

ANDRZEJ HANUSIK

inż., Uniwersytet Ekonomiczny
w Katowicach,
ul. 1 Maja 47; 40-228 Katowice,
e-mail: andrzej.hanusik@
upcpoczta.pl

Charakterystyka kongestii transportowej w Katowicach¹

Streszczenie: Kongestia transportowa jest zjawiskiem niezaprzeczalnie negatywnym, w znaczący sposób oddziałującym na każdy aspekt życia współczesnego człowieka oraz niekorzystnie wpływającym na sytuację gospodarczą danego obszaru. Katowice, jako największe miasto regionu, a zarazem stolica województwa śląskiego jest szczególnie narażone na występowanie tego zjawiska, a sytuacja na ulicach z roku na rok się pogarsza. Znaczący wpływ na płynność ruchu w mieście ma przestrzenna charakterystyka Katowic – występowanie autostrady dzielącej miasto na dwie części, dróg obsługujących zarówno ruch wewnętrzny, jak i tranzytowy oraz gęsta sieć linii kolejowych. W artykule przedstawiono istotę kongestii transportowej, dokonano analizy szczególnych czynników wpływających na poziom kongestii transportowej występującej w Katowicach oraz przedstawiono aktualny, zaakceptowany przez władze miasta, plan budowy sieci centrów przesiadkowych. Dodatkowo zasugerowano propozycje kilku rozwiązań mogących przyczynić się do zmniejszenia zatorów panujących w mieście. Stolica Aglomeracji Górnośląskiej w chwili obecnej posiada już szereg mniej lub bardziej skutecznych rozwiązań sprzyjających zmniejszeniu problemu kongestii transportowej, a wiele nowych wciąż czeka na realizację. Bezwarunkowo potrzebne jest usprawnienie istniejącego systemu oraz prowadzenie szerszych działań na rzecz zmniejszenia zatłoczenia na drogach oraz poprawiające ich przepustowość. Warunkiem koniecznym jest integracja poszczególnych systemów, zarówno w skali miasta, jak i całej Aglomeracji Górnośląskiej.

Słowa kluczowe: kongestia transportowa, logistyka miejska, planowanie rozwoju miasta.

Wprowadzenie

Kongestia transportowa związana jest z przekroczeniem przepustowości danej drogi. Sytuacja taka spowodowana jest utrudnieniami w ruchu związanymi z zależnością pomiędzy natężeniem ruchu a prędkością poruszania się pojazdów. Objawia się ona znaczącym spadkiem prędkości jazdy, a w skrajnym przypadku całkowitym zatrzymaniem ruchu. Co więcej, pojawienie się kongestii transportowej wywołane może być wystąpieniem nie tylko jednego czynnika (np. zdarzenia drogowego czy występowaniem tzw. wąskich gardeł), ale również poprzez akumulację wielu z nich (tzw. efekt negatywnej synergii). Jest to więc zjawisko bardzo złożone, tworzące skomplikowaną sieć wzajemnych powiązań.

Straty materialne ponoszone z tytułu kongestii transportowej są znaczące, a negatywne skutki odczuwane przez coraz większą liczbę ludzi na całym świecie. Koszty związane z kongestią transportową znajdują swoje odbicie zarówno w kosztach pozatransportowych (czyli nie wpływających na rachunek przedsiębiorstwa transportowego czy osób

prywatnych), jak również w kosztach transportowych (obciążających samych użytkowników pojazdów). Pisząc o stratach powodowanych przez wzrastający poziom kongestii, nie można pominąć bardzo ważnego, acz trudniejszego do zmierzenia ich aspektu, jakim są straty niematerialne, takie jak np. zanieczyszczanie środowiska naturalnego czy wpływ na zdrowie wywołany wysokim poziomem stresu. Brak działań zmierzających do minimalizowania zatorów (lub prowadzenie ich w sposób niewystarczający) skutkować będzie całkowitym paraliżem dużych ośrodków miejskich. Sytuacja taka prowadzić może do znaczącego obniżenia poziomu życia ich mieszkańców, obniżenia mobilności lokalnej społeczności, a także zmniejszenia tempa wzrostu gospodarczego miasta, regionu, a nawet kraju. Koniecznym jest więc prowadzenie kompleksowych działań przyczyniających się do ograniczania poziomu nadmiernego zatłoczenia panującego na miejskich ulicach.

W artykule przeprowadzono analizę problemu kongestii transportowej występującego w stolicy Górnego Śląska oraz przedstawiono czynniki na nią wpływające, aktualnie funkcjonujące rozwiązania w zakresie jej ograniczania i propozycję rozwiązań przyczyniających się do zmniejszenia zatorów panujących na niektórych odcinkach dróg największego miasta Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego.

Ocena kongestii występującej w Katowicach

Katowice wraz z Sosnowcem i Gliwicami zaliczane są do miast centralnych Aglomeracji Górnośląskiej. Jest ona jednym z najbardziej uprzemysłowionych i zurbanizowanych regionów Europy Środkowej. Potencjał ludnościowy aglomeracji oceniany jest na około 2 miliony osób [1]. Przez Katowice przebiega wiele ważnych dla komunikacji (nie tylko ogólnopolskiej, ale także europejskiej) szlaków samochodowych oraz kolejowych. Wszystkie te czynniki w znaczącym stopniu przyczyniają się do powstawania kongestii transportowej.

