

25 kwietnia w Będzinie ogłoszono przetarg na budowę centrum przesiadkowego. Większość z nas mieszkańców Będzina zaskoczył ten fakt, gdyż miasto Będzin nie przeprowadziło w tej sprawie żadnych konsultacji społecznych. Trudno powiedzieć dlaczego podjęto taką decyzję, tym bardziej, że teren, który zarezerwowano pod przedmiotową inwestycję jest jednym z kluczowych niezabudowanych, zielonych terenów na terenie miasta Będzina. Teren od lat wykorzystywany jest jako teren rezerwy dla objazdowych cyrków i wesołych miasteczek. Znajduje się też tam lądowisko dla helikopterów LPR. Poniżej zaprezentowana przez UM w Będzinie wstępna wizualizacja.



Wg informacji przekazanych przez pomysłodawcę czyli miasto Będzin, centrum przesiadkowe ma mieć poczekalnię dla podróżnych, ogólnodostępną toaletę oraz pomieszczenia socjalne dla kierowców, system informacji o trasach i rozkładach jazdy autobusów. W tym miejscu skorzystać będzie można nie tylko z komunikacji metropolitalnej, ale i autobusów dalekobieżnych. Z Będzina będzie można dojechać do: **Bobrownik, Bytomia, Chorzowa, Czeladzi, Dąbrowy Górniczej, Katowic, Mierzęcic, Ożarowic, Piekar Śląskich, Psar, Siemianowic Śląskich, Siewierza, Sławkowa, Sosnowca i Wojkowic.**

Nowe centrum przesiadkowe w Będzinie ma być obsługiwane przez linie autobusowe nr: **6, 24, 25, 27, 28, 40, 42, 61, 67, 79, 90, 97, 99, 104, 107, 125, 200, 243, 260, 269, 603, 606, 616, 625, 721, 722, 769, 800, 807, 813, 814, 817, 901, 902N, 904N, 916, 921, M19, AP1.**

Wstępnie wyceniono, iż inwestycja ma kosztować około 5.3 mln złotych ale w mojej ocenie przy obecnym galopującym rynku budowlanym, może się okazać, iż koszt inwestycji będzie znacznie większy.

Tyle z grubsza jeśli chodzi o publiczną informację. Teraz postaram się trochę podywagować z przedstawioną koncepcją.

DEFINICJA CENTRUM PRZESIADKOWEGO

“Węzeł przesiadkowy to „obszar w urbanistyce, w którym zachodzi bezpośredni kontakt lokalizacyjny sieci drogowej i transportu publicznego z elementami infrastruktury służącej do przemieszczania się ludzi poza środkami transportu i oczekiwania na środki transportu”. Zgodnie z ww. definicją, aby można było mówić o istnieniu węzła przesiadkowego, muszą być spełnione addytywnie cztery następujące warunki:

- w obszarze węzła muszą występować co najmniej dwie różne linie transportu publicznego lub jedna linia transportu publicznego powiązana ze zmianą środka transportu z indywidualnego na zbiorowy,
- wykonanie co najmniej jednego przejazdu w którejkolwiek z relacji przebiegającej przez węzeł wymaga zmiany środka transportu lub linii komunikacyjnej,
- odległość do pokonania pomiędzy punktami (stanowiskami wymiany pasażerów) węzła musi wynosić od kilku do maksymalnie 150–300 metrów (tak duże odległości są praktykowane tylko w przypadku największych dworców komunikacyjnych i często zawierają rozwiązania inżynierskie, które ułatwiają poruszanie się w obrębie węzła: dźwigi osobowe, ruchome schody, ruchome chodniki itp.)
- między stanowiskami wymiany pasażerów w obrębie tego samego węzła musi istnieć fizyczne połączenie, które możliwe jest do pokonania przez użytkowników środków transportu

Właściwie zaprojektowany punkt przesiadkowy:

- pozwala na zmianę środka transportu w ramach jednego peronu (optymalny przypadek),
- zakłada minimalizację pokonywanej wysokości,
- zakłada minimalizację pokonywanego dystansu w ramach węzła
- wyposażony jest w dobrą informację pasażerską,
- wyposażony jest w komfortowe miejsce oczekiwania,
- wyposażony jest w usługi powiązane z funkcją transportową i nie tylko.

