

Notatka ze spotkania z dnia 07.10.2024 w siedzibie DRMG dot. likwidacji przejazdów kolejowo-drogowych i budowy bezkolizyjnych skrzyżowań dwupoziomowych dla zadań:

1. „Opracowanie koncepcji programowo-przestrzennej budowy bezkolizyjnego przekroczenia magistrali kolejowej E-65 (linii kolejowej nr 9) w rejonie ul. Bocznej w Gdańsku”,
2. „Opracowanie koncepcji programowo-przestrzennej budowy bezkolizyjnego przekroczenia linii kolejowej nr 226 w ul. Łanowej w Gdańsku”.

Koncepcje stanowią niezbędny załącznik do wniosku o dofinansowanie projektu w konkursie pn. **„Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach kolejowo-drogowych w tym ich przebudowa na skrzyżowania dwupoziomowe”** ogłoszonym przez PLK SA, do którego Miasto Gdańsk zamierza przystąpić. Termin składania wniosków o dofinansowanie 5 lutego 2025 r.

Uczestnicy spotkania:

Zgodnie z listą obecności (**w załączeniu**) – przedstawiciele: PLK SA Centrum Realizacji Inwestycji oraz Zakładu Linii Kolejowych w Gdyni, Biura Rozwoju Gdańska, Gdańskich Wód, Gdańskiego Zarządu Dróg i Zieleni, Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku, Rady Miasta Gdańska, Rady Dzielnicy Olszynka, Rady Dzielnicy Orunia-Św. Wojciech-Lipce, Biura Zarządzania Ruchem Drogowym UMG, Wydziału Projektów Inwestycyjnych UMG oraz Dyrekcji Rozbudowy Miasta Gdańska;

Na spotkaniu omówiono optymalne parametry bezkolizyjnych przejazdów oraz wskazano potencjalną lokalizację przedsięwzięć. Wnioski poniżej:

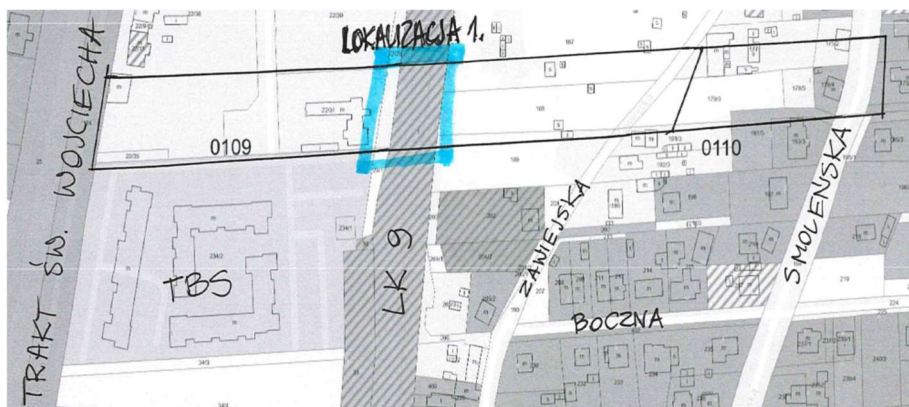
PRZEJAZD W REJONIE UL. BOCZNEJ PRZEZ LK 9:

1. Linia kolejowa LK9 w obszarze dzielnicy Gdańsk Orunia-Św. Wojciech-Lipce jest dużym obciążeniem dla mieszkańców. Stanowi ona odcinek o bardzo dużym obciążeniu ruchem kolejowym i utrzymanie kolizyjnych przejazdów kolejowo-drogowych w poziomie szyn generuje dla PLK SA problemy utrzymaniowe.

