ujawnił w tym roku już prawie 1700 zdarzeń. W systemie jest już ponad 80 kamer, a wkrótce zaczyna działać 4 kolejne. Rozwojowi monitoringu, nowoczesnych usług publicznych oraz szerszemu dostępowi do szybkiego internetu służy rozbudowa miejskiej sieci światłowodowej.

Miejski monitoring wizyjny Częstochowy stale przyczynia się do poprawy bezpieczeństwa oraz porządku publicznego na terenie miasta. W 2018 roku miejskie kamery ujawniły już prawie 1700 zdarzeń zakończonych w większości interwencją strażników miejskich. W całym poprzednim roku operatorzy ujawnili 2385 zdarzeń, podczas których interweniowała Straż Miejska i inne służby.

Kolejne 4 punkty kamerowe zostaną zainstalowane przy ul. Orkana. Jeśli nie będzie niespodziewanych przeszkód, zacząć pracować jeszcze w październiku. Następnie 6 kamer ma powstać przy Promenadzie Śródmiejskiej, której budowa właśnie się rozpoczyna.

Pierwsze miejskie kamery na terenie Częstochowy pojawiły się w 2009 roku. Na początku było ich 18. Największą rozbudową miejskiego monitoringu – dzięki środkom UE – miała miejsce w grudniu 2013 roku. Wówczas na ulicach Częstochowy pojawiło się kolejnych 48 kamer.

Później miejskie kamery zainstalowano też w dzielnicy Tysiąclecie: w rejonie ul. Dekalarsów oraz w przeszłości podziemnym pod aleją Armii Krajowej w okolicy Hali Polonia. Ostatnia rozbudowa miała miejsce w grudniu 2017 roku – przy alei Wyzwolenia w dzielnicy Północ zainstalowano z miejskiego budżetu 8 nowych kamer. O kolejne 2 kamery miejski monitoring rozrostł się w rejonie ul. Szymanowskiego (sfinansowano je z budżetu obywatelskiego). Obecnie miejski monitoring składa się z 81 kamer.

Częstochowski monitoring wizyjny stanowi obecnie rozpoznawalną markę wśród polskich systemów monitoringu w przestrzeni publicznej. Przyjęte rozwiązania w zakresie organizacji nadzoru, jak i współpracy z innymi podmiotami doczekały się np. bardzo pozytywnej recenzji w ogólnopolskim periodyku branżowym „Systemy Alarmowe”. Doświadczenia częstochowskiego monitoringu, m.in. w kontekście zabezpieczenia Świątowych Dni Młodzieży, były także tematem materiału opublikowanego w kwartalniku policyjnym. Częstochowska Straż Miejska obsługująca system monitoringu jest prekursorem wielu nasładowanych w Polsce rozwiązań organizacyjnych, a także współorganizatorem międzynarodowych konferencji „Miasto Monitorowane”. Od 2012 roku konferencja przyciąga przedstawicieli wielu samorządów, którzy przyjeżdżają także do Częstochowy podpatrywać nasze rozwiązania oraz

zapraszają do siebie częstochowskich strażników na prelekcje dotyczące organizacji i prowadzenia monitoringu.

Rozwój sieci światłowodowej i infrastruktury teletechnicznej

Do stycznia 2014 roku miasto dysponowało siecią światłowodową o dł. ok. 25 km (włączone były do niej 24 obiekty) oraz siecią radiową (4 stacje bazowe dookół).

W kolejnych latach oddano do użytku miejską sieć światłowodową CzesNet, o dł. 54,5 km, do której przyłączono 59 obiektów (w tym 34 szkoły) – inwestycja była dofinansowana ze środków Unii Europejskiej.

Rozbudowano także sieć miejską CzesNet (w ramach programu przeciwdziałanie wykluczeniu cyfrowemu – dofinansowanie ze środków UE) o 11,2 km sieci światłowodowej i włączono kolejne 23 obiekty szkolne.

W 22 szkołach powstała sieć LAN, która oparta jest o rozwiązania firmy CISCO Meraki (m.in. zastosowano Access Point MR18, Controller MX 60, Switch SG 200). Dzięki temu w każdej klasie można już prowadzić zajęcia z wykorzystaniem urządzeń multimedialnych z dostępem do Internetu.

