

Transport miejski w Kazimierzu Górniczym pod lupą Metropolitalnej Szkoły Prototypowania

Opracowanie i wdrożenie wzorcowej sieci połączeń dla transportu miejskiego – nad tym pracuje Metropolitalna Szkoła Prototypowania w sosnowieckiej dzielnicy Kazimierz Górniczy. Aby to osiągnąć, urzędnicy i eksperci rozmawiają z mieszkańcami, a także współpracują z przewoźnikami czy służbami miejskimi. Diagnozują problemy dzielnicy związane z dostępnością i organizacją komunikacji, by następnie zaproponować swoje rozwiązania. Model wypracowany w Sosnowcu może być standardem dla przyszłych prac związanych z organizacją siatki połączeń na terenie Metropolii.

– Tworzymy nowy system planowania komunikacji zbiorowej oparty na dialogu z mieszkańcami oraz współpracy urzędników – mówi **Grzegorz Kwitek**, członek zarządu GZM. – To już trzecia Metropolitalna Szkoła Prototypowania, którą uformowali urzędnicy zajmujący się urbanistyką, inżynierią ruchu, planowaniem przestrzennym czy edukacją, a także pracownicy przewoźników kolejowych i autobusowych. Taki model współpracy to świetna okazja do uporządkowania wiedzy, jak również zmiany myślenia o mobilności – dodaje.

Miejsce, będące obiektem badań trzeciej szkoły prototypowania, nie zostało wybrane przypadkowo.

– Kazimierz Górniczy to dzielnica, która w ostatnich latach przeszła duże przeobrażenie – mówi **Arkadiusz Chęciński**, prezydent Sosnowca. – Z jednej strony mamy tutaj pozostałości po kopalni Kazimierz-Juliusz, wokół której niegdyś organizowało się życie tej części miasta. Z drugiej strony

mamy Park im. Jacka Kuronia, który codziennie przyciąga rzesze mieszkańców, również spoza Sosnowca. Pod względem transportu mamy tutaj wszystko: metrolinię, autobus, tramwaj, bus na żądanie i pociąg, do którego dopłaca GZM. Warto wykorzystać ten potencjał i maksymalnie dostosować możliwości transportowe do specyfiki i charakteru tej dzielnicy – zaznacza.

Prace szkoły prototypowania rozpoczęto od spaceru badawczego w celu rozpoznania infrastruktury i analizy dostępności komunikacyjnej – zarówno pod kątem pieszych, jak i rowerzystów. Badania wykazały szereg niedogodności, jak np. lokalizacje pętli tramwajowej w oddaleniu od zabudowy, a także pętli autobusowej, która znajduje się pod nieczynną kopalnią. Brakuje dobrej obsługi komunikacyjnej dla popularnego parku miejskiego. Niezadowalająca jest również dostępność do stacji kolejowej, szczególnie dla osób z niepełnosprawnościami. Wykazano również brak przystanków komunikacji miejskiej w ważnych miejscach lub niewłaściwą ich lokalizację.

– Podczas prac przygotowawczych przed badaniami podzieliliśmy mieszkańców na trzy grupy: osoby uczące się, osoby pracujące oraz osoby będące na emeryturze. Każda grupa ma odmienne potrzeby w kwestii dostępności i organizacji komunikacji miejskiej – wylicza **Bogusław Molecki**, ekspert z zakresu transportu zbiorowego prowadzący zajęcia MSP. – Trzeba pamiętać, że transport zbiorowy to nie tylko rozkład jazdy, a prowadząc jakiegokolwiek prace w tym zakresie, zawsze należy zacząć od rozpoznania problemów i potrzeb mieszkańców. Sama inżynieria, czyli dostosowanie infrastruktury i komunikacji do ich potrzeb, można uznać za działanie wtórne – podkreśla.

– Specyfika metropolitalnej szkoły prototypowania polega na tym, aby nowe rozwiązania pilotażować na konkretnym przykładzie. W przeciwieństwie do pracy za biurkiem, tutaj łatwiej dostrzec wszelkie aspekty planowania sieci oraz kwestie związane z dostępnością – mówi **Marcin Domański**, zastępca dyrektora Departamentu Komunikacji i Transportu w GZM. – Transport zbiorowy jest szkieletem mobilności w

tworzonym przez nas planie mobilności miejskiej. To, co wypracujemy w Kazimierzu Górniczym, pokaże nam drogę do budowy całej sieci – dodaje.

Kolejnym punktem prac będą pogłębione wywiady z mieszkańcami dzielnicy. Ankieterzy będą obecni na miejscu w poniedziałek (16.05) w godzinach przedpołudniowych i od wtorku do piątku w godzinach popołudniowych, a w sobotę (21.05) również w parku. Będzie można ich spotkać chodzących po całej dzielnicy, bez konkretnego punktu. Badania będą potrzebne, aby dokładniej poznać problemy i potrzeby mieszkańców związane z przemieszczaniem się, zdefiniować główne cele ich podróży i sposoby docierania, a także potwierdzić wnioski ze spaceru badawczego. Wdrożenie pierwszych rozwiązań, które zostaną wypracowane w ramach badań, planowane jest na jesień tego roku.

To już trzecia Metropolitalna Szkoła Prototypowania. Pierwsza z nich odbyła się w ubiegłym roku w Bytomiu i dotyczyła kwestii uspokajania ruchu na ul. Karola Miarki. Druga szkoła pracuje aktualnie w Tychach, a obiektem jej badań jest miejska polityka parkingowa.







