

Załącznik do Uchwały
Rady Miejskiej Nr XLV/814/09
w Dąbrowie Górniczej
z dnia 23 grudnia 2009 roku



POLITYKA TRANSPORTOWA GMINY DĄBROWA GÓRNICZA

Zespół autorski:

dr hab. prof. AE Robert Tomanek (kierownik zespołu)
dr inż. Ryszard Janecki (autor prowadzący)
prof. dr hab. inż. Michał Pindera
dr hab. inż. Prof. PK Wiesław Starowicz
mgr inż. Kazimierz Dąbała
mgr inż. Justyna Koch



SPIS TREŚCI

WPROWADZENIE	3
I. IDENTYFIKACJA I DIAGNOZA STANU ISTNIEJĄCEGO	4
1.1. OCENA REALIZACJI POLITYKI TRANSPORTOWEJ DĄBROWY GÓRNICZEJ	4
1.1.1. Dostępność zewnętrzna	6
1.1.2. Poprawa wewnętrznych powiązań komunikacyjnych	11
1.1.3. Potencjał logistyczny miasta	12
1.1.4. Wykorzystanie instrumentarium polityki transportowej	13
1.2. ANALIZA KONTEKSTU POLITYKI TRANSPORTOWEJ DĄBROWY GÓRNICZEJ	16
1.3. PRZESŁANKI I UWARUNKOWANIA FORMUŁOWANIA POLITYKI TRANSPORTOWEJ DĄBROWY GÓRNICZEJ	22
1.3.1. Ruchliwość mieszkańców	22
1.3.2. Miejski układ drogowo-uliczny	24
1.3.3. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego	28
1.3.4. Układ kolejowy	31
1.3.5. Funkcjonowanie transportu zbiorowego	33
1.3.6. Obecny stan transportu lotniczego	34
1.3.7. Sieć dróg rowerowych	38
1.3.8. Strefy ruchu uspokojonego i pieszego	39
1.3.9. Finansowanie transportu	40
1.3.10. Wnioski z przesłanek i uwarunkowań polityki transportowej miasta Dąbrowa Górnicza	44
II. PERSPEKTYWICZNE ZAMIERZENIA MIASTA	51
2.1. CELE POLITYKI TRANSPORTOWEJ DĄBROWY GÓRNICZEJ	51
2.1.1. Cel generalny	51
2.1.2. Podstawowe cele polityki transportowej miasta	52
2.1.3. Płaszczyzna celów kontynuowanych przyjętych w dokumentach programowych miasta	53
2.1.4. Płaszczyzna celów koniecznych dla zrównoważonego, długofalowego rozwoju miasta w obecnych i przyszłych warunkach społeczno-ekonomicznych	54
2.1.5. Cele polityki transportowej Dąbrowy Górniczej według przyjętych podsystemów transportowych	59
2.2. OPCJE ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DĄBROWY GÓRNICZEJ	65
2.2.1. Podział modalny	65
2.2.2. Transport zbiorowy	67
2.2.3. Transport ładunków	69
2.2.4. Układ drogowo-uliczny	71
2.2.5. Infrastruktura parkingowa	73
2.2.6. Układ kolejowy	83
2.2.7. Strefy ruchu uspokojonego i pieszego	85
2.2.8. Sieć dróg rowerowych	86



2.3. SCENARIUSZE FUNKCJONOWANIE I ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DĄBROWY GÓRNICZEJ	90
2.3.1. Transport w programach rozwoju państwa	91
2.3.2. Wpływ polityki transportowej państwa na system transportowy Dąbrowy Górniczej	92
2.3.3. Metropolizacja aglomeracji katowickiej i jej wpływ na politykę transportową miasta	93
2.3.4. Analiza scenariuszy rozwoju	99
III. SPOSOBY REALIZACJI ZAMIERZEŃ MIASTA	102
3.1. STANDARDY OBSŁUGI TRANSPORTOWEJ DĄBROWY GÓRNICZEJ	102
3.1.1. Funkcjonowanie transportu zbiorowego	102
3.1.2. Sieć transportu zbiorowego	104
3.1.3. Układ drogowo-uliczny	106
3.1.4. Ruch drogowy	107
3.1.5. Infrastruktura parkingowa	108
3.2. ZASADY ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTOWEGO MIASTA – REKOMENDACJE	110
3.2.1. Podział zadań przewozowych	110
3.2.2. Transport zbiorowy	111
3.2.3. Transport ładunków	115
3.2.4. Układ drogowo-uliczny	117
3.2.5. Infrastruktura parkingowa	120
3.2.6. Układ kolejowy	122
3.2.7. Strefy ruchu uspokojonego i pieszego	123
3.2.8. Sieć dróg rowerowych	124
3.3. NARZĘDZIA REALIZACJI POLITYKI TRANSPORTOWEJ DĄBROWY GÓRNICZEJ	126
IV. IMPLEMENTACJA POLITYKI TRANSPORTOWEJ DĄBROWY GÓRNICZEJ	132
4.1. KOORDYNACJA, KONCENTRACJA I KONSOLIDACJA DZIAŁAŃ	132
4.2. ZGODNOŚĆ PROCEDUR Z ZASADAMI ZAWARTYMI W POLITYCE TRANSPORTOWEJ	134
4.3. ZGODNOŚĆ ZE STANDARDAMI PRZYJĘTYMI W POLITYCE TRANSPORTOWEJ	134
4.4. KRYTERIA WAŻNOŚCI INWESTYCJI	136
4.5. ETAPOWANIE ROZWOJU UKŁADU TRANSPORTOWEGO DĄBROWY GÓRNICZEJ	136



WPROWADZENIE

Prezentowane opracowanie wykonano na zlecenie miasta Dąbrowa Górnicza (umowa nr WKD/901/I/09 z dnia 1.07.2009 r.). Dotyczy ono procesu kształtowania polityki transportowej, stanowiącej jeden z kluczowych dokumentów programowych miasta.

Celem pracy było określenie uwarunkowań, celów, zasad i instrumentów, a więc podstawowych składników polityki transportowej Dąbrowy Górniczej. Przygotowane opracowanie rozszerza istniejącą już obecnie podstawę informacyjną procesu programowania rozwoju systemu transportowego miasta, ważnego ogniwa Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii Silesia, stanowiącego wschodnią bramę Metropolii.

W opracowaniu poddano analizie dotychczasową politykę transportową Dąbrowy Górniczej oraz jej system transportowy. Wskazano przy tym na obecne i przyszłe uwarunkowania i przesłanki procesu formułowania polityki transportowej miasta. Ważnym omówionym w pracy problemem był kontekst polityki transportowej Dąbrowy Górniczej od lokalnego po europejski.

Traktując politykę transportową jako narzędzie w programowaniu obecnego i perspektywicznego rozwoju systemu transportowego Dąbrowy Górniczej, w opracowaniu szeroko omówiono zasady kształtowania rozwoju systemu transportowego miasta, odnosząc jego do wszystkich najważniejszych podsystemów funkcjonalnych i gałęziowych (podział modalny, transport zbiorowy, transport ładunków, układy drogowo-uliczny i kolejowy, infrastruktura parkingowa, strefy ruchu uspokojonego i pieszego oraz sieć dróg rowerowych). W zakończeniu pracy przedstawiono problemy implementacji polityki transportowej miasta.

W trakcie realizacji opracowania zespół autorski przeprowadził liczne konsultacje z pracownikami Urzędu Miejskiego w Dąbrowie Górniczej zajmującymi się planowaniem i zarządzaniem systemem transportowym miasta. Wyniki konsultacji i dyskusji zostały uwzględnione w prezentowanym projekcie polityki transportowej.



I. IDENTYFIKACJA I DIAGNOZA STANU ISTNIEJĄCEGO

1.1. OCENA REALIZACJI POLITYKI TRANSPORTOWEJ DĄBROWY GÓRNICZEJ

Dąbrowa Górnicza traktuje transport jako kluczowy czynnik rozwoju miasta. Znajduje to wyraz w przyjętej przez Radę Miasta „Strategii rozwoju miasta: Dąbrowa Górnicza 2020”. Wyznacza ona ramy polityki transportowej miasta ujmując m. in. problemy dostępności wewnętrznej i zewnętrznej Dąbrowy Górniczej podejmowane również w innym dokumencie programowym miasta jakim jest „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Dąbrowa Górnicza” (II edycja)¹. Dokument Strategii będzie przedmiotem dalszej analizy i rozwinięcia².

Analiza realnej (realizowanej) polityki transportowej miasta oraz przygotowanie założeń aktywnej polityki w zakresie transportu należy oprzeć na klasycznym układzie rozróżniającym w zakresie polityki transportowej następujące problemy (obszary formułowania celów):

- dostępność zewnętrzna,
- dostępność wewnętrzna,
- rozwój potencjału logistycznego miasta,
- ograniczenie negatywnych efektów rozwoju transportu.

Dąbrowa Górnicza jest wschodnim „wejściem” do aglomeracji górnośląskiej. To położenie czyni miasto atrakcyjnym obszarem inwestycyjnym (w podobnej sytuacji znajdują się Gliwice będące zachodnią bramą aglomeracji). Dodatkowym atutem lokalizacyjnym miasta jest położenie w Paneuropejskim Korytarzu Transportowym Nr VI (Północ-Południe) oraz w bliskim sąsiedztwie Korytarza III (Wschód-Zachód)³. Można zauważyć, że czyni to teoretycznie Dąbrowę Górniczą lokalizacyjnie atrakcyjniejszą niż Gliwice. Jednakże realizowane inwestycje transportowe powodują, że faktycznie korytarz VI jest przesuwany na zachód – dotyczy to sieci drogowej (autostrada A1 kieruje się od Pyrzowic na zachód i

¹ Projekt przygotowany przez BRM Katowice i Pracownię Projektową Urbanistyki i Architektury Ład w 2007 roku.

² Nie analizowano polityki transportowej Dąbrowy Górniczej z 1996 roku ze względu na niedostępność tego dokumentu.

³ Korytarze TEN-T są określone w Traktacie Akcesyjnym.



połączy się z A4 w Gliwicach-Sośnicy), a dodatkowo podejmowane są próby przesunięcia korytarza kolejowego także na zachód (pomysł szybkiej kolei przechodzącej przez Pyrzowice⁴). Z drugiej strony aktywność władz samorządowych Dąbrowy Górniczej w zakresie rozwoju połączeń wewnętrznego układu drogowo-ulicznego z układem dróg krajowych, w tym autostrad A1 i A4 oraz zwiększenia roli linii kolejowej E65 w obsłudze ruchu pasażerskiego z i do Dąbrowy Górniczej w istotny sposób niwelują wymienione powyżej mało korzystne dla miasta decyzje.

Uporządkowanie i rozwinięcie generalnych, długoterminowych celów polityki transportowej Dąbrowy Górniczej następuje na poziomie „Strategii rozwoju miasta. Dąbrowa Górnicza 2020” z 2007 roku. W Strategii **„SPRAWNOŚĆ TRANSPORTU I KOMUNIKACJI”** jest jednym z pięciu priorytetów rozwoju miasta. W szczególności w dokumencie tym określa się cel główny w zakresie priorytetu (definiowany jako misja) jako „przekształcenie Dąbrowy Górniczej w miasto dobrze skomunikowane z otoczeniem sąsiedzkim, regionalnym, krajowym i międzynarodowym” oraz następujące cele polityki transportowej:

- wysoki standard infrastruktury transportowo-komunikacyjnej,
- efektywne dyskontowanie położenia w korytarzach paneuropejskich,
- inteligentne zarządzanie transportem publicznym,
- zrównoważenie układu transportowo-komunikacyjnego⁵.

Wyraźnie w Strategii kładzie się nacisk na dostępność zewnętrzną jako główny obszar polityki transportowej miasta (misja), nie zapomina się także o pozostałych aspektach polityki transportowej. Jednakże tylko „dyskontowanie położenia” i zrównoważenie systemu można uznać za właściwie sformułowane cele polityki transportowej odnoszące się odpowiednio do kwestii: dostępności zewnętrznej i zrównoważenia transportu. Natomiast dwa pozostałe cele wydają się określać postulat wzrostu dostępności wewnętrznej.

Potencjał logistyczny został uznany przez twórców Strategii za jeden z celów strategicznych w ramach priorytetu 1 **„KONKURENCYJNOŚĆ I INNOWACYJNOŚĆ GOSPODARKI”**, gdzie założono, że Dąbrowa Górnicza będzie regionalnym centrum logistycznym.

⁴ Pomysł ten dyskutowany jest w związku z dyskutowaną zmianą Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego (ma na celu zapewnienie rozwoju MPL Katowice-Pyrzowice).

⁵ *Strategia rozwoju miasta: Dąbrowa Górnicza 2020*, załącznik 1 do uchwały Uchwała Nr XX/309/07 Rady Miejskiej w Dąbrowie Górniczej z 28.11.2007.



Można zatem zauważyć, że w podstawowym dokumencie określającym politykę transportową Dąbrowy Górniczej jakim jest strategia rozwoju miasta ujęto kluczowe obszary formułowania polityki transportowej. W szczególności władze miasta widzą jako kluczowy aspekt swojego długofalowego działania:

- poprawę dostępności zewnętrznej,
- wzrost dostępności wewnętrznej (poprzez wyraźnie określone unowocześnienie systemu transportowego),
- wykorzystanie położenia miasta do rozwoju działalności logistycznej, którą traktuje się jako kluczową, pozwalającą na przekształcenie miasta w regionalne centrum logistyczne.

Co ważne, założono, że rozwój systemu transportowego miasta będzie odbywał się wg zasad zrównoważonego rozwoju. Oznacza to koncentrację na ograniczaniu ujemnych efektów zewnętrznych działalności transportowej.

1.1.1. Dostępność zewnętrzna

Poprawa zewnętrznej dostępności Dąbrowy Górniczej (rozumianej jako powiązanie transportowe miasta z otoczeniem lokalnym, regionalnym i ponadregionalnym – w tym zwłaszcza międzynarodowym) w decydującym stopniu jest wynikiem polityki transportowej państwa, jednakże miasto ma także wpływ na realizację tego celu – zwłaszcza w zakresie:

- oddziaływania na politykę państwa i regionu poprzez wspieranie rozwiązań korzystnych z punktu widzenia miasta (lobbowanie na ich rzecz),
- wsparcia planistyczno-organizacyjnego inwestycji,
- ułatwiania dostępu do infrastruktury transportowej o znaczeniu ponadlokalnym poprzez inwestycje towarzyszące w zakresie infrastruktury liniowej i punktowej (zwłaszcza węzłów przesiadkowych i centrów logistycznych).

Pierwsze dwa instrumenty wykorzystywane są przez Dąbrowę Górniczą głównie w zakresie rozwoju inwestycji drogowych. Trzeba jednak zastrzec, że wpływ na politykę transportową państwa wymaga współdziałania z innymi samorządami gminnymi oraz samorządami powiatów i przede wszystkim województwa śląskiego. Pomimo niedostatków integracji udaje się osiągać rozwój sieci powiązań infrastrukturalnych o zasięgu ponadlokalnym (także międzynarodowym).



Powiązania drogowe

W szczególności jako bardzo korzystny należy ocenić układ tworzących się powiązań autostradowych aglomeracji – autostrady A4 oraz A1. Pomimo, że autostrady te nie przebiegają przez Dąbrowę Górniczą, to w wyniku ukształtowania się dobrych połączeń drogowych z nimi (zwłaszcza z istniejącą A4 poprzez DK1 posiadającą parametry drogi ekspresowej) i zakończenia budowy A4 do granicy zachodniej zdecydowanie zwiększy się dostępność zewnętrzna miasta⁶. Również fakt dobrego powiązania z budowaną autostradą A1 za pomocą dróg DK86 i dalej drogą S1 do Pyrzowic oraz poprzez DK1 i DK86 z A4 powoduje, że poprawi się znacząco zewnętrzna dostępność transportowa Dąbrowy Górniczej, a sama aglomeracja górnośląska dziś jest bliska tego, aby być najlepiej drogowo skomunikowaną (zewnętrznie) aglomeracją w Polsce: w układzie wschód-zachód i północ-południe. Jest to ważną przesłanką metropolizacji aglomeracji, a tym samym zwiększa znaczenie prac nad poprawą dostępności wewnętrznej jej miast – zwłaszcza jednego z największych obszarowo jakim jest Dąbrowa Górnicza. Budowa autostrady A1 wkracza w fazę intensywnych prac i wydaje się, że oddanie odcinka A1 od Pyrzowic do granicy południowej w perspektywie roku 2012 nie jest zagrożone. Bezpośrednio jest to wynikiem ujęcia tej inwestycji na liście projektów Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko: na liście podstawowej budowa A1 na odcinku Pyrzowice-Sośnica (zadanie 6.1-3)⁷ zaplanowano zrealizować w latach 2008-2010⁸, a odcinki od Sośnicy do południowej granicy państwa są już budowane i będą oddawane sukcesywnie do końca tego i przyszłego roku⁹.

Zewnętrzna dostępność Dąbrowy Górniczej w zakresie transportu drogowego zależy od powiązań sieci autostradowej z miastem za pomocą dróg ekspresowych oraz od połączeń drogowych z MPL Katowice Pyrzowice, a także z sąsiednimi miastami. Takie powiązania zapewniają przede wszystkim drogi krajowe DK1, DK86 i DK94 oraz droga ekspresowa S1. Są to drogi dwujezdniowe. Układ przestrzenny tych dróg trzeba ocenić pozytywnie jako czynnik zwiększający dostępność zewnętrzną, a także wewnętrzną tak rozległego miasta jak Dąbrowa Górnicza.

⁶ Chodzi o oddany do użytku 14.08.2009 odcinek Zgorzelec-Krzyżowa <http://www.zgorzelec-krzyzowa.pl>, odsłona z 30.08.2009.

⁷ Lista projektów indywidualnych dla programu operacyjnego infrastruktura i środowisko 2007-2013, Warszawa styczeń 2009.

⁸ Komplikacją może być realizacja A1 na terenie lotniska – budowa drogi może zakłócić funkcjonowanie MPL i należy rozważyć zmiany w technologii budowy (zastąpienie budowy tunelu metodą odkrywkową drążeniem tunelu).

⁹ http://www.wnp.pl/wiadomosci/bedzie-goraco-na-a4-pod-gliwicami,82681_12_0_0_0.html, odsłona z 20.07.2009.



Dalsza poprawa dostępności zewnętrznej, zwłaszcza w odniesieniu do powiązań z centrum aglomeracji wyniknie z rozbudowy Drogowej Trasy Średnicowej w kierunku wschodnim. W maju br. podpisano umowę, której przedmiotem jest przeprowadzenie prac przygotowawczych, umożliwiających rozpoczęcie realizacji robót budowlanych w Katowicach i Mysłowicach na odcinku od węzła „Lwowska” przez węzeł „Janów” do węzła „Jasińskiego” o długości ok. 2 km. Zadaniem wykonawcy będzie m.in. uzyskanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej oraz przygotowanie pełnej dokumentacji do przeprowadzenia procedury przetargowej na wyłonienie wykonawcy robót budowlanych oraz wykonawcy do sprawowania nadzoru inwestorskiego – tzn. inżyniera kontraktu¹⁰. Jest to bezpośrednią konsekwencją ujęcia w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Śląskiego na lata 2007-2013 jako projektu kluczowego finansowanego z EFRR zadania nr 3 (działanie 7.1 Modernizacja i rozbudowa sieci drogowej, poddziałanie 7.1.1. Modernizacja i rozbudowa kluczowych elementów sieci drogowej) „Stworzenie połączenia DTŚ z Dąbrówką Górniczą – etap I połączenie DTŚ w Katowicach z Ogrzeżną Zachodnią w Mysłowicach wraz z przebudową obiektów inżynierskich”¹¹. Na realizację projektu przewidziano dofinansowanie w wysokości 25 mln Euro¹².

Powiązania kolejowe

Dąbrówkę Górniczą cechuje dobra dostępność zewnętrzna (a także wewnętrzna) w zakresie transportu kolejowego. Przez miasto przebiega magistrala kolejowa nr 1 (Katowice-Częstochowa/Warszawa) znajdująca się w ciągu międzynarodowej trasy E65 AGC. Na tej trasie prowadzony jest ruch pociągów IC poprzez CMK (od Zawiercia do Grodziska Mazowieckiego). Trasa ta ma szczególne znaczenie w planach rozwoju kolei w Polsce. Jest to linia modernizowana w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ), a na lata 2014-2020 przewiduje się dalszą modernizację trasy na odcinku Zawiercie-Katowice, a na odcinku Zawiercie-Grodzisk Maz. podniesienie prędkości do 200 km/h¹³. Możliwe, że podniesienie standardu trasy nastąpi szybciej ponieważ na liście rezerwowej POIiŚ na lata 2011-2015 znajduje się dostosowanie tego odcinka do prędkości 250 km/h, a od

¹⁰ http://www.wnp.pl/wiadomosci/pierwszy-krok-w-budowie-dts-wschod,81268_6_0_0_0.html, odsłona z 26.07.2009.

¹¹ Szczegółowy opis priorytetów Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2007 – 2013, Katowice czerwiec 2009, s. 193-194.

¹² Indykatywna tabela finansowa. Szczegółowy budżet RPO Województwa Śląskiego na lata 2007-2013, Katowice czerwiec 2009, s. 8.

¹³ Master Plan dla kolei do roku 2030, s. 83-84.



1.09.2008 do 31.12.2010 realizowany jest w ramach pomocy technicznej POIiŚ projekt rozpatrujący możliwości dostosowania magistrali na odcinku Grodzisk-Katowice/Kraków i Zebrzydowice/Zwardoń do prędkości 350 km/h¹⁴. Magistrala kolejowa nr 1 ma stanowić element kolei dużych prędkości – obok nowoprojektowanych połączeń Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław. Tym samym trasa przebiegająca przez Dąbrowę Górniczą będzie elementem kolei dużych prędkości. Warto tu jednak zauważyć, że obecnie pociągi IC i Ex nie zatrzymują się w Dąbrowie Górniczej – zatem fakt dostępu do tej linii nie jest wykorzystany przez miasto bezpośrednio – jako, że pociągi te zatrzymują się w sąsiednim Sosnowcu. W przyszłości miasto będące bramą do metropolii Silesia powinno uzyskać obsługę przez zatrzymujące się pociągi IC i ekspresowe. Istotnym czynnikiem przyspieszającym decyzje operatora PKP Intercity może być modernizacja dworca PKP Dąbrowa Górnicza. W układzie północ-południe przez Dąbrowę Górniczą przebiega także odcinek międzynarodowego szlaku CE65/2 (linia pierwszorzędna nr 133 z Jaworzna Szczakowej do Dąbrowy Górniczej Ząbkowice) – trasy porozumienia AGTC mają szczególne znaczenie dla transportu kombinowanego.

W układzie wschód-zachód kluczowe dla dostępności aglomeracji mają prace nad podniesieniem standardu trasy E30/CE30, która przebiega na południe od Dąbrowy Górniczej (magistrala nr 134 przez Jaworzno Szczakową skomunikowaną bezpośrednio z Dąbrową Górniczą Ząbkowicami). W przypadku modernizacji E30/CE30 na odcinku od Katowic do Krakowa określono czas 2009-2014 (zadanie 7.1-11)¹⁵. Choć podane perspektywy czasowe są gorsze niż w przypadku transportu drogowego, to jednak należy zauważyć, że inwestycje poprawiające dostępność kolejową aglomeracji (i województwa śląskiego) są traktowane jednak priorytetowo ponieważ ujęte szczegółowo w Master Planie dla kolei mieszczą się w pierwszym okresie planowania (do 2013) – przynajmniej jeśli chodzi o ich rozpoczęcie.

Przez teren miasta przebiegają także linie pierwszorzędne Nr 154 i 171 tworzące tzw. wschodnie obejście GOP relacji Katowice Muchowiec – Dąbrowa Górnicza Towarowa – Łazy (tylko transport towarowy), pierwszorzędna linia kolejowa Nr 65 relacji Sosnowiec Południowy – Dąbrowa Górnicza Strzemieszyce Wsch. – Bukowno – Tunel (Kielce), a także linie trzeciorzędne nr 183 relacji Ząbkowice – Będzin Łagisza (tylko ruch towarowy) i Nr 184 relacji Zagórze Dąbrowskie – Dąbrowa Górnicza Strzemieszyce (tylko ruch towarowy).

¹⁴ Informacje PKP PLK S.A. - <http://www.plk-inwestycje.pl/linie-kolejowe/modernizacja-linii-e-65c-e-65/ci-2006pl16cpa002>, odsłona z 20.07.2009.

¹⁵ Lista projektów indywidualnych ..., op. cit.



Dodatkowo, w bezpośrednim sąsiedztwie (Sławków Południowy) kończy się szerokotorowa Linia Hutniczo-Siarkowa (LHS), która torem 1520 mm łączy województwo śląskie bezpośrednio z Ukrainą.

Można zatem stwierdzić, że kolejowa dostępność zewnętrzna aglomeracji i samej Dąbrowy Górniczej, choć gorsza niż w przypadku transportu drogowego, to jednak jest dobra i stanowi czynnik rozwoju działalności logistycznej na wschodnich obrzeżach aglomeracji.

Transport lotniczy

Powiązania lotnicze Dąbrowy Górniczej, poprzez port lotniczy w Pyrzowicach, a także nieodległy port w Krakowie-Balicach są coraz lepsze i w związku z liberalizacją transportu lotniczego cechują się dużą dynamiką, zarówno jeśli chodzi o obsługiwane kierunki lotów jak i liczbę pasażerów. Dodatkowo port lotniczy w Pyrzowicach jest coraz lepiej powiązany transportowo z Katowicami za pomocą dróg szybkiego ruchu DK86 i S1. Słabością jeśli chodzi o dostępność transportową MPL Katowice-Pyrzowice jest powiązanie portu z aglomeracją transportem zbiorowym. Pomimo dynamicznego wzrostu przewozów, połączenia transportem publicznym z lotniskiem są nieliczne, w tym z Katowic odbywają się za pomocą linii autobusowej o niskiej częstotliwości, wyłączonej z systemu transportu publicznego organizowanego przez KZK GOP. Dlatego podróż na lotnisko odbywa się głównie transportem indywidualnym, taksówkami oraz transportem organizowanym przez linie lotnicze. Plany budowy linii kolejowej łączącej port lotniczy z aglomeracją nie przybrały jeszcze postaci decyzji o podjęciu inwestycji. Trzeba tu zaznaczyć, że dyskusja o budowie szybkiego połączenia kolejowego i nieuwzględnienie alternatywnego rozwiązania w postaci lekkiej kolei (szybki tramwaj) może budzić wątpliwości natury ekonomicznej. Projekt ujęto w POIiŚ (zadanie 7.1-20) z dość krótką perspektywą czasową (2009-2012)¹⁶, jednak wątpliwości budzi finansowanie projektu: w POIiŚ zaplanowano jedynie kwotę ok. 107 mln zł, co wystarczy na dokumentację projektową, a sam projekt w wersji obecnie forsowanej przez samorząd województwa (połączenie przez Bytom do Katowic) może kosztować nawet ponad 1,2 mld zł¹⁷. Wysoki koszt czyni projekt mało realnym – pomimo aktywności władz województwa. Wydaje się to odsuwać w czasie uruchomienie dobrego powiązania portu lotniczego transportem zbiorowym.

¹⁶ Zadanie to ujęto też w Master Planie.

¹⁷ <http://transinfo.pl/text.php?from=tag&id=20441>, odsłona z 28.07.2009.



Z punktu widzenia Dąbrowy Górniczej ważna jest bliskość MPL i dobre, poprawiające się, powiązania drogowe z portem lotniczym. Wzrost ruchu w MPL umożliwi uruchamianie połączeń autobusowych, jednak brak połączenia kolejowego od strony wschodniej uniemożliwi powiązanie miasta koleją z lotniskiem. Nie wydaje się to jednak istotniejszym problemem dla lotniczej dostępności miasta, w dłuższej perspektywie (może nawet poza 2030 – obecny horyzont planowania generalnego MPL) powiązania transportem drogowym będą wystarczające.

Uwzględniając powiązania drogowe, kolejowe i lotnicze, a także wodne¹⁸ aglomeracji katowickiej i miejsce Dąbrowy Górniczej w tworzącej się metropolii – dostępność zewnętrzną (międzynarodową, międzyregionalną i regionalną) należy ocenić jako dobrą z perspektywą poprawy w efekcie inwestycji podejmowanych w ramach projektów POIiŚ oraz RPO WSK.

1.1.2. Poprawa wewnętrznych powiązań komunikacyjnych

W zakresie dostępności wewnętrznej, Dąbrowa Górnicza korzysta z dobrego układu drogowego, zwłaszcza dróg dwujezdniowych, które przecinają miasto w układzie wschód-zachód i północ-południe. W obszarze centralnej części miasta (Śródmieście, Reden, Gołonóg) jest to układ rusztowy, na pozostałym obszarze – promienisty modyfikowany lokalizacją A. Mittal Steel Poland S.A. i Koksowni „Przyjaźń” oraz układem drogowym obsługującym potrzeby transportowe tych podmiotów gospodarczych. Gęstość sieci drogowej jest relatywnie mała (2,0 km/km²), jednak wynika to z układu przestrzennego miasta, gdzie tereny zainwestowane zajmują jedynie 30% powierzchni (reszta to lasy, użytki rolne i obszary zielone). Podejmowane inwestycje drogowe (zwłaszcza w ciągu S1 oraz planowane remonty i budowa dróg łączących obiekty przemysłowe z siecią drogową miasta oraz obwodnic dzielnic) dobrze rokuje wzrostowi wewnętrznej dostępności transportowej.

Na terenie Dąbrowy Górniczej istnieje gęsta sieć transportu szynowego, jednak poza komunikacją tramwajową nie jest ona wykorzystywana w pełni do poprawy dostępności transportowej. W szczególności dotyczy to publicznych i niepublicznych linii kolejowych. Łącznie w granicach administracyjnych miasta znajduje się 47,6 km linii kolejowych, z czego

¹⁸ Pomimo nieratyfikowania przez Polskę porozumienia AGN, fakt międzynarodowego znaczenia szlaku wodnego Odry (wraz z Kanałem Gliwickim) jest bezdyskusyjny i tworzy potencjalnie istotne uzupełnienie zdywersyfikowanej gałęziowo dostępności transportowej aglomeracji katowickiej, co ma istotne znaczenie zwłaszcza dla rozwoju transportu kombinowanego.



29,8 km to linie prowadzące również ruch pasażerski. Wskaźnik gęstości sieci linii kolejowych wynosi 25,32 km linii/100 km² powierzchni miasta. Jak już zaznaczono wcześniej, są to głównie magistralne i pierwszorzędne szlaki kolejowe, zatem będą one utrzymywane przez publicznego zarządcę infrastruktury i powinny być też wykorzystane w realizacji polityki transportowej miasta. W zakresie dostępności wewnętrznej należy brać pod uwagę perspektywiczne wykorzystanie linii kolejowych do prowadzenia ruchu pasażerskiego w systemie połączeń kombinowanych umożliwiającym efektywne połączenie słabo zaludnionych obszarów miasta oraz miast sąsiednich z centrum miasta i dalej pozostałymi miastami aglomeracji. Na terenie Dąbrowy Górniczej mogą być lokalizowane węzły przesiadkowe w systemach park and ride właśnie przy dworcach kolejowych. Wymaga to jednak zmian właścicielskich oraz inwestycji, a także zmian w traktowaniu przewozów kolejowych w aglomeracji (powinny być włączone w zintegrowany system transportu pasażerskiego).

1.1.3. Potencjał logistyczny miasta

Lokalizacja czyni z Dąbrowy Górniczej bardzo dobre miejsce do prowadzenia działalności logistycznej – miasto jest dobrze skomunikowane (dostępność zewnętrzna), posiada wolne tereny do prowadzenia działalności TSL, ma też duże zaplecze będące potencjalnym odbiorcą usług logistycznych. Można zatem uznać, że miasto może z powodzeniem rozwijać na swoim terenie tego typu działalność.

Zgodnie ze współczesnymi tendencjami¹⁹, pod pojęciem logistyki miejskiej należy rozumieć organizację przepływów towarów i usług na obszarze miasta. Narzędziami tego przepływu w systemie transportowym są sieci transportu publicznego wraz z centrami przesiadkowymi oraz centra logistyczne wraz z systemami dystrybucji towarów na obszarze miasta. W aglomeracji nie istnieją centra logistyczne nastawione na dekonsolidację ładunków i dostarczanie ich mniejszymi pojazdami do centrum miasta. Jednakże z uwagi na tendencje rozwoju przemysłu i sieci handlowej, dekonsolidacja taka ma miejsce dzięki sieci hurtowni – w rezultacie towary docierają do mniejszych sklepów mniejszymi pojazdami. Sprzyja temu również rachunek kosztów transportu. Natomiast sklepy wielkopowierzchniowe zaopatrywane są transportem wielkopojemnym, tylko i wyłącznie drogowym (niestety nie ma

¹⁹ Zob. J. Szołtysek, Logistyczne aspekty zarządzania przepływami osób i ładunków w miastach, AE, Katowice, 2005, s. 64-105.



przykładów wykorzystania do tego celu sieci kolejowej). Wyjątkiem są tylko sklepy dyskontowe oraz mniejsze sklepy sieci handlowych – w związku z rozwojem sieci dyskontowych oraz ekspansją sieci w segmencie sklepów o mniejszej powierzchni. Wydaje się, że budowa publicznych centrów logistycznych jest jednak mocno wątpliwa z ekonomicznego punktu widzenia. Znacznie lepszym rozwiązaniem może okazać się taka organizacja ruchu w mieście, która uniemożliwi ewentualne dostawy pojazdami o wielkiej ładowności na obszarze zabudowy osiedlowej i wymusi zmiany w systemach logistycznych poszczególnych sieci handlowych i pojedynczych sklepów.

Jeżeli chodzi o lokalny transport zbiorowy, to w tym zakresie miasto przekazało kompetencje zarządcze KZK GOP, ale w jego gestii pozostała kwestia rozbudowy infrastruktury transportowej (z wyjątkiem liniowej infrastruktury tramwajowej). Jednakże poprzez udział właścicielski w Przedsiębiorstwie Komunikacji Miejskiej w Sosnowcu sp. z o. o. (25%), i w Tramwajach Śląskich S.A. (6%) oraz uczestnictwo w KZK GOP można mówić o silnym i trwałym wpływie miasta na funkcjonowanie i rozwój transportu zbiorowego. Sukcesem takiego zarządzania transportem jest utrzymanie dużego stopnia integracji oraz wzrost efektywności ekonomicznej transportu zbiorowego. Jednakże nie sposób przeoczyć słabości obecnego stanu rzeczy:

- wolniejszego niż w innych polskich metropoliach rozwoju (zwłaszcza w zakresie unowocześniania i innowacyjności transportu publicznego oraz rozwoju komunikacji szynowej),
- braku postępów w zakresie integracji z transportem ponadlokalnym i indywidualnym (integracja poprzez systemy parkingów strategicznych).

W warunkach stałego wzrostu motoryzacji indywidualnej, słabości transportu zbiorowego są czynnikiem zwiększającym mobilność w zakresie transportu niepublicznego i tym samym obciążenia sieci drogowej, co zwiększa kongestię i zmniejsza dostępność transportową. Taki stan rzeczy jest też źródłem wzrostu zanieczyszczenia środowiska powodowanego przez ruch samochodowy.

1.1.4. Wykorzystanie instrumentarium polityki transportowej

Polityka transportowa miasta może być realizowana za pomocą różnorodnych narzędzi. Definiując strategię, wskazano przedsięwzięcia, które mają służyć osiągnięciu celów. Przedsięwzięcia te można zakwalifikować do narzędzi polityki transportowej. W



zakresie dziedziny priorytetowe „Sprawność transportu i komunikacji” wyodrębniono m.in. następujące narzędzia:

- planowanie rozwoju transportu (w tym planowanie długookresowe planowanie przebudowy dróg),
- modernizacje i inne inwestycje transportowe (w zakresie budowy dróg i parkingów, modernizacji infrastruktury tramwajowej, w zakresie budowy Szybkiej Kolei Regionalnej²⁰, a także kolei dużych prędkości jak i modernizacji dróg kołowych podnoszących dostępność transportową transportu kolejowego),
- integracja transportu zbiorowego (poprzez aktywny udział w projekcie Śląskiej Karty Usług Publicznych oraz udział w tworzeniu intermodalnych węzłów przesiadkowych),
- działania w zakresie poprawy organizacji transportu (w tym zwłaszcza propozycje zmian organizacji transportu autobusowego w wybranych dzielnicach miasta).

Analiza dokumentów i przedsięwzięć podejmowanych przez władze miejskie pozwala zauważyć, że podstawowym i realnie wykorzystywanym narzędziem lokalnej polityki transportowej (oprócz regularnego finansowania transportu zbiorowego) są podejmowane inwestycje transportowe. Dotyczą one transportu drogowego. Poprawiają one dostępność wewnętrzną i zewnętrzną miasta. Jako słabe można ocenić wykorzystanie pozostałych narzędzi polityki transportowej (zwłaszcza narzędzi informacyjnych). Powinny one stanowić uzupełnienie „twardych”, inwestycyjnych instrumentów ponieważ podnoszą efektywność wykorzystania podstawowych narzędzi polityki transportowej. W szczególności dotyczy to:

- intensywniejszego rozwoju komunikacji zbiorowej: zbiorowy transport publiczny w aglomeracji jest zarządzany wg nowoczesnych wzorców organizacyjnych, jednak na tle szybko rosnącej jakości innych usług, także komunalnych oraz tego co dzieje się w innych metropoliach Polski, można stwierdzić, że transport zbiorowy w aglomeracji katowickiej cechuje stagnacja nie tylko ilościowa, ale przede wszystkim jakościowa,
- priorytetów „ruchowych” dla transportu zbiorowego oraz integracji transportu zbiorowego i indywidualnego,
- zachowań komunikacyjnych, w tym zmiany nastawienia do korzystania z substytucyjnej względem motoryzacji oferty transportu zbiorowego.

²⁰ Jest to „wyjątek od reguły” – ponieważ transport kolejowy finansowany jest przez samorząd wojewódzki, samorządy gminne zazwyczaj unikają podejmowanie tego tematu (za wyjątkiem nielicznych jednostek takich jak właśnie Dąbrowa Górnicza czy Tychy).