Przez miasto przebiega najdłuższa polska autostrada – A4, będąca częścią europejskiej trasy E40 oraz europejskiej trasy łącznikowej E462. Autostrada biegnie przez dzielnice Załęże, Śródmieście, Osiedle Paderewskiego – Muchowiec oraz Giszowiec. Taka jej relacja powoduje podzielenie Katowic na dwie części – północną i południową. Przemierzanie się w poprzek autostrady jest znacznie utrudnione, możliwe tylko w kilku miejscach – obecnie w mieście istnieje 10 wiaduktów pozwalających na jej bezkolizyjne przecięcie. Położone są one w ciągu ulic: Bocheńskiego, Mikołowskiej, Kościuszki, Wita Stwosza, Francuskiej, Pułaskiego, Murckowskiej, Szopienickiej, Mysłowickiej i Ceramicznej.

¹ ©Transport Miejski i Regionalny, 2017.

Przebieg autostrady A4 przez Katowice został zaznaczony na rysunku 1 kolorem czarnym, a wiadukty umożliwiające jej przekroczenie kolorem czerwonym.

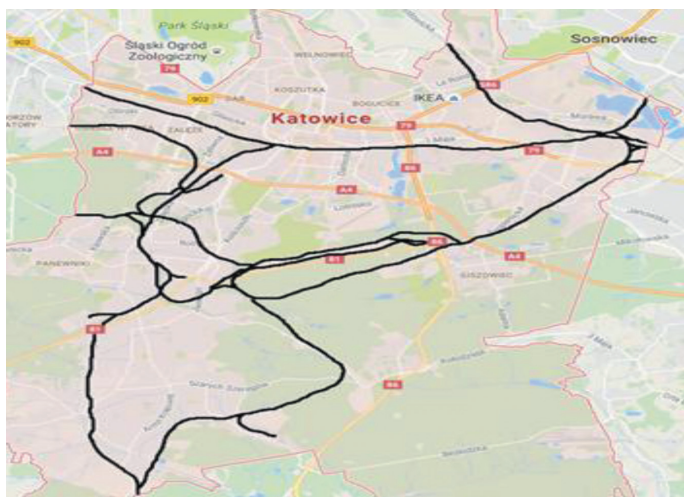
Autostrada przebiegająca przez miasto znacząco ogranicza mobilność jego mieszkańców dla kierunku północ–południe. Drogi umożliwiające jej przekroczenie są w godzinach szczytu nieprzejezdne, a brak rozwiązań alternatywnych dodatkowo potęguje ten problem. Co więcej – autostrada A4 przebiega przez najbardziej ruchliwe i zamieszkane dzielnice miasta. Wiele osób z regionów peryferyjnych zmuszonych jest do przejazdu jednym z dostępnych wiaduktów w celu dotarcia np. do miejsca pracy. Drogi łączące dzielnice Katowic znajdujące się po przeciwnych stronach autostrady stanowią wąskie gardła sieci drogowej występującej w stolicy Górnego Śląska. Należy jednak zaznaczyć, że ten sam fragment autostrady ma istotny wpływ na ograniczenie kongestii dla kierunku wschód–zachód.



Rys. 1. Przebieg autostrady A4 przez Katowice oraz wiadukty umożliwiające jej przekroczenie samochodem

Źródło: opracowanie własne na podstawie: [2]

Katowice jako miasto przemysłowe posiada bardzo gęstą sieć torowisk kolejowych. Wiele z nich to linie wielotorowe, które w znacznym stopniu ograniczają bądź całkowicie uniemożliwiają przejazd samochodów. Konieczna stała się budowa wiaduktów umożliwiających sprawne przemieszczanie się przez miasto. Rysunek 2 przedstawia linie kolejowe (zarówno obecnie używane jak i nieczynne) na terenie Katowic.



Rys. 2. Schemat występowania linii kolejowych w Katowicach

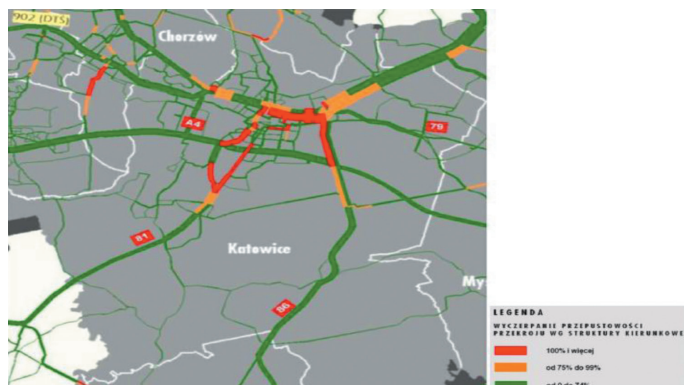
Źródło: opracowanie własne na podstawie: [2]

Główna linia kolejowa obsługująca zarówno ruch pasażerski, jak i towarowy przecina ściśle centrum miasta. Natężenie ruchu samochodowego w tym obszarze jest zdecydowanie największe w całym ośrodku miejskim. Dodatkowo gęsta sieć wąskich ulic oraz ciasna zabudowa znacząco przyczyniają się do powstawania zatorów. Ponadto, przemieszczanie się z jednej strony torów kolejowych na drugą możliwe jest tylko w 5 miejscach – na ulicach Matejki, Świętego Jana, Francuskiej, Damrota i Granicznej. Ulice te w godzinach szczytu są silnie przeciążone, gdyż nie są w stanie obsłużyć tak dużej liczby pojazdów. Tworzą się zatory, które swoim zasięgiem obejmują właściwie cały rejon Śródmieścia.

