



STOWARZYSZENIE NA RZECZ ROZWOJU METROPOLII GÓRNOŚLĄSKIEJ
"MOJE MIASTO"

PLAC GRUNWALDZKI 4/32, 40-127 KATOWICE
WWW.SMM.PL, SMM@SMM.PL

Koncepcja uruchomienia zintegrowanej sieci komunikacji nocnej w Gliwicach

Działanie w ramach projektu: Moda na centrum

Autorzy: Piotr Kasprzyk (SMM), Tomasz Martyniak

Na podstawie opracowania Jakuba Jackiewicza z Wojewódzkiego Portalu Komunikacyjnego pt. „Koncepcja uruchomienia zintegrowanej sieci komunikacji nocnej w Katowicach”

1. Wprowadzenie

Od 1 września 2010 na terenie Górnośląskiego Związku Metropolitalnego został uruchomiony zintegrowany system komunikacji nocnej dla miasta Katowice. Koncepcja systemu została opracowana przez osoby związane ze Stowarzyszeniem Moje Miasto oraz Wojewódzkim Portalem Komunikacyjnym. Stała się jednym z działań podjętych na terenie miasta Katowice w ramach projektu „moda na centrum”, mającego za zadanie ożywienie centrum miasta, a tym samym poprawienie jego atrakcyjności. Wprowadzenie koncepcji na terenie Katowic stało się początkiem systemu, który (wg założeń koncepcji) powinien objąć swoim zasięgiem wszystkie miasta aglomeracji. W poniższym opracowaniu została przedstawiona koncepcja uruchomienia komunikacji nocnej na terenie miasta Gliwice, mająca na celu de facto stworzenie takiego systemu w mieście oraz zintegrowanie go z komunikacją nocną Katowic.

2. Cele i założenia komunikacji nocnej

Komunikacja nocna jest jednym z podsystemów transportu publicznego i obejmuje realizację przewozów w godzinach nocnych – umownie przyjmuje się czas ok. godz. 23:00-5:00.

Przenosząc teorię systemów transportowych na konkretne sytuacje występujące na co dzień w Gliwicach oraz konurbacji górnośląskiej można wskazać następujące korzyści płynące z funkcjonowania efektywnego podsystemu komunikacji nocnej:

- umożliwienie dojazdów i powrotów z pracy niezależnie od godzin jej rozpoczynania i kończenia (systemy zmianowe o niestandardowych godzinach zmian, elastyczne godziny pracy w zależności od potrzeb zakładu), a także dla osób dojeżdżających do pracy na dalsze odległości (co wymaga wcześniejszego wyjazdu z domu lub późniejszego powrotu, po godzinach kursowania komunikacji dziennej),
- umożliwienie dostępu do handlu, usług i rozrywki w godzinach nocnych, przez co następuje **poprawa atrakcyjności miasta oraz wzmocnienie jego rangi jako centrum regionalnego**
- zwiększenie mobilność mieszkańców przez umożliwienie podróży w godzinach nocnych (w celach towarzyskich, służbowych, czy innych),
- **poprawa wizerunku miasta i regionu,**
- zwiększanie bezpieczeństwa ruchu drogowego przez zmniejszenie liczby samochodów na drogach oraz zmniejszenie ilości przypadków kierowania pojazdem pod wpływem alkoholu lub pod wpływem zmęczenia,
- zapobieganie wykluczeniu społecznemu przez zwiększanie dostępności miasta dla osób, które nie posiadają własnego samochodu, a także dla osób niepełnosprawnych,

Szczególnie pragniemy zwrócić uwagę na fakt, iż cele komunikacji nocnej w dużej mierze różnią się od celów komunikacji publicznej dziennej. O ile w przypadku komunikacji publicznej dziennej znaczącymi cechami rzutującymi na jej atrakcyjność są koszt, czas przejazdu, wysoka częstotliwość, dostępność, o tyle w przypadku komunikacji nocnej jedynymi cechami, które stanowią o jej atrakcyjności, są fakt istnienia takiej komunikacji oraz stosunkowo niska, lecz stała i rozsądna częstotliwość kursowania. Powód tych różnic jest prosty – dla osób poruszających się komunikacją publiczną za dnia ważnym jest to, jak wypada ona w porównaniu do transportu indywidualnego. Dla mieszkańców poruszających się komunikacją w nocy (czyli w większości osób korzystających z atrakcji miasta dostępnych w godzinach wieczornych) inne się priorytety wyznaczające atrakcyjność komunikacji. Ważny jest sam fakt, że powrót do domu (bez wykorzystania samochodu) jest możliwy oraz że powrót będzie bezpieczny. Co więcej, należy podkreślić fakt, że przemieszczanie się nocą dla większości mieszkańców nie jest koniecznością (tak, jak np. dotarcie do pracy w dzień), lecz opcją, wariantem. Z powyższego powodu brak komunikacji nocnej przyczynia się do braku pełnego wykorzystania oferty rozrywkowej i kulturalnej, jaką swoim mieszkańcom zapewnia miasto – nie tylko w godzinach nocnych, ale również wieczornych.

