

SYSTEM KOMUNIKACYJNY BIAŁEGOSTOKU – KIERUNKI ROZWOJU

Paweł PIĄTKOWSKI¹

1. Wstęp

Rozwój miasta Białegostoku nabrał zdecydowanego przyspieszenia po wejściu Polski do Unii Europejskiej. Widoczne jest to szczególnie w obszarze systemu komunikacyjnego. Analizując realizowane przez władze miasta inwestycje, można zauważyć, że proces ten zaczął mieć charakter bardziej planowy niż dotychczas. Powstałe dokumenty programowe określają, jakie inwestycje są potrzebne i kiedy będą realizowane. Jednak większość z nich to działania remontowe (w zasadzie odtwarzające nawierzchnię wyeksploatowanych ulic), z niewielkim udziałem ich modernizacji. Spośród nowych inwestycji przeważająca część została już zaplanowana wiele lat temu, w innych uwarunkowaniach, a nie została zrealizowana wskutek braku środków. Pozostałe zaś są reakcją na pojawiające się nagle problemy (takie jak „zakorkowanie się” niektórych tras wskutek gwałtownego zwiększenia natężenia ruchu). Mimo to liczba gotowych pomysłów (wielokrotnie bardzo trafnych) gwałtownie zmniejsza się. Na podstawie dokumentów programowych można więc przewidywać, że duża ich część zostanie zrealizowana do końca obecnego okresu programowania. Dlatego też należy właśnie teraz rozpocząć dyskusję nt. kształtu systemu transportowego miasta Białegostoku w długiej perspektywie – wieloletniej, wykraczającej być może nawet poza najbliższe okresy programowania UE, gdyż szczególnie inwestycje drogowe wymagają wieloletnich przygotowań oraz często rezerwowania obszarów w planach zagospodarowania poszczególnych części miasta. Nawet jeśli byłyby to plany nierealne do realizacji w ciągu najbliższych 10 lat, to powinny wywołać dyskusję nt. możliwych do pojawienia się problemów i kierunków ich rozwiązywania oraz przygotowań niektórych ambitnych projektów.

2. Uwarunkowania rozwoju sieci transportowej miasta

Podstawę analizy systemu transportowego i kierunków jego rozwoju stanowi analiza sposobu zagospodarowania miasta i kierunków jego rozwoju. Obszar Białegostoku jest stosunkowo niewielki w stosunku do liczby mieszkańców. Powoduje to, że pod względem gęstości zaludnienia jest na drugim miejscu

¹ Mgr Paweł Piątkowski – Wydział Ekonomii i Zarządzania, Uniwersytet w Białymstoku.

wśród polskich miast [*Białystok w liczbach* 2008]. Ponadto miasto jest położone na stosunkowo płaskim terenie. Jednocześnie teren Białegostoku jest przecinany siatką niewielkich cieków wodnych oraz siecią linii kolejowych.

Fakty te niosą za sobą poważne konsekwencje, szczególnie w obszarze zagospodarowania przestrzennego, jak też układu sieci transportowej wewnątrz miasta. Po pierwsze, duża gęstość zaludnienia powoduje, że odległości przejeżdżane w obrębie miasta są stosunkowo niewielkie. Zarazem znacznie zwiększa to zatłoczenie na drogach. Równocześnie gęstość zabudowy powoduje, że rozwój sieci transportowej napotyka na poważne bariery.

Kolejnym czynnikiem, determinującym natężenie ruchu, są miejsca skupienia ludności. Powinno się zwrócić uwagę na przenoszenie się wielu osób pracujących w Białymstoku do okolicznych miejscowości, np.: Wasilkowa, Grabówki i Kleosina. Osoby te codziennie dojeżdżają do miasta. Należy również spodziewać się rozwoju nowych osiedli, gdyż obecne tereny są już w dużym stopniu wykorzystane. Trzeba więc długofalowo planować poprawę dostępności obszarów o słabym obecnie stopniu zagospodarowania.

Nową tendencją w rozwoju Białegostoku jest powstawanie nowych obszarów aktywności gospodarczej i społecznej. Takim przykładem jest zlokalizowanie w rejonie dzielnicy Dojlidy wielu nowych inwestycji: parku naukowo-technologicznego, specjalnej strefy ekonomicznej, kampusu Uniwersytetu w Białymstoku i nowej siedziby Wyższej Szkoły Administracji Publicznej. Takie działania powodują powstanie nowych potoków ruchu samochodowego, obciążających ulice nieprzystosowane do ich przyjęcia. Lokalizacja nowych inwestycji oraz centrów handlowych zmienia ostatnio dość szybko mapę komunikacyjną miasta. O ile inwestycje takie jak strefa ekonomiczna zostały poprzedzone budową dróg dojazdowych, to już budowa opary nie. Tak więc nie wszystkie nowe obszary aktywności społecznej są dobrze przygotowane do przyjęcia swoich funkcji.