Powszechnie uznaje się, że węzły przesiadkowe przyjazne dla pasażerów odgrywają znaczącą rolę w zwiększaniu atrakcyjności

i poprawy konkurencyjności transportu publicznego. **Budowa węzła przesiadkowego skutkuje w zdecydowanej większości przypadków podniesieniem komfortu oczekiwania na pojazd i przemieszczania się w ramach węzła, poprawą informacji pasażerskiej, czy poprawą usług komplementarnych oferowanych w ramach węzła.**

Co proponuje nowe centrum przesiadkowe w Będzinie?

Na pewno likwiduje na zawsze atrakcyjny, zielony teren w ścisłym centrum Będzina. Możemy się także na stałe pożegnać z okazjonalnymi wesołymi miasteczkami w tym miejscu. Dodatkowo odseparowuje na amen dworzec kolejowy od dworca autobusowego (centrum

przesiadkowego). Zamyka również finalnie rozwój terenów sportowo-rekreacyjnych zlokalizowanych w tej części miasta. Wątpliwie (nie przedstawiono żadnych dowodów na ulepszenie poza rzuconą w przestrzeń lokaoniczną kwotą oszczędności) ulepsza siatkę połączeń miasta Będzina. To takie moje pierwsze spostrzeżenia, jako laika. Ciekawe jakie są Wasze?

No ale zacznijmy od początku.

Po pierwsze trzeba zacząć od tego, że na obecnym terenie obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego z 2018 roku - uchwała nr LII/456/2018, w której to przedmiotowy teren oznaczony jest D3.US i przeznaczony jest pod **usługi sportu rekreacji z dopuszczeniem gastronomii w budynkach**, a nie pod centrum komunikacji pasażerskiej. Oczywiście niezgodność z obecnym planem zmusiła miasto Będzin do zmiany fragmentu obecnego planu o czym 29 marca 2022 r. obwieszczono na BIP. I tak z terenu rekreacyjno-sportowego zapragnięto zrobić **teren obsługi drogowego transportu zbiorowego z towarzyszącą zabudową usługową**. Można?

A no można zieloną wyspę w centrum miasta wyasfaltować czy wybrukować dla “wyższych celów” - bo chyba takim mianem należy określić budowę przedmiotowego centrum przesiadkowego w Będzinie. Tzn. jeszcze nie można - bo przedmiotowy plan jest w uchwaleniu (taki mały szczegół) i uwagi do tego planu można składać do dzisiaj czyli 13 maja do godziny 24.00. Jako, że moją osobistą pasją stało się ostatnio analizowanie wykładanych projektów uchwał (z racji tego, że nikomu innemu się nie chce tego robić, a MKUA istnieje w naszym mieście jedynie z nazwy), postanowiłem złożyć uwagi, ze względu, iż proponowane zapisy nowej uchwały planują zrobić na tym terenie betonową pustynię.

Oto ich treść:

- dla terenu 3.KZO/U utrzymanie wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej na poziomie min. 30%, jak jest obecnie dla terenu D3.US w obowiązującym planie z 2018 roku
- dla terenu 3.KZO/U maksymalny wskaźnik utwardzenia terenu - 35 %
- zakaz lokalizowania na terenie 3.KZO/U przedsięwzięć mogących potencjalnie i zawsze znacząco oddziaływać na środowisko

Po drugie ktoś ze znajomych osób w temacie zapyta czyż nie wybudowano już jednego centrum przesiadkowego w Będzinie kilka lat temu za jakiś milion złotych? No chyba tak. Widać potrzebne nam jest kolejne, centrum przesiadkowe, bo obecne świeci pustkami. O tym pierwotnym zapomnianym punkcie na mapie naszego miasta, możecie przeczytać moi drodzy [tutaj](#).

Nie jestem specjalistą od komunikacji i transportu drogowego, stąd zacytuję dłuższy fragment wypowiedzi jednego z moich czytelników, który zjadł zęby na transporcie publicznym i przedstawił mi osobiście swoją wizję (jako osobie, która słucha co mają inni do powiedzenia), którą zaprezentuję bo może wywoła jakąś dyskusję publiczną na wyższym szczeblu, której jak to w Będzinie bywa zwyczajnie zabrakło.

