

Autobusy przestaną dublować się z tramwajami

Na prośbę prezydenta Dąbrowy Górniczej Marcina Bazylaka przygotowuje pan nowe rozkłady jazdy tramwajów i autobusów. Słyszałem, że w godzinach szczytu tramwaje będą podjeżdżać na przystanki co 4 minuty.

Marcin Pająk*: – Tak, przy czym wraz ze zwiększeniem częstotliwości kursowania tramwajów, proponuję zmiany w układzie linii autobusowych. Ideą, jaka przyświeca tym zmianom, jest skierowanie większej liczby autobusów na trasy, które nie pokrywają się z tramwajami.

Przykład? Dwujezdniowa aleja Zagłębia Dąbrowskiego. Osiedle Morcinka jest duże i części osób łatwiej byłoby wsiąść w autobus przy alei niż dochodzić na przystanek przy Piłsudskiego.

Przesiadka bez zbędnego oczekiwania

Czyli zamysł jest taki, by tramwaje stały się kręgosłupem komunikacji w mieście, a autobusy nie dublowały się z nimi na trasie, lecz dowoziły do nich mieszkańców?

– Dokładnie tak. To jest kwestia alei Zagłębia Dąbrowskiego, ulicy 11 Listopada, alei Majakowskiego czy osiedla Mickiewicza, skąd do tramwaju jest daleko. Stamtąd autobusy będą kursowały częściej.

Zmiany nastąpią także w dzielnicach. Zasada jest taka, że z dzielnicy będzie przynajmniej jedna lub dwie linie główne, które będą jeździły znacznie częściej niż obecnie i będą dojeżdżały do centrum. Niekoniecznie jednak tak jak teraz wzdłuż ulicy Piłsudskiego.

Będzie też część linii, które będą skomunikowane na

przesiadki, np. w centrum przesiadkowym w Ząbkowicach czy też w rejonie stacji w Strzemieszycach Północnych, wreszcie w Gołonogu i w centrum miasta.

Przesiadki nie są najbardziej lubianym przez pasażerów sposobem podróżowania. Jakie warunki muszą być spełnione, by stały się akceptowalne?

– Duża częstotliwość kursowania tramwajów na głównej osi miasta ma sprawić, że – czy autobus przyjedzie punktualnie czy też spóźni się z jakiegoś powodu – na przesiadkę do tramwaju w ogóle nie trzeba będzie czekać.

Jeśli chodzi o przesiadkę z autobusu do autobusu: rozkłady jazdy linii, które będą funkcjonowały na krótszej trasie, będą tak ułożone, żeby zawsze przyjeżdżały przed autobusem, który jedzie dalej.

Modernizacja infrastruktury poprawi czas przejazdu

Rozmawiamy o tramwajach kursujących w godzinach szczytu co 4-5 minut. Wyjaśnijmy od razu, jak można taką częstotliwość uzyskać.

– Dogęszczenie kursów będzie dotyczyło przede wszystkim Dąbrowy Górniczej, czyli odcinka od Huty Katowice do pętli przy Powiatowym Urzędzie Pracy. Oczywiście trzy linie nadal będą kursowały w kierunku Będzina, Czeladzi i Sosnowca, ale tam częstotliwość będzie zależeć od tego, czego sobie te miasta zażyczą. Nie będzie to miało jednak wpływu na komunikację w Dąbrowie.

Jak więc konkretnie zostanie ułożony rozkład linii tramwajowych w mieście?

– Linia 21 co 20 minut, linia 22 w godzinach szczytu co 10 minut i linia 28 w godzinach szczytu również co 10 minut. Mamy w efekcie pięć kursów na 20 minut, czyli średnio tramwaj co 4

minuty. W godzinach szczytu do Będzina też planowane jest dogęszczenie kursów do co ok. 5 minut , bo takie też jest życzenie prezydenta tego miasta.

Co poza częstotliwością zachęci dąbrowian do podróży tramwajami?

– Modernizacja infrastruktury poprawi czas przejazdu. Obecnie to dwadzieścia kilka minut, po modernizacji zyskamy 2-3 minuty. Na tak krótkiej trasie nie da się uzyskać więcej. Może to mały kroczek, ale jednak kroczek.

Atrakcyjna częstotliwość i modernizacja infrastruktury, ale też nowe niskopodłogowe wagony.

– Myślę, że to będzie najważniejsza zmiana: nowe wagony z niską podłogą będą kursować w znacznie większej liczbie, tak żeby tramwaje starszego typu pojawiały się w mieście znacznie rzadziej.

Pociąg do Katowic z atrakcyjnym czasem przejazdu

Jeśli będziemy chcieli jechać do Katowic, dojedziemy tam metrolinią. Zakładamy jednak, że większość podróży powinna się odbywać koleją?

– Tak. Modernizacja stacji w centrum i w Gołonogu ma zabezpieczyć dodatkowe miejsce pod tory dla pociągów w ruchu metropolitalnym. Jeśli uda się uzyskać odpowiednią ofertę – żeby pociągi jeździły w kierunku Katowic nie rzadziej niż co 15 minut, a może i co 10 – większość przemieszczeń rzeczywiście będzie można oprzeć na pociągu. Pociąg do Katowic z centrum Dąbrowy jedzie raptem 20 minut i to jest bardzo atrakcyjny czas przejazdu. Ale oczywiście musi być odpowiednia liczba pociągów.

Wracamy siłą rzeczy do autobusów, którymi mieszkańcy będą mogli dojechać pod sam dworzec.

– Centrum przesiadkowe to będzie duży obiekt. Kilka stanowisk dla autobusów, duże parkingi i łatwy sposób dostania się przejściem podziemnym na perony. To powinno zachęcać do podróży pociągiem. Oczywiście autobusy spod dworca też będą jeździły dosyć często, by nie trzeba było zbyt długo czekać.

Kiedy przygotowywana przez pana siatka połączeń wejdzie w życie?

– Wszystkie zmiany będzie można wdrożyć po wybudowaniu centrów przesiadkowych i po zakończeniu modernizacji linii tramwajowych i przyległych do nich dróg. Niektóre jednak będzie można wprowadzać wcześniej, by mieszkańcy mogli się z nimi spokojnie zapoznać i by ewentualnie móc zareagować, jeżeli pojawią się jakieś postulaty czy problemy z dojazdami.

Rozmawiał Piotr Purzyński

Marcin Pająk – starszy specjalista ds. strategii w Łódzkich Kolejach Aglomeracyjnych i inspektor w Wydziale Infrastruktury Miejskiej. Jako pracownik Urzędu Miejskiego w Dąbrowie Górniczej zajmuje się problematyką transportu miejskiego. Głównym celem realizowanych zadań jest opracowanie nowej siatki linii komunikacji miejskiej, która wdrożona zostanie wraz ze zmianami w układzie komunikacyjnym naszego miasta.*

Źródło: UM Dąbrowa Górnicza