Katowice są bardzo podatne na występowanie kongestii transportowej. Wpływa na to szereg czynników związanych z przestrzenną charakterystyką miasta. Jak w każdym dużym ośrodku miejskim występuje w nim kongestia cykliczna, związana ze znacznym natężeniem ruchu pojazdów w godzinach szczytu. W Katowicach zaobserwowano występowanie wszystkich rodzajów kongestii transportowej:

- 1) kongestia pierwotna – przykładem mogą być wyżej wymienione wiadukty pozwalające na przemieszczanie się z jednej strony autostrady (bądź torowiska) na drugą. Stanowią one wąskie gardła sieci transportowej miasta;
- 2) kongestia wtórna – występuje, gdy zator na jednym pasie ruchu zaczyna wpływać na pasy sąsiednie. Dobrym przykładem jest węzeł łączący drogą krajową nr 79 z drogą krajową nr 86 (na wysokości Uniwersytetu Ekonomicznego). Zjazd w kierunku Tychów jest jednopasmowy, przez co zaczyna tworzyć się zator. W miarę jego powiększania blokowane zaczynają być kolejne pasy oraz skrzyżowania (np. z ulicą Dudy-Gracza, a często nawet z Uniwersytecką);
- 3) zakleszczenie – często występuje w ścisłym centrum Katowic. Samochody posiadające zezwolenie do jazdy w postaci zielonego sygnału świetlnego nie mogą wykonać manewru, gdyż są hamowane przez pojazdy blokowane przez sygnał czerwony.

Kongestia transportowa obejmuje właściwie wszystkie ważniejsze ciągi komunikacyjne w Katowicach. W godzinach szczytu centrum miasta jest prawie całkowicie nieprzejezdne. Taka sama sytuacja występuje na drogach prze-



Rys. 3. Poziomy wykorzystania przepustowości sieci drogowo-ulicznej Katowic – stan na 2008 r. Źródło: [3]

lotowych. Często również niemożliwym okazuje się wytyczenie trasy alternatywnej, pozwalającej na ominięcie zatorów. Poniższy rysunek przedstawia poziom wykorzystania przez potoki ruchu przepustowości sieci drogowo-ulicznej w Katowicach.

Szczególne czynniki wpływające na poziom kongestii transportowej w Katowicach

Katowice prowadzą działania mające przyczynić się do spadku poziomu kongestii transportowej panującej w mieście. W dalszym ciągu jednak wiele czynników negatywnie oddziałuje na to zjawisko. Aby skutecznie walczyć z problemem nadmiernego zatłoczenia na drogach, niezbędna jest identyfikacja czynników i działań przyczyniających się do eskalacji tego problemu.

Niektóre rozwiązania w założeniu skutkować mają zmniejszeniem liczby samochodów poruszających się po drogach ścisłego centrum miasta. Zdaniem władz miasta na ograniczanie zjawiska kongestii transportowej niebagatelny wpływ ma darmowy parking w katowickiej strefie kultury (rejon Nowego Muzeum Śląskiego oraz Narodowej Orkiestry Symfonicznej Polskiego Radia). Może on pomieścić około 1000 samochodów. Zgodnie z planami Urzędu Miasta w Katowicach parking pomimo gotowej instalacji służącej do poboru opłat ma pozostać bezpłatny. Jest on bardzo atrakcyjną alternatywą dla osób pracujących w rejonie Śródmieścia. Dogodna lokalizacja katowickiej strefy kultury oraz znacząca liczba bezpłatnych miejsc postojowych przyczyniają się do zmian zachowań komunikacyjnych kierowców. Wielu z nich decyduje się na pozostawienie pojazdu na parkingu oraz na dalsze przemieszczanie się do miejsca zatrudnienia w inny sposób (najczęściej pieszo). Istnieją również plany, zgodnie z którymi rejon strefy kultury ma podczas dnia służyć za centrum przesiadkowe. W celu zwiększenia atrakcyjności tego rozwiązania rozważano uruchomienie bezpłatnego elektrycznego autobusu kursującego na trasie ulic: Olimpijska – Uniwersytecka – Moniuszki – aleja Korfańtego – Rondo albo nowej linii komunikacji miejskiej. W drugim przypadku rolę biletu parkingowego pełniłby bilet KZK GOP [4].

