



**STOWARZYSZENIE  
INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW KOMUNIKACJI  
RZECZPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
ODDZIAŁ W KRAKOWIE**  
ASSOCIATION OF ENGINEERS AND TECHNICIANS OF  
TRANSPORTATION IN CRACOW



**OŚRODEK RZECZOZNAWSTWA I USŁUG  
TECHNICZNO-EKONOMICZNYCH**

30-804 Kraków, ul. Siostrzana 11

Tel. (+48) 12-658-93-72, 12-658-93-74, fax: (+48) 12-659-00-76

Konto bankowe: Bank Pekao SA nr 43 1240 4722 1111 0000 4859 0666

NIP: 676-001-01-60 REGON: 350013129

---

## **KONCEPCJA ROZWOJU SIECI DROGOWEJ MIASTA DĄBROWA GÓRNICZA**



Zespół autorski:

dr inż. Ryszard Janecki (kierownik zespołu)

prof. dr hab. inż. Wiesław Starowicz

dr inż. Grzegorz Karoń

mgr inż. Adrian Irla

mgr inż. Barbara Żmizńska

Współpraca:

mgr inż. Kazimierz Dąbała

mgr inż. Justyna Koch

Kraków, lipiec 2010



## SPIS TREŚCI

Strona

### WPROWADZENIE

1. IDENTYFIKACJA STANU ISTNIEJĄCEGO UKŁADU DROGOWO-ULICZNEGO MIASTA DĄBROWA GÓRNICZA .....	7
1.1. Układ drogowo-uliczny Dąbrowy Górniczej według przestrzennych funkcji dróg .....	8
1.2. Układ drogowo-uliczny miasta według ruchowych i obsługowych funkcji dróg ..	10
1.3. Główne ciągi drogowo-uliczne Dąbrowy Górniczej .....	11
1.4. Identyfikacja obszarów ruchu uspokojonego i pieszego.....	12
1.5. Podstawowe korytarze transportu zbiorowego w mieście .....	13
1.6. Identyfikacja przestrzenna i ilościowa ciężkiego ruchu samochodowego na obszarze Dąbrowy Górniczej .....	16
1.7. Uwarunkowania ruchowe jakości środowiska życia mieszkańców Dąbrowy Górniczej .....	19
1.8. Ocena stanu istniejącego układu drogowo-ulicznego Dąbrowy Górniczej .....	23
2. PRZESŁANKI PERSPEKTYWICZNEGO ROZWOJU SIECI DROGOWO- ULICZNEJ MIASTA DĄBROWA GÓRNICZA.....	26
2.1. Zgodność koncepcji rozwoju sieci drogowej Dąbrowy Górniczej z polityką Unii Europejskiej, Polski i województwa śląskiego .....	26
2.2. Oczekiwane funkcje układu drogowo-ulicznego Dąbrowy Górniczej jako wytyczne przy opracowywaniu koncepcji jego rozwoju .....	30
2.3. Perspektywiczne zamierzenia miasta w odniesieniu do układu drogowo-ulicznego ...	32
2.4. Obszary usług różnych, sportu, rekreacji, wypoczynku i kultury oraz obszary przemysłowe na terenie miasta Dąbrowa Górnicza – perspektywa 2025 r. ....	41
3. INSTRUMENTY BEZINWESTYCYJNEGO KSZTAŁTOWANIA SIECI DROGOWEJ DĄBROWY GÓRNICZEJ .....	43
3.1. Przekształcanie sieci drogowo-ulicznej miasta dla potrzeb ruchu zewnętrznego – segregacja rodzajów ruchu .....	43
3.2. Hierarchizacja dróg i dostosowanie ich funkcji i klasy do charakteru otoczenia ...	45
3.3. Kształtowanie obszarów i ciągów ruchu pieszego i uspokojonego .....	47
3.4. Priorytetyzacja transportu zbiorowego .....	48
3.5. Działania w zakresie regulacji dostępności do dróg .....	50



4. WARIANTY KONCEPCJI INWESTYCYJNEGO ROZWOJU SIECI DROGOWO- ULICZNEJ MIASTA DĄBROWA GÓRNICZA DO 2025 r. ....	53
4.1. Cele programowanych przedsięwzięć w przyjętym horyzoncie czasu .....	53
4.2. Koncepcja rozwoju sieci drogowej miasta Dąbrowa Górnicza – wariant I.....	54
4.3. Koncepcja rozwoju sieci drogowej miasta Dąbrowa Górnicza – wariant II.....	57
4.4. Przedsięwzięcia inwestycyjne na sieci transportu zbiorowego Dąbrowy Górniczej.....	60
4.5. Poprawa płynności ruchu – ocena działań inwestycyjnych w proponowanych wariantach rozwoju sieci.....	62
4.6. Zmniejszenie uciążliwości ruchu i bezpieczeństwo ruchu – ocena działań inwestycyjnych w proponowanych wariantach rozwoju sieci.....	63
4.7. Rekomendacje .....	64



## SPIS TABEL

Tabela 1.1.	Sieć drogowo-uliczna Dąbrowy Górniczej
Tabela 1.2.	Długość i gęstość dróg według ich przestrzennych funkcji dla wyodrębnionych dzielnic Dąbrowy Górniczej
Tabela 1.3.	Trasy przebiegu dróg krajowych i dróg wojewódzkich na obszarze Dąbrowy Górniczej
Tabela 1.4.	Długość i gęstość dróg według ich funkcji ruchowych i obsługowych
Tabela 1.5.	Wykaz ciągów pieszych i rowerowo-pieszych w Dąbrowie Górniczej
Tabela 1.6.	Macierz bezpośrednich połączeń pomiędzy wyróżnionymi dzielnicami (obszarami) Dąbrowy Górniczej
Tabela 1.7.	Macierz odległości po sieci transportu zbiorowego pomiędzy wyróżnionymi dzielnicami (obszarami) Dąbrowy Górniczej
Tabela 1.8.	Wykaz przystanków krańcowych KZK GOP na obszarze Dąbrowy Górniczej
Tabela 1.9.	Najważniejsze korytarze publicznego transportu zbiorowego w Dąbrowie Górniczej
Tabela 1.10.	Węzły i skrzyżowania w sieci dróg obsługujących ciężki ruch tranzytowy na obszarze miasta Dąbrowa Górnicza
Tabela 1.11.	Główne ciągi drogowo-uliczne w Dąbrowie Górniczej obsługujące intensywny ruch samochodów ciężarowych
Tabela 1.12.	Wielkość ruchu samochodów ciężarowych na wybranych elementach sieci drogowo-ulicznej Dąbrowy Górniczej
Tabela 1.13.	Charakterystyka wypadkowości na sieci drogowo-ulicznej Dąbrowy Górniczej w latach 2003-2009
Tabela 1.14.	Wybrane wskaźniki bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze miasta Dąbrowa Górnicza w latach 2008-2009
Tabela 1.15.	Podaż miejsc parkingowych w centralnej części Śródmieścia Dąbrowy Górniczej
Tabela 3.1.	Hierarchizacja dróg przejmujących ruch z układu międzyregionalnego
Tabela 3.2.	Kontrola dostępności do dróg publicznych, które pełnią lub mogą pełnić funkcje ruchowe (według GDDKiA)
Tabela 4.1.	projekty i zadania programowane w koncepcji rozwoju sieci drogowej Dąbrowy Górniczej do 2025 r. – wariant I



Tabela 4.2. Projekty i zadania programowane w koncepcji rozwoju sieci drogowej  
Dąbrowy Górniczej do 2025 r. – wariant II

Tabela 4.3. Sposoby podróżowania obsługiwane przez dzielnicowe węzły przesiadkowe  
w Dąbrowie Górniczej



## **SPIS ZAŁĄCZNIKÓW**

- |                   |   |
|-------------------|---|
| Załącznik nr 1.1. | Podział dzielnic Dąbrowy Górniczej według gęstości geograficznej sieci drogowo-ulicznej na ich obszarze |
| Załącznik nr 1.2. | Układ drogowo-uliczny Dąbrowy Górniczej według kryterium przestrzennych funkcji dróg                    |
| Załącznik nr 1.3. | Układ drogowo-uliczny Dąbrowy Górniczej według kryterium funkcji ruchowych i obsługowych dróg           |
| Załącznik nr 1.4. | Podstawowe ciągi drogowo-uliczne w Dąbrowie Górniczej   |
| Załącznik nr 1.5. | Strefy ruchu uspokojonego i ciągi ruchu pieszego w Dąbrowie Górniczej                                   |
| Załącznik nr 1.6. | Korytarze transportu zbiorowego i ich elementy na obszarze miasta Dąbrowa Górnicza                      |
| Załącznik nr 1.7. | Sieć dróg obsługujących potoki ruchu tranzytowego na obszarze miasta Dąbrowa Górnicza                   |
| Załącznik nr 1.8. | Rozmieszczenie terenów przemysłowych na obszarze miasta Dąbrowa Górnicza – stan istniejący              |
| Załącznik nr 1.9. | Identyfikacja obszarów Dąbrowy Górniczej narażonych na uciążliwość intensywnego ruchu drogowego         |
| Załącznik nr 2.1. | Wybrane kierunki zagospodarowania przestrzennego miasta Dąbrowa Górnicza do 2025 r.                     |
| Załącznik nr 4.1. | Koncepcja rozwoju sieci drogowej miasta Dąbrowa Górnicza do 2025 r. – wariant I                         |
| Załącznik nr 4.2. | Koncepcja rozwoju sieci drogowej miasta Dąbrowa Górnicza do 2025 r. – wariant II                        |



## **WPROWADZENIE**

Strategiczne dokumenty programowe miasta Dąbrowa Górnicza traktują transport jako jeden z kluczowych czynników jego rozwoju. Przesłanka ta znalazła swój wyraz w przyjętej w 2009 roku polityce transportowej Dąbrowy Górniczej, która jest ważnym instrumentem w programowaniu obecnego i perspektywicznego rozwoju miejskiego systemu transportowego. Pierwszą konkretyzacją postulowanych w „Polityce transportowej gminy Dąbrowa Górnicza” kierunkowych przedsięwzięć jest prezentowane opracowanie na temat „Koncepcja rozwoju sieci drogowej miasta Dąbrowa Górnicza”.

### **Opracowanie wykonano na podstawie umowy nr WKD 343/512/10 z dnia 19.04.2010 r.**

Celem pracy jest wariantowe przedstawienie w formie koncepcji perspektywicznych (do 2025 r.) zamierzeń inwestycyjnych dotyczących infrastruktury drogowo-ulicznej miasta Dąbrowa Górnicza, będącej jednym z podstawowych elementów składowych miejskiego systemu transportowego.

Dla zrealizowania przedstawionego celu, przyjęto następujący zakres opracowania:

- w rozdziale pierwszym zamieszczono identyfikację stanu istniejącego układu drogowo-ulicznego Dąbrowy Górniczej, akcentując jego funkcje przestrzenne, ruchowe i obsługowe oraz dokonano oceny tego układu,
- rozdział drugi opracowania zawiera m.in. specyfikację oczekiwanych funkcji układu drogowo-ulicznego przyjętych jako wytyczne przy opracowywaniu koncepcji oraz prezentuje długookresowe zamierzenia miasta w odniesieniu do infrastruktury transportowej, ujęte w polityce transportowej,
- w rozdziale trzecim omówiono rozwiązania bezinwestycyjne, które mogą być sprzężone z proponowanymi działaniami inwestycyjnymi,
- rozdział czwarty prezentuje wariantowo ujętą koncepcję rozwoju sieci drogowo-ulicznej Dąbrowy Górniczej do 2025 r., wskazując na takie walory proponowanych rozwiązań, jak poprawa płynności ruchu, zmniejszenie jego uciążliwości dla mieszkańców miasta oraz wzrost bezpieczeństwa ruchu.

W opracowaniu uwzględniono wyniki konsultacji i dyskusji zespołu autorskiego z kierownictwem i pracownikami Urzędu Miejskiego w Dąbrowie Górniczej, zajmującymi się problemami systemu transportowego miasta.



## 1. IDENTYFIKACJA STANU ISTNIEJĄCEGO UKŁADU DROGOWO-ULICZNEGO MIASTA DĄBROWA GÓRNICZA

Układ drogowo-uliczny Dąbrowy Górniczej tworzy 396,2 km dróg publicznych o nawierzchni twardej. Dominują drogi gminne, których jest 267,0 km, co stanowi 67,4% ogólnej długości sieci drogowej w mieście. W tabeli 1.1. przedstawiono dane ilościowe dotyczące układu drogowo-ulicznego Dąbrowy Górniczej.

Tabela 1.1.

Sieć drogowo-uliczna Dąbrowy Górniczej

Zarządca drogi	Kategoria drogi	Długość w [km]
1	2	3
Prezydent Miasta Dąbrowa Górnicza	krajowe	15,7
	wojewódzkie	23,8
	powiatowe	89,7
	gminne	267,0
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	krajowa S1	8,3

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UM Dąbrowa Górnicza.

Przy powierzchni miasta wynoszącej 188,7 km<sup>2</sup> geograficzny wskaźnik gęstości sieci drogowo-ulicznej na jego obszarze wynosi 2,1 km / 1 km<sup>2</sup>. Wielkość ta sytuuje Dąbrowę Górniczą na przedostatnim miejscu wśród miast aglomeracji górnośląskiej. Należy jednak zauważyć, że tylko 30% powierzchni miasta to tereny zainwestowane, co w istotny sposób rzutuje na nasycenie jego przestrzeni siecią dróg – rzeczywista gęstość dróg na tym obszarze miasta jest bowiem dużo większa.

Dąbrowa Górnicza charakteryzuje się czytelnym, mającym mieszany charakter układem sieci drogowo-ulicznej. Na obszarze miasta obejmującym dzielnice Śródmieście, Reden i Gołonóg (tzw. „miasto właściwe”) układ dróg jest układem rusztowym. Na pozostałym obszarze jest to układ promienisty z wyraźnie zaznaczonymi dostosowaniami, wynikającymi z obsługi zlokalizowanych na tym terenie przedsiębiorstw Arcelor Mittal Steel Poland SA i Koksowni Przyjaźń SA.





Powiązania zewnętrzne zapewnia układ dróg krajowych DK1, DK86, DK94 oraz układ dróg wojewódzkich DW790, DW796 i DW910. Drogi DW790 i DW796 przebiegają przez tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (DW790 – dzielnica Łosień, DW796 – dzielnica Ząbkowice), stwarzając szereg sytuacji problemowych.

W kolejnych punktach niniejszego rozdziału opracowania przedstawiono szczegółowe dane ilościowe dotyczące układu drogowo-ulicznego z uwzględnieniem przestrzennych oraz ruchowo-obługowych funkcji dróg, zidentyfikowano obszary ruchu pieszego i uspokojonego, podstawowe ciągi transportu zbiorowego w mieście i ciągi ciężkiego ruchu samochodowego. Określono także uwarunkowania ruchowe w odniesieniu do jakości środowiska życia mieszkańców Dąbrowy Górniczej.

### 1.1. Układ drogowo-uliczny Dąbrowy Górniczej według przestrzennych funkcji dróg

Kryterium przestrzennych funkcji dróg wyróżnia drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne. W tabeli 1.2. zamieszczono ilościowe dane dotyczące długości poszczególnych rodzajów dróg dla siedemnastu wyodrębnionych dzielnic miasta oraz ogólny geograficzny wskaźnik ich gęstości, także w układzie dzielnic miasta.

Tabela 1.2.

Długość i gęstość dróg według ich przestrzennych funkcji dla wyodrębnionych dzielnic Dąbrowy Górniczej

Nazwa dzielnicy Dąbrowy Górniczej	Całkowita długość dróg na obszarze dzielnicy w [km]	Długość dróg w [km] na obszarze danej dzielnicy				Geograficzny wskaźnik gęstości sieci drogowo- ulicznej w [km/1km <sup>2</sup> ]	
		krajowe	wojewódzkie	powiatowe	gminne	całkowity	drogi powiatowe i gminne
1	2	3	4	5	6	7	8
Błędów	18,798	0	0	7,586	11,212	0,1	0,1
Bugaj	5,065	0	0	2,523	2,542	0,7	0,7
Centrum	217,093	15,7	10,623	34,526	156,244	0,5	0,5
Kuźniczka Nowa	5,373	0	0	4,205	1,168	0,2	0,2
Łazy	4,919	0	0	3,856	1,063	0,1	0,1
Łęka	6,065	0	0	0	6,065	0	0
Łosień	18,359	0	8,608	2,917	6,834	0,2	0,1
Marianki	5,458	0	0	1,225	4,233	0,1	0,1
Okradzionów	11,824	0	0	4,295	7,529	0,1	0,1
Ratanice	0,879	0	0	0	0,879	0	0
Sikorka	1,23	0	0	0	1,23	0	0
Strzemieszyce Małe	22,843	0	0	1,184	21,659	0,3	0,3
Strzemieszyce Wielkie	37,826	0	0	14,259	23,567	0,2	0,2



Trzebiśławice	8,428	0	0	5,845	2,583	0,1	0,1
Tucznawa	1,183	0	0	0	1,183	0	0
Ujejsce	9,494	0	0	3,021	6,473	0,1	0,1
Ząbkowice	21,363	0	4,569	4,258	12,536	0,1	0,1
<b>RAZEM</b>	396,2	15,7	23,8	89,7	264		

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UM Dąbrowa Górnicza.

Gęstość sieci drogowo-ulicznej dla poszczególnych dzielnic Dąbrowy Górniczej mieści się w przedziale od 0,1 km/1 km<sup>2</sup> do 0,7 km/1 km<sup>2</sup>, a więc zróżnicowanie w stosunku do wartości minimalnej wynosi 700% (największą gęstością charakteryzują się dzielnice Bugaj i Centrum).

W załączniku nr 1.1. przedstawiono podział dzielnic miasta według kryterium gęstości geograficznej dróg na ich terenie. Natomiast załącznik nr 1.2. prezentuje obecny układ drogowo-uliczny z podziałem dróg według ich funkcji przestrzennych. W tabeli 1.3. zamieszczono opis tras przebiegu ciągów dróg krajowych i dróg wojewódzkich przez Dąbrowę Górniczą.

Tabela 1.3.

Trasy przebiegu dróg krajowych i dróg wojewódzkich na obszarze Dąbrowy Górniczej

Numer drogi krajowej / wojewódzkiej	Przebieg trasy przez miasto
1	2
<b>DROGI KRAJOWE</b>	
DK1	ul. Manifestu Lipcowego
DK86	dzielnica Ratanice (brak bezpośredniej dostępności do drogi na obszarze miasta)
DK94	ul. Katowicka
<b>DROGI WOJEWÓDZKIE</b>	
DW790	droga nr 9 – ul. Gołonoska – ul. Łaskowa
DW796	ul. Armii Krajowej – ul. Szosowa – ul. Idzikowskiego – ul. Łazowska
DW910	Aleja Róż – ul. Królowej Jadwigi – ul. Sobieskiego

Źródło: Opracowanie własne.



## 1.2. Układ drogowo-uliczny miasta według ruchowych i usługowych funkcji dróg

Biorąc pod uwagę ruchowe i usługowe funkcje dróg wyróżnia się następujące klasy dróg: miejska droga ekspresowa (E), ulica główna ruchu przyspieszonego (GP), ulica główna (G), ulica zbiorcza (Z), ulica lokalna (L) i ulica dojazdowa (D). Chociaż zasadniczym kryterium wyróżnienia tych klas są względy funkcjonalne, to każdej z poszczególnych klas odpowiadają określone grupy rozwiązań technicznych. W tabeli 1.4. przedstawiono dane dotyczące długości poszczególnych klas dróg oraz ogólny geograficzny wskaźnik ich gęstości w układzie wyodrębnionych dzielnic Dąbrowy Górniczej.

