



VELO SILESIA



AUDYT NIECZYNNYCH TRAS KOLEJOWYCH POD KĄTEM ICH ADAPTACJI NA TRASY ROWEROWE



Szanowni Państwo,

Na zlecenie samorządu województwa śląskiego przeprowadzony został audyt wyłączonych z ruchu szlaków kolejowych.

Infrastruktura ta doskonale nadaje się na trasy rowerowe, tymczasem utwardzone nasypy, mosty i wiadukty, rozbudowywane w przeciągu XIX i XX wieku na potrzeby przemysłu, dziś bywają traktowane jako niepotrzebna przeszkoda na drodze rozwoju miast. Władze lokalne często podejmują decyzje o rozbiórce tych obiektów, nie dostrzegając możliwości zaadaptowania ich do nowych celów.

Drogi rowerowe są dziś szczególnie potrzebne zarówno w miastach, jak i na terenach niezabudowanych. Pomimo że rower traktowany był dotąd jako zabawka dla dzieci, w ostatnich latach zaczął odgrywać coraz ważniejszą rolę w życiu codziennym mieszkańców naszego regionu. Coraz więcej osób systematycznie korzysta z tego środka transportu w dojazdach do pracy. Prężnie rozwija się także turystyka rowerowa. Województwo śląskie ma tu wiele do zaoferowania: tereny leśne w subregionach: zachodnim, północnym; Beskidy; Jura; a także cenne zabytkowe obiekty postindustrialne połączone Szlakiem Zabytków Techniki.

Stworzenie systemu tras rowerowych w oparciu o nieczynne szlaki kolejowe byłoby rozwiązaniem bezprecedensowym w skali Polski. Wojewódzka sieć tras rowerowych usprawniłaby transport i przyczyniłaby się do promocji naszego regionu. Nie bez znaczenia jest także konieczność zmniejszenia emisji szkodliwych gazów wynikających między innymi z niekontrolowanego rozwoju motoryzacji. Dobra infrastruktura rowerowa mogłaby zachęcić wielu kierowców do zamiany czterech kółek na dwa, wspierając tym samym działania na rzecz ochrony zdrowia i środowiska.

Audyt był zaledwie pierwszym krokiem do realizacji tego śmiałego zamierzenia. Oddając tę publikację w Państwa ręce, liczę, że stanie się ona początkiem owocnej współpracy samorządów, organizacji rowerowych i wszystkich zainteresowanych tą problematyką osób i instytucji.

dr Henryk Mercik
Członek Zarządu Województwa Śląskiego



AUDYT NIECZYNNYCH TRAS KOLEJOWYCH POD KĄTEM ICH ADAPTACJI NA TRASY ROWEROWE

Autorzy:

Mgr inż. Bronisław Szafarczyk - Upr. Proj. B-B 65/03
Dr Joanna Kurowska-Pysz

Zamawiający:

Województwo Śląskie
40-037 Katowice, ul. Ligonía 46

Niniejsza publikacja zawiera skrót wykonanego III etapu audytu.

Grudzień 2016

1. Spis treści

2. Wstęp	7
3. Opisy tras	8
3.1 Trasa nr 1: Wodzisław Śląski – Zebrzydowice	8
3.2 Trasa nr 2: Jastrzębie-Zdrój	22
3.3 Trasa nr 3: Orzesze – Żory	28
3.4 Trasa nr 4: Pszów – Racibórz	40
3.5 Trasa nr 5: Racibórz – Gliwice	50
3.6 Trasa nr 6: Gliwice – Zabrze	69
3.7 Trasa nr 7: Zabrze – Bytom	73
3.8 Trasa nr 8: Dąbrowka Mała – Mysłowice	83
3.9 Trasa nr 9: Dąbrowka Mała – Żabie Doły	91
3.10 Trasa nr 10: Pogoria	100
3.11 Trasa nr 11: Południowa Magistrala	108
3.12 Trasa nr 12: Katowice – Piekary Śląskie	122
3.13 Trasa nr 13: Chechło – Czeladź	132
3.14 Trasa nr 14: Poczesna – Kłobuck	140
3.15 Trasa nr 15: Katowice – Borki	145
3.16 Trasa nr 16: Żabie Doły – Świętochłowice	148
4. Analiza prawna i własnościowa	154
5. Analiza demograficzna	155
6. Analiza dokumentów gminy	164
7. Koszty budowy tras	174

2. Wstęp

Rozwój turystyki rowerowej będzie w najbliższych latach jednym z najbardziej efektywnych kierunków zmian społecznych. Przyczyni się nie tylko do popularyzacji aktywnych form spędzania czasu wolnego, ale częściowo zastąpi również transport samochodowy i pozytywnie wpłynie na ograniczenie zanieczyszczenia powietrza.

Z myślą o nowych możliwościach wykorzystania zdegradowanej infrastruktury regionu na potrzeby rozwoju tras rowerowych, na zlecenie samorządu województwa śląskiego przeprowadzony został audyt wyłączonych z ruchu szlaków kolejowych. Stworzenie systemu tras rowerowych w oparciu o nieczynne szlaki kolejowe to niezwykle nowatorskie rozwiązanie – przyjazne zarówno mieszkańcom regionu, jak i turystom – które ma szansę znacząco przyczynić się do promocji województwa śląskiego.

Audyt nieczynnych tras kolejowych pod kątem ich adaptacji na szlaki rowerowe to pierwszy etap projektu Velo Silesia. Wstępna analiza wykazała, że na obszarze województwa śląskiego znajduje się prawie tysiąc kilometrów nieczynnych tras kolejowych. Koncentrują się one głównie w subregionach: centralnym, zachodnim oraz północnym. Audytem objętych zostało 280 kilometrów tras, które docelowo mogą tworzyć „kręgosłup” przyszłej sieci szlaków rowerowych w województwie śląskim. Trasy będą biegły z okolic Kłobucka w stronę Poraja na Jurze i dalej z Dąbrowy Górniczej przez miasta Aglomeracji w stronę Rybnika, Raciborza, aż do Jastrzębia Zdroju. Aby zapewnić spójność projektowanej trasy ze szlakami funkcjonującymi w południowym subregionie województwa śląskiego, Velo Silesia połączy się z Wiślaną Trasą Rowerową oraz międzynarodową trasą Kraków-Morawy-Wiedeń, a także z trasą EuroVelo 4. Pozwoli to na dalszą rozbudowę sieci tras rowerowych w kooperacji z sąsiednimi województwami i krajami.

Niniejszy dokument stanowi kompendium ponad tysięczstronicowego opracowania, będącego efektem pracy zespołu realizującego audyt. Pokazuje przebieg proponowanych tras, wskazuje główne problemy, z jakimi będzie trzeba w przyszłości zmierzyć się przy realizacji projektu oraz zawiera wnioski ze wskazaniem możliwych rozwiązań technicznych i organizacyjnych. W opracowaniu zamieszczono kilkaset zdjęć i map wraz z współrzędnymi umożliwiającymi lokalizację tras w terenie. Dokument zawiera także dane dotyczące własności terenów i informacje demograficzne. Opracowanie to będzie podstawą dalszych prac projektowych dotyczących Velo Silesia.

Aleksander Kopia
Śląski Oficer Rowerowy

3. Opisy tras

Opisane w niniejszej publikacji odcinki zostały szczegółowo opisane w opracowaniu dotyczącym III etapu wykonanego audytu.

3.1 Trasa nr 1: Wodzisław Śląski – Zebrzydowice

Szlak po dawnej kolei na odcinku Wodzisław – Zebrzydowice

Charakterystyka trasy:

Długość trasy: 23+460 km

Teren: pagórkowaty

Współczynnik wydłużenia: 1,35

Trasa obejmuje dwie dawne linie kolejowe: linia 159 Wodzisław Śląski – Jastrzębie-Zdrój (ruch zawieszony 31.12.1999 r.) oraz linia 170 Jastrzębie-Zdrój – Zebrzydowice (ruch zawieszony w 2000 r.). Wodzisław Śląski to miasto liczące ok. 50000 mieszkańców, natomiast Jastrzębie-Zdrój – 90000 mieszkańców. Jastrzębie dzierży niechlubny tytuł największego miasta w Polsce, do którego nie dociera pasażerska linia kolejowa. Dzięki Jastrzębskiej Spółce Węglowej i kilku innym większym zakładom w okolicy utrzymywany jest jeszcze ruch towarowy. Zebrzydowice, z uwagi na bliskość kolejowego przejścia granicznego z Czechami, były kiedyś ważnym węzłem kolejowym. Obecnie pociągi międzynarodowe dalej korzystają z tego przejścia, ale ruch kolejowy odbywa się z pominięciem inwentaryzowanej trasy. Zlikwidowana przed kilkunastu laty trasa kolejowa pozbawiana jest sukcesywnie zbędnej infrastruktury: wiele lat temu zdjęto tory i podkłady, obecnie - w miarę prowadzenia przez poszczególne miasta inwestycji lub ze względu na zły stan techniczny - likwidowane są mosty, nasypy itp.

Na podstawie materiałów zgromadzonych w I etapie prac wyznaczono miejsca krzyżowania się trasy z drogami publicznymi. W miejscach tych przeprowadzono wizję w terenie i na podstawie schematu działań audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego ustalono zakres niezbędnych do podjęcia prac.

Skrócony obraz sytuacji w każdym z punktów przedstawiono w postaci zdjęć ilustrujących sytuację w terenie oraz krótkiego zestawienia oceny sytuacji i koniecznych robót.

Szczegółowo problemy te rozwiązać należy na etapie opracowywania projektów technicznych i projektów organizacji ruchu.

km 0+000 – km 7+523

km 0+000 Wodzisław Śląski

Współrzędne: N 50°0'12,04" E 18°28'31,73"



km 0+095

Współrzędne: N 50°0'9,11" E 18°28'28,30"

km 0+115

Most nad potokiem Leśnica. Betonowy z metalowymi barierkami. Dostępna szerokość: 4,2 m. Na moście oraz w odległości ok. 5 metrów przed i 20 metrów za infrastrukturą zaobserwować można podkłady z szynami kolejowymi.

Współrzędne: N 50°0'2,68" E 18°28'21,73"



km 0+931 - most kolejowy nad ulicą Ofiar Oświęcimskich

Współrzędne: N 49°59'54,19" E 18°27'56,1"



km 1+090 Wodzisław Śląski - kładka nad torowiskiem

Współrzędne: N 49°59'49,34" E 18°27'53,04"



km 1+240 Wodzisław Śląski - ul. M. Kopernika

Współrzędne: N 49°59'45,24" E 18°27'53,45"



Zalecenia i dobre praktyki:

- ulica z przeciętnym natężeniem ruchu, trasa przebiega pod wiaduktem ulicy;
- sugerowane połączenie trasy z lokalnym układem komunikacyjnym (pochylnia).

Wiadukt kolejowy na ulicy Mikołaja Kopernika. Dołem biegnie ślad kolei. Wysokość od gruntu do konstrukcji betonowej: ok. 6 m, szerokość pod wiaduktem (liczona u podstawy): ok. 7 m. Sporo gruzu i śmieci. Widoczny tłuczeń.



km 3+435 Wodzisław Śląski - ul. St. Czarnieckiego (boczna)

Współrzędne: N 49°58'52,60" E 18°29'11,44"



Zalecenia i dobre praktyki:

- ulica lokalna, widoczność dobra, ruch minimalny;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów.

km 4+645 Wodzisław Śląski - ul. Mszańska

Współrzędne: N 49°58'26,63" E 18°28'43,67"

Zalecenia i dobre praktyki:

- ulica lokalna, ruch przeciętny;
- sugerowane połączenie trasy z lokalnym układem komunikacyjnym (pochylnia).

km 6+755 Mszana - ul. Skrzyszowska (boczna)

Współrzędne: N 49°57'38,1" E 18°29'48,09"



Zalecenia i dobre praktyki:

- ulica dojazdowa, ruch minimalny;
- niezbędne wyznaczenie przejazdu dla rowerzystów.

km 6+812 Mszana - ul. Skrzyszowska

Współrzędne: N 49°57'36,49" E 18°29'50,2"



Zalecenia i dobre praktyki:

- droga główna, ruch duży, duże prędkości;
- konieczne jest zaprojektowanie bezpiecznych warunków przekraczania ulicy;

km 7+523 - km 8+186 - węzeł autostrady A1

Odcinek na którym wybudowano autostradę A1 + drogi serwisowe + zjazdy. Absolutny brak jakiegokolwiek pozostałości infrastruktury, miejsce całkowicie przebudowane.

Zalecenia i dobre praktyki:

- ciąg szlaku kolejowego przecięty przez autostradę;
- konieczne zaprojektowanie obejścia z wykorzystaniem dróg serwisowych.



Alternatywne rozwiązanie:



Wodzisław Śląski - ul. Wallacha

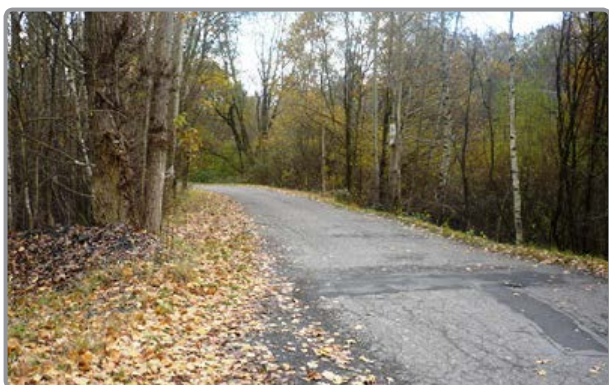
Współrzędne: N 49°56'55,13" E 18°31'26"

Zalecenia i dobre praktyki:

- ulica dojazdowa, ruch minimalny;
- konieczne jest wyznaczenie przejazdu dla rowerzystów i poprawienie widoczności (wycinka zieleni).

km 9+992 Jastrzębie-Zdrój - ul. Górnicza

Współrzędne: N 49°56'59,73" E 18°31'58,04"



Zalecenia i dobre praktyki:

- ulica dojazdowa, ruch minimalny;
- konieczne jest wyznaczenie przejazdu dla rowerzystów i poprawienie widoczności (wycinka zieleni).

Alternatywą jest skierowanie ruchu rowerowego ulicą Górniczą o niewielkim natężeniu ruchu (w prawo na 9+992 km). Ulicą tą odbywa się jednak nieduży ruch ciężki (na końcu ulicy znajduje się zakład przemysłowy) na całej szerokości jezdni (4,0 m). Zachodzi konieczność zaprojektowania innego, bezpiecznego rozwiązania.

UWAGA:

Na zlecenie UM w Jastrzębiu-Zdroju opracowano dokumentację projektową przewidującą dostosowanie szlaku do potrzeb ruchu rowerowego – na całym odcinku przechodzącym przez Jastrzębie-Zdrój.

km 10+890 Jastrzębie-Zdrój - ul. Moszczeńska

Współrzędne: N 49°57'4,1" E 18°32'34,95"



Zalecenia i dobre praktyki:

- ulica zbiorcza, ruch spory, duże prędkości;
- brak ciągłości nasypu, brak wiaduktu;
- konieczne jest wykonanie zjazdu z nasypu (pochylnia) i wyznaczenie przejazdu dla rowerzystów oraz wytyczenie przebiegu omijającego akwen wodny.

km 11+990 Jastrzębie-Zdrój - ul. Armii Krajowej

Współrzędne: N 49°56'26,79" E 18°33'20,06"



Zalecenia i dobre praktyki:

- ulica zbiorcza, ruch spory, duże prędkości;
- brak ciągłości nasypu, brak wiaduktu;
- konieczne jest wykonanie zjazdu z nasypu (pochylnia) i wyznaczenie przejazdu dla rowerzystów.

km 12+360 Jastrzębie-Zdrój - ul. Kasztanowa

Współrzędne: N 49°56'26,79" E 18°33'20,06"

Zalecenia i dobre praktyki:

- ulica lokalna, ruch przeciętny, szlak kolejowy przebiegał pod zlikwidowanym obecnie wiaduktem;
- konieczne jest odnowienie przejazdu pod wiaduktem;
- sugeruje się połączenie trasy z lokalnym układem komunikacyjnym (pochylnia).

km 14+368 Jastrzębie-Zdrój - ul. Chlebowa

Współrzędne: N 49°56'3,49" E 18°34'38,33"



Zalecenia i dobre praktyki:

- ulica ruch przeciętny, duże prędkości, niekorzystna niweleta drogi (brak widoczności dalszego przebiegu);
- na jezdni widoczne ślady gwałtownego hamowania;
- konieczne jest wyznaczenie przejazdu dla rowerzystów i budowa elementów wyciszających hałas drogowy.

km 14+672 Jastrzębie-Zdrój - ul. Biadoszek

Współrzędne: N 49°56'3,47" E 18°34'53,93"



Zalecenia i dobre praktyki:

- ulica lokalna, ruch zerowy;
- sąsiedztwo zakładu przemysłowego i parkingu – możliwość korzystania z transportu rowerowego dla dojazdu do pracy;
- niezbędne jest wyznaczenie przejazdu dla rowerzystów.

km 15+230 Jastrzębie-Zdrój - ul. Przemysłowa

Współrzędne: N 49°56'1,74" E 18°35'19,01"



Zalecenia i dobre praktyki:

- ulica lokalna, bardzo niekorzystne warunki widoczności;
- konieczne jest wyznaczenie przejazdu dla rowerzystów i poprawa widoczności.

km 16+478 Jastrzębie-Zdrój - ul. Wyzwolenia (brak wiaduktu)

Współrzędne: N 49°55'32,1" E 18°35'44,86"



Zalecenia i dobre praktyki:

- ulica lokalna, ruch przeciętny, widoczność dobra;
- niezbędne jest wykonanie zjazdu z nasypu (pochylnia) i wyznaczenie przejazdu dla rowerzystów.

km 16+855 Jastrzębie-Zdrój - ul. Kołłątaja

Współrzędne: N 49°55'20,9" E 18°35'42,14"



Zalecenia i dobre praktyki:

- ulica lokalna, ruch minimalny;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów.

km 17+280 Jastrzębie-Zdrój - ul. Zdziebły (wiadukt)

Współrzędne: N 49°55'10,71" E 18°35'55,06"

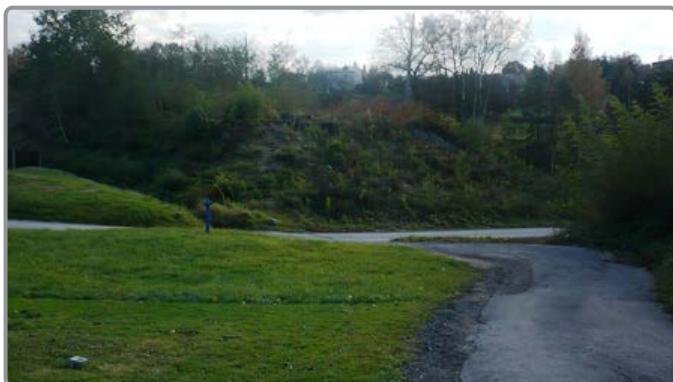


Zalecenia i dobre praktyki:

- ulica lokalna, szlak przebiega pod wiaduktem drogi;
- sugerowane się połączenie trasy z lokalnym układem komunikacyjnym (pochylnia).

km 17+555 Jastrzębie-Zdrój - ul. Czyża

Współrzędne: N 49°55'4,01" E 18°36'7,68"



Zalecenia i dobre praktyki:

- ulica dojazdowa, ruch zerowy, brak wiaduktu;
- konieczne jest wykonanie pochylni zjazdowej i połączenia z dalszym ciągiem trasy.

km 18+020 Jastrzębie-Zdrój - ul. Żwirowa

Współrzędne: N 49°54'49,36" E 18°36'12,52"



Zalecenia i dobre praktyki:

- ulica dojazdowa, nawierzchnia gruntowa.

km 18+337 Jastrzębie-Zdrój - ul. Traugutta

Współrzędne: N 49°54'40,53" E 18°36'15,39"



Zalecenia i dobre praktyki:

- ulica lokalna, przebiega wiaduktem nad szlakiem kolejowym;
- sugeruje się połączenie trasy z lokalnym układem komunikacyjnym (pochylnia).

km 18+960 Jastrzębie-Zdrój - ul. Konduktorska

Współrzędne: N 49°54'22,84" E 18°36'24,32"



Zalecenia i dobre praktyki:

- ulica dojazdowa, pod wiaduktem kolejowym;
- sugeruje się połączenie trasy z lokalnym układem komunikacyjnym (pochylnia).

UWAGA:

Na terenie Zebrzydowic opracowano dokumentację techniczną przewidującą budowę trasy rowerowej z wykorzystaniem byłego szlaku kolejowego, pod nazwą „Żelazny szlak rowerowy”. Dokumentacja przewiduje dostosowanie obiektów do wymogów bezpiecznego prowadzenia ruchu rowerowego, wyposażenie trasy w nawierzchnię żywiczną STOBIMWAY położoną na podbudowie z kłińca oraz wyznaczenie przejazdów dla rowerzystów.

W rejonie ulicy Skotnickiej trasa sprowadzana jest z nasypu kolejowego na poziom okolicznego terenu i poprzez drogi gminne połączona z systemem dróg dla rowerów na terenie Republiki Czeskiej.

km 20+274 Zebrzydowice - ul. Poziomkowa

Współrzędne: N 49°53'44,35" E 18°36'1,23"



UWAGA:

Opracowana dokumentacja projektowa przewiduje wyznaczenie przejazdu dla rowerzystów.

km 20+495 Zebrzydowice - ul. Słowicza

Współrzędne: N 49°53'36,84" E 18°36'1,08"



UWAGA:

Opracowana dokumentacja projektowa przewiduje wyznaczenie przejazdu dla rowerzystów.

km 20+960 Wiadukt nad ulicą Słowiczą

Współrzędne: N 49°53'22,22" E 18°36'0,91"

Ślad drugi raz przecina ulicę Słowiczą. Wiadukt rozebrany prawdopodobnie na przełomie sierpnia i września 2016 r. Na miejscu są jeszcze maszyny budowlane, przy użyciu których, po demontażu, kładziono nową nawierzchnię na drodze. Prziściółki mostu na razie nieruszane – odległość między nimi liczona na koronie nasypu – ok. 4,6 m.



UWAGA:

Opracowana dokumentacja projektowa przewiduje przystosowanie wiaduktu dla potrzeb ruchu rowerowego.

km 21+405 Zebrzydowice - ul. Różana

Współrzędne: N 49°53'7,12" E 18°36'0,61"



UWAGA:

Opracowana dokumentacja projektowa przewiduje wyznaczenie przejazdu dla rowerzystów oraz utwardzenie sąsiedniego terenu pod miejsce dla parkowania samochodów.

km 21+684 - wiadukt nad ulicą Nowy Dwór

Współrzędne: N 49°52'58,37" E 18°35'56,84"

Szerokość na koronie nasypu ok. 6 m.



UWAGA:

Opracowana dokumentacja projektowa przewiduje dostosowanie obiektu do potrzeb prowadzenia ruchu rowerowego.

km 21+850 - most nad ulicą Piotrówką

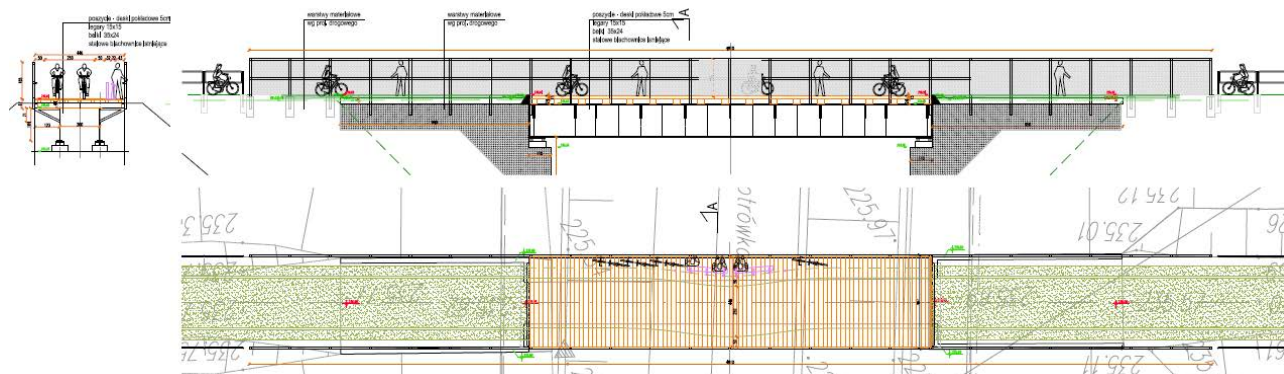
Współrzędne: N 49°52'53,75" E 18°35'52,82"

Stalowa konstrukcja przęsła mostu na przyczółkach betonowych, zdemontowane elementy na moście, pozostawiono część podkładów, brak torów. Długość mostu: ok. 30 metrów; szerokość: ok. 4 m.



UWAGA:

Opracowana dokumentacja projektowa przewiduje dostosowanie mostu do potrzeb ruchu rowerowego.



km 22+220 - Wiadukt nad ulicą Adama Asnyka

Współrzędne: N 49°52'42,92" E 18°35'45,71"

Betonowy, w dobrym stanie technicznym. Szerokość na moście: ok. 5 m.



UWAGA:

Opracowana dokumentacja projektowa przewiduje dostosowanie obiektu do potrzeb ruchu rowerowego.

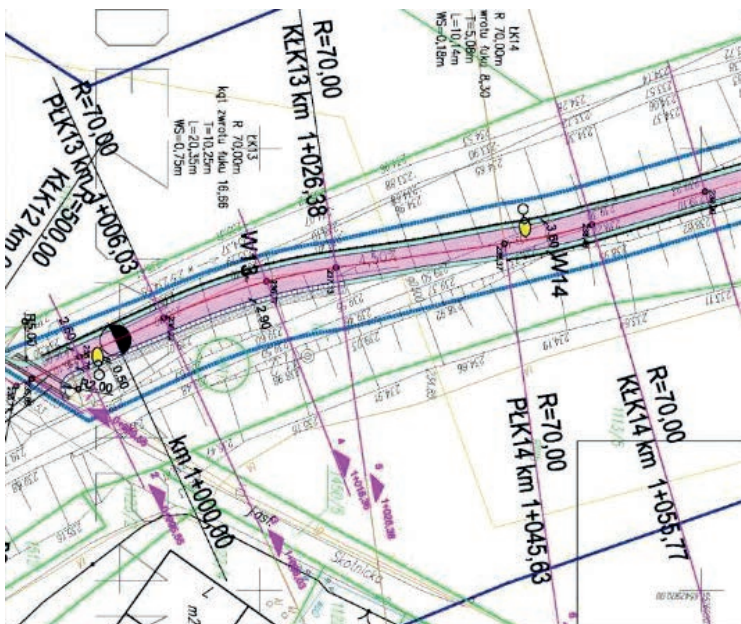
km 22+440 Zebrzydowice - ul. Skotnicka

Współrzędne: N 49°52'36,15" E 18°35'47,83"



UWAGA:

Opracowana dokumentacja projektowa przewiduje budowę pochylni dla sprowadzenia ruchu rowerowego na poziom terenu i kontynuację trasy po drogach gminnych – aż do granicy z Republiką Czeską.



km 22+960- Wiadukty nad ulicą Jutrzenki

Współrzędne: N 49°52'27,71" E 18°36'9,66"



UWAGA:

W opracowanej dokumentacji projektowej uznano, że niecelowe będzie wykorzystywanie w tym miejscu trasy kolejowej do budowy DDR.

UWAGA:

W opracowanej dokumentacji projektowej uznano, że niecelowe będzie wykorzystywanie w tym miejscu trasy kolejowej do budowy DDR.

Niniejszy opis zawiera propozycję kształtowania trasy rowerowej z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej, a także niezbędne jej uzupełnienia. Sformułowano zalecenia w zakresie niezbędnych robót przygotowawczych stanowiące rekomendacje odnośnie koniecznych inwestycji i zmian w organizacji ruchu.

