



Zarząd Dróg Miejskich w Gliwicach

ZDM-AB.054.52.2021

Gliwice, 27.05.2021

BR.0003.179.2021

Pani Krystyna Sowa
Radna Rady Miasta Gliwice

za pośrednictwem
Biura Rady Miasta
w miejscu

nr kor. ZDM.41727.2021/JD



Zarząd Dróg Miejskich
w Gliwicach

ul. Płowiecka 31
44-121 Gliwice

NIP: 631-244-02-61
REGON: 240009251

tel. (32) 300-86-00
fax (32) 300-86-99

www.zdm.gliwice.pl

W odpowiedzi na pismo proszę powołać się na nr sprawy: ZDM-AB.054.52.2021

Zarząd Dróg Miejskich odpowiadając na pismo Pani Radnej z dnia 24.05.2020 r. w sprawie dodatkowych zapytań mieszkańców za pośrednictwem facebooka w temacie „Rozbudowy układu drogowego w obrębie stacji Gliwice – Łabędy” przekazuje odpowiedzi na zadane pytania:

Ile to będzie kosztowało miejski budżet?

Z uwagi na trwające uzgodnienia i prace projektowe finalny koszt inwestycji nie jest jeszcze znany.

Jaką, zdaniem władz miasta, realną korzyść będą z tego mieli mieszkańcy? Czy to faktycznie wpłynie na jakość ich życia, że powstanie takie rondo, a perony zostaną przeniesione w inne miejsce?

Przedmiotowa inwestycja nie jest inicjatywą miasta – jest skutkiem inwestycji kolei polegającej na rozbudowie stacji kolejowej o kolejny peron, który zostanie zlokalizowany na obecnej jezdni ul. Przyszowskiej – i stąd konieczność przebudowy układu drogowego.

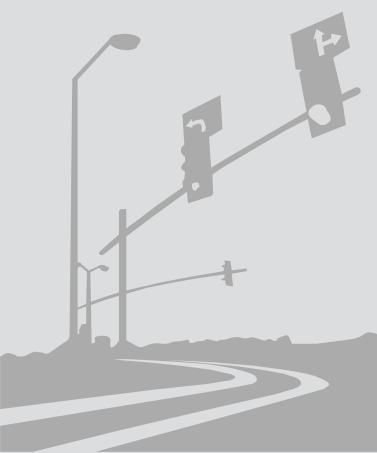
Wpływ inwestycji na jakość życia mieszkańców można rozpatrywać w trzech aspektach: minimalizacja barier w postaci zwiększenia skrajni drogowej wraz ze zmianą szerokości obiektów, zwiększenie płynności ruchu oraz zmiana zagospodarowania tego zaniedbanego miejsca.

Czy prace obejmą poszerzenie tunelu pod torami w kierunku Kędzierzyna-Koźła, gdzie jest obecnie najtrudniejsza sytuacja drogowa i tworzą się korki?

Przebudowa wiaduktu kolejowego od strony śluzy będzie objęta inwestycją PKP. Wiadukt zostanie „wyprostowany”, podniesiony i poszerzony.

Podobno projekt przewiduje drogę rowerową asfaltową, ale na rondzie ma być kostka zamiast asfaltu. Dlaczego i czy można to zamienić na asfalt? Nawierzchnia kostkowa jest niezgodna ze standardami przyjętymi przez Metropolię.

W ramach inwestycji droga rowerowa wybudowana zostanie z kostki bezfazowej z uwagi na zlokalizowanie w niej uzbrojenia podziemnego. Przedmiotowe uzbrojenie z uwagi



na zakres inwestycji nie mogło zostać zlokalizowane w innym miejscu z uwagi na warunki techniczne w zakresie dróg, jak również odległości pomiędzy sieciami. W świetle powyższego nawierzchnia musi być robocznym z uwagi na bardzo duże zagęszczenie uzbrojenia podziemnego.