Tabela 1.4.

Długość i gęstość dróg według ich funkcji ruchowych i usługowych

Nazwa dzielnicy Dąbrowy Górniczej	Całkowita długość dróg na obszarze dzielnicy w [km]	Geograficzny wskaźnik gęstości dróg klas od E do Z [km/km <sup>2</sup> ]	Długość dróg w [km] na obszarze danej dzielnicy miasta					
			E	GP	G	Z	L	D
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Błędów	18,798	0,084	0	0	7,586	4,556	4,259	2,397
Bugaj	5,056	0,378	0	0	2,523	1,872	0,36	0,31
Centrum	217,093	0,232	15,7	10,623	34,526	36,233	89,328	30,683
Kuźniczka Nowa	5,373	0,128	0	0	4,205	0,233	0,566	0,369
Łazy	4,919	0,119	0	0	3,856	0,244	0,626	0,193
Łęka	6,065	0,034	0	0	0	4,223	1,225	0,617
Łosień	18,359	0,129	0	8,608	2,917	3,245	2,113	1,476
Marianki	5,458	0,100	0	0	1,225	2,556	1,228	0,449
Okradzionów	11,824	0,076	0	0	4,295	3,895	2,411	1,223
Ratanice	0,879	0,016	0	0	0	0,633	0,125	0,121
Sikorka	1,23	0,023	0	0	0	0,822	0,258	0,15
Strzemieszyce Małe	22,843	0,177	0	0	1,184	14,556	5,698	1,405
Strzemieszyce Wielkie	37,826	0,166	0	0	14,259	16,588	4,351	2,628
Trzebisławice	8,428	0,072	0	0	5,845	1,745	0,452	0,386
Tucznawa	1,183	0,011	0	0	0	0,722	0,322	0,139
Ujejsce	9,494	0,045	0	0	3,021	4,227	1,896	0,35
Ząbkowice	21,363	0,116	0	4,569	4,258	8,622	2,55	1,364
RAZEM Dąbrowa Górnicza	396,2							

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UM Dąbrowa Górnicza.

Największą gęstość dróg klas od E do Z rejestruje się w dzielnicach Bugaj, Centrum i Kuźniczka Nowa. Natomiast drogi i ulice klas L i D dominują w obsłudze dzielnicy Centrum (120,011 km).

W załączniku nr 1.3. przedstawiono układ drogowo-uliczny Dąbrowy Górniczej uwzględniający podział dróg na poszczególne klasy.



### 1.3. Główne ciągi drogowo-uliczne Dąbrowy Górniczej

Do głównych ciągów drogowo-ulicznych miasta należą:

- trasy dwóch dróg krajowych DK1 i DK94<sup>1</sup>,
- trasy trzech dróg wojewódzkich DW790, DW796 i DW910,
- ciągi ulic stanowiących drogi powiatowe,
- ciągi ulic stanowiących drogi gminne.

Przez Dąbrowę Górniczą przebiegają dwie drogi krajowe, posiadające znaczenie dla funkcjonowania układu drogowo-ulicznego miasta:

- DK1 relacji Gdańsk-Łódź-Częstochowa-Dąbrowa Górnicza (ul. Manifestu Lipcowego)-Tychy-Bielsko Biała-Cieszyn/granica państwa; dostępność tej drogi zapewniają węzły drogowe: Sulno (z DK94), Podlesie (ul. Podlesie), Huta Katowice (Al. Piłsudskiego), Ząbkowice (ul. Armii Krajowej) DW796 i Ujejsce (ul. Ujejska z ograniczonymi relacjami) oraz jednopoziomowe skrzyżowania z ulicami: Kusocińskiego, Konstytucji, Kryniczna; na odcinku węzeł Sulno-węzeł Ząbkowice DK1 posiada parametry drogi głównej ruchu przyspieszonego (GP2/2), a dalej do granicy z m. Sosnowiec odpowiednio parametry drogi ekspresowej (S2/2),
- DK94 relacji Krzywa-Wrocław-Bytom-Dąbrowa Górnicza (ul. Katowicka) -Sosnowiec-Katowice-Tychy; dostępność drogi zapewniają węzły z DW910 (Al. Róż) i DW 790 oraz jednopoziomowe skrzyżowania z ulicami: 11 Listopada, Tysiąclecia (tylko prawoskręty), droga do Mikrohuty, Zakawie; na całym odcinku w mieście DK94 posiada parametry drogi głównej ruchu przyspieszonego.

Przebieg dróg wojewódzkich w Dąbrowie Górniczej jest następujący:

- DW790 relacji Dąbrowa Górnicza-Okradzionów-Pilica od węzła z DK94 prowadzona jest ulicami: droga nr 9, Gołonoska i Łaskowa; (Z1/2),
- DW796 relacji Dąbrowa Górnicza-Zawiercie od węzła Ząbkowice z DK1 przebiega ulicami Armii Krajowej, Szosową, Idzikowskiego i Łazowską; (Z1/2),
- DW910 relacji Będzin-Dąbrowa Górnicza od granicy z m. Będzin prowadzona jest ulicami: Sobieskiego, Królowej Jadwigi i Aleją Róż do węzła DK94; (G2/2),

Do dróg kategorii powiatowej zalicza się następujące ciągi ulic:

- Jaworowa-Dębowa-Starzyńskiego,
- Kościuszki-Konopnickiej-Limanowskiego-Robotnicza-Leśna-Marianki,

<sup>1</sup> Droga krajowa nr DK86 ze względu na obojętny przebieg i brak bezpośredniej dostępności nie ma żadnego znaczenia dla funkcjonowania układu drogowego Dąbrowy Górniczej.



- Królowej Jadwigi (od skrzyżowania z Al. Róż)-Piłsudskiego-Tworzeń-Roździeńskiego-Ząbkowicka,
- Łazy Błędowskie-Żołnierska,
- Majakowskiego-11 Listopada-Staszica-Majewskiego-Strzemieszyska,
- Narutowicza-Orkana-Łuszczaka-Sosnowiecka,
- Poboczna-Przelotowa-Białej Przemszy,
- Zwycięstwa-Ujejska-Broniewskiego.

Ciągi tworzone przez drogi gminne uzupełniają układ dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych. Najważniejsze z nich przedstawiają się następująco:

- Graniczna-Al. Zagłębia Dąbrowskiego- Piecucha,
- Parkowa-Zakładowa-Jasna-Kostury-Spacerowa-Konstytucji,
- Łańcuckiego-Łącząca-Furmana-Grunwaldzka-Wróblewskiego-Podłęknicka-Topolowa-Łęknice,
- Tysiąclecia (od Al. Zagłębia Dąbrowskiego)-Podlesie-Myśliwska,
- Tworzeń (od skrzyżowania z Al. Piłsudskiego)-Torowa-Puszkina-Składowa- Zakawie,
- Rapackiego-Hallerczyków,
- Wybickiego-Kasprzaka.

W załączniku nr 1.4. przedstawiono układ podstawowych ciągów drogowo-ulicznych w Dąbrowie Górniczej.

#### **1.4. Identyfikacja obszarów ruchu uspokojonego i pieszego**

Strefy ruchu uspokojonego zlokalizowane są na ulicach 3 Maja i Bandrowskiego w centrum Dąbrowy Górniczej. Drugim rodzajem przestrzeni miejskiej, w której stosuje się ograniczenia poruszania się pojazdów na ulicach, ogranicza się prędkość pojazdów do 20-30 km/h i adaptuje się obszary dotychczas wykorzystywane przez pojazdy na potrzeby ruchu pieszego i rowerowego są osiedla mieszkaniowe M. Kasprzaka, J. Piłsudskiego i T. Kościuszki.

W Dąbrowie Górniczej ciągi ruchu pieszego usytuowane są w centrum miasta, dzielnicach zurbanizowanych oraz na obszarach rekreacyjno-turystycznych, na których są prowadzone w połączeniu ze ścieżkami rowerowymi. Wykaz ciągów ruchu pieszego przedstawia tabela 1.5.



Tabela 1.5.

Wykaz ciągów pieszych i rowerowo-piesznych w Dąbrowie Górniczej

Lokalizacja trasy	Długość w [km]
1	2
Wokół zbiornika Pogoria III	6,40
Dzielnica Ząbkowice-łącznik osiedla Robotniczego z ul. Nadrzeczną	0,40
ul. Unruga-zbiornik Pogoria IV	0,44
Odcinek Al. Róż-ul. Wojska Polskiego	0,42
Odcinek ul. Piłsudskiego-ul. Kasprzaka	0,85
Park Hallera	0,45

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UM Dąbrowa Górnicza.

W załączniku nr 1.5. pokazano lokalizację obszarów ruchu uspokojonego i pieszego.

### 1.5. Podstawowe korytarze transportu zbiorowego w mieście

System miejskiego transportu zbiorowego w Dąbrowie Górniczej funkcjonuje w oparciu o transport autobusowy i tramwajowy. Miasto obsługiwane jest przez autobusy i tramwaje kursujące na zlecenie KZK GOP w Katowicach. Wraz z przystąpieniem Dąbrowy Górniczej do Związku, kompetencje w zakresie organizacji i zarządzania transportem publicznym na obszarze gminy, w tym uchwalanie taryfy opłat, kreowanie układu tras linii komunikacyjnych, zawieranie umów z przewoźnikami, kontrola prawidłowego funkcjonowania organizowanych przewozów, zostały przekazane KZK GOP.

Obecnie sieć powiązań transportem zbiorowym w mieście realizowana jest przez 39 linii autobusowych, w tym 5 wewnątrzmijskich, oraz 3 linie tramwajowe. Sieć linii autobusowych KZK GOP zapewnia powiązanie ze wszystkimi sąsiednimi gminami województwa śląskiego, w tym sześcioma miastami aglomeracji górnośląskiej: Będzinem, Czeladzią, Katowicami, Mysłowicami, Siemianowicami Śląskimi i Sosnowcem. Linie tramwajowe łączą Dąbrowę Górniczą z Sosnowcem, Będzinem i Czeladzią.

W tabeli 1.6. przedstawiono macierz bezpośrednich połączeń pomiędzy wyróżnionymi siedemnastoma obszarami (dzielnicami) Dąbrowy Górniczej, a w tabeli 1.7. odpowiednio średnie odległości po sieci komunikacyjnej. Tabela ta wskazuje, że na 272 możliwe połączenia, autobusy i tramwaje KZK GOP realizują 19% tych połączeń.



Na terenie miasta zlokalizowanych jest 196 przystanków komunikacyjnych. Na jeden przystanek przypada 637 mieszkańców, a średni promień dojazdu wynosi 0,553 km. W porównaniu ze wskaźnikami dla całego KZK GOP są one w Dąbrowie Górniczej zbliżone do średnich wartości dla Związku. Wśród przystanków na obszarze miasta identyfikuje się 6 przystanków krańcowych. Ich specyfikację zawiera tabela 1.8.

Analiza układu przestrzennego tras komunikacyjnych pozwala na wyróżnienie zasadniczych dla transportu zbiorowego korytarzy w układzie drogowo-ulicznym miasta. Korytarze te wraz z oceną dostosowania ich elementów do wymagań transportu zbiorowego zamieszczono w tabeli 1.9.

Tabela 1.6.

Macierz bezpośrednich połączeń pomiędzy wyróżnionymi dzielnicami (obszarami) Dąbrowy Górniczej

do Z	Błędów	Bugaj	Centrum	Kuźniczka Nowa	Łazy	Łęka	Łosień	Marianki	Okradzionów	Ratanice	Sikorka	Strzemieszyce Małe	Strzemieszyce Wielkie	Trzebiśławice	Tucznawa	Ujeście	Ząbkowice
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Błędów	-	0	0	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Bugaj	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0
Centrum	0	0	-	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Kuźniczka Nowa	1	0	0	-	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0
Łazy	1	0	0	1	-	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0
Łęka	1	0	0	0	0	-	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0
Łosień	0	0	0	0	0	1	-	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1
Marianki	0	0	1	0	0	0	0	-	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Okradzionów	1	0	0	1	1	1	1	0	-	0	0	1	0	0	0	0	0
Ratanice	0	0	0	0	0	0	0	1	0	-	0	0	0	0	0	0	0
Sikorka	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0	1	1	1
Strzemieszyce Małe	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	-	1	0	0	0	0
Strzemieszyce Wielkie	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	-	0	0	0	0
Trzebiśławice	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	1	0
Tucznawa	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	-	0	0
Ujeście	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	-	1
Ząbkowice	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	-

Źródło: Opracowanie własne.



Tabela 1.7.

Macierz średniej odległości po sieci transportu zbiorowego pomiędzy wyróżnionymi dzielnicami (obszarami) Dąbrowy Górniczej

<b>do</b> <b>Z</b>	<b>Błędów</b>	<b>Bugaj</b>	<b>Centrum</b>	<b>Kuźniczka Nowa</b>	<b>Łazy</b>	<b>Łęka</b>	<b>Łosień</b>	<b>Marianki</b>	<b>Okradzionów</b>	<b>Ratanice</b>	<b>Sikorka</b>	<b>Strzemieszyce Małe</b>	<b>Strzemieszyce Wielkie</b>	<b>Trzebieśławice</b>	<b>Tucznawa</b>	<b>Ujejsce</b>	<b>Ząbkowice</b>
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Błędów	-	10,09	22,71	5,56	3,76	10,29	11,16	26,22	9,7	24,33	16,41	14,26	18,98	25,36	14,74	20,88	17,73
Bugaj	10,09	-	14,78	11,73	10,94	5,49	7,59	17,87	8,79	15,88	2,61	10,68	14,01	12,45	1,78	7,98	2,88
Centrum	22,71	14,78	-	19,41	19,67	14,47	12,9	8,18	17,52	9,91	14,19	11,01	10,25	15,75	14,42	11,27	13,59
Kuźniczka Nowa	5,56	11,73	19,41	-	5,97	6,93	7,65	26,23	2,5	24,21	12,89	7,49	9,35	21,36	10,28	16,31	13,17
Łazy	3,76	10,94	19,67	5,97	-	6,42	7,3	25,85	4,3	23,86	12,54	10,39	13,72	20,45	9,93	15,97	12,82
Łęka	10,29	5,49	14,47	6,93	6,42	-	2,1	20,65	4,43	18,66	70,9	5,19	8,52	15,56	4,48	10,77	7,62
Łosień	11,16	7,59	12,9	7,65	7,3	2,1	-	19,42	5,15	17,61	9,19	3,09	6,42	14,19	6,58	9,71	6,57
Marianki	26,22	17,87	8,17	26,23	25,85	20,65	19,42	-	23,48	3,35	18,33	17,86	17,31	13,78	18,56	9,73	14,9
Okradzionów	9,7	8,79	17,52	2,5	4,3	4,43	5,15	23,48	-	10,67	10,39	8,24	9,27	18,86	7,78	13,81	10,67
Ratanice	24,33	15,88	9,91	24,21	23,86	18,66	17,61	3,35	10,67	-	16,34	19,57	19,05	11,79	16,57	7,74	12,91
Sikorka	16,41	2,61	14,19	12,89	12,54	7,09	9,19	18,33	10,39	16,34	-	12,21	15,62	13,01	3,38	7,29	3,42
Strzemieszyce Małe	14,26	10,68	11,01	7,49	10,39	5,19	3,09	17,86	8,24	19,57	12,21	-	4,54	16,38	9,67	11,9	8,76
Strzemieszyce Wielkie	18,98	14,01	10,25	9,35	13,72	8,52	6,42	17,31	9,27	19,05	15,62	4,54	-	18,06	13	13,58	12,09
Trzebieśławice	25,36	12,45	15,75	21,36	20,45	15,56	14,19	13,78	18,86	11,79	13,01	16,38	18,06	-	11,85	4,48	9,66
Tucznawa	14,74	1,78	14,42	10,28	9,93	4,48	6,58	18,56	7,78	16,57	3,38	9,67	13	11,85	-	8,76	3,66
Ujejsce	20,88	7,98	11,27	16,31	15,97	10,77	9,71	9,73	13,81	7,74	4,29	11,9	13,58	4,48	8,76	-	5,18
Ząbkowice	17,73	2,88	13,59	13,17	12,82	7,62	6,57	14,9	10,67	12,91	3,42	8,76	12,09	9,66	3,66	5,18	-

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 1.8.

Wykaz przystanków krańcowych KZK GOP na obszarze Dąbrowy Górniczej

<b>Nazwa dzielnicy miasta</b>	<b>Nazwa przystanku końcowego</b>	<b>Linie komunikacyjne kończące / rozpoczynające bieg na danym odcinku krańcowym</b>
1	2	3
Błędów	Błędów Zagórze	Linia autobusowa: 806
Centrum	Urząd Pracy Pętla	Linia tramwajowa: 28
Centrum	Tworzeń Huta Katowice	Linie autobusowe: 18, 27, 55, 84, 275, 605, 690, 801, 803, 806, 807, 808, 809, 811, 814, 831. Linie tramwajowe: 21, 22.
Ratanice	Ratanice	242, 243
Trzebieśławice	Podwarpie Pętla	175
Tucznawa	Tucznawa Remiza	140, 237, 637, 903

Źródło: Opracowanie własne.





Tabela 1.9.

Korytarze publicznego transportu zbiorowego w Dąbrowie Górniczej

Elementy składowe trasy korytarza publicznego transportu zbiorowego	Linie komunikacyjne KZK GOP biegnące w korytarzu	Ocena stanu technicznego infrastruktury drogowo-ulicznej ze względu na wymogi ruchowe środków transportu zbiorowego
1	2	3
Al. Róż, ul. Legionów Polskich, Al. T. Kościuszki, ul. Królowej Jadwigi, Al. J. Piłsudskiego	18,27,28,49,55,84,116,140,175, 182,260,604,605,634,635,637, 644,690,801,803,806,807,808, 811,814,831,902,903,904,928,984	bardzo dobry
ul. Legionów Polskich	116,604,644	dobry
ul. Staszica, ul. Majewskiego, ul. Grębocińska, ul. Strzemieszycka	28,49,84,928	dobry
ul. Gołonoska, ul. Ząbkowicka, ul. Łaskowa	84,605,803,806	dobry
Al. Zwycięstwa	175,275,635	dostateczny
ul. Idzikowskiego, ul. Szosowa, ul. Łazanowska, ul. Armii Krajowej	140,175,237,275,635,637	dobry
ul. Kryniczna	175,635	dobry

Źródło: Opracowanie własne

Przedstawione powyżej dane wskazują, że:

- przebieg tras linii komunikacyjnych (autobusy) w mieście wykorzystuje możliwości oferowane przez układ drogowo-uliczny,
- niektóre korytarze publicznego transportu zbiorowego są jednocześnie ciągami dróg wojewódzkich, co ze względu na wielofunkcyjność dróg może przyczyniać się do pogorszenia warunków ruchu środków transportu zbiorowego.

W załączniku nr 1.6. przedstawiono układ korytarzy transportu zbiorowego w Dąbrowie Górniczej.

### 1.6. Identyfikacja przestrzenna i ilościowa ciężkiego ruchu samochodowego na obszarze Dąbrowy Górniczej

Rozkład potoków ciężkiego ruchu samochodowego na obszarze Dąbrowy Górniczej determinowany jest przez:

- przebieg tras tranzytowych na obszarze miasta i ich wzajemne połączenia,
- lokalizację dużych generatorów i absorbentów ciężkiego ruchu samochodowego źródłowego i docelowo-powrotnego.