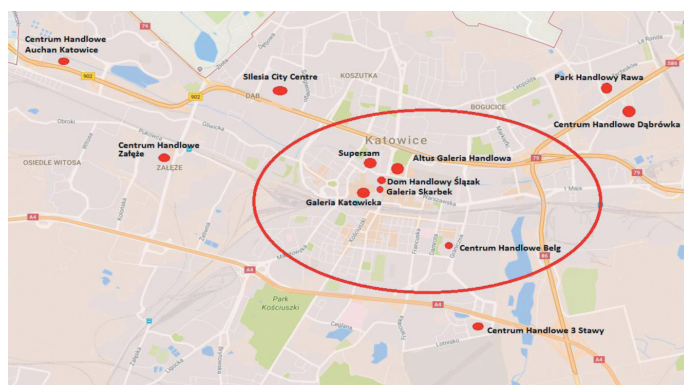
Dostępność dużego, bezpłatnego parkingu w bezpośrednim sąsiedztwie Śródmieścia dodatkowo przyczynia się do zwiększenia liczby samochodów poruszających się po katowickich drogach. Osoby wcześniej podróżujące do pracy środkami komunikacji publicznej (z powodu ograniczonej liczby miejsc parkingowej w rejonie ścisłego centrum miasta) otrzymały możliwość darmowego parkowania w pobliżu ich miejsca zatrudnienia. Przyczyniło się to do zmiany wybieranego środka transportu – z komunikacji miejskiej na samochód osobowy. Spowodowało to znaczne zwiększenie liczby pojazdów poruszających się w tym rejonie (parking przeznaczony na około 1000 pojazdów jest podczas dnia właściwie całkowicie wypełniony). Co więcej lokalizacja centrum przesiadkowego w okolicy ścisłego centrum miasta (a więc na drogach o bardzo wysokim poziomie wykorzystania) jest całkowicie niezgodna z ideą koncepcji Park&Ride, która zakłada rozładowanie potoków

ruchu samochodów osobowych już na peryferiach miasta. W przypadku wprowadzenia w tym rejonie strefy płatnego parkowania opłaty mogłyby być pobierane jedynie podczas dnia (np. w godzinach 6.00–18.00), aby zapewnić osobą udającym się w późniejszej porze dnia na wydarzenia organizowane przez jednostki katowickiej strefy kultury bezpłatny parking. Natomiast podczas dnia rolę biletu parkingowego mógłby pełnić np. bilet do Muzeum Śląskiego.

Zdaniem wielu kierowców wyznaczenie w Katowicach tzw. strefy TEMPO 30 znacznie przyczyniło się do zmniejszenia płynności ruchu ulicznego. Przyczyną wprowadzenia strefowych ograniczeń prędkości jest poprawa bezpieczeństwa najsłabiej chronionych uczestników ruchu, a więc pieszych i rowerzystów. Niezwykle trudnym jest jednak znalezienie jakiegokolwiek korelacji pomiędzy strefowymi ograniczeniami ruchu a poziomem występującej kongestii transportowej. Podczas godzin szczytu kongestia transportowa najczęściej spowodowana jest znacznym przekroczeniem wydajności drogi, a więc istnienie ograniczeń prędkości w ogólnie nie wpływa na pogorszenie sytuacji panującej na drodze – pojazdy i tak poruszają się ze znacznie mniejszą prędkością. Poza godzinami szczytu, gdy ruch uliczny nie jest już tak duży, ograniczenia prędkości owszem wpływają na czas przejazdu przez strefę uspokojenia ruchu, nie przyczyniają się natomiast do powstawania zatorów. Wszelkie zarzuty dotyczące negatywnego wpływu strefy o ograniczonej dozwolonej prędkości jazdy na wzrost poziomu kongestii transportowej wydają się być nieprawdziwe.

Istotnym czynnikiem znacząco wpływającym na poziom kongestii transportowej występującej na drogach jest lokowanie galerii handlowych w obrębie ścisłego centrum miasta. Generują one znaczące potoki ruchu na ulicach nieprzystosowanych do obsługi tak dużej liczby samochodów. Rysunek 4 prezentuje lokalizację galerii handlowych w okolicach Śródmieścia, obszar zaznaczony czerwonym okręgiem przedstawia rejon ścisłego centrum miasta.

Duża liczba galerii handlowych w rejonie centrum Katowic znacząco przyczynia się do obniżenia płynności ruchu. Ponadto planuje się rozbudowę niektórych centrów handlowych (np. Galerii Katowickiej [5]) czy budowę kolejnych (np. Galeria Libero przy ulicy Kościuszki [6] – co prawda poza ścisłym centrum miasta, ale w jego bezpo-



Rys. 4. Lokalizacja galerii handlowych w centrum Katowic
Źródło: opracowanie własne na podstawie: [2]

średnim sąsiedztwie) co dodatkowo powiększy istniejący problem. Duże obiekty przeznaczone na sklepy powinny być lokowane z dala od centrum miasta, najlepiej na obrzeżach lub przy drogach przelotowych (np. Silesia City Center lub Centrum Handlowe Dąbrówka). Takie rozwiązanie znacząco obniża poziom zatłoczenia panującego na śródmiejskich ulicach, a łatwy i szybki dojazd do galerii handlowych dodatkowo zwiększy ich atrakcyjność dla klientów.

Planowany system centrów przesiadkowych

W Katowicach od wielu lat toczą się rozmowy o budowie systemu centrów przesiadkowych. Pozwolą one na dojazd samochodem na peryferie miasta, pozostawienie tam samochodu, a następnie dotarcie do centrum za pomocą komunikacji miejskiej. Władze miasta w 2016 roku wydały zgodę na ich budowę. Powstać mają trzy centra przesiadkowe (w Brynowie, na Zawodziu, na Ligocie) oraz jeden rozbudowany dworzec autobusowy w Śródmieściu [7].