Czy na terenie obecnego przejazdu kolejowego planowana jest możliwość ruchu pieszych? Chodzi mi o dojście do śluzy i dalej poczty od strony ul. Wolności?

Przejazd kolejowy w poziomie szyn zostanie zamknięty – w jego miejscu zostaną wybudowane nowe perony. Docelowo teren PKP ma zostać wygrodzony, w celu wyeliminowania niekontrolowanych przepraw pieszych. Przejście na drugą stronę torów kolejowych będzie możliwe chodnikiem usytuowanym przy projektowanym rondzie.

Jak macie zamiar zaplanować objazdy? Również w okresie gdy będzie prowadzona przebudowa zakrętu na ul. Zygmuntowskiej? Wytlumaczcie jak dojeżdżać do pracy? Przez Szczecin czy Katowice?

Przedmiotowe inwestycje nie będą realizowane jednocześnie. Przebudowa łuku w ciągu ul. Zygmuntowskiej planowana jest w roku bieżącym natomiast rozpoczęcie procedury przetargowej zakładane jest na rok 2022, co nie przesądza o wyłonieniu wykonawcy robót w tym roku. Kwestia objazdów jest analizowana w sposób bardzo szczegółowy, również przy udziale ZTM, w celu zapewnienia ciągłości komunikacji zbiorowej przy jednoczesnym minimalizowaniu uciążliwości społecznych.

Czy nie ma możliwości pozostawienia istniejącego przejazdu pod wiaduktem jako ciągu pieszo-rowerowego? To rondo jest zoptymalizowane pod kierowców i chyba inaczej się nie da. Ale może warto dopłacić? Czy wiadomo ile by to kosztowało?

Grunt, na którym zlokalizowany jest istniejący wiadukt kolejowy jest własnością PKP (jest obszarem zamkniętym) i jest objęty inwestycją realizowaną przez kolej, spółka nie wyraziła zgody na pozostawienie obiektu.

Czy taki dodatkowy wiadukt będzie mógł powstać w przyszłości? (Gdy ludzie zobaczą, że jest potrzebny...)

Nie ma takiej możliwości z przyczyn opisanych powyżej.

Czy musi być tyle kolizji rowerowo-piesznych? W szczególności dlaczego droga dla rowerów od strony Przyszowskiej biegnie po stronie "zewnętrznej"? Czyba przez to powstaną dwa bardzo niebezpieczne miejsca:

Usytuowanie drogi rowerowej po drugiej stronie ulicy Przyszowskiej nie jest możliwe z uwagi na przewidywany zakres zajęcia terenu przez PKP (brak możliwości wygospodarowania odpowiedniej przestrzeni na normatywny chodnik i ścieżkę rowerową w granicach dostępnego terenu).

– kolizja rowerzysty jadącego "od ronda" i samochodu skręcającego w prawo z ul Wolności (wyjazd roweru zza muru?)

Różnice rzędnych terenu poza pasem drogowym (skweru), a rzędnych projektowanej ścieżki rowerowej na odcinku dojazdu rowerzysty do przejazdu rowerowego w ciągu ulicy Wolności będą najmniejsze – nie będzie występowała sytuacja braku dostrzegalności rowerzysty dojeżdżającego do przejazdu.

– piesi schodzący ze schodów pod koła rowerów i innych hulajnóg.

W celu uniknięcia opisywanej sytuacji zastosowano powierzchnie akumulacji przed ścieżką rowerową (dodatkowe fragmenty chodnika, oddzielające schody od ścieżki rowerowej, umożliwiające ewentualne oczekiwanie czy gromadzenie się pieszych w celu kontynuacji podróży). Dodatkowe rozwiązania zabezpieczające zostaną wprowadzone poprzez odpowiednie narzędzia organizacji ruchu (m.in. oznakowanie przejścia dla pieszych przez ścieżkę). Z uwagi na uwarunkowania projektowe nie istniała alternatywna możliwość lokalizacji ścieżki rowerowej w stosunku do projektowych schodów.