3. Diagnoza

Wg stanu na 31 stycznia 2010r. w granicach miasta Gliwice funkcjonowały następujące połączenia (linie, kursy) nocne (jako kursy nocne zostały przyjęte rozpoczynające się po północy i jadące aż do zjazdu do zajezdni):

- Linia A4 na trasie: Gliwice Zajezdnia, Śródmieście, Wójtowa Wieś, Gliwice Teatr Muzyczny. (2 pary kursów codziennie)
- Linia 32 na trasie: Łabędy Huta, Osiedle Kopernika, Śródmieście, Sośnica, Zabrze Goethego. (3 pary kursów codziennie)
- Linia 57 na trasie: Brzezinka, Stare Gliwice, Os. Gwardii Ludowej, Śródmieście, Zatorze, Szałsza, Czekanów, Grzybowice, Rokitnica, Zabrze Helenka (1 para kursów tylko w nocy z soboty na niedzielę i z niedzieli na poniedziałek)
- Linia 194 na trasie: Gliwice Zajezdnia, Śródmieście, Sikornik, Trynek, Knurów, Szczygłowice Kopalnia. (1 para kursów codziennie)

Obecny układ charakteryzuje się następującymi niekorzystnym cechami:

- kursy w godzinach nocnych realizowane są na liniach docierających tylko na wybrane osiedla
- nie są realizowane kursy nocne na następujące duże osiedla i dzielnice: Obrońców Pokoju, Zatorze, osiedla Trynek oraz Sikornik są obsługiwane jednym kursem nocnym, osiedla Gwardii Ludowej i Waryńskiego są obsługiwane tylko jednym nocnym kursem w weekendy
- tylko jedna linia (32) posiada w miarę rozsądną częstotliwość kursowania nocą, na innych liniach występuje relatywnie niewielka liczba kursów,
- kursy nie są ze sobą zsynchronizowane w centrum Gliwic (ani w innych miejscach) w celu umożliwienia przesiadek,
- godziny odjazdów z centrum nie są ułożone w sposób zapewniający łatwe zapamiętanie rozkładów jazdy przez pasażerów (brak równych odstępów między odjazdami, jednakowych końcówek minutowych, taktu),
- trasy linii nie są zoptymalizowane pod kątem występujących potoków pasażerskich i preferencji przewozowych, przy niewielkich modyfikacjach tras możliwe byłoby obsłużenie większej ilości osiedli daną linią
- nie są realizowane kursy na podstawowych trasach łączących Gliwice z okolicznymi miastami (z wyjątkiem Zabrze oraz Knuruwa), w szczególności brak jest kursów do Katowic, Rudy Śląskiej, Pyskowic, Bytomia

Z powyższych punktów można wysnuć wniosek, że nocne kursy komunikacji publicznej w Gliwicach nie mają charakteru systemu komunikacji nocnej, a ich sporadyczność sprawia, że dla większości mieszkańców nie mogą być one atrakcyjne.

4. Projekt

Biorąc pod uwagę negatywne cechy obecnego układu kursów nocnych oraz rolę komunikacji nocnej i jej potencjał omówione wcześniej, proponuje się wprowadzenie nowej sieci komunikacji nocnej obsługującej Gliwice i okoliczne miejscowości (na trasach łączących je z Gliwicami). Nowy układ bazuje na niektórych istniejących relacjach przewozowych, które uznano za optymalne. Jednocześnie zakłada zmodyfikowaną numerację linii (oznaczenie litery „N” i odpowiedniego numeru linii dziennej o zbliżonym przebiegu) z uwagi na konieczność funkcjonalnego wyodrębnienia podsystemu komunikacji nocnej w sposób umożliwiający pasażerom lepszą orientację w ofercie (która różni się relacjami przewozowymi od linii dziennych) oraz w sposób umożliwiający promocję podsystemu jako jednolitego i zintegrowanego produktu marketingowego. Oznaczenie kursów nocnych literą N jest lepiej zrozumiałe dla pasażerów, również dla obcokrajowców. W ostatnim czasie również w Polsce kilka miast zmieniło oznaczenia z cyfrowych na zawierające literę N (m.in. Warszawa oraz Gdańsk i Gdynia).