Ruch tranzytowy przez Dąbrowę Górniczą wykorzystuje przebiegające przez miasto drogi krajowe DK1 i DK94 oraz drogi wojewódzkie DW790, DW796 i DW910. W tabeli 1.10. wyspecyfikowano węzły i skrzyżowania umożliwiające przepływ potoków pomiędzy wymienionymi drogami dla ruchu tranzytowego.

Tabela 1.10.

Węzły i skrzyżowania w sieci dróg obsługujących ciężki ruch tranzytowy na obszarze miasta Dąbrowa Górnicza

<b>Droga obsługująca ciężki ruch tranzytowy</b>	<b>Pozostałe drogi obsługujące ciężki ruch tranzytowy</b>	<b>Węzły w sieci dróg tranzytowych zapewniające przepływ potoków ruchu ciężkiego pomiędzy drogami</b>
1	2	3
DK1	DK94	węzeł Sulno; ul. Manifestu Lipcowego(DK1)-ul. Katowicka (DK94)
	DK790	węzeł Sulno (DK1/DW94)→węzeł DK94/DW790 ul. Katowicka (DK94)-droga nr 9 (DW790)
	DW796	węzeł Ząbkowice (DK1/DW796) ul. Manifestu Lipcowego (DK1)-ul. Armii Krajowej (DW796)
	DW910	węzeł Sulno (DK1/DW94)→węzeł DK94/DW790 ul. Katowicka (DK94)-Aleja Róż (DW910)
DK94	DK1	jak wyżej w relacji DK1-DK94-DK1
	DW790	węzeł DK94/DW796 ul. Katowicka (DK94)-droga nr 9 (DW790)
	DW796	węzeł Sulno (DK94/DW1) )→węzeł DK1/DW796 ul. Manifestu Lipcowego (DK1)-ul. Armii Krajowej (DW796)
	DW910	węzeł DK94/DW910 ul. Katowicka (DK94)-Aleja Róż (DK910)
DW790	DK1	jak wyżej dla relacji DK1-DW790-DK1
	DK94	jak wyżej dla relacji DK94-DW790-DK94
	DW796	węzeł DW790/DK94 droga nr 9 (DW790)-ul. Katowicka (DK94)→węzeł Sulno (DK94/DK1) ul. Katowicka (DK94)-ul. Manifestu Lipcowego (DK1)-ul. Armii Krajowej (DW796)
	DW910	węzeł DW790/DK94 droga nr 9 (DW790)-ul. Katowicka (DK94)→węzeł DK94/DW910 ul. Katowicka (DK94)-Aleja Róż (DW910)
DW796	DK1, DK94, DW790	jak wyżej w odpowiednich relacjach
	DW910	węzeł Ząbkowice DW796/DK1 ul. Armii Krajowej (DW796)-ul. Manifestu Lipcowego (DK1)→węzeł Sulno (DK1/DK94) ul. Manifestu Lipcowego (DK1)-ul. Katowicka (DK94)→węzeł (DK94/DW910) ul. Katowicka (DK94)-Aleja Róż (DW910)
DW910	DK1, DK94, DW790, DW796	jak wyżej w odpowiednich relacjach

Źródło: Opracowanie własne.



Przedstawione powyżej dane wskazują, że ruch tranzytowy przez Dąbrowę Górniczą odbywa się odcinkami dróg krajowych i wojewódzkich przebiegających przez miasto.

W załączniku nr 1.7. przedstawiono sieć dróg w mieście obsługującą potoki ruchu tranzytowego, w tym ruchu ciężkiego.

Najważniejszymi generatorami i absorbentami ciężkiego ruchu samochodowego są obiekty i tereny przemysłowe. W załączniku nr 1.8. przedstawiono obecne rozmieszczenie terenów przemysłowych na obszarze miasta oraz najważniejsze funkcjonujące na nich obiekty produkcyjne przemysłowo-usługowe, bazy, składy i magazyny. Szczególnie znaczące lokalizacje obiektów przemysłowych znajdują się w dzielnicy Tworzeń (m.in. Arcelor Mittal Steel Poland SA), Ząbkowice (m.in. URSA i HSG i A Ząbkowice) oraz Strzemieszyce Małe i Wielkie (m.in. Saint-Gobain Glass i Koksownia „Przyjaźń” SA).

Alokacja terenów przemysłowych jest zasadniczą determinantą układu tras zapewniających dostępność obiektów produkcyjno-usługowych, baz, składowisk i magazynów. Główne ciągi drogowo-uliczne o dużej intensywności ruchu ciężkich pojazdów drogowych zamieszczono w tabeli 1.11. Natomiast w tabeli 1.12. przedstawiono dane obrazujące wielkość ruchu samochodów ciężarowych na wybranych elementach sieci drogowo-ulicznej Dąbrowy Górniczej.

Tabela 1.11.

Główne ciągi drogowo-uliczne w Dąbrowie Górniczej obsługujące intensywny ruch samochodów ciężarowych

<b>Punkt początkowy ciągu drogowo-ulicznego (dzielnica miasta)</b>	<b>Punkt końcowy ciągu drogowo-ulicznego</b>	<b>Przebieg trasy ciągu</b>	<b>Obsługiwane obiekty przemysłowe</b>
1	2	3	4
Błędów-ul. Żołnierska od strony DW791	Al. J. Piłsudskiego	DW791, ul. Żołnierska, ul. Łaskowa, DW790, DK94, DK1, Al. J. Piłsudskiego, ul. Tworzeń, ul. Roździeńskiego	Huta Arcelor Mittal Steel Poland SA, BREMBO
Sosnowiec/Strzemieszyce Wielkie- ul. Kazimierzowska, ul. Grębocińska, ul. Majewskiego, ul. Strzemieszycka	ul. Rolna (Strzemieszyce Wielkie)/Sławków	Sosnowiec-ul. Kazimierzowska, ul. Grębocińska, ul. Majewskiego, ul. Strzemieszycka, ul. Rudna-Sławków	Terminal Sławków, Huta Szkła (Strzemieszyce Wielkie)
od strony Zawiercia lub DK94 (Kraków/Katowice)	ul. Koksownicza (Strzemieszyce Małe)	DK94, DW790, ul. Koksownicza	Koksownia „Przyjaźń” SA
DK1 (Ząbkowice)	granica miasta z Sosnowcem (Strzemieszyce Wielkie) lub granica miasta z Wojkowicami Kościelnymi (Ujejsce/Ząbkowice)	DK1, ul. Armii Krajowej (Ząbkowice), ul. Ujejska, ul. Broniewskiego (Ujejsce)	Tranzyt w kierunku Warszawy, Cieszyna i Zawiercia oraz obiekty w Ząbkowicach: Zakłady Tworzyw Sztucznych, URSA



ul. Sobieskiego od strony Będzina (Centrum)	ul. Sobieskiego (Centrum)	DK86-ul. Kołłątaja (Będzin), ul. Sobieskiego, ul. Kościuszki, DK94	
---	---------------------------	--	--

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 1.12.

Wielkość ruchu samochodów ciężarowych na wybranych elementach sieci drogowo-ulicznej Dąbrowy Górniczej

Opis przekroju pomiarowego (relacja)	Wielkość SDR		
	pojazdy ogółem	samochody ciężarowe	
		pojazdy	[%] ogółu
1	2	3	4
DK1 Wojkowice-Dąbrowa Górnicza	16 530	3 934	23,8
DK1 Dąbrowa Górnicza-Sulno	29 011	7 021	24,2
DK94 Dąbrowa Górnicza-Sławków	19 145	3 236	16,9
DW 910 Dąbrowa Górnicza-Będzin	12 292	120	0,1
DW790 Dąbrowa Górnicza-kier. Łazy	3 116	256	8,2
DW796 Dąbrowa Górnicza-Ciągowice	4 588	927	20,4

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UM Dąbrowa Górnicza.

### 1.7. Uwarunkowania ruchowe jakości środowiska życia mieszkańców Dąbrowy Górniczej

Wśród priorytetowych kierunków działań mających na celu poprawę jakości środowiska i zapewnienie mieszkańcom miast możliwości przyjemnego i zdrowego życia, wymienia się równowagę transportu. W tym obszarze funkcjonowania miast poszukiwać należy rozwiązań zwiększających udział zrównoważonych środków i sposobów przemieszczania (np. transport szynowy, ruch rowerowy i poruszanie się pieszo). Innymi pilnymi problemami do rozwiązania są rosnące natężenie ruchu ulicznego, zwiększenie wykorzystania pojazdów o niskiej emisji spalin oraz integracja polityk transportowej i zagospodarowania przestrzennego.

Na niekorzystny wpływ ruchu drogowego na jakość życia mieszkańców składają się następujące czynniki:

- uciążliwość ciężkiego ruchu drogowego,
- narażenie obszarów zabudowy na intensywny ruch drogowy,
- bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- deficyt miejsc parkingowych.



Część zidentyfikowanych ciągów ciężkiego ruchu drogowego (zob. poprzedni punkt niniejszego rozdziału opracowania) przebiega przez tereny zabudowy mieszkalnej, a ich trasy bezpośrednio przylegają do obszarów rekreacji i turystyki. Tego rodzaju sytuacja ma miejsce na następujących elementach sieci drogowo-ulicznej miasta:

- ulice: Żołnierska, Łaskowa w ciągu Błędów (ul. Żołnierska DW791)-Al. J. Piłsudskiego,
- ulice: Grębocińska, Majewskiego, Strzemieszycka, Rudna w ciągu Sosnowiec/Strzemieszyce Wielkie – Strzemieszyce Wielkie/Sławków,
- ulice: Armii Krajowej, Ujejska, Broniewskiego w ciągu DK1 (Ząbkowice)-Sosnowiec/Strzemieszyce Wielkie lub kierunek Wojkowice Kościelne,
- ulice: Sobieskiego, Kościuszki w ciągu granica miasta z Będzinem-Centrum.

Także intensywny ruch drogowy jest istotnym czynnikiem pogarszającym jakość środowiska życia mieszkańców miasta. Obszarami Dąbrowy Górniczej narażonymi na tego rodzaju uciążliwość są rejonu ulic:

- Sobieskiego, Królowej Jadwigi,
- Legionów Polskich,
- Kościuszki,
- Armii Krajowej, Szosowa, Łazowska,
- Gołonoska, Łaskowa,
- Majewskiego, Strzemieszycka,
- Al. Zwycięstwa, Ujejska, Broniewskiego.

W załączniku nr 1.9. przedstawiono obszary Dąbrowy Górniczej zagrożone intensywnym ruchem samochodowym.

Ocena stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w mieście (tabele 1.13.-1.14.) wskazuje na następujące kwestie:

- poprzez modernizację i rozbudowę układu drogowo-ulicznego oraz działania w zakresie inżynierii ruchu wynikające z wniosków z prowadzonych na bieżąco analiz wypadkowości, osiągnięto w ostatnim okresie zahamowanie wzrostu liczby wypadków drogowych na terenie miasta Dąbrowa Górnicza,
- duża liczba zdarzeń z pieszymi występuje w obrębie przystanków miejskiego transportu zbiorowego, stąd konieczność maksymalnego ograniczania niebezpieczeństwa na styku pieszy-pojazd w bezpośrednim rejonie oddziaływania przystanku,
- zauważa się, że duży wpływ na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego mają działania prowadzące do zmian w rozkładzie potoków na sieć drogowo-uliczną



Dąbrowy Górniczej (realizacja inwestycji drogowych związanych z budową nowych połączeń oraz węzłów drogowych), eliminujące możliwości występowania zdarzeń drogowych, tam gdzie były one rejestrowane przed wprowadzeniem zmian w układzie drogowym i przepływie potoków ruchu.

Do najbardziej niebezpiecznych miejsc w układzie drogowo-ulicznym Dąbrowy Górniczej zaliczyć należy:

- skrzyżowania:
  - ul. Sobieskiego z ulicami: Chopina, Sienkiewicza, Kościuszki,
  - ul. Królowej Jadwigi z ulicami: ks. Augustynika, Wojska Polskiego,
  - Alei Piłsudskiego z ulicami: Majakowskiego-Poniatowskiego, Graniczną, Morcinka, Tysiąclecia, Piecucha, Gwardii Ludowej,
  - Alei Róż z ulicą Legionów Polskich,
  - ul. Katowickiej z ulicą 11 Listopada,
- ulice:
  - Al. Piłsudskiego (rejon ul. Piecucha),
  - DK-94 (ul. Katowicka),
  - Tysiąclecia,
  - Zagłębia Dąbrowskiego,
  - Armii Krajowej,
  - Ząbkowicka (rejon ul. Łaskowej).

Tabela 1.13.

Charakterystyka wypadkowości na sieci drogowo-ulicznej Dąbrowy Górniczej w latach 2003-2009

Wskaźniki wypadkowości dla obszaru w granicach administracyjnych miasta	Rok					
	2003	2005	2006	2007	2008	2009
1	2	3	4	5	6	7
Liczba zarejestrowanych pojazdów na terenie miasta	42135	48089	53193	56987	31312	65184
Liczba wypadków	162	179	185	168	170	176
Liczba osób zabitych	8	12	11	12	14	12
Liczba osób rannych	235	291	248	210	217	215
Liczba pieszych biorących udział w wypadkach	62	52	47	56	59	57
Liczba motocyklistów biorących udział w wypadkach	5	4	9	5	7	7
Liczba zabitych motocyklistów biorących udział w wypadkach	1	0	0	1	1	3
Liczba rowerzystów biorących udział w wypadkach	16	12	8	7	10	18
Liczba zabitych rowerzystów biorących udział w wypadkach	3	2	0	0	1	0

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UM Dąbrowa Górnicza.



Tabela 1.14.

Wybrane wskaźniki bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze miasta Dąbrowa Górnicza w latach 2008-2009

Nazwa wskaźnika bezpieczeństwa ruchu drogowego	Wielkość wskaźnika	
	2008	2009
1	2	3
Liczba wypadków przypadająca na 1 mln pojazdów ( $w_p$ ) [wyp./mln poj.]	2772,7	2608,0
Liczba wypadków przypadająca na 1 mln mieszkańców ( $w_m$ ) [wyp./mln mieszk.]	1318,7	1360,0
Gęstość wypadków na sieci drogowo-ulicznej ( $D_w$ ) [wyp./km]	0,429	0,444
Względny wskaźnik wypadkowości na sieci drogowo-ulicznej ( $U_w$ ) [wyp./mln pojkm/rok]	0,037	0,042
Wskaźnik zagrożenia ( $W_z$ )	0,126	0,138

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UM Dąbrowa Górnicza.

W Dąbrowie Górniczej, tak jak w wielu innych miastach regionu, występuje zjawisko deficytu miejsc parkingowych. Obserwuje się je zarówno w Centrum (zob. tabela 1.15.), jak również na terenach rekreacyjnych.

Tabela 1.15.

Podaż miejsc parkingowych w centralnej części Dąbrowy Górniczej

Lokalizacja	Liczba miejsc parkingowych ogółem	W tym zastrzeżonych
1	2	3
ul. Królowej Jadwigi	34	20 dla pojazdów o masie do 3,5 t
ul. Sobieskiego	20	-
ul. 3 Maja	33	-
ul. Adamieckiego	22	-
ul. Augustyniaka	30	14 dla mieszkańców domu nr 9, w tym 1 dla inwalidy
ul. Bandrowskiego	60	-
ul. Cieplaka	26	-
ul. Górników Redenu	90	1 dla inwalidy
ul. Konopnickiej	37	12 dla mieszkańców domu nr 30
ul. Kościuszki	20	-
ul. Struga	25	-
ul. Okrzei	21	-
ul. Przybyłaka	14	-
ul. Skibińskiego	17	1 dla inwalidy
RAZEM	449	48

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UM Dąbrowa Górnicza.





## 1.8. Ocena stanu istniejącego układu drogowo-ulicznego Dąbrowy Górniczej

Realizacja strategicznej wizji rozwoju Dąbrowy Górniczej ujętej w „Strategii Rozwoju Miasta: Dąbrowa Górnicza 2020” z listopada 2007 roku wymaga:

- poprawy wewnętrznych powiązań komunikacyjnych,
- rozwoju dostępności zewnętrznej, ale poprzez rozwiązania niepowodujące uciążliwości dla mieszkańców miasta (układy obwodnicowe),
- nadania priorytetu powiązaniom z metropolitalno-regionalną siecią transportową.

Zapewni to:

- dobre skomunikowanie miasta z otoczeniem sąsiedzkim, regionalnym, krajowym i międzynarodowym,
- wzrost otwartości miasta na jego otoczenie przy jednoczesnym zachowaniu jego regionalnej tożsamości,
- zwiększenie mobilności mieszkańców Dąbrowy Górniczej,

Realizacja tak sformułowanej wizji długofalowego rozwoju miasta wymaga identyfikacji występujących barier transportowych, a następnie ich eliminacji poprzez zaplanowanie i przeprowadzenie w dłuższej perspektywie odpowiednich działań w tym zakresie.

Przeprowadzony w niniejszym rozdziale opracowania wieloaspektowy przegląd obecnego stanu układu drogowo-ulicznego Dąbrowy Górniczej wskazuje na wiele czynników negatywnego wpływu systemu transportowego miasta na jego funkcjonowanie i rozwój. Są one następujące.

### Funkcjonalność i jakość układu drogowo-ulicznego

1. Pod względem funkcjonalnym układ zapewnia dobre połączenia z układem międzynarodowym i siecią dróg krajowych. Natomiast jakość rozwiązań obecnie wykorzystywanych wymaga zdecydowanej poprawy. Ograniczenia w tym zakresie to m.in.:
  - zły stan techniczny nawierzchni jezdni i chodników,
  - zła geometria dróg i skrzyżowań,
  - zły stan techniczny niektórych obiektów inżynierskich (DK94),
  - przestarzałe systemy sygnalizacji świetlnej.
2. Połączenia drogowe o funkcjach wewnętrznych wymagają zarówno działań prowadzących do uzupełnienia sieci drogowo-ulicznej o nowe połączenia między





dzielnicami miasta, jak i poprawy jakościowej już istniejących połączeń. Nie można uważać za wystarczające nałożenia na składniki sieci drogowo-ulicznej miasta zapewniające jego dostępność zewnętrzną także sprawnej i efektywnej obsługi połączeń wewnątrzmięjskich. Szczególnie problem ten dotyczy kierunku północ-południe.

3. Rozwijająca się Dąbrowa Górnicza wymaga odpowiedniej infrastruktury logistycznej, w tym sieci dróg do obsługi centrów logistycznych lokalizowanych na obszarze miasta oraz dużych nadawców i odbiorców ładunków przewożonych transportem drogowym. Należy uwzględnić tego rodzaju potrzeby w perspektywicznej koncepcji rozwoju sieci drogowo-ulicznej miasta.

#### Infrastruktura transportu publicznego

4. Obecnie większość podróży do i przez Centrum Dąbrowy Górniczej odbywa się samochodem osobowym, a udział transportu zbiorowego systematycznie się zmniejsza. Możliwe są przy tym dwa podejścia kładące nacisk na:
  - poprawę funkcjonowania miejskiego transportu zbiorowego i przyciągnięcie nowych użytkowników poprzez modernizację jego infrastruktury i wyposażenia; zmiany te powinny mieć skokowy charakter,
  - poprawę przejezdności układu drogowo-ulicznego w Centrum i relacjach do i z dzielnicy dla transportu indywidualnego, co może jednak spowodować zwiększenie udziału w przewozach samochodem osobowym i będzie sprzeczne z zasadą równoważenia transportu w mieście, stąd zakres zmian powinien mieć zdecydowanie mniejsze tempo niż w przypadku transportu zbiorowego.
5. Czynniki infrastrukturalne posiadają istotne znaczenie dla poprawy udziału publicznego transportu zbiorowego w przewozach osób na obszarze Dąbrowy Górniczej. W tym zakresie stan istniejący charakteryzuje się:
  - brakiem integracji transportu publicznego i indywidualnego przez organizowanie w wybranych punktach wlotowych poza Śródmieściem parkingów dla samochodów osobowych oraz budowę urządzeń infrastruktury transportu zbiorowego, umożliwiających kierowcom i ich pasażerom przesiadanie się do środków transportu zbiorowego,
  - brakiem dostosowania parametrów technicznych niektórych ciągów drogowo-ulicznych obciążonych ruchem środków transportu zbiorowego do wymagań i potrzeb tego podsystemu transportu miejskiego.