W projektowanie takiego przedsięwzięcia jak centrum przesiadkowe powinny być zaangażowane 3 strony: **dobry architekt, ktoś mający rozpoznanie w sprawach transportowych i ktoś decyzyjny z ramienia miasta w sprawach finansowania i organizacji komunikacji miejskiej przez ZTM**. Bowiern dopiero wspólne dzieło tych trzech ludzi **daje gwarancję sukcesu takiego przedsięwzięcia**.

W moim odczuciu generalnie tego typu inwestycje prowadzi się w dwóch odmiennych celach: albo dla zarobku ludzi zaangażowanych w nie (od zleceniodawcy po wykonawcę), **albo dla polepszenia życia ludzi, rozwiązania problemów komunikacyjnych i powiększenia prestiżu danej jednostki samorządowej**.

Weźmy pokrótce kilka ostatnich przypadków z okolicy, zakładając, że zostały zrealizowane „dla ludzi”, a nie „dla siebie”.

Czeladź. Stworzyła piękne i kameralne centrum przesiadkowe. Zabrakło tylko jednego elementu, by wypaliło. Skierowano przezeń trasy tylko wybranych linii autobusowych, choć pozostałe przejeżdżają tuż obok. Tym sposobem inwestycja okazała się bezcelowa, jeszcze bardziej pogłębiła chaos komunikacyjny. Powstał dworzec (nawet z nazwy) bez co najmniej połowy autobusów.

Katowice Brynów, Katowice Zawodzie. Inwestycje bez większych zastrzeżeń z czyjejkolwiek strony, poza ekonomistami. Zbudowano potężne centra przesiadkowe z myślą o ograniczeniu ruchu pojazdów drogowych w śródmieściu. W założeniu ludzie mieli dojeżdżać od południa i wschodu do centrum przesiadkowych samochodami i autobusami, po czym mieli przesiadać się na tramwaje. Ale. Tras linii autobusowych nie skrócono do tych węzłów, nadal dojeżdżają (pchają się) do śródmieścia, zaś częstotliwości kursowania linii tramwajowych, by przyjęły nowe potoki pasażerskie, również nie zwiększono. W efekcie pomimo wydatkowania ogromnych środków nie zmieniło się nic. Dodatkowo porażkę pogłębił ZTM, który uruchamiając nowe metropolitalne linie autobusowe od strony wschodu, zamiast zakończyć je w Katowicach Zawodziu, pociągnął ich trasy do samego śródmieścia.

Tarnowskie Góry. Jedyny znany przypadek nie budzący najmniejszych i niczych zastrzeżeń. Wraz z budową nowoczesnego obiektu, zlokalizowanego obok dworca kolejowego, skomasowano w nim wszystkie linie autobusowe przejeżdżające przez śródmieście: komunikacji miejskiej, podmiejskiej, dalekobieżnej i przewozy pracownicze. Powstał najprawdziwszy, w pełni funkcjonalny węzeł przesiadkowy, nadto z autentycznie działającymi elementami obsługi pasażerskiej, jak system informacji wizualnej, stacjonarne kasy biletowe, stacjonarny punkt informacji, toalety.

Podsumowując: co z tego, że najznakomitszy architekt zaprojektuje niekwestionowane чудо. Jeżeli nikt nie wskaże, jak taki obiekt wykorzystać w przyszłości z jak największym pożytkiem dla ludzi, nikt też nie wymusi na organizatorze transportu publicznego, czyli KZK GOP pod nową nazwą ZTM, pożądanego zreorganizowania układu komunikacyjnego (zmiana tras, koordynacja odjazdów), a nawet może niechcący być zaskoczony jego przeciwnym działaniem, niweczącym cały trud inwestycyjny.

Będzin nie miał szczęścia do przedsięwzięć komunikacyjnych, przytoczę najgrubsze z porażek.

1972 - 1978 - wyburzenie połowy miasta, poświęcenie zabytkowej starówki z prawdziwym rynkiem w imię nowoczesnej arterii komunikacyjnej.

