



TRAMWAJ NA WYCZEPRY?

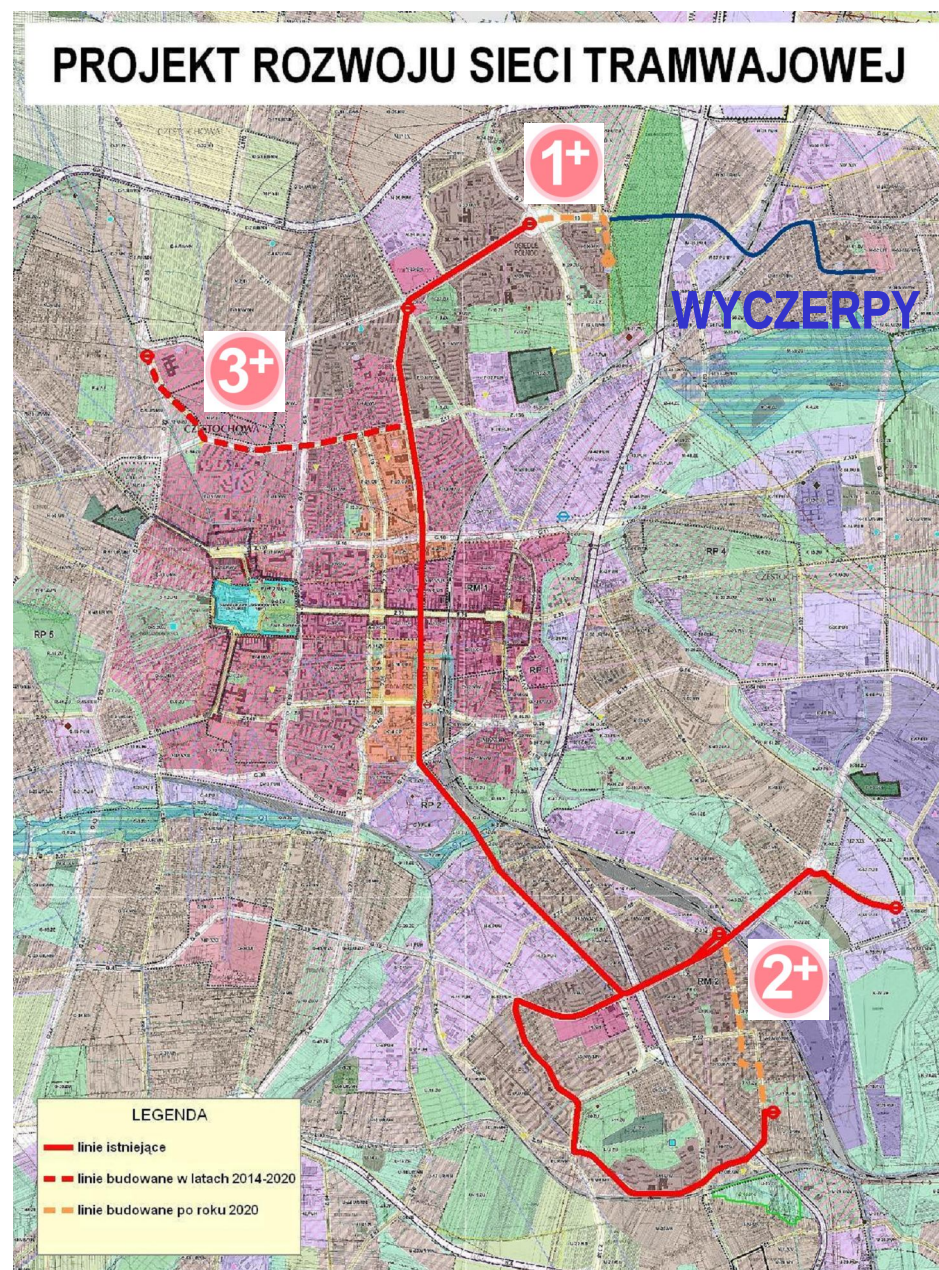
JEGO BUDOWA
NIE MA UZASADNIENIA
EKONOMICZNEGO
ANI FUNKCJONALNEGO

1+ 2+ 3+

