



OPRACOWANIE

Obwodnica Zachodnia Katowic a studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania miast Katowice, Ruda Śląska i Chorzów

Poszukiwanie optymalnego rozwiązania

CEL OPRACOWANIA I ADRESACI:

Nie budzi istotnych kontrowersji teza, iż układ komunikacyjny Katowic powinien zostać w przyszłości rozbudowany w części zachodniej miasta o drogę obsługującą ruch w osi południe-północ, która ułatwiałaby przejazd tranzytowy pomiędzy dzielnicami południowo-zachodnimi (a także miastami położonymi na południe od Katowic w rejonie DK81), a drogą A4 oraz centrum i dzielnicami północnymi Katowic - droga taka nazywana tu będzie „**Zachodnią Obwodnicą m.Katowice**”.

Choć realizacja takiej inwestycji nastąpi prawdopodobnie w dość odległej przyszłości (i być może będzie się odbywała etapami), to prace nad studiami uwarunkowań i kierunków zagospodarowania niektórych miast aglomeracji weszły już w taką fazę, że uzgodnienie w tym momencie jej przebiegu stało się *conditio sine qua non* przyszłej płynnej i bezkonfliktowej realizacji - zadania tym trudniejszego, że w latach 2005-2009 nastąpiła na niespodziewaną skalę rozbudowa katowickiej dzielnicy Panewniki, przez którą obwodnica ma przechodzić. Prace nad kompleksową aktualizacją studium miasta Katowice są zaawansowane (etap II, planowane uchwalenie na przełomie 2009/10), ale przede wszystkim kończą się już prace nad studium Rudy Śląskiej (etap uzgodnień zakończony, wyłożenie wkrótce, uchwalenie planowane w połowie roku), przez którą obwodnica w każdym z możliwych wariantów także przebiega.

Dlatego - biorąc pod uwagę stopień zaawansowania prac nad studium w Rudzie Śląskiej i wychodząc naprzeciw potrzebie szybkich, końcowych uzgodnień pomiędzy wymienionymi w tytule miastami - zdecydowano się na przyspieszenie prac nad niniejszym Opracowaniem oraz na pilne dostarczenie jego egzemplarzy bezpośrednio do zainteresowanych sprawą stron według rozdzielnika:

KATOWICE:

Sz.P. Piotr Uszok
Prezydent Miasta Katowice

*ul. Młyńska 4
40-098 Katowice*

Sz.P. Teresa Homan-Chanek
Naczelnik Wydziału Planowania
Przestrzennego UM Katowice

*ul. Rynek 13
40-003 Katowice*

Biurowo Rozwoju Regionu sp. z o.o.
Sz.P. Marek Zemła
Główny Projektant Studium

*ul. Skowronków 35
40-539 Katowice*

RUDA ŚLĄSKA:

Sz.P. Andrzej Stania
Prezydent Miasta Ruda Śl.

*pl. Jana Pawła II 6
41-709 Ruda Śląska*

Sz.P. Tadeusz Kostoń
Naczelnik Wydziału Urbanistyki
i Architektury UM Ruda Śląska

*pl. Jana Pawła II 6
41-709 Ruda Śląska*

**Pracownia Urbanistyki
i Architektury „Region”**

Sz.P. Adam Nowak
Główny Projektant Studium

*ul. Słoneczników 7
42-606 Tarnowskie Góry*

CHORZÓW:

Sz.P. Marek Kopel
Prezydent Miasta Chorzów


*ul. Rynek 1
41-500 Chorzów*

Sz.P. Mariusz Cup
Naczelnik Wydziału Architektury,
Budownictwa i Gospodarki
Przestrzennej UM Chorzów

*ul. Rynek 1
41-500 Chorzów*

opracowanie Studium:

opracowanie Studium:


Adrian R. Sklorz

Przewodniczący Stowarzyszenia


Włodzimierz Przybylski

Wiceprzewodniczący Stowarzyszenia


Elżbieta Mika

Członek Zarządu Stowarzyszenia

SPIS TREŚCI:

WSTĘP

str. 5

- Określenie zagadnienia str. 6
- Nazewnictwo - opis koncepcji A, B i C str. 7
- Koncepcja A str. 8
- Koncepcja B str. 9
- Koncepcja C str.10

CZĘŚĆ I.

UWARUNKOWANIA SPOŁECZNE

str.11

- Rozwój dzielnicy Panewniki a zagrożenie ze strony obwodnicy miasta str.12
- Społeczna akcja w sprawie obwodnicy str.14
- Stanowisko władz Katowic str.16

CZĘŚĆ II.

UWARUNKOWANIA FORMALNE, TECHNICZNE I EKOLOGICZNE

str. 17

- Obwodnica a studia miast - wymiana informacji pomiędzy samorządami str.18
 - Kontakty Katowice - Ruda Śląska w sprawie studiów str.19
 - Kontakty Katowice - Chorzów w sprawie studium str.19
 - Kontakty Ruda Śląska - Chorzów w sprawie studium str.20
- Ogólne porównanie koncepcji B i C str.21
 - Funkcja komunikacyjna str.21
 - Standard życia mieszkańców rejonu obwodnicy str.21
 - Wpływ na ekosystem i drzewostan str.23
 - Utrudnienia techniczne, koszty ekonomiczne str.24
- Tabelaiczne porównanie koncepcji B i C str.25
- Określenie klasy drogi dla obwodnicy str.26
- Trasowanie obwodnicy str.27
 - Odcinek południowy śladem ul.Owsianej str.28
 - Miejsce przecięcia ulicy Panewnickiej str.29
 - Przejście w rejonie oczyszczalni ścieków str.31
 - Wykorzystanie ulicy Gościnniej w obrębie Rudy Śląskiej i miejsce przecięcia linii kolejowej..... str.32
 - Miejsce i sposób wprowadzenia do A4 w obrębie Chorzowa str.33
- Obwodnica zachodnia a lokalne połączenie Panewnik z A4 i DK81 str.34

PODSUMOWANIE

str.36

- Wnioski z analizy co do optymalnej koncepcji obwodnicy str.37
- Dyskusja z zarzutami stawianymi społecznej koncepcji obwodnicy str.38

ZAŁĄCZNIKI, MATERIAŁY ŹRÓDŁOWE

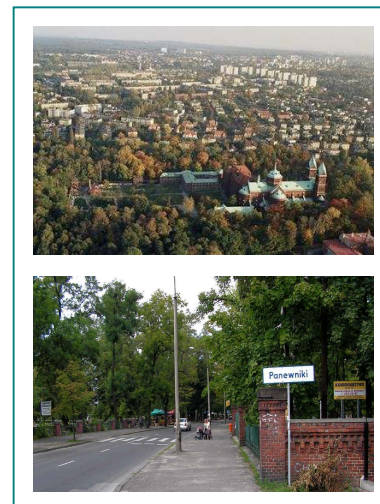
str.40

1. Materiały źródłowe nt. zachodniej drogi ekspresowej ze studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania miasta Katowice z roku 1997 str.41
2. Materiały źródłowe nt. koncepcji zachodniej obwodnicy Katowic z roku 2005 - mapa nr 8 z dokumentu "Analiza podstawowego układu drogowego miasta Katowice i możliwości oraz uwarunkowania jego planistycznego kształtowania" autorstwa Katowickiego Przedsiębiorstwa Inżynierskiego „System” sp.z o.o str.42
3. Materiały źródłowe nt. społecznej koncepcji zachodniej obwodnicy Katowic, pierwsza wersja mapy z roku 2008 str.43
4. Treść apeli mieszkańców do Prezydenta Miasta Katowice z lipca 2008 (pierwsza akcja społeczna w dzielnicy, związana z pracami nad studium) str.44
5. Odpowiedź Prezydenta Miasta Katowice z sierpnia 2008 do mieszkańców - nadawców apeli z lipca 2008 str.45
6. Treść apeli mieszkańców do Prezydenta Miasta Katowice z lutego 2009 (druga akcja społeczna w dzielnicy, związana z przystąpieniem do sporządzania mpzp) str.46
7. Uzasadnienie do ww. apeli mieszkańców z lutego 2009 dotyczące przebiegu Zachodniej Obwodnicy Miasta Katowice str.47
8. Odpowiedź Prezydenta Miasta Katowice skierowana w marcu 2009 do nadawców apeli z lutego 2009, w tym zaproszenie na spotkanie 6 kwietnia 2009 str.48
9. Petycja uczestników spotkania 6 kwietnia 2009 z poparciem dla działań Prezydenta Miasta Katowice (1 strona) i zdjęcie (1 strona) kilkunastu kart z podpisami jakie zebrano na spotkaniu str.49
10. Wystąpienie Prezydenta miasta Katowice z 4 września 2008 do Prezydentów miast sąsiednich Rudy Śląskiej i Chorzowa (tu wersja kierowana do Rudy Śl.) dotyczące zachodniej obwodnicy str.51
11. Odpowiedź Prezydenta Chorzowa z dnia 14 października 2008 str.52
12. Projekt obwodnicy zachodniej Katowic w nowym studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Rudy Śląskiej (mapa 2 „kierunki zagospodarowania przestrzennego”) - wersja z grudnia 2008, sprzed etapu uzgodnień pomiędzy sąsiednimi miastami str.53
13. Projekt obwodnicy zachodniej Katowic w nowym studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Rudy Śląskiej (plansza nr 16 „kierunki rozwoju układów komunikacji”) - wersja z grudnia 2008, sprzed etapu uzgodnień pomiędzy sąsiednimi miastami str.54
14. Projekt obwodnicy zachodniej Katowic w nowym studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Rudy Śląskiej (mapa 2 „kierunki zagospodarowania przestrzennego”) - wersja z 19 maja 2009 uwzględniająca wnioski i uzgodnienia ze strony miast sąsiednich str.55
15. Projekt obwodnicy zachodniej Katowic w nowym studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Rudy Śląskiej (plansza nr 16 „kierunki rozwoju układów komunikacji”) - wersja z 19 maja 2009 uwzględniająca wnioski i uzgodnienia ze strony miast sąsiednich str.56
16. Płyta CD z materiałem TVP Katowice nadanym ze spotkania Prezydenta Miasta Katowice z mieszkańcami dzielnicy w dniu 6 kwietnia 2009 (pliki w 4 standardach do odtworzenia w komputerze) przy okładce

Uwaga!
Informacje nt. nowych faktów lub dokumentów jakie pojawiają się w tej sprawie po dacie sporządzenia pierwotnej wersji raportu, tj. po 6 maja 2009, są uzupełniane w jego treści kolorem niebieskim !

OBWODNICA ZACHODNIA KATOWIC

WSTĘP



● OKREŚLENIE ZAGADNIENIA

W Katowicach odczuwalny jest deficyt połączeń drogowych w kierunku południe-północ, zarówno w zakresie dróg wewnątrzmijskich (ilość przejazdów przez główną linię kolejową wschód-zachód) jak i korytarzy odpowiedzialnych za obsługę ruchu tranzytowego o znacznym natężeniu.

W szczególności samochody dojeżdżające do Katowic od południa ulicą Kościuszki - DK81 (z dzielnic południowych, jak Podlesie i Zarzecze, z miejscowości położonych na południe od Katowic, jak Orzesze, Łaziska, Mikołów, Wyry, Tychy oraz typowy ruch tranzytowy) w znacznym stopniu docierają dalej do miasta przecięzionymi ulicami Kościuszki i Brynowską.

Na płynność ruchu szczególnie negatywny wpływ ma progowe ograniczenie od wysokości ulicy Rolnej w formie przewężenia ulicy Brynowskiej, w rejonie której potok ruchu o obecnym natężeniu skutkuje drastycznym pogorszeniem standardów zamieszkiwania.

W przypadku samochodów zmierzających z południa poprzez DK81 do dzielnic północno-wschodnich (np. do Giszowca, Nikiszowica, Janowa, Szopienic, Zawodzia, Bogucic) oraz miast sąsiednich (kierunki Sosnowiec, Mysłowice i dalej) znaczna poprawa nastąpi już po planowanej rozbudowie ulicy 73 Pułku Piechoty, zwłaszcza w powiązaniu z rozbudową węzła murckowskiego pozwalającego na płynne odprowadzanie strumienia pojazdów na A4 w kierunku Krakowa i Wrocławia.

Natomiast w przypadku samochodów zmierzających z południa przez DK81 do ścisłego centrum Katowic oraz do dzielnic północno-zachodnich (np. do Załęża, Dębu, Józefowca) lub do miast na północ od Katowic (np. kierunek Siemianowice Śląskie i dalej), komunikacja mogłaby zostać udrożniona przy pomocy nowej drogi w osi północ-południe położonej na zachodnich obrzeżach miasta.

Taka zachodnia obwodnica miasta przechodzić musiałaby przez Panewniki. Tymczasem duży boom budowlany jaki odnotowano w tej dzielnicy w latach 2005-2009 (szczegóły w dalszej Części I „Uwarunkowania społeczne”) ma wieloaspektowy wpływ na perspektywy układu komunikacyjnego:

- niektóre, rozpatrywane w najstarszych koncepcjach (tu dalej: koncepcja A), potencjalne miejsca poprowadzenia takiej drogi zostały wykluczone wskutek zlokalizowania nowych budynków,
- inne, rozpatrywane w późniejszym okresie (tu dalej: koncepcja B), potencjalne miejsca poprowadzenia takiej drogi znalazły się w bezpośrednim sąsiedztwie skupisk nowo wybudowanych domów, co znacznie poszerzyło potencjalną społeczną bazę oporu,
- a równocześnie wzrost liczby mieszkańców dzielnicy wzmógł zapotrzebowanie (za małą przepustowość korytarzy Piotrowicka-Ligocka i Piotrowicka-Załęska-Dobrego Urobku) na udrożnienie jej komunikacji z centrum miasta, które może być rozważane równolegle lub niezależnie od sprawy obwodnicy miasta.

Doprowadziło to w roku 2008 do powstania kolejnej, społecznej koncepcji (tu dalej: koncepcja C) poprowadzenia „Zachodniej Obwodnicy Katowic”. Ta najnowsza koncepcja została skutecznie wypromowana, spotkała się dużym odzewem społecznym i przychylnym przyjęciem władz miasta Katowice (szczegóły w dalszej Części I „Uwarunkowania społeczne”), które zaproponowały jej wprowadzenie w studiach władzom sąsiednich miast Rudy Śląskiej i Chorzowa.

Ruda Śląska już uwzględniła taki wniosek Prezydenta Miasta Katowice w projekcie swojego nowego studium (szczegółowe kwestie uzgodnień pomiędzy miastami zostaną omówione w dalszej Części II „Uwarunkowania formalne i techniczne”).

Katowice nie zakończyły jeszcze prac nad aktualizacją swojego studium i nie wrysowały przebiegu obwodnicy zachodniej, prawdopodobnie oczekując na uchwalenie studium Rudy Śląskiej.

Chorzów nie prowadzi aktualnie prac nad swoim studium i na tym etapie jego rola w sprawie polega na wnoszeniu uwag (tzw. uzgodnień) do studiów miast Ruda Śląska i Katowice.

