



## **Wyjaśnienia Inwestora na najczęściej pojawiające się pytania/uwagi oraz wnioski**

Autorzy:

Drogowa Trasa Średnicowa S.A. we współpracy z  
Przedsiębiorstwem Projektowo - Usługowym INKOM S.C.  
Biurem Ochrony Środowiska EKOSOUND S.C.  
WBP Zabrze Sp. z o.o.

Katowice, dnia 19 listopada 2009r.

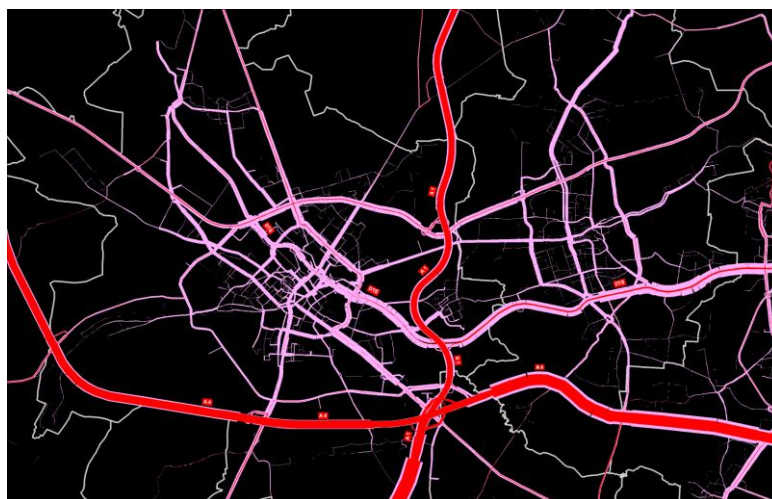
## 1. **Tranzyt w Gliwicach**

Przeprowadzone analizy ruchowe wykazały, iż po wybudowaniu docelowego układu autostrad z rejonie Gliwic (A1 i A4) problem ruchu tranzytowego w centrum miasta przestanie praktycznie istnieć.

Należy pamiętać, iż niezależnie od funkcjonowania układu autostrad (pełny zakres od 2014 roku) i obwodnic (w dalszej przyszłości) niewielka część tranzytu związana z obsługą miasta Zabrze i Gliwice będzie penetrowała miasto. Dotyczy to tych pojazdów, które jadąc tranzytem względem obszaru miasta, jednocześnie mają w nim interes i w związku z tym zatrzymują się m.in. w strefie centralnej miasta.

Ruch tranzytowy (zaznaczony kolorem czerwonym) względem Gliwic i Zabrze przedstawia poniższy rysunek.

Wizualizacja  
ruchu  
rejonie Zabrze i



wielkości potoku  
tranzytowego w  
Gliwic.



Szczegółowe analizy przepływu ruchu wykazały następujący udział ruchu tranzytowego w ciągu analizowanego odcinka DTŚ:

- Gliwice – **2,1 – 5,3 %** ogółu ruchu
- Zabrze – **15,1 %** ogółu ruchu

## 2. **Zakończenie DTŚ na autostradzie A1**

Układ taki nie rozwiązuje problemów ruchowych wewnątrz miasta oraz skomunikowania Gliwic z aglomeracją. Ruch od strony wschodniej przedostaje się do Gliwic układem ulic: Pszczyńska (z autostrady A4), Kujawska, Odrowążów, Chorzowska, gdzie już dzisiaj występują duże utrudnienia w ruchu. Układ taki nie współpracuje z planowanym układem obwodnicowym projektowanym w centrum miasta. Ulicami Chorzowska i Pszczyńska realizowany będzie ruch (wlotowy i wylotowy do Gliwic) z autostrady A1 i A4 i dokładanie do tego ruchu z DTŚ jest niewłaściwe i grozi przeciążeniem tych ulic. Jednocześnie znacznie wzrasta odległość niezbędna do pokonania dla osiągnięcia śródmieścia i tak: odległość węzeł A1/DTŚ pokonana przez ulicę Chorzowską ~8,0 km, przez ulicę Pszczyńską ~7,6km, przy pomocy DTŚ ~4,0 km.

Dodatkowo wprowadzenie DTŚ do obszaru miasta (na zachód od A1) pozwala na lepsze wykorzystanie (oprócz samej DTŚ) ulic Królewskiej Tamy, Odrowążów, Kujawskiej i Błonie.

