

# **K** NASZE **KATOWICE**

KWIECIEŃ 2016 r. | BEZPŁATNY INFORMATOR O LINII TRAMWAJOWEJ NA POŁUDNIE | ISSN 1899-9530

WYDANIE  
SPECJALNE

MAPA



NOWA LINIA  
TRAMWAJOWA

◀4-5▶

# TRAMWAJ NA POŁUDNIE



**DUŻA  
ZMIANA  
W KOMUNIKACJI  
MIEJSKIEJ**  
WIĘCEJ S. 2 ▶



**POWSTANIE  
NOWA SIĘĆ  
DLA  
ROWERZYSTÓW**  
WIĘCEJ S. 7 ▶



**TRAMWAJ  
LEPSZY  
DLA DRZEW  
NIŻ KORKI**  
WIĘCEJ S. 8 ▶

## EDYTORIAL

# Duża zmiana w komunikacji miejskiej

**„Tramwaj na południe” to jedna z najważniejszych inwestycji, jaka będzie realizowana w Katowicach w najbliższych latach. Pozornie to tylko kilkukilometrowa nitka tramwajowa, jakich w stolicy województwa wiele, ale jej faktyczne znaczenie jest dużo większe.**

*Marcin Krupa*

**Po pierwsze**, to nowy środek komunikacji dla południowych dzielnic miasta, czyli obszaru, który najbardziej tego potrzebuje. Obecnie katowiczanie zbyt wiele czasu muszą poświęcić na podróżowanie do centrum miasta. Tramwaj w korkach stać nie będzie. Tym bardziej że na całej długości linii zielone światło na skrzyżowaniach będzie zapalać się dla niego w pierwszej kolejności.

**Po drugie**, nazwa „Tramwaj na południe” jest w gruncie rzeczy nieprecyzyjna, ponieważ razem z siecią tramwajową powstanie także wygodna i bezpieczna ścieżka rowerowa. Zapewne zwiększy ona liczbę osób pokonujących drogę do szkoły czy pracy na dwóch kółkach. Tym bardziej że zgodnie z ostatnimi badaniami 50 proc. katowiczanie posiada własny rower.

**I po trzecie**, choć może najważniejsze, zakończenie realizacji tej inwestycji będzie początkiem całkiem sporej rewolucji w komunikacji miejskiej. Jej kolejnymi elementami będą nowe tramwaje i autobusy, dodatkowe

przystanki, zmiana przebiegu dotychczasowych linii autobusowych, parkingi w ramach systemów Park & Ride i Bike & Ride. Wierzę, że dzięki tym inicjatywom dla wielu mieszkańców komunikacja publiczna stanie się alternatywą dla samochodu. Podobnie jak w innych dużych metropoliach, będzie wygodniejszym, bardziej ekonomicznym i szybszym sposobem poruszania się po mieście.

Realizacja takich projektów jak „Tramwaj na południe” zawsze budzi duże zainteresowanie opinii publicznej. Wynika to z faktu, że w odróżnieniu od chociażby inwestycji w Strefie Kultury, nie są one prowadzone w jednym określonym punkcie, ale przechodzą przez szereg nowych obszarów. W związku z tym Urząd Miasta Katowice zdecydował się realizować dedykowane temu przedsięwzięciu działania informacyjne, m.in. przygotowanie niniejszego specjalnego wydania „Naszyc Katowic”. Mam nadzieję, że ta i kolejne inicjatywy spotkają się z Państwa zainteresowaniem. ■

## | ZASADY REALIZACJI INWESTYCJI |

Na początku kwietnia w katowickim urzędzie miasta sformułowano zestaw 5 najważniejszych reguł, zgodnie z którymi będzie przebiegała budowa „Tramwaju na południe”.

1

## Projektowanie z mieszkańcami

Inżynierowie przygotowujący projekty budowlane i wykonawcze w możliwie największej liczbie detali będą musieli uwzględnić opinie codziennych użytkowników i sąsiadów inwestycji.

Czytaj więcej na s. 3

2

## Budowa drogi najwcześniej po 2030 r.

Równocześnie z projektem linii tramwajowej i ścieżki rowerowej projektowana będzie droga. Jej budowa nie będzie jednak zrealizowana w obecnym horyzoncie Strategii Rozwoju Katowic.

Czytaj więcej na s. 8

3

## Brak nowych barier pomiędzy lasem a mieszkańcami

Jest duża szansa, by sieć tramwajowa nie stała się nową barierą odgradzającą mieszkańców od lasu. Pewność, że to założenie uda się zrealizować na całej długości trasy, uzyskamy za kilkanaście miesięcy, gdy projektanci zakończą swoją pracę. Jednak w tym momencie wydaje się to bardzo prawdopodobne.