● **NAZEWNICTWO - OPIS KONCEPCJI A, B i C**




Dla ułatwienia dalszej dyskusji i jednoznacznego określenia nazewnictwa wprowadzona zostanie w tym opracowaniu następująca terminologia dla opisu poszczególnych koncepcji Obwodnicy Zachodniej Katowic – jak w Tabeli W-1.

Tabela W-1. Określenia poszczególnych wersji Obwodnicy Zachodniej Katowic tu diskutowanych

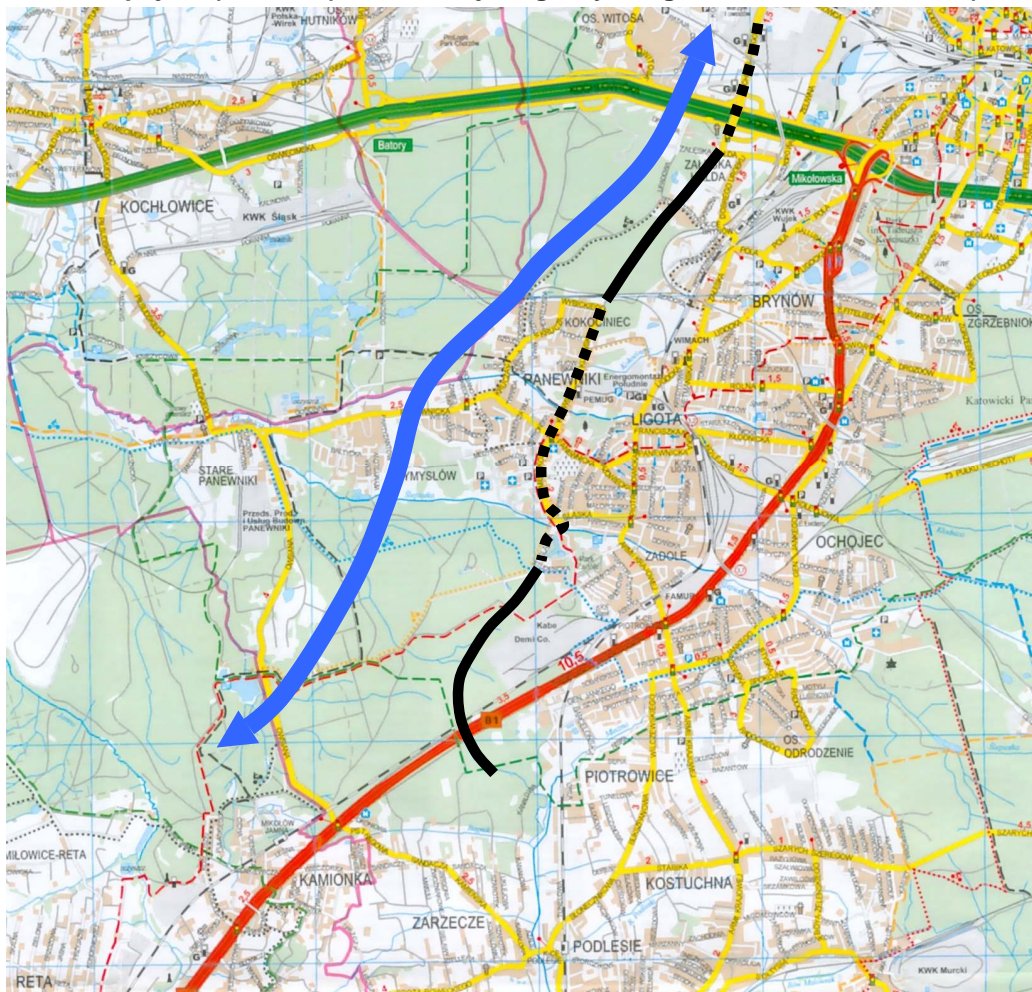
określenie	rok opublikowania	alternatywne stosowane określenia	werbalny opis	status formalny
Koncepcja A	1997 lub wcześniej	<i>koncepcja ze starego studium, zachodnia droga ekspresowa, zachodnia droga szybkiego ruchu</i>	<i>droga równoległa do DK81 dochodząca do nieistniejącego węzła Upadowa-Kolońska na A4, przecina Lasy Panewnickie z południowego zachodu na północny wschód</i>	<i>do czasu planowanej aktualizacji obowiązuje w studium m.Katowice (patrz Załącznik 1) oraz obowiązywała w starym mpzp</i>
Koncepcja B	2005	<i>stara koncepcja obwodnicy zachodniej, konceptcja 2005, obwodnica do Bocheńskiego,</i>	<i>połączenie DK81 poprzez ulicę Owsianą z węzłem Bocheńskiego na A4, przebiega skrajem Lasów Panewnickich i zabudowy</i>	<i>projekt autorski KPI „System” (patrz Załącznik 2) nie odnotowany w studium i mpzp</i>
Koncepcja C	2008	<i>nowa koncepcja obwodnicy zachodniej, konceptcja 2008, obwodnica śladem ulicy Gościnniej</i>	<i>połączenie DK81 poprzez ulicę Owsianą z A4 z wykorzystaniem ulicy Gościnniej i włączeniem <u>do</u> lub <u>na wschód</u> od węzła Batory</i>	<i>projekt społeczny (patrz Załącznik 3) nie odnotowany w studium i mpzp</i>

● KONCEPCJA A

Z oryginalnych map (patrz Załącznik 1) przeniesiono tu (Rysunek 1) orientacyjny przebieg zachodniej drogi ekspresowej oraz równoległego połączenia lokalnego. Zastosowano przy tym następujące oznaczenia:

droga o znacznym natężeniu z możliwością rozbudowy do 4 pasów:  nowa	droga o znaczeniu lokalnym, docelowo 2 pasy ruchu:  nowa  prowadzona śladem istniejącej (rozbudowa)
--	---

Rysunek 1 **Koncepcja A (rok 1997) zachodniej drogi szybkiego ruchu w Katowicach (kolor niebieski)**



Koncepcja A została przedstawiona w niniejszym opracowaniu, ponieważ *de iure* jest ona częścią jeszcze obowiązującego studium miasta Katowice, jednak jej znaczenie jest już *de facto* historyczne - w ramach przygotowywanej całościowej aktualizacji studium miasta Katowice (etap II) musi ona zostać zmieniona ponieważ:

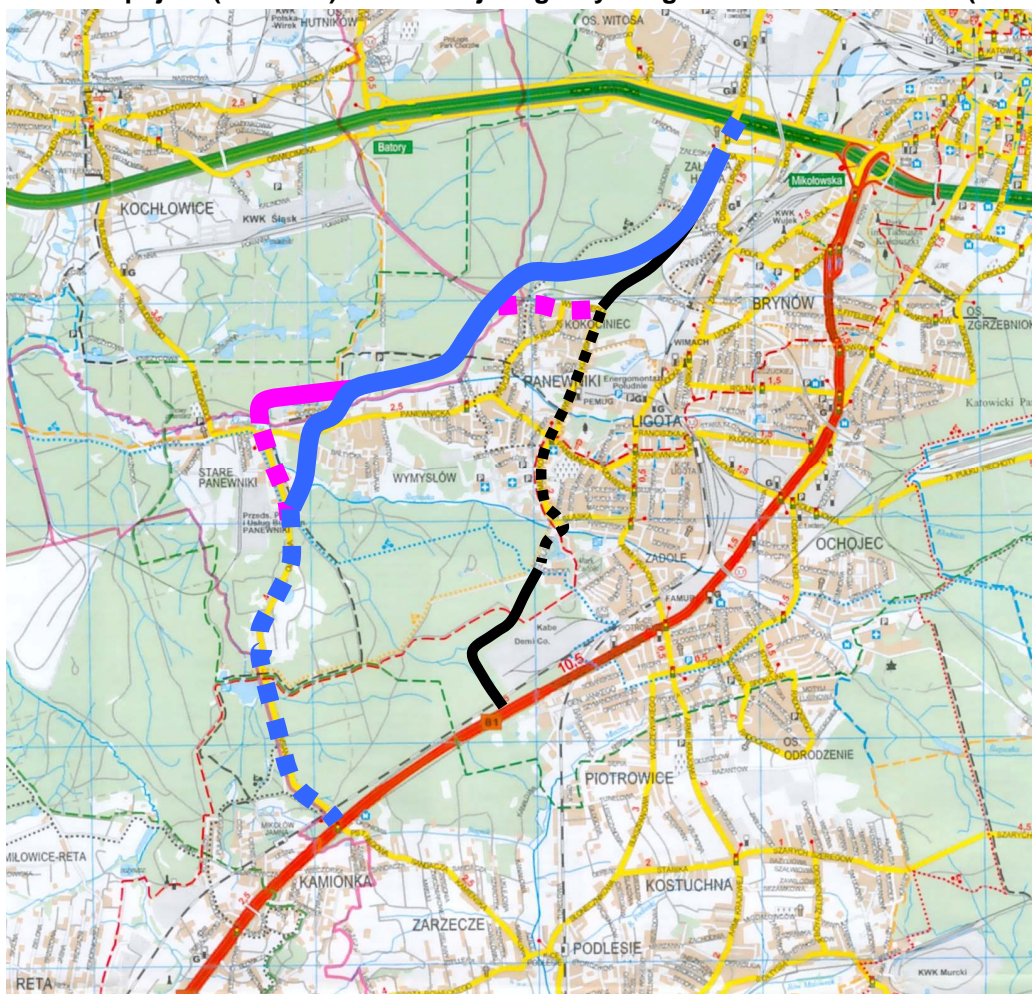
- jest już niemożliwa do realizacji, bo rezerwowany dla niej wcześniej korytarz został w latach 2005-2009 zabudowany zabudową mieszkaniową (na wysokości ulicy Panewnickiej nad Kłodnicą powstało osiedle Feniks, a na południe nad Ślepiotką powstaje etapowo osiedle Uroczysko JW Construction), ponadto węzeł Upadowa-Kolońska na A4 nie był realizowany,
- jest nieekologiczna i nieekonomiczna (przecina ogromne fragmenty Lasów Panewnickich w terenie trudnym technicznie, z koniecznością ogromnych wycinek drzew, a w ogóle nie korzysta z możliwości rozbudowy/modernizacji dróg istniejących).

● KONCEPCJA B

Z oryginalnych map (patrz Załącznik 2) przeniesiono tu (Rysunek 2) orientacyjny przebieg zachodniej obwodnicy Katowic w wersji autorskiej KPI „System” z roku 2005 oraz równoległego połączenia lokalnego. Zastosowano przy tym następujące oznaczenia:

<p>droga o znacznym natężeniu z możliwością rozbudowy do 4 pasów:</p> <p>█ nowa</p> <p>█ █ █ prowadzona śladem istniejącej (rozbudowa)</p>	<p>droga o znaczeniu lokalnym, docelowo 2 pasy ruchu:</p> <p>█ nowa</p> <p>█ █ █ █ prowadzona śladem istniejącej (rozbudowa)</p>	<p>ewentualne wersje alternatywne śladu proponowane w 2005 (oczyszczalnia i rej. Wybickiego) :</p> <p>█ nowa</p> <p>█ █ █ prowadzona śladem istniejącej (rozbudowa)</p>
--	--	---

Rysunek 2 Koncepcja B (rok 2005) zachodniej drogi szybkiego ruchu w Katowicach (niebieski i lila)



Konceptcja B opiera się na wykorzystaniu ciągu istniejącej ulicy Owsianej od DK81 (Kościuszki) do wysokości ul. Panewnickiej, a następnie na wybudowaniu na obrzeżu Lasów Panewnickich odcinka nowej drogi długości ok. 5,0 km aż do węzła Bocheńskiego na A4. Chociaż z formalnego punktu widzenia ta koncepcja była wyłącznie propozycją autorską bez odzwierciedlenia w dotychczasowym studium Katowic, to jednak jest ona znana, ponieważ była prezentowana na konferencji prasowej z udziałem Prezydenta Miasta w dniu 8 listopada 2005. Z tego względu musi podlegać tu bardzo szczegółowej analizie, choć - jak zostanie wykazane dalej - nie wydaje się ona być już rozwiązaniem optymalnym, zwłaszcza w związku z rozbudową Panewnik w latach 2005-2009. Koncepcja ta rodzi zarówno problemy społeczne (odcięcie całej dzielnicy od lasu), jak i techniczne i ekologiczne, które dostrzegali już jej autorzy¹.

¹ W autorskim opracowaniu KPI „System” z 2005 pt. „Analiza podstawowego układu drogowego miasta Katowice i możliwości oraz uwarunkowania jego planistycznego kształtowania”, Rozdział 3, cytat: „Na trasie programowanej drogi wystąpiły następujące uwarunkowania-konflikty (...) ekologiczne - znaczna część trasy przebiega przez chronioną strefę lasów państwowych (Lasy Panewnickie)”, Rozdział 5, cytat, „Skomplikowane ukształtowanie terenu na południe od istniejącego węzła z drogami zbiorczymi A4”.

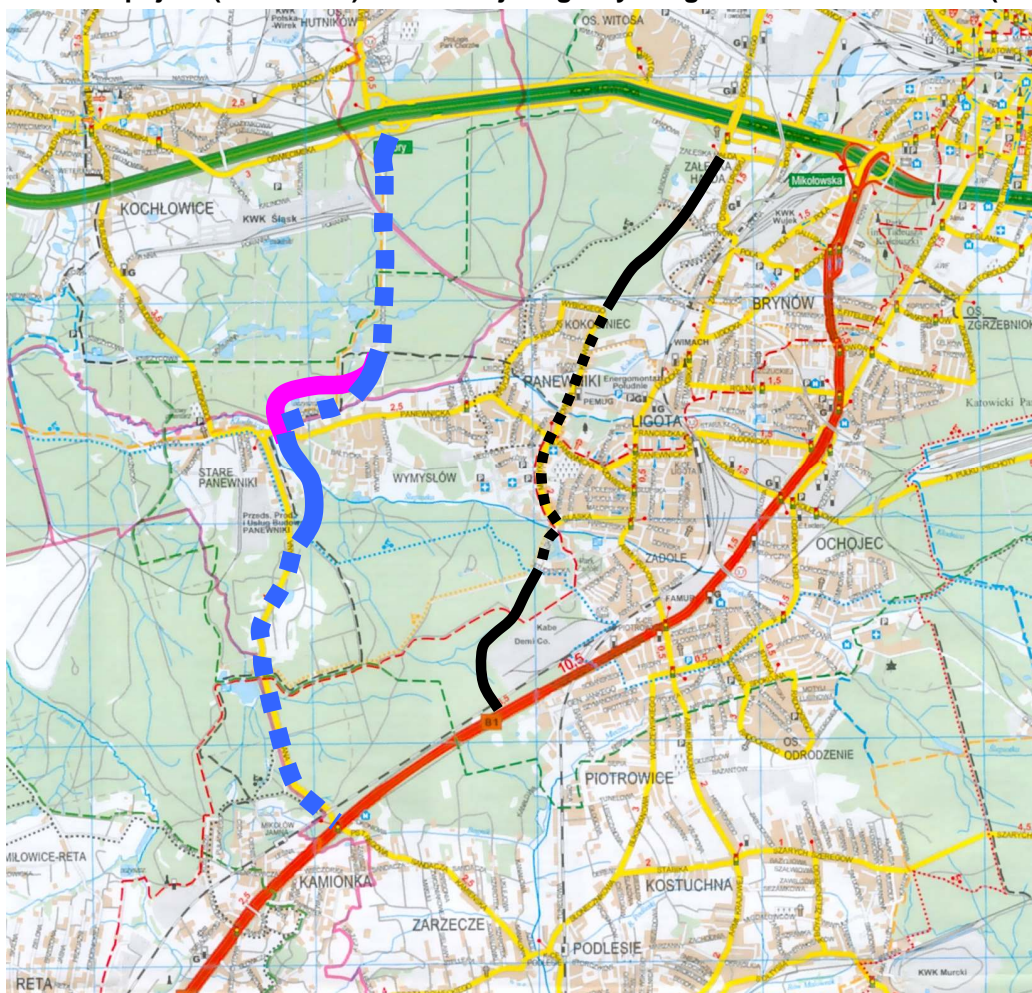
● KONCEPCJA C

Z pierwotnej propozycji (patrz Załącznik 3) przeniesiono tu (Rysunek 3) orientacyjny przebieg zachodniej obwodnicy według koncepcji z 2008 roku z drobnymi modyfikacjami, uwzględniającymi przebieg dyskusji w roku 2009 oraz dodatkowe badania własne Stowarzyszenia, w zakresie:

- przecięcie z ul. Panewnicką po odejściu obwodnicy nieco szerszym łukiem od śladu ul. Owsianej
- dylemat co do sposobu obejścia oczyszczalni ścieków (po stronie północnej czy południowej?)
- przesunięcie na wschód miejsca włączenia obwodnicy do A4, co umożliwi władzom Chorzowa zastosowanie prawoskrętu i ochronę przed możliwością zwiększania natężenia ruchu na ul. Batorego.

droga o znacznym natężeniu z możliwością rozbudowy do 4 pasów:	droga o znaczeniu lokalnym, docelowo 2 pasy ruchu:	ewentualna wersja alternatywna śladu koło oczyszczalni ścieków:
<p>■ nowa</p> <p>■ ■ ■ prowadzona śladem istniejącej (rozbudowa)</p>	<p>— nowa</p> <p>■ ■ ■ ■ ■ prowadzona śladem istniejącej (rozbudowa)</p>	<p>■ nowa</p>

Rysunek 3 Koncepcja C (rok 2008/9) zachodniej drogi szybkiego ruchu w Katowicach (niebieski i lila)

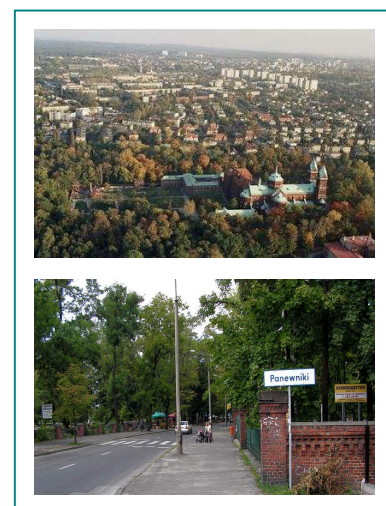


Koncepcja C opiera się na spostrzeżeniu, iż zbliżone cele komunikacyjne jak wyprowadzanie ruchu z DK81 poprzez ul. Owsianą i dalej do węzła Bocheńskiego można osiągnąć trasując obwodnicę w kierunku A4 po śladzie istniejącej ul. Gościnniej (łączna długość odcinka od ul. Panewnickiej ok. 3,3 km), a następnie wykorzystując już istniejący odcinek autostrady (a właściwie jej obu dróg pobocznych), tymczasem koszty społeczne i ekonomiczne takiego rozwiązania mogą być dużo niższe. Koncepcja ta nie ma dotąd żadnego umocowania formalnego, a w obiegu publicznym pojawiła się w roku 2008 (patrz Część I i II Opracowania dalej). Jest próbą osiągnięcia kompromisu przy realizacji częściowo przeciwstawnych celów – z jednej strony zachowanie unikatowego, rekreacyjnego charakteru zielonej dzielnicy Panewniki, z drugiej zapewnienie miastu możliwości poprowadzenia w przyszłości na jej terenie Zachodniej Obwodnicy Katowic.

OBWODNICA ZACHODNIA KATOWIC

CZĘŚĆ I

UWARUNKOWANIA SPOŁECZNE



● ROZWÓJ DZIELNICY PANEWNIKI A ZAGROŻENIE ZE STRONY OBWODNICY MIASTA

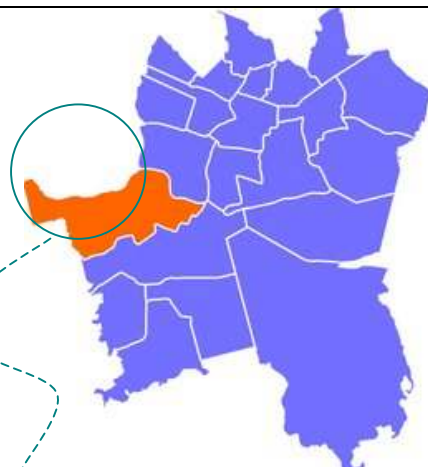
Panewniki należą do grupy południowych, „zielonych” dzielnic miasta Katowice. O atrakcyjności Panewnik jako miejsca zamieszkania decydują przede wszystkim położenie i unikatowe warunki rekreacyjno-przyrodnicze (dzielnica otoczona jest z 3 stron lasami!), a także mikroklimat społeczny (Bazylika Franciszkanów i FODA, Śląski Uniwersytet Medyczny i CSK) oraz stosunkowo niewielka odległość od centrum miasta i dobra komunikacja autobusowa. Dzielnica ma też dobre tradycje pracy społecznej, jako jedna z pierwszych w mieście powołała wraz z Ligotą jednostkę pomocniczą samorządu.

W latach 2005-2009 aktywna część społeczeństwa Katowic i aglomeracji w dobitny sposób „oddała swój głos” na Panewniki budując lub kupując tu nowe domy i przeprowadzając się masowo do tej dzielnicy.

Ramka 1 „Panewniki” w szerszym znaczeniu administracyjnym i w niniejszym opracowaniu

W znaczeniu administracyjnym nazwy „Panewniki” i „Ligota” oznaczają łącznie dzielnicę oznaczoną kolorem czerwonym na zamieszczonej mapce administracyjnej miasta Katowice, przy czym w tym „szerokim” znaczeniu „Panewniki” obejmują część zachodnią czerwonego obszaru, mniej więcej od wysokości numerów Panewnicka 41 i 66.

Ale równocześnie w ramach ww. „szerokich” Panewnik wyróżnia się mniejsze obszary, np. Panewniki (w znaczeniu podobszaru), Stare Panewniki (rejon ronda Owsiana), Wymysłów (rejon ulic Bałtycka-Partyzantów), Kokociniec – zwłaszcza ta ostatnia nazwa osiedla jest popularna i rozpoznawalna w Katowicach.



Ponieważ w opracowaniu koncentrujemy się na obszarze podlegającym wpływom Zachodniej Obwodnicy Katowic (patrz zaznaczony okrąg), dlatego odtąd – jeśli nie zostanie wskazane inaczej – słowem **Panewniki** będziemy określać tu rejon ulicy Panewnickiej na zachód od skrzyżowania z Kijowską i Medyków, w tym wszystkie występujące na tym odcinku ulice sąsiednie, a oddzielnie będziemy wymieniać z nazwy obszar **Kokocińca**, ze względu na jego nieco odmienną specyfikę

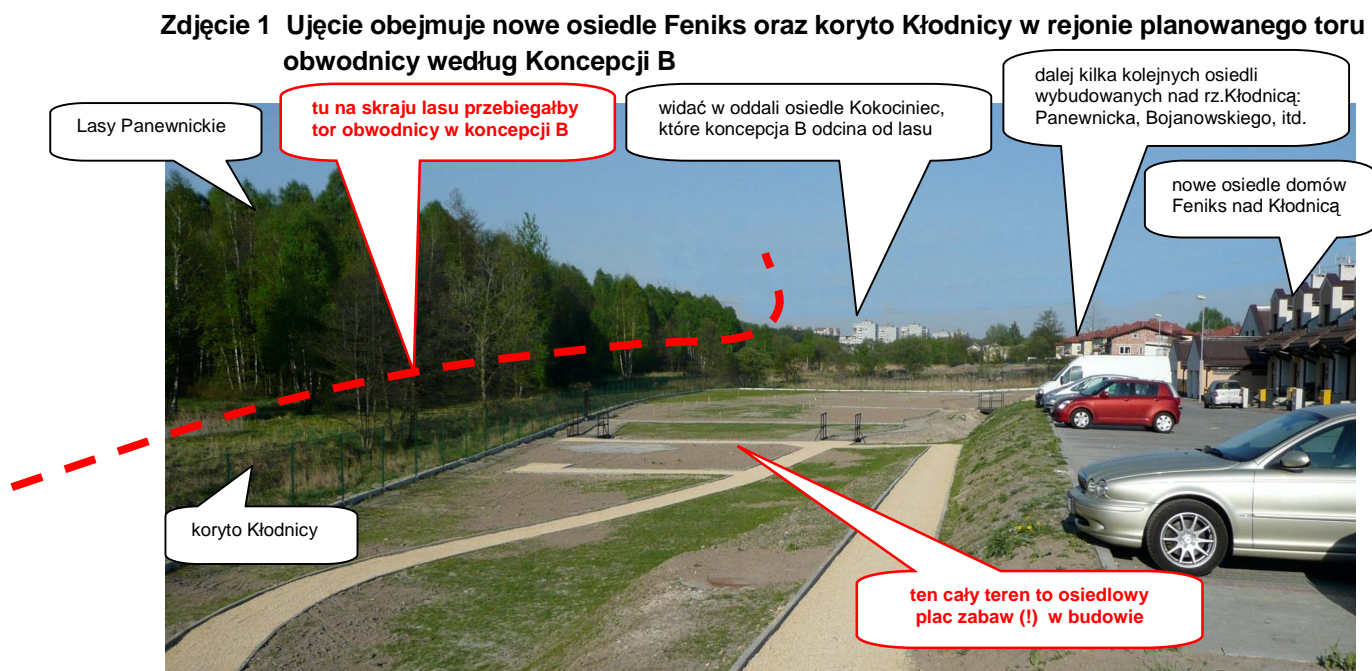
Jeżeli ograniczyć się tylko do węższego znaczenia terminu „Panewniki” (patrz Ramka 1) i wziąć pod uwagę tylko inwestycje znaczących deweloperów (pomijając nowe domy budowane prywatnie lub w niewielkiej ilości), to w latach 2005-2009 już wybudowano lub zostaną wybudowane (Tabela 1)

Tabela 1 Liczba nowych domów i mieszkań deweloperskich w Panewnikach w latach 2005-2009

deweloperzy - alfabetycznie		nowe domy	nowe mieszkania
Centrum Developer		22	-
Dombud	Bojanowskiego (Zamiejska)	59	56
	Koszykowa	16	18
	Panewnicka nry 184-210	98	-
	Panewnicka - b.Stadnina	-	30
	Rzeczna	11	-
Esus		5	14
Eurodom		9	-
Exland	Koszykowa	-	60
	Panewnicka-Bałtycka	-	70
Fenix		50	16
JW Construction		-	25
KSM		25	-
Telbud		22	-
sumy		317	289
suma domów i mieszkań		606	

W te ponad 600 nowych domów i mieszkań na przestrzeni 4 lat zainwestowali ludzie, którzy z pewnością brali przy tym pod uwagę unikatowe walory dzielnicy, a dziś stanowią potencjalnie dużą i aktywną grupę obrońców tego statusu Panewniki. Ponadto znaczna liczba z ww. domów i mieszkań została zlokalizowana w bezpośrednim sąsiedztwie ulicy Panewnickiej, w rejonie koryta Kłodnicy, i znalazłaby się w obszarze bezpośredniego oddziaływania Obwodnicy Zachodniej Katowic, gdyby poprowadzono ją według koncepcji B.

Na Zdjęciu nr 1 pokazano jak bardzo zbliżyła się nowa zabudowa do toru obwodnicy wg Koncepcji B, co pozwala uświadomić skalę potencjalnych napięć społecznych w razie umieszczenia jej w studium jako wersję przewidzianą do realizacji w przyszłości.



Prawdopodobnie ani autorzy koncepcji z roku 2005 nie mogli w pełni przewidzieć skali nowej zabudowy jaka nastąpi już do roku 2009 wzdłuż proponowanej przez nich trasy (boom kredytowo-mieszkaniowy wybuchł już po opracowaniu koncepcji B), ani większość indywidualnych inwestorów nie miała w momencie podejmowania decyzji pojęcia o istnieniu autorskiej koncepcji B poprowadzenia obwodnicy miasta w pobliżu nowo nabywanych domów (koncepcji nie było w studium i w starym *mpzp*) - wiedzę o obu tych faktach równocześnie *de facto* posiadał tylko Urząd Miasta Katowice, gdzie wydawane były pozwolenia budowlane, a wcześniej prezentowana była koncepcja B.

Kierując się opisem z Ramki 1 można następująco oceniać (Tabela 2) liczbę rodzin, którą obejmą mniejsze lub większe skutki oddziaływania obwodnicy zachodniej prowadzonej przez Panewniki.

Tabela 2 Łączna liczba adresów (rodzin) zlokalizowanych w rejonach, w których na komfort² życia wpływ mogłaby mieć w przyszłości planowana zachodnia obwodnica miasta

obszar		liczba	
Kokociniec		ok. 2.200	
Panewniki ³	bez nowej zabudowy	ok. 1.500	
	nowa zabudowa	ok. 600	
Suma		ok. 4.300	rodzin

² przez „komfort życia” rozumiane jest zarówno mierzalne oddziaływanie hałasem, jak i czynniki niemierzalne jak np. możliwość korzystania z zaplecza rekreacyjnego lasu itp

³ tu „Panewniki” w węższym znaczeniu jak w Ramce 1

● SPOŁECZNA AKCJA W SPRAWIE OBWODNICY

Wiedza o istnieniu koncepcji B z roku 2005 poprowadzenia Obwodnicy Zachodniej Katowic oraz o takiej ewentualności, że w ramach przygotowywanej aktualizacji to ona właśnie może zostać zaadoptowana do nowego studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice (etap II), zaczęła powszechniej docierać do świadomości mieszkańców Panewnik i Kokocińca w roku 2008 - prawdopodobnie po pierwszym spotkaniu mieszkańców z Prezydentem Katowic jakie odbyło się Szkole Podstawowej nr 9 w dniu 3 kwietnia 2008.

W rezultacie od czerwca 2008 inicjowano w dzielnicy pierwszą akcję masowego wysyłania do Prezydenta Miasta Katowice apeli (patrz Załącznik 4) o wprowadzenie do studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania miasta „nowej” koncepcji C, a nie „starej” koncepcji B, obwodnicy.

Nadawcom apeli Prezydent Katowic odpowiedział po wakacjach 2008 pismem, którego treść zamieszczono w Załączniku 5, a równolegle podjął starania o aprobatę dla wprowadzenia takiego rozwiązania u Prezydentów miast Rudy Śląska i Chorzów, co zostanie omówione w Części II opracowania.