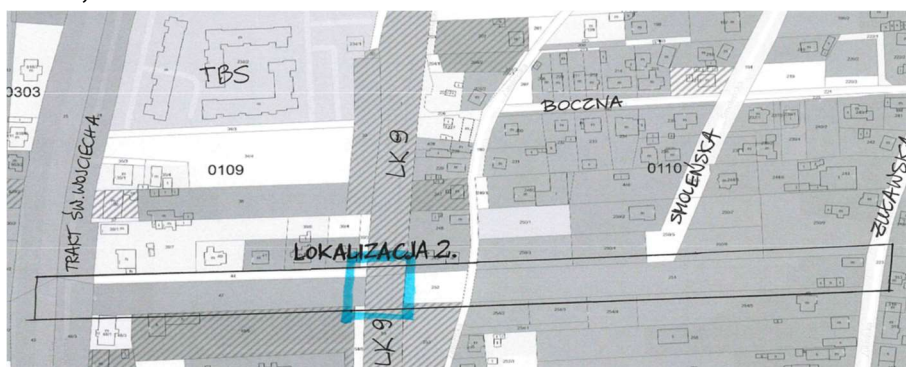
2. Należy zastanowić się nad ukierunkowaniem ruchu po przekroczeniu kolei – do rozwiązania przez projektanta. Konieczne będzie dostosowanie układu drogowego do nowych przejazdów.

3. Wskazano 2 możliwe lokalizacje:

- powyżej osiedla TBS „Mottawa” (ul. Trakt Św. Wojciecha 187, 189, 191), gdzie dokonano wyburzeń, jest więcej własności gminnej i teren jest bardziej dostosowany, tak by stworzyć centrum przesiadkowe i dobry dojazd do usług (basen, szkoła rzemiosł);



- poniżej osiedla TBS "Mottawa" na działkach prywatnych z włączeniem w ul. Żuławską; z analizy BRG wynika, że ten teren ma lepsze możliwości w kontekście wyprowadzenia ruchu;



Jednocześnie wykluczono prowadzenie przejazdu przez dz. nr 34/3 obr.109 (wskazane w DIP dla projektu) z powodu planów inwestycyjnych TBS na rozbudowę osiedla mieszkaniowego.

4. BRG wykonało analizę niwelety połączenia. Problemem może być zbyt mała odległość od ul. Trakt Św. Wojciecha.

5. Należy wziąć pod uwagę, że PLK SA ma w planach inwestycyjnych w ramach Projektu pn. „Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew – Gdynia” m.in. dobudowę 2 torów na przedmiotowym odcinku. Należy dostosować długość planowanego tunelu lub wiaduktu. Należy zwrócić się do PLK SA o założenia do projektowania – wystąpi o nie DRMG.

PLK SA wskazuje, że linie kolejowa istniejąca i jej projektowana rozbudowa mogą być na różnych wysokościach, stąd mogą zaistnieć problemy z określeniem skrajni pionowej. PLK SA sugeruje przejście pod linią kolejową, czyli wiadukt kolejowy.

W ramach konkursu PLK pn. „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach kolejowo-drogowych w tym ich przebudowa na skrzyżowania dwupoziomowe” obligatoryjne jest zlikwidowanie przejazdu kolejowo-drogowego. Dlatego warunkiem udziału w konkursie jest likwidacja istniejącego kolizyjnego przejazdu kolejowo-drogowego, czyli np. za omawiany przejazd w rejonie Bocznej należy zlikwidować np. przejazd na ul. Dworcowej. Do czasu realizowania przez PLK SA w ramach Projektu pn. „Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew – Gdynia” przejścia pod torami w rejonie ulicy Dworcowej dopuszczalnym może być pozostawienie tam przejścia pieszych kat. E.

Obecnie PLK SA przygotowuje fazowanie prac projektowych i dokumentacyjnych dla Projektu pn. „Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew – Gdynia” i wstępnie odcinek Gdańsk Lipce – Sandomierska nie jest planowany do realizacji w Fazie I.

CPK jest na etapie STEŚ odc. od estakady południowej w Gdańsku S7 aż do Ukośnej.

6. Proponowane parametry przejazdu:

- wyposażenie: 2 pasy ruchu, droga rowerowa i chodnik dla pieszych
- szer. pasa ruchu 3-3,5m, kąt zejścia i najazdu 6 st., wys. dostosowana do wys. wozu strażackiego 4,5m, koniecznie skonsultować ze strażą pożarną

7. Gdańskie Wody zwracają uwagę na niski poziom wód gruntowych i ujęcie wody, w przypadku wiaduktu kolejowego należy przewidzieć drenaż i przepompownię przy tej inwestycji.