Czytaj więcej na s. 4 i 5

4

## 2 nowe w miejsce 1 dotychczasowego drzewa

Sieć tramwajowa ominie rezerwat Ochojec. Jeśli realizacja prac będzie wymagała jednak zmian w drzewostanie w innych obszarach, to w miejsce jednego dotychczasowego drzewa – pomimo że nie wymagają tego przepisy prawa – zostaną posadzone dwa nowe.

Czytaj więcej na s. 8

5

## Planowanie w szerszym kontekście

Inwestycja jest elementem szerszego pakietu działań mających poprawić rozwiązania komunikacyjne dla mieszkańców południowych dzielnic miasta.

Czytaj więcej na s. 6

# Mieszkańcy Katowic współprojektują tramwaj

Do tej pory znaczna część przebiegu trasy, w przyszłości prawdopodobnie także ekrany akustyczne, przystanki czy nawierzchnia samego torowiska – budowa linii tramwajowej to pierwsza tak duża inwestycja, na którą bardzo istotny wpływ mają mieszkańcy



AGENCJA GAZETA

## DESIGN W MIEŚCIE |

### Polskie przykłady wspólnego projektowania

**W Krakowie** w 2017 roku powstanie nowy, liczący 8 hektarów Park Reduta. To mieszkańcy decydują o tym, jak będzie wyglądał – podczas warsztatów, wspomagani wiedzą ekspertów, sami projektują przestrzeń, a ich wspólny projekt realizuje urząd miasta. Nowy park odmieni dzielnicę, w której zielonych terenów jest niewiele. Podobne rozwiązanie przy projektowaniu przestrzeni miejskiej wykorzystano m.in. w Warszawie, Toruniu czy Łodzi.

**W Poznaniu** mieszkańcy współdecydują o strategii rozwoju miasta. Biuro Concordia Design, które współpracuje z tamtejszym urzędem miejskim, organizuje spotkania, podczas których mieszkańcy, inwestorzy i władze miasta wspólnie dyskutują na temat potrzeb lokalnej społeczności. W efekcie wspólnie wyznaczają kierunki rozwoju i decydują o podejmowanych inwestycjach.

**B**udowa linii tramwajowej do południowych dzielnic Katowic od samego początku związana była z głosami mieszkańców. – To katowiczanie jako pierwsi mówili o potrzebie torów i ułatwieniu komunikacji w Piotrowicach, Ochojcu, na Ligocie czy Kostuchnie. Dlatego zdecydowaliśmy, żeby na wszystkich etapach realizacji zadania, aż do uruchomienia linii tramwajowej, projekt był efektem możliwie najszerzej współpracy projektantów, urzędu miasta i mieszkańców – mówi Bogusław Lowak, naczelnik Wydziału Transportu w Urzędzie Miasta Katowice.

**W ramach konsultacji w sprawie budowy tramwaju na południe Katowic odbyło się już kilka spotkań z mieszkańcami**

wraz z ekspertami postawiły na piątą opcję. – Wybraliśmy wariant, który ma najwięcej zalet. Powstał on po rozmowach z mieszkańcami i wprowadzonych modyfikacjach – mówił Marcin Krupa, prezydent Katowic.

## Rozmowy będą trwały

Dyskusja co do przebiegu trasy to dopiero początek. Od kilku miesięcy trwają prace nad przygotowaniem specyfikacji przetargowej definiującej zadania dla firmy, która przygotuje szczegółowy projekt budowlany. W założeniu Urzędu Miasta Katowice projektanci zostaną zobowiązani do włączenia mieszkańców w proces planowania możliwie największej liczby detali istotnych z perspektywy codziennych użytkowników i sąsiadów nowej linii tramwajowej.

Obecnie wydaje się, że omówione z mieszkańcami zostaną najprawdopodobniej następujące elementy:

- **Przejścia dla pieszych przez torowisko** – m.in. Dolina Ślepiotki, gdzie powstanie wiadukt dla ścieżki rowerowej. W tym zakresie miasto planuje zaprosić mieszkańców do wspólnego wyboru projektu i elementów funkcjonalnych, takich jak m.in. nawierzchnia,
- **Ekrany dźwiękochłonne** – ważny element linii tramwajowej, gwarantujący ciszę w miejscach, gdzie zbliża się ona do zabudowań. Ekrany muszą z jednej strony zapewnić wyciszenie, z drugiej wkomponować się w krajobraz,
- **Aranżacja torowiska** – zielone torowisko doskonale sprawdza się na al. Korfantego. Każde rozwiązanie ma jednak swoje mocne i słabe strony, poza tym występują rozwiązania niestandardowe, który mogą wnieść coś interesującego,
- **Przystanki** – jest szereg wytycznych, które muszą zostać spełnione pod względem funkcjonalnym. Ale zarówno bryła przystanków, jak i dodatkowe funkcjonalności to ważne aspekty, które mogą zostać dostosowane do opinii mieszkańców.

