

**Przebieg planowanego przedsięwzięcia pn.:**  
**„Budowa obwodnicy Miasta Zabrze w ciągu drogi wojewódzkiej nr 921**  
**wraz z rozbudową ulicy Hagera”**

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest budowa obwodnicy miasta Zabrze w ciągu drogi wojewódzkiej nr 921. Inwestycja zlokalizowana jest w północno-wschodniej części miasta Zabrze i ma stanowić oś łączącą północną część miasta z centrum oraz ważnymi drogami obsługującymi cały region (Drogowa Trasa Średnicowa, Droga Krajowa 88). Zakres inwestycji obejmuje rozbudowę i przebudowę istniejącego układu drogowego jak i budowę dróg w nowym śladzie w osi istniejącej ul. Hagera w Zabrzu uzupełniając sieć istniejących połączeń. Inwestycja obejmuje budowę obwodnicy wraz ze wszystkimi elementami towarzyszącymi, obiektami inżynierskimi, ciągami pieszymi oraz rowerowymi oraz systemem odwodnienia. Planowana obwodnica zaczyna się w miejscu skrzyżowania ul. Tarnopolskiej z łącznicami DK88, a kończy w miejscu skrzyżowania z ul. Wilibalda Winklera.

W ramach planowanego przedsięwzięcia wydzielono 5 etapów.

## ETAP I

W ramach etapu pierwszego przewidziano przebudowę i rozbudowę istniejącego układu na osi ul. Przystankowej oraz jej połączenia z ul. Mikulczycką. W PFU uwzględniono dostosowanie istniejącej linii tramwajowej do nowego układu oraz planowanego zagospodarowania w rejonie ul. Przystankowej.



### Skrzyżowanie ulicy Mikulczyckiej z ulicą Przystankową SK-02 oraz ul. Przystankowa

#### Skrzyżowanie SK-02

Skrzyżowanie ulicy Mikulczyckiej z ulicą Przystankową, przewidziano jako rondo pięciowłotowe. Do ronda po jego południowo – wschodniej stronie przylega teren przeznaczony pod przyszłe centrum przesiadkowe. Przez wyspę ronda poprowadzono jednotorową linię tramwajową na relacji zgodnej ze stanem istniejącym. Planowany zakres przebudowy ul. Przystankowej skoordynowano z projektem centrum przesiadkowego oraz z projektem przystanku kolejowego PKP.

#### ul. Mikulczycka

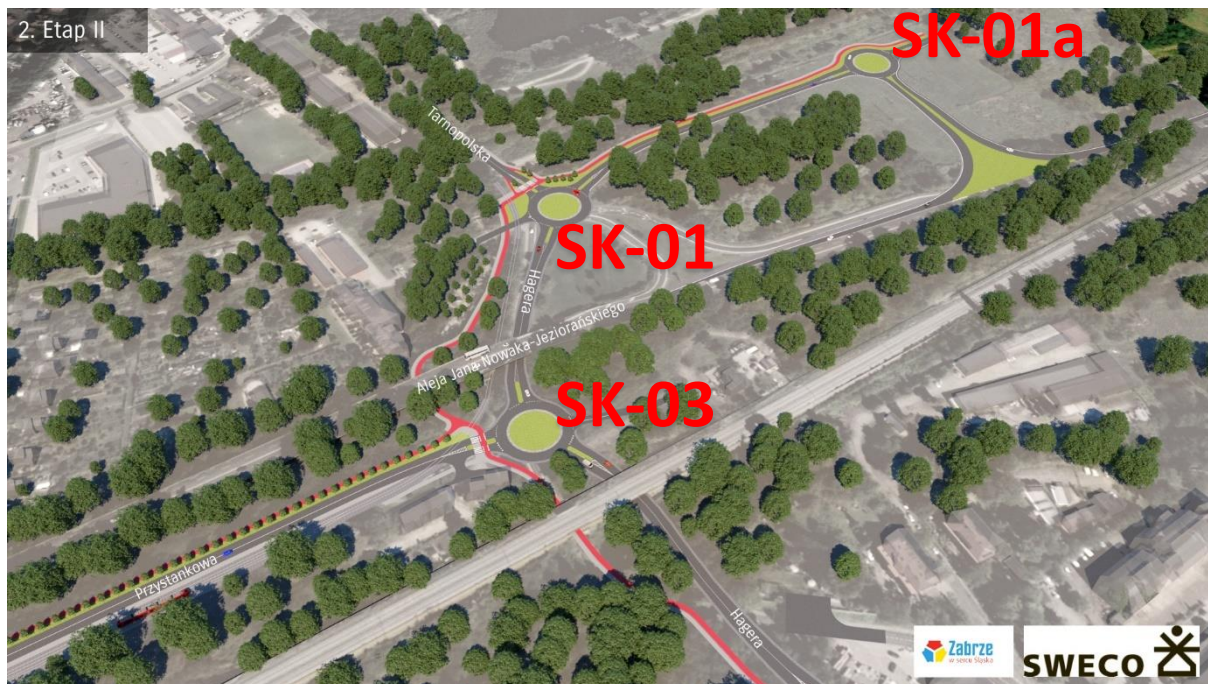
W zakresie opracowania przewidziano nowe chodniki oraz drogi rowerowe na połączeniu z istniejącą infrastrukturą oraz projektowanymi obiektami centrum przesiadkowego oraz przystankiem PKP.