Kolejną akcją masowego wysyłania pism do Prezydenta Katowic (patrz Załącznik 6) mieszkańcy dzielnicy rozpoczęli w lutym 2009 roku, po tym gdy Rada Miasta Katowice podjęła 26 stycznia uchwałę o przystąpieniu do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania (*mpzp*) dla dzielnicy Panewniki-Ligota. Wnioski mieszkańców w sprawie obwodnicy zostały przy tym uzupełnione mapkami i opatrzone merytorycznym uzasadnieniem, które zostało tu dołączone w formie Załącznika nr 7.

Na to kolejne masowe wystąpienie mieszkańców Prezydent Katowic odpowiedział przychylnym pismem, którego treść zamieszczono w Załączniku 8 oraz zaprosił jego nadawców na spotkanie w dniu 6 kwietnia 2009 w Szkole Podstawowej nr 9 przy ul. Panewnickiej 172.

Mimo, że termin spotkania przypadł w Wielkim Tygodniu, spotkało się ono z ogromnym zainteresowaniem mieszkańców, które potwierdzają załączone tu zdjęcia 2a, 2b, 2c, 2d.

Zdjęcie 2a Spotkanie Prezydenta m.Katowice z mieszkańcami w sprawie mpzp



Zdjęcie 2b Spotkanie Prezydenta m.Katowice z mieszkańcami w sprawie mpzp



Zdjęcie 2c Spotkanie Prezydenta m.Katowice z mieszkańcami w sprawie mpzp



Zdjęcie 2d Spotkanie Prezydenta m.Katowice z mieszkańcami w sprawie mpzp



Według komunikatu służb Urzędu Miasta umieszczonego na stronie internetowej UM Katowice na spotkanie przybyło około 300 osób (według niepotwierdzonych informacji, pisma do Prezydenta Miasta wysyłały 2008/2009 setki rodzin z Panewnik i Kokocińca, a w okresach intensyfikacji akcji do ich ewidencjonowania w UM trzeba było oddelegowywać pracownika urzędu).

Na spotkaniu 6 kwietnia 2009 zbierano podpisy pod petycją do władz miasta Katowice z poparciem dla podjętych „działań w zakresie planowania ładu przestrzennego”, które są „przyjazne dla mieszkańców Ligoty i Panewnik” (Załącznik nr 9 – treść petycji i zdjęcie kart z podpisami). Petycję wręczono na koniec spotkania Prezydentowi Katowic Panu Piotrowi Uszokowi, a drugi egzemplarz adresowany do Rady Miasta przekazano na ręce Radnych obecnych na spotkaniu.

● STANOWISKO WŁADZ KATOWIC

Na podstawie dostępnych materiałów można oceniać, że stanowisko władz Katowic wobec społecznego projektu przebiegu obwodnicy (Koncepcja C) wydaje się być przychylnie. W trakcie spotkania z mieszkańcami 6 kwietnia 2009 Prezydent uzasadniał swój przyjazny stosunek do tej idei faktem, że mieszkańcy dzielnicy artykułują swoje postulaty w sposób spokojny i wyważony (nie protestują przeciwko obwodnicy *an bloc*, tylko składają propozycje korekt), przekładają logiczne argumenty i równocześnie potrafią się pozytywnie zmobilizować (wspominał o setkach listów).

Analizując kolejne informacje można odnieść wrażenie, że ten przychylny stosunek stopniowo się umacniał. W swojej pierwszej odpowiedzi kierowanej do mieszkańców w sierpniu i wrześniu 2008 Prezydent Katowice pisał (Załącznik 5):

Prezydent Katowic
sierpień 2008:

Po konsultacjach z Wykonawcą projektu studium - Biurem Rozwoju Regionu Sp z.o.o., **podjąłem decyzję o uwzględnieniu w pracach nad studium przedstawionego przez wielu Mieszkańców wariantu przebiegu drogi**. Podkreślam jednak, że uchwalenie studium zawierającego tę propozycję uzależnione jest od uzyskania pozytywnej opinii Miasta Chorzów i Miasta Ruda Śląska na etapie obligatoryjnego opiniowania projektu studium.

W kolejnej odpowiedzi na apel mieszkańców, w marcu 2009 Prezydent informował:

Prezydent Katowic
marzec 2009:

Uwzględniając wcześniejsze wnioski mieszkańców wystąpiłem do Prezydentów Miast Rudy Śląskiej i Chorzowa celem uzyskania akceptacji przebiegu drogi przez tereny leśne do autostrady A4 (węzeł Gałeczki) śladem ulicy Gościnniej. Zapewniam, że dołożę wszelkich starań aby droga ta została ustalona w dokumencie polityki przestrzennej jakim jest „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice – druga edycja”.

Podobnie przychylnie brzmiały wypowiedzi Prezydenta na spotkaniu 6 kwietnia 2009, w tym wypowiedź dla TVP Katowice, nadana w Aktualnościach (kopia materiału z anteny TVP w załączniku 16, na płycie CD, pliki w 4 standardach). Oto zapis relacji z tego spotkania nadanej przez TVP:

Aktualności TVP Katowice, 6 kwietnia 2009

Tytuł relacji: Katowice - spór o plan zagospodarowania

Lektor: *W dzielnicy Katowic, Panewnikach, odbyło się spotkanie mieszkańców z Prezydentem Piotrem Uszokiem. Mieszkańcom nie podoba się nowy plan zagospodarowania dzielnicy Ligota i Panewniki, a przede wszystkim budowa drogi łączącej tą część Katowic z autostradą.*

Jacek Jędrszczyk, mieszkaniec Panewnik: *Pomysł, który powstał tutaj lokalnie jest prosty, żeby po prostu te obwodnicę przesunąć dalej, do ulicy Gościnniej, a nawet za oczyszczalnię ścieków.*

Piotr Uszok, Prezydent Katowic: *Po to się w to zaangażowałem, po to występowałem do Prezydenta Chorzowa i Rudy Śląskiej, żeby ten przebieg zmienić, bo rozumiem, że mieszkańcy nie chcą, aby ich osiedle było odcięte od lasu drogą i mają rację, tylko trzeba przekonać projektantów do tego.*

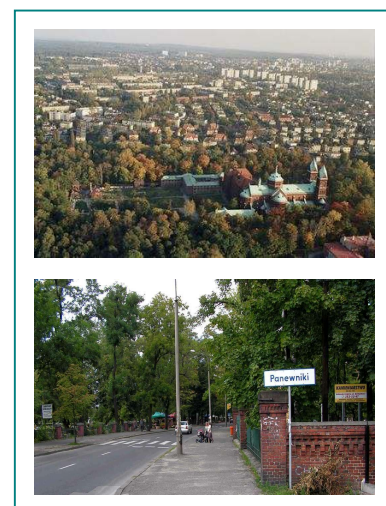
Lektor: *Mieszkańcy obu dzielnic nie są także zadowoleni między innymi z planowanej lokalizacji masztów telefonii komórkowej i nowych stacji benzynowych.*

Podczas spotkania Prezydent apelował także o dostarczanie dalszej merytorycznej argumentacji do dyskusji z projektantami – co nie pozostało bez wpływu na decyzję o przygotowaniu niniejszego opracowania.

OBWODNICA ZACHODNIA KATOWIC

CZĘŚĆ II

UWARUNKOWANIA FORMALNE, TECHNICZNE I EKOLOGICZNE



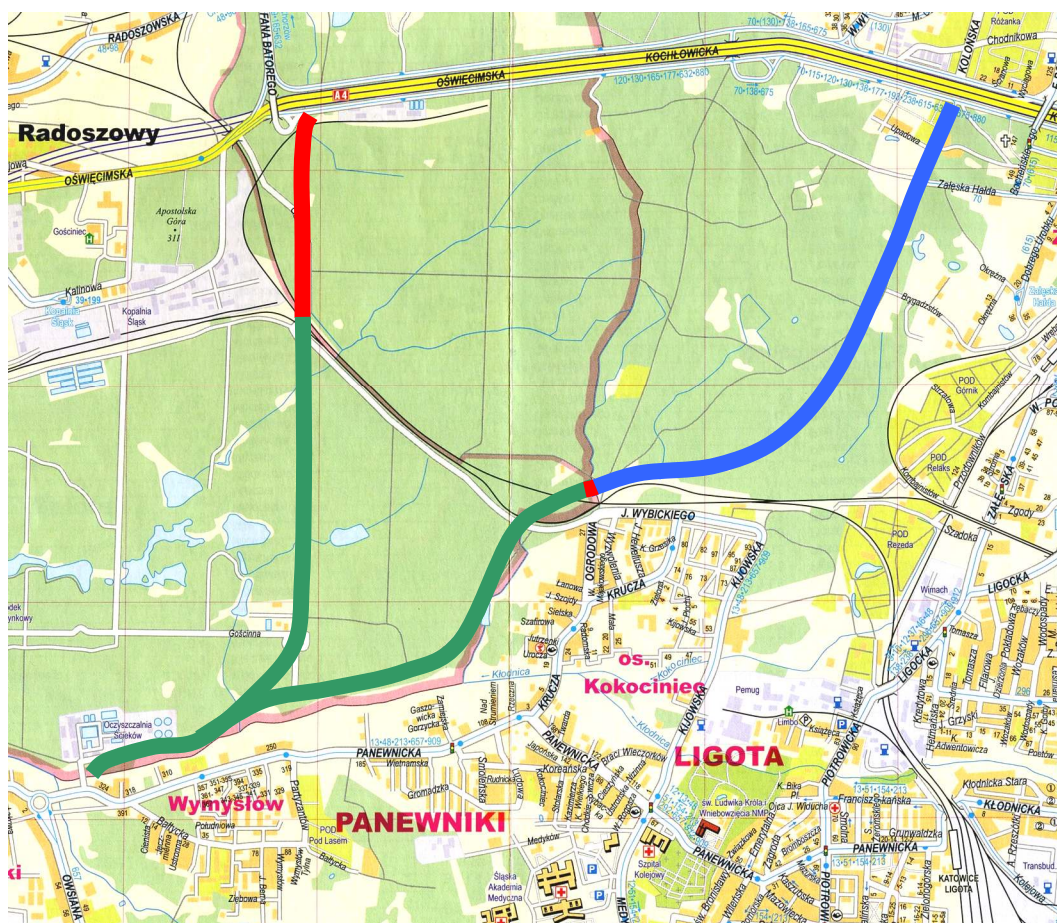
● OBWODNICA A STUDIA MIAST – WYMIANA INFORMACJI POMIĘDZY SAMORZĄDAMI

Jak udało się ustalić, zaraz po pierwszej akcji listowej mieszkańców Panewnik i Kokocińca z lipca 2008, Prezydent Katowic Pan Piotr Uszok osobiście przeprowadził wstępne rozmowy z Prezydentami Chorzowa i Rudzie Śląskiej, po czym pismami z dnia 4.09.2008 zwrócił się do nich formalnie o akceptację dla wprowadzenia do studiów wszystkich trzech miast nowej, społecznej koncepcji obwodnicy zachodniej Katowic (Koncepcji C).

W tym miejscu należy wyjaśnić, że obie rozpatrywane koncepcje obwodnicy - B i C - wymagają poprowadzenia znacznych odcinków poza granicami Katowic. O ile odcinek od DK81 do ul. Panewnickiej i Kłodnicy⁴ biegnie śladem ulicy Owsianej wyłącznie na terenie Katowic (patrz Rysunki 2 i 3), o tyle po przekroczeniu Kłodnicy obwodnica wkracza na teren Rudy Śląskiej i w obu rozpatrywanych koncepcjach realizacji ma w Rudzie przynajmniej ok. 2,5 km długości. Następnie w wersji B biegnie kolejne 2,5 km ponownie po terenie Katowic, natomiast w wersji C zamiast tego – przynajmniej ok. 0,8 km na terenie Chorzowa. Tak więc każda koncepcja zachodniej obwodnicy Katowic wymaga akceptacji ze strony co najmniej jednego miasta sąsiedniego (Rudy Śląskiej), natomiast koncepcja C wymaga dodatkowo akceptacji Chorzowa dla ostatniego, krótkiego odcinka obwodnicy oraz dla miejsca jej włączenia w A4.

Zostało to orientacyjnie zobrazowane na kolejnej mapce (Rysunek 4) oraz w tabeli (Tabela 3).

Rysunek 4 Podział obwodnicy zachodniej w części leżącej na północ od Kłodnicy na odcinki według położenia w granicach administracyjnych miast:
Ruda Śląska: █ Chorzów: █ Katowice: █



⁴ w okolicach ronda Owsiana ulica Panewnicka przebiega tuż przy rzece, więc w tym rejonie będziemy oba te określenia stosować wymiennie

Tabela 3 Orientacyjne długości poszczególnych odcinków części obwodnicy na północ od rzeki Kłodnicy według położenia w granicach administracyjnych miast

	Ruda Śląska	Chorzów	Katowice	Suma
Koncepcja B	ok. 2,5 km	ok. 0,0 km	ok. 2,5 km	ok. 5,0 km
Koncepcja C	ok. 2,5 km	ok. 0,8 km	-	ok. 3,3 km

■ **Kontakty Katowice - Ruda Śląska w sprawie studiów**

Ruda Śląska nie odpowiadała już oddzielnie na pismo Prezydenta Katowic z 4.09.2008, tylko potraktowała je jako formalny wniosek do swojego studium i zaewidencjonowała pod numerem 30. A ponieważ nie tylko prowadziła w tym czasie prace nad swoim studium, ale nawet wyprzedziła w tym zakresie Katowice, dlatego w przedmiotowej sprawie nastąpiło „odwrócenie” ról: Ruda Śląska zaakceptowała wniosek Prezydenta Katowic i jako pierwsza wprowadziła do projektu swojego studium (patrz Załączniki 12, 13, 14 i 15) obwodnicę zachodnią Katowic wytrasowaną w śladzie ulicy Gościnniej, a w kwietniu 2009 zwróciła się do miast sąsiednich, w tym do Katowic i Chorzowa, o uzgodnienie swojego studium. Prezydent Katowic pismem z 27 kwietnia 2009 uzgodnił pozytywnie przedłożone mu studium miasta Ruda Śląska, zgłaszając w sprawie obwodnicy jedynie drobne uwagi co do ustalenia miejsca przecięcia z linią kolejową (na północy) oraz skorygowania miejsca przecięcia rzeki Kłodnica (na południu).

Reasumując, projekt studium Rudy Śląskiej zawiera już Koncepcję C poprowadzenia Zachodniej Obwodnicy miasta Katowice, a dodatkowych uzgodnień w przyszłości z Rudą Śląską będą wymagały tylko następujące kwestie:

- a) trasowanie krańca południowego obwodnicy (przejście przez ulicę Panewnicką, rzekę Kłodnica i sąsiedztwo oczyszczalni ścieków) - przy czym w tym zakresie, w odpowiedzi na wniosek m.Katowice, Ruda Śląska już dokonała przed wyłożeniem studium wstępnej korekty projektu z 19 maja 2009 (porównaj Załączniki 12 i 13 z Załącznikami 14 i 15)
- b) trasowanie samego krańca północnego obwodnicy (tak aby spełnić ewentualne oczekiwania Chorzowa co do przesunięcia miejsca jej włączenia do A4 na zachód ustalania miejsca przecięcia z linią kolejową
- c) ustalenia klasy drogi w studium

■ **Kontakty Katowice - Chorzów w sprawie studium**

Aktualnie Chorzów nie prowadzi prac nad swoim studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta, ani nie przewiduje podjęcia takich prac w dającej się bliżej określić przyszłości.