Założono, że analizowana trasa będzie sytuującą się na podobnym poziomie obsługi terenu, jak pozostałe trasy ujęte w analizie.

Trasa w całości przebiega poza drogami publicznymi.

Trasa przebiega przez tereny gmin, które też mogłyby być inwestorami przedsięwzięcia:

- Wodzisław Śląski,
- Godów,
- Jastrzębie-Zdrój,
- Zebrzydowice.

3.2 Trasa nr 2: Jastrzębie-Zdrój

Audytowany odcinek to dwie trasy: opisana jako 1 – to trasa łącząca dawniej kopalnie Jastrzębie i Borynia z dzielnicą Moszczanica, oraz trasa nr 2 – łącząca dawniej Godów z Pawłowicami.

Charakterystyka trasy:

Długość trasy: 9+050 km

Teren: pagórkowaty

Współczynnik wydłużenia: 1,16

Na podstawie materiałów zgromadzonych w I etapie prac wyznaczono miejsca krzyżowania się trasy z drogami publicznymi. W miejscach tych przeprowadzono wizję w terenie i na podstawie schematu działań audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego ustalono zakres niezbędnych do podjęcia prac.

Skrócony obraz sytuacji w każdym z punktów przedstawiono poniżej w postaci zdjęć ilustrujących sytuację w terenie oraz krótkiego zestawienia oceny sytuacji i koniecznych robót.

Szczegółowo problemy te rozwiązać należy na etapie opracowywania projektów technicznych i projektów organizacji ruchu.

km 0+000 ul. Wodzisławska

Współrzędne: N 49°57'34,51" E 18°33'37,24"

Trasa 1 zaczyna się przy rozebranym wiadukcie kolejowym nad ulicą Wodzisławską (tor prowadził pierwotnie do kopalni Jastrzębie i Borynia).



Zalecenia i dobre praktyki:

- szlak rozpoczyna się na nasypie pozostałym po rozebranym wiadukcie;
- niezbędne jest zbudowanie pochylni wprowadzającej trasę z poziomego terenu na poziomy nasypu.

km 1+458 ul. Witczaka

Współrzędne: N 49°57'15,21" E 18°33'54,55"



Widok z trasy 2 na trasę 1 (za drzewami na nasypie).

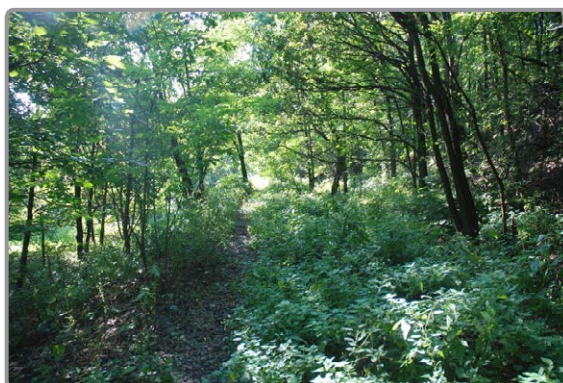


Zalecenia i dobre praktyki:

- teren pomiędzy obydwooma szlakami ma zróżnicowane ukształtowanie wysokościowe, porośnięty jest krzewami i drzewami
- niezbędne jest wykonanie robót ziemnych, usunięcie zieleni i odpowiednie przygotowanie nawierzchni.

km 1+080 – km 1+450 (nowa trasa)

Trasa 2, mniej zarośnięta roślinnością, dobrze widoczne podkłady kolejowe na podbudowie z tłucznia (występują miejscami na kilkunastometrowych odcinkach). Dostępna szerokość: ok. 3 metry, jednak blisko skrajni rosną drzewa-samosiejki o średnicy pnia: kilkanaście centymetrów.



km 1+458 - ul. Witczaka

Współrzędne: N 49°57'15,21" E 18°33'55,31"

Na trasie 2 (dalej domyślnie już tylko trasa bez numeru) wiadukt nad ulicą Witczaka. Wiadukt betonowy w dobrym stanie z metalową barierką. Szerokość: 4,25 m. Na wiadukcie - tłuczeń prawie bez roślinności.



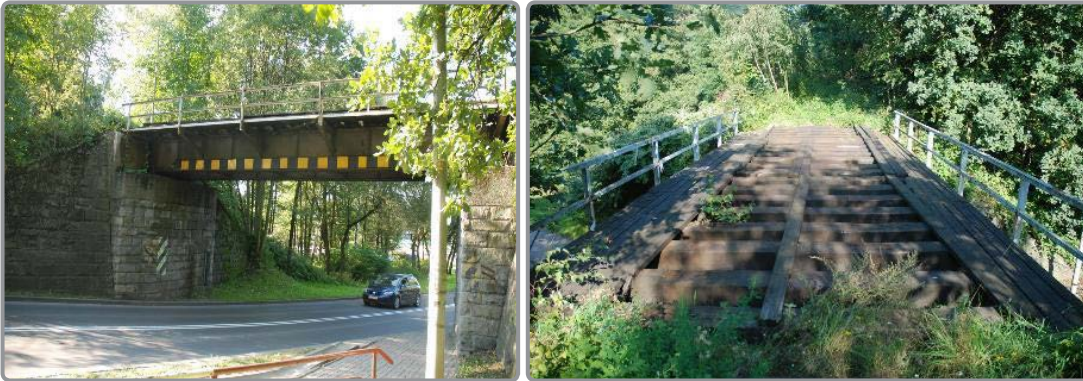
Zalecenia i dobre praktyki:

- ukształtowanie terenu daje możliwość połączenia trasy z okolicznym układem komunikacyjnym;
- w sąsiedztwie znajduje się kompleks wypoczynkowy (basen), mogący stanowić cel i źródło ruchu rowerowego;
- wykonać pochylnię z nasypu na teren sąsiadujący;
- usunąć zieleń, dostosować nawierzchnię do potrzeb ruchu rowerowego.

km 2+190 - ul. Zdrojowa

Współrzędne: N 49°57'11,41" E 18°34'30,54'

Wiadukt nad ulicą Zdrojową (DW 937). Wiadukt stalowy z przyczółkami betonowymi. Na wiadukcie znajdują się podkłady kolejowe z prześwitami. Po bokach – przejście z desek. Szerokość wiaduktu: 5,05 metra.



Zalecenia i dobre praktyki:

- dostosować trasę do potrzeb ruchu rowerowego (usunąć zbędną zieleń, wykonać odpowiednią nawierzchnię);
- dostosować wiadukt do ruchu rowerowego (nawierzchnia i barierki).

km 3+640 - ul. św. Katarzyny

Współrzędne: N 49°57'24,95" E 18°35'38,31"



Przejście między ulicami Północną i Św. Katarzyny. Od tego miejsca teren się obniża, a trasa zaczyna biec na nasypie (osiągając wysokość 5-6 m przy ulicy Nepomucena 3+815).

Zalecenia i dobre praktyki:

- usunąć pozostałości infrastruktury kolejowej;
- wykorzystać miejsce do połączenia szlaku z okolicznym układem komunikacyjnym i przebiegającymi tamtędy trasami rowerowymi.

km 3+815 - ul. Nepomucena

Współrzędne: N 49°57'25,18" E 18°35'47,1"



Wiadukt nad ulicą Nepomucena (wiadukt z cegły). Dostępna szerokość na wysokości torowiska 3,8 m.

Zalecenia i dobre praktyki:

- ukształtowanie terenu pozwala na wybudowanie pochylni łączącej trasę z okolicznym terenem;
- dostosować wiadukt do ruchu rowerowego (nawierzchnia i barierki).

km 4+192 - łącznik pomiędzy ul. Pszczyńską i ul. Północną

Współrzędne: N 49°57'26,33" E 18°36'5,82"



km 4+700 - ul. Grodzka

Współrzędne: N 49°57'25,18" E 18°36'31,94"



Skrzyżowanie z ulicą Grodzką (jednopasmowa, dwukierunkowa) – z chodnikiem o szerokość 8 m. Duże natężenie ruchu. Zlikwidowana zupełnie infrastruktura kolejowa, nowy asfalt.

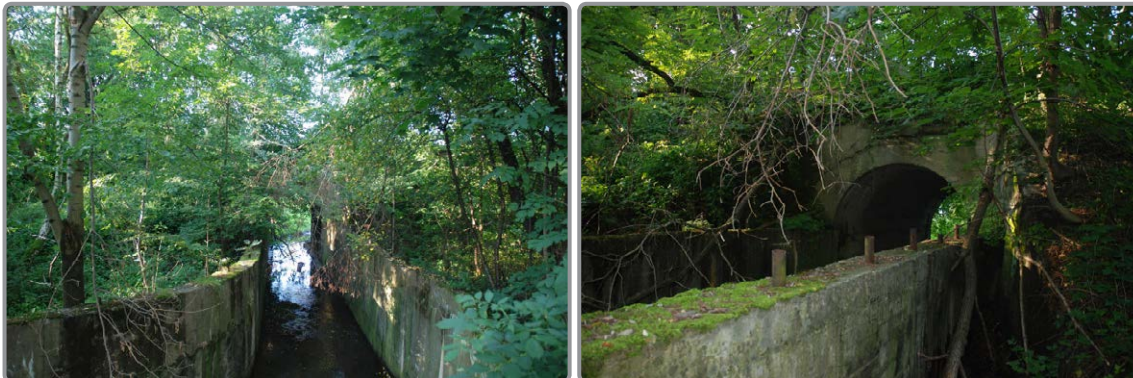
Zalecenia i dobre praktyki:

- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów w skoordynowaniu z istniejącą geometrią dróg i organizacją ruchu.

km 4+880 - most

Współrzędne: N 49°57'24,79" E 18°36'40,81"

Most nad potokiem bez nazwy, szerokość na moście: 3,5 m (brak barierek).



Zalecenia i dobre praktyki:

- usunąć zieleń, dostosować nawierzchnię do potrzeb ruchu rowerowego;
- przeprowadzić remont mostu (nawierzchnia i barierki).

km 5+295 – km 5+322 - al. J. Piłsudskiego

Współrzędne: N 49°57'18,71" E 18°36'59,34"



Wiadukt, droga dwukierunkowa, dwujezdniowa, z obu stron chodniki o szerokości ok. 1,5 m.

Posadowiony na filarach o wysokości ok. 10 m, między którymi jest szerokość ok. 8 m.

Zalecenia i dobre praktyki:

- dostosować trasę do potrzeb ruchu rowerowego (usunąć zbędną zieleń, wyczyścić podbudowę, wykonać nawierzchnię);
- wykonać pochylnie dla połączenia trasy z istniejącymi na ulicy ścieżkami rowerowymi;
- do wykonania pochylni wykorzystać istniejące ścieżki wydeptane po zachodniej stronie trasy (po północnej i południowej stronie al. Piłsudskiego).

km 6+270 - ul. Korfantego

Współrzędne: N 49°57'5,15" E 18°37'36,76"



Wiadukt nad ulicą Wojciecha Korfantego (szerokość na wiadukcie: 4,60 m).

Zalecenia i dobre praktyki:

- dostosować wiadukt do potrzeb ruchu rowerowego (remont nawierzchni, barierki);
- wykonać pochylnie dla połączenia z okolicznym terenem.

km 9+050 Koniec trasy

Zalecenia i dobre praktyki:

- przedłużyć trasę do Pawłowic.

Niniejszy opis zawiera propozycję kształtowania trasy rowerowej z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej, a także niezbędne jej uzupełnienia. Sformułowano zalecenia w zakresie niezbędnych robót przygotowawczych stanowiące rekomendacje w zakresie niezbędnych inwestycji i zmian w organizacji ruchu.

Założono, że analizowane trasy będą trasą sytuującą się na podobnym poziomie obsługi terenu, jak pozostałe trasy ujęte w analizie.

Trasa w całości przebiega poza drogami publicznymi.

Trasa przebiega przez teren miasta Jastrzębie-Zdrój, które mogłoby być investorem przedsięwzięcia.

3.3 Trasa nr 3: Orzesze – Żory

Szlak po dawnej kolei wąskotorowej na odcinku: Orzesze – Żory.

Charakterystyka trasy:

Długość trasy: 17+540 km

Teren: pagórkowaty

Współczynnik wydłużenia: 1,15

Trasa jest fragmentem dawnej trasy między Orzesze a Wodzisław, oznaczonej w systemie PKP numerem 169. W chwili obecnej jedynie na krótkich odcinkach znajdziemy pozostałości szyn i podkładów kolejowych, większość elementów została jednak zdemontowana i na całej trasie spotkamy jedynie tłużeń będący podbudową dawnego torowiska. Trasa rozpoczyna się przy istniejącej i czynnej trasie kolejowej z Gliwic do kopalni Budryk. Na całym odcinku przebiega przez mniejsze miejscowości, dlatego obsługiwałyby głównie ruch lokalny oraz rekreacyjny. Na odcinku między Orzeszem a Palowicami oraz między Palowicami a Żorami przebiega przez obszary leśne – są to odcinki bardzo mocno zarośnięte.

Z punktu widzenia transportowego trasa ma niewielkie znaczenie, z uwagi na niewielką ilość ludzi zamieszkujących okoliczne tereny. Wydaje się również, że nie będzie miała większego znaczenia rekreacyjnego, gdyż do Stawów Palowickich, które są najatrakcyjniejszym miejscem rekreacyjnym w pobliżu prowadzą inne, wygodne trasy dojazdu rowerem, szczególnie od strony Żor a z tego kierunku należałoby się spodziewać największego strumienia rowerzystów.

Na podstawie materiałów zgromadzonych w I etapie prac wyznaczono miejsca krzyżowania się trasy z drogami publicznymi. W miejscach tych przeprowadzono wizję w terenie i na podstawie schematu działań audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego ustalono zakres prac niezbędnych do podjęcia.

Skrócony obraz sytuacji w każdym z punktów przedstawiono poniżej w postaci zdjęć ilustrujących sytuację w terenie oraz krótkiego zestawienia oceny sytuacji i koniecznych robót.

Szczegółowo problemy te rozwiązać należy na etapie opracowywania projektów technicznych i projektów organizacji ruchu.

km 0+000 Ornontowice - ul. Pośrednia

Współrzędne: N 50°11'32,05" E 18°46'0,12"



Zalecenia i dobre praktyki:

- ulica lokalna, mały ruch;
- widoczność dobra;
- zmienić nawierzchnię, wyznaczyć przejazd dla rowerzystów.

km 1+190 Ornontowice - ul. Polna

Współrzędne: N 50°10'57,82" E 18°46'27,65"



Skrzyżowanie z ulicą Polną. Droga asfaltowa o szerokości ok. 4 m. Kilka metrów za tym przejazdem kończy się odcinek z szynami kolejowymi (km 1+200). Sąsiednimi uliczkami przebiegają wyznaczone szlaki rowerowe.



Zalecenia i dobre praktyki:

- ulica lokalna;
- widoczność dobra;
- zmienić nawierzchnię, wyznaczyć przejazd dla rowerzystów.

km 1+960 Ornontowice - ul. Dworcowa

Współrzędne: N 50°10'36,92" E 18°46'49,03"



Ulica asfaltowa, o szerokości ok. 9,5 m (wraz z chodnikiem z kostki). Ślad dawnej linii kolejowej wypada akurat na zatoczce autobusowej. Tuż obok, ulicą Polną, biegnie trasa rowerowa prowadzona w ruchu ogólnym.

Zalecenia i dobre praktyki:

- ulica lokalna;
- widoczność dobra;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów.

km 1+970 – km 2+473

Ślad prowadzi dalej na nasypie (miejscami do 6 metrów wysokości). Zaobserwować można wciąż skrajnie gęste krzaki, a dodatkowo drzewa, z których niektóre mają już ok. 20 cm średnicy. Prawie na całym odcinku położone są szyny kolejowe na podkładach drewnianych (w 3 miejscach brakuje po kilkanaście metrów).



km 2+475 Bujaków - droga wojewódzka nr 925 ul. Spiry

Współrzędne: N 50°10'23,19" E 18°47'3,24"



Główna droga łącząca Orzesze z Gliwicami – duże natężenie ruchu. Nawierzchnia asfaltowa – szerokość ok. 7 m.

Zalecenia i dobre praktyki:

- ulica główna, duże natężenie ruchu, duże prędkości;
- widoczność dobra;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów, wprowadzić elementy spowalniające ruch rowerzystów.

km 2+485 – km 2+540

Pozostałość torowiska z podkładami i szynami kolejowymi, podkład z tłucznia. Zarośnięte trawami, krzewami i niskimi drzewami-samosiejkami.



km 3+805 Orzesze - ul. Hutnicza

Współrzędne: N 50°9'42,04" E 18°46'54,54"



Od strony Orzesza nawierzchnia asfaltowa, od strony lasu – szutrowa. Szerokość drogi ok. 4 m. Na przejeździe zachowane szyny kolejowe między którymi położone są płyty betonowe.

Zalecenia i dobre praktyki:

- ulica lokalna, ruch minimalny;
- widoczność ograniczona przez zieleń;
- zmienić nawierzchnię, wyznaczyć przejazd dla rowerzystów, poprawić widoczność.

km 3+805 – 4+458

Odcinek, na którym znajdują się szyny kolejowe, podkłady oraz podbudowa z tłucznia. Odcinek bardzo mocno porośnięty roślinnością, od bardzo gęstych krzaków, uniemożliwiających swobodne poruszanie się po szlaku, po drzewa o średnicy do 30 cm.

km 4+185 Orzesze - ul. Szklarska - Partyzantów

Współrzędne: N 50°9'30,26" E 18°46'48,08"



Szerokość: 6 m, nawierzchnia asfaltowa.

Zalecenia i dobre praktyki:

- ulica lokalna, ruch mały;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów, usunąć zieleń ograniczającą widoczność.

km 4+458 – km 9+670

Odcinek trasy o największym potencjalne transportowym. Przecina miejscowość Orzesze z północy na południe i może stanowić ważną oś komunikacyjną miasta. Ponieważ na północy rozpoczyna się na terenie stacji kolejowej, może być drogą dojazdową dla osób, które obecnie z braku możliwości dojazdu na stację kolejową wybierają samochód jako formę dojazdu do pracy. Trasa na całym odcinku ma tylko jeden wiadukt kolejowy (obecnie użytkowany jeden tor zarówno do przewozów pasażerskich jak i towarowych), ponieważ na przeważającym terenie prowadzi po płaskiej nawierzchni. Odcinek nie jest mocno porośnięty zielenią, grunt na całej trasie jest stabilny bez ubytków, więc łatwo go zaadaptować na potrzeby trasy rowerowej.

km 4+458 – km 4+965

Teren stacji Orzesze. Stacja obsługuje linię pasażerską i towarową Katowice – Rybnik. Konieczne jest wykonanie przejazdu przez tory z uwagi na fakt, że czynne tory przecinają ślad kolejowy, który chcemy wykorzystać.

Aby ominąć teren stacji, możliwe jest poprowadzenie trasy rowerowej ulicą Dworcową, następnie wybudowaną drogą rowerową wzdłuż ulic Gliwickiej i Jaśkowskiej. Na ulicy Traugutta można wrócić na trasę. Na wysokości wiaduktu bardzo mocno ograniczona widoczność – spore niebezpieczeństwo wypadków (na zdjęciu kolor granatowy) Korzystniejsze może być poprowadzenie trasy ulicą Dworcową, a następnie nieużywanymi torami i za stacją wykonanie przejazdu przez tory (tylko jedna para torów) (na zdjęciu – kolor fukcja).



km 4+965 – km 5+660

Odcinek, na którym występuje tłuźień, miejscami pojawiają się podkłady drewniane. Na tym odcinku – krzewy, trawy, byliny. Odcinek w większości biegnie równoległe do czynnego toru Katowice – Rybnik.

km 5+220 Orzesze - ul. Gliwicka DW925

Współrzędne: N 50°9'0,58" E 18°46'24,81"



Wiadukt nad ulicą Gliwicką (DW925). Betonowy; szerokość na wiadukcie: 4,7 m. Od stacji do wiaduktu włącznie podkłady kolejowe drewniane. Na wiadukcie niewysoka roślinność.

Zalecenia i dobre praktyki:

- ulica główna, trasa ponad drogą;
- dostosować wiadukt do potrzeb ruchu rowerowego.

km 5+660 Orzesze - ul. Traugutta

Współrzędne: N 50°8'49,44" E 18°46'11,44"



Droga jest skrótem między dzielnicą Jaśkowice i centrum Orzesza, dlatego na ulicy występuje stosunkowo duże natężenie ruchu. Przy drodze słup trakcyjny. W pobliżu tego miejsca (okolice km 5+500) audytowany ślad kolei odchodzi od czynnej linii kolejowej.

Zalecenia i dobre praktyki:

- ulica lokalna, ruch mały;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów.

km 5+660 – km 7+005

Odcinek na którym ślad kieruje się po łuku w lewo w kierunku południowym; w większości występuje na nim niska choć gęsta roślinność (trawy, byliny), miejscami krzewy o wysokości do 2-3 m, na całym odcinku słupy betonowe po sieci trakcyjnej, na odcinku km 5+725 – km 6+040 oprócz tłucznia znajdują się podkłady betonowe, niewielka roślinność.

Na odcinku km 6+080 – km 6+260 w niewielkim wąwozie (do 2 metrów głębokości) przebiega się miejscami tłuć.

km 6+295 Orzesze - ul. Kolejowa

Współrzędne: N 50°8'38,87" E 18°45'46,55"

Szerokość: 3 m; asfaltowa, ruch lokalny niewielki.

Zalecenia i dobre praktyki:

- ulica dojazdowa, ruch minimalny;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów.

km 6+305

Skrzyżowanie z czynną linią kolejową towarową Orzesze – Łaziska. Dawniej było to skrzyżowanie torowiska (zdjęcie archiwalne zapożyczone od autora Tomasa Kawki (brak danych dot. praw autorskich)).



Konieczność wykonania przejazdu przez torowisko. Alternatywą jest przejazd ulicą Powstańców.

km 6+370 Orzesze - ul. Powstańców

Współrzędne: N 50°8'36,6" E 18°45'45,93"



Szerokość: 4 m; asfaltowa, ruch lokalny niewielki.

Zalecenia i dobre praktyki:

- ulica lokalna, ruch mały;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów.

Na odcinku km 6+570 – km 6+940 na nasypie, odcinek z podkładami betonowymi i tłuczniem.

km 7+005 Orzesze - ul. Rybnicka DW925

Współrzędne: N 50°8'16,36" E 18°45'52,85"

Szerokość: 7 m + chodnik: 1,5 m. Duże natężenie ruchu osobowego i ciężarowego. Na przejeździe tory kolejowe + płyty betonowe. Przy przejeździe – stara budka dróżnika.

Zalecenia i dobre praktyki:

- ulica główna, duże natężenie ruchu, duże prędkości pojazdów;
- zmienić nawierzchnię, wyznaczyć przejazd dla rowerzystów;
- wprowadzić elementy spowalniające ruch rowerzystów przy dojeździe do drogi.

km 7+005 – km 8+850

Odcinek biegnie wzdłuż ulicy Żorskiej (w odległości ok. 10 m od asfaltu); przy śladzie pozostawione – złożone na kupki – podkłady kolejowe betonowe; pozostawiony tłuczeń. Naprzemiennie niska roślinność lub krzaki.

km 7+305 Orzesze - ul. Stelmacha

Współrzędne: N 50°8'6,86" E 18°45'53,25"



Zalecenia i dobre praktyki:

- ulica lokalna, ruch minimalny;
- zmienić nawierzchnię, dostosować do potrzeb ruchu rowerowego.

km 7+656

Według map powinno tam być skrzyżowanie z ulicą Kruczą. W rzeczywistości – wjazd na teren restauracji.

km 7+985 Orzesze - ul. Szkolna

Współrzędne: N 50°7'44,67" E 18°45'51,66"



Droga asfaltowa o szerokości 7 m. Dwadzieścia metrów dalej, po przeciwnej stronie ulicy Żorskiej, znajduje się trasa rowerowa.



Zalecenia i dobre praktyki:

- ulica lokalna, ruch nieduży;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów.

km 8+840 Orzesze - ul. Kawika

Współrzędne: N 50°7'16,98" E 18°45'45,93"

Ślad znajduje się tuż przy dwóch skrzyżowaniach: po stronie zachodniej śladu – skrzyżowanie ulic Kawika/Szpaków/Ptasia, po wschodniej – Kawika/Żorska. Ulica Kawika, która bezpośrednio przecina ślad kolei, ma ok. 5,5 m szerokości i nawierzchnię asfaltową. Ulice Szpaków i Ptasia mają nawierzchnie żwirowe.

Zalecenia i dobre praktyki:

- ulica lokalna, ruch nieduży;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów.

km 8+840 – km 11+670

Tuż za skrzyżowaniem droga odchodzi w prawo od ulicy Żorskiej w las. Na odcinkach km 8+880 – km 9+470, km 9+940 – km 10+380 – na niewielkich nasypach (do 2 metrów wysokości względnej); na pozostałych odcinkach – na poziomie gruntu. Większość trasy porośnięta gęstą roślinnością: od trawy, przez krzewy, po drzewa o średnicy 10-20 cm. Miejscami widać jeszcze tłuścioły, jednak w większości miejsc jest tak gruba warstwa trawy, że nie sposób stwierdzić co się pod nią znajduje.

km 9+670 Orzesze - ul. Dębowa

Współrzędne: N 50°6'55,63" E 18°45'23,65"

Od strony północno-zachodniej nawierzchnia asfaltowa o szerokości ok. 3 m; po stronie południowo-wschodniej szutrowo-gruntowa o szerokości ok. 4,5 m). Na przejeździe tory kolejowe (ucięte zaraz za przejazdem) + płyty betonowe

Zalecenia i dobre praktyki:

- ulica lokalna, ruch nieduży;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów.

km 9+670 – km 17+540

Odcinek trasy prowadzi w większości przez tereny leśne, za wyjątkiem miejscowości Palowice. Ze względu na niewielką liczbę mieszkańców nie ma przesłanek ekonomicznych do tworzenia drogi rowerowej dla tak niewielkiej liczby mieszkańców. Komunikacja z miejscowością Orzesze czy Żory również nie będzie tu znacząca.

Ponadto, ze względu na zlikwidowanie dwóch ważnych obiektów inżynierskich na trasie oraz bardzo duże zalesienie śladu, koszty zbudowania tu infrastruktury rowerowej mogą być duże.

Dodatkowo, na odcinku z Żor do Stawów Palowickich, gdzie ruch rekreacyjny mógłby być największy, zbudowana jest wygodna (szutrowa) trasa rowerowa o przebiegu trasy krótszym niż trasa audytowana i niemal całkowicie płaskim profilem wysokościowym.

km 10+900

Pozostałości peronu na stacji Palowice

**km 11+040 Palowice - ul. Wiejska**

Współrzędne: N 50°6'25,43" E 18°44'36,87"



Nawierzchnia asfaltowa, mocno zniszczona. Na przejeździe tory kolejowe (ucięte zaraz za przejazdem) oraz płyty betonowe. Szerokość ulicy: ok. 4 m.

Zalecenia i dobre praktyki:

- ulica lokalna;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów, poprawić widoczność (usunąć zielen).

km 11+640

Skrzyżowania z drogą leśną będącą przedłużeniem ulicy Zazdrosnej. Droga gruntowa, mocno zniszczona. Na przejeździe tory kolejowe (ucięte zaraz za przejazdem) oraz płyty betonowe. Drogą tą biegnie czerwony szlak rowerowy.

km 11+670 – km 13+200

Ślad kolei prowadzi przez miejscowość Palowice. W większości – na równi z gruntem. Od mniej więcej km 12+740 do km 13+200 na niewielkim nasypie (grobli), z uwagi na stawy po obu stronach. W niektórych miejscach widać tłuczeń.

km 12+005 Palowice - ul. Woszczycka

Współrzędne: N 50°5'58,74" E 18°44'10,11"

Przejazd zlikwidowany, nowy asfalt szerokości ok. 6,5 m. Widać tylko pozostałość śladu, po którym biegła kolej.