#### ul. Przystankowa

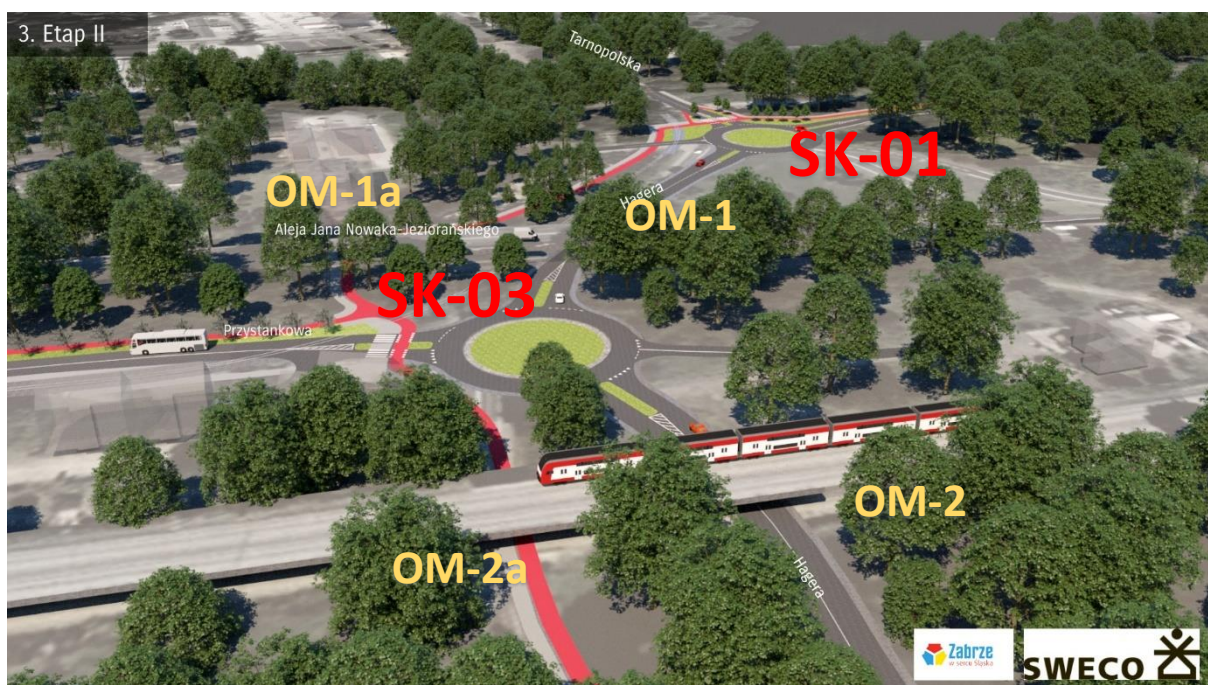
Ulica Przystankowa została przewidziana jako droga o przekroju ulicznym, z ciągiem pieszym przyległym do jezdni po stronie południowej, oraz ciągiem rowerowym po stronie północnej oddzielonym od jezdni pasem zieleni. Po południowej stronie równoległe do drogi prowadzone jest torowisko tramwajowe.

## ETAP II

W ramach etapu drugiego przewidziano przebudowę i rozbudowę istniejącego układu drogowego obejmującego odcinek drogi wojewódzkiej nr 921 w ciągu ulicy Hagera od skrzyżowania z ulicą Tarnopolską / DK88 (SK-01) do skrzyżowania z ulicą Bytomską.



Skrzyżowanie SK-03 (Przystankowa – Hagera), SK-01 (Tarnopolska – Hagera – łącznica z DK88), SK-01a (łącznica z DK88)



Skrzyżowanie SK-03 (Przystankowa – Hagera), SK-01 (Tarnopolska – Hagera – łącznica z DK88), MO-1, OM-1a, OM-2, OM-2a – obiekty mostowe

### Skrzyżowanie SK-01

Skrzyżowanie ulicy Tarnopolskiej z ulicą Hagera, przewidziano jako rondo czterowlotowe. W bezpośredniej bliskości ronda przebiega istniejąca linia tramwajowa, przecinająca zachodni wlot.

### Ul. Tarnopolska

Zakres opracowania obejmuje korektę przebiegu ulicy Tarnopolskiej do przewidzianego skrzyżowania typu rondo.

### Łącznice z północnymi pasami drogi krajowej DK88

W celu uporządkowania rozwiązań drogowych i poprawienia dostępności komunikacyjnej przyległych terenów, do obsługi łącznic z DK88 przewidziano nową drogę zakończoną rondem SK 01a. W ramach prac uwzględniono dodatkowy wlot ronda umożliwiający w przyszłości budowę drogi obsługującej tereny po wschodniej stronie.

Po północnej stronie jezdni przewidziano ciąg pieszy oraz rowerowy odseparowany od drogi pasem zieleni.

Do obsługi ruchu z drogi krajowej DK88 przewidziano dwie łącznice P1 o nominalnych szerokościach 6,0m i poboczami szerokości minimum 1,0m.