Natomiast propozycja Prezydenta Katowic z dnia 4.09.2008 w Chorzowie spotkała się z dużo mniej przychylnym przyjęciem niż w Rudzie Śląskiej. W odpowiedzi z dnia 14.10.2008 Pan Marek Kopel, Prezydent Chorzowa (patrz Załącznik nr 11) zwracał uwagę na ochronę standardu zamieszkiwania w dzielnicy Batory oraz na fakt, że ulica Stefana Batorego jest w godzinach szczytu najbardziej zatłoczoną ulicą w mieście. W tym kontekście w Jego odpowiedzi pada m.in. następujące sformułowanie (Załącznik nr 11):

Prezydent Chorzowa:

Z przykrością muszę odmówić wprowadzania do zapisów Studium planowanej przez Pana drogi włączającej się w autostradowy węzeł „Batorego” i wprowadzającej dodatkowe obciążenie ulicy Stefana Batorego w Chorzowie. Taka zgoda byłaby wysoce krzywdząca dla mieszkańców.

Tutaj nasuwa się przypuszczenie, że do pisma Prezydenta Katowic z 4.09.2008 mogły zostać nie dołączone prognozy ruchowe dotyczące zachodniej obwodnicy Katowic oraz opis jej głównej funkcji i przeznaczenia, a zawarte w nim sformułowanie (Załącznik 10):

Prezydent Katowic:

Realizacja obwodnicy przyniosłaby również korzyści dla Miasta Ruda Śląska i Chorzów poprzez utworzenie korzystniejszych powiązań komunikacyjnych na kierunku południowym.

paradoksalnie miało prawo wywołać niepokój władz Chorzowa o wpływ zachodniej obwodnicy Katowic na natężenie ruchu na ulicy Stefana Batorego, po północnej stronie A4.

Tymczasem, jak już wyjaśniano w tym opracowaniu, Zachodnia Obwodnica Katowic nie jest planowana jako droga prowadząca z Katowic do Chorzowa, tylko jako korytarz zapewniający tranzyt pomiędzy DK81 i A4 (szczegółowy opis funkcji we Wstępie do opracowania), tym niemniej Stowarzyszenie nie posiada analiz, które mogłyby potwierdzać, że ubocznym efektem realizacji Zachodniej Obwodnicy Katowic nie będzie pewien wzrost natężenia ruchu na ulicy Stefana Batorego w Chorzowie.

Jednak Miasto Chorzów zarysowało w piśmie z 14.10.2009 kierunek poszukiwań, który został podjęty i zaakceptowany w niniejszym opracowaniu - mianowicie w ostatnim akapicie Prezydent Chorzowa napisał (Załącznik nr 11):

Prezydent Chorzowa:

Biorąc powyższe pod uwagę proponuję kontynuować próby podłączenia obwodnicy Katowic do autostrady A4 na odcinku pomiędzy węzłem „Batory” a węzłem „Bocheńskiego”, w tym do odcinka drogi wyprowadzającej ruch z ul. Stefana Batorego na autostradę A4 w kierunku Katowic w sposób uniemożliwiający wjazd w ulicę Stefana Batorego.

Podczas wizyty w Wydziale Architektury, Budownictwa i Gospodarki Przestrzennej Urzędu Miasta Chorzów w dniu 3 kwietnia 2009, Pan Naczelnik Mariusza Cupa, osobiście określił nam stanowisko Miasta w sposób, który można - starając się zachować maksymalną precyzję - zrelacjonować własnymi słowami następująco: *z punktu widzenia miasta Chorzów podłączenie zachodniej obwodnicy Katowic w rejonie węzła Batory nie jest optymalne, ale rozwiązaniem, które mogłoby zostać zaakceptowane jest przesunięcie miejsca podłączenia obwodnicy przynajmniej na tyle na wschód od wylotu ul. Batorego, by można było przy wjeździe na A4 z obwodnicy narzucić kierującym tzw. prawoskręt.*

Komentarz:

- 1) ponieważ zaproponowane przez Chorzów rozwiązanie jest łatwe do realizacji bez wywoływania istotnego deficytu funkcji obwodnicy Katowic, dlatego zostało tu dalej przyjęte (patrz rozdział o trasowaniu obwodnicy w obrębie Chorzowa),
- 2) ponieważ włączenie do A4 w tym rejonie byłoby zlokalizowane na terenie miasta Chorzów, dlatego Chorzów zachowałby narzędzia by zagwarantować sobie realizację tego warunku i ochronę ulicy Batorego (etapy studium, mpz, projektu i pozwolenia budowlanego obwodnicy).

■ Kontakty Ruda Śląska - Chorzów w sprawie studium

Ponieważ w ramach przewidzianej ustawą, obowiązkowej procedury uzgodnień projektu nowego studium jaką Ruda Śląska przeprowadziła w kwietniu 2009, miasto Chorzów nie wniosło jakichkolwiek uwag (ani w wyznaczonym terminie 21 dni, ani po nim - stan wiedzy na dzień 28 maja 2009), dlatego Ruda Śląska nie miała podstaw do wprowadzania zmian w proponowanym trasowaniu północnego fragmentu obwodnicy Katowic na swoim terenie i pozostawiła też bez zmian informacyjną propozycję dot. jej przebiegu na północ od swoich granic (stąd studium Rudy Śląskiej przygotowane do uzgodnień nie różni się w tym zakresie od studium do wyłożenia - porównaj Załączniki 12 i 13 oraz 14 i 15).

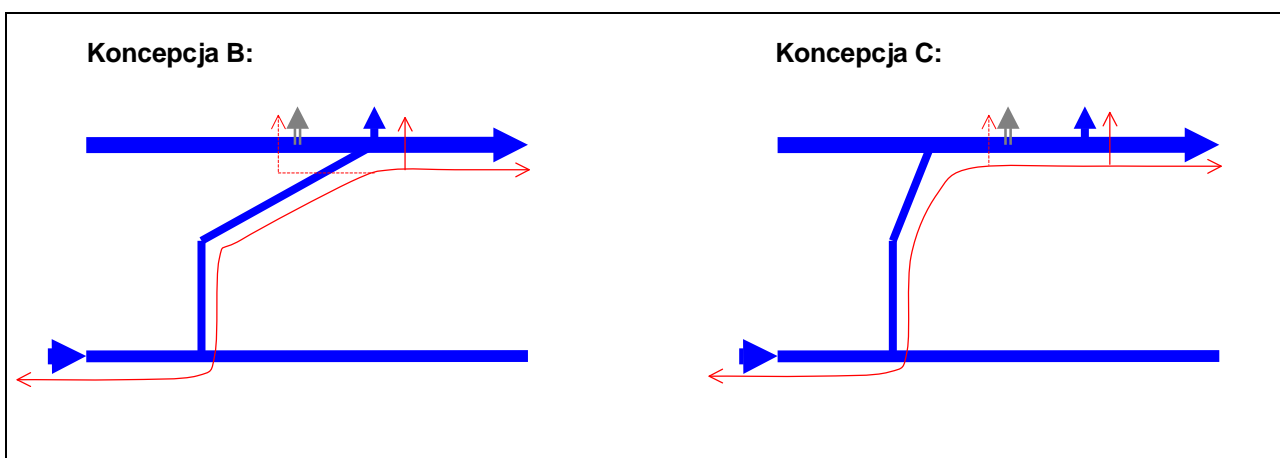
● OGÓLNE PORÓWNANIE KONCEPCJI B I C

W tym rozdziale dokonano ogólnej analizy problemu i przedstawiono jej opis słowny, natomiast próba oceny punktowej zostanie podjęta w rozdziale następnym („Tabelaryczne porównanie”).

■ Funkcja komunikacyjna

W zakresie podstawowej funkcji komunikacyjnej jaką ma spełniać Obwodnica Zachodnia Katowic (opisana szczegółowo we Wstępie opracowania - w Rozdziale „Określenie zagadnienia” oraz przy prezentacji Konceptji A, B, C) nie widać istotnych różnic w jej realizacji w przypadku zastosowania Konceptji B lub Konceptji C. Schemat porównawczy obrazujący realizację funkcji podstawowej obwodnicy pokazano na Rysunku 5.

Rysunek 5 Poglądowy schemat funkcjonalny Obwodnicy Zachodniej Katowic - w zakresie funkcji wiodącej - w przypadku realizacji Konceptji B i Konceptji C



Odcinek A4 pomiędzy węzłami „Batory” i „Bocheńskiego” ma około 3 km długości, a jazda drogami pomocniczymi (równoległymi-bocznymi) A4 zajmuje – jak wynika z przeprowadzonego badania - około 3 min w kierunku zachodnim i 4 min w kierunku wschodnim (inne ukształtowanie węzłów). Ale jak pokazały wcześniejsze analizy wsparte Rysunkiem 4 i Tabelą 3 obwodnica zrealizowana według koncepcji B byłaby przynajmniej o ok. 1,5 km dłuższa niż obwodnica realizowana według koncepcji C. Reasumując, droga przejazdu z DK81 do centrum Katowic jest w Konceptji C tylko o około 1,5 km dłuższa, co przy zachowaniu płynności ruchu daje różnice czasu przejazdu w granicach 1-2 minut i jest w skali całego czasu podróży niezauważalne. Równocześnie w razie realizacji w przyszłości dla miasta Chorzów jego wschodniej obwodnicy („obwodnica Gałeczki”) wpiętej do istniejącego węzła „Gałeczki/Witosa” na wysokości osiedla Witosa – co oznaczono tu symbolicznie ↑ - dla części pojazdów strumienia ruchu z DK81 czas przejazdu do celu podróży byłby w razie realizacji Konceptji C nawet krótszy niż dla Konceptji B.

■ Standard życia mieszkańców rejonu obwodnicy i ochrona przed hałasem

Do analizy tego i następnego podrozdziału („Ekosystem, drzewostan”) pomocne będzie użycie zdjęcia satelitarnego (Rysunek 6) z naniesionymi przebiegiem obwodnicy w obu wersjach. Szerokość obu obwodnic została tu przyjęta symbolicznie w rozmiarze większym niż przeskalowany wymiar poprzeczny, co ma w uproszczeniu i w części odzwierciedlać fakt, że **strefa oddziaływania inwestycji liniowej klasy zbiorczej, a tym bardziej głównej, jest wielokrotnie większa niż rozmiar geometryczny drogi.**

Rysunek 6 Poszerzone ślady obwodnic według koncepcji B i C (w odcinku na północ od rzeki Kłodnicy) naniesione na zdjęcie satelitarne. Zaznaczono położenie sąsiednich dzielnic. Niżej zdjęcia wykonane w odpowiednich fragmentach obu torów.

nowa Koncepcja C z 2008/9



starsza Koncepcja B z 2005



Zdjęcia 3 Zdjęcia wykonane w zaznaczonym obszarze toru obwodnicy w Koncepcji B



Zdjęcia 4 Zdjęcia wykonane w zaznaczonym obszarze toru obwodnicy w Koncepcji C



W zakresie rozpatrywanego w tym punkcie wpływu Zachodniej Obwodnicy Katowic na standard zamieszkiwania w rejonie jej toru przewaga koncepcji C nad koncepcją B jest druzgocąca. W przypadku realizacji koncepcji B (2005) przynajmniej dla kilku tysięcy rodzin katowiczian w zakresie średnim, a dla kilkuset rodzin w zakresie bardzo znaczącym nastąpi pogorszenie standardu, i tak:

- nastąpiłoby wyodrębnienie (i przesunięcie) ostrej granicy lasu, który wraz z obszarem bioróżnorodności na styku niskiej zabudowy mieszkaniowej, doliny rzecznej Kłodnicy i lasu pełni obecnie funkcje ochronne i regeneracyjne oraz rekreacyjne, wypoczynkowe i turystyczne (szlaki piesze i rowerowe)
- tereny mieszkaniowe na obszarze Panewnik, Kokocińca, a także Załęskiej Hałdy zostałyby odcięte od lasu, co byłoby dodatkowo pogłębione koniecznością zastosowania na znacznych odcinkach obwodnicy w koncepcji B ochrony akustycznej w postaci ekranów⁵
- nawet po zastosowaniu ekranów poziom hałasu wzrósłby i choć przy prawidłowym projekcie odpowiednio dużych ekranów mógłby spełniać dopuszczalne normy, to byłby wyższy od niskiego poziomu charakterystycznego teraz dla znacznych fragmentów Panewnik i Kokocińca zlokalizowanych nad lasem
- wtrącenie w krajobraz, zwłaszcza w obszarze kotliny Kłodnicy, tak dużych i widocznych urządzeń technicznych jak ekrany akustyczne zmieniłoby unikatowy charakter zielonej dzielnicy, a szczególnie jej nadleśnych, uważanych dotąd za najbardziej wartościowe, fragmentów

Tymczasem w przypadku realizacji koncepcji C (2008) negatywne skutki dla standardu życia daje się ograniczyć do kilkunastu, najwyżej kilkudziesięciu domów zlokalizowanych w miejscu przecięcia obwodnicy z ulicą Panewnicką. Zakres oddziaływania w tym obszarze można ograniczyć przez właściwe trasowanie drogi, co będzie przedyskutowane dalej (patrz Rozdział „Trasowanie”, Punkt „Miejsce przecięcia ulicy Panewnickiej”).

■ Wpływ na ekosystem i drzewostan

W zakresie wpływu na florę i faunę obszarów leśnych porównanie obu koncepcji nie jest tak jednoznaczne.

Koncepcji C (2008) należy zarzucić dalsze pogłębienie (umocnienie) fragmentacji lasu, jaki wywołuje obecność ulicy Gościnniej i jej wykorzystanie przez pojazdy (patrz Zdjęcia 4). Przy rozpatrywaniu tego argumentu należy z drugiej strony wziąć pod uwagę fakt, że lasy w tym rejonie nie pełnią głównie funkcji przyrodniczych, lecz ochronne i bioklimatyczne – w makroskali dla aglomeracji, a w mikroskali dla sąsiedniej zabudowy - dla realizacji których fragmentacja lasu nie jest czynnikiem tak ważnym jak dla funkcji przyrodniczych.

Z kolei koncepcja B (2005) wymaga znacznie większych wycinek drzewostanu (jej odcinek leśny jest dłuższy o ponad kilometr, a przede wszystkim jej trasa po przekroczeniu Kłodnicy biegnie głównie lasem, bez efektywnego wykorzystywania rejonów – jak ulica Gościnna – już pozbawionych drzewostanu). Ponadto nastąpi wskazana już w punkcie wcześniejszym degradacja bioróżnorodności w obszarze granicznym lasu i zabudowy mieszkaniowej, co byłoby szczególnie negatywne w dolinie Kłodnicy, gdzie obwodnica w koncepcji B naruszałaby lub przynajmniej graniczyła z „obszarem przyrodniczo cennym” oznakowanym symbolem **A-3b** w projekcie studium Rudy Śląskiej, wskazanym do ochrony w *mpzp*. Ponadto w obszarze na północ od Kokocińca i na zachód od Załęskiej Hałdy koncepcja B także powoduje efekt fragmentacji lasu.