## Wyciągamy wnioski z przebudowy Kościuszki

Gruntowny remont nadał jednej z najbardziej eleganckich ulic miasta dawny blask, ale wywołał również falę niezadowolenia wśród mieszkańców i handlowców, którzy zgłosili konieczność wykonania poprawek. Zmiany dotyczyły m.in. organizacji ruchu dla pieszych czy dekoracji i zazielenienia ulicy. Władze miasta dokończyły prace zgodnie z sugestiami, ale wiązało się to z wydłużonym czasem oddania drogi do użytku, co godziło w interesy miejscowych handlowców.

– Korzystamy z tych doświadczeń, wyciągamy wnioski, by nie popełniać tych samych błędów. Szukamy sprawdzonych metod i sposobów współpracy. Dlatego przed podjęciem decyzji o budowie nowej linii tramwajowej zapytaliśmy o zdanie mieszkańców. Zorganizowaliśmy też spotkania m.in. w Piotrowicach, Ochojcu i Kostuchnie, gdzie zainteresowani mogli wyrazić swoje zdanie, zgłosić potrzeby czy obawy – mówi Bogusław Lowak.

Ich efekt to ankieta przeprowadzona wiosną 2015 roku. Pytani wybierali najlepszy ich zdaniem wariant trasy. Spore rozbieżności w znalezieniu wspólnego rozwiązania zainicjowały poszukiwania kolejnego wariantu. Biorąc pod uwagę opinie i sugestie mieszkańców, władze miasta

## Jak będzie wyglądał dialog

Szczegółowy plan i zakres konsultacji zostanie opracowany do końca roku. Między innymi dlatego, że szereg elementów będzie można ustalić dopiero w porozumieniu z wykonawcą, który zostanie wybrany w przetargu. Już dzisiaj jednak wiadomo, że rozmowy z mieszkańcami będą odbywały się nie w budynkach urzędu miasta w centrum, ale w południowych dzielnicach – możliwie najbliżej przyszłych użytkowników. Na każdym spotkaniu specjaliści szczegółowo opowiedzą o wszystkich istotnych uwarunkowaniach analizowanego elementu, aby mieszkańcy mieli możliwie największy komfort dyskusji.

Projektanci zostaną zobowiązani, aby w jak najszerzym stopniu uwzględnić opinie mieszkańców. Jednak w sytuacji pojawienia się sugestii, które znacząco wpłyną na charakter inwestycji oraz jej koszty, decyzję każdorazowo będzie podejmował urząd miasta.

– Opinie sąsiadów inwestycji będą dla nas bardzo istotne. Jednak jeszcze ważniejszy będzie interes mieszkańców całego miasta, którego musimy pilnować. Jeśli jakieś rozwiązanie podniesie koszty o miliony złotych, albo ograniczy korzyści z całej inwestycji dla reszty katowiczian, to nie zostanie uwzględnione – mówi Maciej Stachura, rzecznik Urzędu Miasta Katowice.

## Przebieg trasy

O tym, że opinie mieszkańców są uwzględnione w możliwie największym stopniu, świadczy cały dotychczasowy proces przygotowania inwestycji oraz decyzja sprzed kilku dni, w myśl której zgodnie z oczekiwaniami mieszkańców m.in. ulic Glebowej, Jagodowej i Jarzębinowej torowisko będzie przebiegać nie po skraju obszaru zabudowanego, ale wzdłuż istniejącej infrastruktury kolejowej. ■

# Od rozmów do wielkiej inwestycji

Inicjatywa obywatelska, dyskusje, głosowanie i ustalanie kolejnych etapów prac nad inwestycją. W tworzenie tramwaju do południowych dzielnic Katowic od samego początku zaangażowani byli mieszkańcy.

## OD POTRZEBY DO DZIAŁANIA

Jest środa 30 października 2013 roku. Do biura katowickiej Rady Miasta wpływa właśnie obywatelski projekt uchwały dotyczący budowy linii tramwajowej na południe Katowic. Projekt szybko zbiera 8 tys. podpisów katowiczian. Inicjatywę popierają też lokalne i regionalne media. Mieszkańcy chcą podjęcia działań w sprawie rozbudowy linii tramwajowej z Brynowa na południe Katowic i powstania wieloletniego planu inwestycji, przygotowania studium wykonalności, opracowania różnych wariantów rozbudowy.

## NOWE SPOJRZENIE NA DAWNY POMYSŁ

O tramwaju na południe mówiono się w Katowicach od kilkadziesiąt lat. W momencie rozpoczęcia na nowo dyskusji w mieście zameldowanych jest blisko 300 tys. mieszkańców. Samo śródmieście zamieszkuje prawie 30 tys., Piotrowice i Ochojec – trochę ponad 23,5 tys., a Kostuchną, Zarzecze i Podlesie w sumie ok. 15 tys. Z tym że w ostatnich latach południowe dzielnice bardzo szybko się rozwijają. W miejscu, gdzie jeszcze kilkanaście lat temu były pola uprawne, stają kolejne apartamentowce i osiedla. Ludzi przekonuje zieleń i spokój. Cierpią jednak przez pożyźnione korki.