Głównym zadaniem centrum przesiadkowego na Zawodziu będzie ułatwienie zmiany środka komunikacji miejskiej (z autobusu na tramwaj i odwrotnie). Powstać ma 16 miejsc postojowych dla autobusów oraz grupa torów odstawczych dla tramwajów. Wybudowane zostaną również dwa zadane perony. Parking zlokalizowany w pobliżu centrum ma pomieścić 275 samochodów. Powstanie również parking rowerowy na 36 jednośladów oraz budynek przeznaczony na zaplecze socjalne dla kierowców komunikacji miejskiej oraz punkt sprzedaży biletów i toalety dla podróżnych [9].

Centrum przesiadkowe na Ligocie będzie najmniejsze ze wszystkich. Przy okazji jego budowy zmodernizowana zostanie również istniejąca infrastruktura drogowa – powstanie rondo od strony ulicy Panewnickiej. Pomiedzy nowym rondem a dworcem PKP umieszczone zostaną dwa zadane przystanki autobusowe oraz drugie rondo przeznaczone tylko dla autobusów do wykonywania manewru zawracania. Projektowany parking pomieścić ma 110 samochodów. Znajdą się na nim również urządzenia służące do bezpiecznego pozostawienia 56 rowerów [8].

Największe centrum przesiadkowe zlokalizowane będzie w Brynowie. Powstanie budynek, w którym mieścić się ma zaplecze socjalne dla kierowców komunikacji miejskiej, poczekalnia dla pasażerów, kioski oraz toalety. Jego powierzchnia użytkowa ma wynosić 370 m². Przy centrum przesiadkowym wybudowane zostaną dwa duże parkingi. Pierwszy, zlokalizowany pomiędzy ulicą Kościuszki a ulicą Jankego, będzie dwukondygnacyjny i ma pomieścić 400 samochodów. Drugi, mniejszy, umiejscowiony zostanie wzdłuż ulicy Rzepakowej. Pomieści on około 50 samochodów. Przy centrum przesiadkowym wybudowane zostaną również, podobnie jak w pozostałych przypadkach, urządzenia służące do bezpiecznego pozostawienia roweru – powstanie ich 20. Do centrum przesiadkowego mają prowadzić nowe drogi rowerowe. Zaprojektowane zostaną również zatoczki przeznaczone do krótkiego postoju samochodów osobowych, pozwalające na odbiór jak i wysadzenie pasażerów. Podobne rozwiązanie funkcjonuje na

wielu lotniskach. Inwestycja ta wymagać będzie przesunięcia części ulicy Jankego w kierunku wschodnim [8].

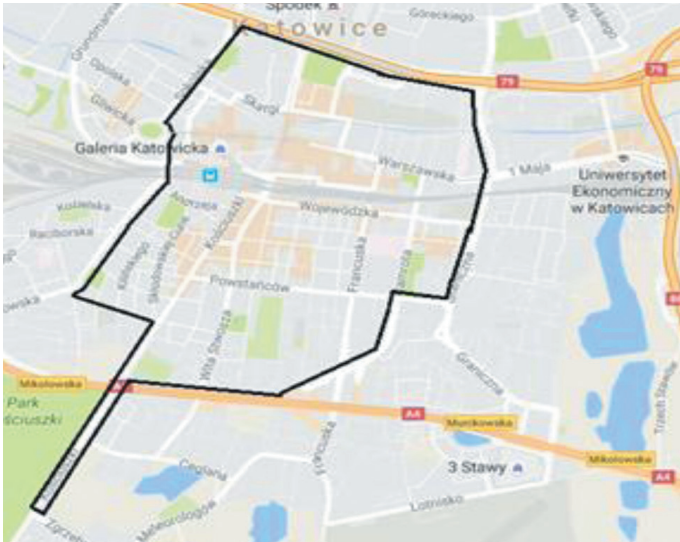
Na ulicy Sądowej powstanie ostatni obiekt systemu. Nie będzie to jednak centrum przesiadkowe, a dworzec autobusowy składający się z 15 przystanków. Wybudowany zostanie dwukondygnacyjny budynek, w którym znajdować się będzie pomieszczenie socjalne dla kierowców, strefa podróżnych, restauracja, kiosk i toalety. Powstanie również niewielki parking dla 50 samochodów – opłata za pozostawienie samochodu ma być jednak znaczna, co ma skłonić kierowców do rezygnacji z podróżowania prywatnym samochodem po rejonie śródmieścia [8].

Dobrze zaprojektowany system centrów przesiadkowych pozwoli na znaczne ograniczenie ruchu prywatnych samochodów w miejscach najbardziej podatnych na występowanie kongestii transportowej (rejon Śródmieścia). Znacząco zwiększy on również atrakcyjność transportu zbiorowego. Cała inwestycja ma zostać zrealizowana do końca 2019 roku. Budowa centrów finansowana będzie w dużej mierze ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014–2020 w formule ZIT (Zintegrowane Inwestycje Terytorialne) [9].