Zalecenia i dobre praktyki:

- ulica lokalna, mały ruch;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów, poprawić widoczność (usunąć zieleń).

km 12+300 Palowice - ul. Kolejowa - Pawłowska

Współrzędne: N 50°5'50,86" E 18°44'3,83"



Ulica asfaltowa (nowy asfalt) szerokości ok. 4,5 m. Brak torów, płyt betonowych na przejeździe. Zaraz za przejazdem widać kilkanaście podkładów.

Zalecenia i dobre praktyki:

- ulica lokalna, ruch mały;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów, poprawić widoczność (usunąć zieleń).

km 12+690 Palowice - ul. Kolonia - Kolejowa

Współrzędne: N 50°5'38,89" E 18°43'56,12"



Droga asfaltowa o szerokości 4 m; brak torów oraz płyt betonowych. Nowy asfalt.

Zalecenia i dobre praktyki:

- ulica lokalna, ruch mały;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów, poprawić widoczność (usunąć zieleń).

km13+200 – 17+540

Droga za miejscowością Palowice wchodzi w las i biegnie lasem do końca audytowanej trasy, tj. do Żor do dojazdu do trasy Rybnik – Żory. Większość trasy jest już mocno porośnięta roślinnością, łącznie z drzewami o średnicy pni do 20 cm. W niektórych miejscach widać jeszcze tłuczeń, torów i podkładów brak (o ile w opisie dalej nie wskazano brakujących kawałków torów).

km 13+360

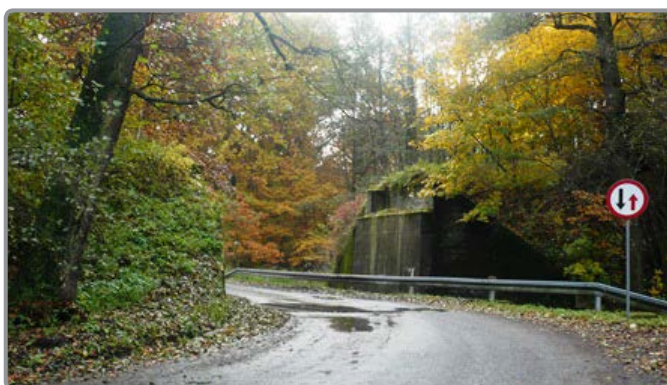
Skrzyżowanie z ulicą Klonową. Droga gruntowa o szerokości ok. 3 m. Płyty betonowe + kawałek torowiska.

km 13+845

Brak mostu na potoku Jesionka. Pozostały przyczółki betonowe, w dobrym stanie. Szerokość między przyczółkami ok. 9m. Brak możliwości alternatywnego rozwiązania, bowiem trasa biegnie przez las i nie sposób skierować ją na inne drogi. Lepszym rozwiązaniem byłaby odbudowa mostu dla przejazdu rowerowego z uwagi na zachowane przyczółki.

km 14+040 Jesionka - ul. Dębowa - Publiczna

Współrzędne: N 50°4'58,67" E 18°43'32,76"



Brak wiaduktu nad ulicą Publiczną. Przysiółki betonowe w dobrym stanie w odległości ok. 7,5 m od siebie. Dodatkowo przy wschodnim przysiółku mały ciek wodny.

Brak możliwości alternatywnego rozwiązania ponieważ trasa biegnie przez las i brakuje możliwości skierowania na inne drogi. Lepszym rozwiązaniem jest odbudowa mostu dla przejazdu rowerowego z uwagi na zachowane przyczółki.

Zalecenia i dobre praktyki:

- ulica lokalna;
- wykonać kładkę nad drogą.

W odległości 300 m od tego miejsca znajdują się Stawy Palowickie będące atrakcyjnym miejscem wycieczek rowerowych.

km 15+460

Skrzyżowanie z drogą leśną. Płyty betonowe na przejeździe, brak torów, po bokach widać tłuczeń.



km 16+455

Skrzyżowanie z drogą leśną będącą najkrótszą drogą między Żorami i stawami palowickimi oraz hutą. Trasa ta jest chętnie wykorzystywana przez spacerowiczów i rowerzystów i biegnie w linii prostej między miastem i stawami. Na przejeździe pozostałość płyt betonowych. Droga rowerowa po torze kolejowym jest co najmniej dwa razy dłuższa.

km 17+030 – km 17+110

Odcinek, na którym znajdują się betonowe podkłady.

km 17+320 – km 17+540

Ślad dochodzi do torów Rybnik – Żory. Pojawiają się podkłady betonowe, a po kilkunastu metrach – szyny.

km 17+540

Koniec trasy.

Niniejszy opis zawiera propozycję kształtowania trasy rowerowej z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej, a także niezbędne jej uzupełnienia. Sformułowano zalecenia w zakresie niezbędnych robót przygotowawczych, stanowiące rekomendacje w zakresie koniecznych inwestycji i zmian w organizacji ruchu.

Założono, że analizowana trasa będzie trasą sytuującą się na podobnym poziomie obsługi terenu, jak pozostałe trasy ujęte w analizie.

Trasa w całości przebiega poza odcinkami dróg publicznych.

Trasa przebiega przez tereny gmin, które również mogłyby być inwestorami przedsięwzięcia:

- Orzesze,
- Żory.

3.4 Trasa nr 4: **Pszów – Racibórz**

Ślask po dawnej kolei wąskotorowej; odcinek: **Pszów – Racibórz**.

Charakterystyka trasy:

Długość trasy: **20+799 km**

Teren: **pagórkowaty**

Współczynnik wydłużenia: **1,98**

Dawna kolej wąskotorowa łącząca Pszów od KWK „Anna” (obecnie w likwidacji) z Raciborzem w dzielnicy Obory, za obecnym centrum handlowym. Ślad trasy na całej długości możliwy do zaadaptowania na drogę dla rowerów. W zdecydowanej większości zachowana infrastruktura, łącznie z torowiskiem. Potencjalna trasa może stanowić wartościową alternatywę transportową dla mieszkańców mniejszych miejscowości pomiędzy Pszowem i Raciborzem, w tym dla mieszkańców z obszaru zachodniej części powiatu wodzisławskiego oraz Gminy Lubomia.

Trasa może stanowić również sporą atrakcję turystyczną, bowiem łączy ona atrakcyjne tereny przyrodnicze, widokowe oraz historyczno-kulturowe (Arboretum Bramy Morawskiej, Syrynia, Pszowskie Doły, okolice centrum Pszowa). Odcinek stanowi przedłużenie trasy dawnej kolei wąskotorowej z Gliwic przez Pilchowice, Rudy. Na całym odcinku – brak równoległej styczności z działającymi liniami kolejowymi.

Na podstawie materiałów zgromadzonych w I etapie prac wyznaczono miejsca krzyżowania się trasy z drogami publicznymi. W miejscach tych przeprowadzono wizję w terenie i na podstawie schematu działań audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego ustalono zakres prac niezbędnych do podjęcia.

Skrócony obraz sytuacji w każdym z punktów przedstawiono w postaci zdjęć ilustrujących sytuację w terenie oraz krótkiego zestawienia oceny sytuacji i koniecznych robót.

Problemy te należy szczegółowo rozwiązać na etapie opracowywania projektów technicznych i projektów organizacji ruchu.

km 0+000 początek trasy

Współrzędne: N 50°2'45,51" E 18°23'16,96"



Zalecenia i dobre praktyki:

- początek trasy – zapewnić powiązanie z lokalnym układem komunikacyjnym.

km 0+140

Utwardzony ślad o szerokości 3,5 m.



km 0+490

Zanikający ślad, coraz gęstsza szata roślinna, pod którą widoczne są zachowane podkłady kolejowe.

km 0+570

Całkowicie zarośnięty ślad, pod roślinnością widoczne zachowane podkłady kolejowe.

ul. Łukasiewiczza

Współrzędne: N 50°2'2,27" E 18°22'51,16"

**Zalecenia i dobre praktyki:**

- powiązać z okolicznym układem drogowym.

km 1+040

Przejazd przez ul. Bohaterów Westerplatte, zachowane torowisko i płyty betonowe.

Ocena i wymagania:

- zdemontować pozostałości przejazdu kolejowego;
- dostosować nawierzchnię do potrzeb ruchu rowerowego.

km 1+200

Zarastające torowisko.

km 2+080 - ul. Leopolda Staffa

Zachowane torowisko, płyty betonowe.

Współrzędne: N 50°1'57,78" E 18°22'12,95"

**Zalecenia i dobre praktyki:**

- zdemontować pozostałości przejazdu kolejowego;
- dostosować nawierzchnię do potrzeb ruchu rowerowego.

km 2+400

Droga polna wzdłuż torowiska (Leopolda Staffa / Poniatowskiego).

km 2+570 - ul. Poniatowskiego, wiadukt

Konstrukcja stalowa na dwóch betonowych filarach, zachowane torowisko.

Współrzędne: N 50°1'41,77" E 18°22'15,74"



Zalecenia i dobre praktyki:

- dostosować obiekt do potrzeb ruchu rowerowego (nawierzchnia, bariery);
- drogę równoległą do nasypu wykorzystać do połączenia z okolicznym układem drogowym.

km 3+300 - ul. Szybowa

Zachowane torowisko, płyty betonowe. Istniejące trasy rowerowe nr 316 i 317 przy przejeździe.

Współrzędne: N 50°1'17,89" E 18°22'7,05"



Zalecenia i dobre praktyki:

- zdemontować pozostałości przejazdu kolejowego;
- dostosować nawierzchnię do potrzeb ruchu rowerowego;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów.

km 4+080 - ul. Młodzieżowa (droga nr 936)

Zachowane torowisko, płyty betonowe.

Współrzędne: N 50°1'2,2" E 18°21'39,65"

Zalecenia i dobre praktyki:

- zdemontować pozostałości przejazdu kolejowego;
- dostosować nawierzchnię do potrzeb ruchu rowerowego;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów.

km 4+100

Zarastające torowisko.

km 4+880 - ul. Młyńska

Współrzędne: N 50°0'52,29" E 18°21'2,38"

**Zalecenia i dobre praktyki:**

- zdemontować pozostałości przejazdu kolejowego;
- dostosować nawierzchnię do potrzeb ruchu rowerowego;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów.

ul. Dąbrowy

Współrzędne: N 50°0'48,63" E 18°20'40,98"

**Zalecenia i dobre praktyki:**

- zdemontować pozostałości przejazdu kolejowego;
- dostosować nawierzchnię do potrzeb ruchu rowerowego;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów.

km 5+650 - ul. Kolejowa

Współrzędne: N 50°0'48,78" E 18°20'26,3"

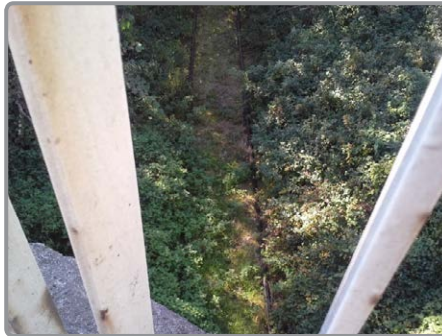
**Zalecenia i dobre praktyki:**

- zdemontować pozostałości przejazdu kolejowego;
- dostosować nawierzchnię do potrzeb ruchu rowerowego;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów.

km 6+430 - ul. Raciborska

Przebieg odcinka pod wiaduktem, pod którym widoczne jest dobrze zachowane torowisko.

Współrzędne: N 50°0'37,89" E 18°19'54,13"

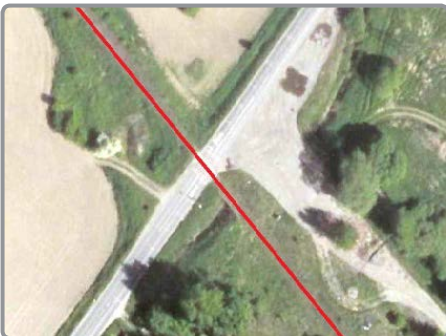


Zalecenia i dobre praktyki:

- zapewnić połączenie z okolicznym układem drogowym (pochylnia).

km 8+780 – droga wojewódzka nr 936

Współrzędne: N 50°0'14,25" E 18°18'58,22"



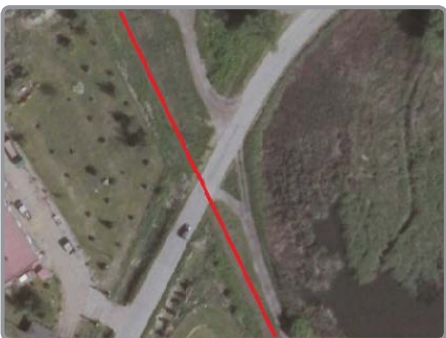
Zalecenia i dobre praktyki:

- zdemontować pozostałości przejazdu kolejowego;
- dostosować nawierzchnię do potrzeb ruchu rowerowego;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów;
- z uwagi na duże prędkości pojazdów zastosować elementy spowalniające ruch rowerów (np. szykany).

km 12+240 - ul. Stawowa, Lubomia

Zachowane torowisko, masa bitumiczna

Współrzędne: N 50°1'42,07" E 18°17'42,25"



Zalecenia i dobre praktyki:

- zdemontować pozostałości przejazdu kolejowego;
- dostosować nawierzchnię do potrzeb ruchu rowerowego;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów.

km 13+200



Mostek nad ciekim wodnym, szerokość: 5,2 m, długość: 7 m.

km 13+540 - ul. Wiejska

Współrzędne: N 50°2'18,79" E 18°17'14,97"



Zalecenia i dobre praktyki:

- zdemontować pozostałości przejazdu kolejowego;
- dostosować nawierzchnię do potrzeb ruchu rowerowego.

ul. Stawowa, Brzeziny

Współrzędne: N 50°4'18,13" E 18°15'34,94"

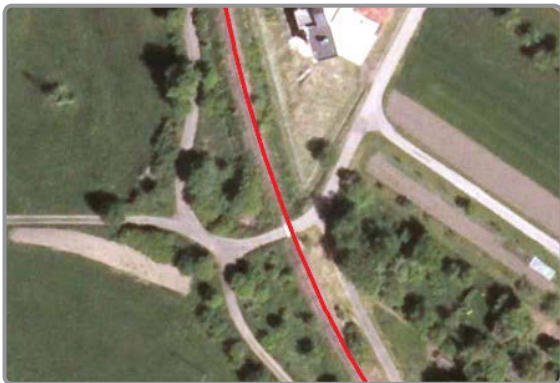


Zalecenia i dobre praktyki:

- zdemontować pozostałości przejazdu kolejowego;
- dostosować nawierzchnię do potrzeb ruchu rowerowego;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów.

ul. Handlowa, Brzezie

Współrzędne: N 50°4'24,01" E 18°15'28,24"



Zalecenia i dobre praktyki:

- zdemontować pozostałości przejazdu kolejowego;
- dostosować nawierzchnię do potrzeb ruchu rowerowego;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów.

km 15+700 - droga lokalna



Dojazd do pól, płyty betonowe.

km 18+700



DDR wzdłuż ul. Brzeskiej



km 19+630 Fragment obok skrzyżowania ulic Brzeska i Rybnicka (nr 935)



km 19+635 - ul. Brzeska

Zachowane torowisko, płyty betonowe. Za przejazdem odcinek przejezdny, zarastający.

Współrzędne: N 50°5'13,51" E 18°15'30,63"



Zalecenia i dobre praktyki:

- zdemontować pozostałości przejazdu kolejowego;
- dostosować nawierzchnię do potrzeb ruchu rowerowego;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów, w skoordynowaniu z istniejącą organizacją ruchu.

km 19+650 - ul. Rybnicka (nr 935)

Zachowane torowisko, płyty betonowe. Za przejazdem widoczny jest odcinek przejezdny, zarastający.

Współrzędne: N 50°5'15" E 18°15'32,04"



Zalecenia i dobre praktyki:

- zdemontować pozostałości przejazdu kolejowego;
- dostosować nawierzchnię do potrzeb ruchu rowerowego;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów, w skoordynowaniu z istniejącą organizacją ruchu.

km 20+700



20+799 koniec odcinka

Parking przy arboretum

Współrzędne: N 50°5'45,54" E 18°15'48,45"



Zalecenia i dobre praktyki:

- zdemontować pozostałości przejazdu kolejowego;
- dostosować nawierzchnię do potrzeb ruchu rowerowego.

Niniejszy opis zawiera propozycję kształtowania trasy rowerowej z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej, a także niezbędne jej uzupełnienia. Sformułowano zalecenia w zakresie niezbędnych robót przygotowawczych stanowiące rekomendacje odnośnie koniecznych inwestycji i zmian w organizacji ruchu.

Założono, że analizowana trasa będzie trasą sytuującą się na podobnym poziomie obsługi terenu, jak pozostałe trasy ujęte w analizie.

Trasa w całości przebiega poza odcinkami dróg publicznych.

Trasa przebiega przez tereny gmin, które również mogłyby być inwestorami przedsięwzięcia:

- Pszów,
- Kornowac,
- Racibórz.

3.5 Trasa nr 5: Racibórz – Gliwice

Szlak po dawnej kolei wąskotorowej odcinek Racibórz – Gliwice.

Charakterystyka trasy:

Długość trasy: 44+100 km

Teren: równinny

Współczynnik wydłużenia: 1,22

Dawna kolej wąskotorowa łącząca stację Gliwice Trynek z Raciborzem przez tereny dawnej kopalni „Nowe Gliwice”, Pilchowice, Stanicę, Rudy Raciborskie.

Odcinek na terenie Raciborza zachowany, jednak ze względu na biegnącą równoległe trasę rowerową nr 2 (do dawnej stacji Markowice km 1+860) jego adaptacja wydaje się bezcelowa.

Odcinek od Markowic do drogi nr 920 (Rudy – Rybnik 19+500km) zdemontowany, ślad zarośnięty. Część kolei w rejonie Rud Raciborskich w dalszym użytkowaniu jako atrakcja turystyczna. Odcinek od czynnej stacji kolejowej Rudy (22+400 km) w kierunku Pilchowice (do 30+080 km) może zostać z powodzeniem zaadaptowany na drogę rowerową, jako uzupełnienie lub alternatywa dla biegnącej równoległe trasy rowerowej nr 6.

Pozostała część na sporym odcinku już pokrywa się z trasą nr 6. Warto rozpatrzyć adaptację odcinka od 35+020 km (istniejąca trasa kolejowa) z dobrze zachowanym wiaduktem na wysokości 38+020 km. Odcinek na terenie Gliwic zaadaptowany na drogę dla rowerów – możliwość kontynuacji w kierunku Sośnica – Zabrze (odcinek poddany osobnemu audytowi).

Na podstawie materiałów zgromadzonych w I etapie prac wyznaczono miejsca krzyżowania się trasy z drogami publicznymi. W miejscach tych przeprowadzono wizję w terenie i na podstawie schematu działań audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego ustalono zakres prac niezbędnych do podjęcia.

Skrócony obraz sytuacji w każdym z punktów przedstawiono poniżej w postaci zdjęć ilustrujących sytuację w terenie oraz krótkiego zestawienia oceny sytuacji i koniecznych robót.

Problemy te należy rozwiązać szczegółowo na etapie opracowywania projektów technicznych i projektów organizacji ruchu.

km 0+000

Trasa rozpoczyna się na terenach rekreacyjnych za kompleksem handlowym w dzielnicy Raciborza – Obora (Arboretum Bramy Morawskiej, Mini Zoo). Dobrze zachowane torowisko. Wzdłuż początkowego odcinka poprowadzona jest droga rowerowa o nawierzchni żwirowej, oznaczenia czerwone



km 0+563

Wyjazd z terenów rekreacyjnych, przejazd płyty betonowe, szerokość: 3 m. Oznaczenie trasy rowerowej nr 2 (kierunek Markowice).



km 0+565

Odcinek początkowy za przejazdem.



km 0+830

Dobrze zachowane torowisko wzdłuż ul. Markowickiej.



Racibórz - ul. Olimpijczyka

Współrzędne: N 50°6'29,43" E 18°15'58,89"



Zalecenia i dobre praktyki:

- ulica lokalna;
- ruch minimalny, widoczność dobra;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów.

km 1+860 Racibórz - ul. Gliwicka (DW919)

Współrzędne: N 50°6'47,17" E 18°16'12,83"



Stacja Markowice, po prawej torowisko kolei wąskotorowej – po ok. 100 m zlikwidowane i zaadoptowane na przebieg drogi dojazdowej do posesji (ul. Gliwicka).



Zalecenia i dobre praktyki:

- droga wojewódzka nr 919;
- trasa w obrębie strzeżonego przejazdu kolejowego;
- ruch duży, widoczność dobra;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów.

Odcinek 1+863 do 7+304 km

km 5+110 Babice - ul. Arki Bożka

Współrzędne: N 50°8'15,98" E 18°17'37"

Zlikwidowane torowisko, brak śladów po nasypie.



Zalecenia i dobre praktyki:

- droga dojazdowa do pól;
- ruch zerowy, widoczność ograniczona przez zielen;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów, poprawić widoczność (usunąć zielen).

km 5+350 Babice - ul. Powstańców

Współrzędne: N 50°8'23,87" E 18°17'43,59"



Zalecenia i dobre praktyki:

- droga wojewódzka nr 919;
- ruch duży, granica obszaru zabudowanego, prędkości większe od dopuszczalnych, widoczność dobra;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów, jednak wewnątrz obszaru zabudowanego, zadbać o ograniczenie prędkości pojazdów.

Babice - ul. Wiejska

Współrzędne: N 50°8'29,26" E 18°17'52,98"



Zalecenia i dobre praktyki:

- droga lokalna;
- ruch minimalny, widoczność dobra;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów.

km 5+630 do 5+980

Zachowany około czterystumetrowy odcinek torowiska wzdłuż ul. Leśnej, usytuowany na nasypie kolejowym.



km 5+980

Koniec śladu, brak zachowanej infrastruktury.



km 6+410

Brak zachowanej infrastruktury, dawny ślad przecięty kilkoma leśnymi gruntowymi drogami bez zasadnej możliwości adaptacji na drogę rowerową.

Odcinek 7+304 do 10+110 km

km 7+300 Nędza - ul. Gliwicka

Współrzędne: N 50°9'4,7" E 18°18'53,43"



Brak zachowanej infrastruktury.

Zalecenia i dobre praktyki:

- droga wojewódzka nr 919;
- ruch duży, prędkości duże;
- widoczność dobra, jednak występują niebezpieczne warunki przekraczania jezdni;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów i wprowadzić odpowiednią organizację ruchu na drodze;
- wprowadzić szykany na DDR wymuszające zwolnienie jazdy i upewnianie się przed przekroczeniem jezdni;
- ewentualnie wyznaczyć trasę objazdową do ul. Rzecznej.

km 7+580 Nędza - ul. Rzeczna

Współrzędne: N 50°9'4,4" E 18°19'9,95"



Zalecenia i dobre praktyki:

- droga lokalna;
- ruch minimalny;
- widoczność dobra;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów.

km 10+110 Szymocice - ul. Gliwicka - ul. Ofiar Oświęcimskich DW919

Współrzędne: N 50°9'8,99" E 18°21'13,46"



Fragment torowiska na przecięciu trasy 919 przy skrzyżowaniu z ul. Ofiar Oświęcimskich, brak kontynuacji po obu stronach drogi.



Brak infrastruktury, gęsty las i nieużytki aż do Rud Raciborskich.

Zalecenia i dobre praktyki:

- droga wojewódzka nr 919, usytuowanie w lesie nieopodal skrzyżowania, ruch duży, prędkości duże;
- widoczność ograniczona przez zielen;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów i wprowadzić odpowiednią organizację ruchu na drodze;
- wprowadzić szykany na DDR wymuszające zwolnienie jazdy i upewnianie się przed przekroczeniem jezdni;
- poprawić widoczność poprzez odpowiednią wycinkę zieleni.

Odcinek 10+110 do 19+610 km

Odcinek pokryty lasem i nieużytkami, brak zachowanej infrastruktury.

Szymocice - ul. Wiejska

Współrzędne: N 50°9'24,14" E 18°22'32,18"



Zalecenia i dobre praktyki:

- droga dojazdowa do cmentarza;
- ruch zerowy, widoczność ograniczona przez zielen;
- poprawić widoczność poprzez wycinkę.

km 19+610 Paproć - ul. Rudzka DW 920

Współrzędne: N 50°10'4,47" E 18°28'39,96"



Po obu stronach brak zachowanej infrastruktury kolejowej w miejscu dawnego przebiegu – torowisko rozpoczyna się około 100 metrów od jezdni.

Zalecenia i dobre praktyki:

- droga wojewódzka nr 920 – w trakcie audytu droga w przebudowie – odbudowywany przejazd kolejowy;
- w przypadku budowy DDR należy wyznaczyć przejazd dla rowerzystów i wprowadzić odpowiednią organizację ruchu na drodze;
- wprowadzić szykany na DDR wymuszające zwolnienie jazdy i upewnianie się przed przekroczeniem jezdni;
- poprawić widoczność poprzez odpowiednią wycinkę zieleni.

km 19+580

Brak infrastruktury (początek torowiska za drzewami w lesie).



Rudy - ul. Podbiała - 1 (Szkolna)

Współrzędne: N 50°11'2,41" E 18°28'0,1"



Zalecenia i dobre praktyki:

- droga dojazdowa w lesie;
- ruch zerowy;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów;
- poprawić widoczność poprzez wycinkę zieleni.

Odcinek 19+610 do 31+320

km 20+300; 20+650

Dobrze zachowane torowisko wzdłuż drogi nr 920 (Rudy – Rybnik).

km 21+000

Mostek nad rzeką Ruda, szerokość: 3,5 m, konstrukcja stalowa w dobrym stanie – szerokość: 3,4 m, długość: 7 m.

km 21+490

Przejazd ul. Szkolna (Podbiała) droga gruntowa.



km 21+700 Rudy - ul. Podbiała - 2 (Szkolna)

Współrzędne: N 50°11'10,65" E 18°27'57,32"

Droga gruntowa.

Zalecenia i dobre praktyki:

- droga dojazdowa w lesie;
- ruch zerowy;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów,
- poprawić widoczność poprzez wycinkę zieleni.

km 22+000 Rudy – ul. Szkolna

Współrzędne: N 50°11'14,06" E 18°27'55,29"



Sąsiedztwo stacji czynnej kolejki wąskotorowej w Rudach.

Zalecenia i dobre praktyki:

- droga dojazdowa w lesie;
- ruch zerowy;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów, poprawić widoczność poprzez wycinkę zieleni.

km 22+400 Rudy - ul. Dworcowa

Współrzędne: N 50°11'26,98" E 18°27'49,45"



Zalecenia i dobre praktyki:

- droga dojazdowa, tor wyjazdowy z zabytkowej stacji kolejki wąskotorowej;
- ruch zerowy;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów.

Atrakcja turystyczna - zabytkowa stacja kolejki wąskotorowej



km 23+600

Droga leśna wzdłuż torowiska.



km 26+300 Stanica - ul. Dworcowa

Współrzędne: N 50°12'0,17" E 18°30'41,47"



Ślad kolejki po obu stronach porośnięty zielenią, tory zachowane.

Zalecenia i dobre praktyki:

- droga dojazdowa;
- ruch zerowy;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów.