Źródłem wielu barier realizacji polityki transportowej w aglomeracji, w tym w Dąbrowie Górniczej, są ograniczenia integracji. Integracja jest ważnym elementem polityki transportowej – w szczególności dotyczy to obszarów aglomeracji, jednak wydaje się, że nie jest on należycie eksponowany w dokumentach strategicznych Dąbrowy Górniczej. Jako kierunki tak rozumianej, koniecznej integracji należy wymienić zwłaszcza (spośród zadań bezpośrednią związanych z faktycznymi lub potencjalnymi kompetencjami miasta):

- integrację zewnętrznej sieci drogowej z siecią dróg w mieście (w tym zakresie można zauważyć bardzo dużą aktywność inwestycyjną władz samorządowych),
- integrację transportu zbiorowego (lokalnego) w aglomeracji oraz z transportem ponadlokalnym (zależy to głównie od KZK GOP i samorządu województwa, ale konsekwentny nacisk władz poszczególnych miast aglomeracji w tym zakresie byłby niezbędny),
- rozwój logistyki miejskiej (organizacja logistyki, lokalizacja centrów logistycznych, rozwój centrów przesiadkowych).

Wymienione wyżej elementy dostrzegane są w zarówno w dokumentach strategicznych jak też i w realnych działaniach miasta – jednak odbywa się to sposób rozproszony i można sądzić, że w ten sposób synergiczne efekty integracji transportu nie są uzyskiwane. Należy zatem wnioskować, aby w sformalizowanej polityce transportowej miasta instrumentarium polityki, a w tym „miękkie narzędzia” były wykorzystane w sposób właściwy z punktu widzenia efektywności prowadzonych działań regulacyjnych.

Podsumowując, można zauważyć, że Dąbrowa Górnicza ma dobre warunki do prowadzenia skutecznej i względnie samodzielnej polityki transportowej. Miasto cechuje dobra i zdywersyfikowana dostępność transportowa – zarówno zewnętrzna jak i wewnętrzna. Widoczny jest także postęp w poprawie dostępności, a także dobre perspektywy wzrostu dostępności. Jednakże rozwój miasta zależy od wykorzystania posiadanych atutów, w tym lokalizacji i dostępności terenów mieszkaniowych, usługowych oraz inwestycyjnych. Posiadane zasoby terenowe i lokalizacja umożliwiają wielofunkcyjny rozwój Dąbrowy Górniczej. Słabości integracji w aglomeracji, a zwłaszcza powolność postępów metropolizacji oznaczają, że miasto musi prowadzić własną, intensywniejszą niż do tej pory politykę transportową. W szczególności konieczne jest wyodrębnienie tej dziedzinowej aktywności regulacyjnej, wykorzystanie szerszej palety instrumentów niż do tej pory i regularny monitoring podejmowanych działań i ich skuteczności.



1.2. ANALIZA KONTEKSTU POLITYKI TRANSPORTOWEJ DĄBROWY GÓRNICZEJ

Polityka transportowa kreowana współcześnie na poziomach międzynarodowym, krajowym, regionalnym i lokalnym opiera się na paradygmacie zrównoważonego rozwoju transportu. Idea zrównoważonego rozwoju posiada globalny zasięg. Dlatego budując założenia polityki transportowej Dąbrowy Górniczej należy przyjąć, że regulacje oraz zachowania mające wpływ na rozwój transportu w mieście również będą oparte na tym paradygmacie. Oznacza to osiągnięcie takiej równowagi między celami gospodarczymi, społecznymi i ochrony środowiska, która przynosi poprawę jakości warunków życia mieszkańców, bez uszczerbku dla możliwości rozwojowych przyszłych pokoleń.

Kontekst lokalny polityki transportowej Dąbrowy Górniczej wyznaczają następujące kluczowe czynniki:

- położenie miasta i jego rola jako wschodniej bramy do Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii Silesia,
- potencjał społeczno-gospodarczy oraz transportowe walory miasta,
- aktywność władz samorządowych w działaniach zmierzających do długookresowego planowania rozwoju transportu (określona w dokumentach programowych Dąbrowy Górniczej) pomimo występujących trudności i ograniczeń, w tym finansowych.

Wymienione czynniki oznaczają, że konieczne jest przygotowanie studium polityki transportowej, które powinno w swoich wnioskach wykraczać poza ramy lokalnej polityki transportowej. Rozwój transportu Dąbrowy Górniczej będzie realny i efektywny tylko wtedy, gdy cele polityki transportowej będą wyznaczone z uwzględnieniem metropolitalnego rozwoju miasta i aglomeracji.

Kontekst regionalny polityki transportowej Dąbrowy Górniczej tworzy polityka transportowa władz województwa śląskiego. W szczególności politykę tę określa „Strategia rozwoju województwa śląskiego na lata 2000 - 2020”²¹. Polityka transportowa Dąbrowy Górniczej musi być zgodna z zasadami rozwoju regionu, w szczególności z następującymi ustaleniami strategicznymi:

²¹ Strategia rozwoju województwa śląskiego na lata 2000 – 2020, Sejmik Województwa Śląskiego, Katowice 2005, s. 50 – 55.



- w ramach trzech pól strategicznych określono priorytety dziedzinowe. W polu infrastruktura, aspekty przestrzenne, środowisko wyznaczono priorytet: transport, komunikacja i informacja,
- jako priorytetowe i niezbędne w systemie transportowym uznano:
 - poprawę jakości infrastruktury transportowej,
 - poprawę stanu bezpieczeństwa w transporcie,
 - wyprowadzenie ruchu tranzytowego z ulic śródmiejskich,
 - budowę miejsc obsługi pasażerów (MOP) i centrów przesiadkowych,
 - budowę parkingów,
 - dostosowanie ciągów komunikacyjnych do charakteru ruchu jaki obsługują,
 - wprowadzenie inteligentnych systemów sterowania ruchem w miastach,
 - uporządkowanie odcinków dróg przy przejściach granicznych,
 - poprawę dostępności terenów wiejskich;
- w obrębie priorytetu dziedzinowego transport, komunikacja i informacja określono cel strategiczny (II): Rozbudowa oraz unowocześnienie systemów infrastruktury technicznej,
- jednym z kierunków działań w celu strategicznym II jest Optymalizacja i integracja systemu transportowego.

Ramy regionalne rozwoju systemu transportowego Dąbrowy Górniczej określa 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”²². Zasady realizacji polityki przestrzennej, to²³:

- lokalizowanie inwestycji infrastruktury transportowej i technicznej głównie w korytarzach transportowo-osadniczych z uwzględnieniem uwarunkowań środowiskowych,
- redukowanie konieczności podróży,

²² Plan zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego, Marszałek Województwa Śląskiego, Katowice 2004, s. 80.

²³ Tamże.



- priorytetowe realizowanie inwestycji zapewniających sprawne powiązania między podstawowymi węzłami sieci osadniczej.

Szczegółowo zamierzenia przedstawiono w Planie i na załączonych do niego mapach. Warto tu zaznaczyć, że z uwagi na sposób budowy Planu, koncepcja w nim przedstawiona zawiera także (a może przede wszystkim) zamierzenia, które są efektem realizowanej przez państwo polityki transportowej (kontekst krajowy).

Kontekst krajowy polityki transportowej Dąbrowy Górniczej tworzy głównie polityka transportowa państwa. W Polityce Transportowej Państwa na lata 2006 – 2025 przyjętej przez Radę Ministrów 29 czerwca 2005 roku (w punkcie 6.8 tego dokumentu) zostały podjęte problemy transportu w obszarach zurbanizowanych²⁴. W szczególności, wśród dziesięciu priorytetów znalazły się dwa, bezpośrednio odnoszące się do transportu w miastach²⁵:

- 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,
- 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 (pkt. 6.8) znajduje się ważna deklaracja, że głównym zadaniem polityki transportowej państwa powinno więc być wsparcie samorządów miast w realizacji polityki zrównoważonego rozwoju²⁶. W dalszej części polityki zdefiniowano następujące, przewidywane instrumenty polityki państwa w odniesieniu do transportu w miastach, wśród których należy wymienić zwłaszcza takie zamierzenia jak²⁷:

- wprowadzenie obowiązku formułowania polityki transportowej samorządów terytorialnych (szczególnie dużych miast i dla obszarów metropolitalnych) oraz wsparcie przez rząd tworzenia strategii rozwoju miasta i powiązanego z nią systemu transportowego z uwzględnieniem zasady zwartego i zrównoważonego miasta i systemu transportowego,

²⁴ Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2005.

²⁵ Tamże, s. 12-13.

²⁶ Tamże, s. 29.

²⁷ Tamże, s. 29-30.



- wprowadzenie obowiązku analiz ruchowych i parkingowych dla planów zagospodarowania przestrzennego i innych dokumentów oraz uzasadnień decyzji, skutkujących istotnymi zmianami w systemie transportowym,
- promowanie rozwiązań z zakresu integracji przestrzennej i funkcjonalnej podsystemów transportowych,
- promowanie i wspomaganie w dużych miastach roli transportu szynowego poprzez współfinansowanie projektów modernizacji tras i wymiany taboru w ramach projektów rządowo – samorządowych oraz wsparcie środkami UE,
- wspieranie demonopolizacji rynku usług przewozowych we wszystkich rodzajach transportu publicznego i uruchamianie mechanizmów konkurencji przez wprowadzenie zasady „regulowanej konkurencji”,
- promowanie i wspieranie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- promowanie roweru jako ekologicznego środka transportu, w tym przez wspieranie rozwoju sieci dróg rowerowych,
- promowanie rozwiązań zmniejszających uciążliwość ruchu ciężarowego (w tym dostawczego),
- tworzenie warunków dla dostosowywania systemów transportowych miast do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- 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, systemów informacji, systemów opłat, itp.),
- wspieranie i upowszechnianie działań prowadzących do zmiany podziału zadań przewozowych w miastach na rzecz zrównoważonych form podróżowania.

Kontekst europejski polityki transportowej Dąbrowy Górniczej tworzy wspólnotowa polityka transportowa. Oficjalną polityką transportową Unii Europejskiej jest Biała Księga Polityki Transportowej z 2001 roku²⁸ oraz dokumenty i decyzje, które na jej podstawie są podejmowane. Zasadnicze zadania proponowane w Białej Księdze to²⁹:

- rewitalizacja kolei,
- poprawa jakości w transporcie drogowym,

²⁸ White Paper: European Transport Policy for 2010: Time to Decide, European Commission, Bruxelles 2001.

²⁹ Tamże.



- promowanie transportu morskiego oraz wodnego śródlądowego,
- zachowanie równowagi pomiędzy wzrostem transportu lotniczego a środowiskiem,
- urzeczywistnienie postulatu intermodalności,
- budowa trans-europejskiej sieci transportowej,
- 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.

W roku 2006 zgodnie z zapowiedzią został dokonany przegląd europejskiej polityki transportowej³⁰. 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 miastach³¹. Dokument ten formułuje liczne pytania problemowe dotyczące 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).

³⁰ Utrzymać Europę w ruchu -zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu. Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r., Komisja Europejska, Bruksela 2006.

³¹ Zielona Księga. W kierunku nowej kultury mobilności w mieście, Komisja Europejska, Bruksela 2007.



W kontekście europejskim, za kluczowe dla budowy polityki transportowej Dąbrowy Górniczej należy zatem uznać:

- rozwój sieci transportowych, które szczególnie intensywnie będą rozwijać się na terenie nowych krajów członkowskich, w tym szlaków transportowych przebiegających w głównych korytarzach TEN-T (dwa z nich krzyżują się na obszarze aglomeracji górnośląskiej),
- wzmocnienie nacisku (i wsparcia) na realizację zrównoważonej polityki transportowej na wszystkich poziomach planowania polityki transportowej,
- reorientację polityki w zakresie obowiązującej zasady subsydiarności interpretowanej zazwyczaj w zakresie transportu w miastach jako konieczność pozostawienia miast „sam na sam” z problemem transportu w mieście na rzecz wsparcia miast w realizacji polityki zrównoważonego transportu miejskiego.

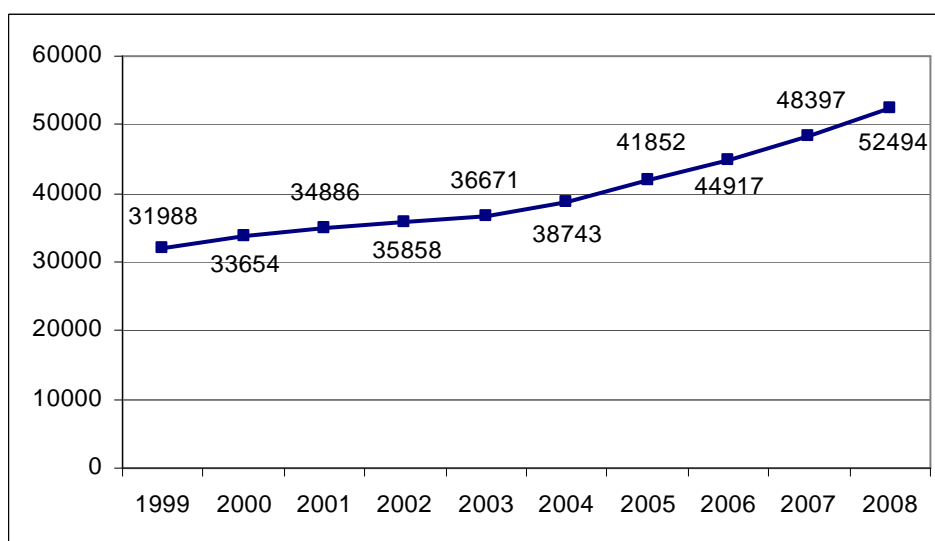


1.3. PRZESŁANKI I UWARUNKOWANIA FORMUŁOWANIA POLITYKI TRANSPORTOWEJ DĄBROWY GÓRNICZEJ

1.3.1. Ruchliwość mieszkańców

Dąbrowa Górnicza ma wysoki wskaźnik motoryzacji – na dzień 31.12.2008 r. wynosił on 344 samochody osobowe /1000 mieszkańców (wskaźnik dla województwa śląskiego za 2007 r. – 374) i charakteryzuje się w ostatnim dziesięcioleciu dynamicznym przyrostem (w 1996 r. – 218 s.o. /1000 mieszkańców, 2000 r. – 258, 2004 r. – 296, 2005 r. – 321, 2007 r. – 375, 2008 r. – 407). Liczbę zarejestrowanych samochodów osobowych w mieście w latach 1999 – 2008 przedstawia rysunek 1.1.

W najbliższych latach należy się spodziewać dalszego wzrostu liczby zarejestrowanych pojazdów (głównie samochodów osobowych), lecz wzrost ten będzie coraz wolniejszy (na poziomie 4 – 5% rocznie). Powinna być wyraźnie zauważalna tendencja zamiany aktualnie eksploatowanych „starych” samochodów na nowsze, stąd też wskaźnik ten będzie rósł znacznie wolniej.



Rys.1.1. Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych na terenie Dąbrowy Górniczej w latach 1999-2008

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UM Dąbrowa Górnicza.

Obserwowany wzrost motoryzacji indywidualnej nie będzie pozostawał bez wpływu na strukturę rodzajową wykorzystywanych środków transportu w podróżach na obszarze Dąbrowy Górniczej. Według danych przedstawionych w „Studium uwarunkowań i kierunków



zagospodarowania przestrzennego miasta Dąbrowa Górnicza (II edycja). Studium komunikacyjne”, Katowice 2007 udział podróży pieszych i niepieszych w 2006 r. wynosił odpowiednio 22,0% i 78,0%. Podróże niepiesze realizowane były w 38,9% transportem indywidualnym, a w 61,1% transportem zbiorowym i pozostałymi środkami przewozowymi. Ruchliwość statystycznego mieszkańca wynosiła 1,669 podróży na dobę (dla aglomeracji górnośląskiej według badań Katedry Inżynierii Ruchu Wydziału Transportu Politechniki Śląskiej w 2008 r. odpowiednio 1,83 podróży na dobę)³². Biorąc pod uwagę motywacje podróży ruchliwość przeciętnego mieszkańca Dąbrowy Górniczej wynosiła od 0,048 podróży na dobę dla motywacji nauka-dom do 0,455 podróży/dobę dla motywacji inne-dom, co obrazuje tabela 1.1.

Tabela 1.1.

Ruchliwość mieszkańca Dąbrowy Górniczej według motywacji podróży i sposobu podróżowania – podróże wewnętrzne, dane dla 2006 r.

Motywacja podróży	Ruchliwość mieszkańca podróży/doba	Sposób realizacji podróży w (%)	
		pieszo	samochodem osobowym ¹⁾
1	2	3	4
Dom – praca	0,270	15,0	36,8
Praca – dom	0,258	15,0	36,8
Dom – nauka	0,057	35,0	13,5
Nauka – dom	0,048	35,0	13,5
Dom – inne	0,430	25,0	41,7
Inne – dom	0,451	25,0	41,1
Niezwiązane z domem	0,155	20,0	47,7
Razem	1,669	22,0	38,9

¹⁾ Udział transportu indywidualnego w podróżach niepieszych.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Studium uwarunkowań ..., op. cit., s. 14.

Na lata 2006 – 2020 prognozuje się wzrost podróży pieszych do 22,5% (ruch wewnętrzny), a ogólnej ruchliwości mieszkańców do 1,709 podróży na dobę. Oznacza to wzrost do 2020 r. o 2,4%³³.

³² G. Karoń, R. Janecki, A. Sobota z zespołem, Program inwestycyjny rozwoju trakcji szynowej na lata 2008 – 2011. Analiza ruchu, Praca naukowo-badawcza Politechniki Śląskiej, Katowice 2009, s. 122.

³³ Studium uwarunkowań ..., op. cit., s. 17.



1.3.2. Miejski układ drogowo-uliczny

Na sieć drogową Dąbrowy Górniczej składa się 396,2 km dróg publicznych o nawierzchni twardej. Dane ilościowe dotyczące sieci drogowej miasta zawiera tabela 1.2.

Tabela 1.2.

Sieć drogowo-uliczna na obszarze Dąbrowy Górniczej

Zarządca dróg	Kategoria drogi	Długość (km)
1	2	3
UM Dąbrowa Górnicza	krajowe	15,7
	wojewódzkie	23,8
	powiatowe	89,7
	gminne	267,0

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UM Dąbrowa Górnicza.

Przy łącznej długości sieci drogowo-ulicznej (drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne) miasta wynoszącej 396,2 km dróg i ulic o przekroju dwujezdniowym jest zaledwie 10,5% tj. około 40 km. Wskaźnik gęstości sieci drogowej dla miasta wynosi obecnie 2,0 km/1 km², co plasuje Dąbrowę Górniczą na przedostatnim miejscu (przed Jaworzniem) wśród miast aglomeracji górnośląskiej. Wskazać tutaj należy jednak, że wielkość tego wskaźnika wynika ze specyficznej struktury użytkowania gruntów w mieście, gdyż użytki rolne, lasy, tereny zieleni zajmują 70% powierzchni miasta, a jedynie 30% to tereny zainwestowane.

Miasto charakteryzuje się dość czytelnym, mieszanym układem sieci drogowo-ulicznej. W obszarze „miasta właściwego” (Śródmieście, Reden, Gołonóg) jest to układ rusztowy, na pozostałym obszarze – promienisty z dostosowaniami wynikającymi z obsługi A. Mittal Steel Poland S.A. i Koksowni „Przyjaźń”. Powiązania zewnętrzne zapewnione są poprzez układ dróg krajowych o relatywnie wysokich parametrach technicznych, oraz poprzez układ dróg wojewódzkich, których przebiegi przez tereny zainwestowania miejskiego, głównie tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (DW 796 - Ząbkowice, DW 790 – Łosień) stwarzają sytuacje konfliktowe.

Przeprowadzone pomiary obciążenia sieci drogowej miasta oraz analiza wyników generalnego pomiaru ruchu na sieci dróg krajowych i wojewódzkich (za 1995, 2000 i 2005 r.)



pozwała na identyfikację najbardziej obciążonych ruchem odcinków sieci, do których zalicza się:

- ciąg ulic: Sobieskiego (DW 910), Królowej Jadwigi, Piłsudskiego,
- Al. Róż (DW 910),
- ciągi dróg krajowych DK 94 i DK 1.

Ważnym elementem wpływającym na warunki ruchu na sieci drogowo-ulicznej miasta jest ruch tranzytowy. Przeprowadzone pomiary wykazują, że największy udział ruchu tranzytowego w sumarycznym potoku pojawia się na DK 1 (od 42,8 do 70,7%), DK 94 (wlot z kierunku Olkusza – 56,3%, wlot z kierunku Katowic – 30,4%) oraz DW 796 (wlot z kierunku Zawiercia – 41,1%). Część tego ruchu obciąża sieć uliczną miasta.

Podstawowy układ drogowo-uliczny miasta tworzy sieć dróg, w układzie funkcjonalnym podzieloną na kategorie:

- drogi krajowe,
- drogi wojewódzkie,
- drogi powiatowe,
- drogi gminne.

Zarządcą całej sieci drogowo-ulicznej, z wyjątkiem odcinka drogi krajowej Nr 1 o parametrach drogi ekspresowej (Tychy – węzeł Ząbkowice) jest Prezydent Miasta. Przez Dąbrowę Górniczą prowadzą trzy drogi krajowe:

- DK 1 relacji Gdańsk – Łódź – Częstochowa – Dąbrowa Górnicza – Tychy – Bielsko – Cieszyn /granica państwa; na odcinku węzeł Ząbkowice – granica z m. Sosnowcem, droga krajowa Nr 1 ma parametry drogi ekspresowej (S 2/2), na pozostałym formalnie drogi głównej ruchu przyspieszonego (GP 2/2),
- DK 86 relacji Wojkowice Kościelne – Będzin – Sosnowiec – Katowice – Tychy, o parametrach drogi głównej ruchu przyspieszonego (GP 2/2),
- DK 94 relacji Krzywa – Opole – Bytom – Dąbrowa Górnicza – Olkusz – Kraków Balice, o parametrach drogi głównej ruchu przyspieszonego (GP 2/2).

Dostępność dróg krajowych zapewniona jest poprzez węzły i skrzyżowania:

- DK 1; poprzez węzły drogowe: „Sulno” (z DK 94), „Podlesie” (z ul. Podlesie), „Huta Katowice”(z ul. Piłsudskiego), „Ząbkowice” (z DW 796 – ul. Armii Krajowej), „Ujejsce” (z ul. Ujejska – z ograniczonymi relacjami) i skrzyżowania jednopoziomowe z ulicami: Kusocińskiego, Konstytucji, Kryniczna, Karsowska (poza obszarem miasta),



- DK 94 poprzez: węzeł z DW 910 (Al. Róż), węzeł z DW 790 i skrzyżowania z ulicami: 11 Listopada, Tysiąclecia (tylko na prawoskręty), droga do „Mikrohuty”, Zakawie,
- droga krajowa Nr 86 ze względu na „obrzeżny” przebieg i brak bezpośredniej dostępności nie ma żadnego znaczenia dla funkcjonowania układu drogowego miasta.

Układ dróg wojewódzkich tworzą:

- DW 790 relacji Dąbrowa Górnicza – Okradzionów – Pilica prowadzona ulicami: droga Nr 9, Gołonoską i Łaskową,
- DW 796 relacji Dąbrowa Górnicza – Zawiercie prowadzona ulicami: Armii Krajowej, Szosowa, Idzikowskiego i Łazowską,
- DW 910 relacji Będzin – Dąbrowa Górnicza prowadzona ulicami: Sobieskiego, Królowej Jadwigi i Aleją Róż (do węzła z DK 94).

Do dróg kategorii powiatowej zalicza się następujące ciągi ulic:

- Jaworowa, Dębowa, Starzyńskiego,
- Kościuszki, Konopnickiej, Limanowskiego, Robotnicza, Leśna, Marianki,
- Królowej Jadwigi (od ronda z Al. Róż), Piłsudskiego, Tworzeń, Roździeńskiego, Ząbkowicka
- Łazy Błędowskie, Żołnierska,
- Majakowskiego, 11 Listopada, Staszica, Majewskiego, Strzemieszycka,
- Narutowicza, Orkana, Łuszczaka, Sosnowiecka,
- Poboczna, Przelotowa, Białej Przemszy,
- Zwycięstwa, Ujejska, Broniewskiego,
- oraz ulice: Gospodarcza, Grabocińska, Kazimierzowska, Rudna, Rieczna, Starocmentarna i Szałasowizna.

Powyższy układ dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych uzupełnia sieć ulic zaliczona do kategorii dróg gminnych, tworząca ciągi:

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



– Wybickiego, Kasprzaka,
oraz ulice: Dąbrowszczaków, Gwardii Ludowej, Koksownicza, Poniatowskiego i Związku Orła Białego.

Układ drogowy Dąbrowy Górniczej charakteryzuje się dużą gęstością sieci na obszarach zurbanizowanych miasta i dobrymi powiązaniem, co powinno zapewniać akceptowane warunki ruchu. Dane statystyczne, aktualizowane bez odniesienia do struktury przestrzennej i funkcjonalnej miasta, mogą powyższą opinię potwierdzać. Praktyka wykazuje jednak szereg ograniczeń w dostępności komunikacyjnej, które powodowane są dysproporcją pomiędzy dynamicznym wzrostem potoków ruchu a przepustowością układu drogowo-ulicznego.

Identyfikacja aktualnego stanu infrastruktury drogowej wymaga uwzględnienia odmienności układu w poszczególnych obszarach miasta i na najważniejszych połączeniach.

Cechy ilościowe i jakościowe warunków ruchu w szczególności zróżnicowane są ze względu na:

- przeciążenie ruchowe na ulicach intensywnie „obudowanych”, a historycznie zaliczonych do podstawowego układu przenoszącego ruch, obsługujących Śródmieście i tranzyt międzydzielnicowy,
- brak dróg alternatywnych, umożliwiających rozprowadzenie ruchu na najbardziej obciążonych relacjach; ogranicza to rozdział ilościowy i rodzajowy ruchu, co kumuluje uciążliwości (efekty kanionu i rozcięcia sąsiedztwa) na krótkich odcinkach międzywęzłowych lub na lokalnych skrzyżowaniach,
- brak spójności kierunków i struktury zagospodarowania przestrzennego z rozwojem układu drogowo-ulicznego i połączeń międzydzielnicowych,
- nadmiernie postulatywne stosowanie środków i technik organizacji ruchu (często prowadzące do ograniczenia przepustowości ruchu),
- duża nierównomierność geometrii, parametrów technicznych i warunków ruchowych dróg w poszczególnych obszarach miasta,

Czynnikiem mającym wpływ na przebieg ruchu drogowego w mieście jest niewątpliwie stan nawierzchni jezdni układu drogowo-ulicznego. Prowadzone obserwacje i analizy wskazują, że większość nawierzchni w Dąbrowie Górniczej posiada stan zły i niezadowalający. Tylko 16% ogólnej liczby dróg i ulic w mieście charakteryzuje się nawierzchnią w stanie dobrym i zadowalającym.



Podobnie jak w wielu dużych miastach Polski, także w Dąbrowie Górniczej notuje się deficyt miejsc parkingowych. Zjawisko to występuje ze szczególnym nasileniem w centrum miasta. Tabela poniżej przedstawia zestawienie ilości miejsc parkingowych w centralnej części Śródmieścia.

Tabela 1.3.

Podaż miejsc parkingowych w Śródmieściu Dąbrowy Górniczej

Lokalizacja	Liczba miejsc parkingowych ogółem	W tym zastrzeżonych
ul. Królowej Jadwigi	34	20 dla pojazdów o masie do 3,5t
ul. Sobieskiego	20	–
ul. 3-go Maja	33	–
ul. Adamieckiego	22	–
ul. Augustynika	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 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.

1.3.3. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego

Celem przeprowadzanych analiz bezpieczeństwa jest:

- ocena stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym również w odniesieniu do wskaźników krajowych i europejskich,
- ocena skuteczności zrealizowanych działań w zakresie rozwiązań drogowych dla poprawy bezpieczeństwa ruchu,
- określenie kierunków, środków oraz metod kolejnych działań w zakresie rozwiązań drogowych dla dalszej poprawy bezpieczeństwa ruchu.
- zakres przeprowadzanych analiz bezpieczeństwa obejmuje następujące zagadnienia:
- rozkład wypadków na sieci drogowej miasta Dąbrowa Górnicza,
- analizę miejsc o zwiększonej wypadkowości na sieci drogowej miasta Dąbrowa Górnicza,



- analizę miejsc na sieci drogowej miasta Dąbrowa Górnicza, w których zrealizowano działania dla poprawy bezpieczeństwa ruchu,
- ocenę stanu bezpieczeństwa, sporządzenie wniosków oraz określenie kierunków dalszych działań w zakresie rozwiązań drogowych dla poprawy bezpieczeństwa ruchu.

Tabela 1.4.

Wskaźniki wypadkowości dla Dąbrowy Górniczej – dane za lata 2003-2008

Lp.	Wskaźniki wypadkowości	Rok				
		2003	2005	2006	2007	2008
1	2	3	4	5	6	7
1	Liczba zarejestrowanych pojazdów na terenie miasta	42135	48089	53193	56987	61312
2	Liczba wypadków w granicach administracyjnych miasta	162	179	185	168	170
3	Liczba osób zabitych w granicach administracyjnych miasta	8	12	11	12	14
4	Liczba osób rannych w granicach administracyjnych miasta	235	291	248	210	217
5	Liczba pieszych biorących udział w wypadkach w granicach administracyjnych miasta	62	52	47	56	59
6	Liczba motocyklistów biorących udział w wypadkach w granicach administracyjnych miasta	5	4	9	5	7
7	Liczba zabitych motocyklistów biorących udział w wypadkach w granicach administracyjnych miasta	1	0	0	1	1
8	Liczba rowerzystów biorących udział w wypadkach w granicach administracyjnych miasta	16	12	8	7	10
9	Liczba zabitych rowerzystów biorących udział w wypadkach w granicach administracyjnych miasta	3	2	0	0	1

Źródło: Dane Komendy Miejskiej Policji w Dąbrowie Górniczej.

W 2008 r. na sieci drogowo – ulicznej miasta doszło do 170 wypadków drogowych, w których zginęło 14 osób, a 217 osób zostało rannych. Doszło również do 1338 zarejestrowanych kolizji drogowych. Rozkład przestrzenny zdarzeń drogowych (w latach 2004, 2005 i I półroczu 2006) potwierdza tezę, że wysokie natężenie ruchu jest istotnym czynnikiem wpływającym na możliwość powstania zdarzenia drogowego.



Do najbardziej niebezpiecznych (o największej liczbie zdarzeń drogowych) zaliczyć należy skrzyżowania:

- ul. Sobieskiego z ulicami: Chopina, Sienkiewicza, Kościuszki,
- ul. Królowej Jadwigi z ulicami: Górników Redenu, ks. Augustynika, Wojska Polskiego,
- al. Piłsudskiego z ulicami: Majakowskiego – Poniatowskiego, Graniczna, Morcinka, Tysiąclecia, Piecucha, Gwardii Ludowej,
- Al. Róż z ul. Legionów Polskich,
- ul. Katowickiej z ul. 11 Listopada.

W świetle powyższych danych ocena stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego i skuteczności prowadzonych działań zapobiegawczych akcentuje następujące kwestie:

- poprzez modernizację i rozbudowę układu drogowego oraz działania w zakresie inżynierii ruchu wynikające z wniosków z prowadzonych na bieżąco analiz wypadkowości, osiągnięto w ciągu ostatnich pięciu lat zamierzone cele polegające na zahamowaniu wzrostu liczby wypadków drogowych na terenie miasta Dąbrowy Górniczej,
- bezpośrednią miarą poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego jest zmniejszenie się liczby wypadków drogowych przy stałym wzroście potoków ruchu kołowego oraz liczby zarejestrowanych pojazdów.
- w latach 2003 - 2008 liczba zarejestrowanych pojazdów w Dąbrowie Górniczej wzrosła, natomiast liczba wypadków na sieci drogowej miasta utrzymuje się na stałym poziomie,
- w 2008 roku na sieci drogowo-ulicznej Dąbrowy Górniczej zanotowano 14 wypadków ze skutkiem śmiertelnym, w których zginęło 10 kierujących oraz 4 pieszych.
- wielkość, struktura oraz charakterystyki wskaźników wypadkowości wskazują na konieczność dalszej intensyfikacji działań w zakresie ochrony pieszych uczestników ruchu.
- obserwowane zachowania pieszych uczestników ruchu drogowego w bezpośrednim rejonie przystanków komunikacji publicznej, w szczególności przypadki nagłego wejścia oraz przebiegania przez jezdnię, potwierdzają zasadność wdrażania rozwiązań ruchowych, mających na celu maksymalne ograniczenie niebezpieczeństwa na styku pojazd – pieszy, w bezpośrednim rejonie oddziaływania przystanku,



- analizy miejsc na sieci drogowej Dąbrowy Górniczej o zwiększonej wypadkowości wykazały, że przyjęte metody i środki poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w zakresie inżynierii ruchu są skuteczne i powodują obniżenie liczby wypadków,
- analizy miejsc o zwiększonej wypadkowości wykazały występowanie zagrożeń, których rozwiązanie nie jest możliwe poprzez zastosowanie jedynie środków inżynierii ruchu, gdyż wymagają realizacji inwestycji komunikacyjnych, dla wyprowadzenia ruchu przejazdowego oraz tranzytowego,
- realizacja inwestycji drogowych związanych z budową nowych połączeń oraz węzłów drogowych pociąga za sobą zmianę rozkładu potoków ruchu kołowego, a tym samym wpływa na zmniejszenie możliwości występowania zdarzeń drogowych, które były rejestrowane przed wprowadzeniem zmian w układzie drogowym.

1.3.4. Układ kolejowy

Dąbrowa Górnicza charakteryzuje się dobrze rozwiniętą siecią linii kolejowych, którą tworzą następujące linie kolejowe PKP:

- magistrala kolejowa Nr 1 relacji Katowice – Częstochowa leżąca w ciągu europejskiej sieci linii kolejowych „E”, głównych międzynarodowych linii kolejowych transportu pasażerskiego (E 65); na linii prowadzone są przewozy pasażerskie i towarowe,
- pierwszorzędna linia kolejowa Nr 133 relacji Łazy – Ząbkowice – Jaworzno Szczakowa – Kraków zaliczana do europejskiej sieci linii kolejowych „E” oraz do głównych międzynarodowych linii kolejowych transportu kombinowanego AGTC (C – E 65/2); na linii prowadzone są przewozy pasażerskie i towarowe,
- pierwszorzędne linie kolejowe Nr 154 i 171 tworzące tzw. wschodnie obejście GOP relacji Katowice Muchowiec – Dąbrowa Górnicza Towarowa – Łazy; linia przeznaczona wyłącznie do prowadzenia ruchu towarowego,
- pierwszorzędna linia kolejowa Nr 65 relacji Sosnowiec Południowy – Dąbrowa Górnicza Strzemieszyce Wsch. – Bukowno – Tunel (Kielce),
- trzeciorzędna linia kolejowa nr 183 relacji Ząbkowice – Będzin Łagisza; linia przeznaczona wyłącznie do transportu towarów,
- trzeciorzędna linia kolejowa Nr 184 relacji Zagórze Dąbrowskie – Dąbrowa Górnicza Strzemieszyce; linia przeznaczona wyłącznie do transportu ładunków.



Łącznie w granicach administracyjnych miasta znajduje się 47,6 km linii kolejowych, z czego 29,8 km to linie prowadzące również ruch pasażerski. Wskaźnik gęstości sieci linii kolejowych wynosi 25,32 km linii/100 km² powierzchni miasta.

Ruch pasażerski prowadzony jest na trzech liniach kolejowych:

- Częstochowa – Zawiercie – Dąbrowa Górnicza – Katowice,
- Łazy – Ząbkowice – Jaworzno Szczakowa,
- Sosnowiec Płd. – Strzemieszyce – Bukowno – Tunel.

Dostępność sieci kolejowej zapewniona jest poprzez 9 stacji i przystanków pasażerskich (odpowiednio na liniach: 5, 2 i 2 punkty odprawy podróżnych).

W układzie regionalnym kolej zapewnia powiązania z miastami aglomeracji katowickiej (na kierunku Katowice – Gliwice i z Jaworzniem), z gminami zlokalizowanymi na kierunkach Zawiercie – Częstochowa i Bukowno – Tunel. W układzie międzyregionalnym sieć kolejowa zapewnia bezpośrednie powiązania z Krakowem, Łodzią i Kielcami.

Obecnie stan techniczny szlaków i obiektów kolejowych (między innymi dworców i przystanków) na obszarze Dąbrowy Górniczej jest wysoce niezadowolający. Wartość techniczną infrastruktury kolejowej obniżają bowiem szkody powstałe w wyniku długotrwałej eksploatacji górniczej. Również wieloletnie zaniedbania w jej utrzymaniu i modernizacji wytworzyły lukę remontową. Jej eliminacja wymaga znaczących nakładów finansowych oraz przestrzegania przyjętych harmonogramów realizacji planowanych przedsięwzięć.

Na obszarze Dąbrowy Górniczej zlokalizowanych jest 9 dworców i przystanków kolejowych obsługujących ruch pasażerski. Ofertę w przewozach regionalnych, będących jednym z możliwych środków dostępu do Katowic jako centrum aglomeracji, uznać należy za niewystarczającą. Brak cykliczności kursowania pociągów oraz duże interwały pomiędzy odjazdami obniżają konkurencyjność systemu transportowego w relacjach do i z Dąbrowy Górniczej, jak i na obszarze miasta.

Komunikacja kolejowa, pomimo relatywnie dużej gęstości, dobrej dostępności w mieście 130 tysięcznym pełni rolę marginalną. Według badań przeprowadzonych w 2005 roku na stacjach i przystankach PKP wsiadło 2656 pasażerów, a wysiadło 2417 osób. Oznacza to, że z komunikacji kolejowej korzysta dziennie średnio około 2.500 osób. Najbardziej obciążonymi przystankami są: Dąbrowa Górnicza (1865 wsiadających i wysiadających) oraz Ząbkowice (1410 wsiadających i wysiadających), natomiast najmniej osób korzysta z przystanku Huta Katowice (62 wsiadających i wysiadających).



1.3.5. Funkcjonowanie transportu zbiorowego

System pasażerskiej komunikacji publicznej oparty jest o funkcjonujące praktycznie niezależnie: podsystem pasażerskich przewozów kolejowych i podsystem autobusowo – tramwajowy. Organizatorami komunikacji publicznej w obszarze Dąbrowy Górniczej dla podsystemu kolejowych przewozów regionalnych jest Marszałek Województwa Śląskiego, dla autobusowo – tramwajowego Komunalny Związek Komunikacyjny GOP, którego Dąbrowa Górnicza jest członkiem.