Częstochowski Klub
Miłośników Komunikacji Miejskiej

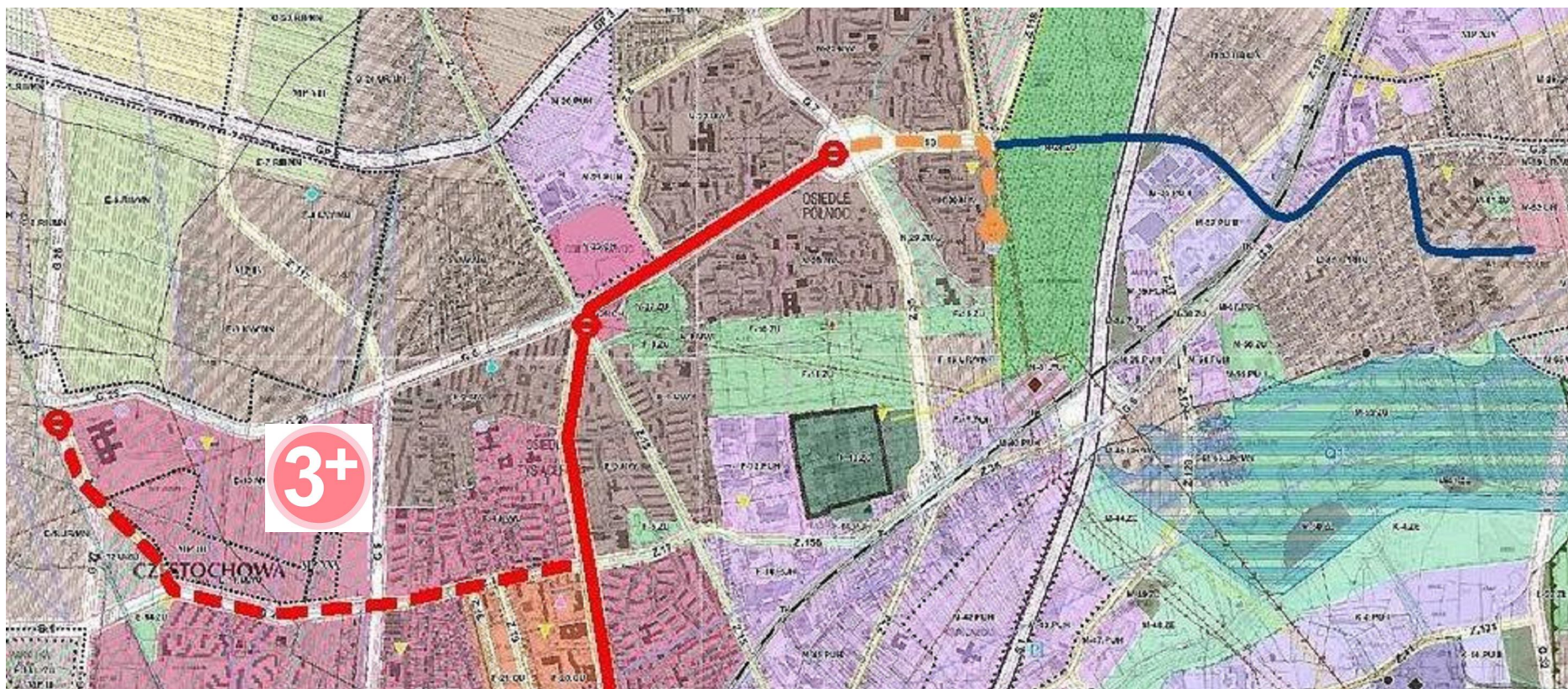


Linia na Wyczerpy na tle istniejącej sieci oraz koncepcji 1+ 2+ 3+