Stanica - ul. 1 Maja

Współrzędne: N 50°12'3,12" E 18°30'52,7"



Zalecenia i dobre praktyki:

- droga dojazdowa;
- ruch zerowy;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów.

km 27+960, km 28+500

Droga leśna przecina dawny ślad kolejki – brak zachowanej infrastruktury.



km 28+900

Ścieżka leśna po śladzie dawnej kolejki – brak zachowanej infrastruktury.



km 30+080 Pilchowice - ul. Trześniówka

Współrzędne: N 50°12'39,98" E 18°33'27,69"



Zalecenia i dobre praktyki:

- droga lokalna;
- ruch mały, widoczność ograniczona przez zieleń;
- w trakcie audytu droga w przebudowie – odbudowywany przejazd kolejowy;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów, poprawić widoczność poprzez wycinkę zieleni.

km 30+220 Pilchowice - ul. Dworcowa

Współrzędne: N 50°12'44,66" E 18°33'52,63"



Zalecenia i dobre praktyki:

- ulica lokalna;
- ruch mały, widoczność dobra, sąsiedztwo przystanku autobusowego i przejścia dla pieszych;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów – zablokować z przejściem dla pieszych (konieczność opracowania kompleksowego projektu organizacji ruchu).

km 31+110 Pilchowice - ul. Gliwicka

Współrzędne: N 50°13'1,03" E 18°34'7,37"



Ocena i wymagania:

- droga wojewódzka nr 921;
- ruch duży, brak właściwej widoczności z uwagi na zielen i usytuowanie w obrębie skrzyżowania;
- opracować projekt organizacji ruchu rozwiązujący prawidłowe usytuowanie przejazdu dla rowerzystów, poprawić widoczność.

Odcinek 31+320 do 38+382 km

km 32+100 Pilchowice - ul. Bierawka

Współrzędne: N 50°13'19,24" E 18°34'46,22"



Wzdłuż biegnie trasa rowerowa nr 6 Gliwice – Pilchowice – Rybnik (czerwona).

Zalecenia i dobre praktyki:

- droga dojazdowa;
- ruch zerowy;
- wykorzystać ulice do prowadzenia trasy.

km 33+700

Droga przez las prawdopodobnie dawnym śladem kolei, gruntowo-żwirowa, szerokość: ok. 4 m, trasa rowerowa nr 6.



km 34+050

Wjazd na drogę gruntową, prawdopodobnie po śladzie dawnej kolejki, trasa nr 6.



km 34+200 Nieborowice - ul. Główna

Współrzędne: N 50°13'25,69" E 18°36'40,41"

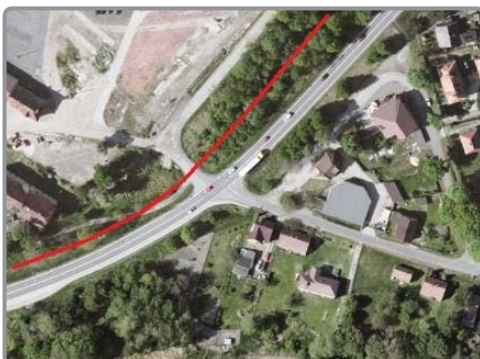


Zalecenia i dobre praktyki:

- droga lokalna;
- ruch minimalny;
- widoczność ograniczona przez ogrodzenie;
- miejsce koncentracji tras rowerowych i punkt wypoczynkowy;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów.

km 34+500 Nieborowice - ul. Dworcowa

Współrzędne: N 50°13'28,67" E 18°36'50,9"



Zalecenia i dobre praktyki:

- droga dojazdowa;
- widoczność dobra ruch minimalny;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów.

35+500 i dalej ul. Gliwicka/Rybnicka

Brak zachowanej infrastruktury wzdłuż drogi.



km 38+380

Wiadukt nad drogą nr 78; długość: 12 m, szerokość: 4,2 m; zachowane tory standardowe i szyny kolejki wąskotorowej.



Odcinek końcowy od 38+382 do 44+314 km

km 39+120 Bojków – ul. Knurowska

Współrzędne: N 50°14'56,5" E 18°39'27,52"



Zalecenia i dobre praktyki:

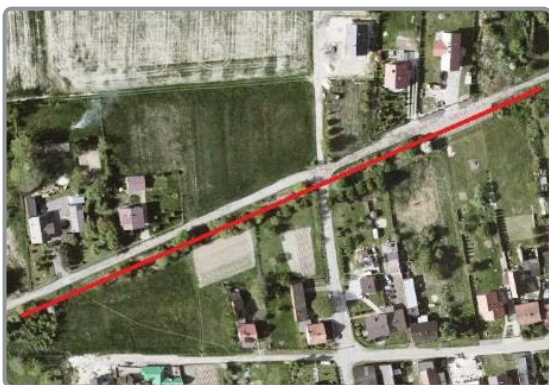
- ulica lokalna;
- duże natężenie ruchu, widoczność ograniczona – przejazd za łukiem poziomym, zieleni;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów – lokalizację ustalić na podstawie projektu organizacji ruchu poprzedzonego analizą bezpieczeństwa ruchu drogowego, usunąć zieleni ograniczającą widoczność.

km 39+500 ul. Brata Alberta (trasa nr 6)



Bojków - ul. Warzywna

Współrzędne: N 50°15'4,46" E 18°39'56,66"



Zalecenia i dobre praktyki:

- ulica dojazdowa;
- ruch zerowy, niewielkie ograniczenie widoczności przez ogrodzenie;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów.

km 40+950 Trasa nr 6

Zakręt z ul. Łanowej na ul. Brata Alberta.



km 41+340

Przejazd pod autostradą A4. Długość: ok. 30 m, szerokość: 9 m.



km 43+000 Gliwice - ul. Bojkowska

Współrzędne: N 50°16'25,91" E 18°40'59,46"



Brak zachowanej infrastruktury kolejowej, 320 m dalej wzdłuż ul. Bojkowskiej początek swój bierze trasa nr 6.

Zalecenia i dobre praktyki:

- droga główna;
- duże natężenie ruchu;
- rozwijane duże prędkości;
- wzdłuż drogi przebiega DDR;
- na podstawie projektu organizacji ruchu poprzedzonego analizą bezpieczeństwa ruchu drogowego wyznaczyć przejazd dla rowerzystów w powiązaniu z istniejącą siecią DDR.

km 43+400 Gliwice - ul. Kopalniana

Współrzędne: N 50°16'40,62" E 18°40'53,81"



Ślad biegnie wzdłuż istniejącej drogi dla rowerów, dalej ul. Bojkowską, a następnie rozpoczyna się odcinek drogi rowerowej na zaadaptowanym odcinku kolejki do starej stacji Gliwice-Trynek.

Zalecenia i dobre praktyki:

- wlot drogi lokalnej;
- widoczność dobra, natężenie ruchu średnie;
- istniejący przejazd dla rowerzystów;
- brak potrzeby korekt.

km 44+100

Droga rowerowa na bazie dawnej kolejki wąskotorowej.



km 44+314

Koniec odcinka, dawna stacja Gliwice-Trynek.



Niniejszy opis zawiera propozycję kształtowania trasy rowerowej z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej, a także niezbędne jej uzupełnienia. Sformułowano zalecenia w zakresie niezbędnych robót przygotowawczych stanowiące rekomendacje w zakresie niezbędnych inwestycji i zmian w organizacji ruchu.

Założono, że analizowana trasa będzie trasą sytuującą się na podobnym poziomie obsługi terenu, jak pozostałe trasy ujęte w analizie.

Zakłada się, że spora część trasy w przyszłości będzie wykorzystywana będzie w przyszłości na potrzeby kolejki wąskotorowej.

Przebieg trasy poza szlakiem kolejowym:

- odcinek km 7+300 – 7+580 wzdłuż DW919, poza jezdnią 0,28 km,
- odcinek km 43+000 – 44+450 – po istniejącej DDR, poza jezdnią 1,45 km.

Trasa przebiega przez tereny gmin, które również mogłyby być inwestorami przedsięwzięcia:

- Racibórz,
- Nędza,
- Kuźnia Raciborska,
- Pilchowice,
- Gliwice.

3.6 Trasa nr 6: Gliwice – Zabrze

Kolej wąskotorowa na odcinku od Gliwic, ul. Pszczyńska do Zabrze, ul. Wolności.

Charakterystyka trasy:

Długość trasy: 6+180 km

Teren: równinny, miejski

Współczynnik wydłużenia: 1,14

- Na odcinku od 0 km do 1+67 km adaptacja możliwa i celowa, ze względu na możliwość połączenia istniejącej trasy rowerowej powstałej w oparciu o kolej wąskotorową Trynek – Bojków z atrakcyjnymi punktami (Stadion Miejski oraz Cmentarz Hutniczy przy ul. Robotniczej).
- Na odcinku 1+67 km do 2+53 km możliwe poprowadzenie DDR wzdłuż istniejących dróg ul. Robotnicza, ul. Królewskie Tamy (przejazd pod Drogową Trasą Średnicową) do ul. Przewozowej (skomunikowanie z LGBS Energia).
- Na odcinku 2+53 km do 6+18 km adaptacja niemożliwa ze względu na brak zachowanej infrastruktury lub jej obecne użytkowanie pod linie kolejowe.

Na podstawie materiałów zgromadzonych w I etapie prac wyznaczono miejsca krzyżowania się trasy z drogami publicznymi. W miejscach tych przeprowadzono wizję w terenie i na podstawie schematu działań audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego ustalono zakres prac niezbędnych do podjęcia.

Skrócony obraz sytuacji w każdym z punktów przedstawiono w postaci zdjęć ilustrujących sytuację w terenie oraz krótkiego zestawienia oceny sytuacji i koniecznych robót.

Problemy te należy szczegółowo rozwiązać na etapie opracowywania projektów technicznych i projektów organizacji ruchu.

Fragment drogi rowerowej powstałej w oparciu o dawną kolej wąskotorową na końcowym odcinku przed dojazdem do ul. Pszczyńskiej.



0+090

Zachowany ślad kolei wąskotorowej przy ul. Pszczyńskiej 100a.



km 0+146 - ul. Pszczyńska, Gliwice

Przejście dla pieszych przez ul. Pszczyńską oraz wjazd (nr 101) w łącznik z ul. Kujawską.

Współrzędne: N 50°17'2,92" E 18°40'46,62"



Zalecenia i dobre praktyki:

- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów – w powiązaniu z przejściem z sygnalizacją świetlną.

km 1+280 - rzeka Kłodnica

Czynny mostek, wykorzystywany w ruchu pieszym i rowerowym.

Współrzędne: N 50°17'15,92" E 18°41'26,78"



Zalecenia i dobre praktyki:

- dostosować obiekt do potrzeb ruchu rowerowego.

km 2+230 - ul. Królewskiej Tamy

Przejazd pod Drogową Trasą Średnicową.

Współrzędne: N 50°17'21,27" E 18°42'4,21"



Zalecenia i dobre praktyki:

- wytyczyć trasę od ul. Robotniczej do ul. Przewozowej z przejazdem pod wiaduktem;
- wyznaczyć przejazdy dla rowerzystów.

Km ok. 3+300 ul. Przewozowa

Współrzędne: N 50°17'23,98" E 18°42'7,51"



Zalecenia i dobre praktyki:

- wyznaczyć przejazdy dla rowerzystów.

Odcinek od 2+630 do 6+168

Na odcinku od ul. Przewozowej (2+530 km) do ul. Sudeckiej (3+800 km) brak zachowanej infrastruktury kolejowej. Można rozważyć poprowadzenie drogi rowerowej pomiędzy stadionem "Kolejarza" Gliwice a terenem Przedsiębiorstwa Energetyki Ciepłej do ul. Sudeckiej, gdzie znajduje się przejazd pod autostradą A1, a następnie – możliwość dalszego skomunikowania z terenami mieszkalnymi w Sośnicy – choć bardziej racjonalne wydaje się poprowadzenie DDR wzdłuż ul. Królewskie Tamy. Obecnie teren niemożliwy do przejścia ze względu na występujące na nim krzewy i młode drzewostany.

km 3+730 ul. Sudecka (3,75km) przejazd pod A1

Współrzędne: N 50°17'43,59" E 18°43'10,16"



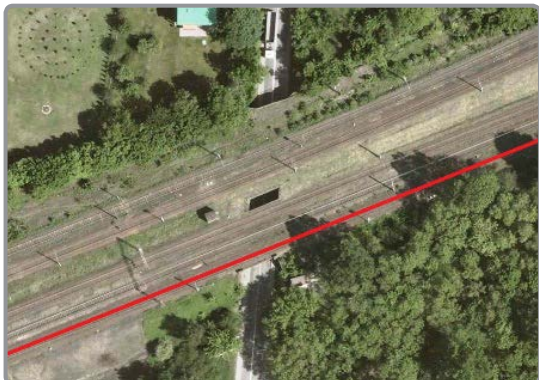
ul. Królewskiej Tamy (przejazd pod A1)

Współrzędne: N 50°17'24,98" E 18°42'53,41"



km 4+680 - ul. W. Reymonta, wiadukt

Współrzędne: N 50°17'45,18" E 18°43'56,02"



Zalecenia i dobre praktyki:

- dostosować obiekt do potrzeb ruchu rowerowego.

km 6+180 ul. Wolności w Zabrze, wiadukt

Współrzędne: N 50°18'20,2" E 18°44'49,57"



Zalecenia i dobre praktyki:

- Dostosować obiekt do potrzeb ruchu rowerowego

Niniejszy opis zawiera propozycję kształtowania trasy rowerowej z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej, a także niezbędne jej uzupełnienia. Sformułowano zalecenia w zakresie koniecznych robót przygotowawczych, stanowiące rekomendacje odnośnie niezbędnych inwestycji i zmian w organizacji ruchu.

Założono, że analizowana trasa będą trasa sytuującą się na podobnym poziomie obsługi terenu, jak pozostałe trasy ujęte w analizie.

Odcinki po drogach publicznych:

- Gliwice ul. Robotnicza 0,8 km,
- Gliwice ul. Królewskiej Tamy (alternatywnie) 1,88 km.

Trasa przebiega przez tereny gmin, które również mogłyby być inwestorami przedsięwzięcia:

- Gliwice,
- Zabrze.

3.7 Trasa nr 7: Zabrze – Bytom

Szlak po dawnej kolei wąskotorowej odcinek Zabrze – Bytom Karb

Charakterystyka trasy:

Długość trasy: 17+775 km

Teren: równinny, miejski

Współczynnik wydłużenia: 1,35

Na odcinku od km 6+180 do km 13+289 adaptacja na drogę dla rowerów jest niemożliwa. Na odcinku od 13+289 km do km 15+432 adaptacja na drogę dla rowerów jest niecelowa ze względu na brak możliwości połączenia z terenami zamieszkałymi oraz innymi terenami atrakcyjnymi dla mieszkańców.

Na odcinku od km 15+432 do km 17+775 możliwa jest adaptacja na drogę dla rowerów – odcinek aktualnie używany przez okolicznych mieszkańców, łączący dzielnicę Bytomia Karb z centrum handlowym Plejada oraz dzielnicą Bytomia Miechowice.

Na podstawie materiałów zgromadzonych w I etapie prac wyznaczono miejsca krzyżowania się trasy z drogami publicznymi. W miejscach tych przeprowadzono wizję w terenie i na podstawie schematu działań audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego ustalono zakres prac niezbędnych do podjęcia.

Skrócony obraz sytuacji w każdym z punktów przedstawiono poniżej w postaci zdjęć ilustrujących sytuację w terenie oraz krótkiego zestawienia oceny sytuacji i koniecznych robót.

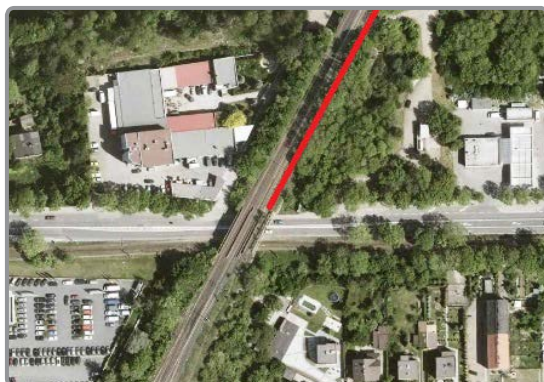
Problemy te należy szczegółowo rozwiązać na etapie opracowywania projektów technicznych i projektów organizacji ruchu.

km 6+180 do km 12+830

Odcinek zaadaptowany przez czynną linię kolejową. Przejście i przejazd niemożliwy na całym odcinku. Niemożliwa adaptacja na drogę dla rowerów. Wytyczanie objazdu dla tego odcinka ze względu na brak sieci dróg dla rowerów oraz spójnej i jednolitej sieci dróg lokalnych – wątpliwe i niecelowe.

Zabrze, ul. Chorzowska

Współrzędne: N 50°18'20,46" E 18°44'49,82"

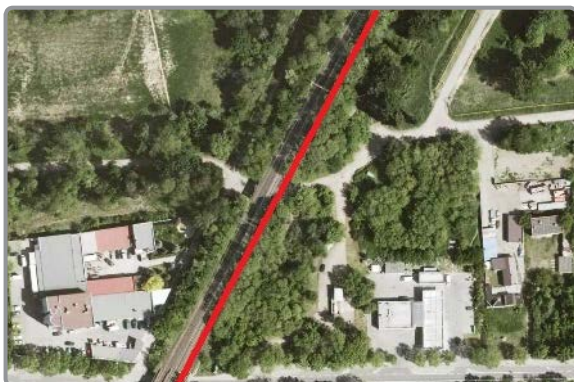


Zalecenia i dobre praktyki:

- początek trasy – zapewnić powiązanie z lokalnym układem komunikacyjnym.

Zabrze, ul. Nad Kanałem

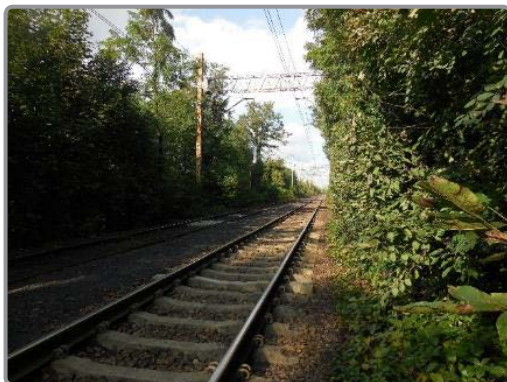
Współrzędne: N 50°18'23,38" E 18°44'52,21"



Zalecenia i dobre praktyki:

- trasa przebiega po wiadukcie nad ulicą;
- dostosować wiadukt do potrzeb ruchu rowerowego.

Po śladzie dawnej linii kolei wąskotorowej biegnie obecnie czynne torowisko kolei, widok z wiaduktu przy ulicy Nad Kanałem w Zabrzu:



Zabrze, ul. Pestalozziego

Współrzędne: N 50°18'40,26" E 18°45'6,18"



Zalecenia i dobre praktyki:

- trasa przebiega po wiadukcie nad ulicą;
- wskazane wykonanie pochylni dla połączenia z okolicznym układem komunikacyjnym.

Zabrze, ul. Kaszubska

Współrzędne: N 50°19'8,46" E 18°46'0,65"



Zalecenia i dobre praktyki:

- trasa przebiega pod wiaduktem.

Zabrze, ul. Kofranteo

Współrzędne: N 50°19'14,58" E 18°46'25"



Zalecenia i dobre praktyki:

- trasa przebiega pod wiaduktem.

Zabrze, ul. Hermisza

Współrzędne: N 50°19'17,86" E 18°46'37,97"



Zalecenia i dobre praktyki:

- trasa przebiega pod wiaduktem.

Zabrze, ul. Mikulczycka

Współrzędne: N 50°19'17,8" E 18°46'37,96"



Zalecenia i dobre praktyki:

- trasa przebiega nad ulicą biegnącą w tunelu.

Zabrze, ul. Hagera

Współrzędne: N 50°19'29,85" E 18°47'26,16"



Zalecenia i dobre praktyki:

- trasa przebiega po wiadukcie nad ulicą biegnącą w wykopie;
- dostosować wiadukt do potrzeb ruchu rowerowego.

Zabrze, ul. Tarnogórska

Współrzędne: N 50°19'40,6" E 18°48'11,5"



Zalecenia i dobre praktyki:

- trasa przebiega pod wiaduktem.

Zabrze, ul. Drzymały

Współrzędne: N 50°19'53,25" E 18°49'17,03"



Zalecenia i dobre praktyki:

- trasa przebiega po wiadukcie nad ulicą;
- dostosować wiadukt do potrzeb ruchu rowerowego.

Zabrze, ul. Jeziorańskiego (DK88)

Współrzędne: N 50°20'5,86" E 18°49'44,15"

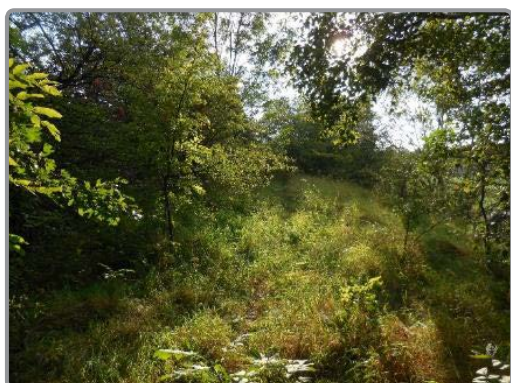


Zalecenia i dobre praktyki:

- trasa przebiega wiaduktem nad drogą;
- dostosować wiadukt do potrzeb ruchu rowerowego.

km 13+289 do km 14+041

Szlak biegnie nasypem wysokości od ok. 1 m do 15 m, na obszarze o zróżnicowanym ukształtowaniu terenu. Szerokość ok. 2,5 m. Szlak miejscami gęsto porośnięty drzewami i krzewami, obecnie bardzo trudny do przebycia. Wykorzystanie na drogę dla rowerów wydaje się bezcelowe ze względu na brak możliwości skomunikowania większych skupisk mieszkańców lub atrakcyjnych terenów rekreacyjnych.



km 13+289 Zabrze, ul. Ziemska

Współrzędne: N 50°20'9,01" E 18°49'46,71"



Zalecenia i dobre praktyki:

- trasa przebiega wiaduktem nad ulicą;
- dostosować wiadukt do potrzeb ruchu rowerowego.

km 14+041

Rozebrany wiadukt przebiegający niegdyś nad linią kolejową; długość: ok. 30 m, brak przyczółków wiaduktu.



km 14+041 do km 15+003

Szlak biegnie nasypem wysokości od ok. 2 m do 10 m na obszarze o zróżnicowanym ukształtowaniu terenu. Szerokość ok. 2,5 m. Szlak miejscami gęsto porośnięty drzewami i krzewami, bardzo trudny do przebycia. Wykorzystanie na drogę dla rowerów wydaje się bezcelowe ze względu na brak możliwości skomunikowania większych skupisk mieszkańców lub atrakcyjnych terenów rekreacyjnych.



km 15+003

Rozebrany wiadukt przebiegający niegdyś nad linią kolejową, długość ok. 10 m. Wysokość ok. 6 m. Zachowane przyczółki wiaduktu, stan techniczny przyczółków bardzo zły.



km 15+003 do km 15+432

Szlak miejscami gęsto porośnięty drzewami i krzewami. Szerokość od 3 do 8 m, dawny odcinek dwutorowy przy Elektrociepłowni Miechowice. Wykorzystanie na drogę dla rowerów wydaje się bezcelowe ze względu na brak możliwości skomunikowania większych skupisk mieszkańców lub atrakcyjnych terenów rekreacyjnych.



km 15+432 do km 15+626 Bytom, węzeł CH

Ślad po torowisku kolei zatarty na skutek rozbudowy dróg dojazdowych do drogi krajowej nr 88 oraz kompleksu handlowego Atrium Plejada. Przez odcinek przebiega ciąg pieszo-rowerowy, możliwy do wykorzystania.

Współrzędne: N 50°20'56,5" E 18°51'0,63"



Zalecenia i dobre praktyki:

- niezbędne jest jednoznaczne poprowadzenie trasy z wykorzystaniem układu drogowego i wyznaczeniem przejazdów dla rowerzystów.

km 15+626 do km 17+300

Ślad po kolei dobrze zachowany, częściowo przebiegający nasypem kolejowym o wysokości od 1 m do 15 m, na obszarze o zróżnicowanym ukształtowaniu terenu. Szerokość ok. 3 m, nawierzchnia gruntowa, słabo porośnięty drzewami i krzewami.

Odcinek wykorzystywany przez okolicznych mieszkańców do skomunikowania dzielnicy Bytomia Karb z centrum handlowym Plejada oraz dzielnicą Bytomia Miechowice. Adaptacja na drogę dla rowerów – celowa.



km 17+300 do km 17+495

Odcinek biegnie równoległe do ulicy Braci Śniadeckich w Bytomiu. Szerokość ok. 3 m, nawierzchnia gruntowa, fragment 13 m asfaltowy z pozostawionymi torami, odcinek porośnięty trawą i krzewami. Adaptacja na drogę dla rowerów – celowa.

Bytom, Braci Śniadeckich

Współrzędne: N 50°21'8,6" E 18°53'30,85"



Zalecenia i dobre praktyki:

- trasa przebiega pomiędzy budynkami osiedla;
- niezbędne wyznaczenie przejazdu dla rowerzystów.

km 17+495 Bytom, ul. Konstytucji

Współrzędne: N 50°21'8,83" E 18°51'35,31"



Budowa przejazdu dla rowerów w dawnym biegu torowiska ze względu na aktualne rozwiązania komunikacyjne niemożliwa.

Zalecenia i dobre praktyki:

- niezbędne wyznaczenie przejazdu dla rowerzystów w obrębie sąsiadującego skrzyżowania z sygnalizacją świetlną.

km 17+495 do km 17+689

Odcinek używany przez okolicznych mieszkańców jako ścieżka łącząca ulicę Konstytucji z ulicą Techniczną przebiegającą pod wiaduktem drogi krajowej nr 94. Szerokość: ok. 3 m, nawierzchnia żwirowa. Adaptacja na drogę dla rowerów – celowa. Do połączenia z ulicą Techniczną.



km 17+689 do km 17+775

Teren prywatny przedsiębiorstwa – wejście niemożliwe.



Niniejszy opis zawiera propozycję kształtowania trasy rowerowej z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej, a także niezbędne jej uzupełnienia. Sformułowano zalecenia w zakresie koniecznych robót przygotowawczych stanowiące rekomendacje odnośnie niezbędnych inwestycji i zmian w organizacji ruchu.

Założono, że analizowana trasa będzie trasą sytuującą się na podobnym poziomie obsługi terenu, jak pozostałe trasy ujęte w analizie.

Odcinek trasy po drodze publicznej – Bytom ul. Braci Śniadeckich 0,35 km.

Trasa przebiega przez tereny gmin, które również mogłyby być inwestorami przedsięwzięcia:

- Zabrze,
- Bytom.

3.8 Trasa nr 8: Dąbrówka Mała – Mysłowice

Szlak po dawnej linii kolejowej na odcinku: Dąbrówka Mała – Mysłowice.

Charakterystyka trasy:

Długość trasy: 10+594 km

Teren: równinny

Współczynnik wydłużenia: 1,15

Odcinek w całości pozbawiony torów. Sporadycznie występują podkłady kolejowe. W całym przebiegu odcinka brak równoległej styczności z działającymi liniami kolejowymi. Stan techniczny oraz walory komunikacyjne opisywanego odcinka w pełni kwalifikują go do adaptacji na drogę dla rowerów. W kilku miejscach szlak obecnie używany jest do komunikacji pieszej i rowerowej przez okolicznych mieszkańców.

Trasa przebiega w następującej odległości od centrów miast: Czeladź Rynek 4500 m, Sosnowiec ul. Modrzejowska 1500 m, Mysłowice Plac Wolności 200 m. Biegnie w pobliżu następujących dużych dzielnic miast lub osiedli mieszkaniowych: Dąbrówka Mała w Katowicach, Burowiec w Katowicach, Borki w Katowicach, Szopienice w Katowicach, Milowice w Sosnowcu, osiedle Piastów w Sosnowcu, osiedle Naftowa w Sosnowcu, Sosnowiec Jęzor, osiedle Piasek w Mysłowicach, Mysłowice Śródmieście, Mysłowice Brzęczkowice, osiedle Powstańców Śląskich w Mysłowicach. Trasa przebiega w pobliżu następujących terenów sportowych i rekreacyjnych: Park Tysiąclecia w Sosnowcu, kompleks stawów Morawa i Hubertus w Katowicach, kompleks sportowo-rekreacyjny w Sosnowcu Zarzeczcu, kompleks sportowo-rekreacyjny Park Zamkowy w Mysłowicach, kompleks rekreacyjny Kąpielisko Słupna w Mysłowicach, kompleks sportowo-rekreacyjny Promenada w Mysłowicach.