Podstawowym założeniem przy budowie sieci było zapewnienie obsługi głównych relacji przewozowych – tras łączących centrum Gliwic z poszczególnymi dzielnicami miasta oraz sąsiednimi miejscowościami. Trasy zostały zoptymalizowane tak, aby obsłużyć jak najlepiej obszary, przez które przebiegają, a jednocześnie zapewnić jak najwyższą dostępność przy uwzględnieniu istniejących uwarunkowań techniczno eksploatacyjnych oraz drogowych. Jednocześnie starano się jak najmniej ingerować w przebieg dziennych odpowiedników każdej linii. Należy zauważyć, że analizy te są przybliżeniem i nie są wykonywane z użyciem badań i profesjonalnych narzędzi, ze szczególnym uwzględnieniem numerycznej optymalizacji rozwiązania. W przypadku komunikacji nocnej (która pod względem priorytetów różni się od komunikacji dziennej), oraz przy założeniu oparcia o istniejącą siatkę komunikacji publicznej (diennej) oraz jej infrastrukturę, niniejsze opracowanie może być punktem wyjścia do wprowadzenia docelowego systemu komunikacji nocnej w Gliwicach.

Rozkłady jazdy zakładają odjazdy w równych odstępach czasowych (takt) oraz ścisłą synchronizację przyjazdów i odjazdów w centrum Gliwic w celu umożliwienia przesiadek (skomunikowanie linii). Podstawowym modułem częstotliwości jest takt 60-minutowy. Równe odjazdy umożliwiają pasażerom łatwe zapamiętywanie godzin odjazdów. Z komunikacji nocnej w większym stopniu korzystają osoby rzadziej korzystające z komunikacji miejskiej, które nie orientują się biegle w przebiegach tras oraz rozkładach jazdy. Łatwe do zapamiętania godziny ułatwiają skorzystanie z oferty oraz minimalizują ryzyko przyścia na przystanek po odjeździe. Podczas budowy rozkładów jazdy poszczególnych linii przyjęto 5-10-minutowy okres wspólnego postoju na przystanku węzłowym w centrum Gliwic. Jest to czas optymalny dla wspólnego skomunikowania wszystkich linii w celu umożliwienia przesiadek pasażerom. Jednocześnie jest on wystarczający dla zapewnienia przerwy dla kierowców (dłuższe przerwy wymagane przez przepisy prawa realizowane są na przeciwnym końcu trasy). Czas ten zapewnia jednocześnie odpowiedni margines

bezpieczeństwa w przypadku opóźnienia pojazdów niektórych linii, aby zachować skomunikowanie.

Przyjęto odjazdy z centrum Gliwic w godzinach: 23.45, 0.45, 1.45, 2.45, 3.45. Dobór takich godzin odjazdów (45minut po pełnej godzinie) wynika z dopasowania do istniejących rozkładów jazdy linii dziennych (ostatnie kursy w okolicach godziny 23 oraz pierwsze kursy po godz. 4). Przy konstrukcji rozkładów jazdy zweryfikowano istniejące kursy oraz dokonano łączenia zadań w celu optymalizacji obiegu taboru i minimalizacji kursów dojazdowych.

Ponieważ przystanek węzłowy (pl. Piastów) znajduje się w znacznej odległości od gliwickiego Starego Miasta (które jest głównym generatorem ruchu nocnego), założono, że kursy powrotne przebiegające ulicą Wieczorka, Dolnych Wałów i Zwycięstwa będą dojeżdżały do pl. Piastów na ok. 5 minut przed rozpoczęciem kolejnego kursu nocnego, co sprawi, że kursy powrotne jednocześnie staną się załączkiem systemu przesiadkowego w komunikacji miejskiej.

5. Trasy linii

Proponowane poniżej trasy mają charakter zintegrowanego systemu komunikacyjnego. Ich przebiegi zostały zoptymalizowane tak, by najmniejszym nakładem taborowym zapewnić obsługę jak największej ilości mieszkańców, dlatego poniższe trasy należy rozpatrywać łącznie. Wszystkie linie zostały zaprojektowane jako kursujące codziennie w takcie godzinnym (chyba, że napisano inaczej).