Ponadto pozbawia dzielnicę Sośnicę nowego połączenia z centrum miasta – ruch w dalszym ciągu będzie odbywał się ul. Kujawską, a w konsekwencji przez dzielnicę

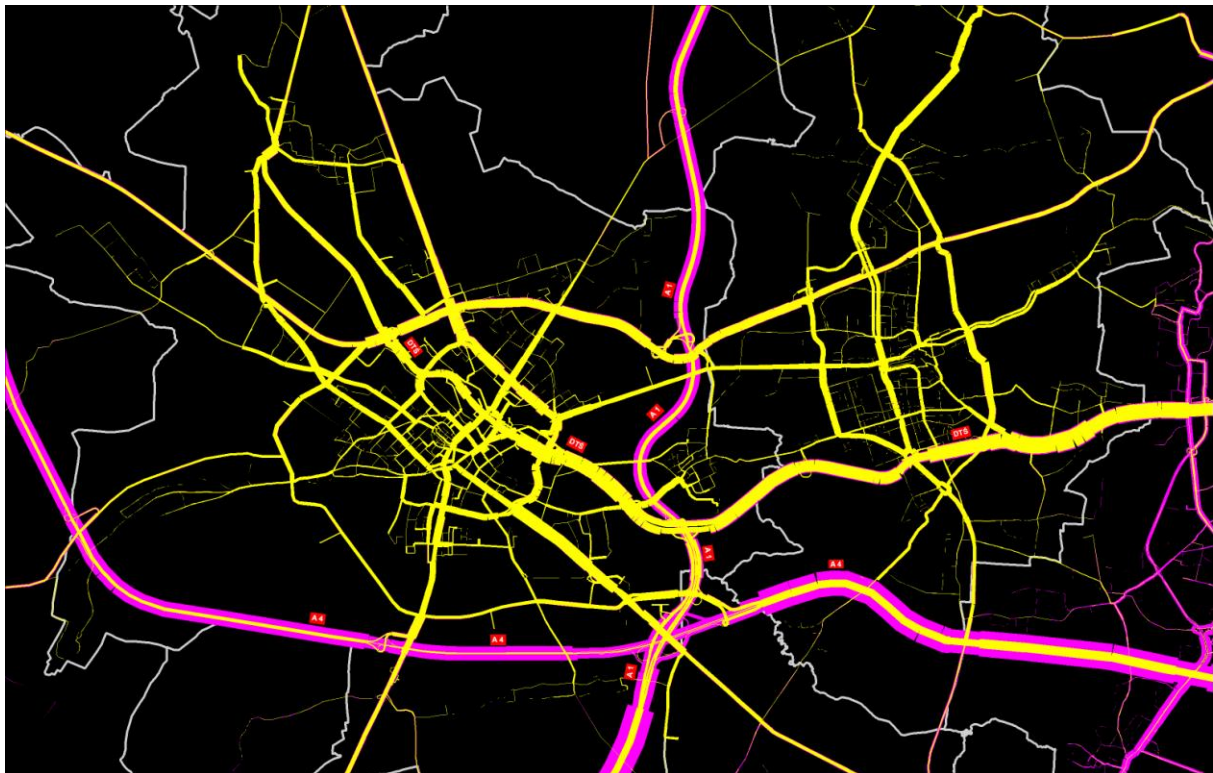
akademicką.



Zakończenie DTŚ na autostradzie A1 faktycznie obsługuje konurbację jedynie na odcinku Katowice – Zabrze pozostawiając problemy łączności Gliwic z Górnośląsko-Zagłębiowskim Związkiem Metropolitalnym „Silesia” w dotychczasowym złym stanie.

### 3 Budowa jezdni zbiorczych wzdłuż A1 (Maciejów) i „węzeł Odrowążów”

Projekt budowy autostrady A1 i związany z tym tryb decyzyjno- administracyjny od wielu lata był konsultowany z odpowiednimi władzami odpowiedzialnymi za lokalizację autostrady i lokalizację DTŚ. Te dwa projekty ze względu na funkcje i uwarunkowania formalne (autostrada na szlaku transeuropejskim, DTŚ droga wojewódzka w miastach na szczeblu powiatu) nie mogą nawzajem powodować kolizji i dublować swoich celów. Takie założenie przyjęto wspólnie przez gestorów budowy autostrady i DTŚ.