Układ komunikacyjny miasta musi być rozpatrywany również w połączeniu z punktami wejścia i wyjścia ruchu z miasta. Przede wszystkim przez Białystok przebiegają dwie główne trasy krajowe: S8 i S19. Ruch tymi trasami przechodzi przez miasto, co oznacza konieczność dopasowania dróg do dużego natężenia ruchu, szczególnie ciężkiego transportu. Ponadto przez miasto przechodzi punkt styku obu tras, co oznacza konieczność ich połączenia ze sobą.

Przygotowując propozycje zmian w układzie transportowym Białegostoku, należy również uwzględnić fakt, że znacznie zmieni się on do roku 2015 (czyli do momentu zakończenia wykorzystywania obecnych funduszy europejskich). Będzie to głównie zasługa wykorzystania, wspomnianych już, funduszy europejskich z obecnego i poprzedniego okresu programowania, jak również inwestycji wykonanych przez inwestorów centrów handlowych (w ostatnich latach miały one znaczący udział). Niestety, większość zmian dotyczy gruntownych remontów i niewielkich modernizacji istniejących już ulic. Nowych lub znacznie rozbudowanych tras będzie stosunkowo niewiele – chodzi głównie o zaplanowane od dawna brakujące fragmenty tras.

3. Obszary problemowe

Analizując pożądaną kierunki rozwoju układu transportowego Białegostoku, należy zidentyfikować podstawowe obszary problemowe, zarówno występujące obecnie, jak i potencjalne, ze szczególnym uwzględnieniem tych kwestii, w których kończą się możliwości dokonywania rozwiązań ekstensywnych (np. dalszego poszerzania istniejących dróg lub tworzenia kolejnych sygnalizacji świetlnych).

Pierwszym z takich obszarów jest płynność ruchu i przepustowość tras. O ile wyliczenia polegające na zliczeniu średniej liczby pojazdów przejeżdżających ulicami miasta przez godzinę dają optymistyczne wyniki (praktycznie większość ulic nie osiąga swoich maksymalnej pojemności), to praktyka pokazuje, że w porannych godzinach szczytu oraz od południa do wieczora na wielu ulicach występują znaczne utrudnienia ruchu. Są one spowodowane głównie korkami (rezultat małej płynności ruchu), jak również wypadkami zdarzającymi się przy dużym natężeniu ruchu i braku rozwiązań bezkolizyjnych. W ostatnich latach (2007-2009) liczba miejsc występowania korków znacznie wzrosła. Dotyczy to w szczególności ulic w centrum (przede wszystkim ul. Skłodowskiej i Legionowej, ale również Lipowej, Sienkiewicza, Kopernika, Bohaterów Monte-Casino). Problem ten dotyczy również ulic dojazdowych do miasta (w szczególności z kierunku: Wasilkowa, Supraśla i Kleosina). Można spierać się co do ekonomicznych aspektów poprawy przepustowości tych tras, ale społeczna ocena jakości sieci transportowej nie dotyczy godzin nocnych, lecz głównie właśnie godzin szczytu.

Kolejnym obszarem problemowym jest bezpieczeństwo ruchu, w szczególności pieszych. Duże natężenie ruchu, mała jego płynność oraz częste przecinanie się ze szlakami pieszymi znacznie pogarsza bezpieczeństwo ruchu. Mała liczba rozwiązań bezkolizyjnych w naszym mieście pogarsza bezpieczeństwo oraz, co w mieście gęsto zaludnionym szczególnie istotne, również poziom zanieczyszczenia środowiska przez samochody. Niewielka liczba naziemnych przejść dla pieszych powoduje, że niektóre miejsca są wciąż niebezpieczne dla pieszych (często także z ich winy). Należy więc śmiało inwestować w znacznie kosztowniejsze, ale zdecydowanie bezpieczniejsze, rozwiązania.

Następnym problemem Białegostoku jest rola i sposób zagospodarowania centrum miasta. Obecnie obserwuje się spadek znaczenia centrum i przez to spadek jego funkcji miastotwórczej. Powoduje to, że w szczególności handel przenosi się do innych lokalizacji, dogodniejszych z punktu widzenia dostępności komunikacyjnej. Proponowane rozwiązania ograniczające ruch w centrum miasta i preferencje dla transportu zbiorowego przyczynią się do dalszego pogłębiania problemu i trudnych do naprawienia szkód. Należy więc rozpatrzyć czy nie rozważyć poprawy dostępności centrum miasta nie tylko dzięki rozwojowi komunikacji zbiorowej, lecz również za sprawą rozwoju sieci parkingów. Nie da się uniknąć wzrostu liczby samochodów posiadanych przez mieszkańców, a Białystok też nie musi być skazany tylko na transport zbiorowy.