624N (A4N) **Gliwice Plac Piastów – Dolnych Wałów – Daszyńskiego – Ostropa – Wilcze Gardło**

Trasa linii powstała w wyniku połączenia obecnych przebiegów linii A4 oraz 624. Linia zaczyna swój bieg na pl. Piastów (nie dociera do Zajezdni, ponieważ założono, że ten kierunek będzie obsługiwany przez linię nocną 840N do Katowic). Dzięki połączeniu z linią 624 zostają dodatkowo obsługiwane Ostropa oraz Wilcze Gardło, pozbawione dotąd komunikacji nocnej. Trasa kursów powrotnych pozwala na wprowadzenie systemu przesiadkowego, dzięki możliwości dowiezienia pasażerów z głównego generatora ruchu, jakim w nocy jest Rynek, do przystanku węzłowego na pl. Piastów.

32N *Zabrze Goethego – Gliwice Sośnica - **Gliwice Plac Piastów** – Kopernika – Łabędy – Pyskowice Szpitalna*

Główna modyfikacja trasy polega na połączeniu obecnej linii 32 oraz linii 677 na odcinku pl.Piastów – Pyskowice. Dzięki powyższemu linia, poza obsługą Zabrze oraz dzielnic Sośnica, Kopernik i Łabędy, dociera również do Pyskowic, pozbawionych dotąd komunikacji nocnej.

Dla trasy został opracowany dodatkowy wariant uwzględniający wjazdy kieszeniowe w dzielnicy Sośnica, w celu jej lepszego obsłużenia.

57N ***Gliwice Plac Piastów** – Żerniki – Czekanów – Helenka ELZAB - Bytom*

Ze względu na dublowanie się linii na trasie pl. Piastów – Brzezinka z proponowaną linią 692N, trasa linii 57N została skrócona do pl. Piastów. Linia pozostaje przewidziana jako weekendowa, obsługująca miejscowości na północ od Gliwic. Proponuje się dodanie dodatkowego kursu (co pozwoli na wprowadzenie taktu 2-godzinnego) oraz przedłużenie linii do Bytomia w celu wprowadzenia komunikacji nocnej między oboma miastami.

194N ***Gliwice Plac Piastów** – Sikornik – Trynek – Bojków – Knurów – Leszczyny*

Trasa linii została skorygowana w ten sposób, by zapewniła lepszą obsługę osiedla Trynek oraz części Bojkowa, dotąd pozbawionego komunikacji w godzinach nocnych. Zwiększenie częstotliwości linii nadaje jej charakteru komunikacji nocnej. W ramach optymalizacji przebiegu linia nie dociera do zajezdni. Trasa linii poza granicami miasta Gliwice jest trasą przykładową (opartą o trasę linii dziennej) i powinna być skorygowana w związku z oczekiwaniami oraz zaleceniami gmin, przez które linia przebiega, w szczególności Knurowa.

692N ***Gliwice Plac Piastów** – Dolnych Wałów – Gwardii Ludowej – Waryńskiego – Brzezinka*

Linia została oparta o dzienną linię 692. W ramach optymalizacji linia przebiega ulicami Zwycięstwa i Dolnych Wałów. Proponuje się przedłużenie linii do Brzezinki w celu zapewnienia lepszej obsługi tego osiedla (dzisiaj jeden kurs nocny w weekendy linią 57). W rejonie Starych Gliwic linia została skierowana przez ul. Łabędzką w celu pełnej obsługi północnej i środkowej części os. Waryńskiego i os. Bajkowego, które byłyby pominięte przy skierowaniu linii ul. Kozielską, jak również w celu obsługi czynnego w nocy hipermarketu Tesco, mogącego być generatorem ruchu. Trasa kursów powrotnych pozwala na wprowadzenie systemu przesiadkowego, dzięki możliwości dowiezienia pasażerów z głównego generatora ruchu, jakim w nocy jest Rynek, do przystanku węzłowego na pl. Piastów.

60N Gliwice Plac Piastów – Lipowa – Grottgera – Obrońców Pokoju – Żerniki Osiedle

Jest to jedyna proponowana linia wymagająca niewielkich nakładów finansowych w infrastrukturę (wprowadzenie dodatkowych przystanków). Ze względu jednak na przebiegi linii dziennych w obrębie Zatorza oraz w wyniku optymalizacji przebiegu linii, w celu obsługi największego obszaru miasta, proponowana trasa wydaje się być najkorzystniejsza. Jej wprowadzenie zapewnia obsługę Zatorza oraz os. Obrońców Pokoju, dotąd pozbawionych komunikacji nocnej. Opcjonalnie możliwe jest poprowadzenie trasy ulicą Tarnogóorską z zastosowaniem wjazdu kieszeniowego na osiedle Obrońców Pokoju, jest to jednak przebieg nieoptymalny, nie zapewniający obsługi całego Zatorza.