6. W obszarze śródmiejskim istnieje dobrze rozbudowany układ dróg dwuprzestrzennych (ulice: Al. Piłsudskiego, Sobieskiego, Królowej Jadwigi, Kościuszki, Podlesie, Al. Zagłębia Dąbrowskiego), mające wysokie znaczenie dla funkcjonowania autobusowego transportu zbiorowego i stwarzający możliwość skutecznej, dalszej poprawy prowadzenia ruchu.

#### Uciążliwości ruchu drogowego

7. Atrakcyjne położenie miasta, będącego bramą do Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii Silesia sprawia, że największe natężenie ruchu pojazdów samochodowych występuje na odcinkach dróg krajowych DK1 i DK94 oraz dróg wojewódzkich DW790 i DW910. Podobnie wygląda sytuacja w zakresie ruchu samochodów ciężarowych. Część tras tych dróg prowadzi przez obszary zabudowy, rekreacji i turystyki, stwarzając istotne zagrożenie dla jakości środowiska życia mieszkańców Dąbrowy Górniczej.
8. Zwiększające się natężenie ruchu drogowego powoduje negatywne skutki w określonych obszarach sieci drogowej miasta. Dotyczy to:
  - układu drogowo-ulicznego Śródmieścia i tras doprowadzających ruch do centrum miasta,
  - określonych ciągów i węzłów, przede wszystkim na kierunku do i z centrum miasta w pozostałych jego dzielnicach.
9. Niedobór miejsc parkingowych na poziomie minimum obserwuje się zarówno w dzielnicy śródmiejskiej, skupiającej na swym obszarze wiele generatorów ruchu i jego ujść, jak również na atrakcyjnych terenach rekreacyjno-turystycznych, które miasto posiada.

#### Innowacyjne aspekty układu drogowo-ulicznego

10. Obecnie miasto nie posiada żadnych rozwiązań wykorzystujących inteligentne systemy transportowe (ITS) do zarządzania ruchem potoków pojazdów oraz do dynamicznej informacji dla kierowców. Identyczna sytuacja ma miejsce w publicznym transporcie zbiorowym na terenie miasta.

Formułowane wnioski odzwierciedlają wieloletnie zaległości inwestycyjne, niewystarczające środki finansowe na rozbudowę i utrzymanie miejskiej infrastruktury transportowej, prowadzące do nienadążania za oczekiwaniami i potrzebami mieszkańców miasta i jego gości oraz podmiotów gospodarczych. Poprawa funkcjonowania systemu transportowego Dąbrowy Górniczej wymaga ich uwzględnienia przy opracowywaniu perspektywicznej koncepcji rozwoju sieci drogowo-ulicznej miasta.



## 2. PRZESŁANKI PERSPEKTYWICZNEGO ROZWOJU SIECI DROGOWEJ MIASTA DĄBROWA GÓRNICZA

### 2.1. Zgodność rozwoju sieci drogowej Dąbrowy Górniczej z polityką Unii Europejskiej, Polski i województwa śląskiego

Ponieważ od roku 2004 Polska jest członkiem Unii Europejskiej, więc wszystkie dokumenty strategiczne tworzone w strukturach publicznych winny być zgodne z polityką Unii oraz polityką Polski. Ważna jest też zgodność z polityką regionalną, w tym przypadku województwa śląskiego. Nie bez znaczenia jest też zgodność z rozwojem Katowic i całej metropolii śląsko-zagłębiowskiej.

*Rozwój sieci drogowej Dąbrowy Górniczej powinien być zgodny ze wspólnotową polityką transportową Unii.* Oficjalną polityką transportową Unii Europejskiej jest Biała Księga Polityki Transportowej z 2001 roku<sup>2</sup> oraz dokumenty i decyzje, które na jej podstawie są podejmowane. Zasadnicze zadania proponowane w Białej Księdze to<sup>3</sup>:

- rewitalizacja kolei,
- poprawa jakości w transporcie drogowym,
- promowanie transportu morskiego oraz wodnego śródlądowego,
- zachowanie równowagi pomiędzy wzrostem transportu lotniczego a środowiskiem,
- urzeczywistnienie postulatu intermodalności,
- budowa trans-europejskiej sieci drogowej i kolejowej,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- polityka efektywnych opłat transportowych,
- rozpoznanie praw i obowiązków użytkowników,
- rozwój transportu miejskiego o wysokiej jakości,
- kładzenie nacisku w badaniach i technologii na czysty i sprawny transport,
- zarządzanie efektami globalizacji,
- rozwój średnio- i długoterminowych zadań pro-środowiskowych dla zrównoważonego systemu transportu.

<sup>2</sup> White Paper: European Transport Policy for 2010: Time to Decide, European Commission, Bruxelles 2001.

<sup>3</sup> Ibidem.



W roku 2006 zgodnie z zapowiedzią został dokonany przegląd europejskiej polityki transportowej<sup>4</sup>. W dokumencie uznano, że polityka zrównoważonego transportu UE zmierza do tego, aby systemy transportowe spełniały ekonomiczne, społeczne i środowiskowe potrzeby społeczeństwa. Efektywne systemy transportu są niezbędne dla dobrobytu Europy, gdyż mają znaczący wpływ na wzrost gospodarczy, rozwój społeczny oraz środowisko. Mobilność towarów i osób jest niezbędnym elementem konkurencyjności europejskiego przemysłu i usług. Wreszcie, mobilność jest również zasadniczym prawem obywatela. Cele polityki transportowej UE pozostają zatem stałe w czasie, jednak jej ogólny kontekst ulegał ewolucji, w szczególności chodzi o zamiar zwiększenia ingerencji w zakresie pomocy w realizacji przez miasta zrównoważonej polityki transportowej. Efektem tych zamierzeń jest poddanie pod dyskusję Zielonej Księgi z 2007 roku, dotyczącej mobilności w miastach<sup>5</sup>. Dokument ten formułuje liczne pytania problemowe w zakresie funkcjonowania transportu w miastach. Proponowane są też ogólne narzędzia poprawy. Syntetycznie można stwierdzić, że w Zielonej Księdze dostrzega się konieczność wsparcia miasta w realizacji zrównoważonego transportu – z poziomu wspólnotowego i krajowego. Problemy związane z negatywnymi skutkami rozwoju transportu najsilniej wpływają na funkcjonowanie miast: pogarszając warunki życia mieszkańców oraz obniżając konkurencyjność Europy (co stoi w sprzeczności z zamierzeniami strategii lizbońskiej).

W opracowywanej „Koncepcji rozwoju sieci drogowej miasta Dąbrowa Górnicza” założono pełną zgodność z kierunkami rozwoju systemu transportowego w Unii Europejskiej.

***Rozwój sieci drogowej Dąbrowy Górniczej powinien być zgodny z polityką transportową państwa.*** W Polityce Transportowej Państwa na lata 2006-2025 przyjętej przez Radę Ministrów 29 czerwca 2005 roku, w punkcie 6.8 tego dokumentu, została podjęta specyfika transportu w obszarach zurbanizowanych<sup>6</sup>. W szczególności, wśród dziesięciu priorytetów znalazły się dwa, bezpośrednio odnoszące się do transportu w miastach<sup>7</sup>:

- poprawa jakości transportu w miastach, w tym poprzez wzrost konkurencyjności transportu publicznego wobec indywidualnego, poprawę warunków ruchu pieszego i rowerowego, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych,

<sup>4</sup> Utrzymać Europę w ruchu -zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu. Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r., Komisja Europejska, Bruksela 2006.

<sup>5</sup> Zielona Księga. W kierunku nowej kultury mobilności w mieście, Komisja Europejska, Bruksela 2007.

<sup>6</sup> *Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2005.

<sup>7</sup> Ibidem, s. 12-13.



- poprawa jakości i konkurencyjności transportu publicznego w obszarach metropolitalnych i regionach, w tym przez wprowadzanie ułatwień i zachęt (współfinansowanie) dla organizowania sieci kolei aglomeracyjnych, wymiany taboru, rozbudowy i modernizacji stanu technicznego infrastruktury.

W dokumencie znajduje się ważna deklaracja, że głównym zadaniem polityki transportowej państwa powinno być wsparcie samorządów miast w realizacji polityki zrównoważonego rozwoju<sup>8</sup>. W dalszej części polityki zdefiniowano zróżnicowane instrumenty polityki państwa w odniesieniu do transportu w miastach, wśród których należy wymienić zwłaszcza takie działania jak<sup>9</sup>:

- promowanie i wspieranie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- promowanie rozwiązań zmniejszających uciążliwość ruchu ciężarowego (w tym dostawczego),
- promowanie innowacyjnych rozwiązań technicznych (w tym szeroko pojętej telematyki i ITS),
- tworzenie i upowszechnianie standardów technicznych (np. w zakresie: projektowania, utrzymania dróg, ulic i parkingów w mieście, itp.).

Także w tym zakresie przedmiotowa „Koncepcja rozwoju sieci drogowej miasta Dąbrowa Górnicza” stanowi realizację przedsięwzięć określonych w polityce państwa.

***Rozwój sieci drogowej Dąbrowy Górniczej powinien być zgodny z polityką regionalną województwa śląskiego.*** W tym zakresie politykę tę określa „Strategia rozwoju województwa śląskiego Śląskie 2020”.

Ważne są następujące ustalenia strategiczne<sup>10</sup>:

- w priorytecie strategicznym A: Województwo śląskie regionem nowej gospodarki kreującym i skutecznie absorbującym technologie i jego celu strategicznym: Rozwinięta infrastruktura nowej gospodarki, zaprogramowano kierunek działań: Poprawa warunków inwestycyjnych w regionie, a w nim ***przedsięwzięcia związane z rozbudową i poprawą infrastruktury transportowej, służącej obsłudze obszarów stref atrakcyjnych gospodarczo,***
- w priorytecie strategicznym B: Województwo Śląskie regionem o powszechnej dostępności do regionalnych usług publicznych o wysokim standardzie i jego celu

<sup>8</sup> Ibidem, s. 29.

<sup>9</sup> Ibidem, s. 29-30.

<sup>10</sup> Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020”, Katowice 2010, s. 54, 72 i 77-78.



strategicznym: Atrakcyjne warunki zamieszkania i wysoka jakość przestrzeni przyjęto kierunek działań: ***Rozwój i modernizacja komunikacji publicznej obszarów miejskich***, obejmujący następujące przedsięwzięcia:

- prowadzenie studiów i analiz dla rozwoju transportu publicznego,
  - rozbudowę i modernizację obiektów infrastruktury szynowej transportu publicznego,
  - poprawę jakości taboru publicznego transportu szynowego i autobusowego,
  - koordynację sieci połączeń i rozkładów jazdy komunikacji publicznej,
  - wprowadzenie wspólnego biletu dla różnych środków transportu miejskiego, w tym z wykorzystaniem elektronicznej karty usług,
  - tworzenie punktów i węzłów przesiadkowych oraz miejsc typu „park nad ride” na obrzeżach centrów miast, zintegrowanych z transportem publicznym oraz systemem ścieżek rowerowych,
  - organizację ruchu transportu publicznego,
  - promocję i rozwój infrastruktury rowerowej,
  - wspieranie integracji systemów transportu zbiorowego aglomeracji miejskich,
- dla priorytetu C: Województwo śląskie znaczącym partnerem kreacji kultury, nauki i przestrzeni europejskiej wyznaczono cel strategiczny: Duże znaczenie metropolii, miast i regionu w przestrzeni europejskiej, którego realizacja wymaga ***kierunku działań obejmującego rozbudowę i integrację systemu transportowego*** z następującymi przedsięwzięciami:
- budowę, rozbudowę i modernizację elementów infrastruktury transportowej o znaczeniu europejskim,
  - budowę nowej oraz stałe podnoszenie jakości istniejącej infrastruktury transportowej do parametrów zgodnych z wymogami UE,
  - powiązanie węzłów autostradowych i dróg ekspresowych z istniejącą siecią,
  - budowę i przebudowę dróg dojazdowych do autostrad i dróg ekspresowych,
  - implementację narzędzi inteligentnego transportu, w tym systemów monitorowania i sterowania ruchem,
  - przywracanie drożności korytarzy ekologicznych poprzez przebudowę i modernizację istniejącej infrastruktury transportowej na newralgicznych odcinkach,
  - rozwój infrastruktury transportu rowerowego,
  - wspieranie tworzenia infrastruktury służącej integracji poszczególnych gałęzi transportu poprzez rozbudowę m.in. centów logistycznych i przeładunkowych,



centrów przesiadkowych i miejsc postojowych dla samochodów (park and ride) oraz modernizację dworców,

- budowę obwodnic miejskich, ograniczających natężenie ruchu w centrach,
- racjonalizację wykorzystania infrastruktury kolejowej, w tym linii przeznaczonych do ruchu towarowego,
- ułatwienie dostępu do infrastruktury kolejowej regionu dla niezależnych operatorów kolejowych,
- wdrożenie i odtworzenie funkcji transportowych na szlakach wodnych.

Ramy regionalne określa też bezpośrednio Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego, a zwłaszcza określone w tym dokumencie rezultaty polityki przestrzennej w zakresie infrastruktury transportowej: „ukształtowane funkcjonalne systemy infrastruktury technicznej i transportowej, ograniczające zagrożenia dla środowiska i zdrowia ludzi, tym samym przyczyniające się do zmniejszenia ryzyka zanieczyszczenia środowiska i poprawy bezpieczeństwa warunków inwestowania, integracji województwa oraz wzrostu jego europejskiej konkurencyjności”<sup>11</sup>. Zasady realizacji polityki przestrzennej, to m.in.<sup>12</sup>:

- lokalizowanie inwestycji infrastruktury transportowej i technicznej głównie w korytarzach transportowo-osadniczych z uwzględnieniem uwarunkowań środowiskowych,
- priorytetowe realizowanie inwestycji zapewniających sprawne powiązania między podstawowymi węzłami sieci osadniczej.

## **2.2. Oczekiwane funkcje układu drogowo-ulicznego Dąbrowy Górniczej jako wytyczne przy opracowywaniu koncepcji jego rozwoju**

Kształtując sieć drogową miasta, należy mieć na uwadze spełnienie wielu funkcji, w tym w szczególności:

- zahamowanie degradacji istniejącej infrastruktury drogowej (poprawa reżimów utrzymaniowych konstrukcji nawierzchni i obiektów inżynierskich),
- dbałość o standard rozwiązań inżynierskich, w tym nawierzchni ulic i placów w obszarach o charakterze reprezentacyjnym,
- poprawę wydajności istniejącej infrastruktury (zwłaszcza skrzyżowań) poprzez drobne modernizacje,

<sup>11</sup> Plan zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego, Marszałek Województwa Śląskiego, Katowice 2004, s. 80.

<sup>12</sup> Ibidem.





- budowę systemu zarządzania ruchem z wykorzystaniem zaawansowanych technologii informacyjnych i sterowania ruchem; wdrażanie i rozwój inteligentnych systemów transportowych,
- uwzględnianie w systemach sterowania oraz w rozwiązaniach organizacji ruchu wymogu priorytetu dla pojazdów transportu zbiorowego,
- wprowadzenie systemu informowania o warunkach panujących w sieci drogowo-ulicznej,
- dokończenie rozpoczętych inwestycji drogowych; selektywna budowa nowych elementów sieci drogowo-ulicznej według następujących zasad:
  - uwolnienie obszarów zwartej zabudowy od zewnętrznego ruchu tranzytowego oraz centralnych obszarów miasta od ruchu międzydzielnicowego,
  - powiązanie układu dróg miejskich z układem dróg krajowych,
  - usprawnienie funkcjonowania transportu zbiorowego,
  - obsługa terenów nowej zabudowy,
  - generalny priorytet inwestycyjny dla zewnętrznych układów obwodowych,
- intensywną rozbudowę sieci dróg rowerowych,
- propagowanie systemu grupowego korzystania z samochodu osobowego, w tym tworzenie zachęt do zwiększania napełniania samochodu w jazdach miejskich,
- ograniczanie uciążliwości ruchu samochodów ciężarowych przez:
  - ograniczenia wjazdu pojazdów o dużej ładowności w obszar centralny i wybrane obszary zabudowy mieszkaniowej,
  - kierowanie ciężarowego ruchu tranzytowego oraz ładunków niebezpiecznych na trasy obwodowe,
  - czasowe ograniczenia ruchu ciężarowego i dostawczego (np. w dni świąteczne i w porze nocnej) na wybranych trasach i obszarach,
  - budowę systemu logistyki miejskiej, umożliwiającej zaopatrzenie obiektów produkcji, usług i mieszkań w towary w oparciu o informatyczną bazę danych, organizację procesu magazynowania, przeładunku i przewozu pojazdami dostosowanymi do rodzaju ładunku oraz obsługiwanego obszaru,
  - stymulowanie rozwoju terminali, w których następowałby przeładunek towarów do pojazdów dostawczych; zapewnienie dostępności krawędzi załadowniczych i wyładowniczych,
- budowę urządzeń dla przewozów kombinowanych oraz elementów sieci transportowej służących do powiązań z takimi urządzeniami,





- strefowanie dostępności (głównie poprzez zakazy) samochodem w różnych obszarach miasta: niska dostępność przy wysokiej koncentracji podróży oraz w strefach konfliktowych,
- rozszerzenie zasięgu stosowania stref ruchu uspokojonego i wolnego (30 km/h) oraz obszarów (ciągów) ruchu pieszego, wolnych od ruchu samochodowego; eliminacja utrudnień dla ruchu pieszego przez samochody (parkowanie na chodnikach),
- intensyfikację skuteczności działań policji i straży miejskiej na rzecz porządku na drogach i parkingach,
- działania techniczne, organizacyjne, prewencyjne i propagandowo-wychowawcze na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Rozbudowa miejskiego układu drogowo-ulicznego Dąbrowy Górniczej powinna również rozwiązywać problemy wskazane w polityce transportowej miasta, przyjętej do realizacji w 2009 roku. Najważniejsze z nich przedstawiają się następująco:

- problem 1: Dekapitalizacja infrastruktury transportowo-komunikacyjnej miasta oraz niski standard komunikacyjnej obsługi mieszkańców i przedsiębiorstw,
- problem 2: Wyczerpywanie się w mieście przepustowości głównych korytarzy komunikacyjnych o randze krajowej w czasie szczytów komunikacyjnych,
- problem 3: Brak integracji różnych form transportu i obsługi komunikacyjnej miasta,
- problem 4: Nienadążanie przebudowy miejskiego i aglomeracyjnego układu komunikacyjnego za zmianami strukturalnymi w bazie ekonomicznej miasta.

W kolejnym punkcie niniejszego opracowania przedstawiono perspektywiczne zamierzenia miasta w zakresie poprawy jego obsługi transportowej, zapewniające dalszy rozwój Dąbrowy Górniczej i poprawę konkurencyjności miasta w stosunku do innych miast metropolii śląsko-zagłębiowskiej.