Propozycje rozwiązań przyczyniających się do zmniejszenia zjawiska kongestii transportowej w Katowicach

Innym rozwiązaniem, mogącym przyczynić się do poprawy sytuacji panującej na drogach, jest wprowadzenie opłat za korzystanie z dróg w rejonach najbardziej dotkniętych problemem kongestii transportowej. Systemy takie z powodzeniem funkcjonują już w wielu miastach na całym świecie, a fundusze z nich pozyskiwane przeznaczane są na remonty oraz modernizację istniejącej infrastruktury drogowej. Zniżki mogłyby uzyskać pojazdy spełniające określone normy emisji spalin (np. EURO 6), a zwolnione z opłat zostałyby pojazdy mieszkańców zameldowanych w obszarze objętym płatnym parkowaniem. Opłaty za korzystanie z dróg obowiązywałyby w godzinach dziennych (np. 6.00–19.00), co znacznie ułatwiłoby przemieszczenie się z jednej dzielnicy miasta do drugiej poza godzinami szczytu. Takie rozwiązanie w połączeniu z systemem centrów przesiadkowych wpłynęłoby na zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców (w szczególności tych dojeżdżających do pracy w rejonie ścisłego centrum miasta z dzielnic peryferyjnych, a także z innych miast), co przyczyniłoby się do ograniczenia zatłoczenia panującego na drogach. Rysunek 5 przedstawia proponowany obszar objęty opłatą za korzystanie z dróg.

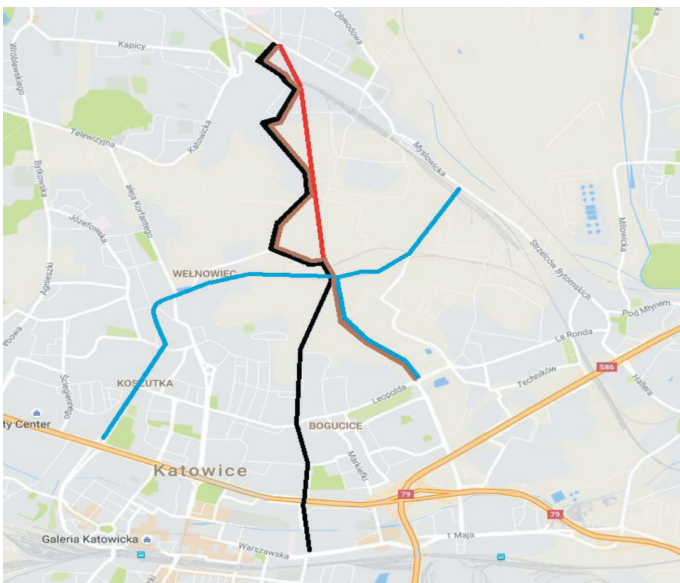
Obszar objęty opłatą za korzystanie z dróg ograniczony byłby od zachodu ulicą Sokolską, placem Wolności oraz Mikołowską, od wschodu ulicami Dudy-Gracza i Graniczną, od północy drogą krajową nr 79, a od południa autostradą A4 oraz ulicami Damrota i Sowińskiego. Ciągami komunikacyjnymi wyjętymi z poboru opłat byłyby ulice Sokolska, Mikołowska, Kościuszki (do skrzyżowania z ulicą Ceglana) oraz 1 Maja (do skrzyżowania z Dudy-Gracza i Graniczną). Taki układ strefy pozwoliłby na ograniczenie ruchu na ulicach



Rys. 5. Proponowany obszar objęty opłatą za korzystanie z dróg
Źródło: projekt i opracowanie własne na podstawie: [2]

najbardziej dotkniętych zjawiskiem kongestii transportowej, przy równoczesnym utrzymaniu możliwości darmowego przejazdu głównymi katowickimi szlakami komunikacyjnymi. Opłata pobierana może być za pomocą dedykowanego systemu informatycznego (co wymaga jednak dużych nakładów finansowych oraz powoduje znaczne utrudnienia dla osób na co dzień niekorzystających z katowickich dróg) lub przy pomocy winiety. Takie rozwiązanie wymaga jednak przeprowadzenia szeregu badań, co pozwoli na uniknięcie wielu problemów w przyszłości.

Projektem znacząco przyczyniającym się do ograniczenia poziomu kongestii transportowej w mieście byłaby budowa obwodnicy do Siemianowic Śląskich. Ruch pomiędzy tymi miastami jest znaczący, a obecnie funkcjonujący układ drogowy nie jest w stanie obsłużyć tak obszernych jego potoków. Koniecznym wydaje się budowa nowej drogi pozwalającej na szybką komunikację pomiędzy Katowicami



Rys. 6. Proponowany przebieg dwu wariantów połączenia pomiędzy Katowicami i Siemianowicami Śląskimi (rozwiązania własne) oraz wcześniej planowana i niezrealizowana inwestycja
Źródło: projekt i opracowanie własne na podstawie: [2] i [10]

a Siemianowicami Śląskimi. Rysunek 6 przedstawia różne warianty realizacji tego połączenia oraz (zaznaczone kolorem niebieskim) rozwiązanie ujęte w liście intencyjnym z 2014 roku podpisanym przez prezydentów obu miast oraz prezesa Górnośląskiego Parku Przemysłowego [10], które do tej pory nie zostało zrealizowane.