Porównanie linii 3+ i linii na Wyczerpy

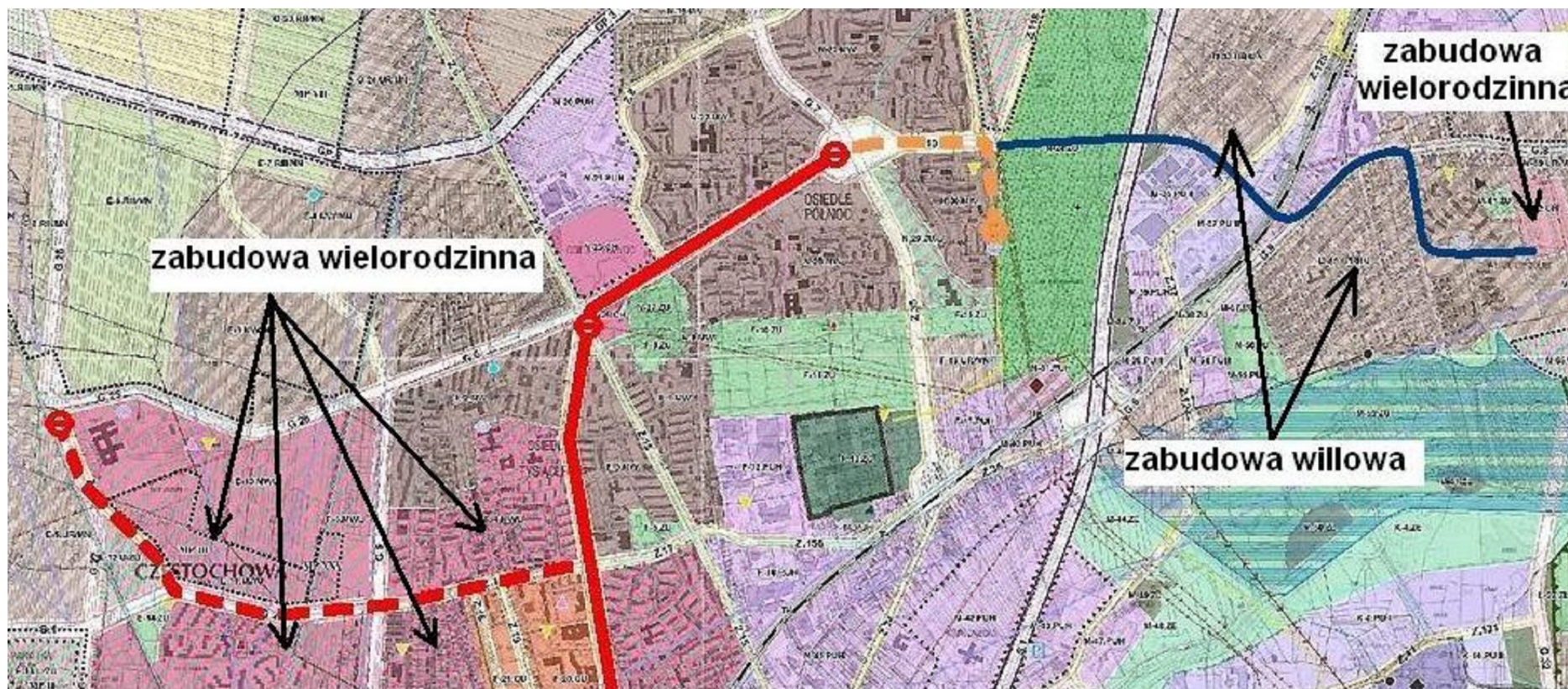
Parkitka: 2,5 km, Wyczerpy: 2,7 km