1977 - wyrugowanie tramwajów spod dworca kolejowego Będzin, czyli likwidacja jednego ówczesnego „centrum przesiadkowego” „drzwi w drzwi”.

1978 - Nerka - aczkolwiek nawet w swoim wydaniu wciąż byłaby znośna, gdyby tylko zmienić organizację ruchu pojazdów drogowych, poprzez zastosowanie zasady pierwszeństwa w ruchu okrężnych (pierwszeństwa ustępują - z wyjątkiem tramwajów - wjeżdżający z każdej strony) - czemu oponuje ZDW.

1978 - wyrugowanie tramwajów spod dworca kolejowego Będzin Miasto, czyli likwidacja drugiego ówczesnego „centrum przesiadkowego” „drzwi w drzwi”.

1983 - przeniesienie targowiska miejskiego z hal targowych do Gzichowa bez jakiegokolwiek dostosowania oferty publicznego transportu zbiorowego (zjawisko trwa do dzisiaj, np. Ksawera czy stara część Warpia wciąż nie mają połączenia z targowiskiem).

1993 - przeniesienie stanowiska przystankowego „Stadion”, obsługiwanego przez linie autobusowe do Katowic przez Sosnowiec, z ul. Małobądzkiej na ul. Piłsudskiego. W następstwie odseparowanie od siebie odjeżdżających w tym samym kierunku tramwajów i autobusów, a ostatnio nawet tych ostatnich: linia nr 40 odjeżdża z ul. Małobądzkiej, a linie nr 807 i 813 z ul. Piłsudskiego, choć są elementami nawzajem uzupełniającej się oferty przewozowej. Dodatkowo chaos komunikacyjny tradycyjnie pogłębił ZTM, który dla metropolitalnej linii autobusowej nr M19 w kierunku Sosnowca wyznaczył stanowisko na ul. Piłsudskiego, tyle że po przeciwnej stronie. W efekcie spod stadionu do Pogoni środki komunikacyjne odjeżdżają z czterech (!) stanowisk przystankowych.

1998 - rozpoczęcie przez KZK GOP sukcesywnego ograniczania częstotliwości kursowania linii autobusowych łączących Będzin z Katowicami (w sumie ograniczenia dotknęły linie autobusowe nr 27, 40, 61, 800, 814 i 817, a nr 62, 159 i 818 zlikwidowano; bez większych zmian pozostały tylko nr 807 i 813) - łącznie przez blisko 25 lat ubyło około połowę kursów.

2004 - wyrugowanie autobusów spod dworca kolejowego Będzin Miasto i ...pieszych; przekształcenie reprezentacyjnego miejsca w przestrzeń chaotyczną, acz przyjazną samochodom. Tu ewidentnie zabrakło dopuszczenia głosu kogokolwiek rozpoznanego w sprawach transportowych, ażeby odpowiedział architektom, iż autobusy wyjeżdżające z placu dworcowego będą skręcały w lewo, nie w prawo; więc ten owszem, przystanek zaprojektował, tyle że nigdy - od 18 lat nie odjechał z niego żaden autobus (o problemie taboru autobusowego Solaris Urbino 15 na końcu).

2006 - niewymagająca komentarza likwidacja linii tramwajowej do Wojkowic Żychcic przez Grodziec.

2012 - falstart, właściwie upadek Kolei Śląskich; rozpoczęcie przez nie sukcesywnego

ograniczania częstotliwości kursowania pociągów łączących Będzin z Katowicami (zjawisko trwa do dzisiaj).

2020 – pozbawienie starej części Małobądzka dogodnego połączenia autobusowego ze śródmieściem.

Był też przypadek śmieszny, na któreś Dni Będzina zamknięto linię tramwajową wzdłuż ul. Małobądzkiej, ażeby nie zakłócać imprezy, a zarazem by... zainteresowanym uczestnikom z Sosnowca skutecznie uniemożliwić dojazd na nią.

Są i przypadki pozytywne, abstrahując kto był inwestorem. Pierwszym są ronda Jana Pawła II i Unii Europejskiej, drugim – po wyeliminowaniu drobnych nieciągłości – będzie sieć dróg rowerowych wzdłuż dróg powiatowych w Będzinie.