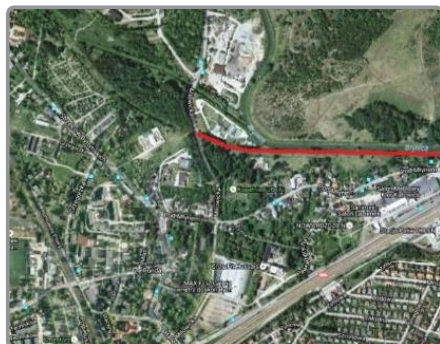
Na podstawie materiałów zgromadzonych w I etapie prac wyznaczono miejsca krzyżowania się trasy z drogami publicznymi. W miejscach tych przeprowadzono wizję w terenie i na podstawie schematu działań audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego ustalono zakres prac niezbędnych do podjęcia.

Skrócony obraz sytuacji w każdym z punktów przedstawiono poniżej w postaci zdjęć ilustrujących sytuację w terenie oraz krótkiego zestawienia oceny sytuacji i koniecznych robót.

Problemy te należy szczegółowo rozwiązać na etapie opracowywania projektów technicznych i projektów organizacji ruchu.

km 0+000 – Katowice, ulica Milowicka, początek szlaku

Współrzędne: N 50°16'51,23" E 19°4'16,45"



Zalecenia i dobre praktyki:

- początek szlaku założono na wiadukcie kolejowym nad ul. Milowicką;
- niezbędne wykonanie zjazdu z nasypu kolejowego do poziomego terenu;
- niezbędna budowa parkingu dla samochodów (przywóz rowerów samochodami).

km 0+030 do km 1+020 - nasyp kolejowy szerokość ok. 6 m.

Na odcinku ślad po szlaku kolei porośnięty krzewami i młodymi drzewami.



km 1+020 - wiadukt nad trasą kolejową drogi S86.

Stan wiaduktu bardzo dobry, długość przejazdu pod wiaduktem: 80 m, szerokość: 8 m.



km 1+020 do km 1+844 - odcinek ślad po szlaku kolei

Częściowo porośnięty krzewami i młodymi drzewami częściowo zachowana nawierzchnia tłucznia kolejowego. Szerokość: ok. 4 m.

km 1+844 - Katowice, ul. Borki

Współrzędne: N 50°16'51,23" E 19°4'16,45"



Zalecenia i dobre praktyki:

- miejsce połączenia z ewentualną trasą Katowice – Borki (zdjęcia przedstawia widok z ul. Borki w kierunku analizowanej trasy – widoczny wiadukt w ciągu drogi S86);
- ruch samochodowy minimalny.

Skrzyżowanie z drogą gruntową łączącą ul. Borki w Katowicach z Parkiem im. Kruczkowskiego i kompleksem sportowym Stadionu Ludowego w Sosnowcu. Połączenie z ul. Korczaka i dalej przez dzielnice Burowiec lub Szopienice z Centrum Katowic.

km 1+844 do km 2+928

Szlak biegnie wzdłuż terenów rekreacyjnych stawów Borki, Morawa, Hubertus w Katowicach oraz terenów rekreacyjnych Stadionu Ludowego i stawu Stawki w Sosnowcu. Na odcinku 760 m równoległe do szlaku po kolei, w odległości od 15 do 40 metrów, biegnie asfaltowa droga dla rowerów będąca częścią w/w terenów rekreacyjnych w Sosnowcu. Szerokość: ok. 4 m.



km 2+928 do km 3+673

Szlak po kolei wchodzi w wykop przebiegający pod ul. Sobieskiego w Sosnowcu oraz pod czynną linią kolejową relacji Katowice-Warszawa; zalany jest wodą na maksymalną głębokość ok. 2 m. Poziom lustra wody wyrównany jest z poziomem lustra wody sąsiednich stawów. Odwodnienie tego odcinka wydaje się niemożliwe. Do ul. Sobieskiego możliwy objazd poprzez w/w drogę dla rowerów. Od ul. Sobieskiego do km 3+400 odcinek nieprzejezdny ze względu na brak ominięcia nasypu kolejowego z czynną linią kolejową relacji Katowice-Warszawa.

Wykonanie objazdu możliwe od strony południowej przez ulicę Sosnowiecką w Katowicach drogą dla rowerów oraz dalej – obok stawów Hubertus 1,2 i 3 do dalszego biegu śladu trasy.

km 3+250

Ul. Sobieskiego w Sosnowcu, odległość do centrum miasta Sosnowca (plac Stulecia / ul. Modrzejowska) 1500 m.

km 3+250 - Katowice, ul. Sosnowiecka

Współrzędne: N 50°16'47,18" E 19°4'45,45"



Zalecenia i dobre praktyki:

- szlak zalany wodą, istnieje możliwość wykorzystania istniejących dróg parkowych, na których dopuszczono odbywanie się ruchu rowerowego;
- na ul. Sosnowieckiej natężenie ruchu spore, jednak wyznaczone są drogi dla rowerów;
- konieczność zmiany istniejącej organizacji ruchu.

km 3+673 do km 3+650 N

Nasyp kolejowy biegnie pomiędzy rzeką Brynicą a stawami Hubertus. W części szlak używany przez okolicznych mieszkańców. Szerokość: ok. 3,5 m.

km 4+650

Rozebrany most nad rzeką Rawą – długość: ok. 7,5 m. Możliwy objazd mostem leżącym w odległości 40 m o nawierzchni asfaltowej.



km 4+650 do km 5+030

Ślad po szlaku kolejowym częściowo porośnięty krzewami. Szerokość: ok. 3,5m.

km 5+030

Wiadukt kolejowy nad nieczynnym szlakiem kolejowym, stan bardzo dobry, długość odcinka 15 m. Szerokość przejazdu: 5,5 m.



km 5+030 do km 5+525

Ślad po szlaku kolejowym częściowo porośnięty krzewami. Szerokość: 3,5 m.

km 5+505

Instalacja przeprowadzająca rurociąg nad nieczynnym szlakiem kolejowym.

km 5+525 - Mysłowice, ul. Nowososnowiecka

Współrzędne: N 50°15'29,48" E 19°8'9,61"



Zalecenia i dobre praktyki:

- szlak w wykopie, nad nim wiadukt;
- pożądanie zbudowanie połączeń komunikacyjnych DDR z okolicznym terenem.

km 5+525

Wiadukt nad nieczynnym szlakiem kolejowym przy ulicy Nowososnowieckiej w Sosnowcu, długość przejazdu: 15 m, szerokość: 5,5 m.



Na odcinku 570 m szlak bardzo mocno porośnięty krzewami, biegnie na granicy Giełdy Samochodowej w Mysłowicach z jednej strony, a drogą szutrową – z drugiej strony. Szerokość: ok. 3,5 m.

km 5+530 do km 5+600

Ślad po szlaku kolejowym częściowo porośnięty krzewami.

km 5+600 do km 6+050

Odcinek bardzo mocno porośnięty roślinnością, bardzo utrudnione przejście.

km 6+050

Most nad kanałem ściekowym, stan dobry; długość: ok. 10 m, brak barierek ochronnych.



km 6+050 do km 7+285

Odcinek biegnie wzdłuż rzeki z jednej strony, a parkiem i osiedlami Mysłowic – z drugiej. Szerokość: 3,5 m. Szlak używany przez okolicznych mieszkańców. Odległość do centrum miasta Mysłowice przemierzając się ulicami (plac Wolności – rejon Urzędu Miasta Mysłowice) 200 metrów. Dojazd drogą nr 79 do dzielnicy Sosnowca Modrzejów: 500 m.

km 7+285 ul. Krakowska

Współrzędne: N 50°14'35,3" E 19°8'35,05"

Wiadukt drogi nr 79, stan bardzo dobry, długość przejazdu pod wiaduktem 25 m.



km 7+285 do km 7+503

W nawierzchni odcinka duże ilości piasku, będące zapewne naturalnym podłożem w tym miejscu; szerokość: 3,5 m.

km 7+503

Wiadukt linii tramwajowej; długość przejazdu: 10 m.



km 7+503 do km 9+326

Ślad nieczynnej linii kolejowej biegnący wzdłuż rzeki Przemszy z jednej strony, a terenami zielonymi i domami dzielnicy Mysłowic Brzęczkowice – z drugiej. W kilku miejscach zarośnięty w całości krzewami i młodymi drzewami. Szerokość: 3,5 m.

km 9+326

Podwójny most kolejowy nad rzeką Przemszą. Długość: 80 m; szerokość przejazdu: 4 m. Wysokość: ok. 15 m na skarpie oraz ok. 25 m nad rzeką. Stan: zachowany szkielet konstrukcji, brak drewnianego pokrycia części jezdnej. W pełni możliwe zaadoptowanie na potrzeby drogi dla rowerów. Możliwość wykonania zjazdu ze skarpy. Punkt turystyczny o nazwie Trójkąt Trzech Cesarzy.



km 9+326 do km 10+594

Odcinek biegnący nasypem kolejowym o wysokości ok. 15 m i szerokości od 4 m do 20 m, nawierzchnia żwirowa.

km 9+681

Współrzędne: N 50°13'47,08" E 19°9'48,16"

- przebiegi trasy w innym poziomie, aniżeli otaczający teren;
- niezbędne zbudowanie pochylni łączących z terenem.

Wiadukt kolejowy dwubiegowy o szerokości: 8 m i długości: 40 m, nad ulicą Orłąt Lwowskich w Sosnowcu, o konstrukcji żelbetowej. Stan dobry. Nawierzchnia żwirowa. Możliwość wykonania wjazdu/zjazdu z nasypu/wiaduktu na ulicę Starowiejską w Sosnowcu.



Odcinek do km 10+000

Nasyp kolejowy o wysokości: ok. 15 m i szerokości: ok. 20 m o nawierzchni żwirowej.

Celowość ewentualnej kontynuacji drogi dla rowerów na wschód w kierunku drogi S1 – znikoma. Jest to ostatnie skupisko ludności na opisywanej trasie, którego średnie zagęszczenie wynosi od 2000 do 5000 osób na kilometr kwadratowy. Dalszy bieg byłego torowiska doprowadza jedynie do węzła kolejowego Sosnowiec-Jęzor. Dalsze połączenie z dzielnicami Sosnowca (Niwka i Jęzor), istniejącymi drogami lub poprzez utworzenie spójnej sieci dróg rowerowych.

km 10+000

Wiadukt kolejowy jednobiegowy nad drogą S1 o konstrukcji żelbetowej. Stan dobry. Szerokość: 4 m, długość: 60 m. Nawierzchnia żwirowa.



Km10+281

Wiadukt kolejowy żelbetowy nad linią kolejową. Stan zły, częściowo zdewastowany, nawierzchnia żwirowa, długość: 30 m, szerokość: 4 m.



km 10+594

Koniec trasy, dalszy bieg trasy to bocznicą kolejową doprowadzającą do węzła kolejowego Sosnowiec Jęzor.

Niniejszy opis zawiera propozycję kształtowania trasy rowerowej z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej, a także niezbędne jej uzupełnienia. Sformułowano zalecenia w zakresie koniecznych robót przygotowawczych stanowiące rekomendacje odnośnie niezbędnych inwestycji i zmian w organizacji ruchu.

Założono, że analizowana trasa będzie trasą sytuującą się na podobnym poziomie obsługi terenu, jak pozostałe trasy ujęte w analizie.

Trasa w całości przebiega poza drogami publicznymi.

Trasa przebiega przez tereny gmin, które również mogłyby być inwestorami przedsięwzięcia:

- Katowice,
- Mysłowice.

3.9 Trasa nr 9: Dąbrówka Mała – Żabie Doły

Szlak po dawnej linii kolejowej na odcinku: Dąbrówka Mała – Żabie Doły.

Charakterystyka trasy:

Długość trasy: 11+510 km

Teren: równinny

Współczynnik wydłużenia: 1,19

Odcinek w całość pozbawiony torów i podkładów. Na przeważającej części odcinka właściciel terenu wydobywa ziemię i piasek oraz składa gruz i ziemię. Trwające prace ziemne uniemożliwiają w wielu miejscach przejście śladem torowiska. Jedynie ostatni półtorakilometrowy odcinek zachował pierwotną konstrukcję ziemną torowiska. Szlak w obecnej chwili, ze względu na swój stan techniczny i prowadzone na nim prace ziemne, nie nadaje się w całości na adaptację na drogę dla rowerów, na której zachowany byłby jednolity przebieg po śladzie dawnej kolei. Możliwe adaptacje na drogę dla rowerów niektórych pojedynczych krótkich odcinków, jednakże przebieg szlaku w terenie pozostawia pod znakiem zapytania celowość takich adaptacji ze względu na to, iż przebiega on głównie po terenach niezamieszkałych i oddalonych od skupisk mieszkańców.

Na podstawie materiałów zgromadzonych w I etapie prac wyznaczono miejsca krzyżowania się trasy z drogami publicznymi. W miejscach tych przeprowadzono wizję w terenie i na podstawie schematu działań audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego ustalono zakres prac niezbędnych do podjęcia.

Skrócony obraz sytuacji w każdym z punktów przedstawiono poniżej w postaci zdjęć ilustrujących sytuację w terenie oraz krótkiego zestawienia oceny sytuacji i koniecznych robót.

Problemy te należy szczegółowo rozwiązać na etapie opracowywania projektów technicznych i projektów organizacji ruchu.

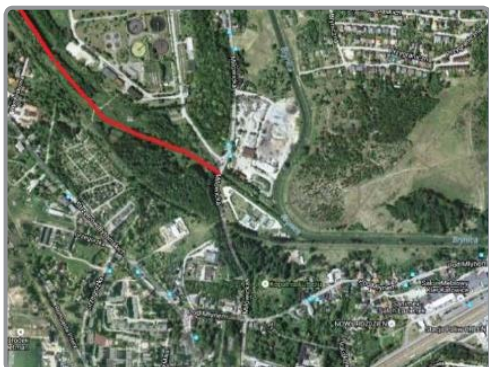
Km 0 do km 1+260

Nasyp kolejowy szerokości ok. 20 metrów oraz wysokości ok. 3 m. Właściciel terenu z całego odcinka sukcesywnie pozyskuje żwir, ziemię i piasek.



km 0+000 - Katowice, ulica Milowicka, początek szlaku

Współrzędne: N 50°16'51,23" E 19°4'16,45"



Zalecenia i dobre praktyki:

- początek szlaku założono na wiadukcie kolejowym nad ul. Milowicką;
- niezbędne wykonanie zjazdu z nasypu kolejowego do poziomu terenu;
- niezbędna budowa parkingu dla samochodów (przywóz rowerów samochodami).

km 1+260 - Czeladź, ulica Żwirowa

Współrzędne: N 50°17'21,32" E 19°3'31,87"



Ocena i wymagania:

- natężenie ruchu zerowe;
- niezbędna poprawa widoczności;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów.

Możliwy dojazd do ulicy Strzelców Bytomskich w Katowicach. Teren zdegradowany trwającymi pracami ziemnymi wykonywanymi przez właściciela terenu. Zachowany dawny betonowy przejazd kolejowy jednotorowy przez ulicę Żwirową.

km 1+260 do km 2+505

Nawierzchnia po śladzie torowiska ściągnięta do piaskowego gruntu na całym odcinku. Właściciel terenu w dwóch miejscach pozyskuje piasek. Głębokie na ok. 10-15 metrów wykopy. Wykopy są sukcesywnie pogłębiane i poszerzane na śladzie dawnego torowiska.



km 2+505 – Siemianowice Śląskie, ulica Stary Czekaj

Współrzędne: N 50°16'51,23" E 19°4'16,45"



Zalecenia i dobre praktyki:

- droga gruntowa przez las;
- natężenie ruchu zerowe.

km 2+505 do km 3+458

Odcinek, na którym aktualnie właściciel terenu wybiera żwir z dawnego torowiska oraz przykrywa go tymczasowo w dwóch miejscach.



km 3+458 do km 4+341

Odcinek bez torowiska przebiega wykopem głębokości ok. 5 m i szerokości ok. 10 m. Nawierzchnia żwirowa.



km 4+341 do km 6+240

Odcinek biegnie nasypem kolejowym, właściciel terenu wybiera żwir z dawnego torowiska. Odcinek biegnie obok pola golfowego w Siemianowicach Śląskich. Na odcinku zalega woda po opadach.



km 5+440 – Siemianowice Śląskie, ulica Bażantarnia

Współrzędne: N 50°19'21,97" E 19°2'23,11"



Zalecenia i dobre praktyki:

- droga dojazdowa do cmentarza wojskowego;
- natężenie ruchu zerowe;
- niezbędne poprawienie widoczności (zieleni).

km 5+440 do km 6+782

Ślad po torowisku zniszczony przez ciężki sprzęt budowlany, biegnący na glinianym podmokłym gruncie. Km 6+240 – przebiega tam asfaltowa droga parkowa łącząca Park Bażantarnia z DK 94.



km 6+240 - Siemianowice Śląskie, ulica Spacerowa

Współrzędne: N 50°19'31,29" E 19°1'45,88"



Zalecenia i dobre praktyki:

- droga dojazdowa, ulica wyłączona z ruchu;
- sąsiedztwo parkingu i atrakcji turystycznej (Bażantarnia);
- konieczność odpowiedniego utrzymania zieleni (widoczność).

km 6+782 - Siemianowice Śląskie, ulica Zwycięstwa

Współrzędne: N 50°19'34,4" E 19°1'18,2"



Zalecenia i dobre praktyki:

- trasa przebiega po wiadukcie nad drogą;
- konieczna budowa zjazdów, celem połączenia z okolicznym układem komunikacyjnym.

km 6+812 do km 7+685

Odcinek biegł niegdyś nasypem. W obu widocznych na zdjęciach miejscach trwają prace rozbiórkowe nasypu. Przypuszczalnie, całość nasypu na tym odcinku zostanie rozebrana. Na km 7+010 właściciel terenu składa gruz i ziemię, przykrywa pozyskany z nasypu materiał.



km 7+685 - Siemianowice Śląskie, ulica Tarnogórska

Współrzędne: N 50°19'49,19" E 19°2'37,34"



Zachowane betonowe przyczółki wiaduktu. Długość: 55 m, szerokość: 12 m.

Zalecenia i dobre praktyki:

- trasa przebiegała po wiadukcie nad drogą (obecnie rozebrany);
- niezbędna budowa zjazdów z nasypu i wyznaczenie przejazdu dla rowerzystów, albo budowa kładki.

km 7+740 do km 8+561

Nasyp kolejowy wysokości ok. 5 m i szerokości ok. 10 m. Na km 8+010 rozkopany na długości ok. 100 m.



km 8+561 - Siemianowice Śląskie, ulica Bytomska

Współrzędne: N 50°19'50,16" E 18°59'51,53"



Wiadukt kolejowy nad ul. Bytomską w Siemianowicach Śląskich. Długość: 20 m, szerokość: 8 m. Stan techniczny – zły.



Zalecenia i dobre praktyki:

- trasa przebiega po wiadukcie nad drogą;
- niezbędna budowa zjazdów z nasypu.

km 8+581 do km 10+034

Na całym odcinku trwają prace ziemne prowadzone przez właściciela terenu.



km 10+034 - Siemianowice Śląskie, ul. Kluczborska

Współrzędne: N 50°19'51,56" E 18°58'36,36"



Wiadukt kolejowy, wejście na wiadukt i jego pomiar są niemożliwe z uwagi na sprzymowane podkłady kolejowe po obu stronach wjazdu.

Zalecenia i dobre praktyki:

- droga lokalna;
- dobra widoczność, przeciętne natężenie ruchu.

km 10+034 do km 11+510

Odcinek biegnie wykopem a następnie wznosi się na nasyp o maksymalnej wysokości 4 m i szerokości ok. 3 m. W całości zachowana konstrukcja ziemna odcinka. Teren porośnięty krzewami i młodymi drzewami. Km 10+988 – zachowany wiadukt żelbetowy, przebiegający ponad śladem opisywanego śladu.



km 11+510 - Chorzów Żabie Doły, koniec trasy, połączenie z trasą Katowice – Piekary Śląskie

Współrzędne: N 50°19'42,62" E 18°57'23,12"



Zalecenia i dobre praktyki:

- trasa przebiega po wiadukcie nad drogą;
- niezbędna budowa zjazdów z nasypu.

Niniejszy opis zawiera propozycję kształtowania trasy rowerowej z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej, a także niezbędne jej uzupełnienia. Sformułowano zalecenia w zakresie koniecznych robót przygotowawczych stanowiące rekomendacje odnośnie niezbędnych inwestycji i zmian w organizacji ruchu.

Założono, że analizowana trasa będzie trasą sytuującą się na podobnym poziomie obsługi terenu, jak pozostałe trasy ujęte w analizie.

Trasa w całości przebiega poza drogami publicznymi.

Trasa przebiega przez tereny gmin, które również mogłyby być inwestorami przedsięwzięcia:

- Katowice,
- Siemianowice Śląskie,
- Chorzów.

3.10 Trasa nr 10: Pogoria

Charakterystyka trasy:

Długość trasy: 12+210 km

Teren: równinny

Współczynnik wydłużenia: 1,08

Trasa w całości przebiega poza drogami publicznymi, jednak alternatywnie proponowany objazd w m. Grodziec.

- ulicą Wolności – 0,63 km,
- drogą polną – 0,68 km.

Trasa przebiega przez tereny gmin, które również mogłyby być inwestorami przedsięwzięcia:

- Dąbrowa Górnicza,
- Będzin,
- Siemianowice Śląskie.

Linia kolejowa pomiędzy zalewem Pogoria do Siemianowic Śląskich obsługiwała kopalnię piasku w miejscu obecnego zbiornika wodnego, który powstał w połowie lat 70 XX wieku. Po zamknięciu kopalni piasku linia obsługiwała przewozy towarowe. Kilka lat temu rozebrano torowisko oraz infrastrukturę. Trasa po kolei piaskowej może stanowić ważny element infrastruktury jako trasa rekreacyjna dla mieszkańców Śląska i Zagłębia. Szlak przebiega od zalewu Pogoria III, który jest jednym z najpopularniejszych rekreacyjnych zbiorników wodnych w regionie, do Siemianowic Śląskich, gdzie łączy się z drugą nitką kolei piaskowej, biegnącą z Sosnowca do Chorzowa.

Na podstawie materiałów zgromadzonych w I etapie prac wyznaczono miejsca krzyżowania się trasy z drogami publicznymi. W miejscach tych przeprowadzono wizję w terenie i na podstawie schematu działań audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego ustalono zakres prac niezbędnych do podjęcia.

Skrócony obraz sytuacji w każdym z punktów przedstawiono poniżej w postaci zdjęć ilustrujących sytuację w terenie oraz krótkiego zestawienia oceny sytuacji i koniecznych robót. Problemy te należy rozwiązać szczegółowo na etapie opracowywania projektów technicznych i projektów organizacji ruchu.

Trasa dawnej kolei piaskowej zaczyna się w Dąbrowie Górniczej przy ulicy Marii Konopnickiej. Pierwotnie biegła dalej na północ, gdzie obsługiwała m.in. zalew Pogoria IV (Kuźnicę Warężyńską). Nadal istnieje tam baza kolejowa obsługująca tę linię, obecnie należąca do DB Schenker. Początkowe metry trasy są ciągle zajęte przez tory przynależne do bocznic. Równoległe biegnie tłuczniowa droga o szerokości ok. 4 m, stanowiąca przedłużenie ul. Konopnickiej i służąca za dojazd do kolonii domków wypoczynkowych stojących obok bazy transportowej nad brzegiem zalewu.

km 0+000 początek trasy

Współrzędne: N 50°20'38,44" E 19°11'31,49"

km 0+120

Skrzyżowanie drogi ze ścieżką z parku Zielona w kierunku Pogorii III. Odcinek w poprzek torów został wybrukowany i zabezpieczony szukaną z betonowych murków przed przejazdem przez tory kolejowe. Równoległe do trasy biegnie z zalewu odnoga potoku Pogoria, przez którą można przejść betonowym mostkiem. Z drugiej strony potoku biegnie ulica Konopnickiej.

Współrzędne: N 50°20'33,14" E 19°11'31,55"



km 0+330

Właściwy początek trasy biegnącej dawnym szlakiem kolei piaskowej. Po stronie północnej znajduje się końcówka torów boczniczy kolejowej DB Schenker, natomiast po południowej – pozostałości po torowisku. Tory zostały zdemontowane wraz z kamienną podbudową. Szerokość: ok. 3 m.

Współrzędne: N 50°20'26,33" E 19°11'31,37"

Zalecenia i dobre praktyki:

- usunąć pozostałości infrastruktury kolejowej;
- wykonać nawierzchnię spełniającą wymogi ruchu rowerowego.

km 0+500

Skrzyżowanie z odnogą ul. Konopnickiej. Szlak kolejowy jest porośnięty trawą, po której biegnie ścieżka o szerokości ok. 1 m. Odcinek jest wykorzystywany do transportu lokalnego.

Współrzędne: N 50°20'20,81" E 19°11'29,54"

Zalecenia i dobre praktyki:

- wykonać nawierzchnię spełniającą wymogi ruchu rowerowego.

km 1+130

Skrzyżowanie z ul. Robotniczą. Trasa kolei porośnięta trawą, po której odbywa się ruch pieszy i kołowy do pobliskich domków. Szerokość: ok. 3,5 m. Torowisko jest rozebrane.

Współrzędne: N 59°20'15,51" E 19°11'1,27"


Zalecenia i dobre praktyki:

- wykonać nawierzchnię spełniającą wymogi ruchu rowerowego.

km 1+900

Widoczne pozostałości po rozebranym torowisku. Roślinność niska. Ruch na odcinku utrudniony ze względu na pozostałości po pracach ziemnych. Szerokość trasy: ok. 4 m.

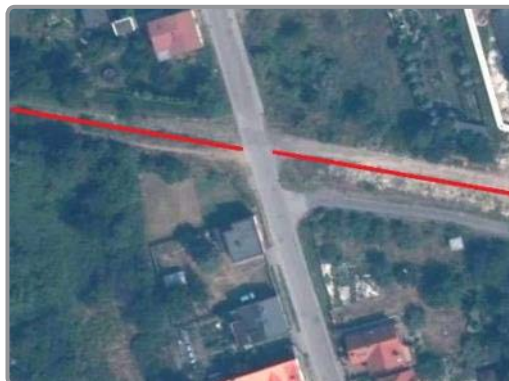
Zalecenia i dobre praktyki:

- usunąć zbędną zielen;
- wykonać nawierzchnię spełniającą wymogi ruchu rowerowego.

km 2+940

Skrzyżowanie z ulicą Krętą. Pozostałości torowiska widoczne w terenie. Szerokość: ok. 3 m. Ruch po odcinku możliwy, choć utrudniony ze względu na pozostałości kamiennej podbudowy.

Współrzędne: N 50°20'18,04" E 19°9'33,05"



Zalecenia i dobre praktyki:

- usunąć zbędną zieleni;
- wykonać nawierzchnię spełniającą wymogi ruchu rowerowego;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów.

km 3+120

Rzeka Przemsza. Pozostałości po moście w postaci pylonów. Odcinek do rzeki od strony wschodniej trudno przejezdny. Odcinek za rzeką, w kierunku zachodnim – nieprzejezdny. Równoległe do niego biegnie leśna droga o szerokości ok. 3 m. Wzdłuż rzeki ciągnie się ziemna ścieżka rowerowe, bardzo popularna jako trasa rekreacyjna. Nieistniejący most można objechać ścieżką w kierunku południowym do ulicy Siemońskiej, a następnie drogą leśną prowadzącą do zakładu Kinga przy ul. Siemońskiej 32.