Komunikacyjny Związek Komunalny, którego celem jest realizacja, wspólnie z innymi gminami aglomeracji, zadań własnych dotyczących zaspokajania zbiorowych potrzeb mieszkańców w zakresie lokalnego transportu zbiorowego został wymuszony specyfiką aglomeracji górnośląskiej, na obszarze której poszczególne miasta łączą się, tworząc jednorodną strukturę miejską. Jednocześnie z przystąpieniem do KZK GOP kompetencje w zakresie organizacji i zarządzania transportem publicznym na obszarze gminy w tym uchwalanie taryfy przewozowej, określanie poszczególnych tras komunikacyjnych, zawieranie umów z przewoźnikami, kontrola prawidłowego funkcjonowania organizowanych przewozów, zostały przekazane do statutowych zadań Związku.

Obecnie KZK GOP tworzy 25 gmin, z czego 12 to miasta na prawach powiatu: Katowice, Bytom, Chorzów, Dąbrowa Górnicza, Gliwice, Mysłowice, Piekary Śląskie, Ruda Śląska, Siemianowice Śląskie, Sosnowiec i Świętochłowice.

Wszystkie gminy Związku należą do województwa śląskiego. Obszar Związku obejmuje 1466,1 km², na którym mieszka prawie 2 mln osób. Katowice posiadają największą liczbę mieszkańców spośród gmin należących do KZK GOP.

Kursujące na zlecenie Związku autobusy, na 317 liniach o łącznej długości 5 844 km, wykonują roczną pracę eksploatacyjną wynoszącą około 67 000 tys. wozokm, przewożąc w ciągu roku ponad 280 mln pasażerów. W realizowanej na zlecenie KZK GOP przez Tramwaje Śląskie S.A. komunikacji tramwajowej, na 34 liniach tramwajowych obejmujących 215 km tras przewożonych jest w skali roku około 150 mln pasażerów (dane dla 2008 r.).

Na wszystkich liniach KZK GOP obowiązuje jedna taryfa i jeden bilet; opłaty za przejazd jednorazowy wynoszą:

- w granicach jednej strefy - 2,40 zł bilet normalny, 1,20 bilet ulgowy,
- w granicach dwóch stref - 3,00 zł bilet normalny, 1,50 bilet ulgowy,
- w granicach trzech lub więcej stref - 4,00 zł bilet normalny, 2,00 bilet ulgowy.



Linie autobusowe stanowią podstawowy środek transportu publicznego w Dąbrowie Górniczej. Wskazać tutaj należy na funkcjonowanie dość istotnego podsystemu niezależnych, prywatnych przewoźników autobusowych (mikrobusowych) realizujących przewozy pasażerskie w relacjach wewnątrzmijskich i międzymijskich (kierunek: Olkusz, Katowice, Mysłowice).

Sieć powiązań transportem zbiorowym w mieście zapewnia 39 linii autobusowych (w tym zaledwie 5 wewnętrznych) i 3 linie tramwajowe, które wykonują średnio rocznie ok. 5,7 mln (autobusy) i 0,9 mln (tramwaje) wozokilometrów (2007 r.). Sieć linii autobusowych KZK GOP zapewnia powiązania ze wszystkimi sąsiednimi gminami województwa śląskiego, jak również miastami aglomeracji górnośląskiej: Czeladzią, Mysłowicami, Siemianowicami i Katowicami. Linie tramwajowe zapewniają powiązania z Sosnowcem, Będzinem i Czeladzią.

Aktualna sytuacja wskazuje na coraz większą (i w dalszym ciągu rosnącą) rolę samochodu osobowego w transporcie pasażerskim. Ograniczanie linii, liczby kursów w transporcie zbiorowym powoduje systematyczny spadek jego udziału w obsłudze ruchu pasażerskiego. Komunikacja autobusowa w dalszym ciągu odgrywa znaczącą rolę w obsłudze powiązań międzymijskich (wewnątrzaglomeracyjnych), zwłaszcza na kierunku Sosnowiec – Katowice.

1.3.6. Obecny stan transportu lotniczego

Procesy liberalizacji rynku lotniczego prowadzące do stworzenia jednolitej przestrzeni powietrznej w Europie spowodowały wzrost znaczenia lotnisk regionalnych. Jednocześnie rynek transportu lotniczego w Polsce uznać należy za wybitnie perspektywiczny, skoro wartość wskaźnika pracy przewozowej na 1 mln USD produktu krajowego brutto w chwili obecnej stanowi 40% wartości wskaźnika dla Hiszpanii, 60% dla Finlandii i około 71% dla Niemiec.³⁴

W przypadku Dąbrowy Górniczej obsługa pasażerska w przewozach lotniczych realizowana jest przez Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach. Zgodnie z przyjętą przez Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej polityką w zakresie kształtowania sieci lotnisk w Polsce został on zaliczony do portów głównych. MPL Katowice dostosowany jest do przyjmowania wszystkich typów samolotów średniego i dalekiego

³⁴ R. Janecki, Dostępność komunikacyjna lotnisk regionalnych w Polsce. Stan istniejący i perspektywy do 2015-2021 r., Transport Miejski i Regionalny nr 4, 2004, s. 2.

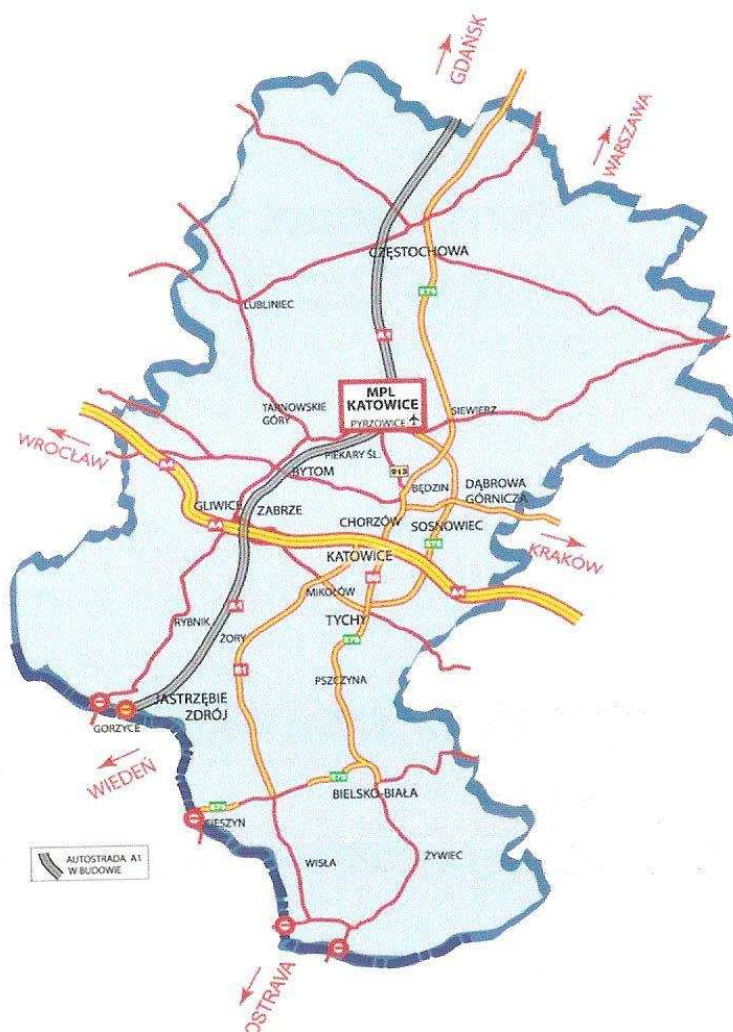


zasięgu – poziom I. Posiada najkorzystniejsze w kraju warunki meteorologiczne i przestrzenne dla rozbudowy, nawet do uzyskania parametrów lotniska międzykontynentalnego. Wykorzystanie tych sprzyjających warunków wymaga jednak poprawy dostępności komunikacyjnej MPL Katowice z głównych ośrodków miejskich województwa, jak i miast regionów ościennych poprzez sprawne systemy szybkiego transportu drogowego i szynowego (autostrady/drogi szybkiego ruchu/kolej). Zagospodarowanie transportowe obszaru okołolotniskowego w Pyrzowicach sprzyja tego rodzaju działaniom (rysunek 1.2.).

Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach obsługuje najbardziej uprzemysłowiony region w Polsce oraz jeden z najbardziej zurbanizowanych obszarów w Europie. Zlokalizowany jest w odległości ok. 11 km od granicy miasta i ok. 18 km od centrum Dąbrowy Górniczej (zob. rysunek 1.2.), a strefa oddziaływania obejmuje około 11 milionów mieszkańców. Pyrzowickie lotnisko wybudowano w bardzo dogodnej lokalizacji – pas startowy znajduje się na wysokości 303 m n.p.m., dzięki czemu niesprzyjające operacjom lotniczym warunki meteorologiczne występują bardzo rzadko.

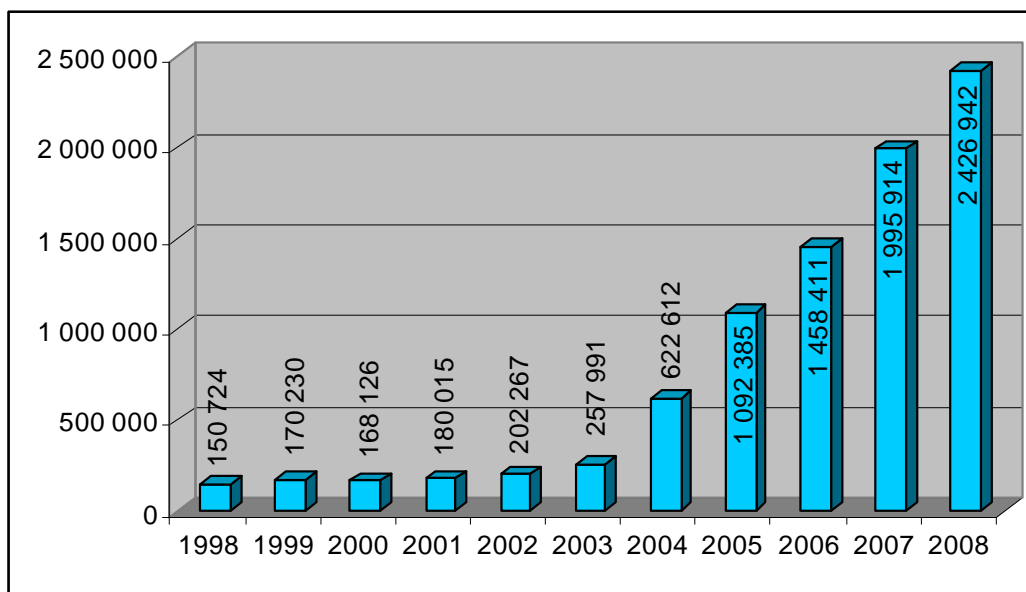
Katowickie lotnisko posiada dwa terminale pasażerskie o łącznej przepustowości 3,6 miliona pasażerów rocznie. Bezpośrednie loty liniami regularnymi z MPL Katowice odbywają się do portów lotniczych w Europie oraz wykonywane są loty czarterowe do Afryki i Azji.

Gwałtowny rozwój przewozów rozpoczął się w roku 2004, kiedy to obsłużono ponad dwa razy więcej pasażerów niż w roku poprzednim. W roku 2005 liczba pasażerów przekroczyła milion, w 2006 osiągnęła prawie 1,5 miliona (rysunek 1.3.-1.4.). Liczba 2 milionów pasażerów została przekroczona w roku 2008, a 3 miliony pasażerów będzie odprawianych około roku 2011 (rysunek 1.5.). Obecnie jednak obserwuje się zahamowanie wzrostu liczby pasażerów, co niewątpliwie jest rezultatem trwającego od 2008 r. kryzysu gospodarczego.



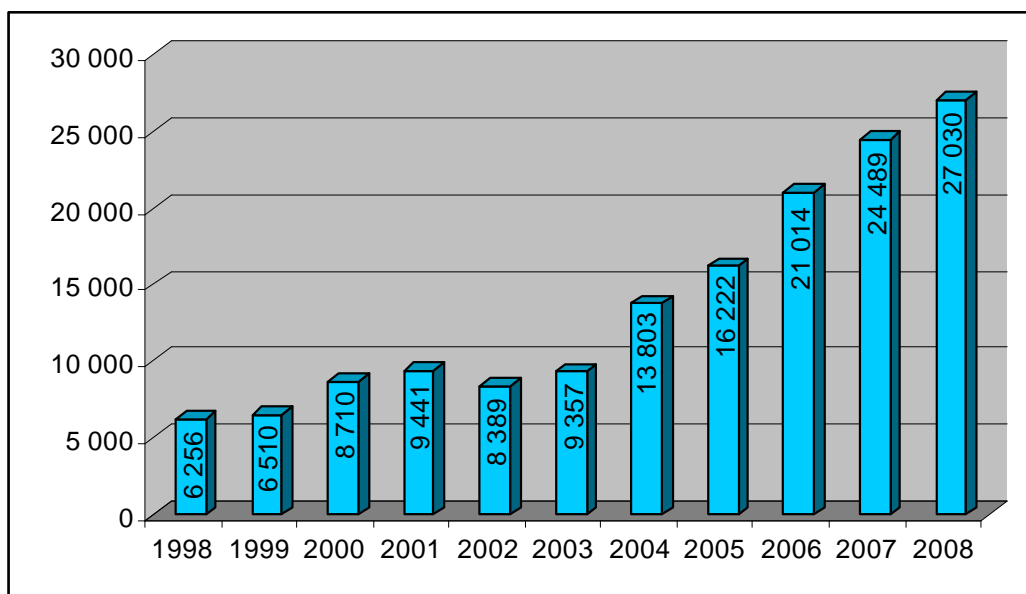
Rys. 1.2. Układ podstawowych dróg łączących Dąbrowę Górniczą z MPL Katowice w Pyrzowicach – stan perspektywiczny

Źródło: S. Markusik z zespołem, Priorytetowe technologie dla zrównoważonego rozwoju województwa śląskiego. Raport końcowy projektu Foresight. Panel nr 6 Transport i infrastruktura transportowa, Wydział Transportu Politechniki Śląskiej, Katowice 2007, s. 31.



Rys. 1.3. Liczba pasażerów korzystających z MPL Katowice w Pyrzowicach – dane dla okresu 1996-2007

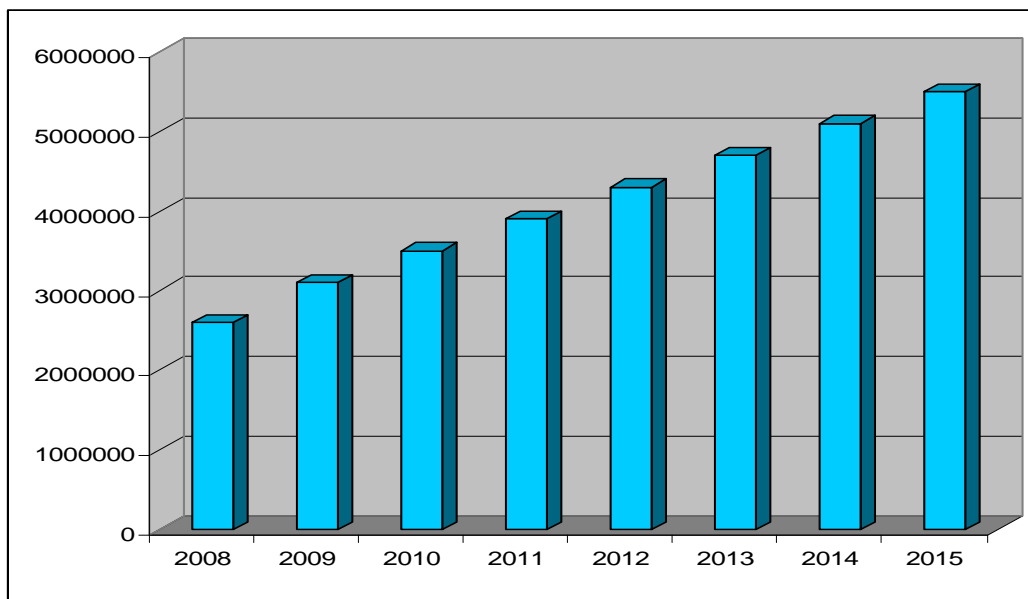
Źródło: www.katowice-airport.com



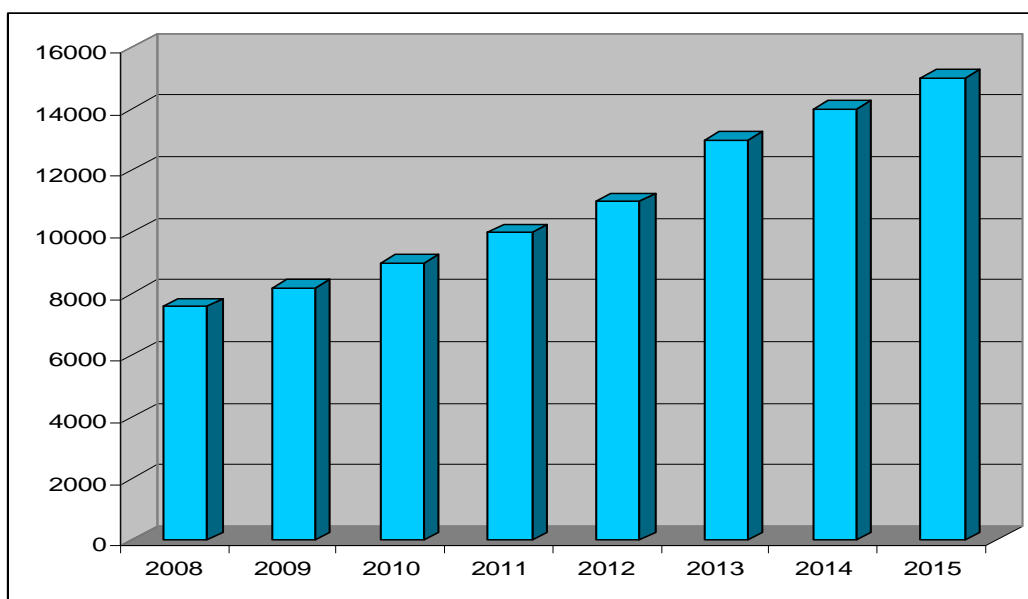
Rys. 1.4. Liczba operacji lotniczych w MPL Katowice w Pyrzowicach w latach 1996-2007

Źródło: www.katowice-airport.com

W dalszym ciągu wzrastać powinno znaczenie MPL Katowice w Pyrzowicach, również w przewozach ładunków (rysunek 1.6.).



Rys. 1.5. Prognozy ruchu pasażerskiego dla MPL Katowice w Pyrzowicach do 2015 r.
Źródło: www.katowice-airport.com,



Rys. 1.6. Prognozy przewozów CARGO dla MPL Katowice w Pyrzowicach do 2015 r.
Źródło: www.katowice-airport.com,

1.3.7. Sieć dróg rowerowych

W warunkach Polski, funkcje tras rowerowych podkreślają przede wszystkim ich rekreacyjny charakter. Można je określić następująco:

- układ istniejących dróg rowerowych zorientowany jest przede wszystkim na osiąganie celów rekreacyjnych



- poprowadzone trasy rowerowe jedynie w ograniczonym stopniu spełniają funkcję połączeń międzydzielnicowych oraz dzielnic ze śródmieściem. Sytuacja ta wynika z braku infrastruktury zapewniającej atrakcyjność ruchu rowerowego – brak ścieżek rowerowych zapewniających korzystanie z roweru w sposób bezpieczny i w dogodnych warunkach środowiskowych oraz brak parkingów rowerowych zapewniających możliwość bezpiecznego pozostawienia roweru w niewielkiej odległości od celu podróży.

Przebieg tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym poprowadzony jest w większości wokół zbiorników Pogoria III i Pogoria IV, terenami poza pasem drogowym dróg publicznych w formie samodzielnych ścieżek rowerowych oraz ulicami układu uzupełniającego (lokalne i dojazdowe), krzyżując się jedynie z drogami układu podstawowego.

Na fragmentach tras rowerowych przebiegających w obrębie pasa drogowego dróg publicznych, ulice dostosowano do prowadzenia tras rowerowych poprzez zastosowanie rozwiązań bezinwestycyjnych, w większości jedynie metodami z zakresu inżynierii ruchu.

Nowa infrastruktura rowerowa, zapewniająca korzystanie z roweru w sposób bezpieczny i w dogodnych warunkach środowiskowych, realizowana jest w ramach budowy nowych tras komunikacyjnych oraz remontów kapitalnych, modernizacji i przebudowy istniejących dróg.

1.3.8. Strefy ruchu uspokojonego i pieszego

Coraz bardziej powszechne w ruchu miejskim w wielu miastach, także naszego regionu, jest uspokojenie ruchu na ulicach przede wszystkim w dzielnicach mieszkaniowych. Polega ono m. in. na: wprowadzeniu ograniczeń poruszania się pojazdów na ulicach, stosowaniu rozwiązań ograniczających prędkość pojazdów do 20-30 km/h i adaptowaniu obszarów dotychczas wykorzystywanych przez pojazdy na potrzeby ruchu pieszego i rowerowego. W Dąbrowie Górniczej tego rodzaju rozwiązania spotyka się m. in. na ulicach 3 Maja i Bandrowskiego oraz osiedlach mieszkaniowych M. Kasprzaka, J. Piłsudskiego i T. Kościuszki.

Jednym z najczęściej stosowanych środków ograniczających negatywny wpływ transportu miejskiego na środowisko jest tworzenie atrakcyjnych warunków dla ruchu pieszego. Biorąc pod uwagę specyfikę zagospodarowania przestrzennego miasta, w tym jego walory rekreacyjne i turystyczne, w Dąbrowie Górniczej ciągi ruchu pieszego występują w



Śródmieściu i dzielnicach zurbanizowanych, ale także w połączeniu ze ścieżkami rowerowymi na obszarach rekreacyjno-turystycznych. W tabeli 1.5. zamieszczono wykaz ciągów pieszych i pieszorowerowych zlokalizowanych na obszarze Dąbrowy Górniczej.

Tabela 1.5.

Wykaz ciągów pieszych i rowerowo-pieszych na obszarze Dąbrowy Górniczej

Lokalizacja ciągu	Długość w [km]
Wokół zbiornika Pogoria III	6,4
Ząbkowice – łącznik osiedla Robotniczego z ul. Nadrzeczną	0,4
Pogoria IV – ul. Unruga	0,44
Od Al. Róż do ul. Wojska Polskiego	0,42
Od ul. Piłsudskiego do ul. Kasprzaka	0,85
Park Hallera	0,45

Źródło: Dane Urzędu Miejskiego w Dąbrowie Górniczej.

1.3.9. Finansowanie transportu

Sytuacja finansowa gminy Dąbrowa Górnicza jest stabilna. Do 2005 r. budżet miasta zamykał się deficytem skumulowanym. Osiągnięte w latach 2006 – 2008 nadwyżki dochodów nad wydatkami spowodowały istotne zmniejszenie deficytu do 12,8 mln zł. Planuje się zlikwidowanie deficytu w bieżącym roku.

W tabeli 1.6. przedstawiono wielkość dochodów ogółem gminy Dąbrowa Górnicza w latach 2004 – 2008 oraz plan na rok 2009, które zilustrowano na rys. 1.7.

Tablica 1.6.

Wielkość dochodów ogółem gminy Dąbrowa Górnicza w latach 2004 – 2009

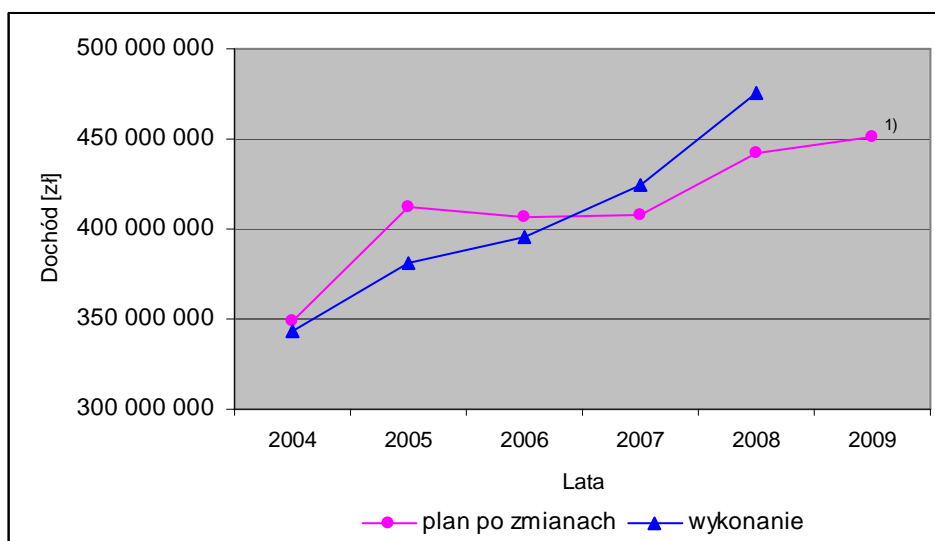
Rok	Jednostka samorządu terytorialnego	Plan pierwotny	Plan po zmianach	Wykonanie	% wykonania
2004	powiat	61 279 278,00	60 912 869,00	69 465 614,43	114,04
	gmina	272 673 942,00	287 889 008,80	273 608 248,79	95,04
	OGÓŁEM	333 953 232,00	348 801 877,80	343 073 863,22	98,36
2005	powiat	70 524 632,00	79 083 044,03	76 464 176,99	96,69
	gmina	311 978 190,00	332 655 908,07	304 159 570,72	91,43
	OGÓŁEM	382 472 822,00	411 738 952,10	380 623 747,71	92,44
2006	powiat	76 827 053,00	88 637 493,75	92 019 873,83	103,82
	gmina	296 089 557,00	317 532 776,47	303 309 645,93	95,52
	OGÓŁEM	372 916 610,00	406 170 270,22	395 329 519,76	97,33
2007	powiat	82 528 826,00	84 735 051,47	87 912 362,67	103,75
	gmina	310 558 892,00	322 611 680,27	336 179 518,88	104,21
	OGÓŁEM	393 087 718,00	407 346 731,74	424 091 881,55	104,11



2008	powiat	91 302 310,00	95 766 190,27	100 887 142,77	105,35
	gmina	311 640 220,00	346 596 507,15	374 682 506,27	108,10
	OGÓŁEM	402 942 530,00	442 362 697,42	475 569 649,04	107,51
2009	powiat	105 215 250,00	-	-	-
	gmina	343 168 804,00	-	-	-
	OGÓŁEM	448 384 054,00	450978547,00	-	-

Źródło: Dane Urzędu Miejskiego w Dąbrowie Górniczej.

Od IV kwartału 2008 r. obserwuje się spadek dochodów gminy Dąbrowa Górnicza z udziału w podatkach stanowiących dochód budżetu państwa. Świadczy to o wpływie ogólnego kryzysu finansowego i gospodarczego na dochody podatników co z kolei oddziałuje na poziom dochodów w budżecie miasta. Dalsze pogłębianie się sytuacji kryzysowej może skutkować zmniejszeniem odprowadzanego podatku dochodowego od osób fizycznych i prawnych i tym samym dalszym zmniejszeniem dochodów miasta z udziałów w tych podatkach. Ogólna sytuacja kryzysowa spowodowała również czasowe ograniczenia dotacji celowych w bieżącym roku.



¹⁾ Dla zobrazowania planu dochodów na 2009 r. na rysunku „plan po zmianach” określono dane na koniec I kwartału 2009 r.

Rys. 1.7. Dochody ogółem gminy Dąbrowa Górnicza w latach 2004 - 2009-09-11

Źródło: Dane Urzędu Miejskiego w Dąbrowie Górniczej.

Wydatki miasta Dąbrowa Górnicza w latach 2004 – 2008 wzrosły o 22,7% osiągając kwotę 420 739 tys. zł (tabela 1.7.)



Tabela 1.7.

Dochody i wydatki miasta Dąbrowa Górnicza ogółem w latach 2004 – 2008

Wyszczególnienie		Rok				
		2004	2005	2006	2007	2008
1		2	3	4	5	6
Łącznie dochody w tys. PLN		343.074	380.624	395.330	424.092	475.570
Łącznie wydatki w tys. PLN		342.808	392.849	381.872	410.556	420.739
W tym wydatki majątkowe ogółem w tys. PLN		50.123	55.313	46.277	41.335	51.045
Poziom deficytu/nadwyżka	w tys.PLN	266	-12.225	+13.458	+13.536	+54.831
	w % wydatków	0,08	-3,11	3,53	3,30	13,04

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miejskiego w Dąbrowie Górniczej

Miasto obecnie (2008 r.) przeznaczają około 8% swoich wydatków na wsparcie przedsięwzięć w sektorze transportu i łączności (tabela 1.8.). Z kwoty 33.198 tys. zł w 2008 r. 96,1% (rysunek 1.8.) stanowiły nakłady z budżetu miasta na inwestycje drogowe i dopłata do transportu zbiorowego KZK GOP.

Tabela 1.8.

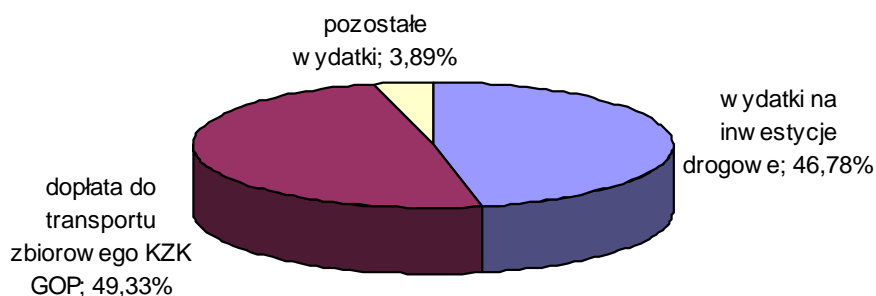
Wydatki miasta Dąbrowa Górnicza na transport w latach 2004 – 2008

Wyszczególnienie	Rok					Zmiana w (%) 2004-2008 2004r.=100%
	2004	2005	2006	2007	2008	
1	2	3	4	5	6	7
Wydatki miasta ogółem w tys. PLN	342.808	392.489	381.872	410.556	420.739	22,73
Wydatki majątkowe miasta w tys. PLN	50.123	55.313	46.277	41.335	51.045	1,84
Wydatki na transport i łączność ogółem w tys. PLN	19.930	24.294	33.171	20.112	33.198	65,57
Udział (%) wydatków na transport i łączność w wydatkach ogółem miasta Dąbrowa Górnicza	5,81	6,19	8,69	4,90	7,89	35,80
Udział (%) wydatków na transport i łączność w wydatkach majątkowych miasta Dąbrowa Górnicza	39,76	43,92	71,68	48,66	65,04	63,58
Wydatki na inwestycje drogowe w tys. PLN	5.372	10.783	19.350	7.287	15.530	189,09
Udział (%) wydatków na inwestycje drogowe w wydatkach ogółem miasta Dąbrowa Górnicza	1,57	2,75	5,07	1,77	3,69	135,03
Udział (%) wydatków na inwestycje drogowe w wydatkach majątkowych	10,72	19,49	41,81	17,63	30,42	183,77



miasta Dąbrowa Górnicza						
Udział (%) wydatków na inwestycje drogowe w wydatkach miasta na transport i łączność	26,95	44,39	56,33	36,23	46,78	73,58
Wydatki na transport zbiorowy w tys. PLN	9.125	10.107	11.469	13.988	16.376	79,46
Udział (%) wydatków na transport zbiorowy w wydatkach ogółem miasta Dąbrowa Górnicza	2,66	2,58	3,00	3,41	3,89	46,24
Udział (%) wydatków na transport zbiorowy w wydatkach majątkowych miasta Dąbrowa Górnicza	18,21	18,27	24,78	33,84	32,08	76,17
Udział (%) wydatków na transport zbiorowy w wydatkach miasta na transport i łączność	45,79	41,60	34,58	69,55	49,33	7,73

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miejskiego w Dąbrowie Górniczej.



Rys. 1.8. Struktura rodzajowa wydatków miasta Dąbrowa Górnicza na transport i łączność w 2008 r.

Źródło: Opracowanie własne

Udział wydatków na inwestycje drogowe był w latach 2004 – 2008 zmienny, w zależności od sytuacji budżetu miasta i terminu zakończenia określonych przedsięwzięć. Jednak w tym okresie zanotowano ich znaczący wzrost o ponad 73,5%. Wzrasta również dopłata do transportu zbiorowego KZK GOP. Tylko w dwóch ostatnich latach wzrost ten wyniósł ponad 17,0%. Na jednego mieszkańca Dąbrowy Górniczej dopłata wynosiła 107,60 zł w 2007 r. i 125,97 zł w 2008 r. (Katowice 2006 r. 102,16 zł).

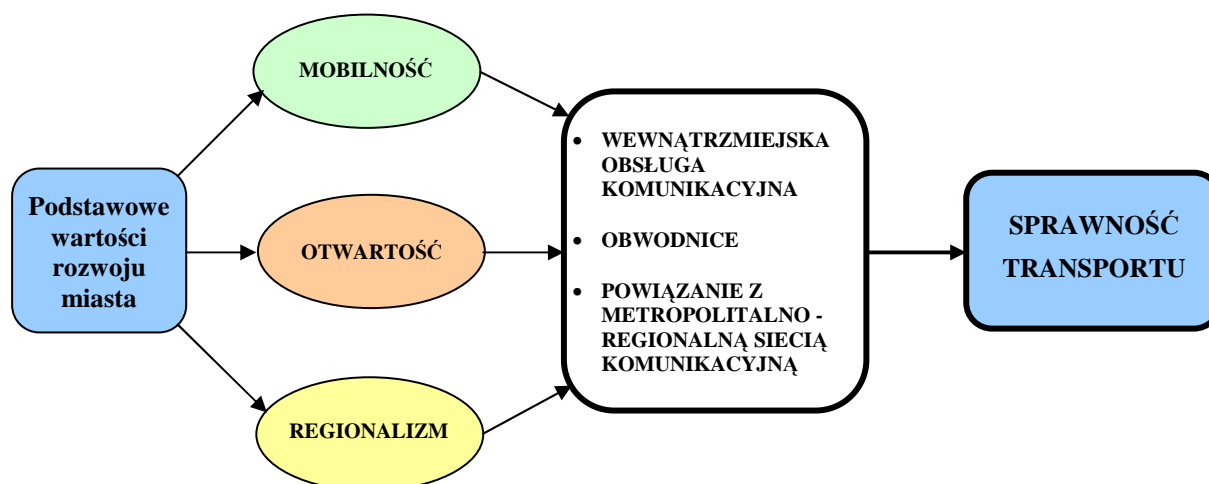


1.3.10. Wnioski z przesłanek i uwarunkowań polityki transportowej miasta Dąbrowa Górnicza

Realizacja strategicznej wizji rozwoju Dąbrowy Górniczej, której wiodące idee zostały ujęte w dokumencie „Strategia rozwoju Miasta: Dąbrowa Górnicza 2020” przyjętym w listopadzie 2007 r. przez Radę Miasta Dąbrowa Górnicza zawiera realizację misji przekształcenia Dąbrowy Górniczej w miasto dobrze skomunikowane z otoczeniem sąsiedzkim, regionalnym, krajowym i międzynarodowym. W warunkach podtrzymywania wartości związanych z regionalizmem, przy jednoczesnym dążeniu do wzrostu otwartości miasta na jego otoczenie i zwiększenie mobilności mieszkańców wymaga dla osiągnięcia celów misji:

- poprawy wewnętrznych powiązań komunikacyjnych,
- rozwoju dostępności zewnętrznej tak, aby nie generować uciążliwości dla mieszkańców miasta (budowa obwodnic),
- uznanie za kluczowe powiązań z metropolitalno-regionalną siecią transportową.

Transportową składową wizji rozwoju miasta Dąbrowa Górnicza przedstawia rysunek 1.9.



Rys. 1.9. Wizja rozwoju miasta Dąbrowa Górnicza: składowa w dziedzinie transportu
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Strategia rozwoju ..., op. cit., s. 16.

Przeprowadzona identyfikacja obecnych problemów transportu w Dąbrowie Górniczej wskazuje na konieczność zaplanowania i przeprowadzenia długofalowych działań, ukierunkowanych przede wszystkim na eliminację występujących barier transportowych w



funkcjonowaniu miasta i realizacji jego programów rozwojowych, w tym także postulowanych przez Strategię Rozwoju Miasta.

Dynamiczny rozwój motoryzacji indywidualnej w mieście Dąbrowa Górnicza charakteryzujący się w ostatnim dziesięcioleciu gwałtownym przyrostem (w 1996 r. – 218 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców, w 2000 r. – 258 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców, w 2004 r. – 296 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców, w 2005 r. – 321 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców, w 2008 – 344 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców) miał istotny wpływ na zmianę struktury rodzajowej wykorzystywanych środków transportu na obszarze Dąbrowy Górniczej. Obecnie większość podróży do i przez Śródmieście odbywa się samochodem osobowym, a udział transportu publicznego systematycznie się zmniejsza. Obserwuje się również zjawisko „nowej motoryzacji”, polegające na wykorzystywaniu samochodu osobowego w większym stopniu niż uzasadnione, rzeczywiste potrzeby.

Atrakcyjne położenie miasta Dąbrowa Górnicza, położone w Aglomeracji Górnośląskiej, na skrzyżowaniu głównych dróg krajowych przyciągające inwestorów zewnętrznych charakteryzuje się dominacją ruchu docelowo - źródłowego. Także lokalizacja Dąbrowy Górniczej na skrzyżowaniu dwóch transeuropejskich korytarzy transportowych III i VI powoduje, że największe dobowe natężenie ruchu samochodowego na sieci drogowo - ulicznej miasta występuje na odcinkach drogi krajowej DK94 i DK1. Ruch samochodów ciężarowych jest największy na odcinkach dróg krajowych nr 94 i 1 oraz drogi wojewódzkiej nr 790.

Nasycenie wewnętrznego układu drogowego ruchem samochodowym powoduje znaczący wzrost zatłoczenia ulic miasta. Szczególnie taka sytuacja dotyczy centrum Dąbrowy Górniczej i tras doprowadzających ruch do centrum. W południowych dzielnicach miasta obciążenie układu drogowego ruchem samochodowym powoduje zatłoczenie głównie określonych ciągów i węzłów drogowych, w tym przede wszystkim prowadzących do centrum miasta.

Układ drogowo-uliczny Dąbrowy Górniczej jest dobrze zhierarchizowany. W obszarze śródmiejskim istnieje rozbudowany układ dróg dwuprzestrzennych na terenie miasta: ulice Piłsudskiego, Sobieskiego, Królowej Jadwigi, Kościuszki, Podlesie, Aleja Zagłębia Dąbrowskiego. Zmniejsza to niekorzystny wpływ na prędkości uzyskiwane przez miejski transport publiczny.