## KOSZTY ZBYT WYSOKIE

Pierwotnie plany zakładały, że linie tramwajowe z centrum łączą Kostuchną i Ligotę. Niestety, bardzo wysokie koszty i poziom skomplikowania inwestycji sprawiły, że miasto musiało odejść od pomysłu budowy nowej linii do tej ostatniej dzielnicy. Na szczęście w drugim przypadku wstępne analizy wykazały, że budowa tramwaju do Kostuchny i przyległych dzielnic będzie możliwa.

## TRAMWAJ – ODRODZENIE WSPÓŁPRACY

Jest styczeń 2015 roku, kiedy Marcin Krupa, prezydent Katowic, ogłasza plan projektu, który od razu zostaje włączony do pakietu działań komplementarnych do Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. To oznacza, że większość kosztów związanych z projektem i budową nowej linii tramwajowej pokryje unijne dofinansowanie.

## MIESZKAŃCY WSPÓŁDECYDUJĄ O PRZEBIEGU LINII

Wiosną 2015 roku to spotkania z mieszkańcami m.in. Piotrowic, Ochojca i Kostuchny, a do tego ankieta, w której zainteresowani mogą wskazać, który wariant trasy jest ich zdaniem najlepszy. Zdecydowana większość, bo 71 proc., chce budowy nowej linii. Różnice ujawniają się przy wyborze jej przebiegu. Ostatecznie bardzo trudno o kompromis.

## MAMY OPTYMALNY WARIANT

Wrzesień 2015 roku – udaje się wybrać wariant linii będący przedmiotem dalszych prac. Zdaniem ekspertów to rozwiązanie najlepsze, bo powstałe po rozmowach z mieszkańcami i uwzględniające wiele uwag. Trasa przebiegnie przez teren zabudowany w taki

sposób, że nie będą konieczne żadne wyburzenia. Na wielu odcinkach linia prowadzi przez tereny należące do Urzędu Miasta Katowice albo skarbu państwa. Wybrany wariant jest też najtańszy i ma kosztować ok. 110 mln zł. Zaoszczędzone środki zostaną przeznaczone na inne inwestycje.

## PROJEKT ODMIANY KOMUNIKACJI

Linia ma mieć ok. 5,2 km długości, a na jej trasie stanie osiem przystanków. Szacowany czas przejazdu z pętli Kostuchna do pętli Brynów wyniesie 10-12 minut, a z pętli Kostuchna na katowicki Rynek dojedziemy w 20-24 minuty.

## OD PROJEKTU DO REALIZACJI

Początek 2016 roku. Projekt pozytywnie opiniuje Regionalny Zarząd Lasów Państwowych w Katowicach, trwają przygotowania dokumentacji przetargowej, a także wniosek o dofinansowanie z Unii Europejskiej. Przed nami postępowanie przetargowe i wyłonienie wykonawcy.



## Tramwaj dla mieszkańców 5 południowych dzielnic Katowic:

**8** przystanków

powstanie w ramach budowy nowej linii (Brynów Kolejowa, Ochojec Szenwalda, Ochojec Górnośląskie Centrum Medyczne, Ochojec Kryniczna, Odrodzenia Łętowskiego, Odrodzenia Kościół, Kostuchna Park & Ride, Armii Krajowej Pętla)

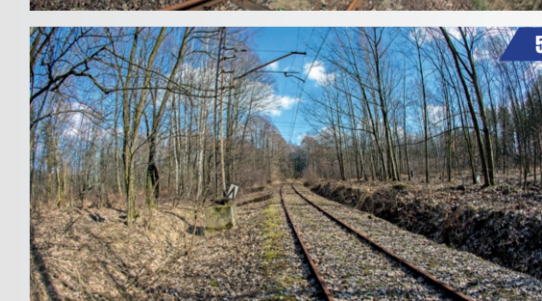
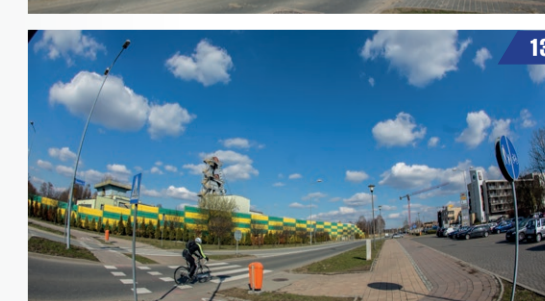
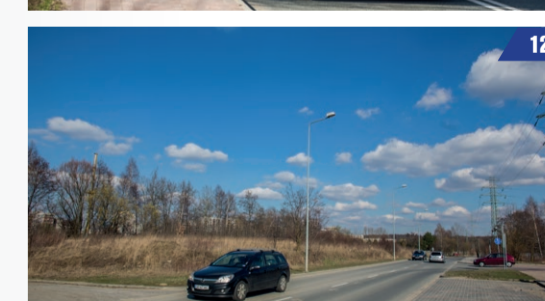
**26** km/h