Współrzędne: N 50°20'18,43" E 19°9'23,22"



Zalecenia i dobre praktyki:

- zbudować kładkę nad rzeką.

km 3+670

Odcinek nieprzejezdny z powodu gęstej roślinności i pozostałości po kamiennej podbudowie torowiska. Równoległe do trasy biegnie droga leśna o szerokości ok. 3 m. Dalszy odcinek – mało zarośnięty, z pozostałościami o podbudowy kamiennej.

Zalecenia i dobre praktyki:

- usunąć zbędną zieleni;
- wykonać nawierzchnię spełniającą wymogi ruchu rowerowego.

km 4+760

Skrzyżowanie z ul. Świerczewskiego. Brakujący wiadukt nad drogą o szerokości ok. 30 m. Odcinek do skrzyżowania mocno porośnięty roślinnością, z biegnącą równoległe drogą leśną. Za skrzyżowaniem – trasa o szerokości ok. 4 m, z resztkami podbudowy kamiennej, mocno porośnięta.

Współrzędne: N 50°20'19,01" E 19°8'0,43"

Zalecenia i dobre praktyki:

- usunąć zbędną zieleń;
- wykonać nawierzchnię spełniającą wymogi ruchu rowerowego;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów.

km 5+450

Brakujący most nad potokiem Glinice. Strumień ma szerokość ok. 1,5 m, ale brakujący odcinek po wyburzeniu przyczółków mostu wynosi ok. 20 m. Odcinek mocno porośnięty niską roślinnością z dużą ilością kamieni pozostałych po podbudowie torów. Szerokość: ok. 8 m.

Współrzędne: N 50°20'20,13" E 19°7'25,83"



Zalecenia i dobre praktyki:

- zbudować kładkę nad przeszkodą.

km 6+200

Skrzyżowanie z ul. Wolności. Brakujący wiadukt o rozpiętości ok. 30 m. Równoległe do ul. Wolności biegnie dwukierunkowa droga dla rowerów po śladzie linii tramwajowej nr 25 do Wojkowic, zlikwidowanej w 2006 roku.

Współrzędne: N 50°20'15,36" E 19°6'48,95"

Zalecenia i dobre praktyki:

- wykonać kładkę nad drogą;
- alternatywnie wybudować pochylnie sprowadzające ruch rowerowy na poziom terenu i wyznaczyć przejazd dla rowerzystów.

km 6+490

Skrzyżowanie z drogą krajową DK 86. Brakujący wiadukt rozpiętości ok. 50 m. Odcinek nieprzejezdny ze względu na roślinność i zniszczenie podłoża po rotach rozbiórkowych podtorza. Możliwy objazd DDR w ul. Wolności na północ do Grodzca, a następnie na południe drogami polnymi.

Współrzędne: N 50°20'10,24" E 19°6'36,74"



Zalecenia i dobre praktyki:

- wyznaczyć objazd według w/w wskazania.

km 6+880

Odcinek nieprzejezdny. Nasyp w trakcie prac rozbiórkowych

Zalecenia i dobre praktyki:

- znaleźć i wyznaczyć trasę objazdową.

km 8+340

Skrzyżowanie z ul. Nowotki. Przejazd pod istniejącym, żelbetowym wiaduktem. Odcinek przejezdny, z pozostałościami podbudowy torowiska. Wykorzystywany do transportu lokalnego.

Współrzędne: N 50°20'1,55" E 19°5'4,94"



km 9+390

Skrzyżowanie z ul. Wojkowicką. Odcinek trudno przejezdny z pozostałościami podbudowy torowiska. Szerokość: ok. 5 m. Jest to miejsce połączenia trasy z Pogorii z trasą kolei piaskowej biegnącej z Rogoźnika i Chechła.

Współrzędne: N 50°19'50,72" E 19°4'19,39"

Równoległe do trasy będą po obu stronach drogi polne.

Zalecenia i dobre praktyki:

- usunąć zbędną zieleń;
- wykonać nawierzchnię spełniającą wymogi ruchu rowerowego;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów.

km 10+400

Skrzyżowanie z ul. Przełajską. Odcinek mocno zdegradowany. Zarośnięty gęstą trawą. Trasa trudno przejezdna. Miejscami ślad po kolei niewidoczny. Szerokość trasy: ok. 4 m.

Współrzędne: N 50°19'35,11" E 19°3'35,38"



Zalecenia i dobre praktyki:

- usunąć zbędną zieleń;
- wykonać nawierzchnię spełniającą wymogi ruchu rowerowego;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów.

km 10+650

Nieistniejący most na rzece Brynicy. Rozpiętość: ok. 30 m. Szerokość trasy: ok. 3 m.

Współrzędne: N 50°13'33,65" E 19°3'22,46"



Zalecenia i dobre praktyki:

- zbudować kładkę nad rzeką.

km 11+170

Nieistniejący most nad potokiem Rów Michałkowski. Odcinek pomiędzy Brynicą a potokiem jest niedostępny. Przeważnie nieprzejezdny.



Zalecenia i dobre praktyki:

- znaleźć i wyznaczyć trasę objazdową.

km 11+940

Wiadukt ul. Henryka Krupanka. Trasa kolei biegnie pod żelbetowym wiaduktem o rozpiętości ok. 20 m i wysokości ok. 5 m. Stan techniczny – dobry. Trasa kolei rozkopana, w bardzo złym stanie, właściwie nieprzejezdna. Szerokość: ok. 8 m.

Współrzędne: N 50°19'26,58" E 19°2'19,01"



Zalecenia i dobre praktyki:

- odtworzyć podbudowę i wykonać nawierzchnię spełniającą wymogi ruchu rowerowego.

km 12+210 - koniec trasy

Skrzyżowanie z trasą kolei piaskowej z kierunku Maczki-Bór/Chorzów. Trasa rozkopana, w bardzo złym stanie. Nieprzejezdna. Szerokość: ok. 6 m.

Współrzędne: N 50°19'27,06" E 19°2'5,36"

Zalecenia i dobre praktyki:

- wykonać system odwodnienia terenu;
- odtworzyć podbudowę i wykonać nawierzchnię spełniającą wymogi ruchu rowerowego.

Niniejszy opis zawiera propozycję kształtowania trasy rowerowej z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej, a także niezbędne jej uzupełnienia. Sformułowano zalecenia w zakresie koniecznych robót przygotowawczych stanowiące rekomendacje odnośnie niezbędnych inwestycji i zmian w organizacji ruchu.

Założono, że analizowana trasa będzie trasą sytuującą się na podobnym poziomie obsługi terenu, jak pozostałe trasy ujęte w analizie.

Trasa w całości przebiega poza drogami publicznymi.

Trasa przebiega przez tereny gmin, które również mogłyby być inwestorami przedsięwzięcia:

- Dąbrowa Górnicza,
- Będzin,
- Siemianowice Śląskie.

3.11 Trasa nr 11: Południowa Magistrala

Szlak po dawnej linii kolejowej południowej magistrali piaskowej.

Charakterystyka trasy:

Długość trasy: 25+310 km

Teren: równinny

Współczynnik wydłużenia: 1,47

Trasa znana jest pod nazwą południowej magistrali piaskowej – zwyczajowa nazwa normalnotorowej, przemysłowej, częściowo dwutorowej, niegdyś zelektryfikowanej linii kolejowej łączącej stacje kolei piaskowej Jęzor Centralny oraz Bór Górny w Sosnowcu z szybami podsadzkowymi oraz mostami zsyłowymi piasku budowlanego znajdującymi się w Jaworznie, Katowicach i Rudzie Śląskiej. Linia ta stanowiła i stanowi jedną z głównych magistrali kolei piaskowych w GOP, obok północnej magistrali piaskowej. Trasa zachowana w przeciętnym stanie z uwagi na postępujący demontaż niektórych obiektów inżynierskich oraz nasypów. Na odcinkach, które są zachowane, widać wykorzystanie przez mieszkańców na ścieżki, drożki rowerowe etc.

Ponieważ trasa przebiega przez kilka miast w osi zachód – wschód, stanowi doskonałą bazę do stworzenia osi połączeń między miastami. Przebiega w pobliżu bardzo dużych osiedli mieszkaniowych w kilku miastach.

Na podstawie materiałów zgromadzonych w I etapie prac wyznaczono miejsca krzyżowania się trasy z drogami publicznymi. W miejscach tych przeprowadzono wizję w terenie i na podstawie schematu działań audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego ustalono zakres prac niezbędnych do podjęcia.

Skrócony obraz sytuacji w każdym z punktów przedstawiono w postaci zdjęć ilustrujących sytuację w terenie oraz krótkiego zestawienia oceny sytuacji i koniecznych robót. Problemy te należy szczegółowo rozwiązać na etapie opracowywania projektów technicznych i projektów organizacji ruchu.

ODCINEK 1 – KM 0+000 – KM 4+317

Odcinek prowadzi przez większą część Rudy Śląskiej w osi zachód-wschód mniej więcej w jej środkowej części. Jest on więc idealnym miejscem na zbieranie ruchu rowerowego z całego miasta. Dodatkowym atutem jest to, że trasa przebiega między kilkoma dużymi osiedlami mieszkaniowymi. Prowadzi w kierunku Chorzowa Batorego przez tereny, które obecnie wystawione są przez Kompanię Węglową na sprzedaż. Istnieje więc możliwość pozyskania tego odcinka na potrzeby tras rowerowych. Odcinek kończy się przy ogródkach działkowych, prawie na granicy Rudy Śląskiej Chorzowem.

km 0+000

W tym miejscu zaczynał się tor południowej magistrali piaskowej.

Współrzędne: N 50°15'47" E 18°52'11"

km 0+390 – km 0+516

Teren szybu kopalni Halemba. Brak możliwości przejścia, teren ogrodzony. Przy ogrodzenia ok. 10 metrów w kierunku południowym – wydeptana ścieżka przez las.

Alternatywna trasa wskazana ścieżką.



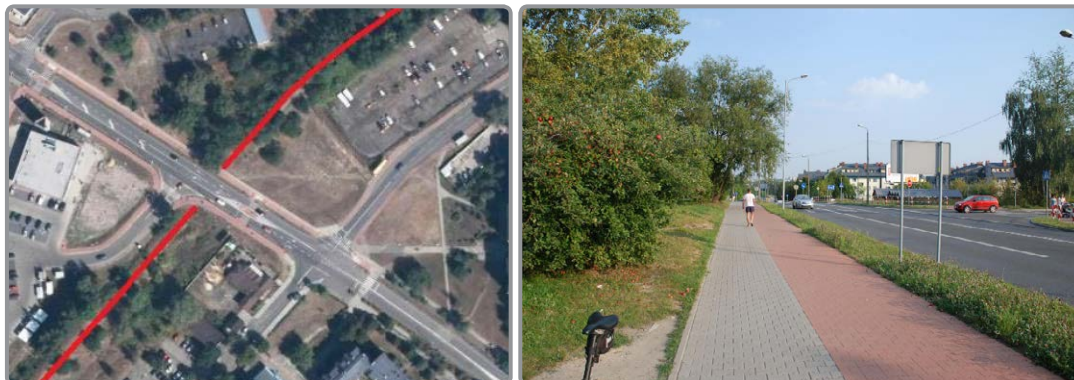
km 0+516 – km 1+098

Odcinek prowadzi przez nieużytki w pobliżu ogródków działkowych. Widoczny jest tłuczeń na całym odcinku, choć wszystko pozwoli zarasta roślinnością. W kilku miejscach, na przecięciu z drogami gruntowymi, pojawiają się drewniane podkłady kolejowe.

km 1+098 – ulica Górnośląska

Współrzędne: N 50°15'59,33" E 18°53'1,05"

3 pasy ruchu + chodniki po obu stronach oddzielone od jezdni pasem zieleni) – całość około 16 m szerokości, dodatkowo barierki po stronie południowo-zachodniej; nowo wyremontowana droga, brak szyn podkładów, tłucznia. Obok małe centrum handlowe.



Zalecenia i dobre praktyki:

- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów w skoordynowaniu z organizacją ruchu na sąsiednim skrzyżowaniu ulic Górnośląska - Gwarecka.

km 1+110 – km 2+055

Odcinek prowadzi między dwoma dużymi osiedlami mieszkaniowymi dzielnicy Bykowina. Ślad umiarkowanie porośnięty trawą, krzewami i małymi drzewami-samosiejkami. Na całym odcinku wydeptana ścieżka. W środkowej części – z uwagi na obniżenie terenu – tor prowadził na wysokim nasypie (dochodzi do ok. 8 metrów wysokości). Na całym odcinku tłuczeń, po bokach porośnięty trawą, na wydeptanej ścieżce dobrze widoczny.

km 1+420

Przejście podziemne dla pieszych łączące oba osiedla – jedyne na tym odcinku połączenie obu osiedli. Po stronie północnej przejścia – schody.



km 2+055 ulica Korfantego

Nawierzchnia asfaltowa szerokość: 7 m; brak wiaduktu; po stronie zachodniej pozostał nasyp; po wschodniej brak nasypu – zrobiono wjazd do garaży.

Współrzędne: N 50°16'73" E 18°53'45,22"

Zalecenia i dobre praktyki:

- wykonać pochyle wyjazdowe na nasypie i wyznaczyć przejazd dla rowerzystów.

km 2+060 – km 2+210

Brak nasypu, w tym miejscu powstała droga dojazdowa do garaży, które znajdują się obok śladu kolei.



km 2+210 – km 2+605

Odcinek prowadzi na nasypie; nawierzchnia z tłucznia, po bokach porośnięta trawą i krzewami, środkiem nasypu biegnie wydeptana ścieżka. Od strony północnej – bloki mieszkalne, od strony południowej – garaże.



km 2+310

W tym miejscu odchodzi inny nieczynny szlak kolejowy, prowadzący niegdyś przez Nowy Bytom do Zabrza i Gliwic. Zdjęcie wykonano w stronę km 0+000 (po lewej mniej wydeptany odcinek audytowany, po prawej ślad w kierunku Zabrza).

km 2+605

Droga do ogródków działkowych i jednocześnie trasa rowerowa. Brak wiaduktu, brak przyczółków, prześwit przy podstawie – ok. 6 metrów, w koronie nasypu – ok. 15 m.

Alternatywą jest obniżenie nasypu i wykonanie skrzyżowania na poziomie obecnej drogi gruntowej. Jest to wskazane również dlatego, że drogą tą prowadzi obecnie szlak rowerowy.



km 2+605 – km 2+860

Zaraz za brakującym wiaduktem teren się podnosi i ślad biegnie na wysokości terenu. Od strony północnej – droga łącząca z dzielnicą Nowy Wirek, a od południowej – ogródki działkowe. Na nasypach tłuczeń i wysokie krzewy oraz trawa.

km 2+870 - ulica Tunkla

Współrzędne: N 50°16'10,83" E 18°54'22,23"

Nawierzchnia bitumiczna, dwukierunkowa, jednojezdniowa, szerokość z chodnikami wynosi 10 m. Wiadukt pod ulicą został zasypany i nie ma pod nim przejazdu. Po wschodniej stronie ulicy zaczyna się teren Kompanii Węglowej, wystawiony przez nią na sprzedaż (widać tablicę informacyjną o sprzedaży).



Zalecenia i dobre praktyki:

- odtworzyć przejazd pod wiaduktem;
- rozważyć wykonanie pochylni dla połączenia trasy z okolicznym terenem.

2+870 – 3+500

Teren Kompanii Węglowej. Brak możliwości wejścia i sfotografowania odcinka. Ochrona nie wyraziła zgody na wejście na teren. Z obserwacji z granicy terenu można jednak stwierdzić, że infrastruktura została rozebrana.

km 3+560

Początek śladu za terenem po byłej kopalni. Po obu stronach hałdy z odpadem pokopalnianym.

km 3+620 – km 4+965

Trasa biegnie między ogródkami działkowymi na nasypie. Na nasypie tłuczeń oraz rosnąca trawa i krzewy. W kilku miejscach pojedyncze drzewa-samosiejki. Na całym odcinku wydeptana ścieżka, uczęszczana szczególnie na odcinku km 4+300 – km 4+950.

km 4+317

Przejazd przez torowisko między dwoma częściami ogródków działkowych, widoczne podkłady drewniane, które pozostały na tym przejeździe.

ODCINEK 2 – KM 4+317 - KM 6+467

Odcinek km 4+317 – km 5+690 w większości sprzedany prywatnym inwestorom (pod budowę mieszkaniową oraz obiekty komercyjne). Nasypy kolejowe na części terenu – rozebrane, w trakcie rozbiórki lub czekające na rozbiórkę. Odcinek km 5+690 – km 6+467 przebiega między dwoma częściami centrum logistycznego i częściowo został sprzedany. Ponieważ teren częściowo ogrodzono, nie ma możliwości przejazdu śladem kolei.

km 4+965 - km 5+680

Odcinek prawdopodobnie sprzedany. Obecnie trwają prace nad likwidacją nasypów. Przy ulicy Batorego (5+180) ma miejsce budowa sklepu średniopowierzchniowego. Brak rozwiązania alternatywnego.

km 5+200 - ulica Batorego

W 2016 roku zlikwidowano wiadukt nad ulicą. Ulica Asfaltowa o bardzo dużym natężeniu ruchu, jednopasmowa, dwukierunkowa z chodnikami po obu stronach.

Współrzędne: N 50°15'53,62" E 18°56'13,7"

Zalecenia i dobre praktyki:

- wyznaczyć punkt jako początek nowej trasy lub znacząco zmienić przebieg trasy objętej audytem.

km 5+690

Linia kolejowa łącząca linię Gliwice – Katowice z linią Katowice – Bielsko (przez Katowice Obroki i Katowice Ligotę) oraz z Rudą Śląską Kochłowice. Wykorzystywana jako linia towarowa. Od strony zachodniej brak nasypu, od strony wschodniej nasyp o wysokości kilku metrów.



km 5+710 – km 6+010

Ślad biegnie po nasypie aż do centrum logistycznego. Ledwo widoczny tłuczeń ze względu na rosnącą roślinność: dużo trawy, krzewy i drzewa o kilkucentymetrowych średnicach.

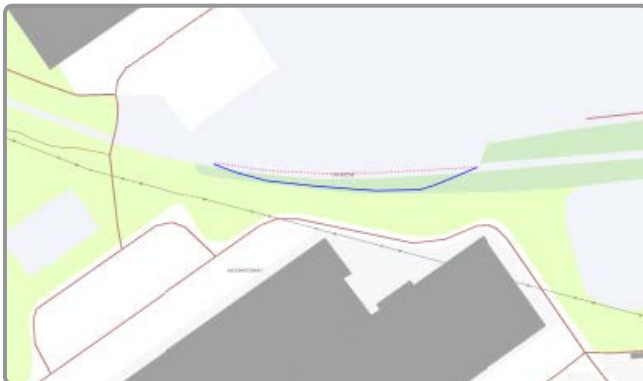
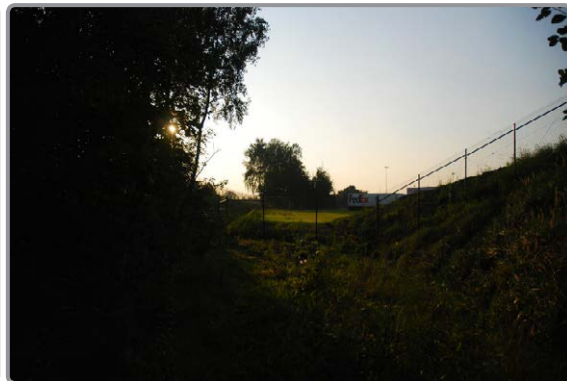
km 6+010 – km 6+210

Teren centrum logistycznego; od strony zachodniej widać furtkę o szerokości ok. 1,5 m – (otwarta w ciągu dnia, w nocy b.d.); odcinek 6+110 – 6+210 – teren ogrodzony, konieczność obejścia go wąską ścieżką między siatkami poza śladem kolei.

Odcinek za furtką i obejście ogrodzenia:



Odcinek bez przejścia:



Alternatywą jest poprowadzenie trasy nasypem w śladzie istniejącej ścieżki. Z uwagi na wysoki nasyp po stronie wschodniej należy wjazd/zjazd należy wykonać z odpowiednim zapasem dla niewielkiego nachylenia podjazdu/zjazdu.

km 6+210 – km 8+430

Odcinek trasy w dość dobrym stanie, podbudowa z tłuczni na całym odcinku; roślinność, która porośla torowisko, to trawa i niskie krzaki.

ODCINEK 3 – KM 6+467 – KM 10+670

Odcinek zaczyna się przy granicy Katowic z Chorzowem (w miejscu, gdzie przy wiadukcie zaczyna się ślad toru biegnący do centrum Chorzowa Batorego). Stanowi to więc alternatywną drogę z uwagi na ograniczone możliwości poprowadzenia odcinkiem opisanym jako 2 na tej trasie.

Odcinek w stanie idealnym, jeśli chodzi o nasypy. Niestety tu również brakuje 2 wiaduktów. Urząd Miasta wraz ze Śląskim Oficerem Rowerowym i stowarzyszeniami rowerowymi starają się uratować dwa kolejne wiadukty wraz z nasypami przed sprzedażą i likwidacją.

km 6+467

Wiadukt na ulicy Kollmana. Dostępna szerokość: ok. 5 m. Wiadukt betonowy – stan techniczny dobry.

Współrzędne: N 50°15'45,23" E 18°57'13,46"



Zalecenia i dobre praktyki:

- wykonać pochylnię dla połączenia trasy z okolicznym terenem.

km 7+390

Dawne przejście przez torowisko na wysokości ulicy Dulęby, pozostały płyty betonowe i barierki.

km 7+750

Wiadukt na ulicy Witosa, betonowy szerokość: ok. 4,5 m, wysokość prześwitu: ok. 4,5 m, stan dobry.

Współrzędne: N 50°15'47,65" E 18°58'17,76"

Zalecenia i dobre praktyki:

- wykonać pochylnię dla połączenia trasy z okolicznym terenem.

km 8+440 - ulica Kolońska

Brak wiaduktu o szerokości ok. 54 metry na wysokości korony nasypu. Brak przyczółków wiaduktu. Alternatywą jest obniżenie nasypu po obu stronach, aby móc wykonać przejazd przez skrzyżowanie Michejdy/Kolońska.

Współrzędne: N 50°15'37,61" E 18°58'48,61"



Zalecenia i dobre praktyki:

- wykonać pochylnię prowadzące trasę na poziom okolicznego terenu (wykorzystać istniejącą ścieżkę pieszą);
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów (w skoordynowaniu z istniejącą organizacją ruchu).

km 8+465 – km 8+845

Ślad na nasypie, po stronie południowej – ulica Michejdy, po północnej – targowisko hurtu spożywczego.

Tłuczeń na całej długości, roślinność: trawy, krzewy, niskie drzewka.

km 8+880 - wiadukt nad ulicą Bocheńskiego

Betonowy w bardzo dobrym stanie technicznym. Droga dwupasmowa, dwukierunkowa z chodnikami. Trasa o bardzo dużym natężeniu ruchu od godzin wczesnoporannych do późnowieczornych. Szerokość dostępna na wiadukcie: 4,4m

Współrzędne: N 50°15'28,79" E 18°59'5,97"

Zalecenia i dobre praktyki:

- wykonać pochylnie sprowadzające trasę na poziom okolicznego terenu.

km 8+890 – 9+540

Odcinek na nasypie o wysokości kilku metrów, nawierzchnia z tłucznia z ubytkiem na odcinku ok. 10 metrów w okolicach km 9+060, bardzo niewielka ilość niskiej roślinności.

km 9+170

Dawne odgałęzienie bocznicy prowadzącej ku dzielnicy Załęże długości ok. 700 m – ślepo zakończone przy ulicy Pukowca na wysokim nasypie.

km 9+590

Wiadukt nad autostradą A4, betonowy; długość mierzona przy podstawie łuku: 100 m; stan idealny. Jedyne w pobliżu taki obiekt inżynierski, gdzie można poprowadzić wygodną bezkolizyjną przeprawę przez A4. Szerokość na wiadukcie: 5,1 m.

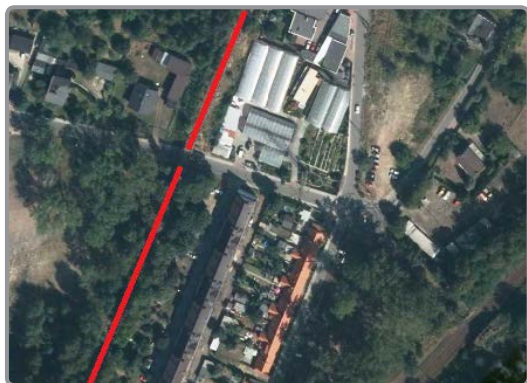
km 9+640 – km 9+860

Odcinek na nasypie z wyciętymi większymi krzewami i drzewkami. Podłoże z kruszywa, bez szyn i podkładów.

km 9+860 - ulica Załęska Hałda;

Brak wiaduktu; ulica asfaltowa o szerokości ok. 6,5 m + chodnik (1,4 m). Brak przyczółków wiaduktu. Brak dróg alternatywnych; możliwe jest natomiast obniżenie nasypów i zrobienie przejazdu na poziomie ulicy.

Współrzędne: N 50°14'59,34" E 18°59'18,03"



Zalecenia i dobre praktyki:

- wykonać pochylnie sprowadzające trasę na poziom okolicznego terenu (wykorzystać istniejącą ścieżkę pieszą);
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów, ewentualnie rozważyć budowę kładki.

km 9+860 – km 10+700

Odcinek umiarkowanie porośnięty roślinnością, podbudowa z tłucznia. Od 10+420 łączył się z torem z kopalni Wujek. Posiada od tego miejsca zachowane szyny kolejowe na podkładach drewnianych.

km 10+670

Przejazd przez ulicę Dobrego Urobku, przejazd na płytach betonowych. Szerokość: ulicy 7 m.

Współrzędne: N 50°14'40,72" E 18°58'50,94"



Zalecenia i dobre praktyki:

- poprawić widoczność (zielen, lustro);
- wykonać właściwą nawierzchnię;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów;
- rozgałęzienie z linią nr 171 – tor istniejący, zarośnięte niską roślinnością, linia 171 aktywna w odległości ok. 6 m.

11+810

Skrzyżowanie z linią kolejową nr 139. Tor biegnie po stalowym wiadukcie. Rozpiętość: ok. 50 m. Stan techniczny wiaduktu – dobry.



11+970 - ul. Załęska

Wiadukt żelbetowy w dobrym stanie technicznym. Rozpiętość: ok. 20 m. Tor istniejący.

Współrzędne: N 50°14'17,25" E 18°58'46,23"



Zalecenia i dobre praktyki:

- Wykonać pochylnie sprowadzające trasę na poziom okolicznego terenu

12+320 - ul. Ligocka

Ulica będzie wiaduktem w konstrukcji stalowej na żelbetowych przyporach. Rozpiętość ok. 30 m. Stan techniczny – dobry. Tor kolei piaskowej istniejący, lekko porośnięty roślinnością. Linia nr 171 będzie równoległa w odległości ok. 10 m.

Współrzędne: N 50°14'12,85" E 18°59'2,24"



Zalecenia i dobre praktyki:

- wykonać pochylnie sprowadzające trasę na poziom okolicznego terenu.

km 13+200 - ul. Rolna

Trasa będzie wiaduktem w konstrukcji stalowej. Rozpiętość: ok. 20 m. Stan techniczny – dostateczny. Trasa porośnięta trawą, tory istniejące.