Istniejący układ drogowy miasta Dąbrowa Górnicza zapewnia pod względem funkcjonalnym dobre połączenie z układem międzynarodowym i siecią dróg krajowych. Jakość układu drogowego miasta w tym zakresie ograniczają tylko:

- zły stan techniczny nawierzchni jezdni i chodników,
- zła geometria dróg i skrzyżowań (brak wydzielonych lewo- i prawoskrętów na skrzyżowaniach z sygnalizacjami, powodujący wydłużenie czasu oczekiwania i blokowanie uczestników ruchu na wlotach na skrzyżowania),
- zły stan techniczny wiaduktów drogowych w ciągu drogi DK 94,
- brak skoordynowanej sygnalizacji świetlnej umożliwiającej sterowanie ruchem z zastosowaniem tzw. „fali”.

Natomiast jeżeli chodzi o drogowe połączenia wewnątrzmijskie to obecnie do ich realizacji wykorzystuje się przede wszystkim układ spełniający funkcje połączeń zewnętrznych. Na kierunku wschód-zachód połączenia międzyczynicowe zapewniają zatem DK 94, na kierunku północ-południe DK 1.

Jakość wewnątrzmijskiego układu drogowego miasta ograniczają:

- w zakresie przejezdności, brak centralnego systemu zarządzania oraz monitorowania sygnalizacji świetlnych w miejskim ruchu drogowym,
- zły stan techniczny skrzyżowań tramwajowych z drogowymi oraz przejazdów kolejowych,
- brak stabilnego mechanizmu finansowania budowy i modernizacji miejskiego układu komunikacyjnego,
- brak alternatywnych dróg wewnętrznych powodujący duże natężenie ruchu w istniejącym układzie drogowym oraz jego przyspieszoną degradację (np.: ul. Roździeńskiego, Tworzeń).

Usprawnienie funkcjonowania istniejącego układu drogowego, szczególnie w Śródmieściu Dąbrowy Górniczej, wymaga również wdrożenia (nieobecnych w większym stopniu do dziś) technologii inteligentnych systemów transportowych w zakresie zarządzania ruchem potoków pojazdów oraz informacji dla kierowców pojazdów samochodowych. Należy także podjąć, dotychczas w praktyce mało wykorzystywane działania kształtujące pojemność parkingową na danym obszarze w zależności od przepustowości i funkcji układu drogowo-ulicznego obsługującego dany obszar miasta. Problem parkingów jest szerszy, bowiem rozwiązań wymaga przygotowanie nowych parkingów, właściwa ich organizacja i zarządzanie, szczególnie w Śródmieściu oraz nowych obszarach aktywności ekonomicznej i



terenach rekreacyjno-turystycznych.

Powiązania międz dzielnicowe na kierunku północ - południe z centrum miasta i jego północnymi obszarami, zapewnia jedynie powodujący poważne utrudnienia w płynności ruchu ciąg DK 1. Powyższy przykład świadczy wyraźnie o dysproporcjach pomiędzy potrzebami struktury przestrzennej północnych dzielnic miasta a ich zagospodarowaniem transportowym (gęstością sieci podstawowego układu drogowego). Trzeba więc zgodzić się z tezą, że zrównoważony rozwój całego miasta oraz jego północnych dzielnic obciążonych ruchem tranzytowym wymaga modernizacji istniejących na tym kierunku ciągów dróg układu podstawowego i uzupełnienia tego układu nowymi, niezbędnymi (brakującymi) odcinkami dróg. Dzięki tym przedsięwzięciom uzyska się układ drogowo-uliczny zapewniający wyższy od obecnego standard powiązań międz dzielnicowych.

Należałoby dążyć do integracji miejskiego układu transportowego z układem regionalnym i metropolitalnym, który to proces będzie procesem ciągłym. Powyższe służyć będzie zwiększeniu mobilności mieszkańców jak również wzrostowi lokalizacyjnej atrakcyjności miasta. Ponadto ruch tranzytowy krajowy i międzynarodowy winien być separowany od ruchów wewnętrznych poprzez sprzyjające temu budowanie obwodnic dzielnic peryferyjnych miasta (Tucznawa, Trzebieszawice, Żabkowice, Łosień).

Duże przedsiębiorstwa działające w mieście oraz firmy lokalizowane w strefach gospodarczych będą coraz sprawniej obsługiwane przez obiekty i urządzenia rozbudowywanej infrastruktury logistycznej. Kontynuacja Drogowej Trasy Średnicowej wraz z rozbudowaną infrastrukturą przesiadkową przyczyni się do skrócenia czasu przejazdu mieszkańców Dąbrowy Górniczej do miast aglomeracji górnośląskiej.

Główne węzły drogowe na ciągach krajowych winny być przebudowane, tak aby zapewnić płynność rozprowadzania potoków ruchu.

Układ transportu szynowego w stosunkowo małym stopniu wspiera obecnie system obsługi transportowej miasta w relacjach wewnątrzmijskich. W przyszłości stan ten z punktu widzenia transportu kolejowego nie zmieni się w istotny sposób.

Istotnym problemem dotyczącym układu kolejowego w mieście Dąbrowa Górnicza jest brak głównego punktu przesiadkowego w centrum miasta połączonego z dworcem komunikacji miejskiej oraz zapewniającego dużą podaż miejsc parkingowych.

W przypadku ruchu regionalnego niska częstotliwość kursowania pociągów, brak atrakcyjnego systemu taryfowego, na ogół zła dostępność przystanków oraz trudny do akceptacji wizerunek przestrzeni kolejowej (przestarzały tabor, zaniedbane perony, przejścia



podziemne i budynki stacyjne), zdegradowana zabudowa otoczenia kolei powodują, że regres przewozów kolejowych nadal się utrzymuje.

Modernizacja obiektów infrastruktury kolejowej oraz uzyskanie wysokich parametrów prędkości na linii kolejowej Warszawa – Katowice (korytarz VI TEN-T) stanowiłaby czynnik poprawy atrakcyjności lokalizacyjnej miasta. Transport kolejowy charakteryzowałby się wówczas nową jakością z punktu widzenia osiągniętych parametrów ruchu i standardów obsługi, przyczyniając się także do środowiskowego zrównoważenia systemu transportu i skokowego wzrostu jego znaczenia w relacjach metropolitalnych, regionalnych i krajowych. Obserwowane obecnie zmniejszanie przez rząd i Unię Europejską nakładów finansowych na modernizację magistrali kolejowych E 30 (Wrocław – Opole – Katowice – Kraków – Rzeszów – Medyka) oraz E 65 (Gdynia – Gdańsk – Warszawa – CMK – Katowice) powoduje zmniejszenie atrakcyjności miasta Dąbrowa Górnicza.

Podjęcie nieprowadzonej od wielu lat modernizacji sieci tramwajowej na terenie Dąbrowy Górniczej powinno w znaczącym stopniu wpływać na system obsługi transportowej wybranych obszarów miasta. Oczekiwać należałoby prowadzenia modernizacji istniejących odcinków linii tramwajowych przebiegających w granicach administracyjnych miasta.

System pasażerskiego transportu publicznego w Dąbrowy Górniczej opiera się na transporcie autobusowym i tramwajowym. Organizatorem przewozów na obszarze miasta jest Komunikacyjny Związek Komunalny GOP. Obsługą ruchu pasażerskiego prowadzą także przewoźnicy prywatni. Na obszarze Dąbrowy Górniczej funkcjonuje 39 linii autobusowych i 3 tramwajowe linie komunikacji tramwajowej. Długość tras autobusowych w granicach gminy wynosi 122,2 km natomiast długość linii autobusowych odpowiednio 430,7 km. W Dąbrowie Górniczej funkcjonują 184 przystanki.

Wśród charakterystycznych cech funkcjonującego systemu transportu zbiorowego w Dąbrowie Górniczej, wymagających podjęcia działań zmieniających obserwowany obecnie stan rzeczy, zaliczyć należy:

- brak w systemie pasażerskiego transportu miejskiego rozwiązań o charakterze komplementarnym, integrujących podsystemy tramwajowy i autobusowy oraz autobusowy/tramwajowy z kolejowym,
- brak integracji transportu indywidualnego i publicznego przez organizowanie w wybranych punktach wlotowych (peryferyjnych) w mieście, parkingów dla samochodów osobowych oraz budowę urządzeń infrastruktury transportu zbiorowego umożliwiających użytkownikom samochodów przesiadanie się do środków transportu publicznego,



- brak korelacji przebiegu tras linii autobusowych z warunkami ruchu na sieci drogowo-ulicznej wykorzystywanej przez miejski transport autobusowy, co powoduje trudności w dotrzymywaniu rozkładów jazdy.
- przestarzały i niedostosowany do potrzeb tabor komunikacyjny,
- nie w pełni zadowalający poziom usług, powodujący utratę pasażerów,
- brak zintegrowanego systemu zarządzania publicznym transportem pasażerskim oraz systemu informacji dla pasażerów, wykorzystujących innowacyjne technologie inteligentnych systemów transportowych³⁵,
- postępująca marginalizacja systemu transportu tramwajowego.

Duże znaczenie dla rozwoju metropolitalnych funkcji Dąbrowy Górniczej posiadają Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach. Sprawna obsługa pasażerska w przewozach lotniczych wymaga poprawy dostępności zewnętrznej portu lotniczego. W przypadku Dąbrowy Górniczej konieczna jest rozbudowa układu drogowego i ewentualnie transportu szynowego, zapewniającego bezpośrednie połączenie miasta z odległym o około 18 km portem.

Rozwijająca się Dąbrowa Górnicza nie posiada wystarczającej, odpowiadającej współczesnym wymaganiom infrastruktury obsługującej przepływ ładunków, chociaż i tak potencjał w tym zakresie jest zdecydowanie większy niż w innych miastach metropolii. Brak jest systemu dostaw i niezbędnych dla jego funkcjonowania obiektów, takich jak:

- centra logistyczne dla obsługi wielkotonażowych samochodów ciężarowych, obsługujących dostawy dla miasta,
- specjalistyczne multimedialne centra logistyczne, w których obsłudze podlegają określone rodzaje ładunków (np. dobra inwestycyjne, artykuły sprzedawane w sieciach handlowych itp.), kolejowe centra logistyczne.

Wobec przewidywanych w przyszłości ograniczeń w ruchu ciężarowego taboru wysokotonażowego na terenie miasta, konieczna będzie rozbudowa infrastruktury logistycznej na potrzeby systemu dostaw na obszarze Dąbrowy Górniczej. Prawdopodobnym miejscem lokalizacji tego rodzaju obiektów, w których praca koordynowana będzie logistycznie, są obrzeża miasta.

³⁵ Zob. również: A. Zalewski, *Polityka transportowa w wielkich miastach polskich*, Transport Miejski i Regionalny nr 1, 2005.



Wieloletnie zaległości inwestycyjne, niewystarczające środki finansowe na rozbudowę i utrzymywanie infrastruktury transportowej powodują, że rozwój systemu transportowego Dąbrowy Górniczej nie nadąża za wzrostem potrzeb transportowych. Pojawiają się także nowe okoliczności, takie jak opór części społeczności lokalnych wobec realizacji uciążliwych inwestycji drogowych, a z drugiej strony nasila się presja na poprawę poziomu bezpieczeństwa ruchu, usprawnienie ruchu w sieci ulic, eliminowanie ciężkiego ruchu towarowego czy poprawę systemu publicznego transportu pasażerskiego. Istotnym hamulcem jest istnienie niezadowalającego systemu prawnego w zakresie procedur realizacji decyzji podejmowanych przez władze samorządowe. Formułowany dokument polityki transportowej miasta powinien uwzględniać podane uwarunkowania i ograniczenia.



II. PERSPEKTYWICZNE ZAMIERZENIA MIASTA

2.1. CELE POLITYKI TRANSPORTOWEJ DĄBROWY GÓRNICZEJ

2.1.1. Cel generalny

Podstawą formułowanej polityki transportowej miasta jest strategia zrównoważonego rozwoju. Zakłada ona szerokie spectrum działań prowadzących do osiągnięcia równowagi pomiędzy rozwojem ekonomicznym, osiąganiem celów społecznych oraz korzystaniem z zasobów środowiska naturalnego.

Dokumenty programowe miasta, do których należą:

- Strategia rozwoju miasta: Dąbrowa Górnicza 2020, Dąbrowa Górnicza 2007,
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Dąbrowa Górnicza (II. Edycja). Studium komunikacyjne, Biuro Rozwoju Miasta „Katowice” Sp. z o.o. i „ŁAD” Pracownia Projektowa Urbanistyki i Architektury Sp. z o.o., Dąbrowa Górnicza 2007

oraz

- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego, Urząd Marszałkowski, Katowice 2004

wskazują, że w warunkach zrównoważonego rozwoju jednym z kluczowych czynników atrakcyjności miasta jest transport.

Poziom rozwoju transportu stymuluje bowiem rozwój gospodarczy, kształtuje ład przestrzenny i wizerunek miasta oraz wpływa na zmniejszenie różnicowań wewnątrz miasta oraz w miastach sąsiedzkich. Zrównoważony rozwój transportu miejskiego spełnia również postulat ograniczenia uciążliwości działalności transportowej dla środowiska.

GENERALNYM CELEM POLITYKI TRANSPORTOWEJ MIASTA DĄBROWA GÓRNICZA jest stworzenie warunków technicznych, ekonomicznych i organizacyjno-prawnych umożliwiających sprawne i bezpieczne przemieszczanie osób i ładunków na obszarze miasta i w powiązaniach zewnętrznych. Przekształcenia, rozwój i funkcjonowanie miejskiego systemu transportowego zapewniać powinny poprawę dostępu mieszkańców w racjonalnym zakresie do innych ludzi, miejsc, towarów i usług przy uwzględnieniu potrzeb



całej społeczności miasta, poprawę jej dobrobytu ekonomicznego oraz ograniczenie uciążliwości dla środowiska.

2.1.2. Podstawowe cele polityki transportowej miasta

Określenie celu generalnego pozwala na sformułowanie PODSTAWOWYCH CELÓW SZCZEGÓŁOWYCH, które przedstawiają się następująco:

- zapewnienie wysokiej sprawności funkcjonowania miasta w warunkach wzrostu intensywności ruchu,
- wzmocnienie roli, poprawa jakości usług transportu zbiorowego i jego efektywności ekonomicznej,
- aktywny udział w tworzeniu systemu transportu metropolitalnego, zapewniającego dostępność od strony północno-wschodniej do Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii Silesia – Dąbrowa Górnicza jako „brama do metropolii” oraz do innych miast metropolitalnych,
- ograniczenie uciążliwości transportu dla środowiska, w tym przede wszystkim zanieczyszczenia powietrza i hałasu komunikacyjnego.

Dalsze uszczegółowienie celów polityki transportowej miasta Dąbrowa Górnicza implikuje ich podział na dwie grupy i utworzenie w ten sposób dwóch charakterystycznych płaszczyzn formułowania celów.

- płaszczyzny celów kontynuowanych, a więc już przyjętych w dokumentach programowych miasta, będącej wyrazem ciągłości polityki miejskich władz samorządowych,
- płaszczyzny celów koniecznych dla zrównoważonego rozwoju miasta w obecnych i przyszłych uwarunkowaniach społeczno-ekonomicznych.

W każdej z powyższych grup celów sformułowano cele o charakterze transportowym oraz cele pozatransportowe o ogólnym charakterze. W warunkach kształtowania się obecnie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii Silesia w grupie celów koniecznych, odzwierciedlono potrzebę aktywnego uczestnictwa miasta Dąbrowa Górnicza w tym procesie, poprzez wyróżnienie grupy celów metropolitalnych.



2.1.3. Płaszczyzna celów kontynuowanych, przyjętych w dokumentach programowych miasta

W tabelach 2.1.-2.2. zamieszczono cele transportowe i ogólne zawarte w przyjętych dokumentach programowych miasta, których kontynuacja jest nadal ważnym składnikiem procesu rozwoju Dąbrowy Górniczej.

Tabela 2.1.

Cele polityki transportowej miasta Dąbrowa Górnicza będące kontynuacją celów mających transportowy charakter, przyjętych w dokumentach programowych miasta

Określenie celu polityki transportowej Dąbrowy Górniczej o charakterze transportowym
1. Równoważenie układu transportowego miasta w obszarze jego oddziaływań: społecznych, ekonomicznych, funkcjonalnych i techniczno-organizacyjnych.
2. Poprawa przejezdności układu drogowo-ulicznego miasta przy wykorzystaniu metod inżynierii ruchu i osiągnięcie wysokich standardów w zakresie różnego rodzaju pojazdów samochodach.
3. Długofalowe działania w kierunku powiązania systemu przewozu osób i ładunków w Dąbrowie Górniczej z transeuropejskimi sieciami transportowymi i dyskontowanie atrakcyjności położenia miasta.
4. Rozwój potencjału logistycznego miasta jako istotnego czynnika wzrostu gospodarki lokalnej i regionalnej.
5. Uzyskanie wysokich standardów technicznych i funkcjonalnych w zakresie infrastruktury transportowej miasta.
6. Rozbudowa miejskiego potencjału transportowego ukierunkowana na poprawę obsługi w transporcie zbiorowym (główny dworzec kolejowy) oraz indywidualnym (efektywne podejście do problemów parkingowych w mieście).

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Ogólna strategia rozwoju Dąbrowy Górniczej do roku 2006, Rada Miejska w Dąbrowie Górniczej, Dąbrowa Górnicza 1999; Strategia rozwoju miasta: Dąbrowa Górnicza 2020, Rada Miejska w Dąbrowie Górniczej, Dąbrowa Górnicza 2009.

Tabela 2.2.

Cele ogólne polityki transportowej miasta Dąbrowa Górnicza będące kontynuacją celów przyjętych w dokumentach programowych miasta

Określenie celu polityki transportowej Dąbrowy Górniczej o charakterze ogólnym
1. Stymulowanie rozwoju gospodarczego miasta poprzez poprawę dostępności



potencjalnych obszarów lokalizacji aktywności ekonomicznej na jego terenie (specjalna strefa ekonomiczna).

2. Uzyskanie przez Dąbrowę Górniczą statusu metropolitalnego centrum usługowo-biznesowego.
3. Wzrost spójności społecznej, ekonomicznej i terytorialnej oraz zmniejszenie uciążliwości powodowanych przez zatłoczenie, rozcięcie sąsiedztwa i efekt bariery.
4. Tworzenie warunków do rozwoju turystyki i rekreacji w mieście pozwalającego na wykorzystanie jego walorów krajobrazowych i rekreacyjnych.
5. Ochrona wartości naturalnych i kulturowych.
6. Skuteczne ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko naturalne.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Ogólna strategia..., op.cit.; Strategia rozwoju..., op.cit.

2.1.4. Płaszczyzna celów koniecznych dla zrównoważonego, długofalowego rozwoju miasta w obecnych i przyszłych warunkach społeczno-ekonomicznych

Wymienione w poprzednim punkcie opracowania cele polityki transportowej ujęte w przyjętych dokumentach programowych Dąbrowy Górniczej, jak i te, które zostaną sformułowane, a są determinowane procesem trwałego rozwoju miasta, realizują zadanie wzrostu dóbr publicznych. Dobra te, w odniesieniu do sfery transportu miejskiego, tworzą infrastruktura transportowa i wykorzystująca korzystne zmiany infrastrukturalne, oferta usług transportowych, dedykowana wszystkim użytkownikom transportu – mieszkańcom Dąbrowy Górniczej i przyjezdnym. Efektem tak programowanych, synergicznych działań jest wzrost jakości środowiska życia mieszkańców miasta oraz poprawa jakości i zwiększenie atrakcyjności środowiska biznesowego miasta.

Przystępując do sformułowania celów zapewniających zrównoważony, długofalowy rozwój Dąbrowy Górniczej, dokonano ich podziału na trzy kategorie: cele transportowe, metropolitalne i ogólne. W tabelach 2.3-2.5. przedstawiono specyfikację celów w każdej wyróżnionej kategorii.

Tabela 2.3.

Cele konieczne dla zrównoważonego, długofalowego rozwoju Dąbrowy Górniczej w obecnych i przyszłych warunkach społeczno-ekonomicznych – cele transportowe

Określenie celu transportowego polityki transportowej Dąbrowy Górniczej

1. Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego poprzez ciągłe dostosowywanie jego



- oferty do stale identyfikowanych oczekiwań mieszkańców miasta i przyjezdnych.
2. Zapewnienie wysokich standardów obsługi pasażerów w punktach odprawy (przystanki, dworce, terminale, węzły przesiadkowe).
 3. Integracja transportu zbiorowego i wzmocnienie roli transportu szynowego (tramwaj i kolej).
 4. Skuteczne działania w kierunku wykorzystania potencjalnych możliwości istniejącego systemu transportu tramwajowego do obsługi potoków pasażerskich w relacjach wewnątrzmięjskich i z sąsiednimi miastami (Będzin, Sosnowiec).
 5. Poprawa różnorodnych powiązań wewnątrzmięjskich (dzielnice peryferyjne, tereny wykorzystywane na różne formy aktywności ekonomicznej, tereny rekreacyjno-turystyczne) w układzie drogowo-ulicznym Dąbrowy Górniczej.
 6. Dalsza poprawa i ujednolicenie parametrów technicznych układu drogowo-ulicznego w powiązaniu z jego różnicowaniem funkcjonalnym.
 7. Podejmowanie stałych działań zwiększających przejezdność elementów układu drogowo-ulicznego miasta.
 8. Przyjęcie kryteriów analizy ekonomicznej jako istotnego czynnika kształtowania planów i programów rozwojowych miejskiego systemu transportowego.
 9. Wspieranie rozwoju przyjaznych środowisku form indywidualnego przemieszczania się.

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 2.4.

Cele konieczne dla zrównoważonego, długofalowego rozwoju Dąbrowy Górniczej w obecnych i przyszłych warunkach społeczno-ekonomicznych – cele metropolitalne

Określenie celu metropolitalnego polityki transportowej Dąbrowy Górniczej

1. Rozwój infrastruktury transportowej niezbędnej dla efektywnego wypełniania przez miasto roli północno-wschodniej bramy Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii Silesia.
2. Rozwój połączeń transportowych z siecią transportową korytarzy TEN-T.
3. Racjonalne kształtowanie dróg przepływu potoków ruchu metropolitalnego i zewnętrznego w mieście (poza obszarami zabudowy i terenami rekreacyjno-turystycznymi).
4. Poprawa dostępności obszarów miasta i terenów bezpośredniego sąsiedztwa już obecnie realizujących różnorodne funkcje metropolitalne (terminal logistyczny Sławków i tereny wystawowe EXPO-SILESIA w Sosnowcu) oraz nowych terenów dla różnych form



- aktywności ekonomicznej na skalę metropolitalną,
5. Rozwój połączeń transportowych z Międzynarodowym Portem Lotniczym Katowice w Pyrzowicach i Krakowem Balicami.
 6. Wspieranie działań w kierunku wykreowania linii kolejowej (Warszawa) Zawiercie – Dąbrowa Górnicza – Katowice – Gliwice jako głównej osi transportowej metropolii Silesia na kierunku wschód (część północna) – zachód.

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 2.5.

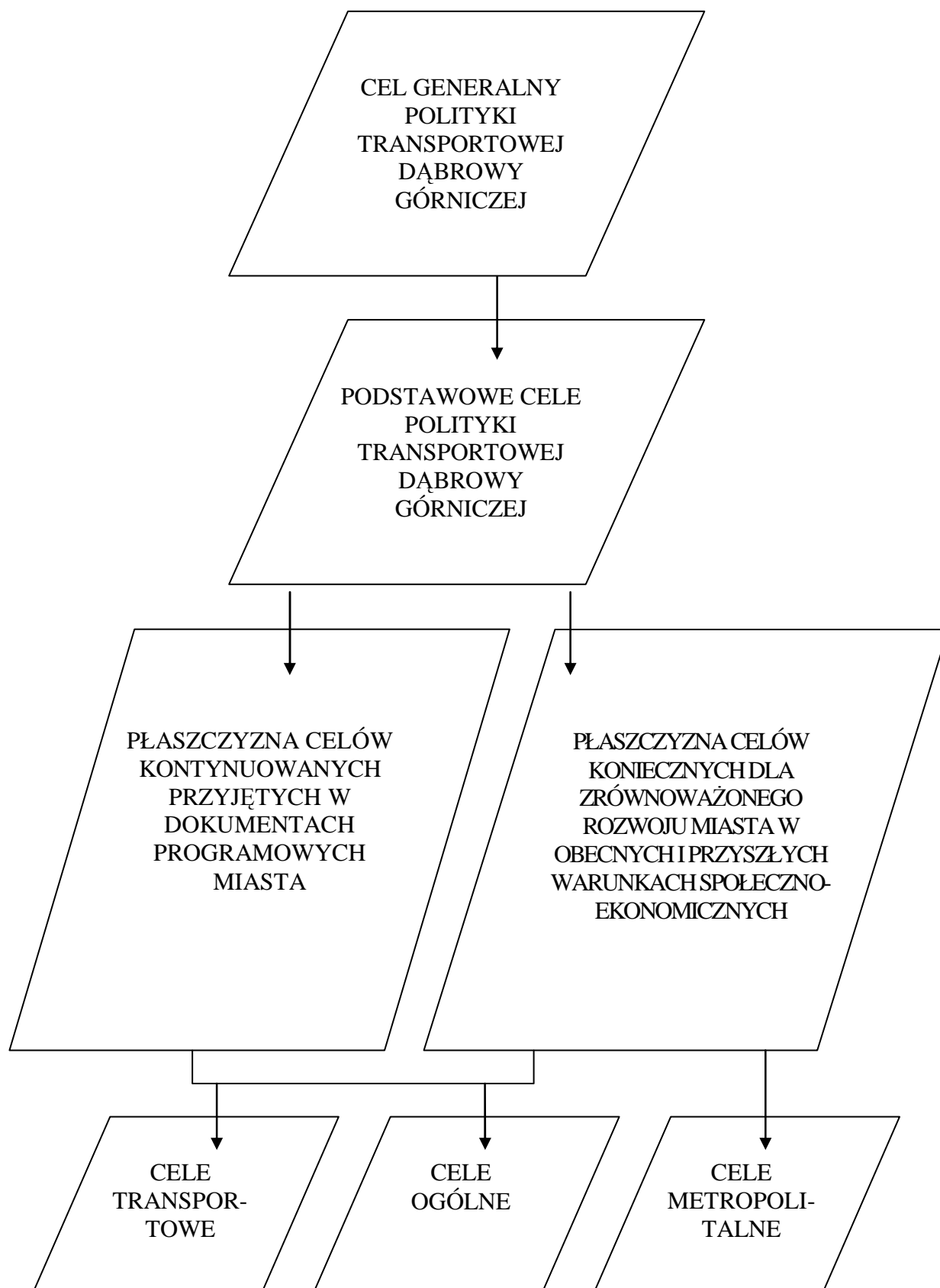
Cele konieczne dla zrównoważonego, długofalowego rozwoju Dąbrowy Górniczej w obecnych i przyszłych warunkach społeczno-ekonomicznych – cele ogólne

Określenie celu ogólnego polityki transportowej Dąbrowy Górniczej

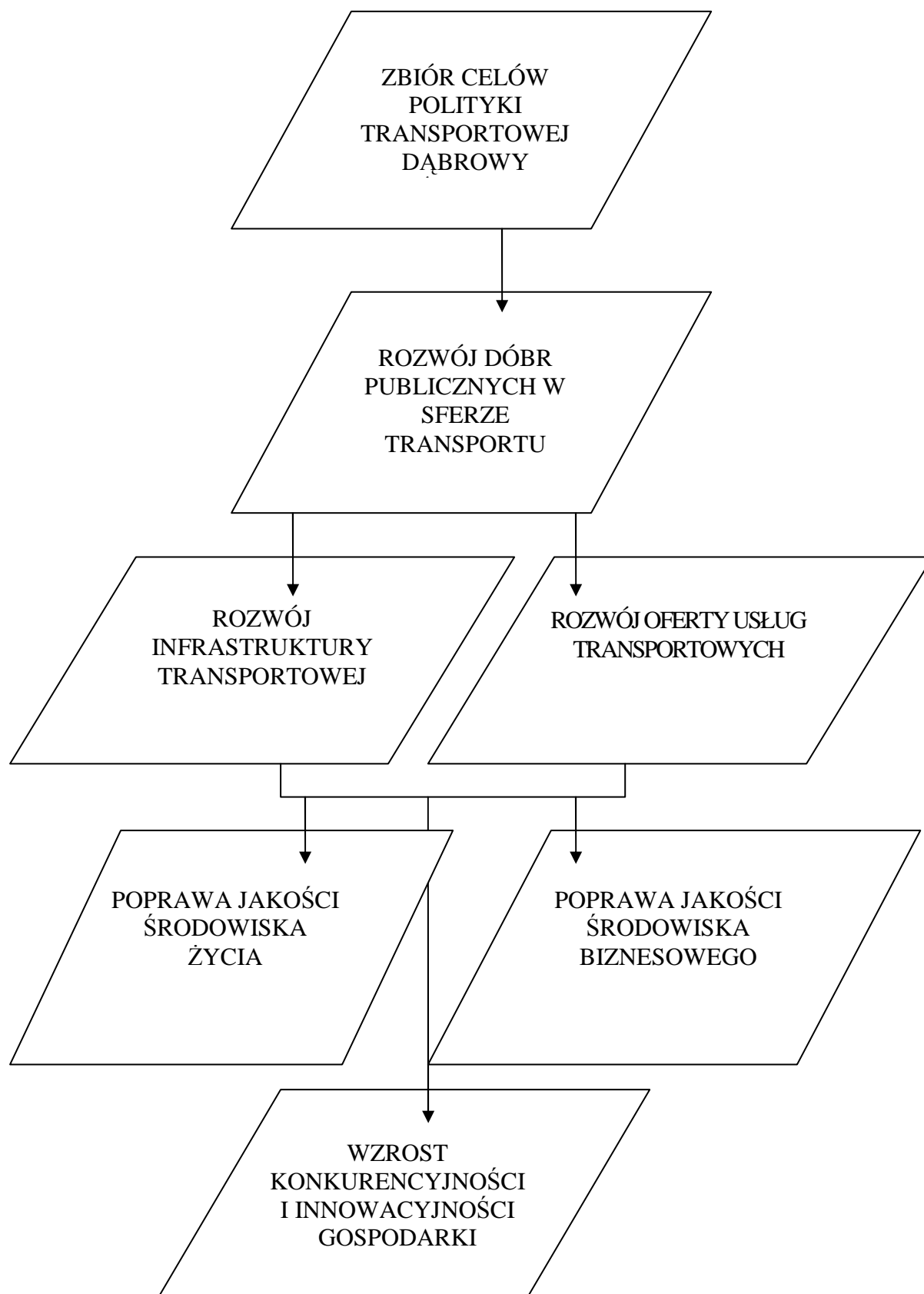
1. Kształtowanie gospodarczych funkcji transportu w kierunku wspierania mocnych stron Dąbrowy Górniczej i wzmocnienia jej szans oraz podnoszenia konkurencyjności i innowacyjności gospodarki lokalnej.
2. Kształtowanie miejskiego systemu transportowego przy uwzględnieniu jego roli w kreowaniu atrakcyjności środowiska zamieszkania i działalności biznesowej.
3. Rozwój funkcji transportu niezbędnych dla integracji wspólnot lokalnych.
4. Stałe doskonalenie obsługi transportowej związanej z wykorzystaniem budżetu czasu wolnego oraz różnorodnymi formami jego aktywnego spędzania.
5. Zapewnienie dostępności do miejskiego systemu transportowego osobom niepełnosprawnym.
6. Oddziaływanie na proekologiczne zachowania mieszkańców poprzez stwarzania warunków dla rozwoju przyjaznych środowisku form przemieszczania i obsługi komunikacyjnej

Źródło: Opracowanie własne.

Wymienione dotychczas kategorie celów polityki transportowej miasta Dąbrowa Górnicza przedstawia poniższy rysunek 2.1. Natomiast rysunek 2.2. syntetycznie ilustruje efekty realizacji proponowanych celów polityki transportowej miasta.



Rys. 2.1. Struktura rodzajowa zbioru celów polityki transportowej miasta Dąbrowa Górnicza
Źródło: Opracowanie własne.



Rys. 2.2. Efekty realizacji celów polityki transportowej Dąbrowy Górniczej
Źródło: Opracowanie własne.



2.1.5. Cele polityki transportowej Dąbrowy Górniczej według przyjętych podsystemów transportowych

Dalsze uszczegółowienie celów polityki transportowej Dąbrowy Górniczej wymaga wyróżnienia podsystemów gałęziowych i funkcjonalnych w transporcie miejskim oraz dla każdego z nich sformułowania celów rozwojowych. Zbór podsystemów tworzą:

- miejski transport zbiorowy,
- sieć drogowo-uliczna i parkingi,
- układ transportu kolejowego,
- strefy ruchu pieszego i uspokojonego,
- sieć dróg rowerowych.

1. Cele rozwoju miejskiego transportu zbiorowego

Osiągnięcie ułatwień w funkcjonowaniu transportu zbiorowego na obszarze Dąbrowy Górniczej i w połączeniach zewnętrznych oraz poprawa stanu technicznego i lepsze wykorzystanie jego infrastruktury, wymagają realizacji następujących celów polityki transportowej miasta w odniesieniu do transportu zbiorowego (tabela 2.6.). Pozostają one również niezbędnymi działaniami dla realizacji założeń zrównoważonego rozwoju miasta.

Tabela 2.6.

Cele rozwoju transportu zbiorowego Dąbrowy Górniczej

Określenie celu polityki transportowej miasta Dąbrowa Górnicza
<ol style="list-style-type: none"> 1. Tworzenie warunków do priorytetyzacji transportu zbiorowego oraz jej wprowadzanie w śródmiejskim obszarze miasta. 2. Zwiększenie efektywności wykorzystania istniejącej infrastruktury i urządzeń dla transportu zbiorowego. 3. Rozbudowa infrastruktury transportu zbiorowego wspierającej przedsięwzięcia warunkujące szybką realizację zamierzenia i uzyskanie usprawnień w transporcie zbiorowym miasta. 4. Zapewnienie realizacji potrzeb wynikających ze wzrastającej mobilności mieszkańców i przyjezdnych przez atrakcyjny system transportu zbiorowego miasta. 5. Dalsze utrzymywanie funkcji socjalnych transportu zbiorowego dedykowanych



- określonym grupom mieszkańców.
6. Zapewnienie odczuwalnej poprawy jakości oferty przewozowej transportu zbiorowego w mieście.
 7. Zwiększenie roli i atrakcyjności transportu tramwajowego w Dąbrowie Górniczej i w połączeniach z Sosnowcem i Będzinem.
 8. Kształtowanie obsługi transportowej rejonów dworców kolejowych, tak aby mogły one realizować funkcje integratorów systemu transportu zbiorowego w skali miasta (w dzielnicach Śródmieście, Gołonóg, Ząbkowice i Strzemieszyce), metropolitalnej i regionalnej (w Śródmieściu zintegrowany węzeł przesiadkowy w rejonie dworca kolejowego Dąbrowa Górnicza oraz w dzielnicach Gołonóg i Ząbkowice).
 9. Zapewnienie sprawnej obsługi transportem zbiorowym obiektów centrum wystawowego EXPO-SILESIA w Sosnowcu.
 10. Uwzględnianie wymagań niepełnosprawnych użytkowników transportu zbiorowego przy projektowaniu zmian jego infrastruktury, wykorzystywanych urządzeń oraz w ofercie przewozowej.
 11. Poprawa systemu informacji dla pasażerów i zarządzania ruchem przez wprowadzenie nowych technologii ITS.
 12. Poprawa funkcjonalności punktów odprawy pasażerów.
 13. Rozwój połączeń Dąbrowy Górniczej z MPL Katowice w Pyrzowicach i MPL w Krakowie-Balicach.
 14. Rozwój efektywnych form obsługi transportem zbiorowym peryferyjnych dzielnic miasta.
 15. Wspieranie rozwoju turystyki i rekreacji na terenie miasta przez elastyczny system transportu publicznego, dynamicznie dostosowujący swoją ofertę do potrzeb mieszkańców Dąbrowy Górniczej i przyjezdnych.
 16. Efektywne wykorzystywanie środków publicznych na potrzeby transportu zbiorowego, w tym dofinansowanie usług przewozowych.

Źródło: Opracowanie własne.

2. Cele modernizacji i rozbudowy sieci drogowo-ulicznej Dąbrowy Górniczej

Szczególne znaczenie dla zrównoważonego rozwoju miasta posiada sieć drogowo-uliczna na jego terenie. Jej kształt, parametry i cechy techniczne oraz funkcjonalne powinny odpowiadać przede wszystkim potrzebom wynikającym z realizowanych kierunków rozwoju



Dąbrowy Górniczej. W tabeli 2.7. zamieszczono cele podejmowanych działań w zakresie układu drogowo-ulicznego miasta.

Tabela 2.7.

Cele modernizacji i rozbudowy sieci drogowo-ulicznej Dąbrowy Górniczej

Określenie celu polityki transportowej miasta Dąbrowa Górnicza

1. Poprawa stanu technicznego, modernizacja oraz bardziej efektywne wykorzystanie istniejącego układu drogowo-ulicznego miasta, w tym szczególnie układu podstawowego.
2. Zahamowanie procesów dezintegracji przestrzennej powodujących wzrost ruchu transportem samochodowym (indywidualnym).
3. Wprowadzenie hierarchizacji sieci drogowej i ograniczenie funkcji realizowanych przez układ podstawowy dróg w mieście.
4. Uwolnienie określonych obszarów Dąbrowy Górniczej od ruchu tranzytowego, w tym transportu ładunków niebezpiecznych (zwarte obszary zabudowy i Śródmieście) oraz połączeń międzydzielnicowych (Śródmieście).
5. Usprawnienie powiązań podstawowego układu dróg miejskich z układem dróg TEN-T oraz dróg krajowych.
6. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego.
7. Dostosowanie dróg do priorytetowego prowadzenia ruchu środków transportu zbiorowego oraz ich wybranych elementów do wymagań zapewniających lepszą dostępność transportu zbiorowego.
8. Tworzenie warunków integralności systemów transportu zbiorowego (zintegrowane przystanki międzygałęziowe i parkingi strategiczne).
9. Łagodzenie problemów w ruchu samochodów ciężarowych i dostawczych na obszarze miasta.
10. Modernizacja systemu zarządzania ruchem w mieście.
11. Rozwój połączeń obszaru miasta z nowymi terenami inwestycyjnymi oraz obiektami i terenami obsługującymi potrzeby w skali metropolii, regionu i kraju (terminal logistyczny w Sławkowie, WSB w Dąbrowie Górniczej, tereny wystawowe EXPO-SILESIA).
12. Zachowanie równowagi pomiędzy pojemnością układu drogowo-ulicznego,



zapotrzebowaniem na miejsca parkingowe oraz ich podażą.

