



ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA  
DĄBROWA GÓRNICZA



Dąbrowa Górnicza, 13.04.2023r

rodzaj dokumentu: odpowiedź na interpelację nr BRM.0003.1386.2023

znak sprawy: WID.0003.7.2023

sprawa dotyczy: Inwestycji realizowanej w ciągu ul. Sobieskiego, Piłsudskiego i Królowej Jadwigi

data złożenia interpelacji w Biurze Rady Miejskiej: 28.03.2023r.

*S. P. Jaszczura*

Pan  
Grzegorz Jaszczura  
Radny Rady Miejskiej  
w Dąbrowie Górniczej

*Szanowny Panie,*

W odpowiedzi na interpelację informuję, że kompleksowa dokumentacja projektowa dla inwestycji prowadzonych w ciągu ulicy Sobieskiego, Królowej Jadwigi oraz Piłsudskiego została przygotowana przez firmę Mosty Katowice Sp. z o.o. z siedzibą w Katowicach. Dla wskazanych zamierzeń inwestycyjnych uzyskano odpowiednio decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach nr WOOŚ.420.149.2018.MP.9 z dnia 21 lutego 2019 roku oraz nr WOOŚ.420.149.2018.MP.6 z dnia 21 grudnia 2018 roku.

Przed realizacją inwestycji drogowej sporządzona została także Aktualizacja Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Dąbrowa Górnicza - STUDIUM KOMUNIKACYJNE (opublikowane pod adresem <http://www.bip.dabrowa-gornicza.pl/BIP.aspx?Sel=9860&ident=113306>), która w oparciu o multimodalny model ruchu wskazała charakterystykę istniejącego układu drogowego oraz prognozy ruchowe z uwzględnieniem rozbudowy układu drogowego. A mianowicie, istniejący układ drogowy wykazywał zagrożenie wyczerpania przepustowości spowodowany głównie niewłaściwymi skrzyżowaniami z sygnalizacją świetlną. Uzyskane wyniki badań wskazały na konieczność rozwoju komunikacji szynowej (tramwaj) w komunikacji pasażerskiej na głównej osi miasta oraz budowy lokalnych węzłów integrujących poszczególne elementy układu transportowego (komunikacja indywidualna – autobusowa – tramwajowa – kolejowa). Analiza wskazała w sposób jednoznaczny potrzebę wykonania alternatywnej drogi dla ulicy Sobieskiego i Królowej Jadwigi, która w pierwszym etapie obecnie została oddana do użytku. Odnosząc się do rzekomego zanieczyszczenia środowiska w skutek dokonywanych zmian informuję, że wprowadzane rozwiązania mają na celu zwiększenie płynności ruchu przy jednoczesnym zmniejszeniu prędkości przejazdu na prostych odcinkach (zmniejszenie

ilości skrzyżowań z sygnalizacją świetlną oraz wprowadzanie bezpiecznych przejść dla pieszych, gdzie prędkość pojazdów będzie regulowana rozwiązaniami infrastrukturalnymi).

W związku z powyższym w ramach inwestycji przebudowywane na ronda są newralgiczne skrzyżowania, gdzie ruch dotychczas sterowny był sygnalizacją świetlną lub charakteryzowały się niskim poziomem bezpieczeństwa.

Jednocześnie zgodnie z przeprowadzonymi badaniami ruchu oraz prognozami ruchowymi dla rozwoju układu drogowego, autor ww. studium transportowego stwierdza, że przyjęty do realizacji układ drogowy miasta oraz plany modernizacji układu tramwajowego wraz z realizacją zintegrowanych punktów przesiadkowych i alternatywną drogą są uzasadnione oraz wpisują się w przyjętą w mieście politykę transportową zakładającą:

- ograniczenie ruchu samochodowego w centrum miasta
- powrót ruchu pieszego na poziom „0” z likwidacją przejść podziemnych, będących barierą w poruszaniu się dla seniorów i pieszych z niepełnosprawnościami
- wykreowanie nowej przestrzeni publicznej w centrum miasta
- zmianę zachowań komunikacyjnych poprzez przeniesienie części podróży na komunikację zbiorową z preferencją dla komunikacji tramwajowej.