Na odcinku równoległego przebiegu łącznic do DK88 zabezpieczono wykonanie szerszego korpusu drogowego celem umożliwienia wykonania w przyszłości separacji jezdni dla obu kierunków DK88 bez prowadzenia dodatkowych robót ziemnych w obrębie węzła. W ramach rozbudowy węzła drogowego powstaną pasy włączy i wyłączeń w ciągu drogi DK 88.

### Skrzyżowanie SK-01a

Skrzyżowanie przewidziano w celu komunikacji terenów przyległych oraz obsługi łącznic z DK88 jako rondo trójwlotowe.

### Ul. Hagera odcinek od SK-01 do SK-03

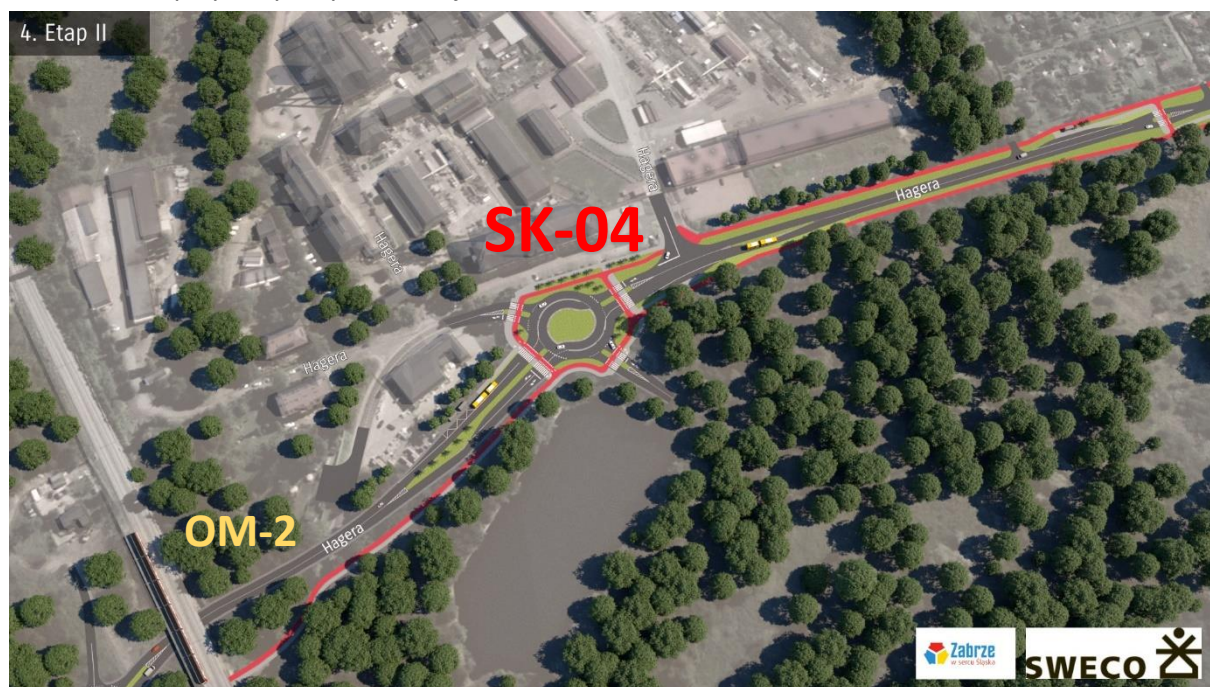
Odcinek ulicy Hagera ograniczony rondem SK-01 i SK-03 przewidziany został jako przekrój uliczny o nawierzchni bitumicznej.

Po zachodniej stronie drogi występuje istniejąca linia tramwajowa jednotorowa, za którą przewidziano niezależny ciąg pieszy oraz rowerowy prowadzony do nowego niezależnego obiektu (OM-1a) pod DK88.

