

Drogowa Trasa Średnicowa Gliwice – Katowice

Kręgosłup układu drogowego aglomeracji

Agata Jakubowska*

Aglomeracja katowicka jest ważnym węzłem komunikacyjnym usytuowanym na przecięciu dwóch traktów o znaczeniu europejskim. Wynikający z tego faktu drogowy ruch tranzytowy, stanowiący ok. 12% ruchu samochodowego wewnątrz zespołu miast, powinien być obsługiwany przez system autostrad biegnących poza obszarem konurbacji. Pozostałe ok. 88% to ruch wewnętrzny oraz taki, którego źródła lub cele znajdują się wewnątrz skupiska miejskiego.

Kierunkiem dominującym w strumieniach ruchu, wynikającym również z ukształtowania zespołu miast jest kierunek wschód – zachód. Tak też przebiegają (częściowo zrealizowane) autostrada A4 i Drogowa Trasa Średnicowa Katowice – Gliwice. Łącznie strumień ruchu w kierunku wschód – zachód osiąga np. w Katowicach ok. 150 tys. pojazdów na dobę. Do przyjęcia takiego potoku ruchu jeden szlak drogowy jest niewystarczający.

tacji wsch.- zach. Większość skrzyżowań, w zasadzie jednopoziomowych, pracuje na granicy przepustowości. Obecnie średnia prędkość komunikacyjna to 15-17 km/h.

Zrealizowanie I etapu DTS i niektórych tras poprzecznych zaowocowało zwiększeniem prędkości komunikacyjnej. Ostatecznie ma ona wzrosnąć do ok. 32 km/h, a więc około dwukrotnie.

Funkcje DTS

DTS tworzy możliwość uruchomienia prawidłowej organizacji i sterowania ruchem w węzłowej strefie zespołu miast, zapewnia odciążenie ulic osiedlowych, dzielnicowych, centrów miast itp. od ruchu bezpośrednio z nimi niezwiązanego, szczególnie ruchu średniego i ciężkiego; staje się podstawową trasą zapewniającą powiązania międzymiejskie w komunikacji indywidualnej.

Z powyższych względów bez przesady można DTS nazwać „kręgosłupem” układu drogowego wewnątrz konurbacji.

□ konstrukcje oporowe – 174000 m².

Trasę zaprojektowano dla prędkości 70 km/h.

Przekrój DTS składa się z dwóch jezdni, po trzy pasy ruchu w każdym kierunku o szerokości 3,5 m każdy oraz z pasa awaryjnego o szerokości 2,5 m, przedzielonych pasem rozdziálu o szerokości 4 m. Razem szerokość trasy w koronie wynosi 32 m.

W podstawowym przekroju konstrukcyjnym nawierzchnia asfaltowa na podbudowie o łącznej grubości 105 cm (ruch bardzo ciężki).

Jako podstawową zasadę kształtowania niwelety przyjęto dwupoziomowe przekroczenia wszystkich przeszkód, takich jak tory kolejowe, rzeki, a ponadto dwupoziomowe skrzyżowania z poprzecznymi trasami drogowymi (z pełną segregacją ruchu pieszego i kołowego). Takie rozwiązania gwarantują bezkolizyjność DTS na kierunku głównym.

Na odcinkach niezabudowanych trasa prowadzona jest w terenie, natomiast w obszarze zabudowanym, tam gdzie wymagają tego względy ochrony środowiska i jest to wykonalne – w wykopach lub tunelach.

Obie trasy pełnią odmienne zadania w układzie komunikacyjnym konurbacji. Podstawową funkcją autostrady jest obsługa ruchu dalekobieżnego, w tym tranzytu, w związku z czym ilość węzłów na odcinku Katowice – Gliwice ograniczono do sześciu. Drogowa Trasa Średnicowa obsługuje głównie ruch lokalny, dlatego na fragmencie o porównywalnej długości zaplanowano 26 węzłów.

DTS docelowo przebiegać będzie od Katowic (od rozplotu tras krajowych w kierunku Warszawy, Krakowa i Bielska) przez Chorzów, Świętochłowice, Rudę Śląską, Zabrze do Gliwic, stycznie do obszarów centralnych tych miast.

Na wschodzie łączy się z istniejącą trasą Katowice – Sosnowiec – Będzin – Dąbrowa Górnicza – Wschodnia Obwodowa GOP. Na zachodzie przewiduje się włączenie DTS do projektowanej autostrady pń.-płd.

