



Katowice, dnia 16.03.2026 r.

**PIERWSZY WICEPREZYDENT
MIASTA KATOWICE**

RM-IV.ZD-00070/26

**Szanowny Pan
Łukasz Borkowski
Przewodniczący Rady Miasta Katowice**

Komisja Transportu

W załączeniu przesyłam informację na posiedzenie Komisji Transportu Rady Miasta Katowice w dniu 19.03.2026 r. odnośnie pkt. 3 porządku obrad Komisji.

Z poważaniem
Bogumił Sobula
Pierwszy Wiceprezydent Miasta Katowice

Załączniki:

1. Informacja dotycząca pkt 3 porządku obrad Komisji Transportu

Do wiadomości:

2. RM-aa

Prowadzący sprawę: Monika Siupka, tel. 322593694



1) Przedłużenie ul. Stęślickiego

Zgodnie z budżetem miasta Katowice na rok 2026 (Uchwała nr XXIII/397/25 Rady Miasta Katowice z dnia 18 grudnia 2025 r.) oraz Wieloletnią Prognozą Finansową na lata 2026 – 2050 (Uchwała nr XXIII/396/25 Rady Miasta Katowice z dnia 18 grudnia 2025 r.) przewiduje się kontynuację zadania pn.: „Przedłużenie ul. Stęślickiego na odcinku od Misjonarzy Oblatów do Al. Korfantego i dalej w kierunku granicy miasta Siemianowice Śląskie wraz z budową linii tramwajowej na odcinku od ul. Chorzowskiej do Al. Korfantego” w zakresie dotyczącym opracowania dokumentacji projektowej. Na ten cel w roku 2026 zabezpieczono środki finansowe w wysokości 1.773.558 zł, natomiast w roku 2027 w wysokości 3.220.000 zł (nie uwzględniono środków na realizację przedsięwzięcia). Dla ww. zadania opracowana została koncepcja programowo – przestrzenna przez Firmę Sweco Polska Spółka z o.o. 2023 r, dla której dokonano dodatkowych ustaleń i korekt dotyczących układu drogowego. Pierwotnie zakładano realizację drogi o parametrach (2x2) tj. dwie jezdnie po dwa pasy ruchu. Po uwzględnieniu wniosków mieszkańców dotyczących przedmiotowej inwestycji i ponownym przeanalizowaniu możliwości technicznych uwarunkowań zredukowano układ jezdni do parametrów (1x2) tj. jedna jezdnia z dwoma pasami ruchów, a w rejonie skrzyżowań przyjęto parametry (1x3) tj. jezdnie z wydzielonymi pasami dla relacji skrętnych. Powyższe ograniczone parametry zapewniły rezerwę terenu dla przyszłej inwestycji tramwajowej.

Zakładany podział inwestycji na etapy:

Etap I – składający się z Etapu Ia i Etapu Ib.

- Etap Ia - rozbudowa skrzyżowania Al. W. Korfantego z ul. Konduktorską wraz z przejazdem drogowym stanowiącym układ drogowy dla obsługi terenów mieszkaniowych po północno - wschodniej stronie układu drogowego Al. Korfantego, ul. Konduktorska
- Etap Ib - od ul. Misjonarzy Oblatów do skrzyżowania Al. W. Korfantego z ul. Konduktorską

Etap II – od skrzyżowania Al. W. Korfantego z ul. Konduktorską i dalej do granicy z Siemianowicami Śląskimi

Etap III - budowa linii tramwajowej na połączeniu ul. Chorzowskiej z Al. W. Korfantego.

Aktualnie na ukończeniu są prace związane z przygotowaniem wytycznych technicznych w celu zlecenia sporządzenia dokumentacji projektowej dla infrastruktury drogowej z linią tramwajową.

2) Ulica Bocheńskiego – łącznik z dzielnicami południowymi

Aktualnie w ramach zadania pn.: „Przedłużenie ulicy Bocheńskiego w kierunku dzielnicy Ligota-Panewniki” opracowywana jest dokumentacja projektowa. Dla przedsięwzięcia uzyskano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Do końca marca br. wykonawca winien przedłożyć dokumentację projektową celem weryfikacji przez Spółkę Katowickie Inwestycje S.A. oraz złożyć wniosek o wydanie decyzji o Zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Uzyskanie decyzji ZRID zakładane jest w drugiej połowie 2026 r.