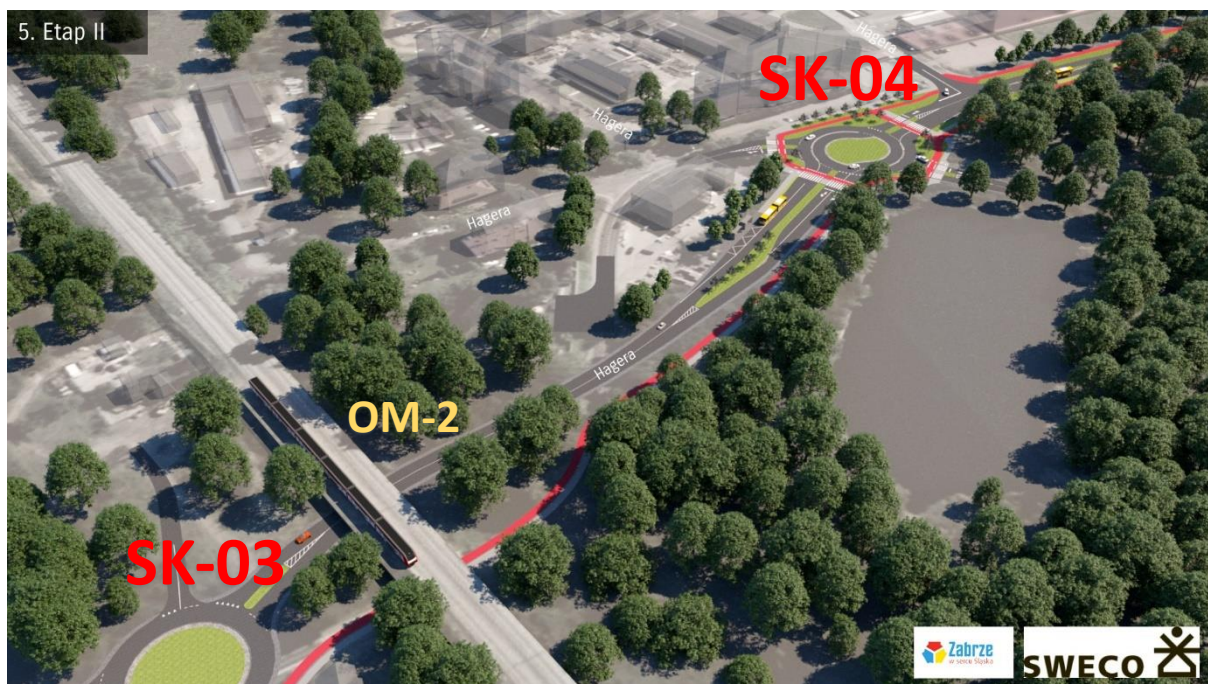
Niweleta ul. Hagera na przedmiotowym odcinku zostanie obniżona względem stanu istniejącego, by zapewnić skrajnię drogową do istniejącego obiektu (OM-1) o wysokości 4,50m.

### Skrzyżowanie SK-03

Skrzyżowanie ulicy Hagera z ulicą Przystankową, przewidziano jako rondo czterowlotowe. Po wschodniej stronie ronda przewidziano dodatkowy wlot obsługujący zjazd do istniejącego zabudowania przy ulicy Przystankowej.



ul. Hagera odcinek od ul. Przystankowej w kierunku ul. Kasprowicza, Skrzyżowanie SK-04, OM-2 – obiekt mostowy



**ul. Hagera odcinek od ul. Przystankowej w kierunku ul. Kasprowicza. Skrzyżowanie SK-03. Skrzyżowanie SK-04. OM-2 – obiekt mostowy**

#### Ul. Hagera odcinek od ul. Przystankowej do ul. J. Kasprowicza

Przedmiotowy odcinek został przewidziany jako uliczny i na odcinku od ronda SK-03 do SK-04 poprowadzony w nowym śladzie. Po zachodniej stronie drogi przewidziano niezależny ciąg pieszy oraz rowerowy, częściowo wykorzystujący istniejący przebieg drogi oraz obiekt pod Linią Kolejową 147. Nowa jezdnia ul. Hagera została przeprowadzona pod linią kolejową nowym obiektem inżynierskim OM-2. W rejonie skrzyżowania z SK-04 wprowadzono dodatkowe wyspy umożliwiające utworzenie pasów dla relacji skrętnych na rondzie SK-04.

Na odcinku pomiędzy SK-04 oraz SK-05 układ drogowy jest prowadzony z częściowym wykorzystaniem istniejącego pasa drogowego oraz infrastruktury. Równolegle do jezdni przewidziano ciąg rowerowy (strona zachodnia) oraz ciąg mieszany (strona wschodnia).

#### Skrzyżowanie SK-04

Skrzyżowanie ulicy Hagera ze starym śladem ulicy Hagera prowadzącym do istniejących zabudowań przewidziane zostało jako rondo turbinowe trójwlotowe. Po zachodniej stronie ronda przewidziano zjazd techniczny do obsługi zbiornika retencyjnego oraz infrastruktury przyległej.



**Skrzyżowanie SK-05 (Hagera - Kasprowicza), Skrzyżowanie SK-06 (Hagera - Bytomska), OM-3 – estakada nad rondem, OM-4, OM-4a, OM-5a, OM5b – obiekty mostowe nad rzeką Bytomką**

#### Skrzyżowanie SK-05

Skrzyżowanie ulicy Hagera z ulicą J. Kasprowicza, przewidziano jako rondo czterowlotowe. Ze względu na gęste zabudowanie okolicznego terenu przewidziano pełną obsługę pieszych oraz ścieżki rowerowe. Na wlotach i wylotach przewidziano przystanki komunikacji miejskiej oraz zjazdy do przyległych nieruchomości.

##### ul. J. Kasprowicza

Wschodni wlot ronda, ul. J. Kasprowicza został przewidziany jako droga o przekroju ulicznym z obustronnymi ciągami. Po północnej stronie przewidziano ciąg pieszy, a po południowej ciąg pieszo – rowerowy odseparowany od jezdni pasem zieleni.

Zachodni wlot ronda, stanowiący obecnie drogę wewnętrzną, przewidziano jako jezdnię o przekroju ulicznym z obustronnymi chodnikami.

##### ul. Hagera odcinek od ul. J. Kasprowicza do ul. Bytomskiej

Południowy wlot ronda SK-05 do skrzyżowania z ul. Bytomską przewidziano jako jezdnię główną prowadzącą do węzła będącego w zakresie Etapu III. W PFU przewidziano obustronne chodniki odsunięte od jezdni, prowadzone wzdłuż przyszłych dróg dojazdowych po stronie wschodniej oraz zachodniej. Na przedmiotowym odcinku przewidziane są odcinki włączenia oraz wyłączenia na łącznice.