Obecnie miasto dysponuje siecią światłowodową o dł. ok. 105 km, do której włączonych jest:

- 145 obiektów/jednostek,
 - 54 infokioski,
 - 81 kamer monitorujących ulice oraz kamery monitorujące poziom wód w rzekach,
 - 10 wskaźników jakości powietrza (pozostałe kilkanaście czujników z uwagi na lokalizację wykorzystują technologie GSM).
- Oprócz tego 36 największych jednostek gminy korzysta z telefonii VoIP – powstał jednolity system komunikacji i zarządzania miejskimi jednostkami samorządowymi

Subregionalna sieć światłowodowa „e-Region częstochowski”

Warto przypomnieć, że Częstochowa była animatorem i liderem wybudowanej w 2015 roku wraz z 29 Jednostkami Samorządu Terytorialnego z terenu trzech powiatów (częstochowskiego, kłobuckiego, myszkowskiego) Subregionalnej Sieci Światłowodowej „e-Region częstochowski” o łącznej długości ok. 342 km, z 33 węzłami aktywnymi (zlokalizowane w budynkach gmin) oraz 120 pasywnymi punktami przyłączeniowymi zlokalizowanymi w studniach, średnio co 2 km – do udostępniania operatorom telekomunikacyjnym, która jest podstawą dla jednolitego systemu komunikacji oraz tworzy warunki do budowy „Cyfrowego Regionu”. Wybudowana infrastruktura umożliwia również rozwój działających na lokalnym rynku operatorów telekomunikacyjnych, tym samym przyczyniając się do poprawy dostępu do szerokoobszarnego internetu mieszkańcom.

Oprac. Katarzyna Gwara

WCZESTOCHOWIE.PL



Zespół Szkolno-Przedszkolny nr 3 ma nową salę gimnastyczną

PP

15.10.2018 15:08



fol. UM Częstochowy

W poniedziałek, 15 października oficjalnie oddano do użytku wyremontowaną salę gimnastyczną przy Zespole Szkolno-Przedszkolnym nr 3 w Częstochowie.

Remont sali przy ulicy Łukasińskiego obejmował m.in. renowację ścian i sufitów, malowanie, remont instalacji elektrycznej z budową nowego oświetlenia sali typu LED, wymianę instalacji c.o. wraz z grzejnikami, montaż nowej podłogi sportowej z nową wylewką betonową i konstrukcją podłogi, montaż siatki ochronnej na oknach, montaż drabinek, a także wymianę drzwi wejściowych do szkoły, montaż drzwi w holu, montaż drzwi do sali gimnastycznej i

nowych drzwi zewnętrznych do zaplecza sali gimnastycznej oraz demontaż starej i montaż nowej ścianki działowej do tzw. harcówki. Wykonawcą wartej ponad 395 tys. zł inwestycji była częstochowska firma Budomax.

Podczas uroczystości oddania sali społeczność ZSP 3 przygotowała program artystyczny, prezentujący artystyczne umiejętności zarówno przedszkolaków, jak i uczniów szkoły podstawowej.

Źródło: UM Częstochowy

Częstochowa wysoko w rankingu "Sukces kadencji"

SAS

15.10.2018 14:20



fol. PL

Częstochowa zajęła 10. miejsce w gronie 48 miast na prawach powiatu w rankingu „Sukces kadencji” pisma samorządowego „Wspólnota”. Oceniano wskaźniki sukcesu finansowego, ekonomicznego, infrastrukturalnego oraz społeczno-edukacyjnego.

Najlepiej dla Częstochowy wypadła ocena ekonomiczna (wiążąca się ze stanem gospodarki lokalnej) oraz infrastrukturalna (odnosząca się przede wszystkim do komunalnej infrastruktury technicznej), gdzie miasto zostało uplasowane na 8. miejscu. Jeżeli chodzi o ocenę finansową (związaną z budżetem jednostki

samorządowej) było to miejsce 13., natomiast dane brane pod uwagę w ramach wskaźnika społecznego (który w zmienionej nieco formie zastąpił stosowany wcześniej wskaźnik sukcesu edukacyjnego) dał nam 28. miejsce.

W ocenie ogólnej sukcesu kadencji Częstochowa zajęła 10. lokatę na 48 notowanych w tym zestawieniu miast na prawach powiatu.