- Teren jest odwadniany mechanicznie, poziom wód gruntowych jest utrzymywany sztucznie. Taki teren nie sprzyja przejściom podziemnym.

- W rejonie panuje wysoki poziom wód gruntowych, co oznacza, że woda występuje płytko pod terenem i wszelkie prace, a także konstrukcje poniżej poziomu gruntu narażone są na zalewanie. W opinii GW konieczne będzie lokalne obniżanie zwierciadła wód gruntowych za pomocą przepompowni i układu drenarskiego. Wiąże się to z koniecznością uzyskania pozwolenia wodnoprawnego.
- Zagrożeniem dla inwestycji jest bliskość ujęcia wody pitnej Lipce, wraz ze strefą ochrony pośredniej. Ten element należy przeanalizować w koncepcji, gdyż przy niekorzystnym zbiegu sytuacji, może to wpłynąć na brak możliwości wykonania przekroczenia podziemnego.
- Mapy Zagrożenia Powodzią wskazują na zagrożenie powodzią w przypadku awarii budowli ochronnych – wałów przeciwpowodziowych. Teren jest obecnie wolny od szczególnego zagrożenia powodzią.
- Jest obawa, że brak etapu zbierania szczegółowych wytycznych do koncepcji może utrudnić proces inwestycyjny w przyszłości. Jest zrozumiałe, że dzieje się to pod presją czasu.

8. Konkurs przewiduje zakończenie realizacji projektu pn. „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach kolejowo-drogowych w tym ich przebudowa na skrzyżowania dwupoziomowe” tzw. projektu wiaduktowego do 31.12.2030 r. Należy przeanalizować, czy uda się spełnić ten warunek.

9. Wskazano, że Miasto Gdynia pozyskało dofinansowanie dla przejazdu bezkolizyjnego w ul. Puckiej.

PRZEJAZD W CIĄGU UL. ŁANOWEJ PRZEZ LK 226

1. Bezkolizyjny przejazd przez ul. Łanową jest najważniejszym interesem mieszkańców Olszynki. Obecnie notuje się długie oczekiwanie na przejazd i brak wydzielonego chodnika.

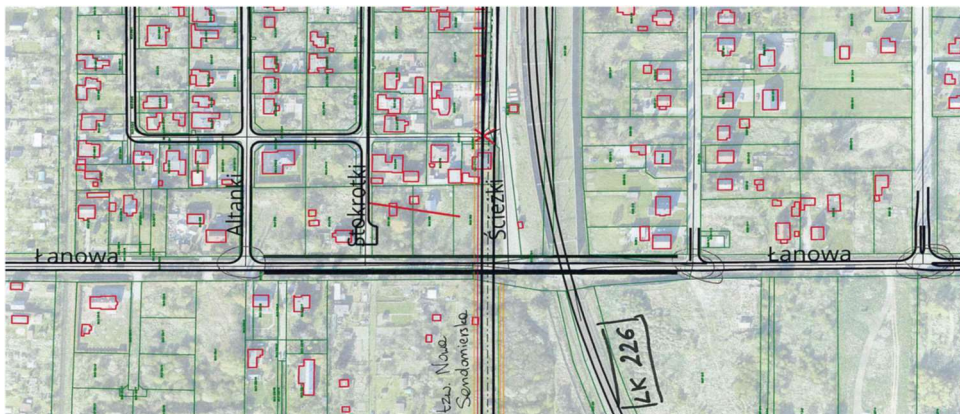
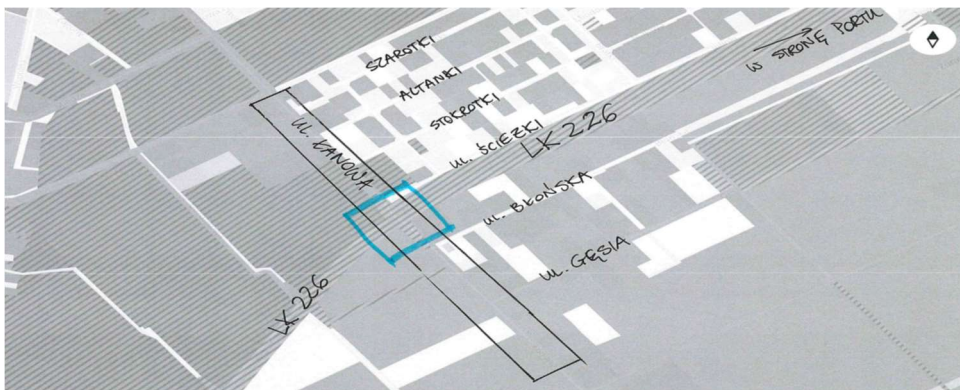
2. PLK SA wskazuje, że linia kolejowa 226 obsługuje Port Morski. Przejazd jest w pełni zabezpieczony, a wyposażenie przejazdu w chodniki jest po stronie GZDiZ, a nie PLK SA.