Na rysunku 6 przedstawiono:

- 1) za pomocą koloru czarnego pierwszy wariant własnego projektu przebiegający w Katowicach ulicą Dudy-Gracza poprzez Dobrowolskiego, Górną, Wiązową, Ogródki Działkowe „Dolina Zgody” oraz „Słoneczne Wzgórze”, tzw. Alpy (niezagospodarowane tereny pomiędzy Katowicami i Siemianowicami Śląskimi) oraz przez Siemianowice ulicami Chemiczną, Plebiscytową, Konopnickiej, Matejki, Głowackiego, 27-go Stycznia do ronda Maciej;
- 2) kolorem brązowym drugi wariant własnego projektu przebiegający w Katowicach od ulicy Bohaterów Monte Casino poprzez Rodzinne Ogródki Działkowe „Radość” (dawną trasą kolei wąskotorowej), niezagospodarowane tereny pomiędzy Katowicami i Siemianowicami Śląskimi (tzw. Alpy) i dalej jak w wariacie pierwszym;
- 3) kolorem czerwonym zaznaczono alternatywne dla obu wariantów rozwiązanie trasy przez tereny należące do Siemianowic Śląskich w postaci nowego prostego odcinka drogi prowadzącego od ulicy Chemicznej do ronda Maciej. Jest to rozwiązanie lepsze dla ruchu natomiast wymagające ingerencji w istniejącą zabudowę (ten sam odcinek trasy przedstawiony kolorem czarnym oraz brązowym wykorzystuje już istniejące ulice);
- 4) kolorem niebieskim zaznaczono wspomniane powyżej rozwiązanie proponowane przez magistraty Katowic i Siemianowic Śląskich.

Jak wynika z rysunku 6, zarówno w części trasy należącej do Katowic, jak i w tej należącej do Siemianowic Śląskich oprócz wariantu z 2014 roku istnieją dwa alternatywne rozwiązania. Każde z nich posiada słabe i silne strony. Mocną stroną wariantu pierwszego jest to, iż rozpoczyna się w obrębie centrum Katowic, tak więc ruch w stronę Siemianowic Śląskich od razu kierowany będzie w nową drogę. Pozwoli to na natychmiastowe wyeliminowanie z sieci dróg lokalnych pojazdów kierujących się do Siemianowic Śląskich. Poważnym zagrożeniem dla tego rozwiązania jest planowany przebieg przez Osiedle Wajdy oraz tereny należące do dwóch różnych ogródków działkowych. Taka sytuacja na pewno spowoduje poważny opór mieszkańców osiedla oraz protesty właścicieli ogródków. W skrajnym przypadku może to doprowadzić do całkowitego zablokowania tej inwestycji. W wariacie drugim uniknie się wywłaszczenia właścicieli ogródków działkowych, ponieważ planowana trasa przebiega równolegle do nich starym torowiskiem kolei wąskotorowej. Kolejną zaletą tego rozwiązania jest ominięcie terenów zamieszkałych, co zaowocuje brakiem sprzeciwu społeczności lokalnej. Niestety takie rozwiązanie zostanie okupione przeniesieniem ruchu w stronę Siemianowic Śląskich na i tak już

zatłoczone ulice 1 Maja do Bohaterów Monte Casino oraz węzeł Bagienna w stronę Mysłowic (do zjazdu w ulicę Bohaterów Monte Casino). Analizując alternatywne warianty Siemianowickiej części przedstawionego rozwiązania, należałoby zastanowić się tylko nad tym, czy drogę poprowadzić istniejącymi już, i tak wąskimi i wymagającymi przebudowy ulicami, czy też od razu poprowadzić ją zupełnie nową lokalizacją. W jednym i w drugim przypadku potrzebne będą negocjacje ze społecznością lokalną. Natomiast wybór rozwiązania optymalnego pod względem technicznym i ekonomicznym nie jest przedmiotem niniejszej pracy.

Korzystnym rozwiązaniem byłoby połączenie jednej z powyższych propozycji z wcześniejszym, oficjalnym projektem. Doprowadziłoby to do całkowitej dywersyfikacji ruchu na linii Katowice–Siemianowice Śląskie, pozwalając kierowcom na wybór trasy zoptymalizowanej, co spowodowałoby znaczne rozładowanie ruchu na wszystkich drogach pomiędzy oboma miastami. W razie realizacji powyższych założeń wydaje się, że zasadnym byłoby powstanie ronda w miejscu styku wszystkich projektów (ulica Chemiczna w Siemianicach Śląskich).