4. Kierunki rozwoju

Pojawiające się problemy i kierunki rozwoju Białegostoku warunkują przedstawiane propozycje rozwiązań.

Podstawowym projektem, jaki można zaproponować w długofalowej perspektywie, to wyznaczenie sieci tras bezkolizyjnych, przecinających miasto i okalających je. Do pierwszego typu należałoby zaproponować 2 trasy:

1. dzisiejsze ulice: Wysockiego i Raginisa – Wasilkowska – Sienkiewicza – Legionowa – Mazowiecka – Wiejska – Kawaleryjska – granica miasta;
2. dzisiejsze ulice: Al. Jana Pawła II – Dąbrowskiego – Piłsudskiego – Branickiego – do granicy miasta (wylot na Bobrowniki i wylot na Lublin).

Do drugiego typu można zaliczyć tzw. obwodnicę śródmiejską oraz dużą obwodnicę planowaną do budowy przez GDDKiA oraz Trasę Generalską. Domknięcie obwodnicy śródmiejskiej jest planowane na bieżący rok, jednak część z niej standardem znacznie odbiega od planowanej (ulica Towarowa oraz duży fragment ulicy Bohaterów Monte-Casino). Ponadto przecinanie tych ulic przez liczne skrzyżowania z sygnalizacją świetlną powoduje znaczne zmniejszenie płynności ruchu. Dlatego też, planując kolejne inwestycje, należałoby planować zastosowanie większej liczby rozwiązań bezkolizyjnych. Z kolei tzw. Trasa Generalska tylko częściowo spełnia funkcje obwodnicy. Po pierwsze nie jest ona domknięta, a istotne jej fragmenty wciąż pozostają w sferze dalekich planów. Ponadto znaczny odcinek ul. Gen. Maczka jest trasą w standardzie po jednym pasie w każdą stronę, co powoduje już teraz poważne utrudnienia w ruchu. Należy więc postulować poprawę standardu tej trasy i przyspieszenie dokończenia jej budowy.

Poza tym korzystnie na rozwój miasta wpłynęłoby lepsze skomunikowanie ze sobą poszczególnych osiedli. Takie plany są już przedstawiane w *Wieloletnim Planie Inwestycyjnym*. Jednak należałoby podejść do zagadnienia kompleksowo. Obecnie poszczególne osiedla są bardzo wyraźnie rozdzielone, co zmniejsza wykorzystanie ich peryferii oraz zwiększa obciążenie podstawowych tras komunikacyjnych. Teraz np. przejazd z osiedla Antoniuk na osiedle Białostoczki (sąsiadują ze sobą) w praktyce wymaga przejazdu przez centrum miasta lub Trasę Generalską.

Korzystnie na rozwój miasta wpłynęłoby również poprawienie dojazdów do miasta ze stron miejscowości będących rozwiniętym zapleczem miasta (tj.: Wasilków, Kleosin). Obecnie dojazd do pracy w Białymstoku wiąże się z koniecznością dojazdu przez wąskie i słabo przejezdne w szczycie ulice (np. Kawaleryjską, Wysockiego).

Uzupełnieniem może być dyskusja nad transportem publicznym w mieście, i szerzej, obszarze metropolitalnym. Podstawą dyskusji będzie sieć Autobusów Wysokiej Jakości przedstawiona w *Wieloletnim planie inwestycyjnym* oraz w *Zintegrowanym planie rozwoju transportu publicznego miasta Białegostoku do roku 2015*. Zagadnienie to jest szczególnie trudne z kilku powodów. Po pierwsze,

system transportu autobusowego jest dość dobrze rozwinięty i sprawnie funkcjonujący. Po drugie, zwartość zabudowy i stosunkowo małe odległości w obrębie miasta zmniejszają sensowność wykorzystania środków transportu opartych na kolei (kolejki, tramwaje). Ich opłacalność byłaby niewielka. Tak więc trudno zaproponować inne rozwiązanie niż transport autobusowy.