3. Opracowanie jakie posiada DRMG nie zdecydowało czy najlepszym rozwiązaniem jest wiadukt kolejowy czy drogowy. Zarówno mieszkańcy jak i PLK SA sugerują wiadukt kolejowy z przejazdem pod linią kolejową (tunel drogowy).

4. GW zwracają uwagę, iż odwodnienie jest obecnie realizowane powierzchniowo do rowów melioracyjnych. Przy realizacji tunelu konieczne będzie przepompowanie wody.

- Teren jest odwadniany mechanicznie, poziom wód gruntowych jest utrzymywany sztucznie i jest wysoki. System jest oparty o rowy otwarte, brak kanalizacji deszczowej.
- W opinii GW konieczne będzie lokalne obniżanie zwierciadła wód gruntowych za pomocą przepompowni i układu drenarskiego. Wiąże się to z koniecznością uzyskania pozwolenia wodnoprawnego. Również wyloty z odwodnienia tunelu będą wymagały takiego pozwolenia.
- Potencjalnym problemem może być znalezienie miejsca na przebudowę układu, wg wstępnych danych planowana inwestycja nie wchodzi w kolizję z żadnym z rowów głównych.

5. Należy utrzymać skrzyżowania z ul. Altanki oraz z ul. Gęsią.



6. Parametry przejazdu: min. skrajnia 4,5 m, minimalne wyposażenie: 2 pasy ruchu, 2 chodniki

Problemem może być obsługa lokalnych ulic po wprowadzeniu tunelu.

7. BRG wskazuje, że kluczowe jest uwzględnienie planowanej ul. Nowej Sandomierskiej, która ma posiadać wyższą niweletę niż istniejące w sąsiedztwie ulice – zabezpieczenie przed ewentualnymi podtopieniami. Uwaga na długość najazdu i przejazdu.

8. Należy wystąpić do PLK SA o wytyczne do projektowania – wystąpi o nie DRMG.

9. PLK SA informuje, że w tym rejonie nie będzie dodatkowego toru kolejowego. Inwestycja kolejowa trasy do portu jest kompletna i zakończona.

10. Należy wystąpić do oficera rowerowego czy potrzebna jest droga rowerowa, obecnie nie ma tam ścieżki rowerowej, jezdnia jest wąska.

11. Zlikwidowany przejazd kolejowo-drogowy – ul. Łanowa, czyli 1:1.

12. Rada Dzielnicy Olszynka wskazuje, że ze względu na warunki ul. Łanowej projektowanie w tunelu drogi rowerowej i chodników po obydwu stronach tunelu jest zbędne. Obecnie w ciągu ul. Łanowej ze względu na jej szerokość nie ma możliwości budowy drogi rowerowej jak również chodnika po obydwu jej stronach.

Brak dostępu do ul. Łanowej dla mieszkańców ul. Ścieżki oraz Błońskiej nie stanowiłby problemu, ponieważ możliwy jest wyjazd z tych ulic poprzez ulice sąsiednie. Tematem do dopracowania byłaby trasa komunikacji autobusowej.

Załącznik: Lista obecności na spotkaniu z dnia 07.10.2024 r.

Notatkę sporządziła: Agnieszka Sulewska DRMG