Nielogiczny przebieg tras poprzecznych (pń.-płd) często powoduje nakładanie się podróży o relacji pń.-płd na trasy o orien-

Charakterystyka DTS

Podstawowe dane liczbowe charakteryzujące Drogową Trasę Średnicową:

- przepustowość pojazdów na każdym kierunku 4000-5000/h,
- długość trasy po osi głównej 31,3 km,
- powierzchnia jezdni głównych 1 181 000 m²,
- powierzchnia jezdni pomocniczych 174 000 m²,
- mosty i wiadukty o łącznej powierzchni 108 000 m², 71 obiektów,
- tunele o łącznej powierzchni 36 000 m², 11 obiektów,
- kładki dla pieszych o powierzchni łącznej 3 000 m², 11 obiektów,
- podziemne przejścia dla pieszych o powierzchni łącznej 11 000 m², 24 obiektów,

Maksymalne spadki niwelety trasy nie przekraczają 4,6%.

Dla ograniczenia lub wyeliminowania uciążliwości komunikacyjnych – hałasu i zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego – zastosowano odpowiednie środki ochrony „biernej”, kształtując przestrzenne rozwiązania trasy poprzez odpowiednie usytuowanie jej osi i niwelety oraz ochrony „czynnej” – różnorakie środki zabezpieczające, takie jak ekrany, wały ziemne, zieleń izolacyjną itp. W skrajnych przypadkach przewidziana jest izolacja akustyczna budynków, zmiana sposobu wykorzystania lub rozbior-



ka obiektów oraz wykonanie wykładzin ścian i murów oporowych materiałami redukującymi dźwięki.

Z analiz Instytutu Kształtowania Środowiska w Warszawie wynika, iż niewybudowanie trasy przy jednoczesnym prognozowanym wzroście liczby wyłącznie samochodów osobowych, spowoduje trzykrotny wzrost emisji spalin na ulicach w sześciu miastach w stosunku do prognozowanej emisji na Drogowej Trasie Średnicowej.

Pozostałe korzyści z budowy trasy to: zmniejszenie prawdopodobnej liczby wypadków o 82%, skrócenie czasu podróży o 76%, zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza tlenkiem węgla o 65% i węglowodorami o 50%, zmniejszenie zużycia paliwa o 47%, zmniejszenie kosztów eksploatacji użytkowników o 39%, skrócenie drogi o 26%.

Przygotowanie i realizacja

Pierwotnie inwestycję przygotowano jako przedsięwzięcie podzielone na 28 zadań, z których każde po zrealizowaniu mogło być oddane do eksploatacji, spełniając określony efekt ruchowy. Wielkość robót, ich koszt i problemy związane z uzyskaniem terenu spowodowały potrzebę sukcesywnego wykonywania trasy. Ostatecznie zdecydowało to o realizacji DTS odcinkami – etapami.

Etap I stanowią odcinek od ul. Niedurnego w Rudzie Śląskiej poprzez Świętochłowice i Chorzów do ul. Brackiej w Katowicach. Składa się na niego dziewięć zadań o łącznej długości 9,05 km (31% kosztów trasy).

Etap II to odcinki śródmiejskie miast Katowic i Gliwic (10 km długości).

Etap III obejmuje Gliwice, Zabrze i Rudę Śląską – długość 11,8 km.

Budowę DTS rozpoczęto w roku 1986. Początkowo zakładano zakończenie robót i oddanie do ruchu całego I etapu budowy w roku 1993.

W 1990 r. z powodu trudności finansowych państwa i województwa inwestycja została praktycznie wstrzymana. Do roku 1993 niewielkie fundusze pozwalały jedynie na częściowe wykonanie robót zabezpieczających. Kłopoty te

matycznie rósł, jednak dopiero podpisanie 8 października 1998 r. umowy finansowej między rządem RP i Europejskim Bankiem Inwestycyjnym na częściowe kredytowanie przez EBI budowy DTS stworzyło gwarancję dopływu środków pieniężnych na odpowiednim poziomie i szansę na bardziej dynamiczną budowę.

Od 1999 r., po reformie administracji publicznej państwa, inwestycja Drogowa Trasa Średnicowa stała się wspólnym zadaniem dla władz samorządu terytorialnego: Zarządu Województwa Śląskiego oraz zarządów miast Katowic, Chorzowa, Świętochłowic, Rudy Śląskiej, Zabrze i Gliwic.

