

Linię nr 910 można dojechać z katowickiego os. Paderewskiego do centrum miasta



Często czy bezpośrednio?

Tekst i zdjęcia **JERZY GOŚCIŃSKI**

Pytanie o to, które rozwiązanie jest lepsze, pojawia się z zaskakującą regularnością. Połączenia charakteryzujące się wysoką częstotliwością, ale wymagające przesiadek, czy kursy rzadsze, ale za to bezpośrednie? Wiele osób narzeka na to pierwsze rozwiązanie, chcą do swojego celu podróży dotrzeć bezpośrednio. Nasze doświadczenie „kolejowe” mówi wprost: mieszkańcy naszego województwa nie znoszą się przesiadać i to jest cecha wspólna zarówno transportu kolejowego, jak i drogowego.

Jako przykład linii charakteryzujących się częstymi kursami można wymienić katowickie autobusy linii nr 12 czy 910 bądź bytomskie 19 czy 623. To linie specyficzne w ofercie KZK GOP. Charakteryzują się wysoką częstotliwością kursowania, a ich zadaniem jest zapewnienie regularnych połączeń wybranych dzielnic z centrami miast. Sieć takich relacji, nawet mimo konieczności przesiadki, pozwala szybko i sprawnie przemieścić pasażerów nawet pomiędzy najbardziej odległymi rejonami miasta. Czy takich linii będzie przybywać? Mimo narzekania pasażerów i ich widocznej skłonności do wybierania linii bezpośrednich, wszystko wskazuje na to, że tak.

W Polsce najlepszym przykładem na to, jak sprawnie działa sieć szybkich połączeń o dużym takcie, jest, ze zrozumiałych powodów, Warszawa. Dzieje się tak z racji funkcjonowania metra, w przypadku którego większość stacji oddalonych od centrum pełni jednocześnie funkcje centrów przesiadko-

wych. Stąd linie tramwajowe i autobusowe są tak skonstruowane, by podczas swojej trasy obsłużyć jak najwięcej tego typu miejsc, gwarantujących dużą wymianę podróżnych. By to zapewnić, trzeba było dodatkowo stworzyć relacje, które po prostu muszą być zdolne do przejścia pasażerów, którzy właśnie wychodzą ze stacji metra po przyjeździe kolejnego pociągu. Takim przykładem może być autobusowa linia E-8, która między godziną 7 a 8 rano kursuje co 4 minuty. Z drugiej strony na pokonanie całej trasy Metro Młociny – Nowodwory w jednym kierunku pojazd potrzebuje 13 minut. Nie jest to jednak reguła. Tramwaje linii 9 również kursują po stolicy w godzinach najbardziej natężonego ruchu co 4 minuty, jednak jednemu pojazdowi przejazd trasy Goławek – Aleja Krakowska P+R zajmuje 54 minuty. Podobnie jak w przypadku tramwaju nr 33, który jeździ również co 4 minuty, i któremu pokonanie rozkładowej trasy Metro Młociny – ulica Kielecka zajmuje 48 minut.

Częstotliwość kursowania autobusów miejskich w innych regionach również jest podobna, choć po głębszej analizie na przykład komunikacji w Poznaniu, okazuje się, że najczęściej jest autobusów kursujących co 20 minut, z kolei te najczęściej kursujące poruszają się według 12-minutowego taktu. Na plus autobusowego schematu KZK GOP trzeba dodać, że u nas jest bardzo mało linii realizujących 3 czy 4 połączenia dziennie. Gdzie indziej zjawisko to jest częściej spotykane.

Kiedy przyjrzymy się rozkładom jazdy funkcjonującym w innych dużych miastach naszego kraju, zauważymy, że częstotliwość kursów zarówno tramwajów, jak i autobusów, jest zbliżona do „GOP-owskiej”. Najczęściej tramwaje jeżdżą przez cały dzień, w odstępach co 10 czy 12 minut. Nasza 15-minutowa średnia wygląda nieco gorzej na tle innych ośrodków, ale tam z kolei jest więcej linii, które kursują na przykład co 20 czy 30 minut. Nasz „aktualny” rekordzista na torach, tramwaj linii 5, łączącej Bytom z Zabrzem, kursuje co 10 minut, niewiele rzadziej jeździ tramwaj linii 26, łączący Sosnowiec z Mysłowicami. To takt 12-minutowy.

Z autobusami jest nieco inaczej. 95 i 93 – te dwie liczby oznaczają odpowiednio – dzienną liczbę kursów autobusów linii 12 z Ligoty do centrum Katowic w pierwszym wypadku i kursów linii 910 z Osiedla Paderewskiego w kierunku śródmieścia w drugim. A trzeba jeszcze wziąć pod uwagę linię nr 115, która co kwadrans jeździ



do Osiedla Witosza z centrum Katowic, czy 87 kursów linii 297, kursującej na trasie Dworzec – Os. Odrodzenia – Dworzec. W godzinach szczytu kursują one co 10 minut, w innych porach dnia co 12-15 minut. Powoduje, to, że znacznie skraca się czas oczekiwania na autobus na przystanku. Zazwyczaj linie te kierowane są najprostszą trasą z danej dzielnicy w kierunku najruchliwszych i najbardziej uczęszczanych punktów miasta, czyli zgodnie z największymi potokami pasażerskimi. Analizując sieć połączeń poza Katowicami, widać, że na przykład w Bytomiu na tej samej zasadzie działają linie nr 19 i 623. Pierwsza do Tarnowskich Gór, druga do dzielnicy Miechowice.