wyniesie średnia prędkość tramwaju z uwzględnieniem zatrzymań na przystankach

**57** %

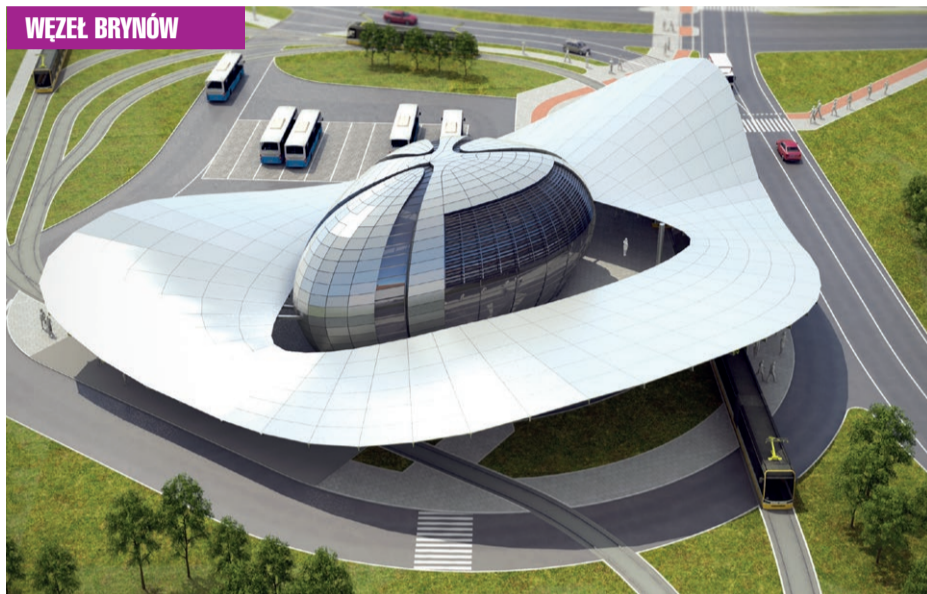
to szacunkowy przyrost liczby mieszkańców dzielnic Kostuchna, Podlesie i Zarzecze do 2030 roku

## 1. Pętla BRYNÓW



# Katowice u progu rewolucji?

Choć w porównaniu z wieloma dużymi miastami w Polsce stoimy w korkach najkrócej, to każdy chciałby zyskać dodatkowy czas. W korkach spędzamy 5 godzin miesięcznie.



**P**rzebudowa centrum, nowy dworzec kolejowy i nowoczesne autobusy i tramwaje sprawiają, że podróżowanie po mieście jest coraz bardziej komfortowe. Ale to nie ostatnie słowo. Następny krok, by Katowice mogły się porównywać z dużymi miastami w Europie, to redukcja ruchu samochodów w centrum. Żeby zmienić swoje przyzwyczajenia poruszania się tylko samochodem, potrzebne są centra przesiadkowe Park & Ride (P & R).

## Dla środowiska i gospodarki

Pierwsze parkingi na obrzeżach dużych miast powstały w Europie Zachodniej w latach sześćdziesiątych. Połączone z przystankami komunikacji miejskiej, ułatwiały przedostanie się do centrum. Analitycy szybko zauważyli, że systemy P & R działają. Co więcej, mają nie tylko pozytywny wpływ na zmniejszenie ruchu samochodów i poziomu emisji spalin, ale też inicjują rozwój miasta i wzrost komfortu życia mieszkańców.

A to z kolei realne korzyści dla lokalnej gospodarki. Według raportu Deloitte dla Katowic korki w centrum kosztują nas 220 milionów złotych rocznie.

## Bilet na tramwaj i darmowy parking

Zgodnie z planami rozwoju systemu komunikacji w Katowicach na obrzeżach miasta powstanie sześć nowoczesnych centrów przesiadkowych: na Brynowie, Zawodziu, Ligocie, w Kostuchnie, Podlesiu i Piotrowicach. Jak będą działały w praktyce? – Kierowca lub rowerzysta zostawia swój pojazd na parkingu za darmo, na podstawie biletu okresowego komunikacji publicznej. Podróż do ścisłego centrum zajmuje średnio ok. 15 minut zamiast 40 minut w korku. Co więcej, znika problem z parkowaniem, czyli nie tracimy kolejnych minut na poszukiwanie miejsca, nie płacimy za postój – mówi Bogusław Lowak, naczelnik Wydziału Transportu w Urzędzie Miasta Katowice. Ponadto na węzłach zapewniona będzie możliwość swobodnego

przesiadania się z komunikacji autobusowej na tramwaj lub pociąg.