Czy dobrze się domyślam, że projektant oczekuje, że: rowerzysta jadąc od Strzelców w stronę Portowej a) zaplanuje będąc jeszcze przy wylocie Narutowicza trasę naokoło ronda i zjedzie na drogę dla rowerów b) będzie ryzykował kolizje z pieszymi jadąc dłuższą trasą i przecinając jezdnię trzy razy?

Nie istnieje możliwość poprowadzenia ścieżki rowerowej po drugiej stronie ulicy Strzelców Bytomskich (z uwagi na zakres zajęcia terenu przez PKP). Zgodnie z obowiązującymi przepisami (Prawo o ruchu drogowym), w sytuacji występowania ścieżki rowerowej, prowadzącej w kierunku przemieszczania się rowerzysty (w analizowanej sytuacji w przypadku kontynuowania jazdy w kier. ul. Portowej), rowerzysta jest zobowiązany do poruszania się ścieżką rowerową. Co więcej, projekt budowy ścieżki rowerowej na dalszym odcinku ul. Strzelców Bytomskich przewiduje nawiązanie do projektowanej w ramach przedmiotowej inwestycji ścieżki rowerowej.

Czy istnieje trójwymiarowa wizualizacja inwestycji?

Wizualizacja inwestycji ma być jej efektem końcowym, wymaganym na etapie rozliczenia umowy.

Jak będzie wyglądało skrzyżowanie Portowej ze Staromiejska jak już zostanie wybudowane rondo? Czy będzie zmiana organizacji ruchu, czy może też zostanie przebudowane?

Przedmiotowe skrzyżowanie zostanie skorygowane przy realizacji inwestycji związanej z rozbudową ul. Portowej.

Przedmiotowe zadanie podyktowane jest inwestycją PKP PLK S.A. związaną z rozbudową stacji kolejowej w Gliwicach – Łabędach, polegającą m. in. na likwidacji przejazdu w poziomie szyn na przedłużeniu ul. Wolności oraz dobudowie jednego peronu zlokalizowanego na obecnej jezdni ul. Przyszowskiej.

W obrębie inwestycji zlokalizowane są dwa obiekty mostowe, które na chwilę obecną nie są dostosowane do korzystających z dróg pojazdów, gdyż nie spełniają warunków technicznych i w związku z powyższym notorycznie dochodzi w tych miejscach do blokowania przejazdu.

W efekcie tych zmian Miasto Gliwice zawarło z PKP PLK S.A. Porozumienie w dniu 13.06.2019 r. o wzajemnej współpracy przy realizacji m.in. przebudowy układu drogowego w obrębie stacji kolejowej.

W ramach porozumienia PKP PLK S.A. zadeklarowało się m. in. do przebudowy wiaduktu w rejonie śluzy (poszerzenie, zwiększenie skrajni), likwidacji wiaduktu pod nasypem i przejazdu w poziomie szyn w zamian za budowę dużego obiektu inżynierskiego (w nowej lokalizacji), pod którym zlokalizowane zostanie rondo turbinowe.

W świetle powyższego w Łabędach powstanie „mini centrum przesiadkowe” skupiające blisko siebie zarówno dworzec kolejowy, przystanki autobusowe oraz szereg miejsc postojowych z możliwością ładowania samochodów i rowerów elektrycznych. Dodatkowo nowy układ drogowy zostanie uzupełniony zielenią towarzyszącą. Zaniedbane do tej pory centrum zyska nowy wygląd oraz funkcjonalność.

Anna Gilner
Dyrektor Zarządu Dróg Miejskich

/podpisano elektronicznie/

Otrzymują:

1. Biuro Rady.
2. ZDM Gliwice aa. (sprawę prowadzi Joanna Działach, tel. 32 300 86 21).