Na chwilę obecną w Wieloletniej Prognozie Finansowej miasta Katowice na lata 2026 – 2050 (Uchwała nr XXIII/396/25 Rady Miasta Katowice z dnia 18 grudnia 2025 r.) nie uwzględniono środków na budowę omawianego układu drogowego. Nie mniej jednak należy zaznaczyć, że Miasto traktuje inwestycję priorytetowo i analizowane są obecnie możliwości pozyskania finansowania na przeprowadzenie robót budowlanych.

3) DTŚ w rejonie osiedla Gwiazdy

Dla zadania pn.: „Drogowa Trasa Średnicowa - Przebudowa Al. Roździeńskiego przy wylocie z tunelu Katowickiego” w roku 2022 r. została opracowana koncepcja uwzględniająca uwagi zgłoszone na etapie konsultacji z mieszkańcami. Rozwiązania techniczne koncepcji dotyczą wprowadzenia dodatkowego pasa ruchu dla jezdni wylotowej z tunelu wraz z budową łącznicy dla pojazdów wyjeżdżających z tunelu w kierunku Tychów (pomiędzy jezdnią północną i południową) zachowując południową krawędź Al. Roździeńskiego na odcinku przylegającym do zabudowy mieszkaniowej oraz przebudowę jezdni wlotowych do tunelu Katowickiego na odcinku od wiaduktu w ciągu DK 86 (ul. Murckowska) w kierunku węzła z ul. Dudy Gracza. W następnej kolejności winna zostać zlecona dokumentacja projektowa, która wskaże docelowe rozwiązania drogowe dla przedmiotowego zadania.

Nadmieniam, iż w dniu 29 grudnia 2021r. zostało zawarte Porozumienie Wstępne pomiędzy Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią a Miastami: Katowice, Sosnowiec, Mysłowice o współpracy dla kontynuacji zadania dotyczącego połączenia drogowego pn. „*Drogowa Trasa Średnicowa – Wschód*” obejmujące ww. przedsięwzięcie. Ponadto, dla przystąpienia do realizacji tego połączenia konieczne jest, oprócz opracowania dokumentacji projektowej i uzyskania niezbędnych decyzji administracyjnych, ustalenie podmiotu koordynującego te działania w zakresie obszarów wszystkich ww. miast, a przede wszystkim pozyskanie środków finansowych dla realizacji przedsięwzięcia. Z uzyskanych informacji wynika, że koordynacją dalszych działań jest zainteresowany Śląski Urząd Marszałkowski. Aktualnie, korespondencję w tym zakresie z Marszałkiem Województwa Śląskiego prowadzi Miasto Sosnowiec.

Zaznaczam, że Urząd konsekwentnie stoi na stanowisku, iż nie można przygotować kolejnego „regionalnego” przedsięwzięcia drogowego, tj. DTŚ Wschód mającego w założeniu ułatwić wjazd do Katowic dla mieszkańców wschodniej i północnej części regionu - pozostawiając wyłącznie po stronie Miasta Katowice sprawy wyjazdu z Miasta w tych kierunkach. Przygotowana koncepcja wylotu z tunelu pod Rondem gen. Jerzego Ziętka w kierunku wschodnim - jest jedną z kilku możliwych (nie stanowi przesądzenia jak rozwiązać ten problem), ale z bezdyskusyjnych powodów mocno uzasadnia potrzebę kompleksowego podejścia do sprawy.