W realizowanym przez GDDKiA projekcie A1 drogi zbiorcze poprowadzone są od węzła Sośnica (A1-A4) do węzła z DTŚ nie planowano ich kontynuacji w kierunku północnym, a co za tym idzie skomunikowanie ulic Odrowążów i Chorzowskiej z układem autostrad i DTŚ jest niemożliwe. Jednocześnie podział charakteru ruchu na zabrzańsko-gliwickim odcinku DTŚ, gdzie dominuje ruch wewnętrzny i dojazdowy/wyjazdowy (zaznaczony kolorem żółtym) preferuje średnicowy jej przebieg.



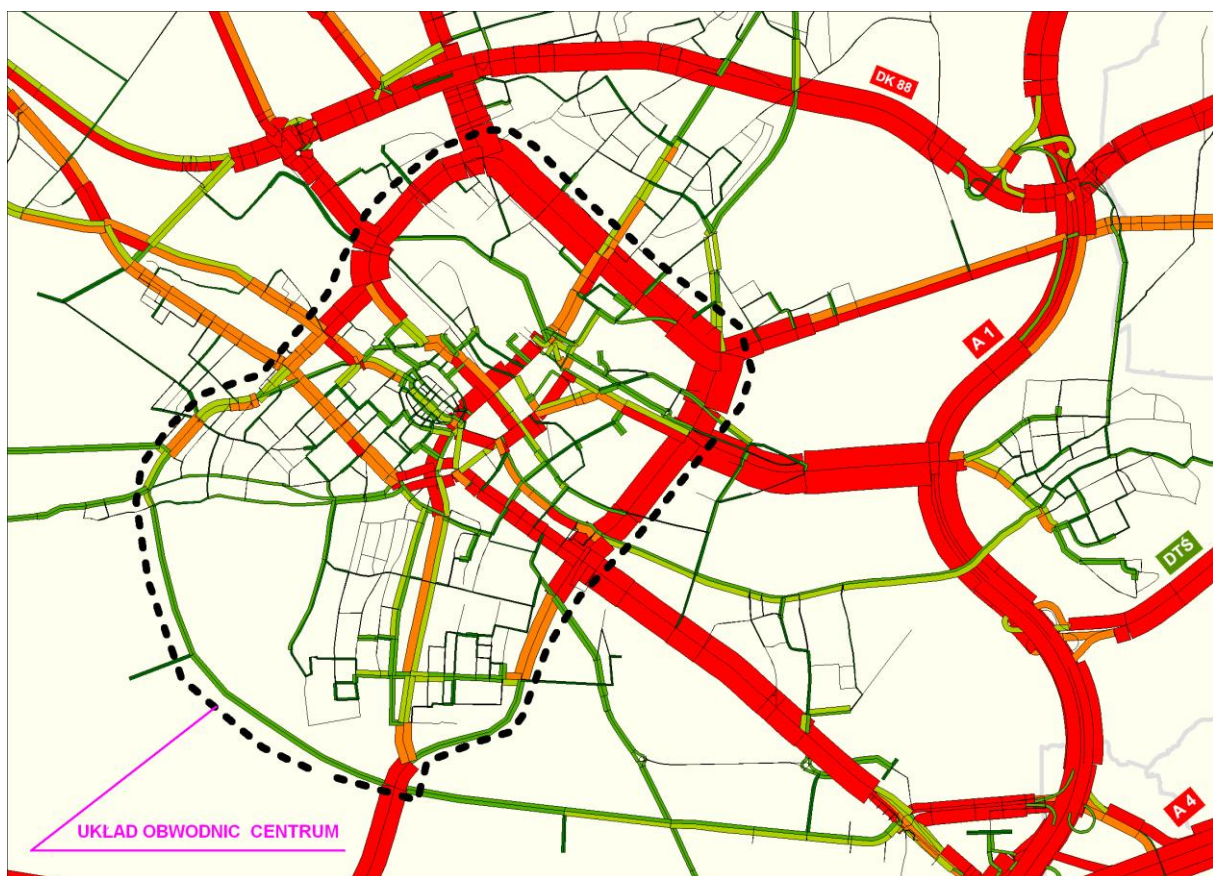
LEGENDA	
	POTOK RUCHU SUMARYCZNY
	RUCH WEWNĘTRZNY + DOJAZDOWY

*Wizualizacja wielkości potoku ruchu wewnętrznego i dojazdowego/wyjazdowego do Zabrza i Gliwic*