13. Tworzenie warunków do rozbudowy systemu parkingowego Dąbrowy Górniczej.

14. Efektywna realizacja wieloletniego planu inwestycji związanych z infrastrukturą drogową w sferze ich finansowania przez miasto.

Źródło: Opracowanie własne.

3. Układ transportu kolejowego – cele rozwojowe

W odniesieniu do układu kolejowego, polityka transportowa miasta powinna dyskutować jego położenie przy jednej z głównych linii kolejowych w Polsce, tj. linii E65. Ma ona również kluczowe znaczenie dla transportu w metropolii i transportu regionalnego jako część linii średnicowej Zawiercie – Dąbrowa Górnicza – Sosnowiec – Katowice – Gliwice. Z drugiej strony ze względu na już funkcjonujących oraz potencjalnych klientów transportu kolejowego zlokalizowanych na terenie miasta, trzeba mieć na uwadze możliwość wykreowania Dąbrowy Górniczej na regionalne centrum kolejowej obsługi ładunków.

W tak zarysowanym kontekście, cele polityki transportowej w zakresie transportu kolejowego można sformułować następująco – tabela 2.8.

Tabela 2.8.

Cele rozwojowe układu kolejowego miasta Dąbrowa Górnicza

Określenie celu polityki transportowej miasta Dąbrowa Górnicza

1. Wspieranie modernizacji sieci kolejowej na terenie miasta.
2. Wykorzystanie zmodernizowanego odcinka linii E65 do poprawy połączeń metropolitalnych, regionalnych i krajowych miasta, w tym obsługi Dąbrowy Górniczej przez pociągi IC i ekspresowe.
3. Przystosowanie wybranych dworców kolejowych (Dąbrowa Górnicza, Dąbrowa Górnicza Gołonóg, Dąbrowa Górnicza Ząbkowice) do realizacji funkcji węzłów przesiadkowych w przemieszczeniach metropolitalnych i regionalnych relacjach z i do miasta.
4. Wspieranie realizacji budowy głównego dworca kolejowego miasta, stanowiącego w przyszłości węzłowy punkt w transporcie Dąbrowy Górniczej w układach lokalnym, metropolitalnym, regionalnym i krajowym.
5. Tworzenie warunków do rozwoju systemu transportu kombinowanego w sferze



infrastrukturalnej i oferty przewozowej.

6. Wykorzystywanie możliwości transportu kolejowego w dostawach towarów na potrzeby miasta.

Źródło: Opracowanie własne.

4. Cele rozwojowe stref ruchu pieszego i uspokojonego

W tabeli 2.9. zamieszczono cele rozwojowe dla stref ruchu pieszego i uspokojonego w Dąbrowie Górniczej.

Tabela 2.9.

Cele rozwojowe stref ruchu pieszego i uspokojonego

Określenie celu polityki transportowej miasta Dąbrowa Górnicza

1. Poprawa warunków ruchu pieszego, w tym realizacja ułatwień w poruszaniu się osób niepełnosprawnych i starszych.
2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu pieszego.
3. Eliminacja kolizji i uciążliwości pochodzących od samochodów na ciągach ruchu pieszego w mieście.
4. Tworzenie dogodnych (najkrótszą drogą) powiązań dla pieszych.
5. Rozszerzenie zakresu lokalizacji i stosowania obszarów ruchu pieszego, stref ruchu uspokojonego oraz obszarów (ciągów) wolnych od ruchu samochodowego.
6. Realizacja ochrony obszarów miasta o silnie wykształconych funkcjach oświatowych, kulturalnych, rekreacyjnych, turystycznych itp. przed zagrożeniami generowanymi przez transport samochodowy.

Źródło: Opracowanie własne.

5. Cele budowy sieci dróg rowerowych

W tabeli 2.10. zamieszczono cele rozwojowe w zakresie budowy sieci dróg rowerowych na terenie miasta Dąbrowa Górnicza.

Tabela 2.10.

Cele rozwojowe dla podsystemu ruchu rowerowego w Dąbrowie Górniczej

Określenie celu polityki transportowej miasta Dąbrowa Górnicza

1. Stworzenie odpowiednich warunków dla ruchu rowerowego w mieście chętnym do



korzystania z tego sposobu poruszania się.

2. Rozwój sieci dróg rowerowych zapewniających połączenia dzielnic miasta ze Śródmieściem, otoczeniem miasta i w relacjach międzydzielnicowych.
3. Wykreowanie Dąbrowy Górniczej na „miasto rowerowe”, w którym sieć dróg rowerowych umożliwia realizację wybranych form aktywności ekonomicznej, a przede wszystkim umożliwia racjonalne spędzenie czasu wolnego.

Źródło: Opracowanie własne.



2.2. OPCJE ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DĄBROWY GÓRNICZEJ

W tej części studium polityki transportowej Dąbrowy Górniczej, poddano analizie opcje rozwojowe wyodrębnionych podsystemów funkcjonalnych i gałęziowych systemu transportowego miasta. Rozpatrywano przy tym wyłącznie opcje zbliżone w swoich kierunkach do założeń polityki zrównoważonego rozwoju.

2.2.1. Podział modalny

Podział zadań przewozowych ma kluczowe znaczenie dla obsługi przemieszczeń osób w mieście. Stąd polityka transportowa wyznaczać powinna kierunek przyszłych działań w tym obszarze funkcjonowania transportu miejskiego.

Z danych przedstawionych w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Dąbrowa Górnicza (II edycja). Studium komunikacyjne” wynika, że w 2006 r. udział podróży pieszych w Dąbrowie Górniczej kształtował się na poziomie 22,0%. Natomiast 38,9% podróży niepieszych (stanowiły one 78,0% ogółu podróży) realizowanych było samochodem osobowym, a 61,1% odpowiednio transportem zbiorowym i pozostałymi środkami transportu. Do 2020 r. przewiduje się wzrost udziału podróży pieszych do 22,5%, a w podróżach niepieszych zwiększeniu ulegnie udział przemieszczeń realizowanych transportem indywidualnym.³⁶

W tym kontekście oraz uwzględniając przyjęte cele polityki transportowej w odniesieniu do podziału zadań przewozowych w Dąbrowie Górniczej, rozpatrzono dwie opcje:

- opcję o umiarkowanych ograniczeniach w użytkowaniu samochodu osobowego,
- opcję o znacznych ograniczeniach w użytkowaniu samochodu osobowego.

Opis przyjętych opcji (ich wyznaczniki) przedstawiono w tabelach 2.11.-2.12.

³⁶ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Dąbrowa Górnicza (II edycja). Studium komunikacyjne, Konsorcjum BRM „Katowice” Sp. z o.o. i „ŁAD” Pracownia Projektowa Urbanistyki i Architektury Sp. z o.o., Katowice 2007, s. 14 i 17.



Tabela 2.11.

Wyznaczniki opcji o umiarkowanych ograniczeniach w użytkowaniu samochodu osobowego

1. Udział podróży pieszych 22,0-22,5%, rowerowych 2-3%.
2. Udział w podróżach niepieszych: samochodów osobowych 39-44%, transportu zbiorowego 56-61%.
3. Wprowadzenie ograniczeń dla ruchu samochodowego na wybranych obszarach strefy śródmiejskiej.
4. Ograniczony zakres rozbudowy sieci drogowo-ulicznej w strefie śródmiejskiej, a na pozostałym obszarze dostosowany do uzasadnionych potrzeb wynikających ze wzrostu motoryzacji.
5. Dopuszczalna rozbudowa parkingów w miejscach koncentracji usług publicznych, na zapleczu terenów rekreacyjnych i turystycznych oraz obszarach obsługi potrzeb o zasięgu metropolitalnym.
6. Poprawa przejezdności dróg łączących oddalone dzielnice i tereny mieszkalnictwa ze Śródmieściem Dąbrowy Górniczej oraz na obszarach miasta „gorzej” obsługiwanych przez transport zbiorowy.
7. Odczuwalna poprawa ilościowa i jakościowa oferty transportu zbiorowego na obszarze miasta i połączeniach zewnętrznych.

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 2.12.

Wyznaczniki opcji o znaczących ograniczeniach w użytkowaniu samochodu osobowego

1. Wysoki udział ruchu niezmotoryzowanego: pieszego do 30%, rowerowego do 5%.
2. Zwiększenie udziału transportu zbiorowego w obsłudze podróży niepieszych: do 65%, samochód osobowy do 35%.
3. Ograniczenia ruchu w strefie śródmiejskiej prowadzące do wyraźnego zmniejszenia użyteczności samochodu osobowego.
4. Ograniczony zakres rozbudowy sieci drogowo-ulicznej wyłącznie do inwestycji dla transportu zbiorowego, obsługi terenów rozwojowych i obsługi potrzeb o zasięgu metropolitalnym oraz zmniejszenie ruchu w obszarach intensywnej rozbudowy.
5. Wyraźne ograniczenia w budowie parkingów w Śródmieściu oraz o umiarkowanym charakterze na pozostałym obszarze Dąbrowy Górniczej (dostosowanie oferty parkingowej do przepustowości układu drogowo-ulicznego na danym obszarze).



6. Nadanie priorytetu transportowi zbiorowemu – różnorodna oferta usług przewozowych adresowana do mieszkańców miasta i przyjezdnych, zgodnie z ich oczekiwaniami.

Źródło: Opracowanie własne.

Podział zadań przewozowych na obszarze Dąbrowy Górniczej powinien odpowiadać założeniom zrównoważonego rozwoju miasta. W warunkach obecnego poziomu motoryzacji indywidualnej, racjonalny jest wybór opcji zakładającej umiarkowane ograniczenia w użytkowaniu samochodu osobowego. Oznacza to zarówno rozwój układu drogowo-ulicznego pod kątem racjonalnych potrzeb transportu indywidualnego, jak i infrastruktury transportu zbiorowego, podsystemu wiodącego w przewozach osób. Rozwój infrastruktury dla transportu zbiorowego tworzy warunki do uatrakcyjnienia oferty przewozowej adresowanej do mieszkańców i przyjezdnych.

2.2.2. Transport zbiorowy

W polityce transportowej Dąbrowy Górniczej, w kontekście sformułowanych celów odnoszących się do sektora transportu zbiorowego, konieczna jest zmiana sposobu jego traktowania. Należy zatem postulować przejście od obecnego postrzegania transportu zbiorowego wyłącznie jako źródła kosztów i problemów właścicielskich do traktowania tego podsystemu jako ważnego instrumentu zmian w podziale zadań przewozowych oraz w zachowaniach i preferencjach mieszkańców.

Dlatego rozpatruje się dwie opcje rozwojowe w transporcie zbiorowym:

- opcję zachowawczą,
- opcję ofensywną.

W tabelach 2.13.-2.14. przedstawiono wyznaczniki charakteryzujące oba kierunki działania.

Tabela 2.13.

Wyznaczniki zachowawczej opcji rozwoju transportu zbiorowego w Dąbrowie Górniczej

1. Stagnacja oferty transportu zbiorowego w warunkach stałego wzrostu motoryzacji indywidualnej.
2. Powolne tempo integracji wewnętrznej i międzygałęziowej.
3. Powiększanie się luki substytucyjnej – zmniejszenie odsetka użytkowników transportu postrzegających transport zbiorowy jako substytucyjny środek przemieszczeń w



stosunku do samochodu osobowego.

4. Poszerzenie się luki pozytywnych oczekiwań – obserwowany jest stały wzrost wydatków na transport zbiorowy bez odczuwalnej poprawy jakości świadczonych usług czy też wzrostu wolumenu przewozów.

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 2.14.

Wyznaczniki ofensywnej opcji rozwoju transportu zbiorowego w Dąbrowie Górniczej

1. „Wyprzedzające” zwiększanie oferty przewozowej w stosunku do popytu, którego wzrost jest rezultatem rosnącej kongestii oraz ograniczeń w użytkowaniu samochodu w wybranych przestrzeniach miasta.
2. Transport zbiorowy poprzez ofertę przewozową traktowany jest jako narzędzie zmian w podziale zadań przewozowych oraz zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców Dąbrowy Górniczej.
3. Transport zbiorowy Dąbrowy Górniczej postrzegany jest jako źródło korzystnych efektów zewnętrznych i tym samym jako czynnik poprawy konkurencyjności miasta.
4. Uporządkowanie sfery funkcjonalnej transportu zbiorowego miasta i wprowadzenie efektywnych rozwiązań w jego funkcjonowaniu:
 - wykorzystanie potencjalnych możliwości istniejącego systemu tramwajowego w obsłudze wewnętrznego korytarza Tworzeń Arcelor Mittal Steel Poland SA – Śródmieście oraz połączeń zewnętrznych z Będzinem i Sosnowcem,
 - wzrost znaczenia transportu kolejowego w obsłudze połączeń metropolitalnych i regionalnych,
 - obsługa transportem autobusowym KZK GOP pozostałych dużych i średnich potoków pasażerskich, w tym o znaczeniu metropolitalnym (dostęp do obiektów wystawowych EXPO-Silesia),
 - zastosowanie elastycznego systemu obsługi małych potoków pasażerskich w relacjach wewnętrznych i zewnętrznych oraz motywacjach obligatoryjnych i fakultatywnych.
5. Wprowadzenie karty usług publicznych, w tym zintegrowanego biletu na środki transportu zbiorowego.

Źródło: Opracowanie własne.



W warunkach zrównoważonego rozwoju Dąbrowy Górniczej do zaakceptowania pozostaje wyłącznie ofensywna opcja rozwoju transportu zbiorowego, pozbawiona niekorzystnych zjawisk jak zmniejszenie oferty przewozowej w transporcie zbiorowym, prowadzące do przyspieszonego wzrostu przewozów motoryzacją indywidualną i w następstwie do szybszego przeciążenia i kongestii wybranych elementów układu drogowo-ulicznego.

2.2.3. Transport ładunków

Podobnie jak w przypadku transportu zbiorowego, rozpatruje się dwie opcje rozwoju przewozów ładunków dla Dąbrowy Górniczej:

- opcję zachowawczą,
- opcję ofensywną.

Kształtowanie obydwu opcji rozwojowych musi uwzględniać walory Dąbrowy Górniczej w procesach obsługi przewozów ładunków. Tworzą je:

- położenie miasta na obrzeżu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii Silesia, na obszarze której koncentrują się zróżnicowane i duże potrzeby przewozowe, a z drugiej strony alokacja potencjału obsługowego oddalona od obszarów intensywnego zagospodarowania w centrum metropolii, nieuciążliwa dla otoczenia jest szczególnie atrakcyjna,
- istniejący potencjał logistyczny w mieście i w jego bezpośrednim otoczeniu (Sławków) przystosowany do obsługi zróżnicowanych ładunków pod względem rodzajowym i ilościowym,
- przystosowana do obsługi odpraw ładunków sieć kolejowa oferująca połączenia o zasięgu krajowym, europejskim i globalnym.

W tabelach 2.15.-2.16. scharakteryzowano rozpatrywane opcje rozwojowe w przewozach ładunków.

Tabela 2.15.

Wyznaczniki opcji zachowawczej w przewozach ładunków

1. Powolne tempo zmian w infrastrukturze logistycznej zlokalizowanej na obszarze Dąbrowy Górniczej i w jej bezpośrednim sąsiedztwie, prowadzące do utraty przewagi lokalizacyjnej (renty położenia) przez potencjał logistyczny miasta.
2. Zmniejszenie udziału transportu kolejowego w obsłudze przewozów i dostaw ładunków



na potrzeby podmiotów gospodarczych funkcjonujących w mieście, wywołane brakiem działań modernizacyjnych w transporcie kolejowym.

3. Niezadowalający postęp prac związanych z tworzeniem metropolitalnego systemu logistycznego opartego na współdziałaniu racjonalnie rozmieszczonych centrów logistycznych, którego jednym z kluczowych ogniw powinna być Dąbrowa Górnicza – wschodnia brama do metropolii.
4. Zachowanie istniejącej dostępności do korytarzy transportowych TEN-T.
5. Wzrost uciążliwości transportu drogowego ze względu na rosnący udział przewozów i dostaw samochodowych.

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 2.16.

Wyznaczniki opcji ofensywnej w przewozach ładunków

1. Rozwój infrastruktury logistycznej na obszarze Dąbrowy Górniczej i w bezpośrednim sąsiedztwie miasta (Sławków).
2. Kreowanie Dąbrowy Górniczej na wschodnie centrum logistyczne Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii Silesia oferujące obsługę:
 - łańcuchów dostaw o zasięgu od wojewódzkiego do globalnego,
 - przepływów ładunków tranzytowych,
 - dostaw na potrzeby miasta.
3. Tworzenie warunków dla logistyki miejskiej obsługującej potrzeby Dąbrowy Górniczej i miast Zagłębia Dąbrowskiego obejmującej scentralizowany system dostaw, magazynowania i dystrybucji.
4. Zmniejszenie ruchu samochodów ciężarowych na skutek lepszego wykorzystania ładowności taboru i optymalizacji tras przejazdu.
5. Wzrost udziału w przewozach transportu kolejowego i niskotonażowego taboru samochodowego.
6. Dostosowanie ogniw sieci logistycznej zlokalizowanej w Dąbrowie Górniczej do obsługi potrzeb występujących w transeuropejskich korytarzach transportowych III i VI.
7. Dalsza poprawa połączeń drogowych i kolejowych z transeuropejskimi korytarzami TEN-T III i VI.

Źródło: Opracowanie własne.



Biorąc pod uwagę przedstawione powyżej uwarunkowania i wyznaczniki rozpatrywanych opcji rozwojowych, zdecydowanie rekomenduje się dla Dąbrowy Górniczej opcję ofensywną rozwoju przewozów ładunków.

2.2.4. Układ drogowo-uliczny

Ze względu na gospodarcze znaczenie transportu drogowego, opcjonalna analiza rozwoju układu drogowego jest jednym z kluczowych zadań w procesie formułowania polityki transportowej miasta. W prezentowanym studium rozważono dwie opcje rozwoju układu drogowo-ulicznego Dąbrowy Górniczej:

- opcję zachowawczą,
- opcję modernizacyjno-inwestycyjną.

Opcja zachowawcza to wariant obejmujący przede wszystkim działania o charakterze bezinwestycyjnym. Natomiast opcja modernizacyjno-inwestycyjna łączy w sobie dostępne instrumentarium w tym zakresie. W tabelach 2.17.-2.18. zamieszczono opis przyjętych opcji rozwojowych.

Tabela 2.17.

Wyznaczniki opcji zachowawczej rozwoju układu drogowo-ulicznego Dąbrowy Górniczej

1. Zahamowanie degradacji istniejącej infrastruktury drogowej poprzez modernizację istniejącej sieci ulic w ramach realizacji prac remontowych.
2. Prowadzenie remontów bieżących w celu dostosowania układu drogowo-ulicznego do obsługi potrzeb transportu zbiorowego.
3. Budowa infrastruktury zapewniającej sprawną i efektywną obsługę pasażerów transportu zbiorowego.
4. Poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego metodami organizacji ruchu.
5. Bieżąca poprawa systemu zarządzania ruchem.
6. Złagodzenie problemów powodowanych przez ruch samochodów ciężarowych poprzez wdrożenie projektu organizacji ruchu ciężarowego i dostawczego na terenie miasta obejmującego:
 - ograniczenia ruchu pojazdów o dużej ładowności w strefie śródmiejskiej i wybranych obszarach zabudowy mieszkaniowej,
 - kierowanie potoków tranzytowych na trasy omijające obszary mieszkalnictwa,



- czasowe ograniczenia ruchu ciężarowego i dostawczego na wybranych trasach i obszarach miasta.

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 2.18.

Wyznaczniki opcji ofensywnej rozwoju układu drogowo-ulicznego Dąbrowy Górniczej

1. Realizacja wieloletniego programu rozwoju układu drogowo-ulicznego obejmującego m.in.:
 - usprawnienie ruchu wyjazdowego z miasta (budowa drogi szybkiego ruchu na kierunku A4-A1-Zawiercie, budowa wschodniego odcinka DTŚ z wyprowadzeniem trasy do DK1, przebudowa wybranych elementów DK94, DK1),
 - zróżnicowanie funkcjonalne dróg, tak aby możliwe było zwolnienie podstawowych dróg i ulic od obsługi przyległego terenu,
 - stworzenie warunków do usprawnienia ruchu środków transportu zbiorowego,
 - powstanie układu obwodnicowego w dzielnicach obsługujących znaczny ruch drogowy, w tym ciężkiego taboru (północne obejście dzielnicy Ząbkowice),
 - modernizację i budowę dróg obsługujących nowe tereny aktywności ekonomicznej,
 - poprawa dostępności wybranych podmiotów gospodarczych o znaczeniu ponadlokalnym (budowa połączeń DK1 z obiektami Arcelor Mittal Steel Poland SA, modernizacja dróg dojazdowych do Euroterminalu w Sławkowie oraz budowa połączenia z DK94, budowa układu drogowego dla auto-terminalu Staszic,
 - poprawa dostępności niektórych dzielnic miasta (Korzeniec, Ratanice, Marianki, Łęknice).
2. Rezerwowanie terenów na niezbędne inwestycje drogowe.
3. Zapewnienie spójności funkcji zagospodarowania przestrzennego danego terenu i rozwiązań w zakresie układu drogowo-ulicznego obsługującego ten obszar.
4. Oparcie programowania inwestycji w zakresie infrastruktury drogowo-ulicznej na wynikach profesjonalnie wykonywanych analiz techniczno-ekonomicznych.
5. Modernizacja systemu zarządzania ruchem miejskim (systemy sterowania ruchem, dostosowanie organizacji ruchu i parkowania do zmiennych potrzeb, sukcesywny rozwój systemu monitoringu ruchu i reagowania na zdarzenia w sieci ulicznej, rozwój systemów informacji dla kierowców o bieżącej sytuacji ruchowej i parkingowej).
6. Poprawa standardów techniczno-eksploatacyjnych sieci dróg zbiorczych i lokalnych, w



tym lokalizacji miejsc parkowania przyulicznego.

7. Eliminacja występujących i potencjalnych barier w układzie drogowo-ulicznym dla ruchu pieszego i rowerowego.

Źródło: Opracowanie własne.

Z przedstawionego opisu cech charakteryzujących rozpatrywane opcje wynika, że:

- opcja ofensywna zapewnia podział zadań przewozowych charakterystyczny dla zrównoważonego rozwoju użytkowania samochodu osobowego,
- opcja ofensywna jest racjonalnym kierunkiem przyszłego rozwoju sieci drogowo-ulicznej, gdyż jej atrybutami są m.in.:
 - efektywny poziom kosztu realizacji,
 - znaczący wpływ na strukturę przestrzenną miasta,
 - duży wpływ na funkcjonowanie miejskiego transportu zbiorowego,
 - wysoki poziom realizacji oczekiwań mieszkańców,
 - średni stopień uciążliwości dla środowiska naturalnego,
 - poprawa poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

2.2.5. Infrastruktura parkingowa

Polityka transportowa w zakresie infrastruktury parkingowej powinna określać zestaw działań zmierzających do:

- ustalenia poziomu zaspokojenia potrzeb parkingowych,
- społecznie akceptowanego podziału zasobów istniejących i nowych miejsc parkingowych.

Sytuacja deficytu miejsc parkingowych w dużych miastach, a w szczególności w centrach jest obecnie powszechna. Głównym zadaniem polityki jest więc gospodarowanie ograniczoną liczbą miejsc parkingowych wobec zapotrzebowania przekraczającego możliwości zaspokojenia.

Deficyt powstaje na skutek:

- dynamicznego przyrostu liczby pojazdów,
- obecnej, niezadowalającej oferty transportu zbiorowego,
- zwiększonej mobilności społeczeństwa oraz postulatu dojazdu „do drzwi”.



Można spotkać się ze skrajnymi ocenami tego zjawiska: od poglądów, że trzeba podaż miejsc dostosować do popytu, do poglądów, że deficyt nawet znaczny jest do zaakceptowania – o ile podjęte będą odpowiednie działania racjonalnie udostępniające miejsca parkingowe.

Jeżeli przyjąć, że samochód osobowy przeciętnie użytkowany jest w ruchu około 5% czasu, a prawie 95% czasu parkuje, to przy zasadzie zrównoważonego rozwoju, konieczność nakładania ograniczeń w parkowaniu staje się oczywistym zadaniem polityki transportowej.

Polityka parkingowa powinna być prowadzona systemowo, jako zestaw działań administracyjno-technicznych i organizacyjno-prawnych podejmowanych w celu dokonania regulacji dostępności obszaru dla użytkowników samochodów.

Polityka parkingowa bezpośrednio wiąże się z polityką rozwoju przestrzennego i ochrony środowiska. Wzajemne powiązania wymienionych powyżej instrumentów i wpływ m.in. istniejącej pojemności parkingowej centrum miasta na podział zadań przewozowych w transporcie miejskim pokazano na rys. 2.3.

Czynnikiem generującym opcje polityki transportowej w zakresie infrastruktury parkingowej jest rodzaj przestrzeni miejskiej wykorzystywanej pod ten składnik infrastruktury transportowej miasta. Biorąc pod uwagę powyższy warunek, można wyodrębnić dwie opcje rozwoju:

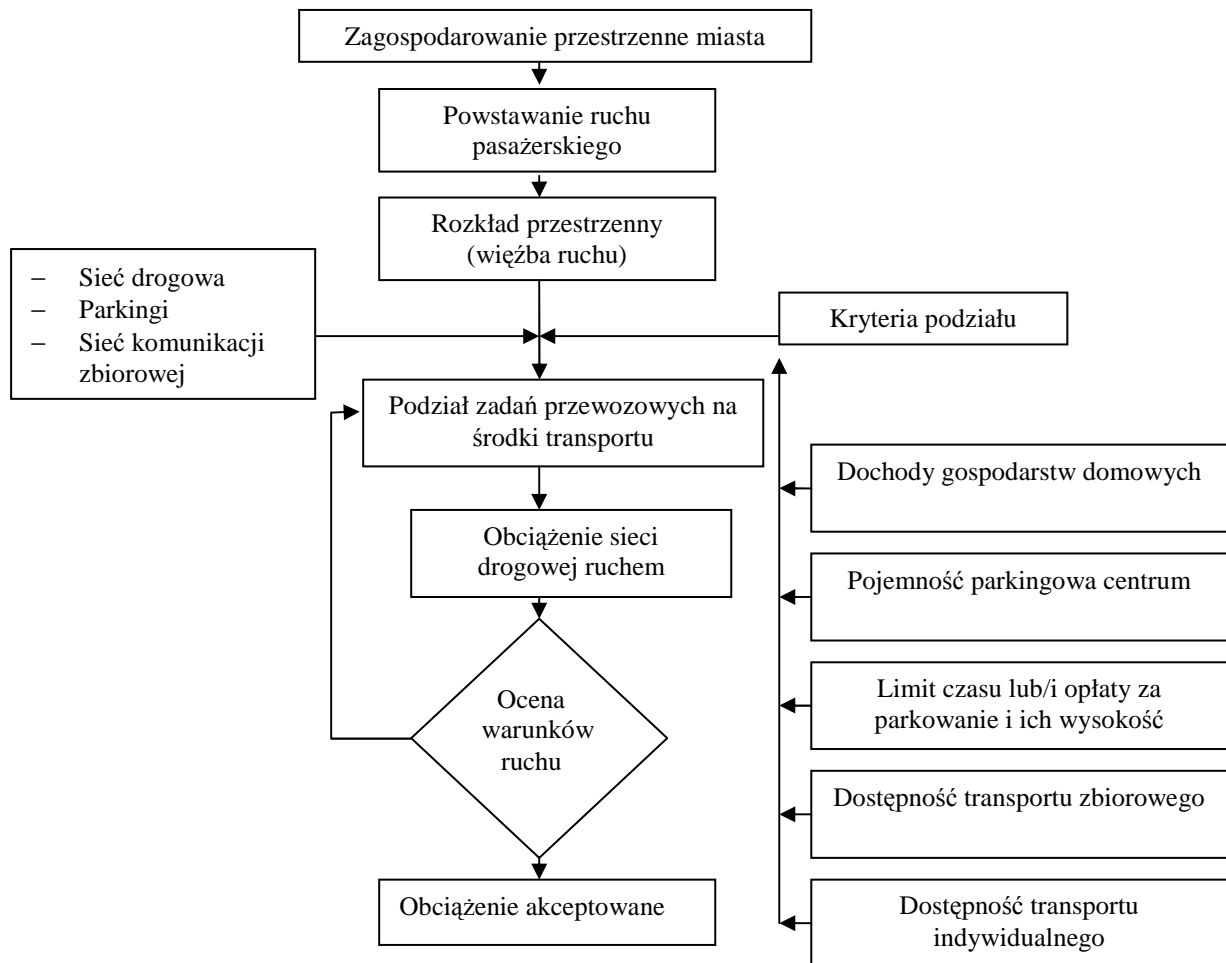
- parkingi lokalizowane w przestrzeni publicznej miasta,
- parkingi wykorzystujące niepubliczną przestrzeń miasta.

Dla każdej opcji istotny jest stosunek do relacji pomiędzy podażą i popytem miejsc parkingowych. W tym aspekcie możliwe są dwa sposoby podejścia:

- dostosowanie podaży miejsc parkingowych do występującego popytu, czyli liczba miejsc parkingowych nie podlega ograniczeniu od góry,
- dostosowanie popytu na miejsca parkingowe do podaży tych miejsc, z uwzględnieniem możliwości systemu komunikacyjnego miasta.

W ogólnym ujęciu czynnikami kształtującymi poszczególne opcje polityki parkingowej są:

- podział zadań przewozowych, a w szczególności dostęp do miejskiego transportu zbiorowego,
- odniesienia do funkcji danej drogi i struktury rodzajowej obsługiwanego ruchu,
- funkcje zagospodarowania przestrzennego realizowane na danym obszarze miasta; wyróżnia się funkcje niemieszkaniowe i mieszkaniowe.



Rys. 2.3. Schemat powiązań polityki parkingowej w centrum miasta z instrumentami zagospodarowania przestrzennego i ochrony środowiska

Źródło: S. Sarna, Rola systemów płatnego parkowania w realizacji zasad zrównoważonego rozwoju, Śląska Debata Transportowa, Katowice 2001.

Opcja parkingi lokalizowane w przestrzeni publicznej miasta (parkingi ogólnodostępne), zakładająca równowagę popytu i podaży miejsc parkingowych determinowana jest przede wszystkim przez funkcje układu drogowo-ulicznego. W tym przypadku dąży się do dostosowania przepustowości układu drogowego, jak i podaży miejsc parkingowych do potrzeb wynikających ze stanu obecnego i prognozy rozwoju motoryzacji w mieście.

Dla opcji dostosowującej liczbę miejsc parkingowych do potrzeb zmotoryzowanych, wartości wskaźników potrzeb parkingowych uwzględniają zróżnicowanie obiektów lokalizowanych w przestrzeni publicznej. Ze względu na brak polskich zaleceń tym zakresie, podano odpowiednie normatywy niemieckie. Zamieszczono je w tabeli 2.19.



Tabela 2.19.

Opcja parkingi lokalizowane w przestrzeni publicznej miasta (parkingi ogólnodostępne), zakładająca równowagę popytu i podaży miejsc parkingowych – wartości wskaźników potrzeb parkingowych według zaleceń niemieckich

Źródło ruchu	Wskaźnik odniesienia	Wskaźnik liczby miejsc postojowych	Minimalna liczba miejsc dla obiektu	Z czego [%] dla odwiedzających
1	2	3	4	5
Budynki mieszkalne				
Domy jednorodzinne	1 dom	1-2	-	-
Domy wielorodzinne	1 mieszkanie	1-1,5	-	10
Mieszkania z osobami w podeszłym wieku	1 mieszkanie	0,20	-	20
Domy letnie oraz weekendowe	1 dom	1	-	-
Internaty	1 łóżko	0,05-0,10	2	75
Domy studenckie	1 łóżko	0,33-0,50	-	10
Domy pielęgniarek	1 łóżko	0,20-0,33	3	10
Hotele pracownicze	1 łóżko	0,25-0,50	3	20
Domy pogodnej jesieni	1 łóżko	0,07-0,12	3	75
Budynki biurowe i administracyjne				
Budynki biurowe ogólnego przeznaczenia	100 m ² pow. użytkowej	2,5-3,3	-	20
Budynki ze znacznym ruchem odwiedzających (urzędy, gabinety, sale narad itp.)	jw.	3,3-5,0	3	70
Obiekty handlowe				
Sklepy	100 m ² pow. użytkowej	2,5-3,3	2	75
Sklepy o niewielkiej frekwencji klientów	jw.	2	-	75
Duże obiekty handlu spożywczego (markety)	jw.	5-10	-	90
Miejsca zgromadzeń, kościoły				
Obiekty o ponadlokalnym znaczeniu (np. teatr, sale koncertowe, hale wielofunkcyjne)	1 miejsce siedzące	0,2		90
Pozostałe obiekty (np. aule, audytoria)	jw.	0,10-0,20		90
Kościoły parafialne	jw.	0,03-0,05		90
Kościoły o ponadlokalnym znaczeniu	jw.	0,05-0,10		90
Obiekty sportowe				
Place sportowe bez widzów (np. boiska treningowe)	1000 m ² powierzchni sportowej	4	-	
Place sportowe z widzami (stadiony)	jw. 100 widzów	4 0,07-0,10	-	
Hale sportowe bez widzów	1000 m ²	20	-	



Źródło ruchu	Wskaźnik odniesienia	Wskaźnik liczby miejsc postojowych	Minimalna liczba miejsc dla obiektu	Z czego [%] dla odwiedzających
1	2	3	4	5
	powierzchni hali			
Hale sportowe z widzami	jw. 100 widzów	20 0,07-0,10	-	
Kąpieliska, baseny otwarte	1000 m ² powierzchni działki	3,3-5,0	-	
Pływalnie bez widzów	1 miejsce w szatni	0,1-0,2	-	
Pływalnie z widzami	jw. 100 widzów	0,1-0,2	-	
Korty tenisowe bez widzów	1 kort	4	-	
Korty tenisowe z widzami	jw. 100 widzów	4 0,07-0,10	-	
Boiska golfowe	1 urządzenie golfowe	6	-	
Kręgielnie	1 tor	4	-	
Przystanie wodne	1 łódka	2-5	-	
Restauracje, obiekty noclegowe				
Restauracje lokalnego znaczenia	1 miejsce konsumpcyjne	0,08-0,12	-	75
Restauracje ponadlokalnego znaczenia	jw.	0,12-0,25	-	75
Hotele, pensjonaty	1 łóżko	0,17-0,50	-	75
Schroniska młodzieżowe	1 łóżko	0,10	-	75
Obiekty służby zdrowia				
Kliniki uniwersyteckie	1 łóżko	0,33-0,50	-	50
Szpitala, prywatne kliniki	1 łóżko	0,25-0,33	-	60
Ośrodki zdrowia	1 łóżko	0,16-0,25	-	60
Sanatoria	1 łóżko	0,25-0,50	-	25
Hospicja	1 łóżko	0,10-0,16	-	75
Obiekty oświatowe				
Szkoły podstawowe, gimnazja	1 uczeń	0,03	-	-
Licea	1 uczeń 1 uczeń pow. 18 lat	0,04 0,10-0,20	-	-
Szkoły dla niepełnosprawnych	1 uczeń	0,07	-	-
Szkoły wyższe	1 student	0,25-0,50	-	-
Przedszkola	1 dziecko	0,03-0,05	2	-
Świetlice dla młodzieży, dyskoteki itp.	1 odwiedzający	0,07	-	-
Obiekty produkcyjne i obsługi pojazdów				
Zakłady przemysłowe i rzemieślnicze	100 m ² powierzchni użytkowej lub 1 zatrudniony	1,5-2,0 0,33	-	10-30
Magazyny, place składowe,	jw.	1,0-1,2	-	-



Źródło ruchu	Wskaźnik odniesienia	Wskaźnik liczby miejsc postojowych	Minimalna liczba miejsc dla obiektu	Z czego [%] dla odwiedzających
1	2	3	4	5
targowiska		0,33		
Zajeżdnie, stacje obsługi	1 miejsce postoiu lub obsługi	0,17	-	-
Stacje benzynowe	1 stacja	10	-	-
Myjnie mechaniczne	1 urządzenie myjące	5	-	-
Myjnie samoobsługowe	1 myjnia	3	-	-
Inne obiekty				
Ogródki działkowe	1 działka	0,33	-	-
Cmentarze	1000 m ² pow.	0,5	10	-
Salony gier automatycznych	100 m ² pow.	5	3	-

Źródło: A. Rudnicki, J. Gertz, Ar. Rudnicki, Aktualizacja polityki transportowej dla Krakowa wraz z polityką parkingową, etap I, PB-P ST „TRANS-PLAN” w Krakowie, Kraków 2004, s. 81-83.

Opcję parkingów ogólnodostępnych z pełną podażą parkingową charakteryzuje wiele zalet, jak i wad, co ilustruje tabela 2.20. Powoduje to, że należy również rozpatrywać politykę restrikcji w kształtowaniu infrastruktury parkingowej.

Tabela 2.20.

Zalety i wady opcji parkingi zlokalizowane w przestrzeni publicznej miasta (parkingi ogólnodostępne) zakładająca pełną podaż miejsc parkingowych

ZALETY OPCJI
1. Swoboda używania samochodu w odniesieniu do źródeł i celów zlokalizowanych w przestrzeni miejskiej
2. Dogodność realizowania wielu funkcji przez użytkowników samochodu
3. Możliwość aktywizacji terenów w mieście dostępnych wyłącznie od strony transportu samochodowego
WADY OPCJI
1. Rozprzestrzenianie się obszarów kongestii w układzie drogowo-ulicznym miasta
2. Wzrost wykorzystania samochodu powodujący spadek zainteresowania miejskim transportem publicznym i ograniczanie oferty przewozowej w niektórych relacjach
3. Degradacja Śródmieścia ze względu na trudności w parkowaniu przy jednocześnie pełnej podaży miejsc parkingowych w innych strefach miasta
4. Inicjowanie niekorzystnych zjawisk w zagospodarowaniu przestrzennym miasta



(rozpraszanie zabudowy, zwiększenie ekspansji terytorialnej, aktywizacja stref chronionych dotychczas przed nadmiernym zainwestowaniem)

5. Niekorzystne lokalizacje typowych funkcji miejskich (obiekty handlowe na obszarach peryferyjnych)

Zródło: Opracowanie własne.

Podane wady opcji wykluczają zrównoważony rozwój transportu i tworzą warunki dla ekspansji transportu indywidualnego, zwiększają uciążliwość dla środowiska.