840N (7N) Teatr Muzyczny - Gliwice Plac Piastów – Zabrska - Chorzowska - Zabrze – Ruda Śląska – Chorzów - Katowice

Ze względu na konieczność integracji miejskiej w ramach aglomeracji, konieczne jest wprowadzenie komunikacji nocnej pomiędzy dwoma głównymi ośrodkami życia nocnego, zapewniając obsługę wzdłuż jednego z najważniejszych ciągów komunikacyjnych w Silesii. Połączenie nocne Katowic z Gliwicami jest postulowane przez pasażerów od lat. Dzisiaj możliwe jest tylko za pomocą przesiadek i trwa bardzo długo (ponad 2 godziny). Trasa pomiędzy placem Piastów a ulicą Chorzowską została poprowadzona ulicami Jagiellońską i Zaborską w celu zapewnienia komunikacji nocnej tej części śródmieścia. Kursy powrotne z Katowic wydłużone do Teatru Muzycznego pozwalają na wprowadzenie dodatkowych kursów nocnych obsługujących rejon ulic Daszyńskiego czy Kościuszki, zapewniając jednocześnie poprzez system przesiadkowy obsługę okolic ulic Nowy Świat i Kościuszki przez system nocnej komunikacji.

41N Gliwice Plac Piastów – Paniówki – Mikołów

Linia zapewniająca weekendowe połączenie Gliwic z Mikołowem oraz mniejszymi miejscowościami wzdłuż trasy DK44.

6. Przystanki

Bardzo ważnym elementem, który umożliwia realizację zasady skomunikowania linii i możliwości przesiadek jest wyznaczenie odpowiedniego miejsca, które stanowić będzie przystanek początkowy i końcowy dla linii nocnych. W przypadku Gliwic naturalnym miejscem do tego celu jest plac Piastów. Spełnia on w największym stopniu konieczne warunki, tzn. znajduje się w centrum miasta, w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru będącego głównym generatorem przewozów (w zasięgu dojścia pieszego znajduje się praktycznie całe Stare Miasto oraz ośrodek akademicki Politechniki Śląskiej, a także dworce kolejowy i autobusowy) oraz posiada odpowiednią pojemność umożliwiającą jednoczesny postój większej liczby autobusów. Rejon przystanków objęty jest miejskim monitoringiem, co oznacza

zwiększenie poziomu poczucia bezpieczeństwa wśród pasażerów. Poszczególne linie rozdysponowano po stanowiskach przystankowych omawianego węzła wg kryterium pokrywania się z relacjami linii dziennych odjeżdżających z danego stanowiska, a w razie braku takich linii wg umownych kierunków i możliwości układu drogowego w zakresie obsługi centrum miasta.

7. Zastrzeżenia do realizacji.

Przygotowana oferta przewozowa obejmuje kompleksową obsługę miasta i połączeń z innymi miastami, szczególnie w weekendy (rozumiane jako noc z piątku na sobotę i z soboty na niedzielę). W pozostałe noce możliwe jest ograniczenie oferty przez wyłączenie z rozkładów jazdy niektórych kursów bądź zmianę taboru. Praktyka pokazuje, że w weekendy notowany jest najczęściej dużo większy popyt na usługi komunikacji nocnej niż w pozostałe dni tygodnia.

Opracowana koncepcja zakłada, że Zintegrowany System Komunikacji Nocnej wymaga nakładów odpowiednich dla 281tys. wozokilometrów rocznie (dla całego systemu). Dla porównania obecnie w samych Gliwicach w ramach kursów nocnych pokonywane jest ok. 126tys. wozokilometrów rocznie. W związku z powyższym można założyć, że Zintegrowany System Komunikacji Nocnej w Gliwicach może wymagać podwojenia nakładów na komunikację nocną w porównaniu do stanu obecnego.

8. Załączniki

- A. Schemat układu linii w obrębie śródmieścia miasta Gliwice
- B. Schemat rozmieszczenia stanowisk przystankowych.
- C. Rozkłady jazdy w formie wykresów
- D. Przykładowy szczegółowy rozkład jazdy linii 624N