Jednak proponowane przez miasto uznanie transportu publicznego jako priorytetowego i podporządkowanie mu rozwoju sieci drogowej może również nieść za sobą pewne negatywne konsekwencje. Przede wszystkim, układ drogowy w mieście jest obecnie zbudowany w ten sposób, że wydzielanie pasów tylko do ruchu autobusów może być możliwe tylko w obszarach, gdzie ruch autobusów jest płynny, szybki i sprawny. Wyłączenie pasów ruchu utrudniłoby ruch samochodowy bez wyraźnych korzyści dla ruchu autobusowego. Takie rozwiązania miałyby największe uzasadnienie w centrum miasta, gdzie ruch jest najmniej płynny (np. ulice: Lipowa, Skłodowskiej), ale tam oznaczałoby to całkowite wyłączenie tych ulic z ruchu kołowego. Kolejne ograniczanie ruchu kołowego w centrum miasta mogłyby jednak spowodować dalszą degradację centrum miasta i przesuwanie jego funkcji do centrów handlowych. Zjawisko to obserwowane jest już obecnie. Znajduje ono odzwierciedlenie w wycofywaniu się handlu z obszaru centrum miasta i przesuwanie go do dogodniejszych lokalizacji. Dalsze pogłębianie tego zjawiska mogłoby negatywnie wpłynąć na dalszy rozwój miasta. Dlatego też oprócz rozwiązań promujących rozwój uprzywilejowanych środków komunikacji zbiorowej, jednak należy również zadbać o wzrost dostępności komunikacyjnej centrum miasta. W momencie powoływania do życia strefy płatnego parkowania w Białymstoku zapowiadano tworzenie nowych parkingów. Niestety do tej pory nie zbudowano żadnych parkingów wielopoziomowych, a jedynie wygospodarowuje się (często jako rekompensatę za likwidowane) pojedyncze miejsca w ramach istniejących ulic. Stąd też konieczne wydaje się skoordynowanie działań poprawiających jakość funkcjonowania transportu zbiorowego z poprawą atrakcyjności centrum miasta ze szczególnym uwzględnieniem jego dostępności komunikacyjnej.

Kolejnym, istotnym problemem, który należy poruszyć, jest kwestia poprawy bezpieczeństwa pieszych dzięki zmniejszeniu liczby przejść przez główne ulice na rzecz przejść nad- lub podziemnych (proponowałbym głównie nadziemne jako bezpieczniejsze i tańsze w budowie). Takie rozwiązania są kosztowne i wymagają zmiany przyzwyczajeń mieszkańców, jednak pozwoliłyby na definitywną poprawę bezpieczeństwa i płynności ruchu. Ukształtowanie terenu w wielu miejscach uniemożliwia budowanie takich przejść w sposób naturalny, ale, odpowiednio kształtując chodniki, można ułatwić wchodzenie na takie przejścia. Szczególnie cenne byłyby one na takich ulicach, jak: Legionowa (dużo wypadków z udziałem pieszych), Piłsudskiego (utrudnione przekraczanie ulic), Skłodowskiej i Sienkiewicza. Zaplanowanie tych przejść na etapie projektowania trasy lub jej modernizacji zmniejszy również finansową uciążliwość zastosowania takich rozwiązań.

5. Podsumowanie

Najbliższe lata oznaczają intensywny rozwój Białegostoku. Widoczne są zmiany w zakresie wspierania przedsiębiorczości, kultury, ochrony zdrowia i nauki. Szczególnie duże zmiany są spodziewane w obszarze infrastruktury, zwłaszcza komunikacyjnej. Obserwuje się duży poziom wykorzystania środków unijnych do finansowania modernizacji systemu komunikacyjnego oraz intensywną współpracę z inwestorami prywatnymi w zakresie rozbudowy i modernizacji dróg. Jednak ogólnie pozytywny obraz dotyczy zaledwie okresu do 2015 r. Mimo że ten horyzont czasowy wydaje się dość odległy, to należy postulować rozpoczęcie planowania inwestycji, które mogłyby podnieść standard systemu komunikacyjnego Białegostoku, a nie tylko jakość nawierzchni dróg. Ponadto wcześniejsze planowanie takich inwestycji pozwoliłoby na ujęcie ich w planach zagospodarowania przestrzennego oraz odpowiednio wczesne przygotowanie się do absorpcji funduszy unijnych w kolejnych okresach programowania i wykorzystania takich szans, jak wsparcie rządowe. Dlatego też korzystne dla rozwoju miasta byłoby rozpoczęcie już teraz dyskusji nad długofalowymi celami rozwoju systemu transportowego miasta.

Literatura

Białystok w liczbach 2008, Białystok.

Zintegrowany plan rozwoju transportu publicznego miasta Białegostoku do roku 2015 2008, Białystok.

Wieloletni program inwestycyjny Miasta Białegostoku na lata 2009 – 2013 2008, Białystok.

Aktualizacja strategii rozwoju Białegostoku 2001, Białystok.

Strategia rozwoju Białegostoku 1996, Białystok.