Podsumowanie

Katowice są miastem o znacznym poziomie kongestii transportowej. Szereg działań prowadzonych do tej pory (np. budowa Drogowej Trasy Średnicowej i Wschodniej Obwodnicy Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego czy działania nie wspomniane w tej pracy, takie jak: implementacja Śląskiej Karty Usług Publicznych w istniejących system komunikacji miejskiej oraz stworzenie sieci wypożyczalni rowerów publicznych) przyczyniło się do znacznego spowolnienia eskalacji tego problemu, niemniej jednak wiele rozwiązań funkcjonujących w Katowicach znacząco wpływa na stały wzrost ruchu samochodowego w obrębie miasta, a przez to powoduje wzrost kongestii transportowej. Największym problemem wydaje się stale rosnąca liczba galerii handlowych funkcjonujących w obrębie ścisłego centrum miasta. Takie inwestycje dodatkowo przyciągają ruch na i tak już zatłoczone śródmiejskie ulice. Poza tym, darmowe parkingi przy tych obiektach (lub o cenach konkurencyjnych w stosunku do opłat parkingowych pobieranych przez miasto) dodatkowo motywują mieszkańców do wyboru prywatnego samochodu jako głównego środka komunikacji. Sytuację może jednak zmienić planowana sieć centrów przesiadkowych mająca znacząco odciążać katowickie ulice. Skuteczność wszelkich działań w głównej mierze zależy od ich współdziałania oraz skupienia na celu w sposób zharmonizowany, jak od kooperacji poszczególnych elementów różnych systemów.

Ciągle zwiększająca się świadomość społeczeństwa oraz władz co do problemu kongestii transportowej, zainteresowanie tym tematem mediów oraz wprowadzanie coraz to nowych, bardziej zaawansowanych technologicznych rozwiązań, niejednokrotnie współdziałających ze sobą w sposób zintegrowany pozwala na wychodzenie naprzeciw coraz to większym potrzebom mieszkańców dużych miast. Oczywiście

tym jest, że nie możliwe jest całkowite wyeliminowanie poruszanego w niniejszej pracy problemu nadmiernego zatłoczenia panującego na drogach, aczkolwiek istnieje duża szansa, że w miarę wprowadzania zmian do istniejącej polityki transportowej nastąpi jego znaczne zmniejszenie.

Katowice, jako stolica Aglomeracji Górnośląskiej, posiadają już szereg skutecznych rozwiązań przyczyniających się do ograniczania tego problemu, a wiele nowych wciąż czeka na realizację. Koniecznym jednak jest ciągle usprawnianie istniejącego systemu i wprowadzanie nowych działań związanych z ograniczaniem kongestii transportowej. Nie można również zapomnieć o konieczności integracji poszczególnych systemów, nie tylko w skali miasta, ale całej aglomeracji, co aktualnie stanowi swoistą piętę achillesową istniejącego układu transportowego. Jednakże przed stawione w artykule najnowsze rozwiązania, jak i te planowane wskazują, że władze poszczególnych miast rozumieją, iż tylko synchronizacja działań w tej dziedzinie pozwoli na skuteczne ograniczenie narastającego problemu. Największe miasto Górnego Śląska jest na najlepszej drodze, by stać się pionierem w dziedzinie zwalczania kongestii transportowej w regionie oraz dobrym przykładem ograniczania tego zjawiska dla innych zespołów miejskich.

Literatura

1. Lokalny program rewitalizacji miasta Katowice na lata 2007 – 2013. Załącznik do uchwały nr XVII/324/07 Rady Miasta Katowice z dnia 29 października 2007.
2. Mapy Google: <https://www.google.pl/maps>
3. Strategia Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii „Silesia” do 2025 r. Górnośląski Związek Metropolitalny, Katowice, styczeń 2010.
4. Żądło G., *Parkingi w strefie kultury będą bezpłatne*, Katowice24.info, [on – line], 29.12.2016, <http://katowice24.info/parkingi-w-strefie-kultury-beda-bezplatne/>.
5. *Ponad 38 mln klientów w Galerii Katowickiej. Będzie więc rozbudowa*, Nasze miasto.pl, [on – line], 29.12.2016, <http://katowice.naszemiasto.pl/arttykul/ponad-38-mln-klientow-w-galerii-katowickiej-bedzie-wiec,3885147,art,t,id,tm.html>.
6. Oficjalna strona internetowa Galerii Libero, [on – line], 29.12.2016, <http://galerialibero.pl>
7. *Centra przesiadkowe w Katowicach z pozwoleniem na budowę. Kiedy powstaną?* Wyborcza.pl, Katowice, [on – line], 29.12.2016, http://katowice.wyborcza.pl/katowice/56,35019,20645741,Centra_przesiadkowe_w_Katowicach_z_pozwoleniem_na.html.
8. Żądło G., *Centra przesiadkowe w Katowicach: co dokładnie się w nich znajdzie*, Katowice24.info, [on – line], 29.12.2016, <http://katowice24.info/centra-przesiadkowe-w-katowicach-co-dokladnie-sie-w-nich-znajdzie/>.
9. *Informacja Prezydenta miasta Katowice dotycząca centrów przesiadkowych: Ligota, Brynów, Sądowa, Zawodzie*, Katowice, 29.12.2016, [on – line], 21.10.2016, <https://www.katowice.eu/radamiasta/Shared%20Documents/KOMISJA%20ROZWOJU%20MIASTA/centra.pdf>.
10. Przybytek J., *Katowice i Siemianowice chcą budować nowe połączenia drogowe między oboma miastami* [mapa]. „Dziennik Zachodni”, [on – line], 29.12.2016, <http://www.dziennikzachodni.pl/arttykul/3396557,katowice-i-siemianowice-chca-budowac-nowe-polaczenie-drogowe-miedzy-oboma-miastami-mapa,id,t.html>