⁵ Przypominamy, że obszary niskiej, średniej i wysokiej zieleni nie stanowią istotnej bariery dla propagacji hałasu. Konieczność spełnienia przez nową inwestycję norm klimatu akustycznego w środowisku oraz norm budowlanych w zakresie poziomu hałasu wewnątrz mieszkań musiałaby zostać realizowana przy pomocy oddzielnych urządzeń technicznych, zwykle przydrożnych ekranów akustycznych

Reasumując, żadna z koncepcji Obwodnicy Zachodniej Katowic nie pozwala uniknąć strat przyrodniczych, pozostaje kwestia subiektywnej oceny ich skali, której dokonano tu dalej w porównaniu tabelarycznym.

■ Utrudnienia techniczne, koszty ekonomiczne

Dokładniejsza ocena byłaby możliwa po szczegółowej inwentaryzacji terenu. Natomiast na podstawie ogólnodostępnych danych można przewidywać w zakresie tego kryterium przynajmniej umiarkowaną przewagę nowej koncepcji społecznej (Koncepcja C), nad starszą Koncepcją autorską B. I tak:

- obwodnica w Koncepcji C przebiega przez ustabilizowany i rozpoznany teren śladu ulicy Gościnniej, natomiast Koncepcji B prowadzi na znacznej długości przez nieznanne i częściowo podmokłe tereny leśne
- obwodnica w Koncepcji B jest co najmniej o około 1,5 km dłuższa, co skutkuje zarówno wzrostem liczby problemów technicznych do rozwiązania oraz odpowiednio do większej długości wyższym kosztem wykonania
- ponadto dodatkowy wzrost kosztów w przypadku obwodnicy w Koncepcji B wynikałby z konieczności zastosowania na znacznych odcinkach (patrz Rysunek 6) ekranów akustycznych
- z drugiej strony, ostatni, północny odcinek obwodnicy w koncepcji B pełniłby rolę fragmentu połączenia lokalnego Kijowska-Bocheńskiego (co wpłynęłoby na obniżenie kosztu tej drugiej, lokalnej inwestycji), ponadto koszt budowy obwodnicy w śladzie ul. Gościnniej może być podniesiony wskutek obecności w gruncie magistrali wodociągowej
- na koszt obu wersji w porównywalnym prawdopodobnie stopniu wpłynąć musi konieczność realizacji bezkolizyjnego przecięcia z przebiegającą w kierunku wschód-zachód eksploatowaną linią kolejową

• TABELARYCZNE PORÓWNANIE KONCEPCJI B I C

W tym rozdziale dokonano subiektywnej oceny punktowej według klasyfikacji i z przyjęciem argumentów podanych wcześniej w opracowaniu. Poszczególne pozycje oceniane są w skali od 0 pkt (szczególnie negatywna ocena) do 10 pkt (szczególnie pozytywna ocena). Nie stosowano wag dla poszczególnych kryteriów. W końcowej klasyfikacji do zdobycia było 50 pkt.

Tabela 4 Tabelaryczne, punktowe porównanie Koncepcji B i C Obwodnicy Zachodniej Katowic

Koncepcja B (z 2005)	<u>Kryterium</u> krótkie uzasadnienie	Koncepcja C (z 2008/9)
8 pkt	<u>Usprawnienie komunikacji</u> oceniało tu funkcję podstawową - obie koncepcje mają wysoką ocenę, ale koncepcji B przyznano 1 pkt więcej ze względu na krótszą sumaryczną odległość przejazdu do centrum	7 pkt
4 pkt	<u>Wpływ na przyrodę</u> oba warianty mają negatywny wpływ na przyrodę opisany wyżej	4 pkt
3 pkt	<u>Wpływ na standard życia mieszkańców w rej. obwodnicy</u> Konceptji C odjęto 3 pkt za negatywne skutki w rejonie przecięcia z ul.Panewnicką, Konceptję B oceniono generalnie negatywnie w tym zakresie, co zostało uzasadnione szczegółowo w poprzednim rozdziale)	7 pkt
4 pkt	<u>Utrudnienia techniczne i koszt inwestycji</u> na 2 pkt różnicy oceniono konieczność realizowania drogi dłuższej o 1,5 km w nierozpoznanym terenie + konieczność stosowania ekranów na znacznej długości	6 pkt
19 pkt	Suma pośrednia za ocenę komunikacyjną, techniczną i ekologiczną	24 pkt
2 pkt	<u>Koszty społeczne, możliwość bezkonfliktowej realizacji w przyszłości</u> szczegółowo uzasadniono w Części I Opracowania, Konceptji C odjęto 2 pkt za możliwość protestów pochodzących z ograniczonego obszaru w rejonie przecięcia z ul.Panewnicką, natomiast Konceptji B przyznano 2 pkt uwzględniając nastrój zniechęcenia w obszarze Ligoty przedłużającą się dyskusją, która – w opinii części mieszkańców – odwleka termin rozwiązania problemów komunikacyjnych dzielnicy	8 pkt
21 pkt	Suma końcowa - za łączną ocenę komunikacyjną, techniczną, ekologiczną, społeczną	32 pkt

4,2 pkt	Średnia z oceny końcowej	6,4 pkt
42 %	Ocena końcowa w procentach do maksimum	64 %

● OKREŚLENIE KLASY DROGI DLA OBWODNICY

Kwestia ustalenia (uzgodnienia) klasy drogi dla Zachodniej Obwodnicy Katowic i jej parametrów jest istotna dla jej trasowania, a także dla sfinalizowania uzgodnień studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miast - chronologicznie - Ruda Śląska, Katowice i Chorzów.

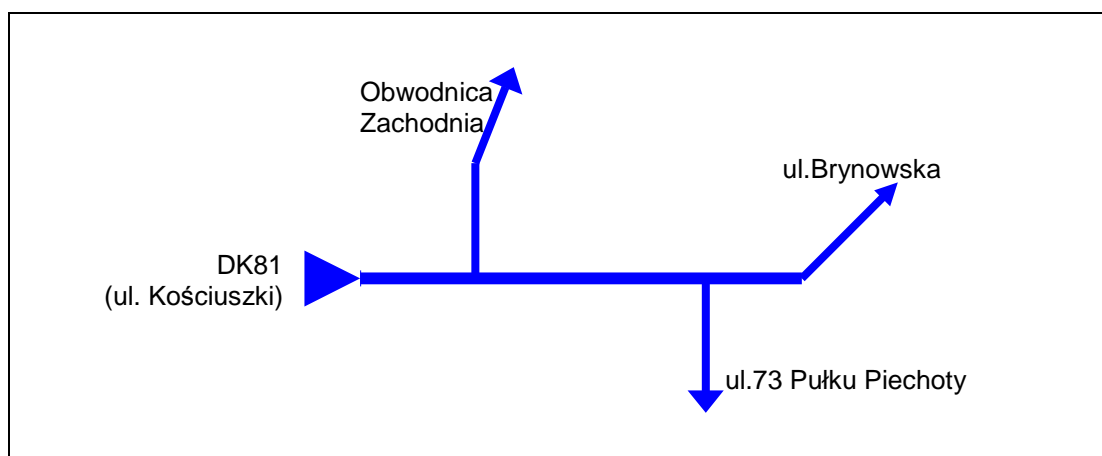
W opracowaniu autorskim KPI „System” z 2005 przyjęto klasę drogi głównej (G), a z załączonej tam mapy nr 8 (tu Załącznik nr 3) wynikało, że w pierwszym etapie (do 2025?) droga miałaby być realizowana w parametrach G 1x2. W części opisowej tego opracowania wspomina się o późniejszej rozbudowie (po roku 2025?) do G 2x2, aczkolwiek nie jest całkiem jasne czy autorzy mają na myśli przebieg z Owsianej do węzła Bocheńskiego, czy postulowany także przez nich do późniejszej realizacji „równoległy” przebieg z Owsianej do węzła Batory.

W piśmie Prezydenta Katowic z 4.09.2008 (Załącznik nr 10) proponowano ustalenie klasy drogi na etapie uzgodnień do studium Katowic. Tymczasem uzgodnienia studium Rudy Śląskiej wyprzedziły studium Katowic, a autorzy studium Rudy wpisując Obwodnicę Zachodnią Katowic w ślad ulicy Gościnniej wstępnie przyznali jej klasę zbiorczą (Z), co zgodnie z treścią *mpzp* miasta oznacza możliwość realizacji drogi w pasie szerokości do 20 metrów i w parametrach do 1x4. Według udzielonych nam informacji, Ruda Śląska nie wyklucza podniesienia klasy drogi jeśli taka potrzeba zostanie udokumentowana.

Przedstawiciel Biura Rozwoju Regionu sp. z o.o., które wykonuje studium dla Katowic, obecny na spotkaniu z mieszkańcami dzielnicy w dniu 6 kwietnia 2009, opierając się na analizach Politechniki Krakowskiej reprezentował pogląd, iż Obwodnica Zachodnia Katowic powinna mieć klasę drogi głównej, a natężenie ruchu w godzinach szczytu ma na niej osiągać 1.400 pojazdów/h. Stowarzyszenie nie ma narzędzi do weryfikacji tych poglądów, naszym zdaniem istotne jest czy analizy ruchowe na jakich opiera się Biuro Rozwoju Regionu sp. z o.o. uwzględniało zmodernizowanie drogi 73 Pułku Piechoty, która to inwestycja z pewnością wyprzedzi realizację Obwodnicy Zachodniej Katowic oraz istnienie nowego węzła murckowskiego w układzie komunikacyjnym.

Ruch na Zachodniej Obwodnicy Katowic będzie zasilany z DK81, na której dominuje przed punktem ich styku parametr 2x2 i ograniczenie prędkości do 70km/h. Trzeba ustalić czy i w jakim stopniu to źródło zasili ruch na obwodnicy biorąc pod uwagę, że potok z DK81 podzieli się na 3 główne strumienie - Rysunek nr 7.

Rysunek 7 Poglądowy schemat rozplywu strumienia pojazdów z DK81 od strony południowo-zachodniej na 3 kierunki



Reasumując:





Byłoby bardzo wskazane, aby Katowice i Ruda Śląska, uzgodniły klasę drogi dla Obwodnicy Zachodniej Katowic kierując się najaktualniejszymi prognozami ruchu (uwzględniającymi rozbudowę 73 Pułku Piechoty).

● TRASOWANIE OBWODNICY

Przyjmując założenie, że bliższa rozwiązaniu optymalnemu (patrz Tabela 4 i treść Opracowania) jest Koncepcja społeczna C przedstawimy szczegółowe uwagi i zaproponujemy trasowanie jej poszczególnych odcinków.

Na kolejnych rysunkach zastosowane zostaną następujące oznaczenia (Tabela 5):

Tabela 5 Legenda oznaczeń na rysunkach z trasowaniem obwodnicy

oznaczenia	opis	znaczenie
	linia pełna niebieska	trasa optymalna zdaniem autorów opracowania
	linia pełna lila	alternatywna trasa optymalna gdy autorzy nie potrafili dokonać wyboru
	linia kropkowana czerwona	trasa niewłaściwa zdaniem autorów
	linia wąska, z grotem, czarna	dodatkowa informacja nt. narzuconego kierunku jazdy

■ Odcinek południowy śladem ulicy Owsianej (trasowanie)

Pierwsza, południowa część przebiegu obwodnicy nie budzi kontrowersji i jest wspólna w obu koncepcjach B i C. Należy prowadzić Obwodnicę Zachodnią Katowic śladem ulicy Owsianej, na terenie miasta Katowice, ewentualnie łagodząc jej zakręty (Rysunek nr 8). Na tym odcinku obwodnica praktycznie nie napotyka na domy mieszkalne, a rekreacyjny teren „Starganiec” mija w pewnej odległości (ewentualnie zajdzie potrzeba zastosowania krótkiego ekranu akustycznego), co powinno zapewnić względną bezkonfliktowość realizacji tego fragmentu (tym bardziej, że modernizacja istniejącej drogi rodzi na ogół mniejsze opory społeczne niż budowa drogi w nowym śladzie, zwłaszcza w rejonie mieszkalnym - ta uwaga odnosi się także do następnych odcinków obwodnicy).

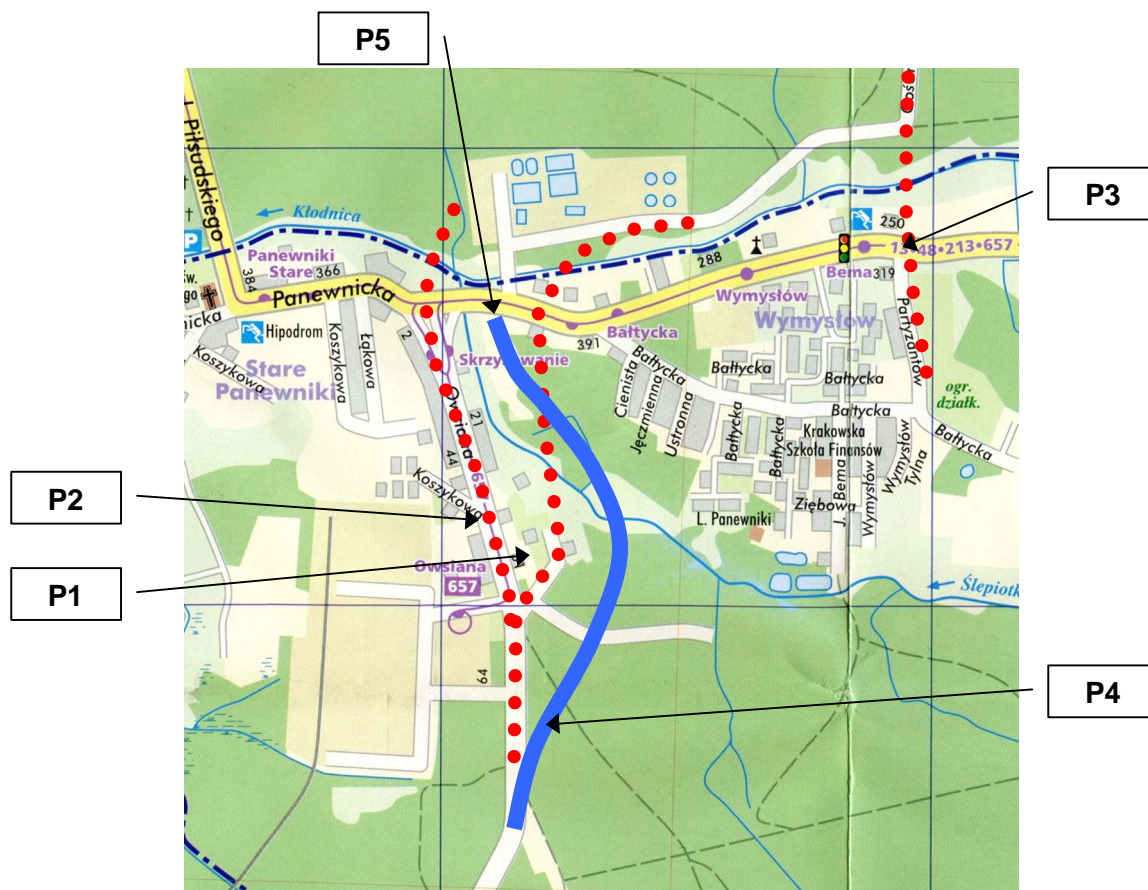
Rysunek 8 Trasowanie południowego odcinka obwodnicy



■ Miejsce przecięcia ulicy Panewnickiej (trasowanie)

Ustalenie dalszego przebiegu obwodnicy wraz z jej zbliżaniem się do osi ulicy Panewnickiej oraz dokładnego miejsca przecięcia tej ulicy to jeden z krytycznych elementów projektu. W tej kwestii autorzy uważają, że istnieje jedno rozwiązanie optymalne, które przedstawiają na Rysunku 9, dokonując równocześnie krytycznej analizy 3 innych propozycji jakie pojawiły się w tej kwestii (pominięto jedynie Koncepcję A do studium Katowic z 1997 roku, bo ta aktualnie przechodzi „środkiem budynków”).