Najbardziej imponująco zapowiada się centrum przesiadkowe na Brynowie, gdzie zaparkuje nawet 400 pojazdów na dwupoziomym parkingu oraz kolejnych 80 pojazdów na parkingach przy ul. Rzepakowej, a pod ogromną wiatą znajdą się dwa zintegrowane perony tramwajowo-autobusowe. Perony te umożliwią podróżującym w kierunku do centrum lub z centrum przesiadanie się pomiędzy autobusem i tramwajem w systemie tzw. „drzwi – drzwi”. Ponadto, węzeł stworzą budynek obsługi podróżnych, plac postojowy dla autobusów linii końcowych i początkowych oraz przebudowany układ torowisk.

Wszystkie centra przesiadkowe, oprócz miejsc postojowych dla samochodów, będą wyposażone również w parkingi rowerowe, miejsca krótkotrwałych zatrzymań tzw. „Kiss & Drive” i zautomatyzowany system kontroli dostępności parkingów, zintegrowany ze Śląską Kartą Usług Publicznych (SKUP). ■

# Nowa sieć dla rowerzystów

Bez infrastruktury ułatwiającej poruszanie się na rowerze nie ma nowoczesnej komunikacji – pokazują doświadczenia największych europejskich metropolii. Od 2020 roku w Katowicach będziemy korzystać z centrów przesiadkowych i systemów Bike & Ride, a także ścieżek rowerowych, które uzupełnią całą sieć możliwości dotarcia do centrum bez auta.

**W** chłodnym szwedzkim mieście **Västerås** (115 tys. mieszkańców) rowerem do pracy lub szkoły jeździ 33 proc. ludzi, a w wilgotnym Cambridge w Anglii 27 proc. Ambicje do takiej formy transportu są także w Polsce – tu przesiadkę na rower rozważa co piąty Polak.

## Ścieżki i parkingi do przesiadki

Co nas zatem powstrzymuje? Najczęściej niewystarczająca infrastruktura i obawa o bezpieczeństwo. Według ankiety przeprowadzonej przez Komisję Europejską największym magnesem do korzystania z roweru w mieście są dla nas wszelkie ułatwienia infrastrukturalne – ścieżki, skróty czy łatwy dostęp do bezpłatnych dwukołowców wskazało na pierwszym miejscu 70 proc. osób. Pozostali (21 proc.) wymienili m.in. strzeżone parkingi rowerowe.

W Katowicach jest około 100 km ścieżek rowerowych. To na razie mniej niż w Krakowie (165 km), Gdańsku (185 km) czy Wrocławiu (214 km), ale zbliżają się zmiany. – Kraków wyprzedza nas w infrastrukturze rowerowej, ale to nie znaczy, że nie mamy szans nadrobić straconego dystansu – przekonuje Aleksander Kopia (na zdjęciu), oficer rowerowy województwa śląskiego powołany przez władze województwa śląskiego zgodnie z wytycznymi Unii Europejskiej, która zachęca miasta i jednostki administracji do aktywności w zakresie rowerów.

Przykładem dla Śląska może być Zagłębie Ruhry, które tak jak nasz region zmagало się z terenami



i infrastrukturą przemysłową. – Doskonały pomysł do zaadaptowania w naszych warunkach to wykorzystanie sieci nieużywanych, przemysłowych linii wąskotorowych i nie tylko. W ich miejscu stworzono tam ścieżki rowerowe, które stanowią dużą część sieci rowerowej, włączając w to nawet szybkie drogi rowerowe – tłumaczy Kopia.

## W centrum o pół godziny szybciej

Wkrótce ścieżek w Katowicach będzie znacznie więcej. Urząd miasta pracuje nad planem ich rozwoju – celem jest stworzenie takiego systemu, który połączy centra dzielnic ze śródmieściem. Pomogą w tym centra przesiadkowe Bike & Ride (B & R), czyli zespół zadaszonych stojaków, gdzie każdy będzie mógł zostawić swój rower i przesiąść się do tramwaju czy autobusu, by wygodnie i szybko dotrzeć do pracy lub szkoły. O ile na Zachodzie tego typu rozwiązanie jest powszechne, w Polsce na większą skalę funkcjonuje jak na razie tylko w Trójmieście i we Wrocławiu.

## Rower dla zdrowia i środowiska

Przesiadka na rower oznacza szereg korzyści – zarówno dla naszego portfela, jak i zdrowia. Jak wykazały badania, poziom zanieczyszczenia na zewnątrz jest zawsze niższy niż wewnątrz samochodu. To także szansa, by zadbać o środowisko, zmniejszając ruch samochodowy w centrach miast. ■

## ŻEGNAMY OSTATNIE IKARUSY

# Wjeżdżamy w przyszłość

**W tym roku z katowickich dróg znikną ostatnie wysokopodłogowe Ikarusy. Ich miejsce zajmą nowoczesne autobusy, napędzane energią elektryczną. W ciągu czterech lat pojawi się ich łącznie 115, a nasz tabor będzie należał do najnowocześniejszych w Polsce.**

Na przystanku tablica elektroniczna dokładnie pokazuje, ile minut pozostało do przyjazdu autobusu. Kiedy ten podjeżdża, nie słyszymy warkotu silnika. Łatwo się przez to zagapić, ale jest rozwiązanie – naszą uwagę zwróci system nagłośnieniowy, który poinformuje, w jakim kierunku odjeżdża autobus. A w środku? Siadamy na wygodnych fotelach, ładujemy smartfona i komfortowo dojeżdżamy do celu. Ktoś, kto miał długą przerwę w korzystaniu z komunikacji miejskiej, poczuje się jak w Matrixie. Ale to nie film, tylko realny plan.