Pozostaje mieć nadzieję, że planowana inwestycja budowy centrum przesiadkowego przełamie złą passę, a sam obiekt stanie się przyczynkiem do usprawnienia układu komunikacyjnego, nad czym np. intensywnie pracuje Dąbrowa Górnicza przy okazji budowy swych centrów przesiadkowych.

I z tą właśnie myślą, aby i w Będzinie powstało nie tylko coś ładnego, lecz przede wszystkim żywego, nie martwego, mój czytelnik naszkicował swoją własną wizję, jako alternatywę dla tej miejskiej.

Przy okazji przypomniamy o bardzo istotnym problemie, obejmującym parametry konstrukcyjne 15-metrowego taboru autobusowego. Są to pojazdy przyjazne pasażerom, ponieważ oferują nieco więcej miejsca niż standardowe „krótkie” autobusy. W Będzinie obsługują co najmniej linie autobusowe nr 27, 260, 807 i 814, może jeszcze jakieś. Tyle że ich prowadzenie wymaga nie lada ekwilibrystyki. Uważam, że należy o nich pamiętać przy projektowaniu skrzyżowań i łuków (zakrętów) przeznaczonych do ruchu autobusów komunikacji miejskiej i uwzględniać ich mocno ograniczoną skrętność i manewrowość, czyli tzw. zachodzenie na zakrętach – co starałem się zobrazować na swoim szkicu.



Stanowiska przystankowe

- 1 – 3 – Baranów
 - 4 – 3 – archiwizacja
- Poradko for odstępcy (awaryjny) dla tarmaków.

Zgubione kierunki odjazdów ze stanowisk przystankowych

- 1 – Sosnowiec (południe)
 - 2 – Dąbrowa Górnicza (wschód)
 - 3 – Ustronie, Ciekoci (południe, zachód)
 - 4 – Sosnowiec (południe)
 - 5 – Dąbrowa Górnicza (wschód)
 - 6 – Ustronie (południe)
 - 7 – Ciekoci (zachód)
 - 8 – 3 – autobusy oraz inne komunikacji miejskiej (stokodzieńna, procentowa, szkolna, turystyczna itp.).
- Poradko dwa miejsca parkingowe dla autobusów.

Specjalne kierunki odjazdów ze stanowisk przystankowych według numerów linii komunikacyjnych komunikacji miejskiej (stan na dzień 1.04.2022)

Stanowisko nr 1

- 21 Sosnowiec Między
- 27 Sosnowiec Kazimierz

Stanowisko nr 2

- 21 Dąbrowa Górnicza Huta Katowice
- 22 Dąbrowa Górnicza Huta Katowice
- 25 Dąbrowa Górnicza Huta Katowice

Stanowisko nr 3

- 22 Ciekoci
- 27 Osiedle Zamkowe
- 28 Osiedle Zamkowe

Stanowisko nr 4

- 16 Będzin
- 24 Będzin
- 35 Będzin
- 40 Będzin
- 47 Będzin
- 70 Będzin
- 97 Będzin
- 99 Będzin
- 104 Będzin
- 107 Będzin
- 125 Będzin
- 206 Będzin
- 243 Będzin
- 266 Będzin
- 288 Będzin
- 603 Będzin
- 606 Będzin
- 625 Będzin
- 721 Będzin
- 722 Będzin
- 769 Będzin
- 807 Katowice
- 813 Katowice
- 861 Będzin
- 902N Sosnowiec Zagłaz przez Ciekoci
- 902N Sosnowiec Zagłaz przez Dąbrowę Górniczą
- 904N Będzin
- 921 Będzin
- M19 Sosnowiec

Stanowisko nr 5

- 25 Będzin Kiszory
- 27 Dąbrowa Górnicza Huta Katowice
- 28 Sosnowiec Między
- 90 Zagłaz
- 206 Sosnowiec Pongła
- 603 Dąbrowa Górnicza Katowicka Nowa
- 606 Dąbrowa Górnicza Będzin
- 807 Dąbrowa Górnicza Huta Katowice
- 814 Dąbrowa Górnicza Górnol