Rysunek 9 Trasowanie przejścia obwodnicy przez ulicę Panewnicką



P1: Proponowane w „wariantcie 1” Koncepcji B z roku 2005 „odejście” obwodnicy dopiero na „ostatnim” zakręcie, tj. na wysokości budynków Owsiana nr 51 i nr 58 nie jest poprawne. Jak widać na załączonym podkładzie tor taki przebiega w okolicach punktu P1 w bezpośredniej bliskości domów mieszkalnych, a wizja lokalna pokazała, że prowadzone są w tym rejonie już następne inwestycje budowlane (budownictwo indywidualne).

P2: Wskazana jako „wariant 2” w Koncepcji B z roku 2005 trasa jest zupełnie nierealna. Jak pokazano na Zdjęciu nr 5 oznaczałaby ona wprowadzenie postulowanej w tym opracowaniu drogi klasy G 2x2 w przestrzeń pomiędzy stojącymi po obu stronach ul. Owsianej budynkami, pomiędzy którymi odległość jest rzędu 30m.

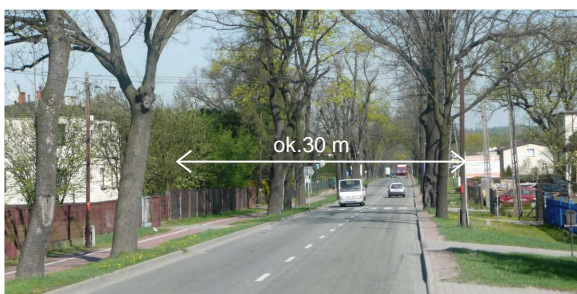
P3: Rozwiązanie zaproponowane w wersji studium Rudy Śląskiej z grudnia 2008 (tj. wersji przedłożonej do tzw. „uzgodnień” w kwietniu 2009), polegające na przejściu z ulicy Gościnniej „na wprost” na południe przez ulicę Panewnicką, nie jest trafne. Jak pokazują Zdjęcia nr 6, od strony północnej ulicy Panewnickiej tak wytrasowana obwodnica trafia w wąską lukę pomiędzy nową zabudową (odległość między domami ok. 70 m, obustronne ekrany zdewastowałyby krajobraz), a od strony południowej spowodowałaby likwidację dziesiątek ogródków działkowych. Ponadto dalej na południe zmierzając do ul. Owsianej obwodnica musiałaby przechodzić na długim odcinku

(pokrywającym się po części z Koncepcją A) przez lasy. (Uwaga! W wersji studium z 19 maja 2009 do tzw. „wyłożenia” zostało już zmienione - porównaj Załączniki 12 i 13 z Załącznikami 14 i 15)

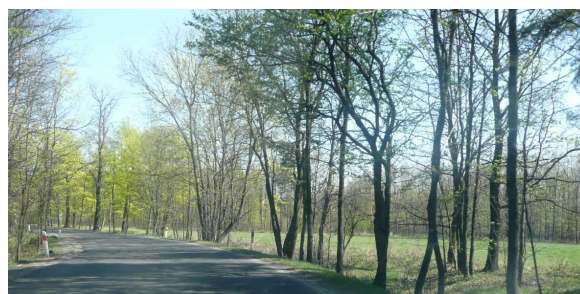
P4, P5: Obwodnicę należy wytrasować szerszym łukiem, odchodząc od śladu ulicy Owsianej na „przedostatnim zakręcie” lub pomiędzy zakrętem „przedostatnim” a „ostatnim” (po stronie zachodniej rejon tartaku, po stronie wschodniej rozrzedzony las pokazany na Zdjęciu nr 7, P4). Następnie utrzymując możliwie porównywalną odległość od istniejących budynków po stronie wschodniej i zachodniej obwodnicy przeciąć Ślepiotkę, a potem ulicę Panewnicką – w punkcie wybranym pomiędzy Ślepiotką z jednej, a posesjami Panewnicka 324 oraz 401 i istniejącym mostem na Kłodnicy - z drugiej strony (patrz Zdjęcia nr 8 wykonane w rejonie punktu P5).

Na odcinku paruset metrów przed przejściem przez ulicę Panewnicką prawdopodobnie zaistnieje konieczność zastosowania wzdłuż obwodnicy ekranów akustycznych dla ochrony istniejącej zabudowy oraz konieczność wycinki lasu, ale wydaje się, że jest to najmniejszy koszt jaki musi być poniesiony, jeśli nowa obwodnica ma w ogóle powstać. Inne trasowania obwodnicy w tym rejonie, naszym zdaniem, podwyższają koszt społeczny, a to wiązałoby się z większym prawdopodobieństwem oporu przeciwko realizacji inwestycji.

Zdjęcie 5 Punkt P2 z Rysunku 9
Ulica Owsiana przed rondkiem aktualnie.
(pomiędzy budynkami ok. 30m)



Zdjęcie 7 Punkt P4 z Rysunku 9
Proponowany punkt zejścia obwodnicy
ze śladu ulicy Owsianej



Zdjęcia 6 Punkt P3 z Rysunku 9
Widok na północ i południe Panewnickiej
w punkcie przedłużenia Gościnnej na wprost



Zdjęcia 8 Punkt P5 z Rysunku 9
Proponowany rejon przejścia obwodnicą
przez ul. Panewnicką – widok na półn i półd.



■ Przejście w rejonie oczyszczalni ścieków (trasowanie)

To autorzy poddają pod rozagę dwa - równorzędne ich zdaniem – rozwiązania: trasowanie obwodnicy po południowej (kolor niebieski) lub po północnej (kolor lila) stronie oczyszczalni ścieków.

Zalety trasowania po stronie południowej (**linia niebieska**):

- wykorzystanie istniejącego śladu ulicy Gościnniej, minimalna wycinka drzew

Wady trasowania po stronie południowej (**linia niebieska**):

- na tym odcinku obwodnica będzie oddziaływać na budynki Panewnicka, zwłaszcza numery 288-324, prawdopodobnie zajdzie konieczność ekranowania,
- minimalne pole manewru przy kształtowaniu łuków obwodnicy między Kłodnicą i oczyszczalnią

Zalety trasowania po stronie północnej (**linia lila**):

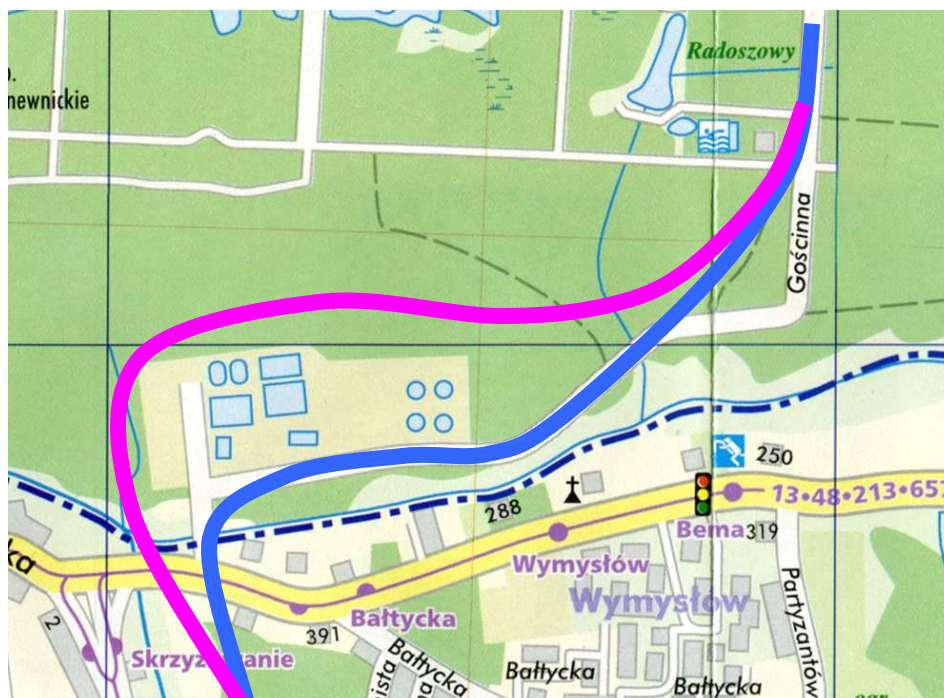
- duża swoboda w kształtowaniu łuków obwodnicy
- znacznie mniejsze oddziaływanie na zabudowę mieszkaniową, być może nie zajdzie w ogóle potrzeba stosowania ekranów akustycznych po północnej stronie Panewnickiej

Wady trasowania po stronie północnej (**linia lila**):

- silna ingerencja w las i konieczność znacznej wycinki drzew

Wnioski: jeśli obwodnica ma w przyszłości obsługiwać znaczne natężenia ruchu, a w szczególności gdyby Katowice nadal sugerowały podniesienie klasy drogi obwodnicy do głównej (G), wtedy należy wyraźnie optować za jej przebiegiem po stronie północnej (lila), w przeciwnym przypadku można rozważyć oba trasowania - południowe (niebieski) i północne (lila). Ponadto istotny wpływ na wynik optymalizacji może mieć też analiza aktualnego projektu budowlanego rozbudowy i modernizacji oczyszczalni ścieków, tak aby ograniczyć na przyszłość liczbę przecięć nowej infrastruktury kanalizacyjnej z obwodnicą.

Rysunek 10 Trasowanie obwodnicy koło oczyszczalni ścieków

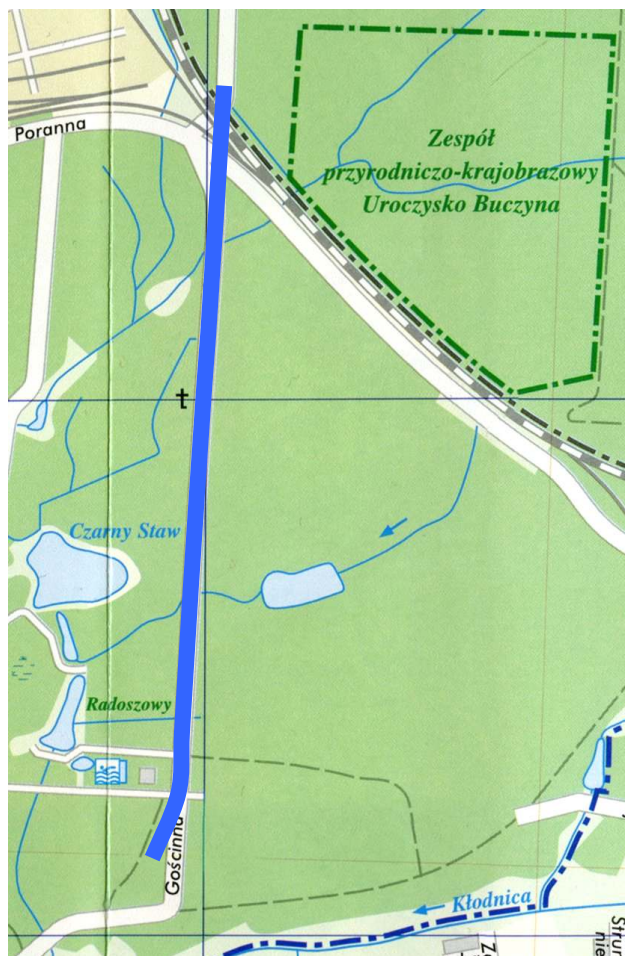


Byłoby bardzo wskazane, aby projektanci reprezentujący miasta Katowice i Rudę Śląską dokonali w przyszłości wspólnej, bardzo dogłębnej analizy sposobu ominięcia oczyszczalni ścieków przez Obwodnicę Zachodnią Katowic.

■ Wykorzystanie ulicy Gościnniej w obrębie Rudy Śląskiej i miejsce przecięcia linii kolejowej (trasowanie)

Na dalszym odcinku wybór trasowania obwodnicy śladem ulicy Gościnniej biegnącej na północ jest dość oczywisty (patrz Rysunek 11), do ustalenia na etapie studium i *mpzp* pozostaje dokładne miejsce przejścia obwodnicy pod istniejącą i eksploatowaną siecią kolejową. Zwrócić w tym momencie warto uwagę na fakt, że pole manewru jest bardzo ograniczone – po stronie wschodniej znajduje się w niedużej odległości chroniony obszar zespołu przyrodniczo-krajobrazowego „Uroczysko-Buczyna” (na terenie Chorzowa), a po stronie zachodniej infrastruktura kopalniana oraz rozwidlenie linii kolejowych.