### **2.3. Perspektywiczne zamierzenia miasta w odniesieniu do układu drogowo-ulicznego**

Wśród strategicznych dokumentów miasta bezpośrednio dotyczących problemów transportu, wyróżnić należy przyjętą w grudniu 2009 roku „Politykę transportową gminy Dąbrowa Górnicza”. Dokument ten uwzględnia kluczowe dokumenty programowe miasta i formułuje szeroki wachlarz perspektywicznych zamierzeń, w tym także obejmujących



przedsięwzięcia dotyczące układu drogowo-ulicznego miasta. Stanowią one zasadniczą przesłankę i punkt wyjściowy przy opracowywaniu prezentowanej koncepcji rozwoju sieci drogowej Dąbrowy Górniczej do 2025 r.

Realizacja celów polityki transportowej miasta zapewnia m.in. rozwój jego infrastruktury transportowej. Nowoczesna infrastruktura jest niezbędna dla rozwoju oferty usług transportowych na obszarze miasta. Działania programowane w obu sferach infrastrukturalnej i usługowej pozwolą na:

- poprawę jakości środowiska życia mieszkańców Dąbrowy Górniczej,
- poprawę jakości środowiska biznesowego,
- wzrost konkurencyjności i innowacyjności gospodarki miasta.

Osiągnięcie powyżej wymienionych efektów jest celem programowanych w koncepcji przedsięwzięć rozwojowych w zakresie sieci drogowej Dąbrowy Górniczej w perspektywie 2025 roku. Należy przy tym zwrócić uwagę na postulaty polityki transportowej miasta, odnoszące się do kryteriów ważności inwestycji oraz etapowania rozwoju układu transportowego Dąbrowy Górniczej. Zostały one przytoczone w całości, spełniając rolę wytycznych w pracach koncepcyjnych.

#### Kryteria ważności inwestycji<sup>13</sup>

Kryteria ważności inwestycji rzutują na kolejność realizacji konkretnych przedsięwzięć transportowych na terenie miasta Dąbrowa Górnicza. Przedstawiają się one następująco:

1. Przedsięwzięcia zapobiegające dalszemu pogarszaniu się warunków ruchu przy ciągle wzrastającej motoryzacji.
2. Działania realizujące zapisane cele w strategicznych dokumentach Dąbrowy Górniczej i województwa.
3. Inwestycje zgodne z zasadami zrównoważonego rozwoju systemu transportowego miasta i priorytetu publicznego transportu miejskiego.
4. Inwestycje tworzące zintegrowany system transportowy miasta (dworce, zintegrowane przystanki, węzły przesiadkowe) i poprawiające jego funkcjonowanie.
5. Inwestycje zapewniające możliwość osiągnięcia wysokiej efektywności ruchowej i ekonomicznej przez dopełnienie niedokończonych zamierzeń inwestycyjnych (wykorzystanie istniejących możliwości).

---

<sup>13</sup> R. Tomanek, R. Janecki z zespołem, Polityka transportowa gminy Dąbrowa Górnicza, Ośrodek Badawczo-Rozwojowy ORGHUT, Katowice 2009, s. 136.



6. Przedsięwzięcia zmniejszające stopień nierówności w dostępie do infrastruktury transportowej i dające efekty na możliwie dużym obszarze miasta i dla jak największej liczby mieszkańców.
7. Inwestycje wykorzystujące technologie inteligentnego transportu ITS zapewniające poprawę przejezdności układu drogowo-ulicznego bez zajmowania nowych terenów na rozbudowę infrastruktury.

#### Etapowanie rozwoju układu transportowego Dąbrowy Górniczej<sup>14</sup>

1. Inwestowanie w miejski transport publiczny powinno wyprzedzać inwestowanie w układ drogowo-uliczny.
2. Priorytetem w transporcie zbiorowym powinna być modernizacja sieci tramwajowej na terenie miasta oraz wprowadzenie do eksploatacji elastycznego systemu obsługi dzielnic miasta znacznie oddalonych od centrum (dzielnice zdominowane przez cechy charakterystyczne dla obszarów wiejskich).
3. Układ drogowo-uliczny powinien rozwijać się od zewnątrz do wewnątrz, a elementy obwodowe powinny powstawać w pierwszej kolejności.
4. W układzie drogowo-ulicznym Dąbrowy Górniczej równie ważne są przedsięwzięcia poprawiające połączenia zewnętrzne z autostradami A1 i A4, drogami ekspresowymi oraz wewnętrzne połączenia między dzielnicami miasta z pominięciem Śródmieścia.

Programowane w polityce transportowej Dąbrowy Górniczej zamierzenia na lata 2009-2025 przedstawiono dla poszczególnych podsystemów systemu transportowego miasta, wyodrębniając tylko te z przedsięwzięć, które dotyczą jego układu drogowego<sup>15</sup>.

#### Publiczny transporty zbiorowy

1. **Przeprowadzenie modernizacji systemu transportowego, zapewniającej skokową poprawę jakości usług w transporcie zbiorowym, obejmującą m.in.:**
  - zahamowanie degradacji torowisk i urządzeń zasilania energetycznego sieci tramwajowej oraz przyspieszonej ich modernizacji, poprawa funkcjonalności przystanków komunikacyjnych,

<sup>14</sup> R. Tomanek, R. Janecki z zespołem, Polityka transportowa..., op.cit., s. 136-137.

<sup>15</sup> Ibidem, s. 110-125.



- wdrożenie zaawansowanego, zintegrowanego systemu sterowania ruchem (priorytety dla środków transportu zbiorowego) i systemu dynamicznej informacji pasażerskiej z wykorzystaniem technologii ITS.
- 2. **Zwiększenie zakresu uprzywilejowania tramwaju w ruchu miejskim.**
- 3. **Wprowadzenie wydzielonego pasa ruchu dla autobusów** w korytarzach o podstawowym znaczeniu dla tego środka transportu w mieście (duże potoki pasażerskie i wysoka częstotliwość kursowania autobusów).
- 4. **Wprowadzenie priorytetu dla pojazdów transportu zbiorowego** na wybranych skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną.
- 5. **Alokacja na sieci transportu zbiorowego Dąbrowy Górniczej punktów styku** pomiędzy jego podsystemami:
  - centrum przesiadkowe w Śródmieściu miasta (dworzec kolejowy Dąbrowa Górnicza),
  - dzielnicowe centra przesiadkowe w Gołonogu, Strzemieszycach i Ząbkowicach,
  - zintegrowane przystanki.

#### Transport ładunków

1. **Kontynuowanie działań w kierunku usprawnienia połączeń sieci drogowo-ulicznej obsługującej główne potoki ruchu samochodów ciężarowych (z i do punktów odprawy ładunków oraz potoki tranzytowe) z korytarzami transportowymi TEN-T III i VI oraz układem dróg krajowych i wojewódzkich** (droga ekspresowa A4-A1-Zawiercie, obwodnica dzielnic Tucznawa i Ząbkowice, wschodnia obwodnica miasta, Drogowa Trasa Średnicowa Katowice-Mysłowice-Dąbrowa Górnicza z wyprowadzeniem do drogi DK1).
2. **Modernizacja układu drogowo-ulicznego** obsługującego obiekty Arcelor Mittal Steel Poland SA (m.in. połączenie z DK1), terminal logistyczny w Sławkowie oraz autoterminal w Dąbrowie Górniczej Staszic.
3. **Rozbudowa sieci drogowo-ulicznej miasta, która umożliwi wyprowadzenie ruchu ciężarowego i tranzytowego poza obszar śródmiejski i tereny intensywnej zabudowy.**



### Układ drogowo-uliczny miasta

1. **Rozbudowa i modernizacja układu drogowo-ulicznego Dąbrowy Górniczej powinna obejmować przede wszystkim elementy układu podstawowego sieci, w przypadku kiedy istnieje:**
  - pewność szybkiej realizacji projektu,
  - uzyskanie pożądanych efektów związanych z ruchem tranzytowym, transportem zbiorowym i bezpieczeństwem ruchu.
2. **Realizowane inwestycje drogowe i modernizacja układu podstawowego powinny zapewniać:**
  - **zróżnicowanie funkcjonalne sieci drogowo-ulicznej**, tak aby możliwe było uwolnienie podstawowych dróg od funkcji obsługi przyległego terenu,
  - **usprawnienie ruchu dojazdowego i wyjazdowego do i z miasta**,
  - **obsługę komunikacyjną terenów nowej zabudowy mieszkalnej i przemysłowo-usługowej**,
  - **złagodzenie problemów powodowanych przez ruch samochodów ciężarowych**.
3. **Do kluczowych przedsięwzięć związanych z rozbudową i modernizacją sieci drogowo-ulicznej miasta należą działania zmierzające do poprawy zewnętrznej dostępności Dąbrowy Górniczej:**
  - **inwestycje drogowe i przedsięwzięcia modernizacyjne integrujące miejski podstawowy układ drogowy z układem drogowym transeuropejskich korytarzy transportowych TEN-T III i VI** (budowa drogi ekspresowej A4-A1-S1-Zawiercie, przebudowa DK 94 na odcinku do DK1),
  - **poprawa połączeń z układem dróg krajowych** (modernizacja węzłów w ciągach dróg DK1 i DK94, budowa wschodniej obwodnicy miasta i obwodnic Tuczawy i Ząbkowic), regionalnych i metropolitalnych (budowa wschodniego odcinka DTŚ z wyprowadzeniem trasy do drogi DK1),
  - **zapewnienie szybkich połączeń drogowych z MPL Katowice w Pyrzowicach i Krakowie Balicach**.
4. **Wzmocnienia efektów wynikających z poprawy dostępności zewnętrznej Dąbrowy Górniczej oczekiwać należy poprzez działania w zakresie dostępności wewnętrznej. Należą do nich przedsięwzięcia obejmujące:**
  - **zahamowanie degradacji istniejącej infrastruktury drogowej** dzięki zintensyfikowaniu utrzymania i remontów nawierzchni i obiektów drogowych,



- **modernizację dróg zapewniającą podnoszenie standardu technicznego ulic** (jakość nawierzchni, oświetlenie, odwodnienie),
  - **usprawnienie połączeń układu drogowego** obsługującego obiekty Arcelor Mittal Steel Poland SA, Euroterminalu w Sławkowie i Autoterminalu Staszic z siecią dróg zewnętrznych (krajowych i regionalnych).
5. **Obecny stan sieci drogowo-ulicznej Dąbrowy Górniczej wymaga modernizacji i przebudowy skrzyżowań na głównych ciągach transportowych w mieście w celu zwiększenia ich przepustowości i poprawy bezpieczeństwa ruchu.** Na głównych kierunkach przepływu potoków ruchu, układ drogowy jest podatny na koordynację sygnalizacji, co usprawni płynność ruchu i stworzy warunki dla priorytetu środków transportu zbiorowego, w tym tramwaju (korytarz Tworzeń Arcelor Mittal Steel Poland SA – Gołonóg – Śródmieście – granice miasta). Zakres koniecznej modernizacji obejmuje m.in. geometrię skrzyżowań w celu wydzielenia relacji skrętnych oraz poprawy przejść dla pieszych.
6. **Rozbudowa i modernizacja infrastruktury drogowo-ulicznej Dąbrowy Górniczej wymaga równoczesnej modernizacji systemu zarządzania ruchem.** Należy racjonalnie wykorzystać możliwości inteligentnych systemów transportowych (ITS) do:
- uruchomienia zaawansowanego systemu sterowania ruchem, zapewniającego priorytety dla transportu zbiorowego,
  - dostosowania organizacji ruchu i parkowania do zmiennych potrzeb (np. podczas imprez, uroczystości itp.),
  - rozwoju systemu monitorowania ruchu i reagowania na zdarzenia powstające w sieci ulicznej,
  - budowy dynamicznego systemu informacji dla kierowców o aktualnych warunkach ruchu i parkowania.
7. **Efektywne zarządzanie ruchem wymaga wskazania najsłabszych punktów sieci oraz ustalenia kolejności poprawy sytuacji. Kryterium podejmowania decyzji w tym zakresie powinny być wyniki analiz przepustowościowych i bezpieczeństwa ruchu drogowego.**
8. **Rozbudowa i modernizacja sieci drogowo-ulicznej powinna być prowadzona w sposób selektywny (hierarchie ważności decyzji podano powyżej), nieprzewymiarowany i racjonalny.** Oznacza to wykluczenie lub ograniczenie następujących przypadków:



- budowy i poszerzania ulic w Śródmieściu, w tym prowadzących do tego obszaru,
  - budowy ulic o najwyższych parametrach, a zatem również o wysokich kosztach,
  - konkurencji infrastruktury dla samochodów osobowych z transportem zbiorowym i generowania zagrożeń dla jego lepszego funkcjonowania.
9. **Racjonalność w podejmowaniu i realizacji zadań inwestycyjnych związanych z potrzebami ruchu samochodowego jest konieczna także ze względu na gospodarkę środkami finansowymi.** Kierowanie całości środków na inwestycje może bowiem ograniczyć zakres zadań związanych z utrzymaniem istniejących ulic, organizacją ruchu i parkowaniem.
10. **Stosowane w modernizacji ulic technologie oraz proponowane rozwiązania w zakresie geometrii i tzw. małej architektury** powinny odpowiadać funkcjom realizowanym przez daną ulicę (ulica jako element obsługowy w układzie drogowo-ulicznym lub ruchowy).
11. **Celowa jest realizacja zadań z zakresu tzw. drobnych modernizacji,** na które składają się m.in. poprawa geometrii ulic, wzmocnienie nawierzchni oraz remonty i modernizacje obiektów drogowych.
12. **W działaniach władz miasta istotnym problemem pozostaje bezpieczeństwo ruchu drogowego.** W tym zakresie należy wykorzystać dostępne instrumenty techniczne, organizacyjne, prewencyjne i propagandowo-wychowawcze (praca z dziećmi i młodzieżą).

#### Infrastruktura parkingowa

1. **W obszarze centrum Dąbrowy Górniczej i bezpośrednio sąsiadujących z nim obszarach, realizowany powinien być program ograniczonego i kontrolowanego parkowania.**
- Program ten powinien zapewniać:
- realizację podaży miejsc parkingowych w zależności od istniejącej pojemności układu ulicznego,
  - mieszkańcom tych obszarów możliwość parkowania poza ulicami i parkingami publicznymi (drogi wewnętrzne, podwórka itp.),
  - informację o wolnych miejscach postojowych, co wymaga utworzenia takiego systemu informacyjnego.
2. **Ograniczone parkowanie powinno obejmować obszary dzielnic zurbanizowanych miasta wyróżniające się dobrą dostępnością transportem zbiorowym oraz te tereny,**





które są gorzej dostępne transportem indywidualnym. W przypadku terenów miasta o cechach wiejskich, rekreacyjnych i turystycznych oraz stref przemysłowych ograniczone parkowanie występuje tylko wtedy, gdy są one dobrze dostępne transportem zbiorowym.

3. **Istota ograniczeń polega więc na takim kształtowaniu popytu na parkowanie, aby wynikał on z oferowanej przepustowości dróg dla ruchu samochodów oraz potrzeb postojowych.** Istotnymi czynnikami determinującymi tak kształtowaną relację popytu i podaży są efektywność podróżowania transportem zbiorowym i indywidualnym w różnych strefach miasta oraz wzajemne zależności występujące pomiędzy tymi podsystemami.
4. **Należy przyjąć zasadę, że na danym obszarze Dąbrowy Górniczej czym lepsza jest oferta miejskiego transportu zbiorowego, a jednocześnie obserwuje się coraz większe zatłoczenie ruchem samochodowym, tym większe powinny być ograniczenia w parkowaniu.**
5. **Strefa swobodnego parkowania dotyczy dzielnic zurbanizowanych, terenów miasta o cechach wiejskich, terenów rekreacyjnych i turystycznych oraz stref przemysłowych w warunkach ich gorszej dostępności transportem zbiorowym KZK GOP.**
6. **Obszary miasta z wyłączeniem centrum i przeciążonych ruchem obszarów przyległych powinny być miejscem lokalizacji parkingów strategicznych dla samochodów osobowych i autokarów.** Racjonalną ich lokalizacją są granice stref zróżnicowania polityki parkingowej.
7. **Nowo budowane parkingi strategiczne (wydzielone) powinny spełniać wymagania w zakresie współdziałania z miejskim systemem zarządzania ruchem, w tym z systemem informacyjnym dla kierowców oraz uwarunkowania organizacji ruchu, oświetlenia i ubezpieczenia.**
8. **Ograniczać należy negatywny wpływ rozwiązań w zakresie parkowania w obrębie dużych centrów handlowych na funkcjonowanie układu drogowego miasta poprzez:**
  - powiązanie maksymalnej liczby miejsc postojowych z przepustowością układu drogowo-ulicznego zapewniającego połączenia z centrum handlowym,
  - racjonalne kształtowanie programu funkcjonalnego realizowanego przez dany obiekt.Odpowiednie analizy ruchu powinny być wykonane na etapie projektu koncepcyjnego centrum.
9. **W planach zagospodarowania przestrzennego i przy wydawaniu pozwoleń na budowę egzekwować należy przyjęte normatywy parkingowe ustalone dla funkcji niemieszkania i mieszkaniowych:**



- na obszarze Śródmieścia – dopuszczalną liczbę miejsc parkingowych uwzględniającą przepustowość układu drogowo-ulicznego, dostępność transportem zbiorowym i indywidualnym oraz funkcje i intensywność zabudowy, a w przypadku terenów mieszkaniowych standard budownictwa,
- poza Śródmieściem – dopuszczalną liczbę miejsc parkingowych na obszarach objętych ograniczonym parkowaniem.
- poza Śródmieściem – minimalną liczbę miejsc parkingowych, które musi zapewnić w swoim obiekcie inwestor.

#### Strefy ruchu uspokojonego i pieszego

1. **Lokalizacja ciągów i stref ruchu uspokojonego i pieszego powinna obejmować cały obszar Dąbrowy Górniczej ze szczególnym uwzględnieniem:**
  - terenów silnych więzi sąsiedzkich,
  - osiedli mieszkaniowych,
  - obszarów podaży usług edukacyjnych, w zakresie ochrony zdrowia, rekreacji i turystyki oraz funkcji handlowych,
  - dróg o charakterze obsługowym obszarówciążenia.
2. **W działaniach władz samorządowych należy dążyć do:**
  - **zapewnienia odpowiednich warunków dla ruchu pieszego**, co pozwoli na co najmniej podtrzymywanie istniejącego udziału ruchu pieszego w podróżach m.in. poprzez realizację inwestycji drogowych służących ruchowi pieszemu,
  - **tworzenia ułatwień poruszania się osób niepełnosprawnych i pieszych**,
  - **poprawy standardu dróg lokalnych w mieście**, tak aby były one przyjazne dla ruchu pieszego,
  - **eliminacji utrudnienia ruchu pieszego przez samochody metodami inżynierii ruchu** oraz poprzez działania policji i straży miejskiej (np. egzekwowanie zakazu parkowania na chodnikach).
3. **Infrastruktura obsługująca ruch pieszego powinna być kształtowana tak, aby lokalizacja i rozwiązania ciągów pieszych i przejść dla pieszych dostosowane były do przyzwyczajeń i potrzeb mieszkańców (w tym osób niepełnosprawnych).**
4. **Potrzeby ruchu pieszego, w tym zapewnienie dogodnych i bezpiecznych dojazdów do źródeł i celów podróży oraz przystanków transportu zbiorowego uwzględniać należy w projektowaniu urbanistycznym i architektonicznym.**



### Sieć dróg rowerowych

1. **Realizacja polityki transportowej Dąbrowy Górniczej w zakresie ruchu rowerowego powinna obejmować działania zapewniające odpowiednie warunki dla tego podsystemu ruchu miejskiego.** Tworzy je sieć dróg rowerowych łączących dzielnice miasta ze Śródmieściem i między sobą (tereny rekreacyjne i turystyczne) oraz z otoczeniem miasta.
2. **Na sieć dróg rowerowych w Dąbrowie Górniczej składają się:**
  - **drogi o funkcjach transportowych**, obsługujące podróże na terenie miasta i na zewnątrz,
  - **drogi o funkcjach rekreacyjnych i turystycznych.**

Wymienione powyżej **funkcje dróg (ścieżek) rowerowych determinują ich geometrię, rodzaj nawierzchni, sposób oznakowania, w tym skrzyżowania z drogami samochodowymi publicznymi i wewnętrznymi oraz ciągami ruchu pieszego.**
3. **Dla podniesienia bezpieczeństwa ruchu, drogi rowerowe powinny w widoczny sposób odróżniać się od pozostałych elementów drogi.**
4. **W każdym przypadku modernizacji lub budowy ulicy należy rozważyć zasadność budowy drogi rowerowej.** Również w projektowaniu urbanistycznym i architektonicznym uwzględniane powinny być potrzeby ruchu rowerowego.
5. **Rozwój dróg rowerowych wymaga budowy i utrzymania parkingów dla rowerów** przy tych drogach, w punktach źródłowych i docelowych podróży oraz w węzłach przesiadkowych. Należy również zapewnić bezpieczeństwo użytkowników i sprzętu.