Opcja parkingi lokalizowane w przestrzeni publicznej miasta (parkingi ogólnodostępne) realizująca ograniczoną podaż miejsc parkingowych wyraża działania kierunkowe w polityce transportowej miasta, tworzące rozwój zrównoważony.

Do najważniejszych czynników kształtujących rozwiązania, w których podaż miejsc parkingowych podlega ograniczeniom należy zaliczyć:

- funkcje realizowane przez układ drogowo-uliczny w rozpatrywanej przestrzeni miejskiej,
- funkcje zagospodarowania przestrzennego obszaru,
- odległość obszaru od centrum miasta i jego dostępność miejskim transportem zbiorowym.

Opracowanie wskaźników parkingowych dla tej opcji (funkcje niemieszkaniowe) wymaga następującego trybu postępowania.

1. **Określenie stref dostępności.** Parametr ten wyraża się sumą czasu dojścia do przystanku miejskiego transportu zbiorowego i czasu oczekiwania na przystanku w okresach szczytu. W tabeli 2.21. podano strefy dostępności transportem zbiorowym dla Dąbrowy Górniczej.

Tabela 2.21.

Strefy dostępności obszarów miasta Dąbrowa Górnicza transportem publicznym

Dostępność transportem zbiorowym w (min) – obszar śródmiejski	<6	6-10	>10
Pozostałe obszary miasta według charakteru zabudowy	<10	10-15	>150

Zródło: Opracowanie własne.

2. **Powiązanie stref dostępności transportem zbiorowym z rodzajem zabudowy rozpatrywanego obszaru miasta i stopniem dostępności transportem indywidualnym,** co prezentuje tabela 2.22.



Tabela 2.22.

Strefy zróżnicowania polityki parkingowej dla Dąbrowy Górniczej uwzględniające określony charakter zabudowy obszaru oraz stopień dostępności miejskim transportem zbiorowym i transportem indywidualnym

Charakter zabudowy miasta	Dostępność transportem indywidualnym	Dostępność miejskim transportem zbiorowym w (min)		
		<6	6-10	>10
1	2	3	4	5
1. Obszar śródmiejski miasta	-	A	A	A
		<10	10-15	>15
2. Dzielnice zurbanizowane	zła	B	B	B
	dobra	B	C	C
3. Tereny miasta o cechach wiejskich oraz tereny rekreacji i turystyczne	zła	B	C	C
	dobra	C	C	C
4. Strefy koncentracji przemysłu	zła	B	C	C
	dobra	C	C	C

Źródło: Opracowanie własne.

3. Powiązanie stref polityki parkingowej ze wskaźnikami dopuszczalnej liczby miejsc postojowych oraz rekomendowanymi lub istniejącymi na danym obszarze Dąbrowy Górniczej funkcjami zabudowy i jej intensywnością – zob. tabela 2.23.

Tabela 2.23.

Strefy zróżnicowania polityki parkingowej w Dąbrowie Górniczej a wskaźniki miejsc postojowych przy uwzględnieniu funkcji niemieszkaniowych i intensywności zabudowy

Strefa zróżnicowania polityki parkingowej ¹⁾	Funkcja zabudowy	Intensywność zabudowy	Maksymalny wskaźnik miejsc postojowych związany z:	
			pracą – na 100 zatrudnionych	usługami – na 1000 m ² powierzchni użytkowej
1	2	3	4	5
A – Strefa ograniczonego i kontrolowanego parkowania	mieszana z przewagą usług	wysoka	30 – 40	20 – 30
B – Strefa ograniczonego parkowania	mieszana	wysoka lub średnia	45 – 55	30 – 40
C – Strefa swobodnego parkowania	mieszana z przewagą obiektów produkcyjnych, tereny rekreacyjne i turystyczne	średnia lub niska	60 – 70	40 – 50

¹⁾ Zachodzi konieczność ustalenia na obszarze Dąbrowy Górniczej zasięgu wymienionych stref zróżnicowania polityki parkingowej. Powinno to być realizowane w ramach opracowywania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Plan koordynacyjny – analiza możliwości realizacji przebudowy Centrum wykonana dla obszarów A i B objętych konkursem na



zagospodarowanie Centrum miasta Katowice, Studio Konior, Katowice 2007; A Rudnicki, J. Gertz, Ar. Rudnicki, Aktualizacja polityki ..., op. cit., s. 76; A. Rudnicki z zespołem, Koncepcja obsługi komunikacyjnej centrum miasta Katowice, PBPST TRANS-PLAN, Kraków 2008; R. Tomanek, R. Janecki z zespołem, Założenia polityki komunikacyjnej Katowic. Raport końcowy, Ośrodek Badawczo-Rozwojowy ORGHUT, Katowice 2008, s. 102.

Przyjęcie omówionej powyżej opcji rozwoju infrastruktury parkingowej wymaga między innymi:

- działań, które z wyprzedzeniem wpływać będą na poprawę jakości usług oferowanych przez transport zbiorowy (w tym zintegrowany bilet i węzły przesiadkowe, wprowadzenie do praktyki eksploatacyjnej elastycznych systemów przewozowych),
- budowy parkingów o znaczeniu strategicznym,
- uwzględniania w procesach zagospodarowania przestrzennego ograniczeń w obsłudze transportowej (w tym możliwego do osiągnięcia poziomu podaży miejsc parkingowych),
- zwrócenia uwagi i wprowadzenia do praktyki rozwiązań zapewniających akceptowany poziom obsługi mieszkańców danego obszaru Dąbrowy Górniczej.

Ograniczenie liczby miejsc parkingowych w stosunku do rejestrowanych potrzeb zaliczyć należy do trudnych i niepopularnych decyzji o politycznym charakterze. Jednakże takie działania są uzasadnione, ponieważ:

- równoważą chłonność parkingową z możliwościami przepustowości układu drogowo-ulicznego oraz ofertą przewozową miejskiego transportu zbiorowego; ten sektor transportu w mieście powinien być nie tylko komplementarny w stosunku do transportu indywidualnego, ale również rozwijać swoje funkcje substytucyjne,
- powstrzymują tempo wzrostu natężenia ruchu w wielu obszarach miasta, a tym samym spowalniają procesy pogarszania się warunków ruchu.

Opcja parkingi lokalizowane w przestrzeni niepublicznej miasta powinna być kształtowana przy uwzględnieniu:

- zaleceń wyróżniających różnorodne obiekty funkcjonujące na danym obszarze miasta (zob. tabela 2.19.), w przypadku gdy zapotrzebowanie na miejsca parkingowe nie jest ograniczane z góry,
- wartości wskaźnika miejsc postojowych dla poszczególnych stref zróżnicowania polityki parkingowej dla różnych funkcji i intensywności zabudowy (zob. tabela 2.23.) w przypadku gdy zapotrzebowanie na miejsca parkingowe przewyższa ich podaż.



Konieczne jest przy tym uwzględnienie charakteru zagospodarowania przestrzennego tego obszaru miasta.

Dla opcji parkingów lokalizowanych w przestrzeni publicznej i niepublicznej miasta realizującej ograniczoną podaż miejsc parkingowych³⁷, na terenach miasta obsługujących w dużej mierze funkcje mieszkalnictwa przyjmuje się liczbę miejsc postojowych na jedno mieszkanie lub dom. Jednostki odniesienia wskazują, że uwzględniono charakter zabudowy terenu i standard budownictwa. Wzięto również pod uwagę status użytkowników wyróżniając stałych mieszkańców oraz gości. W tabeli 2.24. podano wartości wskaźnika dla funkcji mieszkaniowych w warunkach opcji realizującej ograniczoną podaż miejsc parkingowych

Tabela 2.24.

Wartości wskaźników potrzeb parkingowych dla funkcji mieszkaniowych – opcja parkingi lokalizowane w przestrzeni publicznej i niepublicznej miasta realizująca ograniczoną podaż miejsc parkingowych

Charakter zabudowy	Status użytkownika	Jednostka odniesienia	Standard budownictwa	
			wysoki	pozostałe budownictwo mieszkaniowe
1	2	3	4	5
Obszar śródmiejski	mieszkańcy	mieszkanie	1,5 – 1,8	1,2 – 1,5
	goście		+(15 – 20%)	+(10 – 15%)
Dzielnice zurbanizowane	mieszkańcy	mieszkanie	1,8 – 2,0	1,5 – 1,8
	goście		+(20-25%)	+(20-25%)

Źródło: Opracowanie własne.

W odniesieniu do terenów mieszkalnictwa należy przyjąć zasadę wspierania realizacji miejsc postojowych przy założeniu, że działania te są narzędziem do ochrony funkcji mieszkaniowych. Szczególnie istotne jest tego rodzaju podejście w Śródmieściu. W strukturze miejsc parkingowych powinno ujmować się dwa ich rodzaje:

- miejsca rezerwowane dla stałych mieszkańców,
- miejsca dla gości.

³⁷ W odniesieniu do niepublicznej przestrzeni miasta ograniczona podaż miejsc parkingowych oznacza konieczność przestrzegania zaleceń determinowanych przez charakter zagospodarowania przestrzennego tej przestrzeni



Liczba miejsc parkingowych dla stałych mieszkańców determinowana jest charakterem zabudowy i standardem budownictwa. W przypadku gości istotne znaczenie posiada dostępność transportu publicznego.

Porównanie możliwych opcji rozwoju infrastruktury parkingowej w Dąbrowie Górniczej, wskazuje na przewagę opcji ograniczonej podaży miejsc, obejmującej zarówno parkingi usytuowane w publicznej, jak i niepublicznej przestrzeni miasta. Należy więc tę opcję rekomendować dla całego obszaru miasta, a zatem także dla jego obszarów peryferyjnych.

W zakresie zarządzania parkingami lokalizowanymi w przestrzeni publicznej (parkingi ogólnodostępne) należy rozwijać systemy informacyjne dla użytkowników transportu przekazujące informacje o wolnych miejscach i możliwościach dojazdu na parkingi. Podobne działania dotyczyć powinny również parkingów wykorzystujących niepubliczną przestrzeń miasta.

Finansowanie budowy parkingów powinno należeć do różnych podmiotów miejskich:

- parkingi przesiadkowe, dla miejskiego transportu zbiorowego oraz na potrzeby mieszkańców budynków komunalnych w Śródmieściu samorząd miasta,
- parkingi dla samochodów ciężarowych zarządcy dróg,
- parkingi towarzyszące programom mieszkaniowemu, handlowemu, usługowemu, produkcyjnemu, biurowemu itp. inwestorzy w danym programie.

2.2.6. Układ kolejowy

Kreowanie kierunków rozwoju układu kolejowego przez władze samorządowe Dąbrowy Górniczej jest możliwe tylko poprzez tworzenie odpowiednich warunków, najpierw do podjęcie określonych inicjatyw, w fazie ich realizacji oraz po wdrożeniu do eksploatacji. Stroną wiodącą w tych przedsięwzięciach pozostają spółki grupy PKP SA (PKP PLK SA, PKP Intercity SA, PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., PKP Cargo SA), a w przypadku przewozów towarowych również operatorzy prywatni i dotychczasowi lub przyszli użytkownicy transportu kolejowego.

Rozpatrzono dwie alternatywne opcje rozwojowe:

- opcję zachowawczą,
- opcję umiarkowanych zmian.

Ich charakterystykę zawierają tabele 2.25.-.2.26.



Tabela 2.25.

Wyznaczniki opcji zachowawczej w zakresie układu kolejowego

1. Ograniczenie luki remontowej i modernizacyjnej na liniach kolejowych przebiegających przez Dąbrowę Górniczą.
2. Utrzymanie na dotychczasowym poziomie oferty przewozowej w ruchu metropolitalnym i regionalnym oraz dalekobieżnym.
3. Dalsze utrzymywanie się braku generatorów ruchu w rejonie stacji i przystanków kolejowych.
4. Powolny rozwój potencjału logistycznego w transporcie kolejowym na obszarze Dąbrowy Górniczej stymulowany wyłącznie potrzebami użytkowników i realizowany w ramach ich programów modernizacyjnych i inwestycyjnych.
5. Utrzymanie na dotychczasowym poziomie oferty przewozowej w transporcie ładunków ze stacji Dąbrowa Górnicza Towarowa, Dąbrowa Górnicza Ząbkowice i Euroterminalu Sławków.
6. Nadal trudny do akceptacji wizerunek przestrzeni kolejowej i zdegradowanej zabudowy otoczenia kolei.

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 2.26.

Wyznaczniki opcji umiarkowanych zmian w zakresie układu kolejowego

1. Wspieranie modernizacji linii kolejowych przebiegających przez miasto na potrzeby ruchu pasażerskiego i towarowego.
2. Rozwój połączeń kolejowych z transeuropejskimi korytarzami TEN-T przebiegającymi przez miasto lub w bliskim jego sąsiedztwie.
3. Przekształcenie wybranych dworców kolejowych w zintegrowane przystanki przesiadkowe (Dąbrowa Górnicza, Dąbrowa Górnicza Gołonóg i Ząbkowice) i ich modernizacja.
4. Poprawa dostępności przystanków i dworców kolejowych dla osób niepełnosprawnych i starszych.
5. Koncentracja programów mieszkalnictwa w bezpośredniej bliskości przystanków kolejowych.
6. Rozwój oferty przewozowej w ruchu metropolitalnym i regionalnym.
7. Włączenie Dąbrowy Górniczej do sieci miast obsługiwanych przez pociągi



kwalifikowane IC i ekspresowe oraz międzynarodowe.

8. Rozwój infrastruktury logistycznej obsługiwanej przez transport kolejowy.
9. Lokalizacja owych terenów przemysłowych w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowych i obiektów odprawy przesyłek.
10. Zasadnicza zmiana wizerunku kolei na obszarze Dąbrowy Górniczej.

Źródło: Opracowanie własne.

Rekomenduje się podjęcie działań wynikających z opcji umiarkowanych zmian z transporcie kolejowym na obszarze Dąbrowy Górniczej.

2.2.7. Strefy ruchu uspokojonego i pieszego

W odniesieniu do problematyki rozwoju stref ruchu uspokojonego i ruchu pieszego rozważyć należy dwa przypadki:

- opcja utrzymania dotychczasowego stanu,
- opcja rozwoju stref ruchu uspokojonego i pieszego.

W tabelach 2.27.-2.28. przedstawiono wyznaczniki obu możliwych opcji rozwojowych.

Tabela 2.27.

Wyznaczniki opcji utrzymania dotychczasowego stanu w zakresie stref ruchu uspokojonego i pieszego

1. Utrzymanie już obecnie istniejących stref ruchu uspokojonego i pieszego.
2. Realizowanie programu poprawy warunków poruszania się osób niepełnosprawnych, tak aby umożliwić im aktywniejszy udział w życiu społeczności lokalnej.
3. Poprawa bezpieczeństwa ruchu pieszego w mieście.

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 2.28.

Wyznaczniki opcji rozwoju stref ruchu uspokojonego i pieszego

1. Zwiększenie zasięgu stref ruchu uspokojonego oraz stref i ciągów ruchu pieszego wyłączonych z ruchu samochodowego na wybrane ulice Śródmieścia oraz osiedla mieszkaniowe o intensywnej zabudowie.
2. Zintensyfikowanie działań w zakresie lokalizowania stref ruchu uspokojonego w dzielnicach o gęstej zabudowie mieszkaniowej, oddalonych od Śródmieścia.



3. Prowadzenie działań podnoszących atrakcyjność ruchu pieszego przez realizację połączeń utrudnionych obecnie barierami fizycznymi bądź innymi ograniczeniami, szczególnie na obszarach intensywnej zabudowy mieszkaniowej.
4. Poprawa warunków poruszania się osób niepełnosprawnych na terenie Dąbrowy Górniczej, sprzyjająca wzrostowi aktywności tej grupy mieszkańców miasta.
5. Poprawa bezpieczeństwa ruchu pieszego, w tym dzieci i młodzieży szkolnej.
6. Uwzględnianie w projektowaniu urbanistycznym i architektonicznym potrzeb ruchu pieszego.

Źródło: Opracowanie własne.

Biorąc pod uwagę przedstawione charakterystyki oraz oczekiwania mieszkańców Dąbrowy Górniczej w odniesieniu do środowiska życia i jego jakości, rekomenduje się kierunek przekształceń zgodny z opcją rozwoju.

2.2.7. Sieć dróg rowerowych

Dąbrowa Górnicza jest miastem, na obszarze którego usytuowanych jest wiele obszarów będących punktami źródłowymi i docelowymi podróży rowerowych. Głównie są to tereny rekreacyjne i turystyczne, odwiedzane przez mieszkańców miasta i przyjezdnych. Podobnie jak w przypadku innych podsystemów, wyróżnia się dwie opcje:

- utrzymanie dotychczasowego stanu,
- rozwój sieci dróg rowerowych.

W tabelach 2.29.-2.30. przedstawiono wyznaczniki wymienionych powyżej opcji rozwoju.

Tabela 2.29.

Wyznaczniki opcji utrzymania dotychczasowego stanu w zakresie sieci dróg rowerowych

1. Niewielkie znaczenie tras rowerowych dla połączeń międzydzielnicowych i ze Śródmieściem, wynikające przede wszystkim z braków w infrastrukturze, niskiego poziomu bezpieczeństwa oraz często niedogodnych warunków środowiskowych.
2. Ze względu na walory rekreacyjno-turystyczne miasta realizowanie programu rozwoju sieci dróg rowerowych w ograniczonym zakresie i przy wykorzystaniu metod inżynierii ruchu.
3. Poprawa bezpieczeństwa ruchu rowerowego.

Źródło: Opracowanie własne.



Tabela 2.30.

Wyznaczniki opcji rozwoju sieci dróg rowerowych w Dąbrowie Górniczej

1. Podniesienie znaczenia tras rowerowych w obsłudze połączeń międzydzielnicowych i ze Śródmieściem poprzez stopniową rozbudowę infrastruktury, poprawę bezpieczeństwa ruchu oraz wytyczanie tras z pominięciem obszarów o niedogodnych warunkach środowiskowych.
2. Rozbudowa tras rowerowych zapewniających sprawne i bezpieczne realizowanie podróży wewnątrz poszczególnych dzielnic miasta, rozległych terytorialnie.
3. Rozwój atrakcyjnej sieci dróg rowerowych prowadzących do terenów rekreacyjnych i turystycznych położonych na terenie miasta.
4. Uwzględnianie w projektowaniu urbanistycznym i architektonicznym potrzeb ruchu rowerowego.
5. Organizacja bezpiecznych parkingów rowerowych w centrum miasta, przy urzędach oraz budynkach użyteczności publicznej.
6. Stworzenie dogodnych i bezpiecznych warunków w strefach dojazdowych i organizacja parkingów rowerowych na masowo odwiedzanych terenach rekreacyjno-turystycznych w mieście.

Źródło: Opracowanie własne.

Wykreowanie Dąbrowy Górniczej na „miasto rowerowe” wymaga rekomendowania kierunku przekształceń zgodnego z opcją rozwoju sieci dróg rowerowych.

W podsumowaniu tej części prezentowanego studium polityki transportowej Dąbrowy Górniczej, postulowane opcje rozwojowe zgodne z założeniami zrównoważonego rozwoju miasta ujęto w tabeli 2.31.

Tabela 2.31.

Postulowane opcje rozwojowe podsystemów transportu miejskiego Dąbrowy Górniczej

1. PODZIAŁ MODALNY

1. Opcja o umiarkowanych ograniczeniach w użytkowaniu samochodu osobowego:
 - udział podróży pieszych 22,5-25,0%, rowerowych 2-3%
 - udział w podróżach pieszych: samochód osobowy 39,0-44,0%, transport zbiorowy 56,0-61,0%



- wprowadzenie ograniczeń dla ruchu samochodowego na wybranych obszarach strefy śródmiejskiej
- odczuwalna poprawa ilościowa i jakościowa oferty transportu zbiorowego

2. TRANSPORT ZBIOROWY

1. Opcja ofensywna:

- transport zbiorowy jako narzędzie zmian w podziale zadań przewozowych oraz zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców Dąbrowy Górniczej
- wykorzystanie potencjalnych możliwości istniejącego systemu tramwajowego w obsłudze korytarza Tworzeń Arcelor Mittal Steel Poland SA – Śródmieście – Będzin (Sosnowiec)
- przywrócenie znaczenia transportu kolejowego w obsłudze ruchu metropolitalnego i regionalnego
- elastyczny system obsługi małych potoków ruchu
- wprowadzenie karty usług publicznych i jej wykorzystanie w transporcie zbiorowym

3. TRANSPORT ŁADUNKÓW

1. Opcja ofensywna:

- wykreowanie Dąbrowy Górniczej na regionalne centrum logistyczne ugruntowujące znaczenie miasta jako wschodniej bramy Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii Silesia

4. UKŁAD DROGOWO-ULICZNY

1. Opcja modernizacyjno-inwestycyjna:

- realizacja wieloletniego programu rozwoju układu drogowo-ulicznego zgodnego z postulatami mieszkańców miasta, jego położeniem i rolą w metropolii
- modernizacja systemu zarządzania ruchem miejskim
- poprawa standardów techniczno-eksploatacyjnych sieci dróg zbiorczych i lokalnych
- eliminacja potencjalnych barier w układzie drogowo-ulicznym dla ruchu pieszego i rowerowego oraz osób niepełnosprawnych i starszych

5. INFRASTRUKTURA PARKINGOWA

1. Opcja: parkingi lokalizowane z przestrzeni publicznej (ogólnodostępne) i realizacja ograniczonej podaży miejsc parkingowych
2. Opcja: parkingi wykorzystujące przestrzeń niepubliczną miasta przy przestrzeganiu



zaleceń wynikających z charakteru zagospodarowania przestrzennego tego obszaru miasta.

6. UKŁAD KOLEJOWY

1. Opcja umiarkowanych zmian

- modernizacja infrastruktury kolejowej na terenie miasta
- dworce kolejowe jako węzły integrujące systemy transportu osób
- rozwój oferty przewozowej w transporcie osób i ładunków
- rozwój infrastruktury logistycznej obsługiwanej przez transport kolejowy

7. STREFY RUCHU USPOKOJONEGO I PIESZEGO

1. Opcja rozwoju ruchu uspokojonego i pieszego:

- rozszerzenie stref także na obszar poza Śródmieściem
- podnoszenie atrakcyjności ruchu pieszego przez eliminację barier fizycznych i innych ograniczeń
- wykorzystanie efektywnych narzędzi w kształtowaniu stref ruchu uspokojonego w postaci ograniczeń prędkości i wyznaczenie ciągów ze skrzyżowaniami równoważnymi
- wzrost bezpieczeństwa ruchu pieszego

8. SIEĆ DRÓG ROWEROWYCH

1. Opcja rozwoju sieci dróg rowerowych:

- podniesienie znaczenia tras rowerowych w obsłudze połączeń międz dzielnicowych ze Śródmieściem i wewnątrz dzielnicowych
- rozwój atrakcyjnej sieci dróg rowerowych prowadzących do terenów rekreacyjno-turystycznych w mieście
- organizacja bezpiecznych parkingów rowerowych
- wzrost bezpieczeństwa ruchu rowerowego

Źródło: Opracowanie własne.



2.3. SCENARIUSZE FUNKCJONOWANIA I ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DĄBROWY GÓRNICZEJ

Scenariusze rozwoju transportu zależą od zmian w otoczeniu decyzyjnym polityki transportowej Dąbrowy Górniczej. W teorii analizy i planowania strategicznego nazywane są scenariuszami stanów otoczenia, albo prościej: scenariuszami otoczenia. Niezależnie od czynników endogenicznych, to właśnie czynniki egzogeniczne decydować będą o scenariuszu rozwoju systemu transportowego miasta. W szczególności za kluczowe dla systemu transportowego Dąbrowy Górniczej należy uznać:

- miejsce transportu w decyzjach inwestycyjnych państwa podejmowanych w ramach narodowej polityki rozwoju,
- politykę transportową państwa, a zwłaszcza decyzje o lokalizacji kluczowych inwestycji transportowych,
- metropolizację determinowaną przez zakres współpracy miast tworzących aglomerację (a także jej fragmenty – takiej jak Zagłębie Dąbrowskie) oraz regionu w kreowaniu metropolitalnej polityki transportowej.

Wymienione czynniki egzogeniczne można oczywiście rozszerzyć, jednak na podstawie opinii zespołu przygotowującego niniejsze opracowanie postanowiono ograniczyć się jedynie do tych czynników, które mają największy wpływ na rozwój transportu w mieście, oraz takich na które władze miasta mogą oddziaływać – czego nie można już powiedzieć np. o czynnikach z grupy makroekonomicznych (typu: wzrost gospodarczy, zatrudnienie, inwestycje zagraniczne, itp.), które niewątpliwie zdecydują o tempie rozwoju miasta oraz jego systemu transportowego (mają też wpływ na kształtowanie się potrzeb transportowych), jednak zdaniem autorów rozwój gospodarczy Polski będzie szybszy niż średnie tempo dla UE w badanym okresie, zatem wartość tych czynników nie podlega wariantowaniu będącego podstawą metody scenariuszowej. Tym samym czynniki makroekonomiczne nie będą miały wpływu na wybór polityki transportowej dokonywany przez władze samorządowe Dąbrowy Górniczej.

Biorąc pod uwagę, że dla n czynników można wyodrębnić k stany, można obliczyć liczbę potencjalnych scenariuszy jako ilość k wyrazowych wariacji z powtórzeniami z n elementów, co można przedstawić za pomocą wzoru:

$$S = n^k$$



W przypadku, gdy założy się, iż dla $n=3$ czynników mogą wystąpić dwa stany (1-0), liczba możliwych scenariuszy wynosi 9. Scenariusze te zostaną przedstawione bezpośrednio po omówieniu uwarunkowań kształtowania się poszczególnych czynników.

2.3.1. Transport w programach rozwoju państwa

Integracja gospodarcza Polski z obszarem Unii Europejskiej wiąże się z szybkim rozwojem transportu, a zwłaszcza z licznymi inwestycjami infrastrukturalnymi w obszarze systemu transportowego. Finansowanie tych inwestycji odbywa się zazwyczaj ze środków publicznych ze względu na ograniczającą aktywność inwestorów prywatnych, ekonomiczne cechy infrastruktury transportowej:

- długi okres zwrotu nakładów (dłuższy od konkurencyjnych możliwości lokowania kapitału),
- bardzo wysoką wartość bezwzględną nakładów inwestycyjnych,
- niepodzielność ekonomiczną (ograniczoną możliwość konwersji kapitału zainwestowanego w infrastrukturę co znacznie obniża mobilność kapitału).

Dlatego inwestycje infrastrukturalne nie są przedmiotem szczególnej aktywności inwestorów prywatnych. Stąd kluczowa rola finansowania publicznego (bezpośredniego lub w systemach partnerstwa publiczno-prywatnego). W dostępie do środków publicznych transport musi konkurować z innymi kierunkami wydatków – zwłaszcza o charakterze konsumpcyjnym. Powstaje zatem pytanie: jakie jest i jakie będzie miejsce inwestycji transportowych w wydatkach publicznych (budżetu państwa, samorządów oraz UE)? Obecnie transport jest priorytetem w programach rozwoju Polski – świadczą o tym planowane wydatki w ramach Narodowej Strategii Spójności, gdzie prawie 42% wydatków przeznaczone będzie na „Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko”, a prawie 25% na Regionalne Programy Operacyjne – ponieważ w tych programach transport odgrywa rolę dominującą można uznać, że wydatki na transport są głównym obszarem lokowania środków publicznych w Polsce³⁸.

Najbardziej prawdopodobne wydaje się utrzymanie priorytetowego znaczenia transportu w programach rozwoju państwa. Znacznie mniej prawdopodobne jest odmienne

³⁸ Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013 wspierające wzrost gospodarczy i zatrudnienie. Narodowa Strategia Spójności, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2007, http://www.funduszeuropejskie.gov.pl/NR/rdonlyres/2BD5B9B6-767E-473C-B198-496FDEC4DFED/31941/NSRO_maj2007.pdf, odsłona z 28.08.2009.



ukształtowanie się priorytetów publicznych (np. w wyniku dominacji polityki redystrybucji o charakterze socjalnym – w rezultacie przyjęcia tzw. greckiej, a nie hiszpańskiej ścieżki rozwoju). Za postawioną hipotezą przemawiają dotychczasowe działania władz państwowych – w drugiej połowie 2009 roku wyraźnie przyspieszył proces rozstrzygania przetargów i podpisywania umów na budowę autostrad, w tym dotyczy to trzech odcinków autostrady A1 od Pyrzowic do węzła Sośnica w Gliwicach³⁹. Dlatego też ten czynnik nie będzie brany pod uwagę w analizie scenariuszowej.

2.3.2. Wpływ polityki transportowej państwa na system transportowy Dąbrowy Górniczej

Położenie aglomeracji katowickiej na przecięciu głównych szlaków transportowych sieci TEN-T jest przesłanką kluczowej pozycji aglomeracji (a także poszczególnych ośrodków miejskich) w polityce transportowej państwa. Za kluczowym traktowaniem aglomeracji przemawia też potencjał demograficzny i gospodarczy. Jednakże te naturalne czynniki niekoniecznie muszą znaleźć odbicie w polityce, którą państwo realizuje w obszarze transportu. Pomimo potencjału ekonomicznego i społecznego, aglomeracja dość często pozostaje poza wielkimi przedsięwzięciami podejmowanymi w Polsce (dotyczy to także działań w ramach samego województwa śląskiego, gdzie zdaje się często ujawniać egalitarne podejście taktujące poszczególne subregiony „sprawiedliwie”, co nie koniecznie musi być tożsame z efektywnością). Przykładem schematycznego taktowania obszaru województwa i samej aglomeracji jako monokultury przemysłowej jest lokalizacja wielkich imprez międzynarodowych: EURO 2012, Międzynarodowej Konferencji Klimatycznej (Poznań 2008) czy EXPO. Niezależnie od przyczyn powodujących „omijanie” przez wielkie imprezy Katowic (wydaje się, że kluczowe jest tu słabe zaawansowanie metropolizacji przejawiającej się w gospodarczej integracji aktywności władz publicznych – regionalnych i lokalnych), należy zauważyć, że inne lokalizacje takich przedsięwzięć wiążą się z kierowaniem tam strumieni finansowych związanych z realizacją inwestycji infrastrukturalnych – w warunkach poważnego niedoboru funduszy musi to oznaczać zagrożenie dla realizacji inwestycji niezbędnych z punktu widzenia metropolitalnych zamierzeń miast aglomeracji.

Na podstawie takich dostępnych dokumentów strategicznych określających politykę transportową Polski jak *Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko*, *Program budowy*

³⁹ Zob. informacje Ministerstwa Infrastruktury - <http://www.mi.gov.pl/2-4820768ea4198.htm>, odsłona z 28.08.2009.



dróg krajowych na lata 2008-2012 oraz Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do roku 2030 można zauważyć, że w wyniku inwestycji prowadzonych w ramach TEN-T poprawi się dostępność zewnętrzna aglomeracji katowickiej, zwłaszcza w zakresie transportu drogowego. Zagroženiem są jednak opóźnienia w realizacji planowanych inwestycji – należy zauważyć, że priorytetowo traktowane są inwestycje związane z organizacją EURO 2012, tymczasem zarówno aglomeracja katowicka jak i sąsiednia krakowska nie będą miejscem odbywania zawodów i istnieje ryzyko przyspieszania inwestycji priorytetowych kosztem tych, które związane są z rozwojem aglomeracji katowickiej.

2.3.3. Metropolizacja aglomeracji katowickiej i jej wpływ na politykę transportową miasta

Lokalizacja Dąbrowy Górniczej w największej aglomeracji Polski w sposób naturalny determinuje metropolitalne kształtowanie rozwoju miasta, co oznacza dążenie do przynależności do „sieci ośrodków o dominującym wpływie na główne procesy rozwoju współczesnej cywilizacji, pełniących funkcje zarządzania przepływami w skali globalnej lub (sub)kontynentu, oraz powiązanych ze sobą siecią kontaktów i przepływów, częściowo niezależną od regionalnego otoczenia”⁴⁰.

Metropolizacja jest korzystna dla rozwoju regionalnego – to metropolie kreują regiony. W interesie województwa śląskiego jest metropolizacja aglomeracji katowickiej, podobnie należy postrzegać interes poszczególnych miast aglomeracji. Jednakże w praktyce funkcjonowania odnowionego samorządu terytorialnego, konieczna dla metropolizacji skłonność do kooperacji pomiędzy poszczególnymi gminami aglomeracji oraz pomiędzy gminami i samorządem województwa jest ograniczona (choć na tle innych aglomeracji w Polsce i tak jest duża – z tym, że policentryczny charakter aglomeracji znajdujący wyraz w substytucji funkcjonalnej poszczególnych ośrodków miejskich wymaga tu zdecydowanej przewagi więzi kooperacyjnych nad konkurencyjnymi). Co prawda, powstają organizacje mające na celu integrację w aglomeracji, jednak poza Komunikacyjnym Związkiem Komunalnym GOP, żadna z tych organizacji nie wychodzi poza działania o charakterze „przygotowawczo-propagandowym”. Możliwe, że w dalszej przyszłości sytuację tę przełamię powołany w 2007 roku Górnośląski Związek Metropolitalny – jednakże zadania związku

⁴⁰ J. Lendzion, Znaczenie obszarów metropolitalnych i ich otoczenia oraz współczesnych procesów metropolizacyjnych w kształtowaniu polityki regionalnej Państwa, ekspertyza przygotowana na zlecenie Ministerstwa Gospodarki i Pracy, Warszawa 2005, <http://www.ig.wsiz.edu.pl/rom/czytelnia/Lendzion.pdf>, odsłona 15.02.2008.



określone w §6 Statutu, poza zarządzaniem drogami, mają bardzo nieostry, ogólny charakter. W tej sytuacji, w najlepszym przypadku GZM powieli doświadczenia KZK GOP, ale tylko w odniesieniu do dróg. Byłby to niewątpliwie postęp, ale trudno nazwać tak zdefiniowany związek faktycznym zarządem metropolii (integrującym logistykę miejską, a zwłaszcza podstawowe usługi komunalne). Rzeczywista metropolizacja obszaru aglomeracji katowickiej wymaga zdecydowanie głębszej integracji gmin – oznaczać to powinno przekazywanie faktycznych kompetencji, a z nimi środków finansowych do struktur metropolitalnych, a przynajmniej w zarząd wspólny. Prawdopodobne jest w tej sytuacji, że konieczne byłyby w tym celu zmiany prawne – jednakże nie jest to główną barierą integracji. Barierą integracji jest źle pojęta autonomizacja poszczególnych gmin, a także samorządu województwa – poszczególne samorządy koncentrują się tylko i wyłącznie na własnych mieszkańcach/wyborcach oraz zdefiniowanych za pomocą ustaw kompetencjach.

Do czynników sprzyjających tworzeniu się zespołu metropolitalnego należy zaliczyć takie działania władz samorządowych jak:

- kontynuowanie Drogowej Trasy Średnicowej w kierunku wschodnim (określone w RPO województwa śląskiego),
- zamierzenia władz regionalnych w zakresie rozwoju i wzrostu dostępności MPL Katowice Pyrzowice,
- integrację transportu zbiorowego w ramach Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP.

Najważniejsze decyzje gmin (sąsiednich) wpływające na politykę transportową Dąbrowy Górniczej mogą dotyczyć lokalizacji centrów ruchu oraz przebiegu ponadlokalnych połączeń drogowych i kolejowych. Jest to ograniczeniem swobody prowadzenia polityki transportowej i wymaga stałego monitoringu. Natomiast jeśli chodzi o działania KZK GOP, to za kluczowe dla polityki transportowej miasta należy uznać zmiany w systemie rozliczeń finansowych (prymat rentowności linii powoduje, że w warunkach dominacji linii międzygminnych dochodzić może do redukcji połączeń i konfliktów związanych ze zróżnicowaniem efektywności linii na terenie poszczególnych miast aglomeracji). Jednocześnie należy zaznaczyć, że system uzależniający dotację od dochodowości linii zwiększa nacisk gmin na likwidację linii o najgorszych wynikach ekonomicznych, co w przypadku całego systemu transportowego, a w szczególności systemu komunikacji tramwajowej prowadzić może do wzrostu jednostkowych kosztów stałych jednego wozokilometra – tym samym decyzje o likwidacji linii w jednej gminie będzie powodować



tendencją wzrostową w zakresie jednostkowego kosztu usługi transportowej świadczonej na zlecenie KZK GOP przez przewoźników, szczególnie mocno będzie to skutkować w przypadku usług świadczonych przez Tramwaje Śląskie S.A.

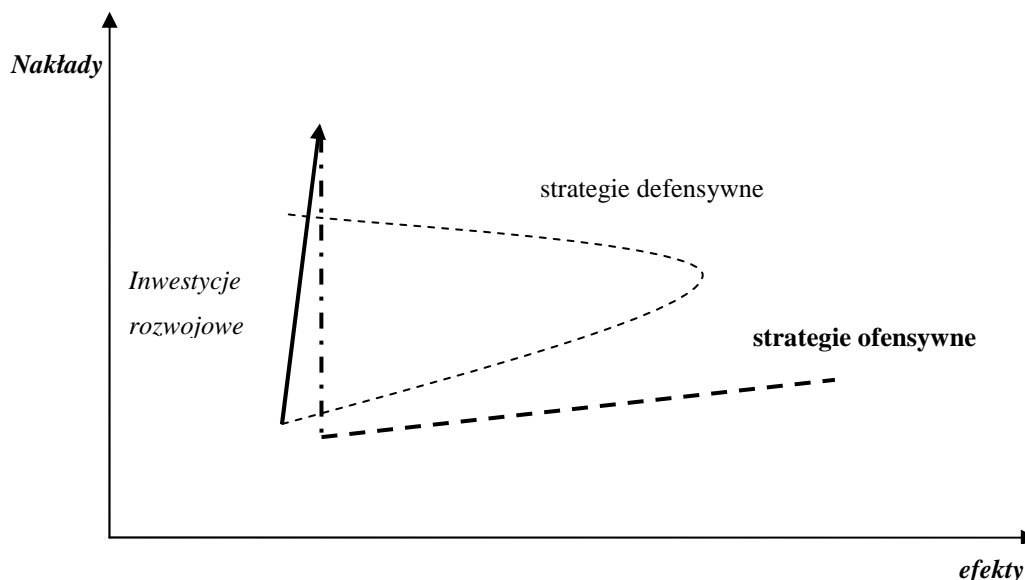
Transport zbiorowy w Dąbrowie Górniczej oparty jest na ofercie Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP w Katowicach. Obecnie transport zbiorowy nie jest traktowany przez władze miast aglomeracji tworzących KZK GOP jako kluczowy element systemu transportowego na obszarze zurbanizowanym i potencjalne narzędzie ograniczania wydatków inwestycyjnych na infrastrukturę transportu drogowego. Przyjęło się, że transport zbiorowy (przejęty od władz państwowych w wyniku komunalizacji systemu) jest źródłem kosztów i problemów właścicielskich. Dlatego dotychczasową strategię miast aglomeracji katowickiej można uznać za defensywną: środki finansowe były przeznaczane na pokrycie deficytu, który próbowano ograniczać poprzez redukcję oferty oraz ewentualne podwyżki cen biletów. Transport zbiorowy oparto na najwcześniej skomunalizowanych przewozach autobusowych. Pomimo przyjęcia w 2007 roku przez KZK opracowania przygotowanego przez firmę Ernst&Young pt. „Diagnoza stanu systemu transportowego oraz plan rozwoju transportu zbiorowego w obszarze działania KZK GOP”⁴¹ miasta aglomeracji nie zerwały ze strategią defensywną na rzecz strategii ofensywnej: jest to alternatywna opcja rozwoju transportu zbiorowego, zgodna z postulatem zrównoważonego rozwoju transportu i jako taka zalecana przez zespół autorski.