Trzeba zdać sobie sprawę, że podstawą sukcesu takich linii jest również funkcjonowanie taryfy czasowej. Na potrzeby portalu Silesia Info Transport zapytaliśmy ponad 60 osób, wysiadających z autobusu linii 910 na przystanku przy ulicy Mickiewicza w Katowicach, czy to koniec ich podróży, czy tylko przesiadka. 36 osób odpowiedziało, że to tylko jeden z etapów dalszej drogi. Okazuje się, że wbrew niechęci do zmiany środka transportu racjonalizm takiego rozwiązania zaczyna trafiać do świadomości pasażerów. Naszą uwagę zwróciło co innego. Na pytanie, jakim autobusem pasażerowie będą kontynuować podróż, najczęstszą odpowiedzią (oczywiście padły również takie wymieniające konkretne linie) było: „Jaki przyjedzie...”. Oznacza to, że głównym celem jest dany rejon i najważniejsze jest to, by tam dotrzeć szybko, nie biorąc pod uwagę konkretnych numerów.

Czy takich linii będzie więcej? Należy tak przypuszczać. W stolicy naszego regionu rusza budowa dużych centrów przesiadkowych. Choć oficjalnie nikt nie mówi jeszcze o planach reorganizacji sieci komunikacyjnej, taka konieczność nastąpi, w związku z kumulacją ruchu transportowego w tych wyznaczonych niedawno miejscach. Inaczej nie byłoby sensu ich budować. Rozwiezienie pasażerów, którzy tam dotrą z centrum miasta, będzie wymagało dużej liczby kursów. Centra przesiadkowe nie mogą w żadnym wypadku pełnić roli poczekalni. Intencją ich bytności jest ułatwienie pasażerowi podróży. W warunkach naszego regionu, gdzie, jak pisaliśmy wyżej, przesiadka może być traktowana jako „zło konieczne”, trzeba będzie jak najszybciej odebrać podróżnego na przykład z tramwaju i zapewnić mu w miarę szybkie skomunikowanie w dalszej drodze do domu. A to będzie wymagało regularnego podstawiania kolejnych pojazdów, które wyjadą w kierunku poszczególnych dzielnic (czy też w przypadku aglomeracji katowickiej – miast). Rano oczywiście ta zasada musi zadziałać w drugą stronę.

Na marginesie spostrzeżenie z kolejowego świata. Od kilkunastu tygodni obserwujemy wzrost liczby samochodów zaparkowanych (niekonierniecznie na parkingach) w sąsiedztwie dworców i przystanków kolejowych. Sprawa dotyczy głównie miejscowości przy trasach Częstochowa – Gliwice i Katowice – Bielsko-Biała – Żywiec, czyli tych, na których pociągi jeżdżą często i we w miarę równych odstępach czasu, a jednocześnie przewożą największe potoki pasażerskie

Linia nr 12 kursuje w Katowicach w takcie 10-minutowym

w naszym regionie. Przykładem takich miejscowości czy dzielnic niech będą Łodygowice, Kobiór, Piasek, a w rejonie działalności KZK GOP – Dąbrowa Górnicza Gołonóg. Tamtejsi mieszkańcy coraz liczniej decydują się zostawić samochód przy dworcu kolejowym i kontynuować podróż pociągiem, rezygnując z uroków jeżdżenia po Katowicach i szukania miejsca parkingowego czy opłacania kilkugodzinnego postoj. Oczywiście, wpływ na podjęcie takiej decyzji ma także położenie miejsca pracy względem sieci transportowej regionu. Zjawisko jest nowe i za wcześniej na jego ocenę, ale ustalenie jego przyczyn powinno zostać wzięte pod uwagę przy tworzeniu oferty przewozowej. Ponieważ przyszły rozkład jazdy pociągów w naszym regionie ma być o wiele atrakcyjniejszy dla pasażera, należy spodziewać się, że trend przesiadki z samochodu na kolej będzie się rozwijał.

Bez względu na to, co okaże się magnesem dla pasażerów kolei, jedno jest pewne. Połączenia z centrum konurbacji muszą być nie tylko szybkie, ale również bardzo częste. A tutaj wydaje się, że często kursujące autobusy i tramwaje będą najlepszą zachętą i wabikiem dla tych, którzy zdecydują się na korzystanie z transportu zbiorowego w naszym regionie. ■



Jerzy Gościński | redaktor naczelny portalu silesiainfotransport.pl