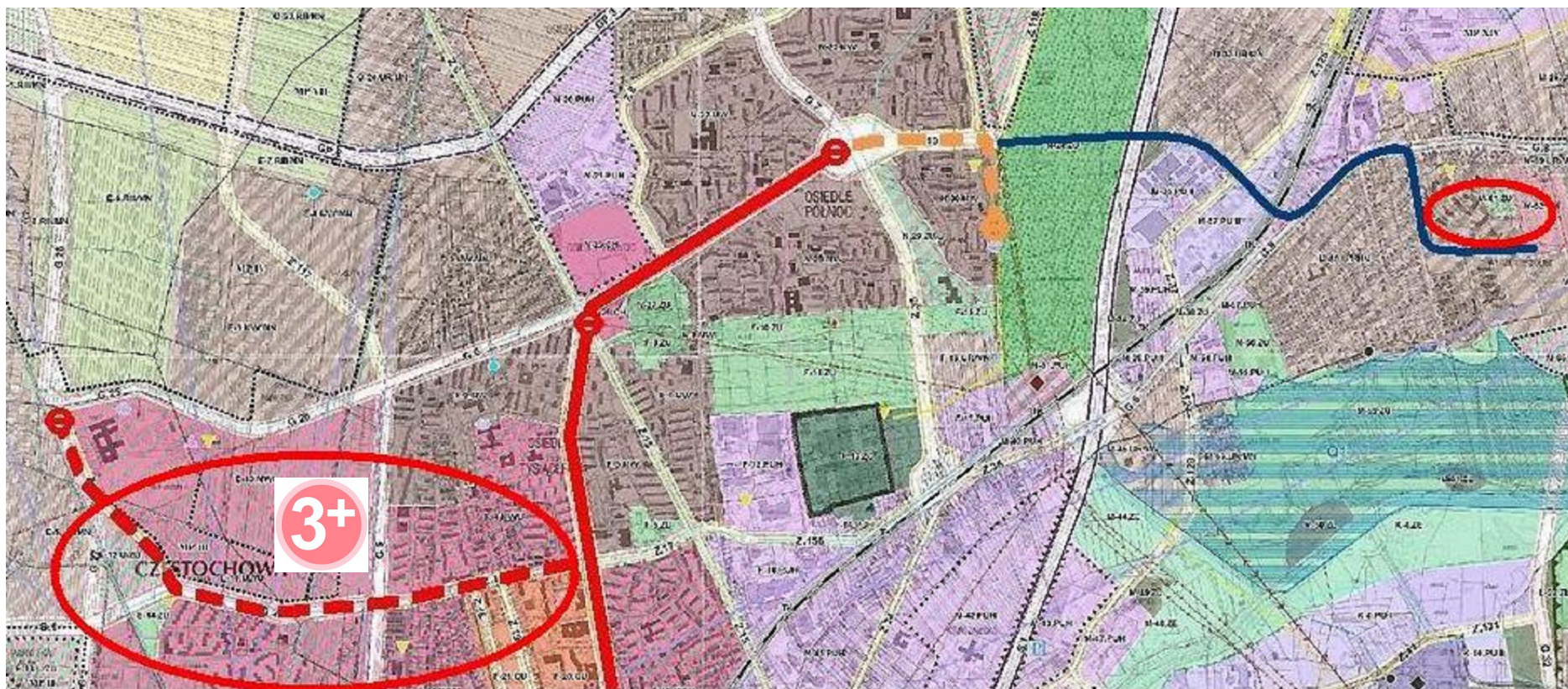
**Trasa na Wyczerpy jest nie tylko dłuższa
od 3+, ale i droższa - być może
nawet dwukrotnie (wiadukt, tunel)**