Strategia defensywna prowadzi do „zwijania” transportu zbiorowego i przyspieszonego wzrostu przewozów motoryzacją indywidualną, a nowe elementy infrastruktury nieproporcjonalnie szybko także zostają przeciążone ruchem. Strategia ta polega na osiągnięciu bieżącej równowagi finansowej transportu zbiorowego przy ograniczeniu finansowania publicznego, ale i tak notuje się stały wzrost wydatków publicznych. W rezultacie wydatki te są mniej efektywne (rys.). Natomiast postulowana strategia ofensywna powinna prowadzić do przerwania obserwowanego „zwijania” transportu zbiorowego w aglomeracji poprzez skokowy wzrost jakości usług prowadzący do zahamowania spadku przewozów, a następnie do ich wzrostu w wyniku poprawy konkurencyjności transportu zbiorowego względem motoryzacji indywidualnej. Taki efekt notuje się w Warszawie w zakresie przewozów obsługiwanych przez metro. Podobny stan można w aglomeracji katowickiej uzyskać tylko rozwijając usługi prowadzące do wzrostu dostępności

⁴¹ Diagnoza stanu systemu transportowego oraz plan rozwoju transportu zbiorowego w obszarze działania KZK GOP. Synteza opracowania, Ernst&Young, Warszawa-Katowice 2007.



(przestrzennej i czasowej) oraz skrócenia czasu przejazdu – głównie dzięki rewitalizacji transportu szynowego (najpierw tramwajów, a potem stworzenia systemu lekkich kolei miejskich) oraz integracji transportu szynowego z wysokiej jakości, uzupełniającym transportem autobusowym.



Rys. 2.3. Efektywność strategii rozwoju transportu zbiorowego w miastach
Źródło: opracowanie własne.

Kluczowe działania w ramach postulowanej strategii ofensywnej, to:

- rewitalizacja infrastruktury tramwajowej oraz poprawa (skokowa) świadczonych usług przewozowych, wymaga to:
 - restrukturyzacji spółki Tramwaje Śląskie S.A. (w tym być może rozważenia oddzielenia infrastruktury liniowej od przewozów),
 - inwestycji w infrastrukturę tramwajową (temat ten jest podejmowany także przez Dąbrowę Górniczą, która w Wieloletnim Planie Inwestycyjnym zaplanowała na lata 2010-2012⁴² 2,2 mln zł na modernizację infrastruktury tramwajowej, jednak jest to tylko 10% wydatków budżetu na cele transportowe w tych latach, a w układzie planowania czteroletniego poniżej 5%),
 - inwestycji taborowych,
 - zmian w ofercie przewozowej (wzrost częstotliwości, zmiany w zakresie koordynacji rozkładów jazdy),

⁴² Uchwała Nr XL/692/09 Rady Miejskiej w Dąbrowie Górniczej z dnia 17.06.2009 w sprawie zmian w budżecie miasta Dąbrowy Górniczej na rok 2009- Wieloletni Program Inwestycyjny.



- przekształcenia organizacyjne i własnościowe operatorów autobusowych, a w tym dokapitalizowanie spółek i unowocześnienie systemów zarządzania nimi,
- wyposażenie systemu transportowego w nowoczesne narzędzia zarządzania (ITS, rozwiązania telematyczne: sterowanie ruchem, monitoring sieci i jakości świadczonych usług, informacja pasażerska, systemy dystrybucji usług zintegrowanych),
- dalsza integracja transportu zbiorowego (w tym z transportem ponadlokalnym, z motoryzacją indywidualną) polegająca nie tylko na rozwiązaniach organizacyjnych, ale także na inwestycjach w centra i punkty przesiadkowe oraz parkingi strategiczne tworzone w porozumieniu z miastami aglomeracji (metropolii).

Strategia ofensywna będzie oznaczać wzrost wydatków publicznych na rozwój i funkcjonowanie transportu zbiorowego. Wg koncepcji Ernst&Young⁴³, analizowane scenariusze rozwoju do roku 2033 (tożsame ze strategiami ofensywnymi) oznaczałyby wzrost wydatków gmin na transport zbiorowym z obecnego poziomu ok. 3,5% wydatków na zadania własne do poziomu od 7,3% do 9,9% (dla danych roku 2008). To wzrost przynajmniej o 100%. Trzeba jednak zauważyć, że jest to poziom udziału transportu zbiorowego w wydatkach notowany obecnie w innych polskich miastach. Nie można też pominąć faktu, że szybkie podjęcie inwestycji pozwoliłoby skorzystać z pomocy UE (w dalszej perspektywie Polska w mniejszym stopniu niż dziś będzie beneficjentem tej pomocy). Niekorzystne jest przedłużanie dyskusji nad podjęciem działań, dlatego nawet najskromniejsza projekcja (scenariusz 1 zakładający nieco ponad 4 mld zł na inwestycje w latach 2008-2033) jest już ogromnym krokiem do przodu.

Bez strategii ofensywnej, nakłady publiczne na utrzymanie systemu (nawet przy założeniu utrzymania nakładów na poziomie nominalnym roku 2008, przez 25 lat kwota ta wyniosłaby ok. 4,2 mld zł) będą znacznie mniej efektywnie wydatkowane, a przede wszystkim nie dadzą efektu zatrzymania spadku przewozów oraz poprawy odstępności transportowej i spadku negatywnych efektów zewnętrznych rozwoju motoryzacji indywidualnej. Konieczne jest zatem podjęcie szeroko zakrojonych działań inwestycyjnych – priorytetem powinna być infrastruktura i system przewozowy tramwajów. Zmiany te powinny być poprzedzone przedsięwzięciami przygotowawczymi: w pierwszym rzędzie chodzi o przekształcenia organizacyjne Tramwajów Śląskich S.A. Przekształcenia te muszą umożliwić szybkie inwestycje w infrastrukturę i dokapitalizowanie przewoźnika. Doświadczenia roku

⁴³ Tamże.



zarządzania tą spółką przez samorządy gminne nie są zachęcające. Wzorem zmian zachodzących na sieci kolejowej (zwłaszcza w PKP PLK – zarządcy infrastruktury), należałoby rozważyć wydzielenie infrastruktury tramwajowej i umożliwienie bezpośrednich inwestycji publicznych w tym zakresie.

Rozważyć należy prywatyzację operatorów transportu autobusowego – dałoby to nie tylko efekty w postaci wzrostu efektywności gospodarowania w tych przedsiębiorstwach, ale także „zdjęłoby” z miasta wydatki związane z nadzorem właścicielskim oraz umożliwiłoby pozyskanie kapitału z prywatyzacji i jego konwersję na cele inwestycyjne. O ile zmiany dotyczące Tramwajów Śląskich mają wymiar ogólnie aglomeracyjny, to już przekształcenia poszczególnych operatorów autobusowych mogą być realizowane na znacznie mniejszą skalę: w szczególności w przypadku Dąbrowy Górniczej powinny dotyczyć PKM Sosnowiec sp. z o. o., które jest współwłasnością miasta.

Problematyka transportu zbiorowego nie wyczerpuje zagadnień związanych z metropolizacją aglomeracji katowickiej. Można nawet zauważyć, że w tym wymiarze metropolizacja wyrażana integracją władz poszczególnych miast postępuje najszybciej. Znacznie gorzej wygląda proces integracji pozostałych obszarów funkcjonalnych determinujących metropolizację. Widać to wyraźnie na przykładzie działalności Górnośląskiego Związku Metropolitalnego (GZM). Deklarację o powołaniu GZM podpisano 13.01.2007 roku, w kilka miesięcy po wyborach nowych władz samorządów gminnych. Po upływie 2,5 roku zaawansowanie integracji funkcji metropolitalnych należy ocenić jako niewielkie – świadczy o tym m.in. lektura aktywności GZM zawarta w internetowym Biuletynie Informacji Publicznej (w tym prace Związku oraz ogłoszenia o zamówieniach publicznych)⁴⁴. Ponieważ kadencja samorządów kończy się już za rok, wydaje się mało prawdopodobne przyspieszenie tego typu aktywności. Dla porównania – KZK GOP przejął zarządzanie systemem komunikacji autobusowej w GOP w niecałe dwa lata: Zgromadzenie założycielskie odbyło się 19.09.1991, a 1.07.1993 KZK GOP przejął system taryfowy wcześniej zawierając umowy na finansowanie komunikacji autobusowej⁴⁵.

⁴⁴ <http://www.gzm.bip-e.pl/portal/gzm>, odsłona z 29.08.2009.

⁴⁵ www.kzkgop.com.pl, odsłona z 29.08.2009.



2.3.4. Analiza scenariuszy rozwoju

Spośród 9 możliwych scenariuszy, na wstępie odrzucono z dalszych rozważań jako mało prawdopodobne scenariusze uwzględniające spadek roli transportu w programach rozwoju państwa. Choć taka sytuacja jest możliwa, wydaje się jednak bardzo mało prawdopodobna. Na pewno oznaczałaby głęboką stagnację gospodarczą i społeczną Polski. Pomimo prób wykorzystywania środków „pomocowych” UE w realizacji bieżącej polityki budżetowej (w połowie 2009 roku) i opóźnień w realizacji inwestycji transportowych, wydaje się zdecydowane, że transport będzie nadal odgrywał kluczową rolę w programach rozwoju Polski.

Pozostałe scenariusze zbudowano w oparciu o zmienność dwóch czynników i dwa ich możliwe stany, powstały zatem cztery opcje. Założono przy tym, że wartość 1 czynnika oznacza sytuację korzystną z punktu widzenia rozwoju systemu transportowego Dąbrowy Górniczej:

- rola Dąbrowy Górniczej w polityce transportowej państwa: odpowiada jego lokalizacji w systemie TEN-T, a także potencjałowi społeczno-ekonomicznemu całej aglomeracji (wartość czynnika: 1),
- rola Dąbrowy Górniczej w polityce transportowej państwa: zmniejsza się na rzecz konkurencyjnych regionów lub metropolii (wartość czynnika: 0),
- metropolizacja: integracja gmin zdecydowanie przyspiesza w perspektywie 2-3 lat, w ciągu 3-4 lat tworzy się rzeczywisty system logistyczny metropolii (wartość czynnika: 1),
- metropolizacja: utrzymuje się obecna sytuacja dominacji działań przygotowawczych, a samorząd województwa koncentruje się na swoich ustawowych zadaniach (wartość czynnika: 0).

Tabela 2.28.

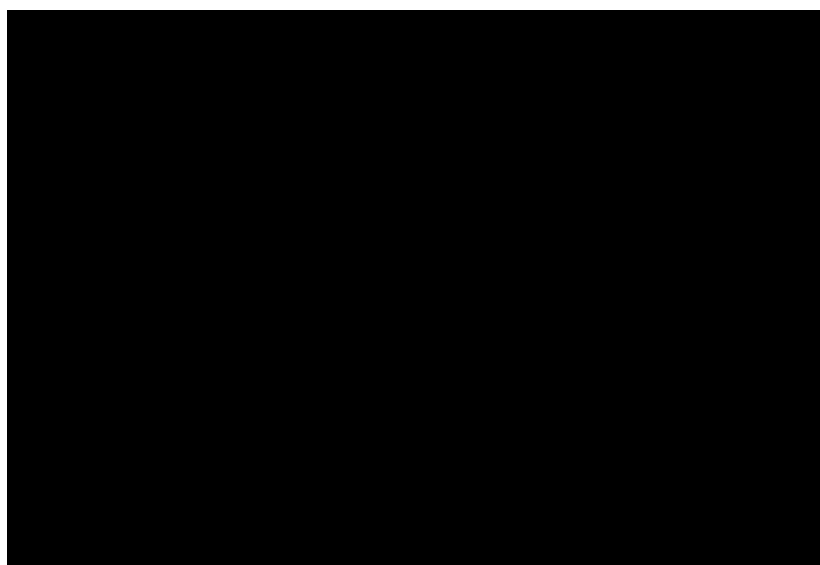
Scenariusze otoczenia systemu transportowego Dąbrowy Górniczej

Scenariusz/Czynnik	Miejsce miasta w polityce transportowej państwa	Metropolizacja
Optymistyczny	1	1
Realistyczny	1	0
Pesymistyczny	0	1
Stagnacyjny	0	0

Źródło: Opracowanie własne.



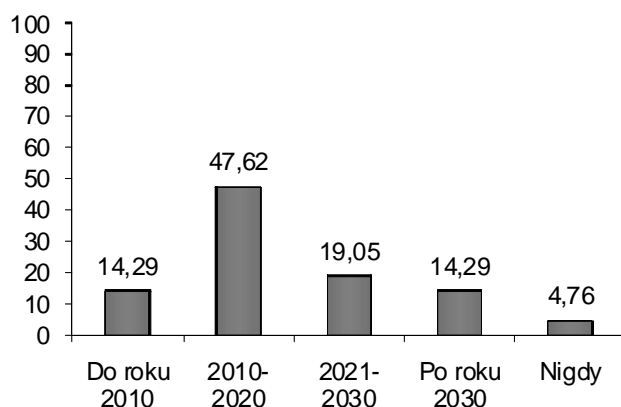
Poszczególne scenariusze nazwano zgodnie z oceną ich wpływu na system transportowy Dąbrowy Górniczej. Autorzy za najbardziej prawdopodobny uznają scenariusz realistyczny: wydaje się, że wynikające z międzynarodowych zobowiązań inwestycje w sieci TEN-T oraz nacisk kapitału zagranicznego lokującego inwestycje (także z sektora TSL) na obszarze aglomeracji katowickiej podtrzymają obecną, korzystną pozycję aglomeracji i samej Dąbrowy Górniczej w polityce transportowej państwa. Natomiast w perspektywie najbliższych kilku lat istotne pogłębienie integracji w zakresie logistyki aglomeracyjnej związanej z metropolizacją wydaje się mniej prawdopodobne. W każdym razie bez decyzji o przekazaniu do struktur metropolitalnych realnych kompetencji nie ma szans na istotne pogłębienie tego procesu. Podobne zdanie prezentują (odnośnie pogłębienia integracji transportu) eksperci w ankiecie Delphi realizowanej na potrzeby foresightu technologicznego dla województwa śląskiego⁴⁶ (rysunek 2.4. i 2.5.). Zwłaszcza rysunek 2.5. pokazuje krytyczną opinię ekspertów, co do oceny możliwości integracji działań samorządów w odniesieniu do konkretnego, kapitałochłonnego projektu. Z opinii tych wynika, że co prawda metropolizacja uznana została za najbardziej prawdopodobną w latach 2010-2020, jednakże relacja odsetka opinii dla tego okresu względem opinii dla okresu wcześniejszego pokazuje, że chodzi tu raczej o okres po 2015 roku.



Rys. 2.4. Oczekiwany termin (% odpowiedzi) realizacji tezy delfickiej „Nastąpi zaawansowanie procesów integracji transportu w Aglomeracji Górnośląskiej”

Źródło: *Opracowanie ankiety Delphi dla tez zespołu 6*, SMG/KRC Poland SA Millward Brown Co, Warszawa, listopad 2007, (materiał roboczy, niepublikowany).

⁴⁶ *Opracowanie ankiety Delphi dla tez zespołu 6*, SMG/KRC Poland SA Millward Brown Co, Warszawa, listopad 2007, (materiał roboczy, niepublikowany).



Rys. 2.5. Oczekiwany termin (% odpowiedzi) realizacji tezy delfickiej „Zminimalizowane zostanie rozdrobnienie działań w zakresie rozwoju transportu szynowego w Aglomeracji Górnośląskiej oraz zniknie brak wsparcia inicjatyw w tym zakresie podejmowanych przez samorząd terytorialny”

Źródło: Opracowanie ankiety ..., op. cit..

Autorzy, biorąc powyższe pod uwagę, oceniają prawdopodobieństwo realizacji scenariuszy wg następującego rankingu (od najmniej do najbardziej prawdopodobnego):

1. realistyczny,
2. optymistyczny,
3. stagnacyjny,
4. pesymistyczny.

Taki ranking oznacza, że kluczowe dla rozwoju systemu transportowego Dąbrowy Górniczej jest nasilenie działań zwiększających metropolizację – poprzez integrację systemów logistyki miejskiej na obszarze GOP z wykorzystaniem pomocy samorządu województwa. Osiągnięcie sukcesu w tym zakresie spowoduje, że najbardziej prawdopodobnym scenariuszem stanie się scenariusz optymistyczny. W takiej sytuacji konieczne jest prowadzenie autonomicznej w znacznym stopniu polityki transportowej – sprzyja temu także specyficzna, obrzeżna względem centrum aglomeracji lokalizacja miasta.



III. SPOSOBY REALIZACJI ZAMIERZEŃ MIASTA

3.1. STANDARDY OBSŁUGI TRANSPORTOWEJ DĄBROWY GÓRNICZEJ

Standardy obsługi komunikacyjnej zostały określone dla następujących składników systemu transportowego Dąbrowy Górniczej:

- transport zbiorowy – funkcjonowanie i sieć transportowa,
- układ drogowo-uliczny,
- ruch drogowy
- infrastruktura parkingowa.

Standardy obsługi komunikacyjnej wyrażają:

- zdolność określonych elementów systemu transportowego Dąbrowy Górniczej do spełnienia wymagań jakościowych stawianych przez użytkowników tego systemu, przede wszystkim mieszkańców miasta,
- wartość graniczną określonych cech jakościowych i ilościowych, które jako stymulanty powinny być co najmniej osiągalne, a jako destymulanty nie powinny być przekraczane.

W opracowaniu omówiono wszystkie proponowane mierniki i wskaźniki, które powinny być rejestrowane i podlegać ocenie oraz podane zostały wartości niektórych z nich.

3.1.1. Funkcjonowanie transportu zbiorowego

W przypadku transportu zbiorowego monitorowanie poziomu jakościowego oferowanych usług transportowych należy do ich organizatora tj. Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP, na rzecz którego swoje kompetencje w zakresie transportu lokalnego przekazała gmina Dąbrowa Górnicza. Określenie wymaganych standardów usług na terenie danego miasta pozostało jednak nadal domeną miejskich władz samorządowych.

Biorąc pod uwagę realne możliwości systemu monitorowania usług transportowych funkcjonującego w KZK GOP, proponuje się następujące miary standardu dla podsystemu transportu zbiorowego na obszarze Dąbrowy Górniczej:

- **punktualność kursowania pojazdów transportu zbiorowego wyrażona udziałem w % kursów mieszczących się w granicach tolerancji (tzw. procent kursów punktualnych),**



- **napęlenie pojazdów transportu zbiorowego,**
- **prędkość komunikacyjna pojazdów transportu zbiorowego.**

Punktualność kursowania pojazdów na liniach transportowych stanowi element umowy pomiędzy KZK GOP a przewoźnikiem. Przewoźnik zobowiązany jest do wykonywania usługi zgodnie z przekazanymi przez organizatora rozkładami jazdy. Dopuszcza się co najwyżej dwuminutowe opóźnienie oraz indywidualne rozpatrzenie każdego zgłoszonego przypadku wystąpienia udokumentowanych utrudnień w ruchu drogowym oraz szczególnie trudnych warunków pogodowych (dopuszcza się możliwość większej niż ustalono odchyłki).

Kształtowanie wielkości wskaźnika kursów punktualnych wymaga uwzględnienia kwestii przestrzennych, co prowadzi do zróżnicowania podejścia przy określaniu jego znaczenia dla obszarów śródmiejskich miasta (duża liczba linii komunikacyjnych o wysokiej częstotliwości kursowania ale w trudnych warunkach ruchu) i terenów oddalonych od centrum Dąbrowy Górniczej (liczba funkcjonujących linii jest mała i niska częstotliwość kursowania). W tabeli 3.1. podano proponowane wartości wskaźnika kursów punktualnych w systemie transportowym KZK GOP na terenie Dąbrowy Górniczej.

Tabela 3.1.

Procent kursów punktualnych w systemie transportowym KZK GOP na terenie Dąbrowy Górniczej

Nazwa środka transportu KZK GOP	Obszar pomiaru wskaźnika	Wielkość wskaźnika w [%]
1	2	3
Tramwaje	Śródmieście	95
	Gołonóg	95
	Tworzeń A. Mittal Steel Poland S.A.	95
Autobusy	Śródmieście	95
	Gołonóg	95
	Ząbkowice	98
	Strzemieszyce	98
	Piekło	98
	Trzebieszewice	98
	Okradzionów	98
	Błędów	98

Źródło: Opracowanie własne

Napełnienie pojazdów transportu zbiorowego charakteryzuje wskaźnik zapęlenia powierzchni miejsc do stania w tramwajach i autobusach na liniach komunikacyjnych funkcjonujących w Dąbrowie Górniczej, wyrażający powierzchnię podłogi w m²



przypadającą na jednego pasażera w typowy dzień roboczy. **Proponuje się aby wskaźnik ten rejestrowany dwukrotnie w ciągu roku (miesiące marzec lub kwiecień oraz październik lub listopad) nie był mniejszy od 0,16 – 0,18 m² na pasażera do 2015 r. i od 0,18 – 0,20 m² w okresie do 2020 r.**

Miarą oceny różnorodnych działań w odniesieniu do transportu zbiorowego w Dąbrowie Górniczej, obejmujących infrastrukturę liniową i punktową, organizację i funkcjonowanie przewozów autobusowych i tramwajowych, jest **średnia prędkość komunikacyjna środków transportu zbiorowego**. Obecnie wynosi ona dla Dąbrowy Górniczej odpowiednio w transporcie tramwajowym w dniu roboczym 22,8 km/h, a w transporcie autobusowym 25,8 km/h. **Zakładając tempo jej wzrostu na poziomie 1% rocznie, w 2015 r. prędkość komunikacyjna powinna wynosić dla tramwajów 24,4 km/h, a dla autobusów odpowiednio 27,6 km/h.**

3.1.2. Sieć transportu zbiorowego

Jako miary standardów odnoszących się do sieci transportu zbiorowego Dąbrowy Górniczej należy przyjąć mierniki i wskaźniki ilustrujące skalę przedsięwzięć podejmowanych w danym roku w odniesieniu do sieci autobusowej i tramwajowej KZK GOP na terenie miasta. Proponuje się zatem następujące wielkości:

- **przyrost długości linii tramwajowych w [km] w danym roku,**
- **wielkość zmian w stosunku do roku poprzedniego w [%],**
- **przyrost długości linii autobusowych ogółem, wewnętrznych i międzygminnych w [km] w danym roku,**
- **wielkość zmian w stosunku do roku poprzedniego w [%].**

W tabeli 3.2. podano długości linii tramwajowych oraz linii autobusowych obsługujących obecnie Dąbrowę Górniczą.

Tabela 3.2.

Długość linii komunikacyjnych funkcjonujących w Dąbrowie Górniczej – dane dla roku 2009

Rodzaj linii komunikacyjnej	Długość linii komunikacyjnych na terenie Dąbrowy Górniczej w [km]
1	2
Linie tramwajowe	22,95
Linie autobusowe ogółem	430,70
Linie autobusowe wewnętrzne	214,80
Linie autobusowe międzygminne	215,90

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UM w Dąbrowie Górniczej.



W tabeli 3.3. podano dodatkowo standardy o charakterze ogólnym stawiane transportowi zbiorowemu na obszarach zurbanizowanych w krajach Unii Europejskiej. Mogą być one wytycznymi do określania oczekiwanych rezultatów działań podejmowanych w transporcie zbiorowym Dąbrowy Górniczej.

Tabela 3.3.

Standardy stawiane publicznemu transportowi miejskiemu na obszarach zurbanizowanych krajów Unii Europejskiej

Wyszczególnienie miernika lub wskaźnika	Wielkość standardu
Średni rzeczywisty czas podróży do pracy („od drzwi do drzwi”) - w aglomeracjach ponad 1 mln mieszkańców - w pozostałych miastach	nie więcej niż: 45 min 30 min
Maksymalny czas podróży do centrum miasta* - przejazd - dojście piesze, oczekiwanie i ewentualna przesiadka - razem	33 min 12 min 45 min
Średnie dojście piesze do przystanku** - rejon centrum - rejon zabudowy wysokiej - rejon zabudowy niskiej	do 300 m do 400 m do 800 m
Średni czas oczekiwania na przystanku w godzinach ruchu szczytowego	nie więcej niż 7 min
Średni czas przesiadania się w godzinach ruchu szczytowego	nie więcej niż 7 min
Minimalna częstotliwość kursowania pojazdów: - rejony centralne - rejony peryferyjne	6 – 10 min 15 – 20 min
Średnie odległości międzyprzystankowe: - tramwaj, autobus - tramwaj szybki - kolej regionalna	0,4 – 0,6 km 0,6 – 0,8 km 2,0 – 2,5 km
Miejsca stojące: - w szczycie komunikacyjnym - poza szczytem komunikacyjnym	0,15 m ² /os. 0,20 m ² /os.
Udział miejsc siedzących w pojeździe: - obecnie - po 2008 r.	20 – 30% 40%
Wskaźnik gęstości sieci – długość tras na 1 km ² : - średnia dla miasta - dla śródmieścia	2,0 – 2,5 km/km ² 3,5 km/km ²
Wskaźnik punktualności – procent pojazdów, które nie wykazywały w czasie obserwacji odchylenia od rozkładu jazdy większego niż 3 min:	nie mniej niż 90%
Wskaźnik przesiadkowości w miastach dużych w godzinach szczytu nie większy niż:	1,5

* czas odpowiadający wartości kwantyla 0,85, tzn., że 85% podróży odbywa się w czasie krótszym niż podany, a 15% - w czasie dłuższym

** wartości mogą być zróżnicowane w zależności od środka transportowego

Źródło: A. Rudnicki, J. Gertz, Ar. Rudnicki: Aktualizacja polityki ..., op. cit., s. 89-90.



3.1.3. Układ drogowo-uliczny

Proponowany układ mierników dotyczących sieci drogowo-ulicznej Dąbrowy Górniczej ma identyczny charakter jak w przypadku sieci transportu zbiorowego. Ilustruje on bowiem także skalę działań modernizacyjno-inwestycyjnych na sieci drogowo-ulicznej.

Wśród cech stanowiących miary standardu proponuje się przyjąć:

- **stan nawierzchni jezdni dróg i ulic,**
- **liczbę skrzyżowań z sygnalizacją świetlną,**
- **liczbę zmodernizowanych sygnalizacji świetlnych stałoczasowych,**
- **udział skrzyżowań w ciągach skoordynowanych,**
- **liczbę zmodernizowanych przejść dla pieszych, w tym takich, które zostały wyposażone w sygnalizację świetlną,**
- **liczbę zmodernizowanych przejść dla pieszych, które zostały wyposażone w urządzenia dla niepełnosprawnych.**

Wymienione powyżej wielkości należy ujmować w skali roku w wartościach bezwzględnych (liczby obiektów) lub względnych (stan nawierzchni, udział skrzyżowań) i wskazywać na zmiany w[%] w stosunku do roku poprzedniego (standardy dla skrzyżowań i przejść dla pieszych) lub traktować jako wartości graniczne co najmniej osiągnąć (stan nawierzchni).

W tabeli 3.4. podano wielkości miar standardu charakteryzujące układ drogowo-uliczny Dąbrowy Górniczej dla horyzontów 2015 i 2025 r., natomiast w tabeli 3.5. zamieszczono dane dla roku 2008, stanowiące punkt odniesienia dla ocen w następnych latach.

Tabela 3.4.

Stan nawierzchni chodników oraz jezdni dróg i ulic w Dąbrowie Górniczej – prognozowane wielkości dla 2015 i 2025 r.

Rodzaj obiektu	Udział w (%) nawierzchni w złym – miara standardu	
	2015 r.	2025 r.
1	2	3
Chodniki przy drogach publicznych	25	10
Drogi krajowe	0	0
Drogi wojewódzkie	5	0
Drogi powiatowe	25	15
Drogi gminne	35	25

Źródło: Opracowanie własne. na podstawie danych UM Dąbrowa Górnicza.



Tabela 3.5.

Liczba skrzyżowań i przejść dla pieszych w Dąbrowie Górniczej wyposażonych w urządzenia sygnalizacji świetlnej – dane dla 2008 r.

Miara standardu	Liczba obiektów na obszarze miasta
1	2
Liczba skrzyżowań z sygnalizacją świetlną ogółem	18
Liczba skrzyżowań ze zmodernizowaną sygnalizacją świetlną stałoczasową	17
Udział skrzyżowań w ciągach skoordynowanych w (%)	0
Liczba zmodernizowanych przejść dla pieszych ogółem	2
Liczba zmodernizowanych przejść dla pieszych, które zostały wyposażone w sygnalizację świetlną	2
Liczba zmodernizowanych przejść dla pieszych, które zostały wyposażone w urządzenia dla niepełnosprawnych	1

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UM Dąbrowa Górnicza.

3.1.4. Ruch drogowy

W warunkach obecnych rozwiązań w zakresie monitoringu ruchu drogowego i rejestracji zdarzeń w nim zachodzących na obszarze miasta Dąbrowa Górnicza, proponuje się jako standardy w ruchu drogowym wybrane makro i mikrowskaźniki odnoszące się do bezpieczeństwa ruchu drogowego w mieście. W tabeli 3.6. podano wielkość przyjętych wskaźników w stanie istniejącym.

Tabela 3.6.

Wybrane wskaźniki bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze miasta Dąbrowa Górnicza (2008 r.)

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

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UM w Dąbrowie Górniczej.



3.1.5. Infrastruktura parkingowa

Określając miary standardu (tabele 3.7. – 3.8.) uwzględniono:

- w przypadku obszarów miasta Dąbrowa Górnicza realizujących funkcje niemieszkaniowe:
 - zróżnicowanie obszaru miasta odzwierciedlone zróżnicowaniem polityki parkingowej,
 - rodzaj przestrzeni miasta (publiczna i niepubliczna)
 - funkcję zabudowy,
 - intensywność zabudowy,
- w przypadku obszarów realizujących funkcje mieszkalnictwa:
 - charakter zabudowy,
 - status użytkownika,
 - standard budownictwa.

Tabela 3.7.

Wskaźniki liczby miejsc parkingowych według stref miasta i przy uwzględnieniu funkcji intensywności zabudowy – funkcje niemieszkaniowe

Strefa zróżnicowania polityki parkingowej ¹⁾	Funkcja zabudowy	Intensywność zabudowy	Maksymalny wskaźnik miejsc postojowych związany z:	
			pracą – na 100 zatrudnionych	usługami – na 1000 m ² powierzchni użytkowej
1	2	3	4	5
A – Strefa ograniczonego i kontrolowanego parkowania	mieszana z przewagą usług	wysoka	30 – 40	20 – 30
B – Strefa ograniczonego parkowania	mieszana	wysoka lub średnia	45 – 55	30 – 40
C – Strefa swobodnego parkowania	mieszana z przewagą obiektów produkcyjnych, tereny rekreacyjne i turystyczne	średnia lub niska	60 – 70	40 – 50

¹⁾ Zachodzi konieczność ustalenia na obszarze Dąbrowy Górniczej zasięgu wymienionych stref zróżnicowania polityki parkingowej. Powinno to być realizowane w ramach opracowywania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Źródło: Opracowanie własne



Tabela 3.8.

Wskaźniki liczby miejsc parkingowych według stref miasta i przy uwzględnieniu funkcji intensywności zabudowy – funkcje mieszkaniowe

Tabela 2.24.

Wartości wskaźników potrzeb parkingowych dla funkcji mieszkaniowych – opcja parkingi lokalizowane w przestrzeni publicznej i niepublicznej miasta realizująca ograniczoną podaż miejsc parkingowych

Charakter zabudowy	Status użytkownika	Jednostka odniesienia	Standard budownictwa	
			wysoki	pozostałe budownictwo mieszkaniowe
1	2	3	4	5
Obszar śródmiejski	mieszkańcy	mieszkanie	1,5 – 1,8	1,2 – 1,5
	goście		+(15 – 20%)	+(10 – 15%)
Dzielnice zurbanizowane	mieszkańcy	mieszkanie	1,8 – 2,0	1,5 – 1,8
	goście		+(20-25%)	+(20-25%)

Źródło: Opracowanie własne.



3.2. ZASADY ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTOWEGO MIASTA - REKOMENDACJE

Kształtowanie rozwoju systemu transportowego Dąbrowy Górniczej powinno odbywać się zgodnie z wybranymi opcjami rozwojowymi. Są one kontynuacją formułowanej od lat 90. polityki zrównoważonego rozwoju miasta, a tym samym jego systemu transportowego. Realizacja celów tak definiowanej polityki transportowej wymaga kierowania się odpowiednimi zasadami. Przedstawiają się one następująco.

3.2.1. Podział zadań przewozowych

1. **Działania władz samorządowych w procesie kształtowania optymalnego podziału zadań przewozowych na obszarze Dąbrowy Górniczej ujęte są w określone ramy, determinujące ich bezpośredni wpływ na ten proces.** Pole działania związane z podziałem modalnym tworzą możliwości i polityka inwestycyjna miasta, obejmująca m.in. podejmowanie decyzji, finansowanie przedsięwzięć i określanie perspektywy czasowej ich realizacji.
2. **Możliwym sposobem oddziaływania władz samorządowych na podział zadań przewozowych jest zatem wprowadzanie nowej jakości w transporcie zbiorowym Dąbrowy Górniczej, uwzględniającej ukształtowaną strukturę przestrzenną miasta i zróżnicowane formy zagospodarowania przestrzennego w dzielnicach. Jako nową jakość należy rozumieć działania systemowe obejmujące:**
 - **zdecydowaną i społecznie odczuwalną poprawę standardów** transportu zbiorowego zgodną z zasadami zrównoważonego rozwoju systemu transportowego miasta,
 - **kształtowanie zachowań komunikacyjnych obecnych i przyszłych użytkowników transportu w mieście** poprzez prowadzenie na odpowiednią skalę działań edukacyjnych i kampanii informacyjno-reklamowych (dostrzeganych przez społeczność lokalną) w ramach programów „kultura mobilności” oraz wykorzystanie instrumentów administracyjnych do reglamentowania dostępu do przestrzeni komunikacyjnej w mieście.
3. **W obecnych warunkach i perspektywie do 2025 r. do zmian w podziale zadań przewozowych prowadzących do zwiększenia udziału transportu zbiorowego może przyczynić się realizacja następujących projektów:**



- wykorzystanie potencjalnych możliwości istniejącego systemu tramwajowego,
 - wzmocnienie roli transportu kolejowego w połączeniach metropolitalnych i regionalnych,
 - elastyczna organizacja przewozów dla peryferyjnych dzielnic miasta (m.in. Błędowa, Okradzionowa, Łęki, Tucznawy, Trzebieszawic i Piekła).
4. W przewozach ładunków, zwiększenie możliwości efektywnego wykorzystania obecnego i przyszłego potencjału logistycznego Dąbrowy Górniczej oraz tworzenie atrakcyjnej oferty obsługowej zróżnicowanych potrzeb podmiotów gospodarczych funkcjonujących w mieście, wymaga lepszego wykorzystania zdolności ładunkowych i przewozowych transportu kolejowego.

3.2.2. Transport zbiorowy

1. Zakładane cele polityki transportowej Dąbrowy Górniczej sformułowane zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju miasta mogą być osiągnięte przez **stworzenie efektywnych warunków do funkcjonowania transportu zbiorowego w przestrzeni miejskiej**. Działania prowadzące do tego obejmują:
 - ułatwienia w funkcjonowaniu transportu zbiorowego,
 - lepsze wykorzystanie istniejącej infrastruktury i urządzeń przez transport zbiorowy,
 - modernizację systemu transportowego, zapewniającą skokową poprawę jakości usług w transporcie zbiorowym,
 - podnoszenie efektywności struktury organizacyjnej transportu zbiorowego.
2. Działania ułatwiające w obecnych warunkach funkcjonowanie systemu transportu zbiorowego na obszarze Dąbrowy Górniczej mogą dotyczyć:
 - zwiększenia zakresu uprzywilejowania tramwaju w ruchu miejskim,
 - wprowadzenia wydzielonego pasa ruchu dla autobusów w korytarzach o podstawowym znaczeniu dla tego środka transportu w mieście (duże potoki pasażerskie i wysoka częstotliwość kursowania autobusów),
 - wprowadzenia priorytetu dla pojazdów transportu zbiorowego na wybranych skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną.
3. Lepsze wykorzystanie istniejącej infrastruktury i urządzeń w transporcie zbiorowym można osiągnąć przede wszystkim w podsystemie tramwajowym. Trasa tramwajowa



przebiegająca od Tworznia Arcelor Mittal Steel Poland SA do granicy miasta z Będzinem przez Śródmieście powinna nadal pozostać podstawowym środkiem transportu w tym korytarzu, do którego ciążą obszary miasta o intensywnym i zróżnicowanym, zagospodarowaniu przestrzennym (źródła i cele podróży). Sprawnie modernizowana trasa przyciągać będzie nowych użytkowników.