Kalendarium prac

Po wznowieniu prac uzyskano efekty w postaci przejezdności na odcinkach trasy:

- **grudzień 1994** – od ul. Raclawickiej w Chorzowie do ul. Mieszka w Katowicach (ok. 2 km),
- **kwiecień 1995** – od ul. Mieszka do ul. Brackiej w Katowicach oraz skrzyżowanie DTS z ulicami Bracką, Gliwicką i Bocheńskiego (ok. 1 km),
- **listopad 1995** – od ul. Żołnierskiej do ul. Bytomskiej w Świętochłowicach (ok. 1,5 km),
- **listopad 1996** – od ul. Bytomskiej do ronda przy ul. Niedurnego w Rudzie Śl.-Chebziu (ok. 3 km),
- **listopad 1997** – wybudowano łącznicę i przebudowano ul. Bracką w Katowicach, stanowiącą fragment węzła DTS z trasami i ulicami podstawowego układu komunikacyjnego miasta,
- **przełom września i października 1998** – od ul. Raclawickiej do ul. BOWiD w Chorzowie oraz węzeł z ul. BOWiD,
- **1999** – uruchomiono jezdnię południową trasy głównej od ulicy Gałeczki do BOWiD w Chorzowie,
- **lipiec 2000** – zakończono kompleksowe wyposażenie węzłów ulic Mieszka i Gałeczki oraz skrzyżowanie (rondo) ulic Mieszka i Piastów, oraz wykonano wiadukty w ciągu ul. Bytomskiej w Świętochłowicach,

- **wrzesień 2000** – jezdnie południowe w Świętochłowicach,
- **październik 2000** – uzyskano pełne parametry ruchowe na skrzyżowaniu DTS z ul. Bytomską w Świętochłowicach,
- **grudzień 2000** – wiadukt węzła z ul. Dąbrowskiego w Chorzowie,
- **wrzesień 2001** – od ul. Żołnierskiej w Świętochłowicach do ul. BOWiD w Chorzowie, zamykając tym samym ostatni fragment I etapu DTS,
- **październik 2002** – węzeł drogowy w Katowicach Dębę komunikujący trasę główną DTS z ul. Chorzowską, Złotą, Dębową i Bracką,
- **sierpień 2003** – estakadę nad ul. Bracką w Katowicach oraz ciąg ul. Chorzowskiej od ul. Dębowej do ul. Stęślickiego,
- **sierpień 2003** – ul. Stęślickiego w Katowicach od ul. Gliwickiej do ul. Misjonarzy Oblatów wraz z górnym poziomem węzła DTS – ul. Stęślickiego,
- **maj 2004** – węzeł ul. Chorzowskiej z nowo wybudowaną ul. Stęślickiego poprzez umożliwienie przejazdu dolnym poziomem.

Tak więc do roku 2004 zrealizowano łącznie ponad 11 km trasy głównej od ronda w Rudzie Śląskiej Chebziu, poprzez Świętochłowice, Chorzów, do ul. Stęślickiego w Katowicach.

Na przejeźdym fragmencie trasy prowadzi się systematyczne badania natężenia ruchu. Na odcinku katowickim w ciągu godziny szczytu przejeżdża prawie 3 tys. pojazdów, a w ciągu doby ponad 40 tys. pojazdów. Wzrost natężenia ruchu na trasie wyprzedza przyrost liczby samochodów, co świadczy o „drenowaniu ruchu” przez DTS, ściąganiu go z pobliskich dróg i ulic o niskich standardach. Potwierdza to słuszność założeń projektowych, w tym funkcji i „filozofii” trasy, a także zasadność przyjętego sposobu realizacji, polegającego na „odcinkowym” uzyskiwaniu efektów użytkowych. Osiągnięte do tej pory efekty użytkowe unaocznily dotychczas wątpliwym w celowości tej inwestycji korzyści wynikające z istnienia nawet fragmentów trasy.

**Opracowano na podstawie materiałów DTS S.A.*

z a -
owocowały
zmianą koncepcji budowy I etapu. Zdecydowano skoncentrować zasoby pieniężne na najbardziej zaawansowanych odcinkach i stopniowo oddawać je do ruchu łącząc z istniejącymi ulicami.

Od 1994 r. budżet budowy trasy syste-

Grafika „Design Studio” Sylwia Pradelok na podstawie materiałów „DTS” S.A.