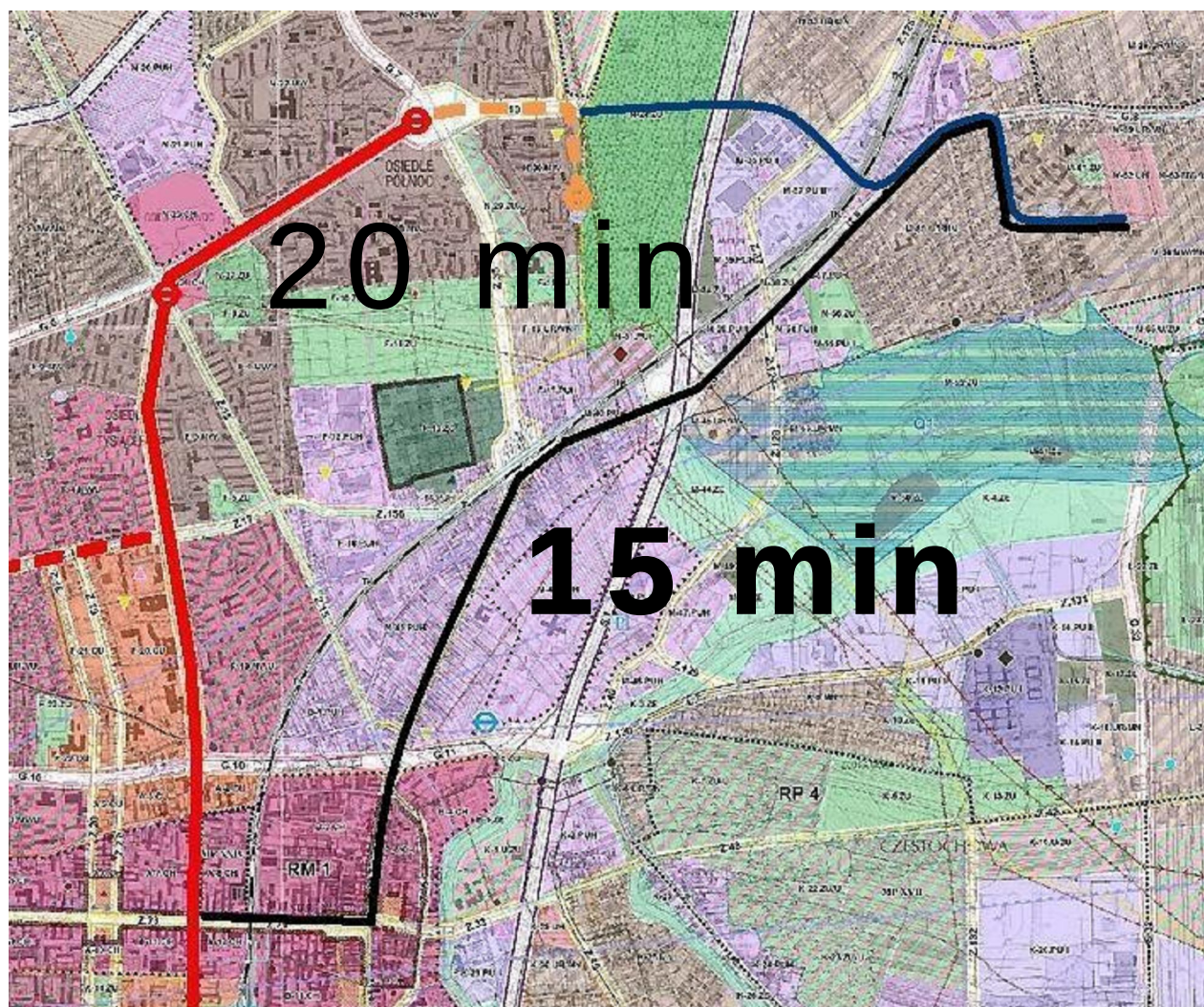
Brak uzasadnienia funkcjonalnego linii na Wyczerpy: przebieg przez tereny willowe lub nie zabudowane



Zabudowa wielorodzinna - wzdłuż całej linii 3+. W przypadku trasy na Wyczerpy jedynie na końcu linii



Czas jazdy tramwajem do centrum przez Północ będzie dłuższy niż autobusem ul. Warszawską



PODSUMOWANIE

- Trasa na Wyczerpy byłaby dwukrotnie droższa niż na Parkitkę (przy porównywalnej długości)
- Pasażerowie z Wyczerp nadal jeździliby autobusami kursującymi ul. Warszawską, ponieważ czas jazdy naokoło tramwajem - przez Północ - byłby aż o 1/3 dłuższy
- Dlatego tramwaj na Wyczerpy miałby nikłą frekwencję, prowadzącą się do podróży z Wyczerp na Północ i Tysiąclecie. Potoki pasażerskie w tej relacji z powodzeniem mogą obsłużyć autobusy - i to krótkie, kursujące co 20-30 min.
- Trasa tramwajowa na Wyczerpy biegłaby w przeważającej części przez tereny niezamieszkałe (Las Aniołowski) bądź willowe, co nie uzasadnia budowy wydajnego, szynowego środka transportu