4. **Również w transporcie kolejowym Dąbrowy Górniczej celowe jest podejmowanie inicjatyw prowadzących do lepszego wykorzystania infrastruktury kolejowej i poprawy oferty przewozowej** w zakresie połączeń metropolitalnych, regionalnych i krajowych (zatrzymywanie się pociągów IC, Ex na stacji Dąbrowa Górnicza). Działaniom tym powinny towarzyszyć przedsięwzięcia radykalnie zmieniające obecny wizerunek kolei na terenie miasta.
5. **Modernizacja systemu transportowego Dąbrowy Górniczej dająca efekt skokowej poprawy jakości usług w transporcie zbiorowym wymaga:**
 - **zahamowania degradacji torowisk i urządzeń zasilania energetycznego** sieci tramwajowej oraz przyspieszonej ich modernizacji,
 - **sukcesywnej wymiany taboru na nowoczesny,**
 - **poprawy funkcjonalności przystanków komunikacyjnych** (wiaty, dojścia do przystanków, w tym aspekty bezpieczeństwa użytkowników),
 - **wdrożenia zaawansowanego, zintegrowanego systemu sterowania ruchem,** uwzględniającego m.in. wymogi priorytetu dla transportu zbiorowego,
 - **rozwoju systemu informacji pasażerskiej,**
 - **uwzględnienia wymagań osób niepełnosprawnych i starszych** (wybór taboru, dostępność systemu).
6. **Usprawnienie transportu zbiorowego oraz pewność szybkiej realizacji przedsięwzięcia** należą do istotnych czynników podejmowania decyzji o rozbudowie infrastruktury transportowej.
7. **Wewnątrzsystemowe działania w sferze organizacyjnej** podejmowane przez władze miasta i KZK GOP powinny uwzględniać:
 - **integrację technik i gałęzi transportu zbiorowego** w wymiarze miejskim, metropolitalnym i regionalnym,
 - **doskonalenie mechanizmu konkurencji w obsłudze miasta transportem zbiorowym,**



- poprawę systemu egzekwowania od operatorów wymaganej jakości usług przewozowych,
 - efektywnego wymiarowania systemu przewozowego (dobór taboru do identyfikowanych na bieżąco potrzeb przewozowych oraz jego wykorzystanie).
8. **Zrównoważony rozwój systemu transportowego Dąbrowy Górniczej wymaga działań zapewniających wzrost standardów transportu zbiorowego wyprzedzająco w stosunku do standardów w ruchu drogowym.**
9. **W przestrzeni Dąbrowy Górniczej wyróżnić można dwa odmienne typy obszarów zagospodarowania przestrzennego:**
- **obszary zurbanizowane o charakterze miejskim**, a więc o dużej koncentracji ludności, produkcji i usług,
 - **obszary zdominowane przez cechy charakterystyczne dla obszarów wiejskich.**

Wymaga to zróżnicowanego podejścia do ich obsługi transportem zbiorowym.

W przypadku obszaru miejskiego obsługa transportowa powinna być realizowana przez:

- **regularne linie autobusowe KZK GOP**, których układ tras musi odpowiadać wolumenowi potrzeb i jego rozkładowi przestrzennemu,
- **regularne linie tramwajowe KZK GOP** obsługujące korytarz miejski A. Mittal Steel Poland SA – Śródmieście – granica miasta (Będzin, Sosnowiec)

Transport zbiorowy obsługujący obszary miasta o charakterze wiejskim oraz tereny rekreacyjno-turystyczne powinny charakteryzować następujące atrybuty:

- **w przypadku dużych potoków pasażerskich do miejsc rekreacji i terenów turystycznych zasady obsługi będą takie same jak dla obszarów miejskich**, obsługiwanych transportem autobusowym KZK GOP,
- **potoki mniejsze**, generowane w relacjach dzielnic peryferyjne – centrum Dąbrowy Górniczej lub inne dzielnic oraz do i z niektórych obszarów rekreacyjno-turystycznych mogłyby być obsługiwane jednym z dwóch możliwych sposobów:
 - **bezpośrednich połączeń realizowanych małopojemnym taborem autobusowym** (mini i midi busami) w przedziale doby gdy funkcjonuje system KZK GOP, o zróżnicowanej częstotliwości kursowania pojazdów, wynikającej z bieżących potrzeb mieszkańców,
 - **pośrednich połączeń z dzielnic peryferyjnych do węzłów przesiadkowych w dzielnicach Ząbkowice, Strzemieszyce i Gołonóg**, a następnie do centrum miasta



lub innych dzielnic; przewozy w relacjach dzielnic peryferyjna – przystanek przesiadkowy obsługiwać będzie sieć elastycznych linii, na których kursować będą małopojemne środki transportu o częstotliwości dostosowanej do bieżąco występujących potrzeb.

Ramy organizacyjne proponowanych rozwiązań wyznaczają następujące cechy:

- **KZK GOP jako organizator przewozów działający w imieniu gminy⁴⁷,**
- **operatorzy wybierani w drodze przetargów** i posiadający ze Związkiem stosowne umowy.

Proponuje się dla dzielnic powiązanych układem dróg z Ząbkowicami i Strzemieszycami system połączeń bezpośrednich i pośrednich, a dla dzielnic położonych na północny-zachód od Gołonoga system połączeń bezpośrednich.

10. Układy transportu zbiorowego wewnątrzmijskiego powinny współdziałać między sobą oraz z podsystemami zewnętrznymi. Wymaga to alokacji na sieci transportu zbiorowego Dąbrowy Górniczej określonego rodzaju punktów styku wymienionych podsystemów:

- **centrum przesiadkowe w Śródmieściu miasta** (dworzec kolejowy Dąbrowa Górnicza) integrujące transport kolejowy o zasięgu metropolitalnym, regionalnym i krajowym oraz podsystemy transportu zbiorowego: autobusowy (linie wewnętrzne i międzygminne) i tramwajowy,
- **dzielnicowe centra przesiadkowe w:**
 - **Gołonogu** – integracja transportu kolejowego obsługującego połączenia metropolitalne i regionalne z transportem autobusowym (linie wewnętrzne i międzygminne),
 - **Strzemieszycach** – integracja linii autobusowych wewnętrznych, w tym systemu realizującego przewozy do dzielnic peryferyjnych oraz linii międzydzielnicowych,
 - **Ząbkowicach** – integracja wszystkich systemów autobusowego transportu zbiorowego i transportu kolejowego o zasięgu metropolitalnym i regionalnym,
- **zintegrowane przystanki** usytuowane w punktach sieci transportu zbiorowego, obsługiwanych przez dużą liczbę zbiegających się linii komunikacyjnych oraz obsługujących duże potoki pasażerskie.

⁴⁷ Wydaje się, że możliwa byłaby również realizacja tych przewozów poza strukturą KZK GOP.



Przewidywać należy również lokalizację węzłów przesiadkowych integrujących transport indywidualny i zbiorowy w sąsiedztwie sprawnych tras transportu zbiorowego z preferencją ich alokacji w kierunku bardziej zewnętrznym w stosunku do centrum miasta.

11. **Podejmowane działania wymagają racjonalnego wykorzystania możliwości technologii inteligentnych systemów transportowych** do zarządzania transportem zbiorowym na obszarze Dąbrowy Górniczej w powiązaniu z systemem zarządzania ruchem samochodowym.
12. **Stymulowanie przez transport zbiorowy, w tym kolej i tramwaj,** lokalizacji miejsc pracy, usług oraz budownictwa mieszkaniowego o dużej intensywności na obszarach efektywnie obsługiwanych przez ten podsystem transportu miejskiego Dąbrowy Górniczej.
13. W transporcie zbiorowym Dąbrowy Górniczej kolejnym składnikiem systemu, realizującym potrzeby przewozowe w skali metropolii i regionu (pierwszym wymienionym w opracowaniu jest przyszła kolej metropolitalna i obecnie funkcjonująca kolej regionalna) jest **oferta obsługi z Dąbrowy Górniczej centrum wystawowego Expo-Silesia w Sosnowcu**. W tym przypadku konieczne będzie sprawne powiązanie transportowe obiektów EXPO-SILESIA z centrum przesiadkowym w Śródmieściu miasta. Takie rozwiązanie zapewnia dostęp do EXPO-SILESIA mieszkańcom Dąbrowy Górniczej, ale przede wszystkim osobom przyjezdnym (kolej metropolitalna i regionalna oraz pociągi PKP Intercity SA, zewnętrzne linie autobusowe i tramwajowe KZK GOP).
14. **Utrzymanie realizacji dofinansowania przez władze samorządowe ze środków publicznych** usług przewozowych w transporcie zbiorowym na obszarze Dąbrowy Górniczej.

3.2.3. Transport ładunków

Zasady rozwoju systemu transportowego Dąbrowy Górniczej w odniesieniu do przewozów ładunków determinuje jeden cel, a mianowicie wykreowanie miasta na centrum logistyczne o kluczowym znaczeniu dla podmiotów gospodarczych zlokalizowanych we wschodniej części metropolii Silesia. Przedstawiają się one następująco:

1. **Udział władz samorządowych** w kształtowaniu rozwiązań w zakresie odpraw ładunków polega na tworzeniu warunków dla inwestycji podmiotów z kapitałem prywatnym.



Tego rodzaju działania obejmują przede wszystkim ofertę terenów pod inwestycje wraz z infrastrukturą już w fazie prac planistycznych.

2. **Nadal kontynuowane powinny być działania w kierunku usprawnienia połączeń sieci drogowo-ulicznej obsługującej główne potoki ruchu samochodów ciężarowych z i do punktów odpraw ładunków, jak i tranzytowych z korytarzami transportowymi TEN-T III i VI (droga ekspresowa A4-A1-Zawiercie) oraz układem dróg krajowych i wojewódzkich (obwodnica dzielnic Tucznawa i Ząbkowice, wschodnia obwodnica miasta, Drogowa Trasa Średnicowa Katowice – Mysłowice – Dąbrowa Górnicza z wyprowadzeniem trasy do drogi DK1).**
3. **Modernizacji wymagają układy drogowo-uliczne obsługujące obiekty Arcelor Mittal Steel Poland SA (m.in. połączenie z drogą krajową nr 1), terminal logistyczny w Sławkowie oraz auto-terminal w Dąbrowie Górniczej Staszic.**
4. **Rozbudowa objąć powinna sieć drogowo-uliczną miasta, która umożliwia wyprowadzenie ruchu ciężarowego i tranzytowego poza obszar śródmiejski i tereny intensywnej zabudowy co daje w efekcie zmniejszenie uciążliwości ciężkiego transportu towarowego.**
5. **Wspierać należy modernizację i rozbudowę układu kolejowego, obsługującego przewozy ładunków do i z Dąbrowy Górniczej, w szczególności bocznic kolejowych w dzielnicach Strzemieszyce i Ząbkowice oraz na nowych terenach przeznaczonych pod działalność gospodarczą.**
6. **Władze samorządowe miasta powinny promować możliwości stwarzane przez istniejący układ dróg kolejowych w Dąbrowie Górniczej dla przewozów towarowych w relacjach krajowych, europejskich i globalnych (połączenie Europa-Azja) i stymulować lokalizację różnych aktywności ekonomicznych na obszarach dobrze obsługiwanych przez transport kolejowy (odpowiednia infrastruktura i oferta przewozowa).**
7. **Kierunek popieranych rozwiązań w zakresie obsługi dostaw towarów do Dąbrowy Górniczej to rozwiązania z dziedziny logistyki miejskiej.** Charakteryzuje je scentralizowany system dostaw, magazynów, dystrybucji i dowozu-odwozu ładunków.
8. **W przyszłości (do 2015 r.), korzystanie z określonych elementów układu drogowo-ulicznego oraz wjazd w wybrane obszary miasta dla ciężkiego transportu towarowego (pojazdy ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 10,0 ton) powinny być uwzględnione w systemie opłat miejskich.** Uzyskane z tego tytułu wpływy powinny być przeznaczone na utrzymanie i modernizację dróg i parkingów.



3.2.4. Układ drogowo-uliczny

Często pojawiający się postulat społeczny nadążania, a nawet wyprzedzania przez infrastrukturę drogowo-uliczną miast tempa rozwoju motoryzacji, nie jest racjonalny i możliwy do spełnienia. W warunkach zrównoważonego rozwoju Dąbrowy Górniczej, a więc także jej systemu transportowego, działania dotyczące infrastruktury drogowo-ulicznej muszą być ujęte w określone ramy wyznaczające zakres i sposób ich realizacji zgodny z założeniami zrównoważonego rozwoju.

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 Tucznawy 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,
 - konkurowania 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).



3.2.5. Infrastruktura parkingowa

Kształtowanie infrastruktury parkingowej powinno służyć zrównoważonemu rozwojowi Dąbrowy Górniczej dzięki:

- dostosowaniu liczby miejsc parkingowych do specyfiki zagospodarowania przestrzennego poszczególnych obszarów miasta z wyraźnie zaznaczonymi ich zindywidualizowanymi funkcjami (centrum, usługi, przemysł, mieszkalnictwo itp.),
- wzmacnianiu priorytetu transportu zbiorowego.

Założone efekty są możliwe do uzyskania przy ograniczeniu podaży miejsc postojowych.

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**



załoczenie 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 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 niemieszkaniowych 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.



3.2.6. Układ kolejowy

Przyjęto założenie, że kształtowanie rozwoju układu kolejowego determinowane jest potrzebami generowanymi przez pozostałe podsystemy transportu miejskiego Dąbrowy Górniczej, gdyż brak jest możliwości bezpośredniego wpływu miasta na procesy zmian. Zasady tak formułowane przedstawiają się więc następująco:

1. **Do zwiększenia udziału transportu zbiorowego w realizacji zadań przewozowych w obecnych warunkach i perspektywie do 2025 r. może się przyczynić wzmocnienie roli transportu kolejowego w połączeniach metropolitalnych i regionalnych.**
2. W transporcie kolejowym osób na obszarze Dąbrowy Górniczej **celowe jest podejmowanie inicjatyw prowadzących do lepszego wykorzystania modernizowanej infrastruktury kolejowej i poprawy oferty przewozowej** w zakresie połączeń metropolitalnych, regionalnych i krajowych (w tym zatrzymywanie się pociągów IC i Ex na stacji Dąbrowa Górnicza). Działaniom tym powinny towarzyszyć przedsięwzięcia w radykalny sposób zmieniające obecny wizerunek przestrzeni kolejowej na terenie miasta.
3. **Dla integracji układów transportu zbiorowego w Dąbrowie Górniczej należy wykorzystać funkcjonujące dworce kolejowe.** Tym samym:
 - w strefie zmodernizowanego dworca Dąbrowa Górnicza powinno powstać centrum przesiadkowe integrujące transport kolejowy o zasięgu metropolitalnym, regionalnym i krajowym z podsystemami transportu zbiorowego (autobusy linii wewnętrznych i zewnętrznych, tramwaje),
 - na dworcach Gołonóg i Ząbkowice powinny funkcjonować dzielnicowe centra przesiadkowe integrujące transport kolejowy metropolitalny i regionalny oraz linie autobusowe KZK GOP, w tym systemu realizującego przewozy do dzielnic peryferyjnych miasta.⁴⁸
4. **Należy podjąć działania prowadzące od uruchomienia zintegrowanego połączenia kolejowo-autobusowego z miast Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii Silesia do centrum EXPO-SILESIA w Sosnowcu Zagórz.** Obsługiwać ono powinno w relacji miasta metropolii – Dąbrowa Górnicza (połączenie kolejowe) – centrum EXPO-SILESIA

⁴⁸ Podobną funkcję integratora transportu kolejowego z transportem autobusowym może realizować dworzec w Strzemieszycach. Skala współdziałania jest jednak niewielka ze względu na ograniczoną liczbę kursujących pociągów regionalnych.



(połączenie autobusowe) i z powrotem dowoży i odwoży zwiedzających w okresach ekspozycji wystawienniczych.

5. **W przewozach ładunków zwiększenie możliwości efektywnego wykorzystania obecnego i przyszłego potencjału logistycznego Dąbrowy Górniczej** oraz tworzenie atrakcyjnej oferty obsługowej zróżnicowanych potrzeb podmiotów gospodarczych funkcjonujących w mieście, **wymaga lepszego wykorzystania zdolności ładunkowych i przewozowych transportu kolejowego.**
6. **Wspierać należy modernizację i rozbudowę bocznic kolejowych w dzielnicach Strzemieszyce i Ząbkowice** oraz na nowych terenach przeznaczonych pod działalność gospodarczą i tym samym zachęcać do lokalizacji różnych aktywności ekonomicznych na obszarze miasta dobrze obsługiwanym przez transport kolejowy.
7. **Władze miasta powinny promować możliwości stwarzane przez istniejący układ linii kolejowych w Dąbrowie Górniczej** do przewozów towarowych w relacjach krajowych, europejskich i globalnych.

3.2.7. Strefy ruchu uspokojonego i pieszego

1. **Uspokojenie ruchu**, będące uporządkowaniem i dostosowaniem sposobu obsługi komunikacyjnej danego obszaru do jego charakteru i realizowanych funkcji (przede wszystkim w dzielnicach mieszkaniowych) **oddziałuje w istotny sposób na jakość życia mieszkańców.** Osiągnięcie wymienionych efektów wymaga ograniczenia prędkości ruchu pojazdów oraz poszanowania praw innych użytkowników ulic.
2. **Działania w zakresie uspokojenia ruchu powinny koncentrować się na środkach inżynierii ruchu**, gdyż w ten sposób ogranicza się wpływ na podejmowane przedsięwzięcia deficytu przestrzeni komunikacyjnej i środków finansowych.
3. **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 obszarów ciężenia.
4. **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 utrudniania ruchu pieszego przez samochody metodami inżynierii ruchu** oraz poprzez działania policji i straży miejskiej (egzekwowanie zakazu parkowania na chodnikach).
5. **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.**
6. **Potrzeby ruchu pieszego, w tym zapewnienie dogodnych i bezpiecznych dojść do źródeł i celów podróży oraz przystanków transportu zbiorowego uwzględniać należy w projektowaniu urbanistycznym i architektonicznym.**

3.2.8. 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.



3.3. NARZĘDZIA REALIZACJI POLITYKI TRANSPORTOWEJ DĄBROWY GÓRNICZEJ

Cele polityki transportowej realizowane są z wykorzystaniem narzędzi, które można podzielić na⁴⁹:

- ekonomiczne (parametryczne), w tym m.in. urzędowe stawki cen, podatków, ubezpieczeń i amortyzacji, dotacje, kredyty i stopy oprocentowania, gwarancje, zamówienia rządowe i samorządowe,
- pozaekonomiczne (nieparametryczne), w tym:
 - administracyjne - głównie nakazy i zakazy administracyjne, koncesje, limity i zezwolenia, narzędzia polityki kadrowej oraz polityki zatrudnienia, koordynacja, etatyzacja i deetatyzacja, przydziały, zalecenia organów administracyjnych (w tym różnych inspekcji),
 - prawne – m.in. akty normatywne dotyczące warunków prowadzenia działalności gospodarczej i transportowej oraz akty prawne odnoszące się do struktur organizacyjnych i własnościowych jednostek funkcjonujących w transporcie,
 - informacyjne, w tym prognozy dotyczące wybranych elementów gospodarki narodowej i transportu w szczególności, apele i analizy o skutkach określonych strategii rozwoju transportu,
 - moralne: odznaczenia i wyróżnienia, propagowanie różnych postaw (np. proekologicznych).

W przypadku celów lokalnej polityki transportowej wyznaczonych dla Dąbrowy Górniczej, zbiór ten można ograniczyć, skonkretyzować i uporządkować.

Narzędzia ekonomiczne, które miasto może zastosować do realizacji wyszczególnionych celów, to zwłaszcza:

1. Ceny za korzystanie z usług transportu zbiorowego (w przypadku Dąbrowy Górniczej należącej do KZK GOP możliwe jest to poprzez decyzje zgromadzenia Związku): ceny te powinny być zgodne z polityką podziału zadań przewozowych preferujących transport zbiorowy oraz zapewniających transportowi zbiorowego efektywność i konkurencyjność; zaleca się ograniczanie interwencji w tym zakresie, warto też nadmienić, że cena nie jest

⁴⁹ Szerzej, także podziały ze względu na inne kryteria - zob. W. Grzywacz, K. Wojewódzka-Król, W. Rydzkowski, *Polityka transportowa*, Uniwersytet Gdański, Gdańsk 1994, s.38-42.



głównym czynnikiem preferencji komunikacyjnych na rzecz transportu zbiorowego – zdecydowanie większe znaczenie ma dostępność i czas podróży.

2. Ceny za parkowanie w strefie płatnego parkowania: jest to narzędzie powszechnie stosowane w krajach UE, opłaty te odgrywają głównie rolę bodźcową – dlatego w warunkach rosnącej kongestii opłaty te szybko wzrastają. Dąbrowa Górnicza nie zamierza obecnie wprowadzić płatnego parkowania w centrum miasta – w przyszłości, pomimo spodziewanej krytyki⁵⁰ zaleca się stosowanie tego narzędzia w połączeniu z wprowadzeniem elektronicznego systemu parkowania oraz monitoringu.
3. Opłaty kongestyjne: opłaty, których celem jest ograniczenie wjazdów samochodów w strefę centrum miasta nie są jeszcze dopuszczalne w polskim systemie prawnym, po zrealizowaniu inwestycji podnoszących znacząco dostępność transportem zbiorowym, w perspektywie końca obecnego okresu planowania wskazane będzie podjęcie prac nad wdrożeniem systemu opłat kongestyjnych w śródmieściu Dąbrowy Górniczej (pod warunkiem wcześniejszej zmiany obowiązującego stanu prawnego).
4. Dotacje do transportu zbiorowego: praktyką miast europejskich jest dotowanie transportu zbiorowego, wydaje się to także konieczne w Dąbrowie Górniczej, celowe jednak byłoby zwiększenie finansowania w zakresie transportu szynowego (tak aby uzyskać poprawę jakości i efektywności transportu tramwajowego); miasto finansuje transport zbiorowy poprzez KZK GOP, wyższa efektywność transportu zbiorowego w Dąbrowie Górniczej nie powinna prowadzić do ograniczenia inwestycji miasta w ten system transportowy, system dotowania powinien koncentrować się na rozwoju transportu zbiorowego, a nie na finansowaniu eksploatacji (w tym zakresie transport zbiorowy powinien samofinansować się – dzięki ograniczeniu regulacji cen oraz ewentualnym rekompensatom za socjalne ulgi taryfowe).
5. Inwestycje w zakresie infrastruktury transportowej w mieście: miasto powinno inwestować we wzrost dostępności transportowej oraz wzrost efektywności systemu transportowego, w tym zakresie szczególną uwagę powinny zwrócić inwestycje drogowe umożliwiające tranzyt z pominięciem centrum, rozwój infrastruktury szynowej, tworzenie centrów przesiadkowych, rozwój infrastruktury rowerowej, wdrażanie ITS.

Narzędzia pozaekonomiczne, które miasto może zastosować do realizacji wyszczególnionych celów, to:

⁵⁰ Zob. serwis informacyjny Nasze Miasto - <http://dabrowagornicza.naszemiasto.pl/wydarzenia/846931.html>, odsłona z 30.08.2009.



1. Administracyjne ograniczenia w dostępie samochodów osobowych do centrum miasta: powinny polegać na wprowadzaniu zakazów wjazdu do stref ruchu pieszego (zwłaszcza ścisłego centrum miasta) oraz w strefach ruchu uspokojonego na wprowadzaniu ograniczeń prędkości (do 20 km/h).
2. Wprowadzanie priorytetów w ruchu ulicznym dla transportu zbiorowego: poprzez wydzielenie pasów dla autobusów i taksówek na wyodrębnionych ciągach ulicznych cechujących się dużym ruchem pojazdów transportu zbiorowego oraz poprzez zmiany w działaniu sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach (ITS) – zwłaszcza w przypadku tramwajów.
3. Promocja zrównoważonych rozwiązań transportowych: transportu zbiorowego i rowerów poprzez finansowanie akcji propagujących transport zrównoważony, edukacji komunikacyjnej w szkołach, nadawanie rozgłosu przedsięwzięciom podejmowanym w tym zakresie przez miasto.
4. Prowadzenie monitoringu rozwoju systemu transportowego miasta i realizacji polityki transportowej: celowe jest okresowe poddawanie przeglądowi stanu transportu i realizacji polityki transportowej.

Szczególne znaczenie w polityce transportowej Dąbrowy Górniczej powinny mieć narzędzia ekonomiczne. Transport jako dziedzina kapitałochłonna, wymagająca regulacji i cechująca się długim okresem zwrotu inwestycji wymaga finansowania publicznego. Środki te muszą być w pierwszej kolejności kierowane na inwestycje z zakresu publicznej (ogólnodostępnej) infrastruktury transportowej.

Z praktycznego punktu widzenia, instrumenty kształtowania i realizacji polityki transportowej obejmują działania w zakresie:

- planowania przestrzennego i projektowania urbanistycznego,
- transportu zbiorowego,
- układu drogowego i organizacji ruchu,
- parkowania,
- organizacji i zarządzania systemem transportowym Dąbrowy Górniczej,
- polityki ekonomiczno-finansowej,
- ochrony środowiska⁵¹.

W zakresie planowania rozwoju miasta stosowne będą następujące środki:

⁵¹ Poza działaniami podejmowanymi w każdym z wymienionych powyżej obszarów funkcjonowania miasta.



- stymulowanie koncentracji generatorów i celów ruchu,
- przeciwdziałanie dezintegracji przestrzennej, powodującej wzrost ruchu zwłaszcza transportem samochodowym,
- uwzględnienie w projektowaniu urbanistycznym i architektonicznym potrzeb ruchu pieszego i rowerowego o niewielkiej uciążliwości dla środowiska,
- egzekwowanie w planach zagospodarowania przestrzennego i w bieżącej działalności (wydawanie pozwoleń na budowę) przyjętych normatywów parkingowych,
- rezerwowanie terenu na programowane inwestycje transportowe,
- wykonanie szczegółowych analiz urbanistycznych dla rejonów dworców kolejowych, które zostaną przekształcone w węzły przesiadkowe integrujące różne podsystemy transportu zbiorowego.

W zakresie transportu zbiorowego polityka transportowa Dąbrowy Górniczej przyjmuje podnoszenie jakości, sprawności i efektywności wszystkich form tego transportu poprzez:

- zwiększenie roli i atrakcyjności transportu tramwajowego,
- większe uprzywilejowanie w ruchu pojazdów komunikacji miejskiej,
- uwzględnienie oczekiwań niepełnosprawnych i starszych użytkowników transportu zbiorowego,
- rozwój systemu informacji pasażerskiej,
- wprowadzenie mechanizmów konkurencji w obsłudze miasta transportem zbiorowym,
- egzekwowanie przyjętych standardów obsługi.

W odniesieniu do układu drogowo-ulicznego stosowany będzie następujący zbiór instrumentów:

- zintensyfikowanie utrzymania oraz prac modernizacyjnych i remontów istniejącej infrastruktury drogowej,
- realizacji inwestycji drogowych i modernizacji na podstawowym układzie drogowym,
- modernizacja systemu zarządzania ruchem,
- wdrożenie programu organizacji ruchu ciężarowego i dostawczego (łagodzenie uciążliwości tego rodzaju ruchu dla mieszkańców),
- rozszerzenie zakresu przestrzennego obszarów ruchu pieszego, stref ruchu uspokojonego oraz obszarów wolnych od ruchu samochodowego,



- intensyfikacja działań policji i straży miejskiej na rzecz porządku na drogach i parkingach,
- wykorzystanie dostępnego zasobu środków na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W zakresie parkowania przewiduje się:

- limitowanie podaży miejsc parkingowych na obszarze centrum Dąbrowy Górniczej i bezpośrednio przyległych obszarach zurbanizowanych oraz w określonych warunkach na pozostałym obszarze miasta (dobra dostępność transportem zbiorowym),
- zapewnienie mieszkańcom tych obszarów możliwości parkowania poza drogami i parkingami publicznymi,
- rozwój parkingów strategicznych lokalizowanych poza centrum Dąbrowy Górniczej i bezpośrednio przyległych przeciążonych ruchem obszarach, najlepiej na granicach stref zróżnicowania polityki parkingowej,
- egzekwowanie obowiązku budowy parkingów przez inwestorów na własnym terenie i z własnych środków,
- utworzenie systemu informacji o zajętości miejsc na parkingach wydzielonych i w obszarze centrum miasta.

W zakresie organizacji i zarządzania systemem transportowym Dąbrowy Górniczej w powiązaniu z polityką finansową stosowane będą następujące środki:

- opracowanie programów inwestycyjnych oraz przygotowanie projektów na podstawie wyników kompleksowych analiz techniczno-ekonomicznych a w przypadku aplikowania o środki unijne zgodnie z sektorowymi niebieskimi księgami,
- wykorzystanie możliwości stwarzanych przez uruchomienie mechanizmów konkurencji w obsłudze miasta transportem zbiorowym (poprawa jakości i obniżka kosztów usług transportowych),
- koordynacja planów rozwoju przestrzennego i społeczno-gospodarczego miasta z planem rozwoju systemu transportowego,
- realizacja wieloletniego planowania finansowego inwestycji w sektorze transportu,
- realizacja dofinansowania ze środków publicznych usług przewozowych w transporcie zbiorowym wykonywanych na zlecenie miasta,



- przeznaczenie wpływów związanych z sektorem transportu (opłaty, kwoty partycypacji itp.) na utrzymanie i modernizację dróg i parkingów oraz dopłaty do transportu zbiorowego (eksploatacja i rozwój).

W zakresie ochrony środowiska licznie wykorzystywane instrumenty w innych podsystemach transportu miejskiego Dąbrowy Górniczej uzupełniają następujące środki:

- wykonywanie studiów oddziaływania na środowisko dla wszystkich inwestycji dotyczących infrastruktury transportu,
- zwiększenie częstotliwości i jakości kontroli stanu pojazdów przez policję i straż miejską.



IV. IMPLEMENTACJA POLITYKI TRANSPORTOWEJ DĄBROWY GÓRNICZEJ

Ukierunkowanie polityki transportowej na zrównoważony rozwój powinno tworzyć w przyszłości miasto przyjazne dla mieszkańców, w którym mobilność jest integralną cechą jakości życia. Tak formułowana polityka transportowa musi być realizowana w powiązaniu z szeroko rozumianą gospodarką przestrzenną, nową jakością środowiska życia mieszkańców i poprawą warunków funkcjonowania podmiotów gospodarczych w mieście.

Realizacja zadania wzrostu dóbr publicznych jest procesem długotrwałym i wymaga koordynacji działań służb miejskich, zarówno w poszczególnych obszarach i zakresach funkcjonowania miasta, jak i co do kolejności realizacji określonych przedsięwzięć oraz ich terminów.

4.1. KOORDYNACJA, KONCENTRACJA I KONSOLIDACJA DZIAŁAŃ

Warunkiem skutecznego wdrażania polityki transportowej jest opracowanie i stosowanie przez służby miejskie odpowiednich zasad w zakresie zarządzania rozwojem i funkcjonowaniem systemu transportowego miasta i dziedzin z nim związanych (głównie planowania przestrzennego i ochrony środowiska).

Instrumenty oddziaływania polityki transportowej można zastosować do dwóch grup zadań, jakie są przydzielane poszczególnym służbom miasta w realizacji polityki:

- zadania dotyczące struktury instytucjonalnej i organizacyjnej (w tym także polityka przetargowa i kontrakty),
- zadania dotyczące systemu zarządzania miastem, czyli przydzielania konkretnych zadań służbom miasta (system zadaniowy).

Z prawnego punktu widzenia zapisy polityki transportowej nie są wprost uregulowane w przepisach prawa materialnego, rozumianego jako wskazanie konkretnego zadania gminy. Dotyczy to wielu kluczowych ustaw:

- ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (np. ani ustawa, ani jej rozporządzenia wykonawcze nie wymagają badania struktury transportowej od strony popytowej i podażowej – co jest najważniejszą informacją do przeprowadzania ocen),



- ustawa o drogach publicznych nie określa kwestii relacji popytu (ruchu) do podaży (oferowanego natężenia krytycznego),
- ustawa o transporcie drogowym nie przewiduje innej roli dla organizatora transportu zbiorowego niż odmawianie wydawania zezwoleń i temu zadaniu podporządkowuje wynikające z zapisów ustawy badania popytu.

Z tego wynika, że procedury wdrażania polityki transportowej muszą być całkowicie podporządkowane wewnętrznym regulacjom w obrębie jednostek miejskich Dąbrowy Górniczej.

Prawidłowo prowadzone działania wdrożeniowe powinny zgodnie obejmować cele, instrumenty realizacji oraz postulowaną jakość transportu (osiągane wartości wskaźników) i dotyczyć będą w szczególności:

- gałęziowych programów rozwoju transportu,
- projektów budżetów miasta,
- studiów uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego,
- planów miejscowych,
- decyzji „warunków zabudowy i zagospodarowania terenu” oraz ustalania lokalizacji inwestycji celu publicznego,
- koncepcji projektowych,
- projektów budowanych,
- projektów organizacji ruchu,
- projektów rozwiązań taryfowych,
- zakupów taborowych.

Realizację celów polityki transportowej można podejmować według wyróżnionych podsystemów gałęziowych i funkcjonalnych w transporcie miejskim. Zbiór podsystemów tworzą:

- planowanie przestrzenne,
- transport zbiorowy,
- układ drogowo-uliczny i parkingi,
- sieć transportu kolejowego,
- drogi rowerowe,
- organizacja i zarządzanie,
- polityka ekonomiczno-finansowa,
- monitorowanie, oddziaływanie na zachowania transportowe, komunikacja społeczna.



4.2. ZGODNOŚĆ PROCEDUR Z ZASADAMI ZAWARTYMI W POLITYCE TRANSPORTOWEJ

W celu realizacji polityki transportowej należy dążyć do:

- wprowadzenia procedur zgodności z polityką transportową rocznych i wieloletnich planów rozwoju systemu transportowego miasta, będących podstawą do tworzenia budżetu miasta w kolejnych latach, opracowywania planów miejscowych oraz projektów inwestycyjnych i organizacyjnych,
- wprowadzania jako obowiązującej oceny zgodności decyzji urbanistycznych ULD, ULICP, DUŚ i innych z polityką transportową,
- parametryzacji celów polityki transportowej z optymalizacją horyzontów czasowych osiągania założonych standardów z uwzględnieniem prognozy dostępności środków finansowych oraz wyniku rachunku efektywności ekonomicznej (w tym kosztów zewnętrznych),
- formułowania uwarunkowań dotyczących przygotowania inwestycji do realizacji,
- monitorowania realizacji polityki,
- konieczności okresowej oceny polityki,
- okresowej aktualizacji polityki transportowej w sytuacji zmieniających się uwarunkowań.

Procedura oceny zgodności z polityką transportową oraz miary (wskaźniki) przyjęte do oceny zgodności z polityką transportową powinny zostać określone przez Prezydenta Miasta w zarządzeniu Wewnętrznym po uchwaleniu Polityki Transportowej.

4.3. ZGODNOŚĆ ZE STANDARDAMI PRZYJĘTYMI W POLITYCE TRANSPORTOWEJ

Zarówno merytoryczna, jak i formalna ocena zgodności ze standardami przyjętymi w polityce możliwa jest w sytuacji dysponowania przez Dąbrowę Górniczą bazą danych, która będzie uzupełniana i aktualizowana w określonych horyzontach czasowych. Mierniki praktycznie przydatne to w zasadzie w większości przypadków wskaźniki procentowe, obrazujące bądź „odległość od wzorca” bądź udziały. Wartości bezwzględne są stosowane tylko wtedy, gdy istnieje poziom odniesienia. Obiektywne miary (konkretne wielkości wskaźników) nie zawsze mogą być stosowane.

Stopień wdrożenia polityki może być również oceniany w sposób jakościowy, np. przez dokonywanie oceny w skali trójstopniowej:



- brak wdrożenia,
- częściowe wdrożenie,
- całkowite wdrożenie.

Dotyczy to tych zagadnień, których nie ocenia się poprzez mierniki.

Wdrożenie obydwu metod (grup) sposobu mierzenia skutków realizacji zapisów polityki, tj.:

- utworzenie bazy danych pomiarowych,
- uzupełnienie dyrektywnej oceny „zero-jedynkowej” (jest – nie ma),

zapewni możliwość oceny zgodności ze standardami przyjętymi w polityce.

W bieżącej realizacji standardów w zakresie transportu zbiorowego w większości można wyznaczyć liczbowe wartości wskaźników, podobnie w przypadku proponowanych wskaźników odnoszących się do ruchu drogowego. Obszary takie jak układ drogowo-uliczny, infrastruktura parkingowa czy polityka ekonomiczno-finansowa, oparte będą na metodzie dyrektywnej.

Potrzeba oceny i kalkulacji mierników i wskaźników, utrzymanie ich spójności wymaga systematycznego gromadzenia i przetwarzania danych. Zbiory danych powinny być gromadzone w skali umożliwiającej porównywalność wyników i składać się z czterech elementów.

- pomiarów ruchu i warunków ruchu na sieci transportowej (drogowej, transportu zbiorowego oraz parkowania),
- badań ankietowych wśród użytkowników systemu,
- obliczeń symulacyjnych lub analitycznych rozkładów ruchu w modelu sieci,
- danych o mieście (zmiennych objaśniających).

Metodyka prac przewiduje trzy ich rodzaje:

- badania kompleksowe, co około 10 lat,
- badania i oceny przejściowe (co 2-4 lat), oparte na badaniach terenowych kontrolnych (np. badanie ruchliwości na małej próbie, ocena popytu),
- analizy roczne, oparte na modelowaniu ruchu w sieciach oraz ekstrapolacji wyników badań przejściowych i kompleksowych – służą monitorowaniu zjawisk ruchowych w sieci transportowej oraz w sferze popytowej transportu.



4.4. KRYTERIA WAŻNOŚCI INWESTYCJI

Kryteria ważności inwestycji rzutują na kolejność podejmowania 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).
6. Przedsięwzięcia zmniejszające stopień nierównomierności 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.

4.5. ETAPOWANIE ROZWOJU UKŁADU TRANSPORTOWEGO DĄBROWY GÓRNICZEJ

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.
5. Założenia polityki transportowej Dąbrowy Górniczej sformułowano dla przedziału czasu do 2015-2025 r. i w tym okresie powinna zakończyć się ich realizacja. Dynamika zmian wymaga dokonywania oceny stanu realizacji przyjętych celów polityki transportowej w okresach 2-letnich. Jej wyniki powinny być podstawą do ewentualnej aktualizacji celów programowanych zamierzeń.

Długoterminowe działania programowane w opracowanej polityce transportowej Dąbrowy Górniczej zakładają:

- wieloletnie programy modernizacji i rozwoju transportu zbiorowego i układu drogowo-ulicznego oraz infrastruktury parkingowej,
- wieloletnie i roczne plany operacyjne rozwoju i utrzymania systemu transportowego,
- reorganizację zarządzania transportem zbiorowym ukierunkowaną na integrację systemu transportowego miasta i regionu,
- program rewitalizacji systemu transportowego w centrum miasta,
- modernizację systemu zarządzania ruchem w mieście z uwzględnieniem konieczności rozszerzenia zakresu zastosowań metod i środków usprawniających ruch pojazdów transportu zbiorowego na trasach komunikacyjnych,
- program poprawy warunków poruszania się osób niepełnosprawnych tak, aby umożliwić im szersze uczestnictwo w życiu społeczności miasta.