

Katowice: ruszyło Centrum Przesiadkowe Zawodzie

Katowice podchodzą kompleksowo do kwestii budowy systemu transportu zrównoważonego – czyli takiego, który jest przyjazny dla kierowców, pasażerów komunikacji publicznej, rowerzystów i pieszych. W tych obszarach realizowany jest szereg inwestycji – m.in. budowa nowych dróg rowerowych, przebudowa dwóch węzłów drogowych w ciągu DK81, a także utworzenie czterech centrów przesiadkowych.

Przypomnijmy, że pod koniec 2018 roku w Katowicach otwarto pierwszy park and ride w Ligocie. We wrześniu tego roku działalność rozpoczęło Centrum Przesiadkowe „Sądowa”, pełniące jednocześnie funkcję Międzynarodowego Dworca Autobusowego. Z kolei w ostatnich dniach zakończyły się odbiory prac budowlanych park and ridów „Zawodzie” i „Brynów”. Koszty rozpoczętych w 2017 roku inwestycji wyniosły odpowiednio 95,2 mln zł i 89,4 mln zł. Dzisiaj pierwsi pasażerowie skorzystali z CP „Zawodzie”, a jutro funkcjonowanie rozpocznie CP „Brynów”.

– Budowa centrów przesiadkowych oznacza szereg korzyści dla mieszkańców. Najważniejsza z nich to możliwość szybkiego dojazdu do centrum miasta i zaoszczędzenia czasu oraz mniejsze koszty paliwa. Doświadczenia wielu miast pokazują, że węzły przesiadkowe stają się zachętą do korzystania z komunikacji publicznej, przez co przyczyniają się do ograniczenia liczby pojazdów na drogach. Tym samym zmniejsza się emisja hałasu i spalin – podkreśla Marcin Krupa, prezydent Katowic. – Aby zachęcić do korzystania z transportu publicznego musimy stwarzać komfortowe warunki. Takie dają nam właśnie centra przesiadkowe, które umożliwia transport łączony, najczęściej dojazd samochodem na parking i dojazd do centrum miasta komunikacją miejską. Niestety pandemia koronawirusa dotknęła m.in. komunikację publiczną. Wynalezienie szczepionki daje

jednak nadzieję, że sytuacja szybko wróci do normy. Nie chcemy jednak czekać kilku miesięcy, tylko już dziś zachęcać kierowców do testowania centrów przesiadkowych. Na czas pandemii będzie można parkować na ich terenie bez konieczności posiadania biletów. Gdy obostrzenia zostaną zniesione – parkowania pozostanie bezpłatne – na podstawie dowolnego biletu zakodowanego na karcie ŚKUP – zapowiada Marcin Krupa, prezydent Katowic.

Podczas pandemii, w okresie testowym, kierowcy wjeżdżający na parking centrum przesiadkowego nie będą musieli nic robić. Szlaban podniesie się automatycznie przy wjeździe i wyjeździe. Po zaparkowaniu kierowcy będą mogli kontynuować podróż do centrum tramwajem. Parkingi przy centrum przesiadkowym będą funkcjonować w godzinach od 4.00 do 24.00, co jest powiązane z kursami komunikacji publicznej.

Na terenie centrum przesiadkowego znajduje się także zadaszony parking dla rowerów, a wiosną pojawi się tam stacja rowerów miejskich. Dla pasażerów komunikacji miejskiej ważne jest, że autobusy zatrzymują się na nowych przystankach i z nich na zasadzie „door to door” można przesiąść się na tramwaj. Nie bez przyczyny węzły w Katowicach zlokalizowane zostały w rejonach pętli tramwajowych, gdyż zarówno układy torowe pętli, jak i linie tramwajowe łączące pętle z obszarem centralnym Katowic zostały gruntownie zmodernizowane i przebudowane, umożliwiając sprawne prowadzenie ruchu tramwajów w sposób niezależny od warunków ruchu samochodowego. Zakłada się, że powiązanie wysokiej jakości infrastruktury węzłów i taboru tramwajowego, szybki przejazd tramwajem, wysoka częstotliwości kursowania tramwajów oraz brak opłat za postój na parkingach, stanowić będą realną alternatywę dla dojazdu samochodem do Centrum Katowic, zarówno pod względem czasu podróży i łatwości zaparkowania samochodu, a także kosztów podróży.

Centrum przesiadkowe w Zawodziu zrealizowała firma ZUE SA, która podpisała jako lider konsorcjum, wspólnie ze spółką Unibep umowę o wartości 95,2 mln zł. Inwestycja centrum

przesiadkowego obejmuje: budynek dworca o powierzchni 365 m² (m.in. zaplecze socjalne dla kierowców i motorniczych, kiosk, punkt sprzedaży biletów i toalety), parking dla 405 samochodów, wiaty dla 36 rowerów, wiaty peronowej, miejsc postojowych dla autobusów i punkty Kiss&Ride.

– Trasy linii komunikacji miejskiej pozostają na chwilę obecną bez większych zmian, dostosowane zostają jedynie do nowej infrastruktury, jednak pasażerowie nie muszą już czekać na tymczasowych przystankach, oddalonych kilkaset metrów od siebie, co jest istotne w warunkach jesienno-zimowych. Docelowo jednak rozkłady ulegną zmianom, tak aby zwiększyć wykorzystanie potencjału tramwajowego na połączeniu do Centrum. Ponadto wiosną przy obu centrach przesiadkowych zamontowane zostaną stacje z rowerami miejskimi – mówi Bogusław Lowak, naczelnik wydziału transportu.

Aktualne rozkłady dla pasażerów znajdują się na stronach ZTM, a o uruchomieniu kolejnych funkcjonalności centrów przesiadkowych i zmianach będziemy informować oczywiście z wyprzedzeniem.

– Centra przesiadkowe sprawdziły się w innych europejskich miastach. Ich powstanie jest ważne z punktu widzenia budowy systemu zrównoważonej mobilności miejskiej, a jest to jedno z największych wyzwań przed którym stoi cała nasza Metropolia. Celem jest to, by odkorkować ulice naszych miast z ruchu kołowego, a to przyczyni się również do poprawy jakości powietrza. Miasto Katowice jest pierwszym miastem GZM, gdzie powstaje cała sieć centrów przesiadkowych. Wiemy już, że kolejne tego typu inwestycje będą realizowane również w Gliwicach i Zabrze – mówi Kazimierz Karolczak, przewodniczący zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

Źródło: UM Katowice

Foto: Metropolia GZM/ Witold Trólka