## Zerwać z przyzwyczajeniem

W porównaniu do 2001 roku liczba samochodów na naszych drogach zwiększyła się o 85 proc., za to z transportu publicznego korzysta o 40 proc. osób mniej. To efekt pewnego rozczarowania, któremu trudno się dziwić. Kiedy infrastruktura transportu publicznego nie była jeszcze tak nowoczesna, przesiadaliśmy się do samochodów, a przyzwyczajenie pozostało do dziś. Nie zauważamy, jak w tym czasie zmienił się komfort podróżowania autobusem. – Jeśli chodzi o technologię i używane systemy,



jesteśmy na tym samym poziomie, co państwa Europy Zachodniej. W 2020 roku średnia wieku naszych autobusów będzie wynosić tylko około sześciu lat, a to w skali kontynentu bardzo dobry wynik – mówi Paweł Cyganek, członek zarządu PKM Katowice.

## Ikarusy już tylko w muzeum

Rewolucyjna zmiana czeka nas jeszcze w tym roku, bo w sylwestra z katowickich dróg zjedzie ostatni z legendarnych Ikarusów. Wkrótce z eksploatacji zostaną wyłącznie również wysokopodłogowe Jelcze, a ich miejsce zajmą

**W 2020 roku średnia wieku naszych autobusów będzie wynosić tylko około sześciu lat**

pojazdy o zupełnie innym obliczu. Pod koniec ubiegłego roku PKM w Katowicach wzbogacił się o 20 nowych autobusów Solaris, które jako pierwsze w Katowicach spełniają najwyższe normy emisji spalin – Euro 6. Wszystkie są wyposażone w klimatyzację czy wbudowane w poręcze gniazda USB, umożliwiające ładowanie telefonów. Inne nowoczesne rozwiązania to m.in. zewnętrzne oświetlenie drzwi czy systemy ułatwiające podróż niepełnosprawnym. Klimatyzacja? To już absolutny standard.

– Do końca 2016 roku planujemy zakup kolejnych 30 autobusów za sumę 30 mln zł. Nasz wieloletni plan zakłada, że do 2020 roku na ulice Katowic wyjedzie łącznie 115 nowych pojazdów – mówi Cyganek.

## Autobusy bez opóźnień?

Kolejna wielka zmiana czeka nas już za dwa lata – wtedy PKM włączy do użytku pierwsze w regionie autobusy napędzane energią elektryczną. – Planujemy zakup dziesięciu takich pojazdów. Są one dwukrotnie droższe niż autobusy na olej napędowy, ale ze względu na niskie koszty eksploatacji i wpływ na środowisko koszty te szybko się zwrócą. To duże przedsięwzięcie, bo na kilku przystankach w mieście konieczna będzie instalacja ładowarek – tłumaczy Cyganek. Aktualnie stosowana technologia pozwala na przejechanie 30 km już po około 10 minutach ładowania.

– Z punktu widzenia pasażera najważniejsze jest to, żeby autobus był czysty, sprawny i punktualny. Sprawność i nowoczesność taboru mają za zadanie, aby ewentualne opóźnienia związane z awariami zminimalizować do niezbędnego minimum. Chcemy dać pasażerom pewność, że zawsze komfortowo i na czas dotrą do celu – podsumowuje Cyganek. ■

# Tramwaj lepszy dla drzew niż korki

Bez tramwaju miasto ugrzęźnie w korkach na wszystkich arteriach prowadzących z południa do centrum. Również przez lasy. To oznacza wzmożoną emisję spalin. Nowa nitka rozwiązuje problem przy zachowaniu minimalnych zmian w drzewostanie – wynika z opinii Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Katowicach.



**K**atowice spośród wszystkich miast metropolii są najbardziej zielone. Głównie za sprawą lasów, które zajmują 39,5 proc. powierzchni miasta. Gdybyśmy dodali do tego wszystkie parki, to obszar terenów zielonych wzrósłby do niemal połowy całej powierzchni miasta. To na pewno powód do dumy i w dużej części zasługa Lasów Państwowych.

Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych przed wydaniem jakiegokolwiek opinii na temat inwestycji, które wkraczają w obszar lasu, analizuje z szerszej perspektywy ich potencjalne oddziaływanie na środowisko i ewentualne konsekwencje.