#### **2.4. Obszary usług różnych, sportu, rekreacji, wypoczynku i kultury oraz obszary przemysłowe na terenie miasta Dąbrowa Górnicza – perspektywa 2025 r.**

W okresie najbliższych piętnastu lat zgodnie z II edycją „Studium Uwarunkowań Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Dąbrowa Górnicza” przewiduje się ukształtowanie nowych obszarów:

- usług różnych: Centrum, Mydlice, Gołonóg, Ujejsce, Strzemieszyce Wielkie, Strzemieszyce Małe,
- sportu rekreacji, wypoczynku i kultury: wokół zbiorników wodnych Pogoria I, III i IV,
- przemysłu, baz, składów i magazynów: Centrum, Tworzeń, Ząbkowice, Tucznawa, Strzemieszyce Wielkie, Strzemieszyce Małe.



W załączniku nr 2.1. przedstawiono wymienione powyżej kierunki zagospodarowania przestrzennego miasta do 2025 r.

Koncepcja rozwoju sieci ulicznej miasta uwzględnia potrzeby transportowe wynikające z prognozowanych zmian w zagospodarowaniu przestrzennym Dąbrowy Górniczej do 2025 r.



### **3. INSTRUMENTY BEZINWESTYCYJNEGO KSZTAŁTOWANIA SIECI DROGOWEJ DĄBROWY GÓRNICZEJ**

Wynikiem przyjętych opcji rozwojowych jest zawsze skala i charakter inwestycji transportowych. Procedury inwestycyjne są jednak długie i wymagają długoterminowego planowania zarówno w zakresie technicznym, terenowo-prawnym, jak i inżynierii finansowej.

Bardzo efektywnym w stosunku do nakładów, jak i dużo szybszym działaniem jest zastosowanie sprawdzonych już instrumentów bezinwestycyjnych. Są to w skali długoterminowej działania z obszaru planowania – zarządzania przestrzenią, a w skali krótkoterminowej wykorzystuje się narzędzia z zakresu zarządzania ruchem i zarządzania drogami. W działaniach tych wiodące jest dążenie do ograniczania użycia samochodu na rzecz transportu zbiorowego.

Doświadczenia pokazują, że w rozwoju obsługi transportowej należy opierać się przede wszystkim na doskonaleniu funkcjonowania systemów istniejących. Wybieranie odpowiednich wariantów inwestycyjnych powinno zatem być sprzężone z działaniami bezinwestycyjnymi.

#### **3.1. Przekształcanie sieci drogowo-ulicznej miasta dla potrzeb ruchu zewnętrznego – segregacja rodzajów ruchu**

Sieci drogowo-uliczne w miastach zostały ukształtowane w ciągu wielu lat w wyniku kolejnych przekształceń funkcjonalnych i zmian technicznych. Istniejący stan znacznie odbiega od rozwiązań modelowych. Można jednak uzyskać wyraźną poprawę w tym zakresie, stosując planowe zarządzanie ruchem i zarządzanie drogami z uwzględnieniem potrzeb transportu zbiorowego. W dłuższej perspektywie czasowej ważne jest także łączenie planowania przestrzennego z zaspokajaniem potrzeb transportowych i planowania systemów infrastruktury transportowej. Opracowanie i realizacja ciągłego programu zarządzania przestrzenią umożliwi uzyskanie zakładanych celów i efektywne wykorzystanie środków.

Sieć drogowo-uliczna w odniesieniu do potrzeb ruchu zewnętrznego powinna cechować się w szczególności:

- jednorodnością pod względem prędkości i charakteru ruchu (rodzaju),
- segregacją ruchu według odległości – tranzyty od dalekich do międzydzielnicowych i ruch lokalny,
- skutecznością regulacji dostępności do dróg.



Dostosowanie do intensywnego ruchu wymaga podstawowego standardu w zakresie przekrojów drogi i szerokości pasów ruchu, dostępności, geometrii i wyposażenia skrzyżowań i węzłów.

Zagospodarowanie przestrzenne Dąbrowy Górniczej wyróżnia się nierównomiernością potrzeb i warunków ruchowych. Skutkiem tego powinien być wyraźny podział założeń organizacji ruchu, które odpowiednio będą odniesione do arterii o charakterze ruchowym, dróg zbierająco-rozprowadzających oraz dróg dla ruchu obsługowego.

Dla potrzeb ruchu zewnętrznego zadaniem pierwszorzędym powinno być wyznaczanie tras poza obszarami chronionymi (obszary mieszkaniowe, centrum miasta, tereny rekreacyjne). Ruch tranzytowy powinien być wyprowadzony z dróg i ulic:

- Sobieskiego, Królowej Jadwigi i Al. Róż (DW910),

na drogi:

- droga krajowa DK94.

Taki sam problem obserwuje się na ciągach dróg wojewódzkich DW790 i DW796. Jednak w tym przypadku nie ma alternatywy dla działań z zakresu inżynierii ruchu.

Na drogach szczególnie uciążliwych dla otoczenia:

- ciąg ulic Staszica, Majewskiego, Strzemieszycka,
- ciąg ulic Ujejska, Broniewskiego, Trzebiśławicka,
- Al. J. Piłsudskiego

należy wprowadzić ograniczenia tonażowe i poprowadzić ten ruch objazdami zalecanymi przez drogi i ulice:

- droga krajowa DK94,
- droga krajowa DK1,
- drogi krajowe DK94 i S1.

W celu zapewnienia dobrych warunków ruchowych na drogach o funkcjach obsługi ruchu zewnętrznego należy przy podejmowaniu działań związanych z doskonaleniem się organizacji ruchu w mieście:

- ograniczyć dostępność (przestrzenną) do układu wewnętrznego poprzez określenie na węzłach i skrzyżowaniach relacji nadrzędnych,
- realizować jedynie wybrane, niezbędne powiązania.

Taka organizacja ruchu zmniejszy kolizyjność i poprawi płynność ruchu. Istniejące węzły i skrzyżowania spełniać będą funkcje „regulatorów” dostępności, a planowane rozwiązania



w działaniach inwestycyjnych umożliwiać powinny obsługę przewidywanych terenów rozwojowych w zależności od ich funkcji.

W przekształcaniej sieci drogowej dla potrzeb ruchu zewnętrznego konieczne jest wprowadzenie określonych zasad:

- na drogach o funkcjach ruchu zewnętrznego projektowane powinny być działania tworzące swobodne poziomy ruch tranzytowego i dalekobieżnego,
- organizacja ruchu na skrzyżowaniach dróg miejskich w powiązaniach zewnętrznych wymaga również zadbania o zrozumiałość prowadzenia ruchu i przejezdność (przy określonych gabarytach i cechach dynamicznych pojazdu miarodajnego),
- na sąsiadujących odcinkach drogi prędkości nie powinny być nadmiernie zróżnicowane, szczególnie dla relacji prowadzącej,
- w wykonawstwie organizacji ruchu ważne jest zapewnienie jednoznacznego, czytelnego i dobrze widocznego w dzień i nocy oznakowania pionowego i poziomego,
- na drogach obsługujących ruch zewnętrzny obowiązująca jest segregacja z ruchem pieszym i rowerowym oraz pojazdami wolnobieżnymi.

### **3.2. Hierarchizacja dróg i dostosowanie ich funkcji i klasy do charakteru otoczenia**

Segregacja rodzajów ruchu możliwa jest przy zapewnieniu hierarchicznego powiązania dróg różnych układów. Ruch z dróg zewnętrznych międzyregionalnych (krajowych i wojewódzkich) powinien być przejmowany przez drogi układu lokalnego poprzez drogi układu regionalnego. Natomiast w układzie drogowo-ulicznym miasta odpowiednio ruch międzydzielnicowy prowadzić należy na ulice układu dzielnicowego i następnie lokalnego.

Hierarchizacja powinna zapewniać w szczególności eliminację nakładania się na tej samej drodze ruchu samochodowego w relacjach tranzytowych z ruchem o mieszanej strukturze pojazdów, a nawet ruchem pieszym. W praktyce realizacja zasady hierarchizacji powinna prowadzić do poprawy jakości życia mieszkańców i warunków ich zamieszkania (w tym bezpieczeństwa).

Istotnym czynnikiem zarówno segregacji ruchu, jak i hierarchizacji dróg jest prawidłowe ustalenie ich dostępności. Przedmiotem działań przy segregacji jest poprawa warunków ruchu drogowego, a przy hierarchizacji dąży się do zmniejszenia skutków i uciążliwości ruchu dla mieszkańców. Cele te powinny być przeciwstawne, ale równoważone, dlatego też w polityce transportowej Dąbrowy Górniczej jako priorytetowe i niezbędne w systemie transportowym uznano m.in.:



- wyprowadzenie ruchu tranzytowego z ulic śródmiejskich,
- dostosowanie ciągów komunikacyjnych do charakteru ruchu, jaki obsługują,
- wprowadzenie inteligentnych systemów sterowania ruchem w miastach.

W Dąbrowie Górniczej wyróżnić trzeba:

- obszar śródmiejski, do którego będzie ciężył bardzo zróżnicowany ruch zarówno osób, jak i ładunków,
- obszary mieszkaniowe,
- obszary rekreacyjne i turystyczne,
- tereny o zagospodarowaniu przemysłowym.

Wewnętrzny układ drogowy charakteryzuje się nasyceniem ruchem samochodowym. Szczególnie dotyczy to centrum Dąbrowy Górniczej i tras doprowadzających ruch do centrum. Ruch źródłowo-docelowy cechuje się dużą nierównomiernością zależną od pory dnia, dnia tygodnia, a nawet miesiąca. W obszarze tym istotne są warunki dojazdu, jak i możliwości parkowania, szczególnie na krótki okres.

W południowych dzielnicach miasta obciążenie układu drogowego ruchem samochodowym powoduje zatłoczenie głównie określonych ciągów i skrzyżowań, w tym przede wszystkim prowadzących do centrum miasta. W obszarze śródmiejskim istnieje rozbudowany układ dróg dwuprzestrzennych na terenie miasta: ulice Piłsudskiego, Sobieskiego, Królowej Jadwigi, Kościuszki, Podlesie, Aleja Zagłębia Dąbrowskiego. Ulice: Sobieskiego, Kościuszki, Górnicza i Legionów Polskich – tworzą obwodnicę centrum, która spełnia warunki dobrej hierarchizacji. Organizacja ruchu powinna zapewniać maksymalną płynność poprzez oznakowanie drogi głównej, a na skrzyżowaniach poprzez zmniejszenie punktów kolizji. Dalsza poprawa warunków ruchu wymaga wdrożenia technologii inteligentnych systemów sterowania, zarówno w zakresie zarządzania ruchem na drogach, jak i informacji parkingowej dla kierowców.

W tabeli 3.1. zamieszczono wykaz ciągów drogowo-ulicznych (lub ich odcinków) przejmujących ruch z dróg zewnętrznych międzyregionalnych (dróg krajowych i wojewódzkich), wymagających poprawy hierarchizacji powiązań.



Tabela 3.1.

Hierarchizacja dróg przejmujących ruch z układu międzyregionalnego

Relacja	Układ międzyregionalny (wejście)	Układ regionalny	Układ lokalny
1	2	3	4
droga ekspresowa S1 – droga krajowa DK78 (Zawiercie)	węzeł Ząbkowice (DK1/DW796)	DW796	brak przejścia do układu lokalnego dzielnic Ząbkowice i Tucznawa poprzez ulice klasy Z
droga krajowa DK94 – droga wojewódzka DW791	węzeł DW790/DK94	DW790	brak przejścia do układu lokalnego dzielnicy Łosień poprzez ulice klasy Z

Źródło: Opracowanie własne.

### 3.3. Kształtowanie obszarów i ciągów ruchu pieszego i uspokojonego

Wprowadzenie działań w zakresie uspokajania ruchu ma na celu poprawę bezpieczeństwa i zmniejszenie uciążliwości ruchu. Ogranicza jednak zdecydowanie sprawność układu drogowo-ulicznego. Efekty zmniejszenia uciążliwości ruchu zapewniają działania ograniczające prędkość samochodów z utrzymaniem płynności ruchu. W organizacji ruchu należy zatem stosować odpowiednie oznakowanie i urządzenia bezpieczeństwa oraz małą architekturę bez wprowadzania sygnalizacji świetlnej.

W Dąbrowie Górniczej działania w tym zakresie powinny obejmować:

- ścisłe centrum, w obszarze ulic Sobieskiego, Kościuszki, Dąbrowskiego i Sienkiewicza, a także przyległą przestrzeń śródmiejską oraz tereny najbardziej zurbanizowane: dzielnice Reden i Gołonóg, gdzie należy ograniczyć ruch pojazdów ciężarowych, szczególnie powyżej 3,5 tony,
- podobnych ograniczeń wymagają tereny rekreacyjno-turystyczne na obszarze miasta: zbiorniki wodne Pogoria I-IV.

W przestrzeni ruchu uspokojonego prędkość powinna być ograniczona do 30 km/h, a na terenach rekreacyjno-turystycznych z priorytetem ruchu pieszego do 20 km/h. Dalsze wprowadzanie stref ruchu uspokojonego powinno być równoważone tworzeniem powierzchni parkingowych i poprzedzone analizą możliwości obsługi handlu i usług oraz możliwości obsługi transportem zbiorowym. Ułatwieniem obsługi takich stref jest system informacji parkingowej oraz parkingi park and ride.

Postuluje się realizację projektu modernizacji układu drogowego osiedla Sikorskiego, gdzie inwestycje umożliwiają jednoczesne zastosowanie instrumentów bezinwestycyjnych. Program





utworzenia miejsc parkingowych umożliwi wprowadzenie ruchu uspokojonego i poprawę warunków ruchu pieszego. Podobne rozwiązania należałoby w dalszej kolejności przewidzieć:

- w osiedlach mieszkaniowych Mydlice, Łęknice, M. Kasprzaka oraz osiedlach zlokalizowanych w dzielnicach Centrum, Reden i Gołonóg (pozostałe osiedla mieszkaniowe),
- na układzie dróg lokalnych i dojazdowych posiadających połączenie z drogą wojewódzką DW796 w dzielnicy Ząbkowice,
- na układzie dróg lokalnych i dojazdowych w dzielnicy Strzemieszyce Wielkie.

Strefy ruchu uspokojonego poprawiają również warunki ruchu pieszego. Szczególnie istotne jest to w obszarach rekreacyjno-turystycznych.

W Dąbrowie Górniczej ciągi ruchu pieszego występują w śródmieściu i dzielnicach zurbanizowanych, a także w połączeniu ze ścieżkami rowerowymi na terenach rekreacyjnych. Należy je dalej rozwijać przede wszystkim w tych obszarach miasta, gdzie głównym użytkownikiem przestrzeni ze względu na jej funkcje, jest lub będzie pieszy. Przewiduje się lokalizację ciągów pieszych w następujących obszarach miasta: ul. 3 Maja oraz ewentualnie układ ulic bezpośrednio przyległych do tej ulicy.

### **3.4. Priorytetyzacja transportu zbiorowego**

W celach szczegółowych polityki transportowej miasta podkreślono m.in. wzmocnienie roli oraz poprawę jakości usług transportu zbiorowego i jego efektywności ekonomicznej. Analiza wskaźników jakościowych transportu zbiorowego wykazuje, że w opinii użytkowników czas jest miarą najczęściej ocenianą. W warunkach nasycenia ruchem poprawa prędkości podróży możliwa jest poprzez nadanie priorytetów w ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego. W tym zakresie przewidywać należy następujące działania:

- poprawa prędkości na wybranych odcinkach tras komunikacyjnych przez wydzielenie pasów ruchu,
- nadawanie priorytetów dla transportu zbiorowego w urządzeniach sygnalizacji świetlnej, w tym czas włączania/wyłączania autobusów do ruchu z/na przystankach; takie metody działania są powszechnie znane i stosowane w różnych systemach sterowania ruchem.



Możliwości wydzielenia pasów ruchu są wprost zależne od przekroju drogi, funkcji drogi, jej dostępności i relacji oraz obciążenia. W praktyce metoda ta wymaga szczegółowej analizy efektywności i dobrej informacji społecznej oraz skutecznej egzekucji nadzoru ruchu.

Efektywne techniki wprowadzania priorytetów dla transportu zbiorowego oparte są na zaawansowanych technologiach ITS. Przy intensywnym ruchu pojazdów transportu zbiorowego możliwy jest jedynie priorytet warunkowy. Niezbędne jest monitorowanie ruchu na wszystkich wlotach skrzyżowań, a sterowanie ruchem powinno obejmować obszary wpływu. Dodatkowego wyposażenia najczęściej wymagają również pojazdy. W obecnych warunkach organizacji transportu zbiorowego (w szczególności kosztów i przepisów zamówień publicznych), priorytet dla transportu szynowego może być zastosowany jako składowa systemu KZK GOP, a budowa łączy elementy bezinwestycyjne z działaniami inwestycyjnymi.

Najszybsze i odczuwalne dla pasażerów efekty można uzyskać poprzez poprawę warunków obsługi na przystankach, obejmującą m.in.:

- usytuowanie przystanków przed sygnalizacją i uzależnienie jej działania od obecności pojazdu na przystanku,
- organizację ruchu ułatwiającą włączenie się (wyłączenie) do ruchu,
- modernizację geometrii zatok autobusowych i dostosowanie wysokości peronów do podłóg pojazdów,
- eliminację kolizyjnych strumieni ruchu pieszego na przystankach, jak również wyprowadzenie ścieżek rowerowych poza strefę obsługi podróżnych.

Wśród działań bezinwestycyjnych w zakresie priorytetyzacji transportu zbiorowego w Dąbrowie Górniczej postuluje się:

- rozważenie możliwości wydzielenia pasów ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego na odcinku od skrzyżowania ul. Królowej Jadwigi-Al. Róż do skrzyżowania Al. Piłsudskiego-ul. Kasprzaka,
- uzależnienie działania sygnalizacji świetlnej na przystankach przy skrzyżowaniach ul. Królowej Jadwigi-ul. Wojska Polskiego, ul. Królowej Jadwigi-ul. Graniczna od obecności pojazdu na przystankach.

Zastosowanie wymienionych instrumentów w powiązaniu z wykorzystaniem pojazdów o lepszych warunkach trakcyjnych (przyspieszenia i promień skrętu) oraz wysokości podłogi dostosowanej do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej – powinno zapewnić oszczędności czasu podróży bez konfliktowych ograniczeń dla innych uczestników ruchu.