W celu kompleksowego odciążenia DW910 planuje się budowę dalszego odcinka alternatywnej drogi, która połączy ulicę Kolejową z Aleją Zagłębia Dąbrowskiego. Obecnie ogłoszono przetarg na wykonanie kompletnej dokumentacji projektowej oraz realizację robót budowlanych.

Odnosząc się do przejścia podziemnego „Merkury” oraz aspektów technicznych z tym związanych informuję, że w celu weryfikacji stanu technicznego przejścia „Merkury” przeprowadzono ekspertyzę techniczną, która wykazała, że dalsza eksploatacja przejścia i prowadzenie ruchu samochodowego bez ograniczenia tonażu, wymaga rozbiórki i wykonania od nowa całego stropu żelbetowego oraz części ścian a także wszystkich klatek schodowych. Powyższe generowałoby wysokie koszty związane z przywróceniem obiektu do stanu pierwotnego.

Niezależnie od powyższego, zgodnie z obowiązującymi przepisami przebudowany obiekt inżynierski powinien zapewniać możliwość poruszania się osobom niepełnosprawnym dla wszystkich relacji pieszych. Przejście podziemne nie zapewniało w ogóle takiej obsługi, a przebudowany kompleksowo obiekt powinien uwzględniać także pieszych i rowerzystów (prowadzone drogi rowerowe muszą mieć ciągłość przez skrzyżowanie). Biorąc pod uwagę obecne warunki techniczne wykonania niezależnych pochylni lub „labiryntów” dla osób niepełnosprawnych (szerokości, niewielkie spadki podłużne, spoczniki), warunki wykonania niezależnych pochylni dla rowerów i klatek schodowych dla pieszych, uzbrojenie podziemne oraz ograniczone możliwości terenowe (szczególnie od strony ulicy Kołłątaja) wykonanie wszystkich elementów przy istniejącym przejściu podziemnym nie jest możliwe. Jednocześnie wykonanie tylko części omawianej infrastruktury technicznej spowodowałoby mimo wszystko konieczność wyznaczenia przejścia w poziomie jezdni (np. ze względu na brak obsługi osób niepełnosprawnych lub rowerzystów przejściem podziemnym).

Konsekwentnie wyznaczenie przejścia dla pieszych w poziomie jezdni podważa zasadność pozostawienia przejścia podziemnego, w szczególności w odniesieniu do złego stanu technicznego całego układu konstrukcyjnego oraz kosztów jego przebudowy i utrzymania (zakłada się, że piesi i tak będą wybierać komunikację przejściem w poziomie jezdni aniżeli mniej komfortowym przejściem podziemnym wymagającym poruszania się po schodach).

Jednocześnie przejścia w poziomie jezdni mają szereg zalet w stosunku do przejścia podziemnego lub kładki naziemnej. A mianowicie umożliwiają większą dostępność dla osób na wózkach inwalidzkich, z balkonikami lub innymi ograniczeniami ruchowymi (ponieważ nie wymagają pokonywania schodów lub podjazdów), są wygodniejsze a także umożliwiają szybsze i bardziej komfortowe korzystanie z przystanków komunikacji miejskiej.

Należy wskazać także, że realizacja projektu jest zgodna z strategią rozwoju miasta przyjętą przez Radę Miejską, która w zakresie celu operacyjnego 3.2. „Zrównoważona mobilność miasta” zakłada „Nadanie priorytetu ruchowi niezmotoryzowanemu w układzie drogowym centrum miasta”, „Stworzenie sprawnego układu publicznego transportu uzupełnionego o infrastrukturę lokalną” czy „dbałość o spójną sieć tras ruchu pieszego”. Jednocześnie strategia rozwoju miasta zakłada kształtowanie miasta zgodnie z zasadami miasta kompaktowego, gdzie centra okołomiejskie oraz sieć centrów dzielnicowych i lokalnych będą ze sobą powiązane przestrzennie i strukturalnie. Kierunkiem działania jest racjonalna przemiana struktury przestrzennej miasta i odnowienie tkanki miejskiej oraz poprawa jakości i atrakcyjności miejskich przestrzeni publicznych.

z poważeniem

I Zastępca  
Prezydenta Miasta  
Damian Rutkowski

**Pismo otrzymują:**

1. Biuro Organizacyjne, w miejscu
2. Biuro Rady Miejskiej, w miejscu.