W zakresie nowej linii tramwajowej projektanci muszą zmierzyć się z kilkoma wyzwaniem. Po pierwsze – znaleźć rozwiązanie bezkolizyjne, po drugie – funkcjonalne, czyli obsługujące możliwie największą liczbę pasażerów w oczekiwanym czasie, po trzecie – w minimalnym stopniu ingerujące w obszary przyrodnicze.

– Jeżeli zaopiniujemy negatywnie, miasto nie będzie się rozwijało, będą korki na wszystkich arteriach prowadzących do centrum, również przez lasy. Korki to wzmożona emisja spalin, czyli zanieczyszczenie środowiska. Inne warianty zaopiniowane przez projektantów nie są możliwe do zrealizowania ze względów technicznych. W takim wypadku pozytywnie opiniujemy to rozwiązanie, które z punktu widzenia gospodarki leśnej przynosi najmniejsze zmiany, z drugiej strony niesie szansę na rozwiązanie problemów komunikacyjnych mieszkańców

i rozwój miasta – mówi mgr inż. Jurand Irlik, zastępca dyrektora ds. gospodarki leśnej Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Katowicach (na zdjęciu).

Tramwaje Śląskie zleciły wykonanie studium przedprojektowego, które zrealizowało konsorcjum firm Akbud i Collect Consulting. Na tej bazie oraz opinii mieszkańców powstał wariant optymalny pod względem ekologicznym, minimalizującym zmiany w drzewostanie, bo projektanci przewidzieli przebieg dużej części nowej linii w obrębie obecnie istniejącej magistrali ciepłowniczej. Ciepłociąg dotychczas stanowi infrastrukturalną barierę, granicę lasu, która w znacznym stopniu ogranicza atrakcyjność i funkcjonalność tej przestrzeni. Inwestycja zakłada, że na sporej długości rury znikną z krajobrazu, trafią pod ziemię, a w tym miejscu powstanie tor tramwajowy.

Ustawodawca przewidział sytuacje tzw. wyłączenia gruntów z produkcji leśnej, przeznaczenia na cele nieleśne.

– Powyższe zagadnienie reguluje ustawa o ochronie gruntów rolnych i leśnych, która wymaga wniesienia opłat, związanych z wyłączeniem gruntu leśnego z produkcji oraz przedwczesnym wyrębem drzewostanu. Opłaty te stanowią dochód tzw. funduszu leśnego, z którego pieniądze przeznacza się m.in. na wyrównywanie niedoborów powstających przy realizacji zadań gospodarki leśnej oraz usuwanie nadzwyczajnych zagrożeń dla lasów. Ogólnie mówiąc, pieniądze te wracają do lasów – mówi dyrektor Irlik. ■

## Droga powstanie najwcześniej w 2030 roku



■ W trakcie dyskusji o tramwaju dla mieszkańców południowych dzielnic pojawił się wątek budowy drogi równoległej do przebiegu torowiska oraz ścieżki rowerowej. Pierwotnie temat nowej jezdni nie był rozpatrywany, ale pojawił się na etapie formalnego przygotowania inwestycji, która realizowana będzie w trybie „Zezwolenie na Realizację Inwestycji Drogowej” (w skrócie ZRiD).

– Według analiz taki tryb pozwoli o rok, dwa lata skrócić proces całej inwestycji – mówi Bogumił Sobuła, wiceprezydent Katowic odpowiedzialny za realizację „Tramwaju na południe”. Wykorzystanie formuły ZRiD-u do budowy linii tramwajowej to nic nowego. Z sukcesem zastosowała ją m.in. Warszawa.

Jest pewne, że droga nie powstanie w tym samym czasie, co torowisko i ścieżka rowerowa.

Termin realizacji będzie uzależniony od trzech elementów – faktycznych potrzeb, możliwości finansowych miasta oraz opinii mieszkańców.

– Szereg inwestycji, które planujemy zrealizować do 2020 roku sprawi, że przez kolejne lata układ komunikacyjny południowych dzielnic będzie dużo bardziej sprawny – mówi Maciej Stachura, rzecznik prasowy Urzędu Miasta Katowice. – Gdy jednak potrzeba budowy drogi się pojawi, weźmiemy pod uwagę opinie mieszkańców – dodaje.

Obecne przewidywania wskazują, że budowa drogi będzie możliwa najwcześniej w 2030 roku. ■

## 2 NOWE DRZEWA W MIEJSCE 1

REZERWAT POZOSTANIE NIENARUSZONY

Ochrona zieleni to jedna z najważniejszych zasad, która towarzyszy wszelkim działaniom związanym z projektowaniem tramwaju do południowych dzielnic miasta. Dlatego zdecydowano, że wszystkie roboty budowlane szerokim łukiem ominą rezerwat Ochojec. Natomiast jeśli realizacja prac będzie wymagała zmian w drzewostanie, to na terenie miasta w miejsce 1 dotychczasowego drzewa zostaną posadzone 2 nowe.