Współrzędne: N 50°13'52,23" E 18°59'28,6"



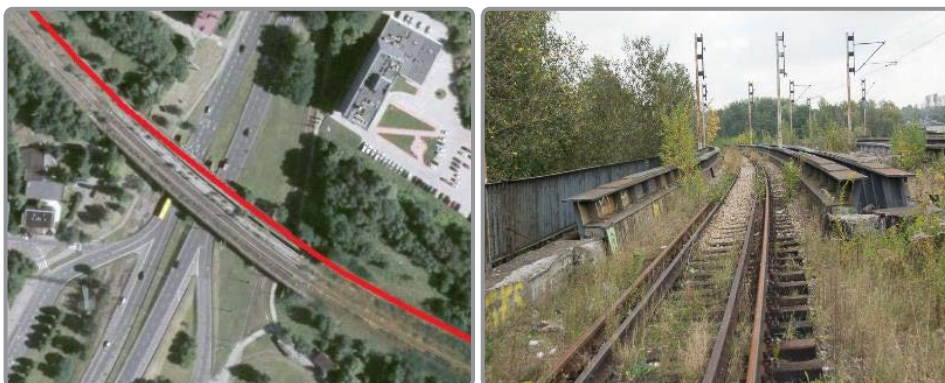
Zalecenia i dobre praktyki:

- wykonać pochylnie sprowadzające trasę na poziom okolicznego terenu.

13+620 - ul. Kościuszki.

Linia będzie po stalowym wiadukcie o rozpiętości ok. 200 m. Stan techniczny – dobry. Tor linii kolejowej istniejący, porośnięty roślinnością.

Współrzędne: N 50°13'41,28" E 18°59'40,59"



Zalecenia i dobre praktyki:

- wykonać pochylnie sprowadzające trasę na poziom okolicznego terenu.

km 14+420

Skrzyżowanie z ciągiem pieszo-rowerowym biegnącym z Katowickiego Parku Leśnego w kierunku ul. 73 Pułku Piechoty. Początek terenu dawnej stacji kolejowej Katowice-Muchowiec. Tor istniejący, podtorze nieporośnięte. Linia nr 171 odgałęzia się w kierunku na południe.

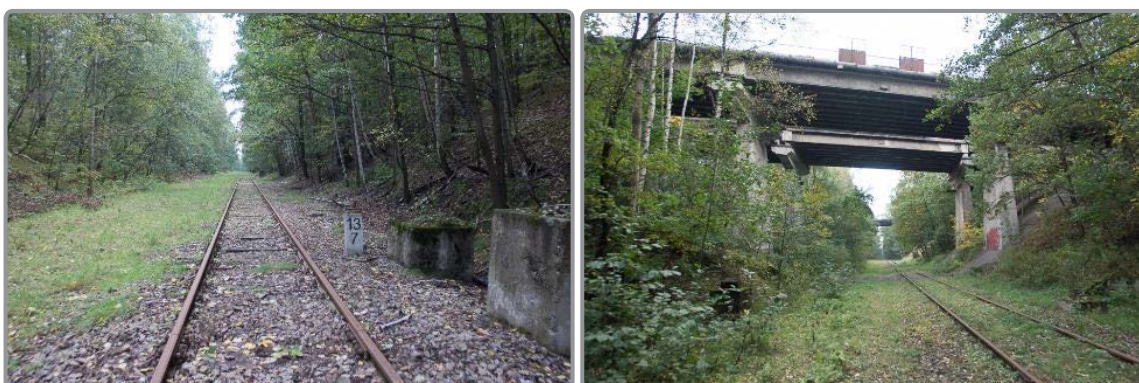
Na dalszym odcinku, na drodze leśnej przebiegającej w poprzek trasy, widać wyraźne ślady ruchu rowerowego:



km 18+150 - ul. Pszczyńska/DK86.

Droga będzie żelbetowym wiaduktem o rozpiętości ok. 50 m. Stan techniczny wiaduktu – dobry. Linia kolejowa będzie wykopem o głębokości ok. 10 m i szerokości ok. 8 m.

Współrzędne: N 50°14'1,59" E 19°3'17,94"



km 18+800

Skrzyżowanie z linią kolejową nr 171. Linia biegnie wiaduktem żelbetowym o rozpiętości ok. 15 m. Stan techniczny – dobry. Trasa kolei piaskowej biegnie dalej w kierunku na Mysłowice. Szerokość: ok. 8 m. Tor zachowany.



km 18+800

Trasa równoległa do linii nr 171 na wiadukcie. Linia zarośnięta. Tor miejscami zdemontowany/rozkradziony.

km 19+050

Skrzyżowanie z autostradą A4. Linia kolejowa biegnie żelbetowym wiaduktem o rozpiętości ok. 50 m. Tor niedostępny z powodu prac remontowych.



km 19+160 - ul. Szopienicka

Skrzyżowanie z ul. Szopienicką. Linia kolejowa biegnie w żelbetowym wiadukcie o rozpiętości ok. 20 m. Linia kolejowa niedostępna z powodu prac remontowych. Tor dalej wchodzi na teren KWK Wieczorek i jest niedostępny.

Współrzędne: N 50°13'56,34" E 19°3'59,76"



Zalecenia i dobre praktyki:

- dostosować wiadukt do potrzeb ruchu rowerowego.

km 21+110 - ulica Zamkowa

Linia wychodzi z terenu KWK Wieczorek i biegnie wiaduktem o rozpiętości ok. 30 m. Linia aktywna.

Współrzędne: N 50°14'33,31" E 19°5'17,99"



Zalecenia i dobre praktyki:

- dostosować wiadukt do potrzeb ruchu rowerowego.

km 21+550 - ul. Oswobodzenia

Linia aktywna.

N 50°14'42,84" E 19°5'34,16"



Zalecenia i dobre praktyki:

- dostosować wiadukt do potrzeb ruchu rowerowego.

km 22+710 - ul. Krakowska, Mysłowice

Linia aktywna

Współrzędne: N 50°15'6,97" E 19°6'18,73"

km 23+810 - ul. Świerczyny oraz skrzyżowanie z linią kolejową nr 138

Tor aktywny, biegnie w wykopie.

Linia aktywna.

Współrzędne: N 50°15'20,12" E 19°7'6"

km 23+900

Nieistniejące odgałęzienie trasy w stronę północną. Istniejący szeroki plac szutrowy przy linii nr 171. Dalej na północ biegnie ścieżka. Równoległa do linii nieistniejącej kolei. Sam szlak kolei porośnięty gęstą roślinnością.

km 24+330 - ul. Szabelniana

Jest tu dużo dróg polnych biegnących równolegle i prostopadle do dawnej trasy kolejowej, która jest widoczna w terenie lecz mocno porośnięta roślinnością.

km 24+560

Nieistniejący most nad rzeką Rawą. Rozpiętość ok. 20 m. Możliwość objazdu mostem drogowym ok. 50 m dalej na północ. Po moście zostały betonowe przyczółki. Po stronie północnej most jest odgradzony od drogi szutrowej.



km 24+610

Grobla na stawie Hubertus. Linia kolejowa biegła groblą o szerokości kilkunastu metrów. Dziś istnieje tam ścieżka popularna wśród wędkarzy. Ślady trasy kolejowej nadal widoczne w postaci resztek kamiennej podbudowy.

km 25+310

Północny koniec grobli. Trasa biegła do dziś istniejącym nasypem, żeby połączyć się z linią kolejową nr 1. Trasa Mocno porośnięta roślinnością. Równoległe do niej biegnie ścieżka używana przez wędkarzy i spacerowiczów. Do północnej części grobli dochodzi droga polna od strony ul. Morawa.

Niniejszy opis zawiera propozycję kształtowania trasy rowerowej z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej, a także niezbędne jej uzupełnienia. Sformułowano zalecenia w zakresie koniecznych robót przygotowawczych stanowiące rekomendacje odnośnie niezbędnych inwestycji i zmian w organizacji ruchu.

Założono, że analizowana trasa będzie trasą sytuującą się na podobnym poziomie obsługi terenu, jak pozostałe trasy ujęte w analizie.

Trasa w całości przebiega poza drogami publicznymi.

Trasa przebiega przez tereny gmin, które również mogłyby być inwestorami przedsięwzięcia:

- Ruda Śląska,
- Chorzów,
- Katowice.

3.12 Trasa nr 12: Katowice – Piekary Śląskie

Szlak po dawnej kolei wąskotorowej odcinek Katowice – Piekary Śląskie.

Charakterystyka trasy:

Długość trasy: 17+858 km

Teren: pagórkowaty - równinny

Współczynnik wydłużenia: 1,23

Standardowa szerokość po szlaku kolejowym: 3 m. Odcinek w całym przebiegu nadający się do zaadoptowania na drogę dla rowerów. W przeważającej części nawierzchnia odcinka gruntowa i szutrowa. W kilkunastu miejscach odcinek używany jest obecnie jako lokalne nieoznaczone trasy rowerowe. Na całej długości rozebrana została większość wiaduktów kolejowych. Jeden z dwóch ostatnich zachowanych wiaduktów, znajdujący się nad DK 86 w Katowicach, planowany jest do rozbioru w październiku 2016.

Odcinek przebiega w niedalekiej odległości lub bezpośrednio przez duże osiedla mieszkaniowe, takie jak: os. Kukuczki w Katowicach, os. Na Alpach w Katowicach, os. Tuwima w Siemianowicach Śląskich, os. Rozbark w Bytomiu. Odcinek przebiega w następującej odległości do centrów miast: Katowice-Rondo 2100 m w tym 1300 m drogi dla rowerów, Siemianowice Śląskie-Rondo Maciej 1090 m, Siemianowice Śląskie Bytków ul. Niepodległości/Wróblewskiego 950 m, Siemianowice Śląskie Michałkowice ul. Maciejkowicka 800 m, Chorzów Stary ul. Bożogrobców 1600 m, Bytom-Rynek 650 m, Piekary Śląskie ul. Wyszyńskiego 800 m.

Odcinek przebiega przez lub w sąsiedztwie dużych kompleksów ogródków działkowych, takich jak: Radość w Katowicach, Słoneczne Wzgórze w Katowicach, Malwa w Bytkowie, ogródki działkowe Bytom Rozbark.

Odcinek przebiega przez tereny rekreacyjne lub w ich sąsiedztwie, takie jak: Park Lasek Bytkowski w Siemianowicach Śląskich, Park Śląski w Chorzowie (odległość 1600 m), Park Górnik w Siemianowicach Śląskich Michałkowicach, Zespół Przyrodniczo Krajobrazowy Żabie Doły w Chorzowie, Ośrodek Rekreacyjny Dolina Górnika.

Na podstawie materiałów zgromadzonych w I etapie prac wyznaczono miejsca krzyżowania się trasy z drogami publicznymi. W miejscach tych przeprowadzono wizję w terenie i na podstawie schematu działań audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego ustalono zakres prac niezbędnych do podjęcia.

Skrócony obraz sytuacji w każdym z punktów przedstawiono poniżej w postaci zdjęć ilustrujących sytuację w terenie oraz krótkiego zestawienia oceny sytuacji i koniecznych robót.

Trasę przyszłej drogi dla rowerów oraz usytuowanie audytowanych miejsc przedstawiono na dwóch rysunkach.

Problemy te należy rozwiązać szczegółowo na etapie opracowywania projektów technicznych i projektów organizacji ruchu.

km 0+000 - Katowice, ulica Obrońców Westerplatte w Katowicach, początek szlaku

Współrzędne: N 50°15'53,35" E 19°4'19,49"

Zalecenia i dobre praktyki:

- sąsiedztwo przystanku tramwajowego;
- niezbędna budowa parkingu dla samochodów (przywóz rowerów samochodami) ;
- niezbędna zmiana organizacji ruchu dla skomunikowania ulicy z trasą rowerową (przejazd dla rowerzystów, oznakowanie).

km 1+751 - wiadukt kolejowy nad DK 86.

Długość: ok. 60 m, szerokość: 3,5 m. Nawierzchnia betonowa. Planowana likwidacja wiaduktu: październik 2016.



km 1+751 do km 1+914

Odcinek biegnie nasypem kolejowym od wiaduktu nad DK86 do ulicy Bohaterów Monte Cassino w Katowicach, szerokość: ok. 2,5 m, nawierzchnia gruntowa.

km 1+914 - Katowice, ul. Bohaterów Monte Cassino

Współrzędne: N 50°16'3,92" E 19°3'4,14"

km 1+914 do km 2+503

Odcinek biegnie w śladzie ulicy Bohaterów Monte Cassino do skrzyżowania z ulicą Leopolda w Katowicach. Wzdłuż ulicy Bohaterów Monte Cassino biegnie droga dla rowerów, wraz z przejazdem dla rowerów przez ulice Bohaterów Monte Casino i Leopolda.

Zalecenia i dobre praktyki:

- nawierzchnia niekorzystna dla ruchu rowerowego (betonowa kostka fazowana);
- niezbędne jednoznaczne wyznaczenie DDR;
- niezbędne uporządkowanie ruchu (segregacja ruchu pieszego i rowerowego).

km 2+354 - Katowice, skrzyżowanie ulic Bohaterów Monte Cassino - Podhalańska

Współrzędne: N 50°16'16,44" E 19°2'56,21"



Zalecenia i dobre praktyki:

- nawierzchnia niekorzystna dla ruchu rowerowego (betonowa kostka fazowana);
- niezbędna korekta przebiegu DDR dla jednoznacznego jej wyznaczenia;
- niezbędna budowa łącznika do trasy po linii kolejowej.

km 2+503 do km 3+511

Odcinek biegnie nasypem kolejowym; szerokość śladu po torach kolejowych: ok. 2,5 m. Nawierzchnia z grubego żwiru.



km 4+902 do km 5+580

Odcinek biegnie nasypem kolejowym o wysokości ok. 10 m i szerokości ok. 6 m, wzdłuż ul. Marii Konopnickiej w Siemianowicach Śląskich. Na biegu odcinka rozebrane dwa wiadukty kolejowe.



km 5+580 do km 6+027

Odcinek biegnie nasypem kolejowym, w środkowym biegu rozkopany dla udostępnienia dojazdu do likwidowanego zakładu. Szerokość odcinka: ok. 5 m.

km 5+952 - Siemianowice Śląskie, ul. Stara Katowicka

Współrzędne: N 50°17'45,5" E 19°1'34,74"

Zalecenia i dobre praktyki:

- brak widoczności w miejscu przyszłego przejazdu przez ulicę;
- dla poprawy widoczności niezbędna wycinka zieleni.

km 6+027 - wiadukt kolejowy nad ulicą Katowicką w Siemianowicach Śląskich



km 6+027 do km 6+823

Odcinek od ulicy Katowickiej do ulicy Kapicy w Siemianowicach Śląskich biegnie poprzez osiedla mieszkaniowe, ślad po szlaku kolei w kilku miejscach niewidoczny.

km 6+823

Rozebrany wiadukt kolejowy nad ulicą Jana Kapicy w Siemianowicach Śląskich, brak przyczółków wiaduktu. Szerokość: ok. 40 m.



km 6+823 do km 7+414

Odcinek biegnie nasypem kolejowym. W końcowym biegu nasyp opada do poziomu ulicy.

km 7+414 - Siemianowice Śląskie, ul. Wieczorka

Współrzędne: N 50°18'24,84" E 19°0'59,83"

Zalecenia i dobre praktyki:

- bardzo dobra widoczność w miejscu przyszłego przejazdu przez ulicę (choć na łuku – więc zachodzi konieczność odpowiedniego utrzymania zieleni w przyszłości);
- spore prędkości pojazdów – niezbędna budowa elementów spowalniających ruch rowerów przy dojeździe do przejazdu przez ulicę.

km 7+414 do 8+210

Odcinek stopniowo wznosi się na nasyp kolejowy. Odcinek o utwardzonej nawierzchni szutrowej używany jako droga dojazdowa do ogródków działkowych.

km 8+210

Rozebrany wiadukt kolejowy nad czynną linią kolejową. Wysokość nasypu: ok. 25 m, długość dawnego wiaduktu: ok. 16 m. Brak zachowanych przyczółków wiaduktu.

km 8+210 do km 8+496

Nasyp kolejowy opada do poziomu ulicy Oświęcimskiej w Siemianowicach Śląskich Bytkowie. Szerokość: ok. 3 m.

km 8+496 - Siemianowice Śląskie skrzyżowanie ulic Oświęcimska – Traugutta (szer. ok. 12 m)

Współrzędne: N 50°18'43,72" E 19°1'14,09"

Zalecenia i dobre praktyki:

- dobra widoczność w miejscu przyszłego przejazdu przez ulicę;
- spore prędkości pojazdów – niezbędna budowa elementów spowalniających ruch rowerów przy dojeździe do przejazdu przez ulicę;
- konieczne rozwiązanie problemu przekraczania jezdni przez pieszych i rowerzystów w jednym miejscu (eliminacja rozproszenia punktów kolizyjnych).

km 8+496 do km 9+031

Ślad po torowisku będzie po gruntowej drodze dojazdowej do posesji i ogródków działkowych.

km 9+031 do km 10+232

Odcinek o szerokości ok. 3 m, wznosi się na nasyp kolejowy wysokości ok. 2,5 m, z bitą szutrową nawierzchnią. Odcinek używany przez okolicznych mieszkańców jako szlak pieszy i rowerowy.

km 10+232 - Chorzów, ul. Maciejkowicka (szer. ok. 15 m)

Współrzędne: N 50°19'3,31" E 18°58'52,13"



Zalecenia i dobre praktyki:

- całkowity brak widoczności w kierunku zachodnim – konieczna wycinka zieleni;
- spore prędkości pojazdów – niezbędna budowa elementów spowalniających ruch rowerów przy dojeździe do przejazdu przez ulicę.

km 10+553 do km 11+428

Odcinek będzie po terenie dawnej stacji kolei wąskotorowej Maciejkowice. Szerokość odcinka: od ok. 10 m do 70 m.

km 11+428 - Chorzów, ul. Rębaczy (szer. ok. 12 m)

Współrzędne: N 50°19'15,74" E 18°57'55,87"

Zalecenia i dobre praktyki:

- dobra widoczność, ale duże prędkości pojazdów;
- usytuowanie pomiędzy skrzyżowaniami z drogami lokalnymi;
- konieczność budowy elementów spowalniających ruch rowerów przy dojazdach do ulicy.

km 11+428 do km 12+105

Ślad będzie nasypem pomiędzy terenami podmokłymi i stawami, szerokość: ok. 3 m.

km 12+105 - Chorzów, ul. Główna (szer. ok. 6 m)

Współrzędne: N 50°19'32,74" E 18°57'57,34"

Wzdłuż ulicy Głównej będą kierunkowe pasy dla rowerów, ta część ulicy Główniej jest fragmentem terenów rekreacyjnych Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego Żabie Doły wraz z ośrodkiem rekreacyjnym Dolina Górnika.



Zalecenia i dobre praktyki:

- poprawna widoczność, ale bezpośrednio przy jezdni, ruch minimalny;
- konieczne usunięcie zieleni ograniczającej widoczność;
- konieczne uporządkowanie dojazdów do drogi (usunięcie elementów betonowych);
- rozwiązać problem widoczności na ulicy (przejazd na łuku pionowym ulicy).

km 12+105 do km 12+472

Odcinek dawnej dwutorowej trasy kolei wąskotorowej, szerokość śladu: ok. 8 m.

km 12+472

Wiadukt kolejowy jednotorowy przechodzący ponad opisywanym szlakiem.

km 12+472 do km 12+726

Odcinek dawnej dwutorowej trasy kolei wąskotorowej, ślad będzie dawnym nasypem, a obecnie groblą pomiędzy stawami zespołu Żabie Doły, szerokość śladu: ok. 8 m.

km 12+726 - Bytom, ul. Krzyżowa

Współrzędne: N 50°19'49,21" E 18°57'15,1"



Zalecenia i dobre praktyki:

- poprawna widoczność, ruch minimalny (znak B-1).

km 12+726 do km 12+781

Odcinek dawnej dwutorowej trasy kolei wąskotorowej, ślad będzie dawnym nasypem, a obecnie groblą pomiędzy stawami zespołu Żabie Doły, szerokość śladu: ok. 8 m.

km 12+781

Wiadukt kolejowy dwutorowy przechodzący ponad opisywanym szlakiem.

km 12+781 do km 13+224

Odcinek dawnej dwutorowej trasy kolei wąskotorowej, ślad biegnie dawnym nasypem, a obecnie groblą pomiędzy stawami zespołu Żabie Doły, szerokość śladu: ok. 8 m.

km 13+224

Wiadukt kolejowy dwutorowy przechodzący ponad opisywanym szlakiem.



km 13+224 do km 14+220

Odcinek dawnej głównej stacji kolei wąskotorowej Chorzów Pole Północne. Szerokość odcinka: od 8 m do 50 m.

km 14+220

Wiadukt drogi wojewódzkiej nr 911, długość przejazdu: 30 m, szerokość: 13 m.

km 14+220 do km 14+803

Odcinek dawnej dwutorowej trasy kolei wąskotorowej o szerokości 8 m.

km 14+803 - Bytom, ul. Pszczyńska

Współrzędne: N 50°20'32,48" E 18°55'56,76"



Zalecenia i dobre praktyki:

- brak widoczności przy dojeździe do ulicy, ruch minimalny;
- konieczne usunięcie zielenie ograniczającej widoczność w kierunku wschodnim;
- w kierunku zachodnim łuk pionowy ograniczający widoczność – konieczność uwzględnienia w projekcie organizacji ruchu.

km 14+803 do km 14+910

Odcinek o szerokości ok. 4 m.

km 14+912

Wiadukt kolejowy ponad opisywanym szlakiem, długość przejazdu: 12 m, szerokość: 3 m.

km 14+912 do km 15+010

Szlak biegnie nasypem kolejowym o wysokości ok. 8 m.

km 15+010

Rozebrany wiadukt kolejowy nad ulicą Siemianowicką w Bytomiu. Brak przyczółków wiaduktu. Odległość pomiędzy nasypami: ok. 30 m, szerokość ulicy: 11 m. Odległość do Rynku w Bytomiu: ok. 600 m.



km 15+010 do 15+331

Szlak biegnie nasypem kolejowym, szerokość: ok. 3 m, wysokość: od 5 m do 1 m, następnie opada do poziomu ulicy.

km 15+331 - Bytom, ul. Brzezińska szer. ok. 9 m

Współrzędne: N 50°20'49,66" E 18°56'2,58"

Zalecenia i dobre praktyki:

- widoczność dobra;
- ruch minimalny (droga dojazdowa).

km 15+331 do km 15+820

Szlak biegnie wzdłuż ulicy Jana Kochanowskiego w Bytomiu. Przebiega obok dawnych zakładów naprawczych Kolei Wąskotorowej w Bytomiu Rozbarku.



km 15+820 - Bytom, ul. Musiałka szer. ok. 7 m

Współrzędne: N 50°21'1,69" E 18°56'16,97"



Zalecenia i dobre praktyki:

- ruch przeciętny;
- konieczność poprawy widoczności w kierunku zachodnim (zieleni);
- katastrofalny brak widoczności w kierunku wschodnim (ogrodzenie betonowe).

km 15+820 do km 16+159

Szerokość szlaku: ok. 4 m, szlak używany jako gruntowa droga dojazdowa.

km 16+159

Wiadukt drogi wojewódzkiej nr 911, przejazd pod wiaduktem długości ok. 30 m.



km 16+159 do km 16+885

Odcinek biegnący w śladzie obecnej dojazdowej drogi szutrowej.

km 16+885 - Bytom, ul. Kędzierzyńska szer. ok. 7 m

Współrzędne: N 50°21'35,31" E 18°56'23,49"



Zalecenia i dobre praktyki:

- ruch przeciętny;
- konieczność poprawy widoczności w każdym kierunku (zieleni i ogrodzenie).

km 16+885 do km 17+253

Odcinek biegnący w śladzie obecnej dojazdowej drogi szutrowej, szerokość: ok. 3 m.

km 17+253

Nasyp kolejowy o wysokości ok. 8 m. Opiswany szlak przebiegał niegdyś tunelem w nasypie, obecnie tunel zlikwidowano i zasypano. Przejście niemożliwe. Możliwy objazd tego miejsca poprzez ulice Kędzierzyńską i Aleję Jana Pawła II do ulicy Parkowej w Piekarach Śląskich.

km 17+253 do km 17+858

Odcinek biegnący nasypem o wysokości ok. 1,5 m.

km 17+858 - Piekary Śląskie, ul. Graniczna

Współrzędne: N 50°22'3,15" E 18°56'44,88"

Zalecenia i dobre praktyki:

- ruch mały;
- warunki widoczności dobre;
- niezbędna zmiana organizacji ruchu – przejazd dla rowerzystów łączący z parkingiem.

Koniec odcinka, dalszy przebieg dawnego szlaku kolei wąskotorowej zatarty na skutek budowy autostrady A1, Ronda Kopalni Julian, ul. Solidarności

Niniejszy opis zawiera propozycję kształtowania trasy rowerowej z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej, a także niezbędne jej uzupełnienia. Sformułowano zalecenia w zakresie koniecznych robót przygotowawczych stanowiące rekomendacje odnośnie niezbędnych inwestycji i zmian w organizacji ruchu.

Założono, że analizowana trasa będzie trasą sytuującą się na podobnym poziomie obsługi terenu, jak pozostałe trasy ujęte w analizie.

Trasa w całości przebiega poza drogami publicznymi.

Trasa przebiega przez tereny gmin, które również mogłyby być inwestorami przedsięwzięcia:

- Katowice,
- Siemianowice Śląskie,
- Chorzów,
- Bytom,
- Piekary Śląskie.

3.13 Trasa nr 13: Chechło – Czeladź

Szlak po dawnej linii kolejowej odcinek Chechło – Czeladź.

Charakterystyka trasy:

Długość trasy: 22+270km

Teren: równinny

Współczynnik wydłużenia: 1,26

Trasa dawnej kolei piaskowej z nieistniejącej już kopalni piasku na terenie obecnego zalewu Nakło-Chechło. Linia biegła od obecnego zalewu dookoła zbiornika wodnego Kozłowa Góra i przez kopalnię piasku w Rogoźniku, która również została przekształcona w zalew wodny; dalej przebiegała w okolicy dawnej KWK Jowisz w Wojkowicach, by w Czeladzi połączyć się z linią kolei piaskowej biegnącej z Pogorii w Dąbrowie Górniczej. Długość trasy wynosi 22,27 km. Ślad kolei prawie na całej długości został zachowany, choć na kilku odcinkach trasa jest nieprzejezdna ze względu na gęstą roślinność. W północnej części przebiega przez malowniczą okolicę w pobliżu zbiornika w Świerkłańcu. W części południowej linia biegnie przez Wojkowice, łącząc zachodnią i wschodnią część miasta. Trasa ta umożliwia dojazd z Siemianowic Śląskich, Czeladzi i Będzina w kierunku zbiorników wodnych w Rogoźniku, Świerkłańcu i Chechle i ma duży potencjał turystyczny. W okolicy Świerkłańca trasą poprowadzony jest szlak rowerowy Leśna Rajza.

Na podstawie materiałów zgromadzonych w I etapie prac wyznaczono miejsca krzyżowania się trasy z drogami publicznymi. W miejscach tych przeprowadzono wizję w terenie i na podstawie schematu działań audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego ustalono zakres prac niezbędnych do podjęcia.

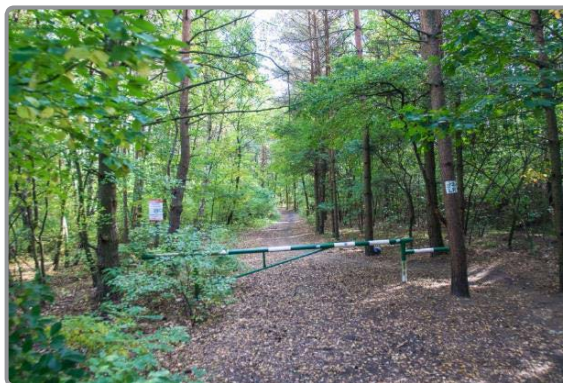
Skrócony obraz sytuacji w każdym z punktów przedstawiono w postaci zdjęć ilustrujących sytuację w terenie oraz krótkiego zestawienia oceny sytuacji i koniecznych robót.