### ETAP III

Zakres etapu III obejmuje głównie budowę układu drogowego w nowym śladzie od węzła z ul. Bytomską do skrzyżowania z ul. Wolności. Wskazany odcinek prowadzony jest głównie terenami nieużytkowanymi zajętyymi obecnie przez zieleń, wcześniej stanowiącymi między innymi nasypy kolejowe oraz tereny poprzemysłowe.

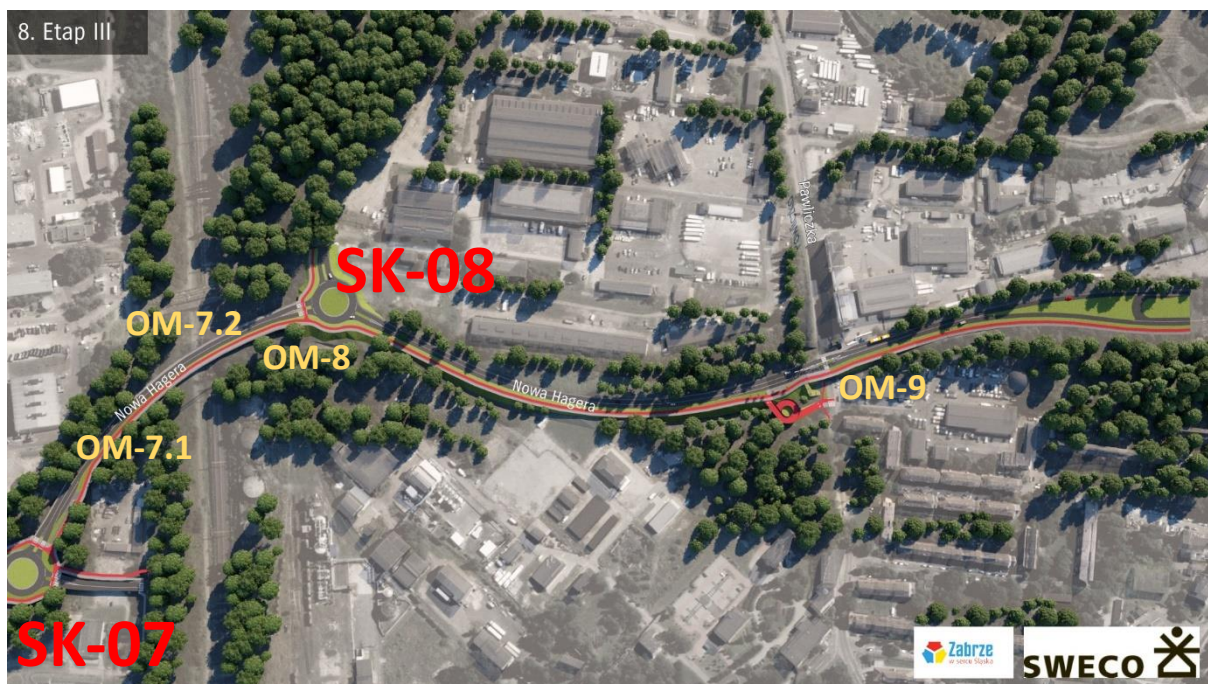


**Węzeł SK-06 (Hagera - Bytomska), OM-3 – estakada nad rondem, OM-4, OM-4a, OM-5a, OM5b – obiekty mostowe nad rzeką Bytomką**

#### Węzeł SK-06

W ramach opracowania przewidziano węzeł WB typu „karo” oparty na łącznicach jednopasowych P1 umożliwiających komunikację ul. Hagera z ul. Bytomską, którą podzielono zgodnie ze stanem istniejącym na trzy charakterystyczne odcinki. Relacje skrętne realizowane są na rondzie SK-06.

Ze względu na istniejący układ sieci drogowej oraz typ węzła, sześć wlotów ronda stanowią wloty jednokierunkowe. W otoczeniu węzła, po jego południowej stronie znajduje się istniejąca linia tramwajowa oraz rzeka Bytomka. W związku ze złożonym układem węzła oraz licznymi przeszkodami do przekroczenia, przewidziano obiekty mostowe w ciągu trasy głównej (OM-03), obiekty w ciągu ul. Bytomskiej (OM-04), w ciągu linii tramwajowej (OM-04a) oraz łącznic południowych węzła (OM-05a i OM-05b) nad rzeką Bytomką. W ramach opracowania przewidziano prace na linii tramwajowej polegające na uregulowaniu przebiegu oraz zmianę lokalizacji istniejących przystanków.



ul. Hagera w kierunku ul. Wolności, Skrzyżowanie SK-07, Skrzyżowanie SK-08, OM-7.1, OM-7.2, OM-8, OM-9 – obiekty mostowe

#### ul. Hagera odcinek od ul. Bytomskiej do ul. Wolności

Przedmiotowy odcinek został przewidziany w nowym śladzie, jako przekrój uliczny, komunikujący w swoim przebiegu ul. Cmentarną, ul. Pawliczka oraz ul. Korczoka, poprzez nowe odcinki dróg prowadzące do obwodnicy.