Autorów rankingu „Wspólnoty” interesował sukces, który udało się osiągnąć w trakcie kończącej się kadencji, a więc zmiana, jaka nastąpiła w ostatnich czterech latach. Opierali się na najnowszych dostępnych danych – pochodzących z GUS, ale także ze sprawozdań budżetowych samorządów oraz z kilku innych źródeł. Najnowsze dane uwzględnione w rankingu dotyczą końca 2017 roku, a cały brany pod uwagę w zestawieniu okres to lata 2013–2017 (czyli ranking „zahaczył” też o dane z końcówki poprzedniej kadencji).

Źródło: UM Częstochowy

RADIOJURA.COM.PL



Zmniejsza się liczba dróg gruntowych w mieście

15 października 2018



Nadal mieszkańcy Stradomia, Lisińca czy Grabówki narzekają na kiepską jakość nawierzchni dróg przy których przyszło im mieszkać. Miasto zapowiada inwestycje w drogi lokalne, w dzielnicach mieszkalnych, także na obrzeżach miasta.

[Poleć 0](#)

← Poprzedni

Wracamy na niebezpieczne skrzyżowanie w rejonie teatru

Następny →

W Częstochowie powstał niezwykły spot: Dronem w raka!

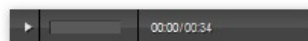
Więcej na ten temat:

- [budowa dróg · Częstochowa · drogi gruntowe ·](#)
- [informacje z Częstochowy · MZDiT ·](#)
- [wiadomości z Częstochowy](#)

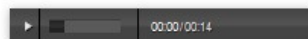
Daj znać

Wyślij do nas film, zdjęcie, informację, felieton... Bądź dziennikarzem.

Chce zrobić więcej i taniej, bo zarząd dróg testuje właśnie nową technologię...



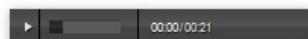
Wylicza Piotr Kurkowski, dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg i Transportu w Częstochowie. Pierwsze testowanie nowej metody utwardzania dróg gruntowych testowane jest na Stradomiu. Po części w odpowiedzi na sygnały jakie płynęły w tej sprawie również do naszej redakcji...



Pytał częstochowskich drogowców nasz słuchacz ze Stradomia. Jeszcze kilka lat temu mieliśmy w Częstochowie ok. 250 km dróg nieasfaltowych, dziś drogi gruntowe mają łącznie ponad 180 km długości. Prace zaczęły się w obrębie ul. Polnej.



Tłumaczył nam dyrektor MZDiT w Częstochowie Piotr Kurkowski. Prace mają być nie tylko tańsze, ale cały remont drogi ma być też o wiele szybszy. Przy Polnej utwardzanie podbudowy drogi potrwa 1 tygodnie. Po zimie ekipy wykonawcy wrócą na miejsce aby zakończyć inwestycję kładąc cienką warstwę asfaltową...



Mówi przedstawiciel wykonawcy z firmy Drog-Bud. Remont 700 metrów ul. Polnej będzie kosztował ok 400 tys. złotych. Jeżeli nowa metoda sprawdzi się wiosną zapowiedane są kolejne prace w obrębie dróg gruntowych.



Uniwersytet w Częstochowie ma do wypełnienia misję

16 października 2018



Uniwersytet Humanistyczno - Przyrodniczy im. Jana Długosza w Częstochowie na początku października zainaugurował pierwszy rok akademicki, jako najstarszy rodzaj uczelni o charakterze nietechnicznym. Z tej okazji we wtorek 16 października w studiu Radia Jura gościliśmy Rektora UJD prof. dr hab. Annę Wypych-Gawrońską.

[Poleć 0](#)



Z Porannym Gościem Radia Jura rozmawialiśmy na temat misji uczelni, jej roli w naszym mieście oraz o tworzonych kierunkach medycznych:



Rozmawiał Marcin Piwnicki.

Węzły przesiadkowe mają wykonawcę!

15 października 2018



Można powiedzieć - nareszcie. Miejskiemu zarządowi dróg udało się wyłonić wykonawcę częstochowskich węzłów przesiadkowych. Ale kwota inwestycji jest wyższa, niż zakładano miasto. Pierwotnie całość inwestycji miała się zamknąć kwotą 40 milionów złotych. Za takie pieniądze nikt jednak nie chciał podjąć się zadania.

[Poleć 0](#)



Koniec końców wybrano ofertę przedsiębiorstwa z Mińska Mazowieckiego opiewającą na kwotę 69 milionów złotych, ale trzeba dotożyć niemal 30 milionów.