W toku konsultacji pojawiły się stanowiska sugerujące, że budowa jezdni zbiorczych wzdłuż autostrady A1 oraz wykształcenie węzła z ulicą Odrowążów pozwoliłoby na obniżone parametrów DTŚ w śródmieściu Gliwic, wykonano obliczenia dla takiego schematu. Uzyskane wstępne wyniki pozwalają na sformułowanie następujących wniosków:

- Układ obwodnicowy nie zapewnia sprawnego wyprowadzenia ruchu ze strefy centralnej miasta Gliwice. Jest pod tym względem gorszy od proponowanego wariantu 1.
- Budowa układu obwodnicowego pociągać będzie za sobą konieczność bardzo silnej ingerencji w miejski układ drogowy w ciągach ulic: Dąbrowskiego, Opolska, Świętojańska, Śliwki, Orfickiego, Wyspiańskiego, Styczyńskiego i Daszyńskiego z uwagi na konieczność przebudowy przekroju dróg oraz skrzyżowań.
- Trudności w fazie uzgodnień i analiz ekologicznych będą nie mniejsze niż przy pracy nad DTŚ w opracowanych wariantach.

Wyniki obliczeń przedstawiono na poniższym kartogramie ruchu.



POTOKI RUCHU  
GODZINA SZCZYTU POPÓŁDNIOWEGO [ E/h szcz. ]

> 1000
750 do 1 000
500 do 750
250 do 500
0 do 250



#### **4 Nie łączenie DTŚ z DK 88**

Układ taki byłby zaprzeczeniem idei DTŚ. Zakończenie jej w którymś z wcześniejszych miejsc skomunikowania z układem drogowym miasta (np. w rejonie byłej fabryki drutu) spowodowałaby „wprowadzeniem” w centrum miasta ruchu zmierzającego do jego zachodniej części i przepuszczenie go przez istniejący układ drogowy. Z uwagi na brak możliwości zmiany przekrojów istniejących ulic w strefie ścisłego centrum, spowodowałoby to praktycznie zablokowanie części ścisłego centrum miasta.

#### **5 Węzeł DK 88 – DTŚ**

Zaprojektowanie pełnego węzła bezkolizyjnego w tym miejscu jest niemożliwe ze względu na poziom ul. Portowej i poziom rzeki Kłodnicy. Zaprojektowany węzeł DK 88 – DTŚ typu półkoniczyna wpisuje się w istniejący układ drogowy oraz zapewnia dogodnie powiązanie poprzez ronda turbinowe na ul. Portowej.

#### **6 Obwodnice wewnętrzne**

Problem budowy wewnętrznych obwodnic centrum miasta Gliwice i Zabrze jest kluczowy dla funkcjonowania docelowego układu drogowego obu miast.

Przeprowadzone analizy ruchowe dla DTŚ dla roku 2025 zakładały ich budowę w śladach zapisanych w studiach uwarunkowań miast (SUiKZP).

W Gliwicach układ obwodnic (szczególnie wschodniej obwodnicy centrum) poprowadzony jest głównie w śladach istniejących dróg, w obszarach o silnej urbanizacji. Należy wyraźnie zaznaczyć, iż ich budowa będzie dużym wyzwaniem technicznym, finansowym i ekologicznym, o czym przeciwnicy budowy DTŚ w Gliwicach bardzo często zapominają. Dlatego też w horyzoncie czasowy + 10 lat rola DTŚ w układzie komunikacyjnym Gliwic i Zabrze będzie fundamentalna.

Budowa obwodnic jest komplementarna z budową DTŚ, lecz należy spodziewać się, że zakończone one będą po przekazaniu do eksploatacji DTŚ.

#### **7 Długość tunelu w Gliwicach**

Analiza wydłużenia tunel ( na obydwóch kierunkach) zostanie przeprowadzona w dalszych fazach projektowych, przy założeniu iż nie zostaną utracone powiązania z istniejącym układem ulic (np. z ul. Duboisa) z uwzględnieniem infrastruktury technicznej. Być może rozważone zostaną inne niż tunel formy wydłużenia przykrycia trasy.

#### **8 Zagospodarowanie przestrzeni nad tunelem w Gliwicach**

Zagospodarowanie przestrzeni nad tunelem nie będzie realizowane w ramach budowy DTŚ. Według dotychczasowej koncepcji architektonicznej nad tunelem może powstać: garaż wielopoziomowy, obiekt biurowo-administracyjny, budynek wystawienniczo-usługowy oraz przestrzeń zieloną.