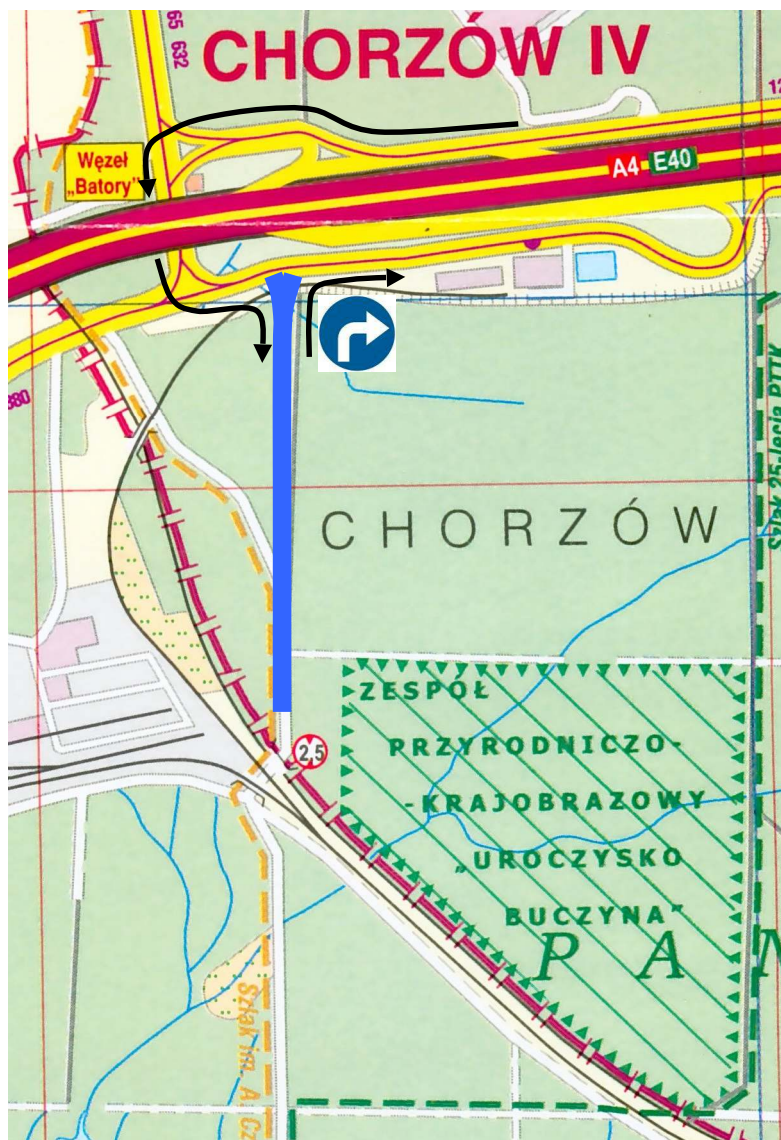
Rysunek 11 Trasowanie obwodnicy śladem ulicy Gościnniej w osi p1n-p1d (Ruda Śląska)



■ Miejsce i sposób wprowadzenia do A4 w obrębie Chorzowa (trasowanie)

W proponowanym trasowaniu (Rysunek nr 12) uwzględniono uwagi miasta Chorzów omówione w Rozdziale o wymianie informacji pomiędzy samorządami (patrz Punkt pt. „Kontakty Katowice - Chorzów w sprawie studium”) nt. konieczności ochrony warunków zamieszkiwania przy ul. Stefana Batorego w Chorzowie. Zgodnie z sugestiami Chorzowa przesunięto tu miejsce włączenia na wschód w stosunku do śladu ulicy Gościnniej, założono zastosowanie prawoskrętu oraz opisano czarnymi strzałkami system obsługi węzła „Batory” jaki uzyska się bez konieczności jego przebudowy.

Rysunek 12 Trasowanie obwodnicy na terenie Chorzowa (symbol → oznacza potok ruchu)



Ostatni odcinek rozpatrywanej tu koncepcji Obwodnicy Zachodniej Katowic oraz jego włączenie do A4 znajdują się na terenie Chorzowa, więc samorząd tego miasta zachowa pełną kontrolę nad zastosowanym tu w przyszłości rozwiązaniem.

Tutaj zaprezentowano rozwiązanie wychodzące możliwie daleko naprzeciw oczekiwaniom Chorzowa - z przesunięciem wlotu obwodnicy do A4 na wschód w stosunku do osi ulicy Batorego oraz z prawoskrętem.

Zdjęcie 9 Skrzyżowanie ulic Panewnickiej i Kijowskiej/Medyków widziane od strony CSK



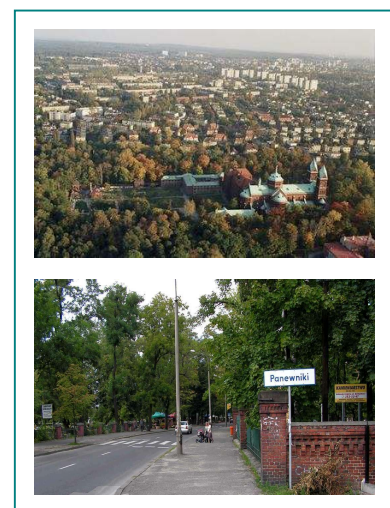
Poddajemy pod rozagę władzom miasta Katowice:

Najkorzystniejszym i najbezpieczniejszym dla mieszkańców rozwiązaniem byłaby równoczesna realizacja Obwodnicy Zachodniej Katowic oraz lokalnych połączeń Kokocińca i Panewnik z ulicami Bocheńskiego i Kościuszki.

Gdyby okazało się to niemożliwe i, co bardziej prawdopodobne, ww. połączenia lokalne wyprzedziły realizację obwodnicy miasta, wtedy należy z góry opracować i stanowczo przedsięwziąć działania, które zapobiegą czasowemu przekształceniu się ulic Śląska, Medyków, Kijowska w arterie o dużym natężeniu ruchu.

OBWODNICA ZACHODNIA KATOWIC

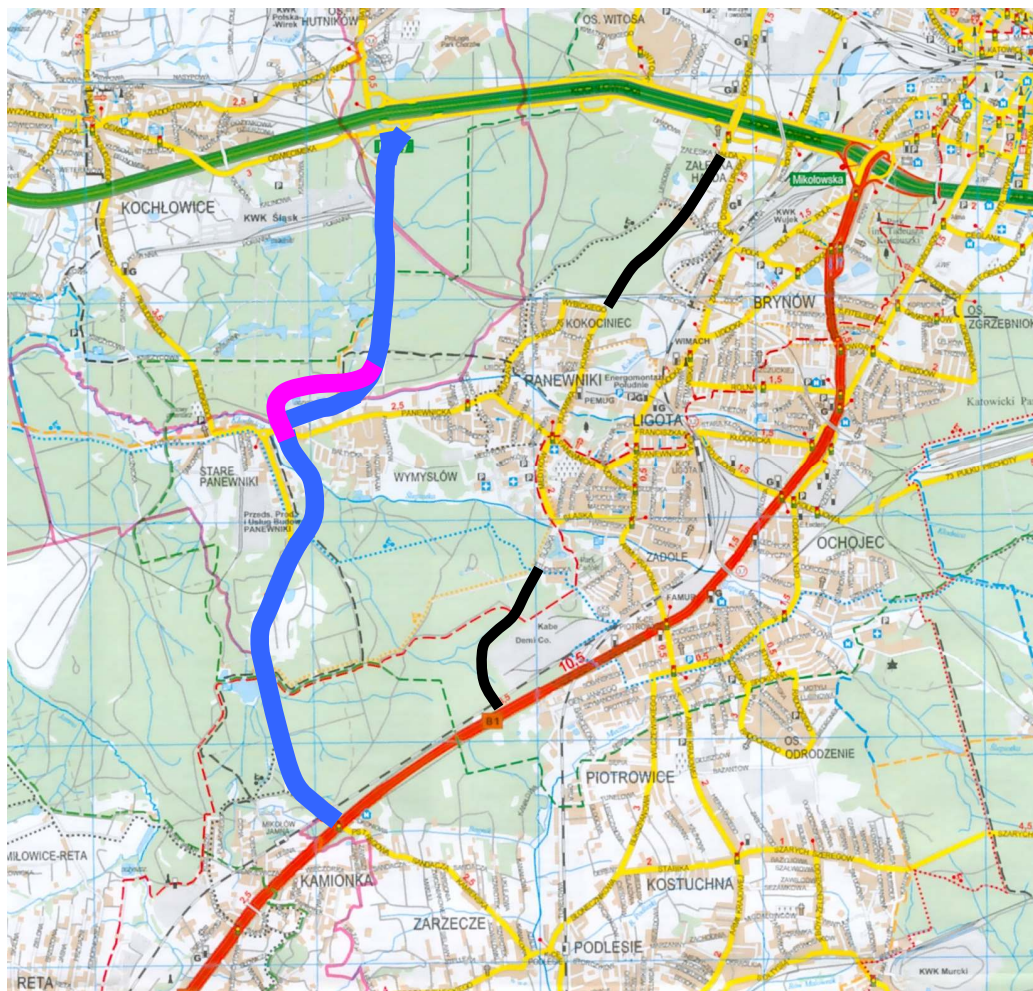
PODSUMOWANIE



● WNIOSKI Z ANALIZY CO DO OPTYMALNEJ KONCEPCJI OBWODNICY

W niniejszym Opracowaniu uzasadniono, iż optymalnym rozwiązaniem tzw. Zachodniej Obwodnicy Katowic wydaje się być (patrz Tabela 4) jej realizacja według koncepcji przedstawionej na Rysunku nr 3 i tu powtórzonej w uproszczeniu (kolor niebieski i lila – obwodnica, kolor czarny – lokalne uzupełnienie układu komunikacyjnego dzielnicy) na Rysunku nr 14.

Rysunek 14 Wybrana koncepcja Obwodnicy Zachodniej Katowic (kolor niebieski, wariant realizacji lila) oraz uzupełniające połączenia drogowe dzielnicy (kolor czarny)



Niniejsze opracowanie powstało w celu stworzenia wspólnej płaszczyzny informacji i punktu odniesienia dla działań samorządów sąsiednich miast w przedmiotowej sprawie i obsługujących je firm projektowych. Autorzy starali się przedstawiać wiedzę i wyniki analizy w ścisłym powiązaniu ze znajomością lokalnych uwarunkowań w terenie.

Jeśli opracowanie przyczyni się do ułatwienia wzajemnych uzgodnień na etapie studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miast, a potem do realizacji inwestycji drogowej Obwodnicy Zachodniej Katowic w przyjaznej formule - to jego rola będzie spełniona.

● DYSKUSJA Z ZARZUTAMI STAWIANYMI SPOŁECZNEJ KONCEPCJI OBWODNICY

W toku dyskusji jaka toczyła się ostatnio wokół społecznej koncepcji (C) Zachodniej Obwodnicy Katowic autorzy stykali się czasem z zarzutami lub argumentami nie zawsze całkiem trafnymi, na które czasem nie było sposobności bezpośrednio odpowiedzieć. Nie da się wykluczyć, że podobne argumenty padną w tej dyskusji jeszcze w przyszłości, dlatego w formule „zarzut - odpowiedź” ustosunkowano się tu w kolejnych ramkach do najczęściej podnoszonych kwestii.

Argument:

Koncepcja społeczna jest o tyle skomplikowana, że droga przebiegałaby nie tylko przez tereny miasta Katowice, ale też przez tereny innych miast.

Odpowiedź:

Aktualnie nie ma już żadnej możliwości (zabudowano teren) by Obwodnica Zachodnia Katowic przebiegała tylko przez teren Katowic - wszelkie koncepcje muszą korzystać z terenów miasta sąsiedniego lub miast sąsiednich.

Starsza koncepcja autorska z 2005 roku (B) też ma odcinek ok. 2,5 km położony w Rudzie Śląskiej, natomiast nowsza koncepcja społeczna (C) z roku 2008 przewiduje odcinek ok. 2,5 km w Rudzie Śląskiej plus około 0,8 km w Chorzowie (patrz Tabela 3)

Argument:

Koncepcja społeczna nie jest alternatywna, bo to nie jest kierunek dojazdu do centrum.

Odpowiedź:

W aglomeracji nie jeździ się na kierunki geograficzne, tylko składa najkrótsze (najszybsze) odcinki połączeń prowadzące do zadanego celu.

W tym opracowaniu, np. na Rysunku 5, objaśniono, że społeczna koncepcja realizuje cele (funkcje) nałożone na zachodnią obwodnicę miasta, a omówione szczegółowo we Wstępie do niniejszego Opracowania.

Argument:

Trasa prowadzona na granicy lasu i zabudowy była zawsze przewidywana w dalekiej przeszłości w planie ogólnym miasta.

Odpowiedź:

Nieprawda. Jak wykazano w tym opracowaniu (patrz Tabela W-1 i dalej) w studium Katowic do dziś ujawniona jest wyłącznie najstarsza koncepcja (A) zachodniej trasy szybkiego ruchu, która przecinałaby lasy Panewnickie „po przekątnej” i miała przecinać ulicę Panewnicką na wysokości linii WN, koło ogródków działkowych. Ta sama trasa widniała w starym mpzp, który stracił ważność.

Droga na granicy lasu (B) pojawiła się w projektowej koncepcji autorskiej z 2005, która nie była nigdy uchwalana w formie studium czy mpzp.

Argument:

Koncepcji społecznej nie można przyjąć bo nie zgadzają się na nią miasta sąsiednie.

Odpowiedź:

Ruda Śląska już zaakceptowała koncepcję społeczną i poprowadziła w swoim projekcie studium obwodnicę Katowic śladem ulicy Gościnniej!

Chorzów ma sceptyczny stosunek do wykorzystania węzła Batory na A4, bo obawia się wzrostu natężenia ruchu na ulicy Stefana Batorego, ale proponuje warunek, pod którym koncepcja społeczna mogłaby zostać przez niego zaakceptowana, ten warunek jest wykonalny (patrz Rysunek 12) i nie powoduje dysfunkcji obwodnicy.

Argument:

Koncepcja społeczna jest może korzystna dla mieszkańców południowych dzielnic Katowic, ale niekorzystna dla Chorzowa.

Odpowiedź:

Jak wspomniano wcześniej i wyjaśniono w Opracowaniu (np. Rysunek 12) da się tak zmodyfikować trasę koncepcji społecznej (C), by zapobiec wjeżdżaniu samochodów z obwodnicy Katowic w ulicę Batorego w Chorzowie i to bez uszczuplenia podstawowej funkcji obwodnicy. Ponadto Chorzów sprawowałby pełną pieczę nad wdrożeniem nałożonych przez siebie warunków, bo ostatni fragment obwodnicy leży na jego terenie.

Poza tym trudno wyobrazić sobie rozwój układu komunikacyjnego gęstej aglomeracji bez wzajemnych ustępstw, kompromisów i pomocy. Ten sam Chorzów zamierza oprzeć swoją komunikację w części wschodniej na podobnej obwodnicy miasta, prowadzonej w przedłużeniu śladu ulicy Gałęzki, która na południe od DTŚ leżałaby już na terenie Katowic (ok.2 km!) i która byłaby włączona do A4 na terenie Katowic !

Argument:

Zachodniej obwodnicy Katowic nie powinno się prowadzić (do A4) ani do węzła Batory, ani do węzła Bocheńskiego, tylko do węzła Gałęzki (Witosa).

Odpowiedź:

Z całym szacunkiem, z punktu widzenia samego schematu układu drogowego być może jest to spostrzeżenie trafne. Jednak analiza uwarunkowań terenowych powoduje, że realność realizacji takiej koncepcji jest co najmniej problematyczna – prawie na środku najkrótszej trasy między rondem Owsiana i węzłem Gałęzki/Witosa leży chroniony Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy „Uroczysko-Buczyna”, który trzeba omijać po wschodniej lub zachodniej stronie. Ta długa trasa, przecinająca w poprzek las w trudnym i mało rozpoznanym terenie, łączy w sobie liczne wady z wszystkich pozostałych koncepcji, nie dając odpowiednio dużo w zamian.

Argument:

Obwodnica Zachodnia Katowic wymaga drogi klasy głównej (G), a Ruda Śląska w śladzie ulicy Gościnniej zgodziła się wyłącznie na klasę zbiorczą (Z).

Odpowiedź:

Nieprawda. Ruda Śląska do momentu sporządzenia projektu studium (stan na kwiecień 2009) nie otrzymała żadnych zaleceń co do klasy obwodnicy Katowic i dlatego, kierując się własnymi analizami, wybrała klasę zbiorczą.

Ruda Śląska przyjęła w sprawie obwodnicy Katowic bardzo koncyliacyjną postawę i nie wyklucza podniesienia w studium klasy drogi, o ile tylko zostanie to uzasadnione wnioskiem i prognozami (i zgłoszone przed uchwaleniem studium! :)