Ze względu na występujące przeszkody w ciągu planowanej drogi, przewidziano nowe obiekty inżynierskie: nad ul. Cmentarną (OM-7.1), linią kolejową (OM-7.2) i bocznkami kolejowymi (OM-8) oraz nad istniejącą ul. Pawliczka (OM-9) wraz z połączeniem pieszym i rowerowym w formie pochylni oraz schodów.

#### Drogi dojazdowe do obsługi terenów przyległych

Do obsługi terenów przyległych, które w związku z realizacją inwestycji utraciły bezpośredni dostęp do drogi publicznej przewidziano dwie drogi dojazdowe.

#### Rondo SK-07

Na połączeniu ul. Hagera z nowym łącznikiem do ul. Cmentarnej przewidziano rondo jednopasowe.

#### Połączenie z Ul. Cmentarną

Odcinek drogi przewidziano jako ulicę ograniczoną krawężnikami z niezależnym chodnikiem oraz ścieżką rowerową oddzielonymi pasem dzielącym po stronie wschodniej jezdni.



**ul. Hagera w kierunku ul. Wolności, ul. Pawliczka, OM-9 – obiekt mostowy**

**Rondo SK-08**

Na połączeniu ul. Hagera z nowym łącznikiem do ul. Pawliczka i ul. Korczoka przewidziano rondo jednopasowe.

### ETAP III a

Zakres etapu obejmuje połączenie planowanej obwodnicy z istniejącymi ulicami Pawliczka oraz Korczoka. Inwestycja w tym zakresie prowadzona jest w nowym śladzie na pograniczu terenów zielonych oraz przemysłowych.



Łącznik do ul. Pawliczka i ul. Korczoka, Rondo SK-08, Rondo SK-09 (łącznik ul. Pawliczka - ul. Korczoka)



Łącznik do ul. Pawliczka i ul. Korczoka, Rondo SK-09

#### Łącznik do ul. Pawliczka i ul. Korczoka

Nowy odcinek drogi łączącej planowaną obwodnicę i ul. Pawliczka oraz ul. Korczoka przewidziano w nowym śladzie jako przekrój uliczny z niezależnym chodnikiem oraz ścieżką rowerową po stronie wschodniej, oddzielonymi od jezdni pasem zieleni.

#### Rondo SK-09

Na połączeniu łącznika ul. Hagera z ul. Pawliczka i ul. Korczoka przewidziano rondo jednopasowe.

#### Ul. Pawliczka

Odcinek ul. Pawliczka objęty opracowaniem przewidziano jako drogę o przekroju ulicznym o szerokości 6,00m z chodnikiem przyległym do południowej krawędzi jezdni.

#### Ul. Korczoka

Odcinek ul. Korczoka objęty opracowaniem przewidziano jako drogę o przekroju ulicznym o szerokości 6,00m z obustronnymi chodnikami przyległym do krawędzi jezdni.

## ETAP IV

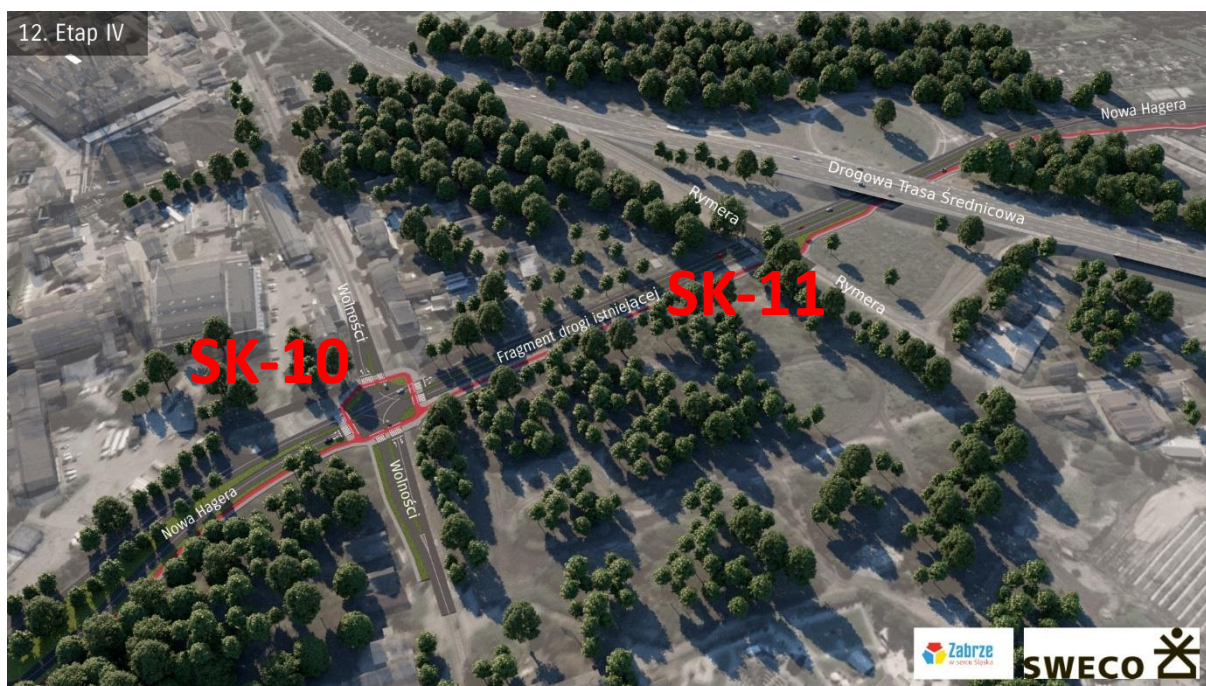
W ramach etapu IV przewidziano częściowe wykorzystanie istniejącego układu ul. Rymera na odcinku węzła DTŚ.