Należy jednak podkreślić, że w naszej ocenie, sposób zagospodarowania przestrzeni nad tunelem powinien być przedmiotem szczegółowego zainteresowania środowiska urbanistyczno-architektonicznego, i we współpracy z nimi powinien powstać ostateczny projekt.

#### **9 Zagospodarowanie w elementy ochrony środowiska na odcinkach poza tunelem, Palmiarnia**

W zakresie przedsięwzięcia przewiduje się realizację różnych urządzeń ochrony środowiska (ekranów przeciwhałasowych i antywibracyjnych, zieleni izolacyjnej), których usytuowanie będzie wynikało z uwarunkowań środowiskowych, lokalizacji obszarów o ustalonych standardach i zagospodarowania terenów w sąsiedztwie projektowanej drogi.

## **10 Ciągi piesze Boh. Getta w Gliwicach**

Ciągi piesze wzdłuż DTŚ na terenie miasta Gliwice zostaną szczegółowo przeanalizowane w projekcie wykonawczym.

## **11 Trasy rowerowe w Gliwicach**

Usytuowanie ścieżek rowerowych względem jezdni powinno zapewnić bezpieczeństwo ruchu. Odległość ścieżki od krawędzi jezdni przy drodze klasy G nie powinna być mniejsza niż 3,5m, zaś szerokość ścieżki jednokierunkowej powinna wynosić nie mniej niż 1,5m. Zatem szerokość pasa drogowego przy założeniu projektowania ścieżki wzdłuż jednej jezdni zwiększyłaby się o 5,0 m. W dotychczasowych opracowaniach uwzględniano zachowanie istniejącego przebiegu ścieżek rowerowych. W następnych fazach projektowania zalecimy projektantom analizę możliwości uwzględnienia dodatkowych przebiegów tras rowerowych w uzgodnieniu z Urzędem Miasta Gliwice, gdyż musi to być zgodne ze studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Gliwice jako i miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego terenu.

## **12 Przejścia dla pieszych w Gliwicach (Baildona, Robotnicza)**

Zostanie przeprowadzenia szczegółowa analiza ciągów ruchu pieszego ze szczególnym uwzględnieniem lokalizacji szkół i tam gdzie to będzie konieczne zostaną wprowadzone dodatkowe przejścia dla pieszych.

Ruch pieszych możliwy będzie też poprzez ulice poprzeczne do DTŚ, a mianowicie:

- ul. Wschodnia
- ul. Kujawska, Błonie
- ul. Królewskiej Tamy
- Wschodnia Obwodnica Gliwic (w rejonie ul. Paulińskiej)
- ul. Konarskiego
- ul. Częstochowska
- ul. Dworcowa
- ul. Zwycięstwa
- Przedłużenie ul. Berbeckiego
- ul. Sienkiewicza
- ul. Śliwki – Orlickiego
- na płycie tunelu pomiędzy ul. Fredry a ul. Dubois.

## **13 Sterowanie ruchem w Gliwicach**

Wyrażane w ankietach opinie co do projektowania organizacji ruchu w mieście, czy wręcz oznakowania (vide: uwagi odnośnie zielonych strzałek w ankiecie 705) są istotne choć przedwczesne. Jest sprawą oczywistą, iż w następnych fazach projektowania gliwicko-zabrzeńskiego odcinka DTŚ problemy związane z inżynierią ruchu i jego sterowaniem będą musiały być rozwiązane na poziomie projektów szczegółowych.

Należy jednocześnie stwierdzić, iż w tej dziedzinie postęp w ostatnich latach jest ogromny. W fazę realizacyjną wchodzi rozwiązania ITS (Inteligentne Systemy Transportowe), które proponują całkowicie nowe podejście do problemów sterowania ruchem. Pozwalają one na zdecydowanie lepsze zarządzanie nim w obszarach zatłoczonych oraz na wprowadzanie do systemu elementów miejskiej polityki transportowej (np. dynamiczna zmiana liczby pasów ruchu na drogach w centrum miasta).

## **14 Węzeł z ul. Roosevelta w Zabrze**

W ramach konsultacji wysunięto postulat, że bez względu na ostateczne przesądzenia wariantu w Zabrze, koniecznym jest zaprojektowanie w wariantcie 1B węzła drogowego stanowiącego połączenie z ul. Roosevelta. Wskazanie to przyjęto jako obowiązujące do dalszych prac projektowych.