Stanowisko nr 6

- 16 Dąbrowa Górnicza
- 24 Będzin
- 25 Włodkowice Zychow
- 40 Katowice
- 67 Twardowice
- 79 Dąbrowa Górnicza
- 97 Twardowice
- 99 Będzin
- 104 Będzin
- 107 Zagłaz
- 125 Puzosy
- 200 Sędziszów
- 243 Dąbrowa Górnicza Katowice
- 289 Sosnowiec
- 625 Marzęcice
- 721 Dubienkowitz
- 722 Dobieszowice
- 769 Sosnowiec

Stanowisko nr 7

- 27 Katowice
- 90 Osiedle Syberka
- 610 Zagłaz Górniczy
- 614 Katowice
- 817 Katowice
- 910 Osiedle Górki Młodożyte

Uwagi

Ogólniejsze warunki wchodzą do projektu dla pojazdów transportu publicznego.



Autor koncepcji: G.

Szyniec

Na tym właśnie polega koncepcja, która powinna być poddana publicznej dyskusji bez względu na jej plusy czy minusy. Wrzucenie obrazka na miejskiego fejsbooka z informacją o ogłoszeniu publicznego przetargu i postawieniu mieszkańców przed faktem dokonanym, z krótkim komentarzem **“będzie pięknie i zielono”** pozostawię bez komentarza. Mieszkańcy ten fakt już odpowiednio skomentowali. Wystarczy spojrzeć na proponowane zapisy uchwalanego właśnie w tym miejscu planu miejscowego. Z praktycznie 100% powierzchni biologicznie czynnej, władze miasta proponują mieszkańcom zapis min.10% powierzchni biologicznie czynnej, jako zabezpieczenie gdyby trzeba dokoptować na szybko miejsca postojowe w związku z rozwijającym się koszykiem usług proponowanym przez Będzin Arena. Tak moi drodzy. Jak spojrzeć z boku na ten pomysł, to każdy chyba widzi, że centrum przesiadkowe jest tutaj funkcją uzupełniającą dla braków parkingowych obecnej hali sportowej. Przypominam, że hala została wybudowana dla 2500 kibiców, oferując wokół obiektu kilkadziesiąt miejsc postojowych. Awans naszej drużyny po barażach do Plus ligi dopiero pokaże braki parkingowe przy hali. Ja wręcz oniemiałem gdy zobaczyłem autobus z BKS-u, który parkował w pasie zieleni bulwarów ostatnimi czasy. To pokazują realia projektowania w pośpiechu i tzw., trybie zaprojektuj i wybuduj.

Na koniec należy zwrócić uwagę na fakt, że skoro miasto Będzin przymierzało się do budowy



centrum przesiadkowego w tym miejscu od dłuższego czasu (a może się mylę i to pomyśl na ostatnią chwilę) – to dlaczego nie reagowało w tej kwestii, gdy była projektowana przebudowa linii tramwajowej przy ulicy Małobądzkiej. Teraz będziemy po raz kolejny reorganizować ruch komunikacyjny w tym miejscu? Bo niby jak np. takie 807 jadące z Dąbrowy Górniczej dostanie się w to miejsce przesiadkowe. Dla tzw. szybkich linii nasza “nerka” będzie prawdziwym armagedonem jeśli chodzi o dojazd do centrum przesiadkowego. Albo po prostu i tak wszystko będzie jeździć przez stadion, jak jest obecnie. Kwestii naszego obecnego dworca autobusowego i jego możliwej rozbudowy czy adaptacji na centrum przesiadkowe nie poruszę w tym wpisie bo to kolejny obszerny temat do analizy. Przepraszam nie dworca tylko “przystanku końcowego” wg ostatnich informacji rzeczownika miasta. WTF.

Z wyłożonym planem miejscowym dla tej części miasta można zapoznać się tutaj:

<https://bedzin.bip.info.pl/dokument.php?iddok=16242&idmp=36&r=r>

a ewentualne uwagi składać na adres rozwoj@um.bedzin.pl

wyświetleń: 245

Share this:

WhatsApp

Print