Oprócz prędkości komunikacyjnej poprawie powinna ulec również punktualność podróży, co jest zgodne z założeniami standardów obsługi transportowej Dąbrowy Górniczej.

### 3.5. Działania w zakresie regulacji dostępności do dróg

Dostępność do dróg jest cechą uporządkowaną w obowiązujących przepisach. Jednak w opiniach specjalistów zapisy dotyczące dróg klasy GP, G i Z w praktyce uznawane są za niewystarczające do skutecznego ograniczania dostępności na drogach ruchowych.

Regulacja dostępności jest ważnym narzędziem w planowaniu sieci arterii miejskich oraz dróg poza terenem zabudowy, obsługujących tereny i zabudowę w otoczeniu drogi. Podstawowym celem jest zapewnienie sprawności sieci (swobody ruchu) i bezpieczeństwo ruchu drogowego. Segregowanie ruchu ze względu na zasięg, poprawia jednorodność ruchu pod względem charakteru i prędkości, co skutkuje również zwiększeniem przepustowości sieci. Do punktów dostępności zalicza się skrzyżowania, zjazdy z parkingów i miejsc obsługi podróżnych, zakładów produkcyjnych, obiektów komercyjnych i użyteczności publicznej, a także wyjazdy z prywatnych posesji, terenów rekreacyjnych, lasów itp.

Dostępność na drogach o funkcjach ruchowych jest regulowana przez określenie zakresu stosowania skrzyżowań, węzłów i przejazdów drogowych na drogach poszczególnych klas i możliwości krzyżowania się dróg klas niższych z drogami o wyższych klasach. W tabeli 3.2. przedstawiono zalecenia Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych i Autostrad (GDDKiA) w tym zakresie.

Tabela 3.2.

Kontrola dostępności do dróg publicznych, które pełnią lub mogą pełnić funkcje ruchowe – wg GDDKiA

Klasa techniczna drogi	Usytuowanie drogi	Dostępność do drogi		
		Skrzyżowania lub węzły z drogami klasy:	Odstępy między skrzyżowaniami lub węzłami	Obsługa bezpośredniego otoczenia
1	2	3	4	5
Autostrada – A	Poza lub na terenie zabudowy	G i drogami wyższych klas	$\geq 15$ km, a w granicach lub sąsiedztwie miasta $\geq 5$ km ( $\geq 3$ km)	Nie obsługuje bezpośredniego otoczenia:
Ekspresowa – S	Poza terenem zabudowy	G (Z) i drogami wyższych klas	$\geq 5$ km ( $\geq 3$ km)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– zatrzymanie i postój są dopuszczalne na wydzielonych parkingach, MOP</li> <li>– zjazdy do nieruchomości nie są dopuszczalne</li> </ul>
	Na terenie zabudowy		$\geq 3$ km ( $\geq 1,5$ km)	
Główna ruchu przyspieszonego	Poza terenem zabudowy	Z (L) i drogami wyższych klas	$\geq 2$ km ( $\geq 1$ km)	Ograniczona obsługa bezpośredniego



– GP	Na terenie zabudowy		$\geq 1 \text{ km } (\geq 0,6 \text{ km})$	otoczenia: – postój pojazdów w zatokach lub na pasach postojowych oddzielonych od jezdni pasem manewrowym – zjazdy do nieruchomości dopuszczalne wyjątkowo
Główna – G	Poza terenem zabudowy	L (D) i drogami wyższych klas	$\geq 0,8 \text{ km } (\geq 0,6 \text{ km})$	Ograniczona obsługa bezpośredniego otoczenia: – postój pojazdów w zatokach lub na pasach postojowych – ograniczona liczba zjazdów do nieruchomości
	Na terenie zabudowy		$\geq 0,5 \text{ km } (\geq 0,4 \text{ km})$	
Zbiorcza – Z	Poza terenem zabudowy	Z wszystkimi klasami dróg z wyłączeniem dróg klasy A	$\geq 0,5 \text{ km } (\geq 0,25 \text{ km})$	Częściowo ograniczona obsługa bezpośredniego otoczenia: – postój pojazdów w zatokach lub na pasach postojowych – pożądane ograniczenie zjazdów do nieruchomości
	Na terenie zabudowy		$\geq 0,3 \text{ km } (\geq 0,15 \text{ km})$	

Źródło: Instrukcja GDKKiA, Warszawa 2002.

W tabeli nie uwzględnia się dróg obsługowych (klasy L i klasy D), a także brakuje zapisów dotyczących ruchu uspokojonego i ciągów ruchu pieszego.

Na drogach o funkcjach ruchowych w miastach charakterystyczne jest występowanie konfliktów, wynikające z wydłużenia odcinków na terenie zabudowy z miejskim limitem prędkości. Potrzebne jest jednoznaczne określenie i weryfikacja prędkości oraz ustalenie możliwości podwyższania prędkości na sieci dróg pełniących funkcje ruchowe.

W Dąbrowie Górniczej przeanalizowano warunki podwyższenia limitów prędkości na podstawowym układzie ruchowym, do którego zaliczono ciągi dróg krajowych DK1 i DK94. Rozważyć można także możliwość zwiększenia prędkości jazdy w ciągu ul. Piłsudskiego.

Na drogach tych uzasadnione jest dopuszczenie prędkości przyjmowanych dla dróg zamiejskich pod warunkiem zabezpieczenia przejść dla pieszych i segregacji ruchu pieszego.



Regulacja dostępności „obsługującej” polega na zapewnieniu dojazdu do źródeł i celów ruchu rozmieszczonych wzdłuż drogi lub ulicy (zabudowa mieszkaniowa, miejsca pracy i nauki, usługi itd.).

Regulację dostępności obsługującej można realizować w szczególności poprzez kontrolę:

- gęstości (liczby) skrzyżowań oraz klas dróg, z którymi połączenie jest dopuszczone,
- gęstości (liczby) wjazdów oraz skrzyżowań „na prawe skrety”,
- możliwości parkowania.



#### **4. WARIANTY KONCEPCJI INWESTYCYJNEGO ROZWOJU SIECI DROGOWO-ULICZNEJ MIASTA DĄBROWA GÓRNICZA DO 2025 r.**

##### **4.1. Cele programowanych przedsięwzięć w przyjętym horyzoncie czasu**

Programowane przedsięwzięcia przedstawione w obu wariantach koncepcji rozwoju sieci drogowo-ulicznej Dąbrowy Górniczej do 2025 r. są propozycją rozwiązania problemów wskazanych w polityce transportowej miasta, przyjętej do realizacji w 2009 r. Należą do nich m.in.:

- jakość połączeń układu drogowego miasta z siecią dróg międzynarodowych i krajowych,
- wykorzystywanie do realizacji wewnątrzmiejskich i regionalnych połączeń drogowych, obciążonych dużym natężeniem ruchu elementów układu drogowego miasta nieposiadających dróg alternatywnych,
- niskie znaczenie połączeń drogowych miasta z metropolitalno-regionalną siecią transportową.

Wariantowo ujęta koncepcja rozwoju sieci drogowej realizuje również hierarchicznie sformułowane cele przyjętej do realizacji polityki transportowej miasta, w tym:

- na poziomie podstawowych celów szczegółowych:
  - zapewnienie poprawy sprawności funkcjonowania miasta w warunkach wzrostu intensywności ruchu,
  - poprawa warunków życia mieszkańców poprzez zmniejszenie uciążliwości transportu dla środowiska miejskiego,
- na poziomie celów przyjętych dla poszczególnych podsystemów transportowych miasta:
  - zapewnienie lepszego wykorzystania możliwości istniejącego układu drogowo-ulicznego,
  - eliminacja z określonych obszarów Dąbrowy Górniczej ruchu tranzytowego (zwarte obszary zabudowy i Centrum) oraz połączeń międzydzielnicowych (obszar Centrum),
  - poprawa jakości powiązań podstawowego układu dróg miejskich z układem TEN-T i dróg krajowych,
  - poprawa bezpieczeństwa ruchu,
  - łagodzenie problemów w ruchu samochodów ciężarowych,
  - rozwój połączeń miasta z nowymi terenami aktywności ekonomicznej i społecznej,



- tworzenie warunków do priorytetyzacji transportu zbiorowego w śródmiejskim obszarze miasta,
- podnoszenie atrakcyjności transportu zbiorowego, co przyczyni się do poprawy obsługi wzrastającej mobilności mieszkańców i gości miasta.

#### 4.2. Koncepcja rozwoju sieci drogowej miasta Dąbrowa Górnicza – wariant I

Wariant I koncepcji rozwoju sieci drogowo-ulicznej miasta przewiduje pięć kluczowych projektów inwestycyjnych:

- modernizacja drogi krajowej DK1 na odcinku: węzeł Ząbkowice (DK1/DW796)-granica miasta,
- przebudowa i rozbudowa połączeń drogowych we wschodniej części miasta (dzielnice Tuczawa i Ząbkowice oraz Dąbrowska Strefa Aktywności Gospodarczej),
- budowa na całym przebiegu przez miasto odcinka Drogowej Trasy Średnicowej (DTS),
- rozbudowa i modernizacja układu podstawowego dróg i ulic na obszarze miasta,
- rozbudowa i modernizacja układu pozostałych dróg i ulic w mieście.

Każdy z wymienionych projektów zawiera określone zadania, które przedstawiono w tabeli 4.1.

Tabela 4.1.

Projekty i zadania inwestycyjne programowane w koncepcji rozwoju sieci drogowej Dąbrowy Górniczej do 2025 r. – wariant I

Nazwa kluczowego projektu	Zadania inwestycyjne zawarte w projekcie
1	2
1.1. Modernizacja drogi krajowej DK1 na odcinku węzeł Ząbkowice (DK1/DW796)-granica miasta	<ul style="list-style-type: none"><li>– dostosowanie drogi do parametrów drogi ekspresowej</li><li>– budowa węzła drogowego zapewniającego połączenie drogi ekspresowej S1 z rozbudowanym i modernizowanym układem drogowo-ulicznym we wschodniej części miasta (połączenie z drogami wojewódzkimi DW790 i DW796)</li></ul>
1.2. Przebudowa i rozbudowa połączeń drogowych we wschodniej części miasta (dzielnice: Tuczawa i Ząbkowice)	<ul style="list-style-type: none"><li>– przedłużenie drogi wojewódzkiej DW 796 o parametrach drogi klasy G w kierunku południowym</li><li>– połączenie drogi DW 796 istniejącym węzłem drogi wojewódzkiej DW790 z drogą krajową DK94</li></ul>



	<ul style="list-style-type: none"><li>- rozbudowa odcinka drogi DW790 w kierunku południowym do drogi krajowej DK79</li><li>- budowa nowej drogi klasy G od drogi DW 796 po południowo-zachodniej stronie dzielnicy Tuczawa i Dąbrowskiej Strefy Aktywności Gospodarczej</li><li>- budowa północnego obejścia dzielnicy Ząbkowice z włączeniem do projektowanego węzła na drodze S1</li></ul>
1.3. Budowa na całym przebiegu przez miasto odcinka Drogowej Trasy Średnicowej (DTŚ)	<ul style="list-style-type: none"><li>- budowa trasy na całym przebiegu przez miasto (kierunek zachód – Będzin, Sosnowiec) – północy wschód (Dąbrowa Górnicza Al. Zagłębia Dąbrowskiego)</li><li>- budowa po stronie zachodniej włączeń do drogi wojewódzkiej DW 910 (Będzin) i drogi krajowej DK86 (Sosnowiec)</li><li>- budowa połączeń z układem sieci drogowo-ulicznej w dzielnicach Centrum i Dziewiąty</li><li>- budowa włączenia do Al. Zagłębia Dąbrowskiego</li></ul>
1.4. Rozbudowa i modernizacja układu podstawowego dróg i ulic na obszarze miasta	<ul style="list-style-type: none"><li>- rozbudowa ul. Robotniczej</li><li>- modernizacja ciągu ulic Robotnicza-Letnia</li><li>- budowa połączenia na kierunku wschód-zachód pomiędzy zbiornikami Pogoria III i Pogoria IV</li><li>- budowa połączenia ciągu ul. Robotnicza – ul. Letnia z nowym połączeniem pomiędzy zbiornikami Pogoria III i Pogoria IV</li><li>- przebudowa centralnie usytuowanego ciągu drogowo-ulicznego ul. Sobieskiego-ul. Królowej Jadwigi i połączenia z drogą DK86</li></ul>
1.5. Rozbudowa i modernizacja układu pozostałych dróg i ulic w mieście	<ul style="list-style-type: none"><li>- przebudowa układu drogowo-ulicznego w dzielnicy Centrum (ulice: Kościuszki, Majakowskiego, 11 Listopada)</li><li>- przebudowa układu dróg klas zbiorczej i lokalnej w rejonie zbiorników Pogoria III i Pogoria IV</li><li>- budowa drogi o charakterze lokalnym w kierunku Będzina od ul. Parkowej (przedłużenie) wzdłuż linii kolejowej w rejonie zbiornika Pogoria III</li></ul>

Źródło: Opracowanie własne.





Podstawowy układ drogowy dróg krajowych w postaci drogi krajowej DK1, drogi krajowej DK94 i sąsiadującej z miastem drogi krajowej DK86 w Dąbrowie Górniczej zapewnia sprzyjające warunki dla powiązań miasta z regionem oraz całym krajem. W celu poprawy jakości komunikacyjnej obsługi miasta w wariantcie I postuluje się o modernizację północnego odcinka drogi krajowej DK1, której parametry powinny być dostosowane do parametrów drogi ekspresowej S1. Wariant I zakłada budowę nowego węzła drogowego, stanowiącego połączenie z projektowanym północnym obejściem dzielnicy Ząbkowice. Projektowany węzeł będzie krańcowym elementem połączenia drogi ekspresowej S1 z proponowanym po przebudowie i rozbudowie układem drogowym we wschodniej części miasta, obejmującego w głównej mierze tereny przemysłowe oraz obszar Huty Arcelor Mittal Steel SA. Połączenie to stanowić będzie obwodnicę, która odciąży dzielnicę Ząbkowice i połączy ją z dzielnicą Tucznawa.

Przebudowa połączeń drogowych we wschodniej części miasta Dąbrowa Górnicza zakłada przedłużenie drogi wojewódzkiej DW796 o parametrach drogi klasy G w kierunku południowym. Jej przebieg planuje się po wschodniej stronie Dąbrowskiej Strefy Gospodarczej aż do jej włączenia w strefie ulicy Gołonoskiej i dalej do istniejącego węzła drogi wojewódzkiej DW790 z drogą krajową DK94. Planuje się ponadto rozbudowę odcinka drogi wojewódzkiej DW790 na południe poprzez przedłużenie ulicy Strzemieszyckiej (rejon obiektów przemysłowych Huty Szkła) w kierunku drogi krajowej DK79. Przebudowa połączeń drogowych wschodniej części Dąbrowy Górniczej zakłada również realizację nowej drogi klasy G, poprowadzonej od drogi wojewódzkiej DW796 po południowo-zachodniej stronie, a także północne obejście dzielnicy Ząbkowice, włączone do projektowanego węzła z drogą ekspresową S1. Zaproponowane rozwiązania powinny zapewnić dogodny dostęp do terenów przemysłowych oraz terenów, w których notuje się znaczący wzrost aktywności gospodarczej z układu dróg krajowych i wojewódzkich, eliminując jednocześnie uciążliwości komunikacyjne obserwowane obecnie na obszarach zabudowy mieszkaniowej dzielnic Ząbkowice i Tucznawa.

W centralnej części miasta zakłada się realizację planowanej Drogowej Trasy Średnicowej DTŚ, stanowiącej drogi klasy GP lub G (w obszarze zabudowy miejskiej). Przebieg planowanej Drogowej Trasy Średnicowej obejmował będzie włączenia do drogi wojewódzkiej DW910, biegnącej od strony Będzina oraz drogi krajowej DK86, biegnącej od strony Sosnowca. Przebieg DTŚ w centralnym układzie miasta planuje się w rejonie obiektów przemysłowych Huta Bankowa i KWK Paryż, a następnie jej dalsze połączenie z centralnym



układem sieci drogowej w dzielnicach Centrum i Dziewiąty oraz włączenie jej do Al. Zagłębia Dąbrowskiego. Stworzy to alternatywny układ drogowy dla mocno już obciążonej centralnej osi komunikacyjnej miasta, to jest Al. J. Piłsudskiego. Wariant I zakłada zachowanie dotychczasowej funkcji ul. Królowej Jadwigi oraz Al. J. Piłsudskiego.

W wariantcie I zaprogramowano również rozbudowę układu dróg podstawowych. Działania te mają obejmować budowę nowych połączeń w dzielnicy Centrum poprzez rozbudowę ul. Robotniczej i jej połączenie w jednolity układ drogowy z ulicą Letnią oraz z wybudowanym połączeniem pomiędzy zbiornikami wodnymi Pogoria III i Pogoria IV aż do istniejącego węzła drogowego z drogą ekspresową S1 (rejon ulic Gwardii Ludowej i Armii Krajowej). Powyższa rozbudowa obejmuje również połączenie centralnie biegnącej na północ osi komunikacyjnej miasta (dzielnice Marianki i Ratanice) aż do drogi krajowej DK86, wzdłuż zbiornika Pogoria IV. Przebudowa układu drogowego dzielnicy Centrum oraz w rejonie zbiorników Pogoria III i Pogoria IV, obejmująca budowę dróg klasy zbiorczej i lokalnej, będzie alternatywą dla już przeciążonego układu istniejących dróg i zwiększy obciążenie potokami ruchu ulice podstawowego układu. Wariant I zakłada również budowę drogi o charakterze lokalnym, będącej przedłużeniem ulicy Parkowej i biegnącej wzdłuż istniejącego układu linii kolejowych w rejonie zbiornika Pogoria III. Zakłada się budowę powyższego połączenia w kierunku Będzina (ul. Bory).

W załączniku nr 4.1. przedstawiono graficzny obraz proponowanych przedsięwzięć inwestycyjnych w wariantcie I koncepcji rozwoju.

#### 4.3. Koncepcja rozwoju sieci drogowo-ulicznej Dąbrowy Górniczej – wariant II

Wariant II koncepcji rozwoju sieci drogowej Dąbrowy Górniczej przewiduje te same pięć kluczowych, jak w wariantcie I. W niektórych projektach zaprogramowano zmiany co do proponowanych zadań inwestycyjnych. W tabeli 4.2. przedstawiono wykaz projektów i zadań przewidzianych w wariantcie II koncepcji rozwoju sieci drogowo-ulicznej miasta do 2025 r.

Tabela 4.2.