## **15 Oceny oddziaływania na Środowisko źródła i materiały wejściowe**

Ze względu na szereg zmian w prawodawstwie wcześniejsze postępowania dotyczące Oceny oddziaływania na środowisko (OOS) zostały umorzone.

Obecnie przygotowywany Raport OOS będzie oparty o obowiązujące akty prawne i będzie on częścią materiałów niezbędnych do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wymaganej przed uzyskaniem decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Zakres raportu jest określony w art. 66.1 Ustawy o dostępie do informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko z 3 października 2008 r.

Diagnozę stanu istniejącego oparto o informacje o stanie środowiska z roku 2008 przedstawianą przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Katowicach w ramach z Państwowego Monitoringu Środowiska, uzupełnione danymi o statystyce wiatru i klas równowagi atmosfery dla rejonu miast Zabrze i Gliwice opracowanymi w Zakładzie Monitoringu i Modelowania Zanieczyszczeń Powietrza IMiGW w Warszawie. Istniejące i dostępne dane na temat stanu środowiska uzupełnione zostały rozpoznaniem terenowym środowiska, pomiarami i badaniami własnymi (24-godzinnymi pomiarami hałasu oraz wizjami terenowymi obejmującymi zarówno inwentaryzację przyrodniczą, jak i badania szczegółowe wytypowanych obszarów).

W oparciu o obowiązujące akty prawa miejscowego – plany zagospodarowania oraz, w przypadku ich braku, rzeczywiste zagospodarowanie ustalono występowanie terenów wymagających ochrony, dla których są ustalone poziomy dopuszczalne emisji zanieczyszczeń.

Postępowanie w stosunku do zabytków na trasie lub w sąsiedztwie jej przebiegu uzgodnione zostanie z kompetentnymi organami ochrony zabytków.

Metody wartościowania i oceny strat środowiskowych pozwolą przewidzieć skutki obciążenia środowiska i straty ekologiczne, a przyjęte kryterium wrażliwość badanego czynnika środowiska ma w efekcie określić stopień stabilności ekosystemów. W ramach określonego zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia wykonywane są obliczenia hałasu z projektowanej drogi w powiązaniu z siecią dróg istniejących w r.2015 oraz istniejących i projektowanych w roku 2025 a także zanieczyszczeń do powietrza w odniesieniu do aktualnych wartości tła i wskaźników emisji opracowanych dla przewidywanego modelu struktury pojazdów w roku 2015 i 2025 przez prof. nzw. dr hab. Inż. Zdzisława Chłopka z Instytutu Pojazdów Politechniki Warszawskiej.

Charakterystyka przedsięwzięcia w Gliwicach została oparta o Uproszczone Studium Przebiegu DTS od węzła de Gaulle'a do DK88 [2009] oraz Wstępny Projekt Budowlany dla odcinków G2/1, G2/2 i G2/3 [2008] i Projekty Budowlane dla odc. G2/4, G1, Z3 i Z4. Ustalenie miejsc konfliktowych i skutków, jakie każdy z analizowanych wariantów powodować będzie na różne elementy środowiska, ponadnormatywne oddziaływania po zastosowaniu dostępnych rozwiązań technicznych lub organizacyjnych pozwolą wskazać wariant najkorzystniejszy środowiskowo, oraz pozwolić na podjęcie decyzji, czy realizacja drogi jest możliwa pod określonymi warunkami czy też niedopuszczalna.

## **16 Trasy rowerowe w Zabrzu**

Usytuowanie ścieżek rowerowych względem jezdni powinno zapewnić bezpieczeństwo ruchu. Odległość ścieżki od krawędzi jezdni przy drodze klasy GP nie powinna być mniejsza niż 5,0 m, zaś szerokość ścieżki jednokierunkowej powinna wynosić nie mniej niż 1,5 m. Zatem szerokość pasa drogowego przy założeniu projektowania ścieżki wzdłuż jednej jezdni zwiększyłaby się o 6,5 m. Pociągnęłoby to za sobą również zwiększenie zakresu wycinki drzew w rejonie Parku Powstańców Śląskich. Drogowa Trasa Średnicowa w wariantcie 1A na terenie miasta Zabrze zaprojektowana została w oparciu o ustalenia wynikające z

miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Zadaniem projektantów było zapewnienie możliwości przeprowadzenia ścieżek rowerowych w miejscach kolidujących z trasą główną DTŚ i tak na terenie Parku Powstańców Śląskich zaprojektowane 2 kładki przystosowane są do ruchu pieszo- rowerowego, natomiast wiadukt nad torami PKP zaprojektowano w sposób umożliwiający przeprowadzenie pod wiaduktem planowanej trasy rowerowej. Pozostałe wyznaczone w planie miejscowym ciągi rowerowe zlokalizowane są poza pasem drogowym DTŚ. Projektowanie dodatkowych ścieżek rowerowych wzdłuż DTŚ na terenie Parku wydaje się niecelowe w aspekcie funkcjonujących alejek, niemniej jednak na dalszych etapach projektowania zalecimy projektantom analizę zagadnienia w uzgodnieniu z Urzędem Miasta Zabrze gdyż musi to być zgodne ze studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Zabrze jak i z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego terenu.

#### **17 Kładki dla pieszych – tory w Zabrzu**

Wzdłuż DTŚ nie przewiduje się ciągów pieszych, więc przy projektowanym wiadukcie nad torami PKP nie zakładano realizacji kładek dla pieszych. Jednocześnie analizując przebieg istniejących ciągów pieszych na terenie Parku Powstańców Śląskich widzimy możliwość przejścia nad torami PKP, lecz w miejscach poza pasem przeznaczonym pod budowę DTŚ.

#### **18 Ankieta Gliwice/ Zabrze**

Wysyłający ankietę mógł odszukać swój głos na stronie internetowej konsultacji. Raport z konsultacji będzie zawierał min. rozkład głosów wyboru wariantów z podziałem na mieszkańców Zabrze i Gliwic.

#### **19 Ochrona parku Powstańców Śląskich w Zabrzu przed oddziaływaniami trasy**

W obydwu wariantach zostanie przedstawione zabezpieczenie wpływu drogi na zidentyfikowane tereny chronione, z wyjątkiem łągu na wariantcie 1A dla którego zakres prac nie daje możliwości zastosowania środków minimalizujących.

Na odcinku trasy w Parku Powstańców Śl. konieczne będzie zastosowanie ekranów ochronnych. Wymagana ilość ekranów w wariantcie 1A i 1B jest zbliżona: dla ochrony terenów mieszkaniowych i parku od północy przewiduje się w wariantcie 1A ok. 1850 m ekranów, terenów rekreacyjnych parku po stronie południowej ok.1000 m, w wariantcie 1B dla ochrony terenów rekreacyjnych i mieszkaniowych ok. 1800 m od północy i od południa dla ochrony ogródków ok. 800 m.

#### **20 Zabezpieczenie budynków**

Zakres koniecznych zabezpieczeń będzie wynikał zarówno z samego zakresu, jak również z zasięgów oddziaływania przedsięwzięcia uzyskanych w opracowywanym raporcie OOŚ, miejsca gdzie nie będzie możliwe dotrzymanie obowiązujących standardów zostaną szczegółowo przeanalizowane pod kątem dalszych możliwości Inwestora (wykupy, eliminowanie funkcji mieszkalnej, kompensacje, dodatkowe wyburzenia itp.).

#### **21 Likwidacja ogródka działkowego w Zabrzu**

Prognozowany zasięg oddziaływania NO<sub>x</sub> dla całej trasy DTŚ przedstawiany jest przy uwzględnieniu obecnie występującego tła (w Zabrzu 23 mg/m<sup>3</sup>, które wykazuje tendencje spadkowe). W wariantcie 1B, w roku 2025 przy powyższym założeniu ze względu na ochronę zdrowia ludzi oddziaływanie NO<sub>x</sub> mieścić się będzie w granicach pasa drogowego a ze względu na ochronę roślin prognozowany jest pas oddziaływań ponadnormatywnych ok.20÷45 m od osi drogi. W pasie tym znajdzie się północno-zachodni fragment pierwszego rzędu działek o powierzchni ok. 0,3 ha z 4,5 ha terenu ROD Mostostal. Dlatego nie przywiduje się likwidacji ogródków a jedynie monitoring stanu powietrza, którego zakres zostanie ustalony.



Dla roku 2015 obliczenia trwają. Jest ogólnie przyjęte dla lat prognozy oddziaływania te przedstawia się przy wartościach tła na poziomie 10% wartości dopuszczalnych, czego rezultatem jest brak oddziaływania drogi na rośliny poza pasem drogowym.