

Metropolia chce przyspieszyć tramwaje. Na początek pod lupę weźmie linie T6, T7 i T15

Brak priorytetu przejazdu przez skrzyżowania, blokowanie torowiska przez źle zaparkowane samochody, ogólny układ drogowy – to tylko kilka z czynników, mających wpływ na czas przejazdu tramwajów w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. A ten niejednokrotnie niestety jest dłuższy niż np. pokonanie podobnej trasy autobusem. Dlatego GZM pracuje nad tym, aby wykorzystać maksymalnie potencjał sieci tramwajowej, by te mogły jeździć szybciej. Przeanalizowane zostaną różne możliwości i scenariusze, również takie, które nie będą wymagały kosztownych i czasochłonnych remontów i modernizacji torowiska.

– Przyspieszenie czasu przejazdu tramwajów, to jedno z podejmowanych przez nas działań, aby usprawnić podróżowanie po Metropolii – mówi Kazimierz Karolczak, przewodniczący zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

– Wynika to z faktu, że na transport szynowy patrzymy szeroko. To znaczy, że ważne jest dla nas nie tylko rozwijanie oferty kolejowej, ale równie istotne jest usprawnienie funkcjonowania tramwajów. Komunikacja miejska oparta na szynie, to właśnie ten element systemu, który może realnie usprawnić nasze codzienne podróże – dodaje.

Teraz zdarza się niestety, że tramwaje niejednokrotnie jadą wolniej i dłużej niż autobusy. Ma na to wpływ wiele czynników związanych m.in. z ogólnym z układem drogowym albo zaprogramowaniem sygnalizacji świetlnej. Dużym problemem jest również to, że nie wszędzie torowisko odseparowane jest od

jezdni, a prawdziwą zimą są źle zaparkowane samochody, które blokują torowiska. Tylko przez pierwsze 100 dni tego roku ruch tramwajów z tego powodu został wstrzymany 42 razy, podczas, gdy przez cały poprzedni rok – 68. Każde takie zdarzenie, to opóźnienia, które trwają od kilku do kilkunastu minut, ale jedno z najbardziej uciążliwych, do którego doszło w Katowicach na placu Miarki, trwało prawie 80 minut.

– Z dotychczas przeprowadzonych przez nas obserwacji wynika, że nie wykorzystujemy w pełni potencjału naszej sieci z różnych powodów. Dlatego chcemy przeprowadzić analizę i sprawdzić, co możemy zrobić, aby ten czas przejazdu tramwajów przyspieszyć. Właśnie podpisaliśmy umowę na wykonanie koncepcji dotyczącej optymalizacji czasu przejazdu tramwajów, czyli tego, co trzeba byłoby zrobić, aby jeździły szybciej – mówi Paweł Krzyżak, zastępca dyrektora Departamentu Projektów i Inwestycji.

Na początek pod lupę zostaną wzięte trzy linie tramwaje – 6, 7 i 15. Przejeżdżają one przez Bytom, Chorzów, Świętochłowice, Katowice i Sosnowiec. Podczas tych prac analizowane będą różne warianty i scenariusze. Metropolia chce w ten sposób sprawdzić katalog dostępnych możliwości, które nie musiałyby się zawsze wiązać z tak zaawansowanymi pracami jak przebudowa torowisk. Dlatego właśnie chce oszacować jakie będzie przyspieszenie przejazdu tych tramwajów, jeśli np. sygnalizacje świetlne będą zaprogramowane na zieloną falę dla nich.

– Wprowadzenie priorytetu przejazdów dla tramwajów będzie ważnym elementem podnoszącym ich konkurencyjność względem samochodu czy autobusu. Z jednej strony działania te wpłyną na skrócenie czasu podróży pasażerów, co jest szczególnie istotne w godzinach szczytu (z pracy/do pracy), ale mogą przyczynić się też realnie do zwiększenia intensywności zjawiska modal split, czyli zmiany struktury wykorzystywanych środków transportu. Rozwój transportu szynowego, to również zmniejszenie poziomu emisji zanieczyszczeń generowanych przez pojazdy komunikacji zbiorowej, co jest możliwe dzięki

skróceniu czasu spędzanego w korkach i większej płynności ruchu drogowego – wylicza Paweł Krzyżak.

W pierwszym etapie prac wykonawca podejmie się przygotowania szczegółowej analizy na podstawie wizji w terenie na skrzyżowaniach z ruchem tramwajowym. Dokona inwentaryzacji linii tramwajowych, przeanalizuje lokalizację przystanków, wykona pomocnicze pomiary ruchu, przeprowadzi obserwację zachowań uczestników ruchu oraz dokona analizy problemów, występujących na liniach komunikacyjnych. Zapozna się z problematyką optymalnego sterowania sygnalizacją świetlną i organizacją ruchu w rejonie skrzyżowań, jak i zmian infrastrukturalnych. Jego zadaniem będzie również wskazanie miejsc newralgicznych, problematycznych węzłów i ciągów komunikacyjnych wraz ze wskazaniem występujących problemów oraz rozwiązań dla tych problemów.

W drugim etapie prac dla wybranych korytarzy linii T6, T7 i T15, przygotowane zostaną symulacje ruchu stanu obecnie istniejącego i docelowego, uwzględniającego wielowariantową koncepcję priorytetyzacji tramwajowej. Zostaną one następnie wykorzystane do wykonania analizy porównawczej, w ramach której ocenione zostaną efekty przyspieszenia komunikacji tramwajowej na wspomnianych wyżej liniach tramwajowych.

Link: więcej informacji o transporcie w Metropolii