Etap IV rozpoczyna się w miejscu skrzyżowania z ul. Wolności **(SK-10)**. W ramach opracowania przewidziano rozbudowę skrzyżowania w dostosowaniu do nowych potrzeb. Zakres prac obejmuje dostosowanie do wymogów czterowłotowego skrzyżowania skanalizowanego z połączeniem z drogami wewnętrznymi obsługującymi przyległe tereny usługowe: Strefa Carnall, Hala Pogoń. Na północnym wlocie przewidziano pas do zawracania dla pojazdów wyjeżdżających ze wspomnianego połączenia. Równolegle do ul. Wolności po południowej stronie występuje dwutorowa linia tramwajowa przecinająca południowy wlot.

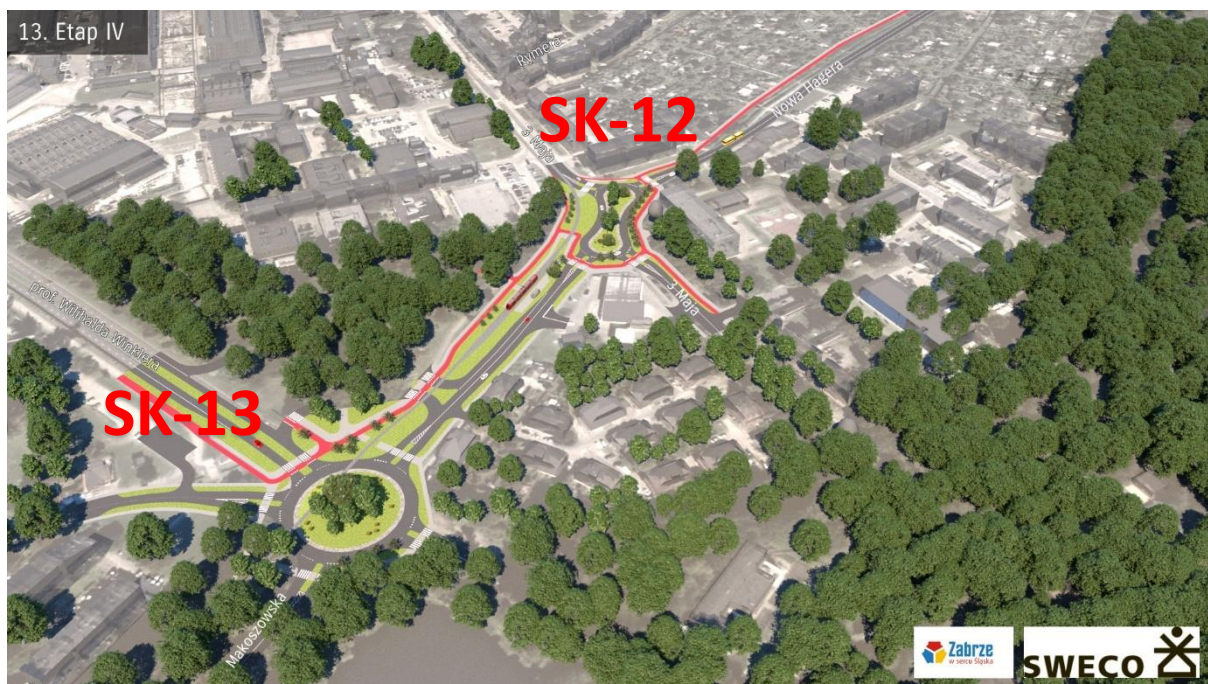
Na dalszym odcinku, w kierunku południowym, droga prowadzona jest w nowym śladzie wzdłuż istniejącego cieku „Guido”, na granicy rodzinnych ogródków działkowych „Pod Różą” i zespołu garaży. Inwestycja obejmuje regulację cieku Guido.

Nowy odcinek drogi przecina istniejącą ul. Georgiusa Agricoli i ul. Jodłową. PFU przewiduje zamknięcie ul. G. Agricoli placem do zawracania i wykonanie zjazdu w ul. Jodłową, pozostawiając możliwość przekroczenia planowanej obwodnicy dla pieszych oraz rowerzystów poprzez przejście i przejazd z wyspą azylu. Połączenie z ul. Jodłową przewidziano jako umożliwiające jedynie skręty w prawo.