Projekty i zadania inwestycyjne programowane w koncepcji rozwoju sieci drogowej Dąbrowy Górniczej do 2025 r. – wariant II

Nazwa kluczowego projektu	Zadania inwestycyjne zawarte w projekcie
1	2
2.1. Modernizacja drogi krajowej DK1 na odcinku węzeł Ząbkowice	– dostosowanie drogi do parametrów drogi ekspresowej



(DK1/DW796)-granica miasta	<ul style="list-style-type: none"> <li>- budowa węzła drogowego zapewniającego połączenie drogi ekspresowej S1 z rozbudowanym i modernizowanym układem drogowo-ulicznym we wschodniej części miasta (połączenie z drogami wojewódzkimi DW790 i DW796)</li> </ul>
2.2. Przebudowa i rozbudowa połączeń drogowych we wschodniej części miasta (dzielnice: Tucznawa i Ząbkowice)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- przedłużenie drogi wojewódzkiej DW 796 o parametrach drogi klasy G w kierunku południowym</li> <li>- połączenie drogi DW 796 istniejącym węzłem drogi wojewódzkiej DW790 z drogą krajową DK94</li> <li>- rozbudowa odcinka drogi DW790 w kierunku południowym do drogi krajowej DK79</li> <li>- budowa nowej drogi klasy G od drogi DW 796 po południowo-zachodniej stronie dzielnicy Tucznawa i Dąbrowskiej Strefy Aktywności Gospodarczej</li> <li>- budowa północnego obejścia dzielnicy Ząbkowice z włączeniem do projektowanego węzła na drodze S1</li> <li>- budowa drogi lokalnej od drogi układu podstawowego mającej początek na skrzyżowaniu ulic Idzikowskiego i Szosowej do ul. Dąbrowszczaków</li> </ul>
2.3. Budowa na całym przebiegu przez miasto odcinka Drogowej Trasy Średnicowej (DTŚ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- budowa trasy na całym przebiegu przez miasto (kierunek zachód – Będzin, Sosnowiec) – północy wschód (Dąbrowa Górnicza Al. Zagłębia Dąbrowskiego)</li> <li>- budowa po stronie zachodniej włączeń do drogi wojewódzkiej DW 910 (Będzin) i drogi krajowej DK86 (Sosnowiec)</li> <li>- budowa połączeń z układem sieci drogowo-ulicznej w dzielnicach Centrum i Dziewiąty</li> <li>- budowa włączenia do Al. Zagłębia Dąbrowskiego</li> <li>- budowa włączenia przedłużenia ul. Podlesie w kierunku zachodnim do DTŚ</li> </ul>
2.4. Rozbudowa i modernizacja układu podstawowego dróg i ulic na obszarze miasta	<ul style="list-style-type: none"> <li>- rozbudowa ul. Robotniczej</li> <li>- modernizacja ciągu ulic Robotnicza-Letnia</li> <li>- budowa połączenia na kierunku wschód-zachód pomiędzy zbiornikami Pogoria III i Pogoria IV</li> <li>- budowa połączenia ciągu ul. Robotnicza – ul. Letnia</li> </ul>



	<p>z nowym połączeniem pomiędzy zbiornikami Pogoria III i Pogoria IV</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– przebudowa centralnie usytuowanego ciągu drogowo-ulicznego ul. Sobieskiego-ul. Królowej Jadwigi i połączenia z drogą DK86</li><li>– przebudowa ul. Legionów Polskich</li></ul>
2.5. Rozbudowa i modernizacja układu pozostałych dróg i ulic w mieście	<ul style="list-style-type: none"><li>– przebudowa układu drogowo-ulicznego w dzielnicy Centrum (ulice: Kościuszki, Majakowskiego, 11 Listopada)</li><li>– zmiana funkcji ulicy Podlesie i budowa jej przedłużenia w kierunku zachodnim do DTŚ</li><li>– przebudowa układu dróg klas zbiorczej i lokalnej w rejonie zbiorników Pogoria III i Pogoria IV</li><li>– budowa drogi o charakterze lokalnym w kierunku Będzina od ul. Parkowej (przedłużenie) wzdłuż linii kolejowej w rejonie zbiornika Pogoria III</li><li>– budowa połączenia węzła drogowego S1 (rejon ulic Gwardii Ludowej i Armii Krajowej) z ul. Jasną położoną w rejonie zbiorników Pogoria III i Pogoria IV</li></ul>

Źródło: Opracowanie własne.

Wariant II zakłada rozbudowę układu dróg krajowych oraz zastosowanie rozwiązań dotyczących wschodniej części miasta identycznie jak w wariantcie I. Dodatkowo planuje się w nim wybudowanie drogi lokalnej, stanowiącej połączenie od drogi głównej, mającej początek u zbiegu ulic Idzikowskiego i Szosowej do ul. Dąbrowszczaków. Inwestycja ta zapewni dodatkowe odciążenie projektowanej obwodnicy dzielnicy Tucznawa, stanowiącej połączenie drogi ekspresowej S1 oraz dróg wojewódzkich DW796 i 790 od ruchu wewnętrznego.

Wariant ten stanowi alternatywne rozwiązanie dla wariantu I w zakresie kształtowania układu komunikacyjnego w centralnej części Dąbrowy Górniczej. Celem nadrzędnym proponowanych rozwiązań jest ograniczenie ruchu kołowego na głównej osi komunikacyjnej miasta: Al. J. Piłsudskiego-ul. Królowej Jadwigi i umożliwienie tym samym działań rewitalizacyjnych w tym obszarze, ujętych w planach rozwojowych miasta. Głównym celem założonym w wariantcie II jest zmiana funkcji ulicy Podlesie oraz jej przedłużenie jako drogi głównej w kierunku zachodnim do Drogowej Trasy Średnicowej. Budowa wymienionego



elementu układu drogowego wpłynęłaby na rozkład głównych potoków ruchu na dwa ciągi: główny istniejący ciąg, który stanowi Al. Piłsudskiego oraz zakładany ciąg w postaci przedłużenia ulicy Podlesie. Al. Piłsudskiego jako główna oś komunikacyjna miasta pełniłaby funkcję drogi zbiorczej (lub nawet lokalnej) z podstawowymi funkcjami obsługi komunikacyjnej położonych przy niej obiektów użyteczności publicznej, zapewniającej dogodne parkowanie, obsługę ruchu pieszego i rowerowego oraz komunikacji zbiorowej.

Ponadto w wariantcie II zakłada się podobnie jak w wariantcie I budowę drogi o charakterze lokalnym, będącej przedłużeniem ulicy Parkowej i biegnącej wzdłuż istniejącego układu linii kolejowych w rejonie zbiornika Pogoria III w kierunku Będzina (ul. Bory).

Wariant II zakłada także połączenie węzła drogowego w ciągu drogi ekspresowej S1 (rejon ulic Gwardii Ludowej i Armii Krajowej) za pomocą drogi klasy zbiorczej z ulicą Jasną, położoną w rejonie zbiorników Pogoria III i Pogoria IV.

W załączniku nr 4.2. przedstawiono graficzny obraz proponowanych przedsięwzięć inwestycyjnych w wariantcie II koncepcji rozwoju.

#### **4.4. Przedsięwzięcia inwestycyjne na sieci transportu zbiorowego Dąbrowy Górniczej**

Uwzględniając zakładane cele polityki transportowej miasta do 2025 r. w odniesieniu do transportu zbiorowego, formułowane zgodnie z zasadami równoważenia jego rozwoju, proponuje się dwa obszary przedsięwzięć:

- modernizacja trasy tramwajowej na odcinku od Huty Arcelor Mittal Steel Poland SA do granicy miasta z Będzinem; pozwoli to na lepsze wykorzystanie istniejącej infrastruktury tramwajowej w korytarzu, do którego ciążą obszary miasta o zróżnicowanych źródłach i celach podróży oraz generujących/absorbujących duże potoki ruchu,
- budowa punktów styku (centrów przesiadkowych i zintegrowanych przystanków) zapewniających współdziałanie pomiędzy technologiami i technikami wewnętrznego transportu zbiorowego oraz pomiędzy układem wewnętrznym transportu zbiorowego i podsystemami zewnętrznymi.

Zagospodarowanie przestrzenne Dąbrowy Górniczej oraz istniejące ukształtowanie sieci transportowej miasta wpływają w znacznie mniejszym stopniu na wybór sposobu podróżowania niż proponowane w horyzoncie do 2025 r. czynniki ułatwiające podróżowanie w sposób intermodalny. W tym kontekście postuluje się następujące przedsięwzięcia:



- budowę centrum przesiadkowego w Śródmieściu, integrującego transport kolejowy o zasięgu metropolitalnym, regionalnym i kolejowym oraz wszystkie podsystemy transportu zbiorowego w mieście.

Tego rodzaju obiekt powinien stanowić integralny element środowiska miejskiego i być dostosowany do obsługi potrzeb nie tylko bieżących, ale również potrzeb i działań, które wystąpią w przyszłości, zarówno w samym węźle, jak i wokół niego. Lokalizacja centrum przesiadkowego w rejonie obecnie funkcjonującego dworca PKP PLK SA Dąbrowa Górnicza stanowić będzie ważny instrument stymulacji rozwoju obszaru centralnego miasta. Powinna ona uwzględnić wymagania w zakresie dostępności uwarunkowań lokalnych, rozwiązań architektonicznych oraz bezpieczeństwa,

- budowę węzłów (centrów) przesiadkowych, integrujących transport kolejowy obsługujący połączenia metropolitalne i regionalne z raportem autobusowym w mieście oraz zapewniających powiązanie różnych technologii miejskiego transportu autobusowego (transport do/z centrum miasta, innych dzielnic lub gmin aglomeracji oraz transport dowozowo-odwozowy do obszarów peryferyjnych miasta). Lokalizacja tego rodzaju węzłów proponowana jest na terenach przy stacjach i przystankach kolejowych w dzielnicach Gołonóg, Strzemieszyce i Ząbkowice. Sposoby podróżowania, które powinny obsługiwać węzły, prezentuje tabela 4.3.:

Tabela 4.3.

Sposoby podróżowania obsługiwane przez dzielnicowe węzły przesiadkowe w Dąbrowie Górniczej

Sposób podróżowania do węzła przesiadkowego	Przeciętna odległość podróży w [km]	Potrzeba przesiadania się	Alternatywny sposób dalszej podróży
1	2	3	4
kolej regionalna	do 50 km	konieczne przesiadanie się	<ul style="list-style-type: none"> <li>– autobus dowozowo-odwozowy KZK GOP</li> <li>– samochód osobowy</li> </ul>
autobus dowozowo-odwozowy	do 20 km do 50 km	konieczne przesiadanie się	<ul style="list-style-type: none"> <li>– autobus do centrum miasta, innej dzielnicy lub gminy aglomeracji w systemie KZK GOP</li> <li>– kolej regionalna</li> </ul>
samochód osobowy	do 20 km do 50 km	konieczne przesiadanie się	<ul style="list-style-type: none"> <li>– autobus do centrum miasta, innej dzielnicy lub gminy aglomeracji w systemie KZK GOP</li> <li>– kolej regionalna</li> </ul>

Źródło: Opracowanie własne.

Tego rodzaju punkty w sieci transportu zbiorowego powinny:

- zapewnić sprawne połączenie intermodalne:
  - z obszarami docelowymi podróży ciężącymi do danego węzła przesiadkowego,
  - z centrum Dąbrowy Górniczej, innymi dzielnicami miasta i gminami aglomeracji górnośląskiej,
- optymalną dostępność głównych celów podróży.

#### **4.5. Działania inwestycyjne w zakresie poprawy płynności ruchu**

Inwestycje drogowo-uliczne wiążą się z zajmowaniem terenów miejskich, ponieważ potrzebne są duże obszary pod budowę skrzyżowań, węzłów, wiaduktów, nasypów i wykopów, ekranów, parkingów itp. Inwestycje te wymagają również bardzo dużych nakładów środków finansowych i tym samym decyzje inwestycyjne należy podejmować biorąc pod uwagę efektywność ekonomiczną przedsięwzięć. Koszty i korzyści związane są bowiem nie tylko z sektorem transportu, ale i z innymi dziedzinami życia i gospodarki (usługi, handel, środowisko naturalne, przemysł).

Inwestycje infrastrukturalne, szczególnie wysokobudżetowe, muszą mieć zatem określone cele, oparte na prognozowaniu potrzeb ruchowych i planowaniu odpowiedniej infrastruktury.

Stosowane zasady obsługi transportowej wyróżniały segregację rodzajów ruchu jako nadrzędną i obligatoryjną w działaniach dla poprawy płynności ruchu. Obecnie uznaje się wielorakie związki systemu transportowego z otoczeniem, co implikuje równorzędne i równoległe rozwiązywanie problemów obsługi komunikacyjnej i rozwoju urbanistycznego. Istotne są założenia skali i wyróżnienie poziomów oddziaływania przy tworzeniu syntetycznego modelu obsługi transportowej.

Rola systemu transportowego miasta wymaga przeciwstawnych działań w zależności od obszarów funkcjonalnych. W aspekcie efektów poprawy płynności ruchu wyróżnić można:

- stymulację rozwoju, polegającą z jednej strony na zapewnieniu przemieszczeń (kołowych i pieszych) wyprzedzająco do potrzeb, a z drugiej strony na tworzeniu bariery transportowej poprzez ograniczanie dojazdu czy parkowania w obszarze,
- pełnienie funkcji usługowej, związanej z codziennymi zachowaniami komunikacyjnymi mieszkańców danego obszaru miasta (kształtowanie mobilności),
- zapewnienie dostępności mierzonej stopniem osiągalności obszaru za pomocą różnych środków transportu ( w tym dojazdu pieszego).





W koncepcji rozwoju układu drogowo-ulicznego w zależności od obszarów funkcjonalnych można wyróżnić uwarunkowania dla „potrzeb ruchowych” i „potrzeb usługowych”.

W opracowaniu zaproponowano dwa warianty rozwoju sieci. W wariantcie I preferowane są rozwiązania inwestycyjne, poprawiające parametry ruchowe na drogach o funkcjach połączeń zewnętrznych w skali regionu i kraju. Zakłada się przy tym efekt poprawy płynności ruchu poprzez przebudowę i rozbudowę układu drogowego we wschodniej części miasta oraz modernizację północnego odcinka drogi krajowej DK1. Rozwiązanie takie ma na celu zapewnienie dogodnego dostępu do terenów przemysłowych i terenów rozwojowych miasta z układu podstawowego dróg krajowych i wojewódzkich. Specyfika efektów polegałaby na równoległej poprawie płynności ruchu i ułatwieniu funkcji usługowej dla przyległych terenów. Poprawa parametrów ruchowych na drogach wyższej klasy eliminowałaby jednocześnie uciążliwości komunikacyjne w obszarach zabudowy mieszkaniowej dzielnic Ząbkowice i Tuczawa.

Wariant II w rozwiązaniach układu dróg krajowych i wojewódzkich nie wprowadza zmian. Proponowane inwestycje powinny umożliwić wyprowadzenie ruchu zewnętrznego poza tereny chronione. W wariantcie tym proponowane są połączenia, które zdecydowanie zmieniają funkcje dróg w obszarze ścisłego centrum miasta. Rozłożenie obecnego ruchu na ulicy Królowej Jadwigi i Al. J. Piłsudskiego na nowy ciąg ulicy Podlesie i DTŚ tworzy nową jakość w ruchu usługowym ścisłego centrum. Klasa drogi ul. J. Piłsudskiego może zostać ograniczona nawet do lokalnej (L), co umożliwia poprawę dostępności środowiska miejskiego i możliwość rewitalizacji obsługiwanych terenów – nowe możliwości parkowania, ruchu pieszego i rowerowego.

Natomiast wariant I utrzymuje dotychczasowe funkcje ul. Królowej Jadwigi i

Al. J. Piłsudskiego, co ogranicza realizację potrzeb obsługi komunikacyjnej ścisłego centrum.

#### **4.6. Działania inwestycyjne w zakresie zmniejszenia uciążliwości ruchu i bezpieczeństwa ruchu drogowego**

W koncepcji rozwoju układu drogowego Dąbrowy Górniczej nie proponuje się zastosowania rozwiązań służących wyłącznie ograniczeniu uciążliwości i zagrożeń związanych z ruchem samochodów. W założeniach przyjęto wykorzystywanie istniejących przestrzeni komunikacyjnych i połączeń drogowych, programując jedynie budowę odcinków





sieci drogowej o niewielkiej długości oraz założono możliwość przebudowy ciągów niedostosowanych do obciążeń ruchowych i ich funkcji.

Modernizacja, przebudowa i rozbudowa podstawowego układu drogowo-ulicznego, poprawa płynności ruchu, regulacja ruchu i segregacja powinny w oczekiwanym stopniu zapewnić wyprowadzenie ruchu zewnętrznego z dróg o niskich klasach i zmniejszenie zatłoczenia na tych drogach. Zakres nowych inwestycji powinien zawierać urządzenia ochrony środowiska i bezpieczeństwa ruchu.

Odmienny program działań należy zaproponować na układzie drogowo-ulicznym, który zostanie „uwolniony” od nadmiernego obciążenia ruchem samochodów.

W wariancie I w szczególności przedmiotem działań w zakresie zmniejszenia uciążliwości będą tereny rekreacyjno-wypoczynkowe w otoczeniu zbiorników Pogoria III i Pogoria IV. Proponowane połączenie w kierunku Będzina zwiększy rozkład potoków ruchu i poprawi wyprowadzenie na drogi układu zewnętrznego.

Propozycje rozwiązań wariantu II skupiają się głównie na ograniczeniu uciążliwości ruchu w obszarze ścisłego centrum miasta. Ograniczenie funkcji ul. Królowej Jadwigi i Al. J. Piłsudskiego utworzy warunki dla rozszerzenia strefy z ograniczonym ruchem samochodów i nowymi ciągami pieszymi i rowerowymi. Do ważnych efektów należeć będzie możliwość nowego poprowadzenia ruchu pojazdów wysokotonażowych na obrzeżach ścisłej zabudowy centrum Dąbrowy Górniczej.

#### **4.7. Rekomendacje**

1. W odniesieniu do transportu zbiorowego celowe jest podjęcie w najbliższych latach:
  - modernizacji linii tramwajowej na całym jej przebiegu przez miasto dla lepszego wykorzystania możliwości istniejącej infrastruktury i podniesienia atrakcyjności komunikacji tramwajowej,
  - budowy centrum przesiadkowego na obszarze funkcjonującej obecnie stacji PKP PLK SA Dąbrowa Górnicza i terenów sąsiadujących, integrującego przemieszczenia w relacjach miejskich, metropolitalnych, regionalnych i krajowych, realizowanych publicznym transportem zbiorowym KZK GOP i przez prywatnych przewoźników, Przewozów Regionalnych Sp. z o.o. i PKP Intercity SA oraz transportem indywidualnym; centrum przesiadkowe powinno stać się kluczowym czynnikiem stymulującym rozwój obszaru śródmiejskiego Dąbrowy Górniczej, zapewnić skokowy wzrost jakości obsługi



rosnącej mobilności mieszkańców i tym samym przyczynić się do tego, aby transport zbiorowy stał się atrakcyjną alternatywą dla części użytkowników samochodów osobowych,

- budowy na zasadach pilotażowego zadania centrum przesiadkowego w dzielnicy Ząbkowice; przedsięwzięcie to powinno być skoordynowane ze zmianami w funkcjonowaniu transportu autobusowego obsługującego połączenia z dzielnicami peryferyjnymi w północnej części miasta; w następnie w dalszej kolejności elastyczne powiązania z centrum przesiadkowym należy wprowadzić w dzielnicach Strzemieszyce i Gołonóg, oznacza to również budowę na ich terenach dzielnicowych centrów przesiadkowych.

2. W odniesieniu do układu drogowo-ulicznego Dąbrowy Górniczej, biorąc pod uwagę walory wariantu II, zespół autorski rekomenduje ten wariant do dalszych prac programowych. W szczególności wariant ten zapewnia:

- poprawę parametrów ruchowych na drogach o funkcjach połączeń zewnętrznych w relacjach regionalnych i krajowych,
- dogodny dostęp do terenów przemysłowych i terenów rozwoju przyszłej aktywności ekonomicznej z układu dróg krajowych i wojewódzkich,
- synergii efektów dzięki równoległej poprawie płynności ruchu i lepszej realizacji funkcji obsługowej na terenach przyległych do objętych działaniami inwestycyjnymi elementów sieci drogowo-ulicznej,
- zmianę funkcji niektórych dróg w Centrum, co umożliwić będzie poprawę dostępności przestrzeni miejskiej, rewitalizację obsługiwanych terenów oraz nowe możliwości parkowania, ruchu pieszego i rowerowego,
- ograniczenie uciążliwości ruchu drogowego w obszarze ścisłego śródmieścia miasta.