



NOTATKA SŁUŻBOWA

ze spotkania w dniu 18.07.2019 r.

w sprawie opracowania dokumentacji projektowych dla budowy odcinków ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż ul. Jana Pawła II i Nowy Świat oraz wzdłuż rzeki Kłodnicy i ul. Portowej w Gliwicach

W dniu 18.07.2019 r. w siedzibie Zarządu Dróg Miejskich w Gliwicach odbyło się spotkanie przedstawicieli Wydziału Przedsięwzięć Gospodarczych i Usług Komunalnych (WPU) UM – Pani Ewy Staszaków, Jednostek Projektowych: VENIT – Pani Ewą Przybył oraz ZIR z Bytomia – Pana Grzegorza Patschek z pracownikami ZDM Gliwice: Referatu Planowania i Inwestycji Drogowych oraz Ewidencji Dróg (ID) – Iwoną Prokopiak i Referatu Inżynierii Ruchu (IR) – Pawłem Caderem oraz Michałem Działachem.

Spotkanie dotyczyło omówienia założeń do projektowania dla tematów, stanowiących przedmiot odrębnych opracowań:

1. Rozbudowa ul. Portowej - budowa ciągu pieszo-rowerowego na odcinku od posesji 74 do ul. Kanałowej w Gliwicach;
2. Koncepcja budowy ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż rzeki Kłodnicy od ul. Orlickiego do ul. Staromiejskiej;
3. Rozbudowa odcinków ul. Jana Pawła II i Nowy Świat o drogę rowerową.

Ad. 1 i 2

Firma VENIT na zlecenie Wydziału PU opracowuje koncepcję dróg rowerowych wzdłuż rzeki Kłodnicy (w rejonie ul. Portowej, Nadrzecznej, Edisona i Staromiejskiej). Koncepcja ta, w jednym z wariantów, obejmuje przebudowę istniejącego ciągu pieszo - rowerowego po wschodniej stronie ulicy oraz wzdłuż Kłodnicy po stronie zachodniej drogi. Odcinkowo przebieg drogi rowerowej pokrywa się z fragmentem ciągu pieszo-rowerowego, dla którego na zlecenie ZDM-u opracowywany jest projekt budowlany i wykonawczy. Rozwiązania koncepcyjne należy zatem dostosować do tego odcinka. Z uwagi na możliwość dofinansowywania infrastruktury rowerowej o znaczeniu metropolitalnym rozwiązania projektowe winny być dostosowane do Standardów i wytycznych kształtowania infrastruktury rowerowej opracowanych przez Śląski Związek Metropolitalny. W przypadku zastosowania innych parametrów należy – po uzasadnieniu zmian – uzyskać odstępstwo. W przypadku ul. Portowej należałoby zwiększyć szerokość ciągu rowerowego do 2,5 m (pierwotnie ustalono 2,0 m).

Jeżeli chodzi o rozwiązania koncepcyjne wprowadzone na ul. Portowej, to sugeruje się zredukować liczbę przejść dla pieszych poprzez skumulowanie ich w optymalnym miejscu i wprowadzenie w nim azylu.

Przebudowa istniejącego ciągu pieszo-rowerowego usytuowanego po stronie wschodniej ulicy Portowej winna uwzględniać uzyskanie parametrów zgodnych z obowiązującymi

wytycznymi, łącznie z oddzieleniem ciągu pasem zieleńca (min. 1,0m). Należy rozważyć przebudowę ciągu kosztem istniejącej jezdni (rezygnacja z koncepcji, wymuszającej uzyskanie decyzji ZRID).

Należy zrezygnować z pomysłu zakończenia ciągu pieszo-rowerowego planowanego po zachodniej stronie ulicy Portowej (wzdłuż rz. Kłodnicy) w miejscu połączenia z ulicą Staromiejską (dopuszcza się wyłącznie dociągnięcie ciągu pieszego) – względy bezpieczeństwa (lokalizacja za łukiem poziomym drogi i za istniejącą zatoką autobusową). Referat IR wskazał jako niebezpieczne przeprowadzenie przejazdu rowerowego przez ulicę Edisona.

Ad. 3

Na ul. Jana Pawła II Projektant proponuje zakończenie drogi rowerowej przed zjazdem naprzeciwko budynku nr 14, co pozwoli na rezygnację z przejazdu dla rowerzystów przez ten zjazd. Wpłynie to na zmianę lokalizacji stacji dla rowerów, która winna być przeniesiona w rejon terenu zielonego na wysokości nieruchomości należącej do Katedry pw. Św. Piotra i Pawła lub na wysokości terenu zielonego zarządzanego przez MZUK. Kwestią problematyczną może być konieczność pozyskania terenu na ten cel (nieruchomość wymaga podziału na podstawie decyzji ZRID).

W rejonie skrzyżowania ul. Nowy Świat i ul. Kościuszki (strona północna) należy rozważyć zwiększenie promienia łuku dla ścieżki rowerowej, zmniejszając promień dla krawędzi jezdni. Pozwoli to wygospodarować więcej miejsca na chodnik przy schodach do budynku w rejonie skrzyżowania z ul. Stalmacha, a zarazem „wyłagodzić” łuk na przebiegu drogi rowerowej. Zmniejszenie promienia dla krawędzi jezdni być może pozwoli uniknąć podziału dodatkowej działki.

Zakończenie odcinka drogi rowerowej na ul. Nowy Świat należy przewidzieć, jako wspólny ciąg pieszo-rowerowy.

Projektanci między sobą ustalą spójne rozwiązanie w rejonie połączenia ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Nowy Świat (projekt zlecony ZDM) i przebudowy ciągu pieszo-rowerowego w rejonie ul. Solskiego (projekt zlecony przez wydział PU).

Sporządziła:

Iwona Prokopiak

ZDM Gliwice

Gliwice, 18 lipca 2019 r.