4) DK81/86 – etap II i III

Inwestycja dotyczy przebudowy głównej arterii drogowej, którą odbywa się ruch tranzytowy przez miasto Katowice. Etap II i III rozbudowy Drogi Krajowej Nr 81 od węzła autostrady A4 z DK 86 do budowanego węzła z ul. Armii Krajowej obejmuje rozbudowę ul. 73 Pułku Piechoty i ul. Kolejowej wraz z przebudową skrzyżowań: Kolejowa – Rzepakowa, Kolejowa – Jankego, Kolejowa – Kościuszki oraz rozbudowę odcinka ul. Kościuszki od ul. Kolejowej do istniejącego wiaduktu kolejowego w rejonie rzeki Ślepiotki. Na przebudowę powyższego systemu dróg wpływają inne, ważne realizowane i planowane inwestycje drogowe (układ drogowy wraz z budową linii tramwajowej na południe) oraz kolejowe (przebudowa odcinka magistralnej linii kolejowej E65, przygotowanie alternatywnego połączenia aglomeracyjnego Tychy - Katowice Murcki - Katowice Ligota linią kolejową nr 142). Z uwagi na znaczne oddziaływanie przedsięwzięć PKP PLK S.A. na funkcjonowanie transportu indywidualnego oraz zbiorowego tramwajowego i autobusowego w mieście Katowice, przystąpienie do analiz związanych z kontynuacją rozbudowy DK81 – etap II i III, możliwe będzie po zakończeniu inwestycji kolejowych. Dodatkowo nadmieniam że, zachodni odcinek ul. 73 Pułku Piechoty objęty etapem II, położony jest w obrębie obszaru eksploatacji górniczej prowadzonej przez Polską Grupę Górniczą S.A. - pole „L” w granicach obszaru górniczego „Giszowiec I” (zakładany czas eksploatacji - 2027 r.).

5) Przebudowa układu drogowego w rejonie ulic: Fabrycznej, Lechickiej i Odrodzenia

Ulice Fabryczna, Lechicka i Odrodzenia objęte są zadaniem pn.: „*Przygotowanie alternatywnego połączenia aglomeracyjnego Tychy - Katowice Murcki - Katowice Ligota linią kolejową nr 142*” w ramach Programu Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej + do 2029 roku”. Inwestycja prowadzona jest przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji we współpracy z Miastem Katowice – Liderem Projektu, w ramach zawartej umowy z dnia 05.12.2022 r.

Aktualnie trwa opracowanie dokumentacji projektowej. Obecnie w związku z uzyskaniem od PKP PLK S.A. informacji o znacznym wzroście kosztów całego przedsięwzięcia, Miasto Katowice prowadzi ustalenia ze Spółką co do ostatecznego zakresu inwestycji.

6) Przebudowa skrzyżowań: Rolna – Brynowska – Kościuszki, Mikołowska – Brynowska – Ligocka, Kościuszki – Kolejowa

W 2021 r. na zlecenie Miasta Katowice opracowana została koncepcja wariantowa dla zadania pn.: „Przebudowa skrzyżowań wraz z infrastrukturą rowerową: Kościuszki - Brynowska - Rolna - Huberta, Brynowska - Mikołowska - Ligocka - Gallusa - Piękna oraz Brynowska - Kępowa – Woźniczki” (BSiPK Sp. z o.o.). Ostatecznie nie dokonano wyboru wariantu przebudowy skrzyżowań do dalszego procedowania, gdyż oczekiwano na efekt komunikacyjny I etapu rozbudowy DK81, oddanego do użytkowania w 2022 r.

Należy zaznaczyć, że prowadzona obecnie inwestycja kolejowa obejmująca przebudowę odcinka magistralnej linii kolejowej E65, ze względu na ogromny zasięg prac, w szczególności budowę i przebudowę

dwupoziomowych skrzyżowań linii kolejowych z drogami publicznymi, oddziałuje na rozkład ruchu na znacznym obszarze naszego miasta, również w obrębie wskazanych skrzyżowań. Miarodajna ocena potrzeb dla przebudowy skrzyżowania ulic: Rolna – Brynowska – Kościuszki oraz Mikołowska – Brynowska – Ligocka, Kościuszki-Kolejowa (stanowiącej część etapu III przebudowy DK81), możliwa będzie po zakończeniu inwestycji kolejowej.

Dodatkowo informuję, że w 2025 r. na zlecenie Miejskiego Zarządu Ulic i Mostów w Katowicach wybudowana została droga dla pieszych i rowerów od ul. Brynowskiej do ul. Parkowej (o długości 130 m) wraz z dostosowaniem sygnalizacji świetnej na skrzyżowaniu ulic Mikołowska - Brynowska - Ligocka (ITS).