Kontynuacja drogi prowadzona jest istniejącym odcinkiem ul. Makoszowskiej od skrzyżowania z ulicą 3-go Maja **(SK-12)** do skrzyżowania z ul. Wilibalda Winklera **(SK-13)**.



ul. Hagera w kierunku ul. 3-go Maja, Skrzyżowanie SK-10 (Hagera – Wolności), Skrzyżowanie SK-11(Hagera – Rymera)



**ul. Hagera w kierunku ul. Prof. Wilibalda Winklera, Skrzyżowanie SK-12 (Hagera – 3-go Maja), Skrzyżowanie SK-11(Hagera – Winklera)**



**Skrzyżowanie SK-12 (Hagera – 3-go Maja), Skrzyżowanie SK-11(Hagera – Winklera)**

#### Ul. Wolności

Inwestycja obejmuje niezbędny obszar wynikający z potrzeby dostosowania do nowej formy skrzyżowania z ul. Hagera/ul. Rymera. Wloty ul. Wolności zostały dostosowane do ukształtowania pasów dla relacji oraz wysp w ciągu przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych.

Zakres prac obejmuje dostosowanie do wymogów czterowłotowego skrzyżowania skanalizowanego z połączeniem z drogami wewnętrznymi obsługującymi przyległe tereny przemysłowe oraz kulturalno-usługowe (Strefa Carnall, Hala Pogoń). Na północnym wlocie przewidziano pas do zawracania dla pojazdów wyjeżdżających ze wspomnianego połączenia. Równolegle do ul. Wolności po południowej stronie występuje dwutorowa linia tramwajowa przecinająca południowy wlot.

Na skrzyżowaniu przewidziano sygnalizację świetlną, która zostanie skoordynowana planowaną sygnalizacją świetlną na skrzyżowaniach w ciągu obecnej ul. Rymera stanowiących część węzła Drogowej Trasy Średnicowej.

#### Ul. Rymera

PFU obejmuje korektę przebiegu chodników oraz ciągów rowerowych wzdłuż istniejącej jezdni. W ramach prac przewidziano również dostosowanie istniejących skrzyżowań komunikujących łącznice DTŚ do sygnalizacji świetlnej. Zakres prac obejmuje zmianę długości pasów oraz przypisanie relacji do nich na wlotach skrzyżowań. Uwzględniono również rozbudowę układu o brakujące połączenia chodników oraz przejścia, zapewniając odpowiednie azyle w ciągu przejść i przejazdów rowerowych.

#### Rondo SK-12

Na połączeniu planowanej obwodnicy z ul. 3 Maja i ul. Makoszowską przewidziano rondo jednopasowe o kształcie opartym na dwóch połączonych okręgach (tzw. „hantelek”).

Wokół skrzyżowania przewidziano ciągi piesze oraz ścieżki rowerowe komunikujące tereny przyległe.

#### Ul. 3 Maja

Ulica 3 Maja została przewidziana jako droga o przekroju ulicznym. Ze względu na nieznaczne odcinki ingerencji w istniejący układ szerokość jezdni zostanie dostosowana do stanu istniejącego na obu odcinkach wlotów do planowanego ronda.

Ze względu na występujące okoliczne zabudowania, przewidziano ciągi piesze oraz rowerowe komunikujące istniejące odcinki oraz uzupełniające obecny układ.

#### Ul. Makoszowska

Nowy układ drogowy zakłada wykorzystanie istniejącej ulicy Makoszowskiej z jej rozbudową oraz budową nowych połączeń zgodnie z zapotrzebowaniem na komunikację terenów przyległych. Odcinek ulicy Makoszowskiej został przewidziany jako droga o przekroju ulicznym z występującymi dodatkowymi pasami dla relacji skrajnych oraz odgięciem przebiegu względem stanu istniejącego niezbędne do połączenia z planowanymi skrzyżowaniami.

W PFU uwzględniono realizację nowych ciągów pieszych oraz rowerowych obsługujących tereny przyległe.

#### Rondo SK-13

Koniec opracowania stanowi połączenie ul. Wilibalda Winklera oraz ul. Makoszowskiej. Przewidziano przebudowę istniejącego ronda na rondo jednopasowe wraz ze zmianą geometrii.

W ramach opracowania zmodyfikowano istniejący układ drogowy, wprowadzając dodatkowy wlot ul. Sportowej oraz przygotowując dodatkowy wlot w kierunku południowo – wschodnim pod przyszłą drogę prowadzącą ruch w osi ulicy Wilibalda Winklera.

Ze względu na występującą linię tramwajową oraz planowane centrum przesiadkowe zlokalizowane po północnej stronie ronda, zmodyfikowano przebieg linii tramwajowej.

#### Ul. Wilibalda Winklera – droga wewnętrzna

Zakres opracowania ogranicza się do dowiązania istniejącej ulicy Wilibalda Winklera do przebudowywanego ronda SK-13 oraz skomunikowana planowanej inwestycji po północno-wschodniej stronie. PFU zakłada zawężenie istniejącego przekroju do przekroju 2x1 umożliwiającego wykonanie normatywnego wlotu do przebudowanego ronda jednopasowego.

PFU zakłada połączenie istniejących ciągów komunikacji pieszej i rowerowej z planowanym układem po stronie południowej.

#### Ul. Sportowa

Odcinek ul. Sportowej w nowym śladzie wprowadzającym ją jako wlot przebudowywanego ronda posiada przekrój uliczny z ciągami pieszymi przewidzianymi po obu stronach jezdni, odseparowanymi bocznymi pasami dzielącymi.