Problemy te należy rozwiązać szczegółowo na etapie opracowywania projektów technicznych i projektów organizacji ruchu.

km 0+000 – Świerklaniec, Chechło początek szlaku

Współrzędne: N 50°27'43,38" E 18°55'54,99"

Początek trasy nad zbiornikiem wodnym Nakło-Chechło. Pierwotny odcinek linii kolejowej nie zachował się, zapewne zniwelowany przy tworzeniu zalewu w latach 60 XX wieku. Równolegle biegnie natomiast leśna droga, o szerokości ok. 2,5 m, która jest popularnym szlakiem dojazdu do zalewu od strony Świerkłańca.



km 1+030

Linia kolejowa biegła w miejscu istniejącej obecnie drogi leśnej o szerokości ok. 4 m. Przebiega tędy również szlak Leśna Rajza.

km 2+830 - Ostroźnica - DK78

Współrzędne: N 50°26'58,12" E 18°57'55,42"

Zalecenia i dobre praktyki:

- rejon skrzyżowania DK78 z DW912, duże natężenie ruchu, duże prędkości;
- widoczność dobra;
- konieczne wyznaczenie przejazdu dla rowerzystów i rozważenie stosowania elementów uspokojenia ruchu.

Trasa linii kolejowej biegnie drogą leśną o szerokości ok. 3 m. Biegnie tędy szlak Leśna Rajza.



km 4+210

Trasa biegnie drogą leśną o szerokości ok. 3 m, która następnie skręca w kierunku północnym. Od czasu do czasu widoczne są podkłady kolejowe. Kolej biegła dalej na wschód. Obecnie jest tam widoczny nasyp i resztki podkładów. Górą nasypu biegnie wąska ścieżka o szerokości ok. 1 m.

km 5+570

Trasa biegła nad rzeką Brynicą, która w tym miejscu wpada do zbiornika Kozłowa Góra. Nad rzeką przechodzi most żelbetowy o rozpiętości ok. 10 m i szerokości ok. 2,5. Stan techniczny – dostateczny. Od strony zachodniej brak najazdu na most. Za mostem trasa biegnie wąską ścieżką o szerokości ok. 1 m.



km 8+500

Trasa biegnie po nasypie wzdłuż wschodniego brzegu zbiornika Kozłowa Góra leśną drogą o szerokości ok. 1,5 m, która skręca na wschód. Ostatnie 200 m trasa biegnie drogą szutrową o szerokości ok. 4 m. Linia kolejowa biegła w kierunku południowo-wschodnim. Odcinek wykorzystywany w transporcie lokalnym. Odcinkiem biegnie szlak św. Jakuba.

km 10+170

Odcinek nieprzejezdny ze względu na gęstą roślinność. Zachowały się na nim ślady trasy kolejowej oraz nasypy. Dalszy odcinek również nieprzejezdny. Możliwość objazdu drogami leśnymi.

km 10+910 - Niebyła, ul. Mickiewicza

Współrzędne: N 50°24'30,15" E 19°2'2,85'

Zalecenia i dobre praktyki:

- szlak przekracza ulicę pod wiaduktem, wykop zalany wodą.

Odcinek nieprzejezdny. Trasa kolei biegła na początku odcinka nasypem, by wejść do wykopu ze względu na zbliżanie się do kopalni piasku w Rogoźniku. Obecnie wykop w pełni istniejący, zalany wodą. Biegnie nad nim autostrada A1 po żelbetowym wiadukcie o rozpiętości ok. 50 m. Istnieje możliwość objazdu drogami leśnymi, a na odcinku koło autostrady istnieje szutrowa droga techniczna o szerokości ok. 6 m.

km 12+010

Trasa kolei biegła do dawnej kopalni piasku w Rogoźniku, który obecnie został przekształcony w zalew wodny. Odcinek jest nieprzejezdny, a w okolicy zalewu pozostałości trasy niewidoczne w terenie. Równoległe do trasy biegnie droga leśna, którą można dojechać bezpośrednio nad zalew Rogoźnik II. Łączy się on wąskim kanałem ze zbiornikiem Rogoźnik I. Nad kanałem przebiega most o rozpiętości ok. 4 m.

km 12+010 - Niebyła - ul. Kol. Niebyła

Współrzędne: N 50°24'4,78" E 19°2'0,27"

Zalecenia i dobre praktyki:

- szlak dochodzi do ulicy lokalnej po nasypie, na dalszym odcinku brak śladu przebiegu;
- na obszarze parku wyznaczono drogi dla rowerów;
- konieczne wyznaczenie przejazdu dla rowerzystów i wybudowanie zjazdu z nasypu.

km 12+540

Odcinek linii kolejowej nieistniejący, przebudowany na park wokół zalewu. Końcowy odcinek linii pokrywa się z przebiegiem ulicy Modrzewiowej o szerokości ok. 5. Następny odcinek jest nieprzejezdny.

km 12+790

Przebieg trasy kolei widoczny w terenie w postaci szerokiej przesieki. Odcinek nieprzejezdny. Następny fragment linii przebudowany obecnie na ul. Parkową.

km 12+790 - Rogoźnik ul. Parkowa

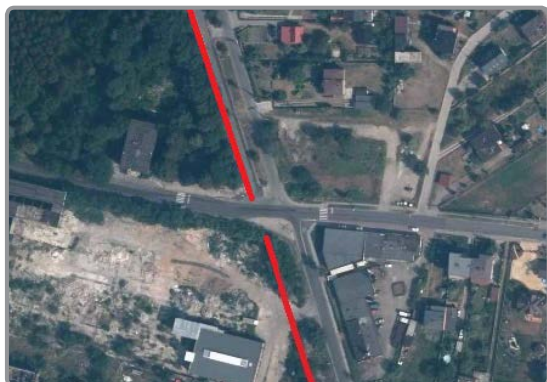
Współrzędne: N 50°23'40,69" E 19°1'50,1"

**Zalecenia i dobre praktyki:**

- dawna trasa kolejki przebiega wzdłuż dwujezdniowej ulicy lokalnej, wykorzystywanej w sezonie na cele parkingowe (sąsiedztwo parku i kąpieliska);
- geometria ulicy i organizacja ruchu na niej umożliwiają wyznaczenie pasów ruchu dla rowerów;
- niezbędne wyznaczenie przejazdu dla rowerzystów.

km 13+240 - Rogoźnik, ul. Kościuszki

Współrzędne: N 50°23'26,78" E 19°1'56,78"



Zalecenia i dobre praktyki:

- ulica lokalna, ruch przeciętny;
- konieczne wyznaczenie przejazdu dla rowerzystów.

km 13+400

Kolej biegła równoległe do ul. Fabrycznej przy terenie dawnych Rogoźnickich Zakładów Materiałów Ogniotrwałych. Odcinek jest nieprzejezdny ze względu na gęstą roślinność, choć przebieg jest widoczny w terenie. Odcinek można objechać ul. Fabryczną. Dalej trasa biegła nasypem w kierunku południowym do Wojkowic.



km 14+080

Odcinek pomiędzy Rogoźnikiem a Wojkowicami biegnie po nasypie kolejowym. Jest trudno przejezdny ze względu na gęstą roślinność i istniejącą kamienną podbudowę podtorza. Ślady świadczą o wykorzystywaniu odcinka do lokalnego transportu. Od skrzyżowania z ul. Kolejową trasa biegnie w stronę Wojkowic, a równoległe do niej biegnie droga polna o szerokości ok. 2,5 m.



km 16+280 - Wojkowice, ul. Sobieskiego

Współrzędne: N 50°21'59,85" E 19°1'36,15"

Zalecenia i dobre praktyki:

- odcinek nieprzejezdny, równolegle do niego biegnie droga polna o szerokości ok. 2,5 m, która kończy się na ul. Drzymały w Wojkowicach;
- szlak kolei biegł na południe by następnie wejść do wykopu i przeciąć ulicę Sobieskiego;
- wykop od strony północnej ulicy zachował się, od strony południowej został zasypany;
- ulica Sobieskiego biegnie po wiadukcie, który ze względów technicznych został podparty w połowie rozpiętości dodatkowymi, stalowymi filarami – odcinek można objechać drogą polną równoległą do trasy kolei lub ul. Piasek i Sobieskiego.

km 16+530

Odcinek nieprzejezdny. Ślad po trasie kolejowej nie zachował się. Możliwość objazdu ul. Sobieskiego. Od skrzyżowania z drogą dojazdową do garaży trasa po kolei jest widoczna, a nasyp zachowany w dobrym stanie.

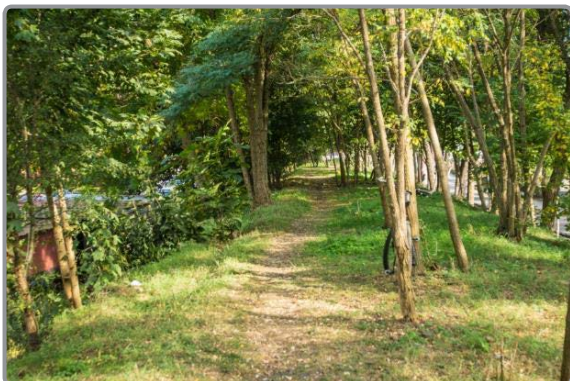
km 17+260 - Wojkowice, ul. Pułaskiego

Współrzędne: N 50°21'50,93" E 19°2'9,8"

Zalecenia i dobre praktyki:

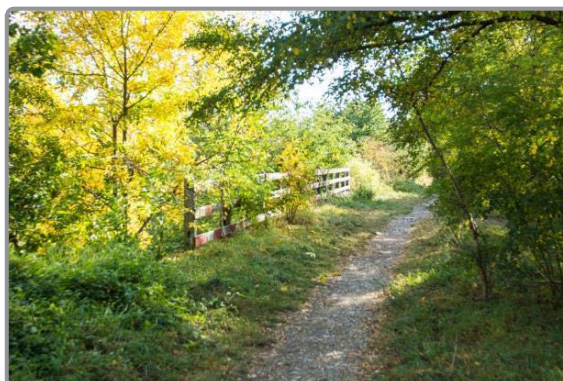
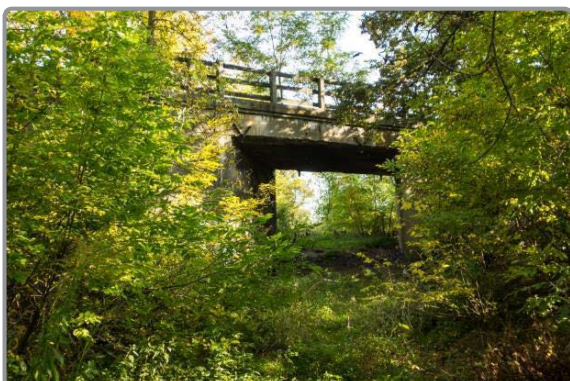
- szlak przekracza ulicę lokalną o małym natężeniu ruchu, widoczność dobra;
- niezbędne wyznaczenie przejazdu dla rowerzystów.

Skrzyżowanie z ulicą Pułaskiego. Trasa biegła nasypem o szerokości ok. 2 m równolegle do ulicy Kosynierów, by następnie wejść do wykopu równoległego do ul. Nowej. Odcinek przejezdny, na nasypie biegnie ścieżka.



km 17+620

Odcinek po dawnej kolei biegnący wykopem o szerokości ok. 6 m. Trasa jest ciężko przejezdna ze względu na gęstą roślinność. Dochodząc do ul. Fabrycznej przechodzi pod starym, żelbetowym wiaduktem linii kolejowej biegnącej do nieistniejącej już cementowni „Saturn”. Stan techniczny wiaduktu – dobry. Rozpiętość: ok. 4 m, wysokość: ok. 3 m.



km 18+130 - Wojkowice, ul. Fabryczna

Współrzędne: N 50°21'31,13" E 19°2'39,99"

Zalecenia i dobre praktyki:

- szlak kolejowy przebiega na nasypie, którego ciągłość przerwano dla zbudowania dojazdu do terenów przemysłowych;
- niezbędne wybudowanie kładki łączącej obydwie odcinki nasypu;
- celowe wydaje się jednak wybudowanie pochylni dla skomunikowania trasy z otaczającym terenem (a w tej sytuacji być może rezygnacja z kładki i wyznaczenie przejazdu dla rowerzystów).

km 18+440 - Wojkowice, ul. Morcinka

Współrzędne: N 50°21'27,65" E 19°2'53,94"

Zalecenia i dobre praktyki:

- skrzyżowanie z ul. Morcinka. Istniejący wiadukt nad ulicą. Trasa biegła po nasypie o szerokości ok. 3 m, obecnie jest nieprzejezdna z powodu gęstej roślinności;
- w rejonie wiaduktu istnieje ścieżka prowadząca do ogrodzenia kopalni Jowisz.

km 19+080

Trasa skręcała w kierunku południowym. Nasyp w tym miejscu nie istnieje – został rozkopany, a teren zamieniony na parking. Równolegle bieżą tory z dawnej kopalni Jowisz. Kolej piaskowa biegła pod nimi osobnym wiaduktem, który został obecnie zasypany. Linia z kopalni biegła równolegle do ul. Fabrycznej, skręcając w kierunku północnym wiaduktem nad ul. Fitelberga. Możliwość objazdu ul. Fabryczną i Fitelberga.


km 19+430 - Wojkowice, ul. Karłowicza

Współrzędne: N 50°21'11,07" E 19°3'34,12"

Zalecenia i dobre praktyki:

- ulica dojazdowa, ruch minimalny;
- odcinek nieprzejezdny;
- w terenie widoczny ślady dawnej trasy kolejowej porośniętej drzewami, możliwy objazd odcinka ul. Fitelberga i Karłowicza;
- dalszy ciąg biegnący równolegle do granicy cmentarza nieprzejezdny i niewidoczny w terenie.

km 19+710 - Wojkowice, ul. Paderewskiego

Współrzędne: N 50°21'2,57" E 19°3'34,12"



Zalecenia i dobre praktyki:

- przerwana ciągłość szlaku kolejowego – brak wiaduktu nad ulicą;
- konieczna budowa pochylni sprowadzających DDR na teren, konieczne wyznaczenie przejazdu dla rowerzystów; wysokość nasypu: około 5 m.

km 20+030 - Wojkowice, ul. Różyckiego

Współrzędne: N 50°20'53,37" E 19°3'47,07"

Zalecenia i dobre praktyki:

- ulica lokalna z przeciętnym natężeniem ruchu;
- przebieg ulicy w spadku podłużnym, łuki pionowe ograniczają widoczność;
- konieczne wyznaczenie przejazdu dla rowerzystów i zastosowanie elementów spowalniających ruch rowerów przed wjechaniem na przejazd.

Trasa kolei biegła wysokim nasypem gdzie łączyła się linią kolejową biegnącą z KWK Grodziec. Odcinek nieprzejezdny, porośnięty gęstą roślinnością. Nasyp i podbudowa kamienna – istniejące. Końcowy odcinek przy skrzyżowaniu z ul. Różyckiego wykorzystany pod zabudowę. Odcinek na południe od ulicy jest nieprzejezdny, choć widać ślady po trasie kolejowej.

km 22+270

Odcinek wspólny z trasą kolei piaskowej z Pogorii. Szerokość: ok. 6 m.



km 22+270 - Czeladź, ul. Wojkowicka

Współrzędne: N 50°19'50,93" E 19°4'19,51"

Zalecenia i dobre praktyki:

- koniec trasy, konieczne rozwiązanie organizacji ruchu zapewniającej połączenie DDR z miejscowym układem komunikacyjnym.

Niniejszy opis zawiera propozycję kształtowania trasy rowerowej z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej, a także niezbędne jej uzupełnienia. Sformułowano zalecenia w zakresie koniecznych robót przygotowawczych stanowiące rekomendacje odnośnie niezbędnych inwestycji i zmian w organizacji ruchu.

Założono, że analizowana trasa będzie trasą sytuującą się na podobnym poziomie obsługi terenu, jak pozostałe trasy ujęte w analizie.

Trasa w całości przebiega poza drogami publicznymi.

Trasa przebiega przez tereny gmin, które również mogłyby być inwestorami przedsięwzięcia:

- Świerklaniec,
- Bobrowniki,
- Będzin,
- Czeladź.

3.14 Trasa nr 14: Poczesna – Kłobuck

Audytowany odcinek to trasa z Poczesnej koło Częstochowy do Kłobucka.

Charakterystyka trasy:

Długość trasy: 39+840 km

Teren: równinny

Współczynnik wydłużenia: 1,26

Częstochowski obszar rudonośny.

Trasa biegnie po śladzie kolei wąskotorowych Częstochowskiego Obszaru Rudonośnego, które budowane od lat 30 XX wieku łączyły liczne kopalnie rud żelaza z hutami i zakładami mechanicznymi w Częstochowie, Poczesnej, Konopiskach, Kłobucku, Blachowni Rakowie i in. Po zamknięciu kopalń i zakładów metalurgicznych pod koniec lat 70 rozebrano również linie kolei wąskotorowej – ostatnią w 1983 roku.

Trasa przebiega od miejscowości Osiny w gminie Poraj za dawną KRŻ Teodor II równoległe do linii kolejowej nr 1 Warszawa-Katowice (dawną kolej Warszawsko-Wiedeńska). Następnie w Kolonii Poczesnej przecina drogę DK 1, by biegnąc przez Sobuczynę i Wąsosz w Wyrazowie koło Blachowni przeciąć DK 46. Następnie za Wręczycą Małą przecina linię kolejową nr 131 by skończyć swój bieg koło dawnych zakładów Górniczo-hutniczych „Kłobuck” na północny-zachód od Kłobucka.

Obecnie stan zachowania linii jest zróżnicowany. Duże fragmenty zostały zarośnięte i są niewidoczne w terenie – jest tak przede wszystkim pomiędzy Kolonią Poczesną a Wąsoszem. Na odcinku pomiędzy Wąsoszem a Wyrazowem trwają obecnie prace związane z budową autostrady A1 i pomimo zachowania się trasy kolejki zapewne nie będzie mógł być wykorzystany na trasy rowerowe. Fragment pomiędzy Wyrazowem a Wręczycą Małą jest zachowany w bardzo dobrym stanie i wykorzystywany do transportu lokalnego. Ostatni odcinek do Kłobucka jest zachowany w śladzie i torowisku. Niektóre fragmenty są wykorzystane jako drogi leśne, pozostałe pomimo zachowania się kamiennej podbudowy są dość mocno zarośnięte. Zaletą tego odcinka są istniejące wiadukty – nad linią kolejową nr 131 oraz pod drogą DK 43 w okolicach Kłobucka.

Na podstawie materiałów zgromadzonych w I etapie prac wyznaczono miejsca krzyżowania się trasy z drogami publicznymi. W miejscach tych przeprowadzono wizję w terenie i na podstawie schematu działań audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego ustalono zakres prac niezbędnych do podjęcia.

Skrócony obraz sytuacji w każdym z punktów przedstawiono poniżej w postaci zdjęć ilustrujących sytuację w terenie oraz krótkiego zestawienia oceny sytuacji i koniecznych robót.

Problemy te należy rozwiązać szczegółowo na etapie opracowywania projektów technicznych i projektów organizacji ruchu.

km 0+000 początek trasy

Współrzędne: N 50°42'14,63" E 19°11'8,56"

Początek trasy przy linii kolejowej nr 1. Pierwotnie tory biegły w kierunku południowym do Poraja. Obecnie trasa zaczyna się mało uczęszczaną drogą leśną o szerokości ok. 3 m. Nawierzchnia ziemna.



Zalecenia i dobre praktyki:

- usunąć zbędną zieleń i dostosować nawierzchnię do potrzeb ruchu rowerowego.

km 0+340

Leśna droga biegnąca śladem kolei dochodzi do stawu Samul, gdzie poszerza się do szerokości ok. 4 m. Droga jest mocno uczęszczana w ruchu lokalnym. Nawierzchnia piaszczysta.

km 0+910

Droga przechodzi w drogę asfaltową koło odlewni żeliwa (www.odlewy.com). Szlak kolei odłącza się od drogi i idzie równoległe do niej. Jest nieporośnięty roślinnością i nieprzejezdny. Szerokość: ok. 4 m.

km 1+670 ul. Górnicza

Współrzędne: N 50°42'12,74" E 19°9'46,55"



Linia kolejowa przebiega równoległe do ul. Jałowcowej w Kolonii Borek, gdzie dochodzi do skrzyżowania z ul Górniczną. Odcinek na całej długości nieprzejezdny, porośnięty drzewami, choć nasyp i resztki torowiska są widoczne. Końcowy odcinek przed skrzyżowaniem z ul. Górniczną jest wykorzystany jako dojazd do posesji. Po drugiej stronie ul. Górnicznej trasa zanika i nie pozostały po niej żadne ślady w terenie. Kolej wchodziła tutaj na teren zakładu górniczno-hutniczego Osiny.

Zalecenia i dobre praktyki:

- usunąć zieleń ograniczającą widoczność;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów, wyznaczyć trasę po ulicach Górnicza – Przemysłowa.

km 2+250

Teren dawnego zakładu górniczno-hutniczego Osiny. Trasa nieprzejezdna. Zakład można objechać ul. Górniczną.

km 2+310 Warta

Współrzędne: N 50°42'13,09" E 19°9'14,45"



Wychodząc z terenu zakładu linia biegła przez rzekę Wartę mostem, którego żelbetowa konstrukcja stoi do dziś. Stan techniczny – zły. Następnie biegła nieprzejezdnym odcinkiem do obecnej ul. 1 Maja.

Zalecenia i dobre praktyki:

- odtworzyć kładkę nad rzeką i dostosować do ruchu rowerowego.

km 7+290 ul. Wiosenna

Współrzędne: N 50°43'22,14" E 19°6'5,32"

Zalecenia i dobre praktyki:

- bitumiczna droga lokalna, odcinek prosty, duże prędkości, ruch nieduży;
- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów, wprowadzić elementy spowalniające ruch rowerzystów.

km 7+730

Kolej po przekroczeniu ul. Wiosennej wschodzi na teren obecnego wysypiska śmieci w Sobuczynie. Odcinek nieprzejezdny. Fragment linii kolejowej jest obecnie przebudowany na wewnętrzną drogę wysypiska. Równoległe do płotu wysypiska biegnie droga polna. Jest w bardzo złym stanie i w większości nie przejezdna ze względu na roślinność. Odcinek można objechać ul. Wiosenną a następnie Szafirową w Sobuczynie.

Możliwość objazdu ulicami Wiosenna i Szafirowa, jednak na Szafirowej spore natężenie ruchu i duże prędkości - sugerowane wyznaczenie odcinka trasy obok istniejącą drogą polną wzdłuż ogrodzenia wysypiska, konieczne dostosowanie nawierzchni do potrzeb

km 18+550

Linia kolejowa przebiega przez dawną stację Walaszczyki do Wyrazowa po południowej stronie drogi DK 46. W terenie widoczny jest jej przebieg, nasyp i pozostałości torowiska. Trasa jest nieprzejezdna. Obecnie trwają tam prace przygotowawcze pod budowę autostrady A1. Równoległe biegnie droga szutrowa o szerokości ok. 4 m.

**km 19+740**

Trasa przebiega w wykopie o szerokości ok. 3 m, który na ostatnich 100 m jest zasypany. Równoległe biegnie piaszczysta droga polna o szerokości ok. 2 m. Następnie łączy się znów z trasą kolejową i biegnie w kierunku północnym po dawnym torowisku. Odcinek wykorzystywany zapewne przez motocyklistów z toru motokrosowego.

km 20+280 ul. Piastów

Współrzędne: N 50°47'25,04" E 18°59'48,94"



Trasa biegnie na całym odcinku drogą żwirową o szerokości ok. 3,5 m. Stan techniczny – dobry. Przebiega po żelbetowym moście nad rzeką Stradomką. Stan techniczny mostu – dobry. Droga jest wykorzystana do lokalnego transportu.

Zalecenia i dobre praktyki:

- wyznaczyć przejazd dla rowerzystów.

km 31+010

Odcinek nieprzejezdny. Nie pozostały ślady po linii kolejowej, która biegła skrajem lasu. W dalszym ciągu pozostałości linii wykorzystane jako droga leśna z pozostałościami kamiennej podbudowy. Odcinek można objechać przez Wręcycę Wielką i Małą oraz drogami polnymi.

km 32+680

Trasa biegła przez las aż do linii kolejowej nr 131, którą przekraczała żelbetowym wiaduktem o rozpiętości ok. 30 m i szerokości ok. 2,5 m. Torowisko istniejące do dziś, tory zostały zdemontowane. Szerokość ok. 2,5 m. Odcinek trudno przejezdny ze względu na gęstą roślinność i pozostałości podbudowy torowiska. Wiadukt zachowany oprócz najazdów. Stan techniczny – dostateczny.



km 39+630 DK43

Współrzędne: N 50°54'59,33" E 18°53'24,88"



Odcinek nieprzejezdny. Widoczny ślad po trasie w ukształtowaniu terenu.

Trasa biegła pod wiaduktem na ul. Górniczej. Stan techniczny wiaduktu – dobry. Rozpiętość: ok. 3 m. Szerokość: ok. 10 m. Wysokość: ok. 3 m.

Zalecenia i dobre praktyki:

- usunąć zieleń,
- dostosować nawierzchnię do potrzeb ruchu rowerowego.

Niniejszy opis zawiera propozycję kształtowania trasy rowerowej z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej, a także niezbędne jej uzupełnienia. Sformułowano zalecenia w zakresie koniecznych robót przygotowawczych stanowiące rekomendacje odnośnie niezbędnych inwestycji i zmian w organizacji ruchu.

Założono, że analizowana trasa będzie trasą sytuującą się na podobnym poziomie obsługi terenu, jak pozostałe trasy ujęte w analizie.

Przebieg po drogach publicznych:

- Poczesna, ulica Górnicza 0,5 km;
- Poczesna, ulica Przemysłowa 1,0 km;
- Poczesna, ulica 1 Maja 0,6 km;
- Pustkowie, ulica Wierzbowa 0,2 km;
- Sobuczyna, ulica Wierzbowa 1,6 km.

RAZEM 3,9 km

Trasa przebiega przez tereny gmin, które również mogłyby być inwestorami przedsięwzięcia:

- Kamienica Polska,
- Poczesna,
- Częstochowa,
- Konopiska,
- Blachownia,
- Wręczyca Wielka,
- Kłobuck.

3.15 Trasa nr 15: Katowice – Borki

Szlak po dawnej kolei wąskotorowej odcinek Katowice – Borki.

Charakterystyka trasy:

Długość trasy: 1+701 km

Teren: równinny

Współczynnik wydłużenia: 1,07

Ze względu na prowadzone przez właściciela terenu prace ziemne na omawianym szlaku kolejowym oraz przeszkodę w postaci nasypu kolejowego z czynnym ruchem kolejowym odbywającym się na trzech torach na końcu odcinka, adaptacja na drogę dla rowerów w obecnym kształcie odcinka jako łącznika pomiędzy trasą Katowice Dąbrówka Mała - Mysłowice Trójkąt Trzech Cesarzy z jednej strony, a trasą Katowice – Piekary Śląskie z drugiej strony – jest niemożliwa. Możliwe jest wykonanie objazdu tego łącznika poprzez ulice Borki, Korczaka i Obrońców Westerplatte w Katowicach tworząc na tej trasie ciągi rowerowo-pieszne oraz pasy dla rowerów o ciągłym przebiegu pomiędzy w/w nieczynnymi trasami kolejowymi.

Na podstawie materiałów zgromadzonych w I etapie prac wyznaczono miejsca krzyżowania się trasy z drogami publicznymi. W miejscach tych przeprowadzono wizję w terenie i na podstawie schematu działań audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego ustalono zakres niezbędnych do podjęcia prac.

Skrócony obraz sytuacji w każdym z punktów przedstawiono poniżej w postaci zdjęć ilustrujących sytuację w terenie oraz krótkiego zestawienia oceny sytuacji i koniecznych robót.

Problemy te należy rozwiązać szczegółowo na etapie opracowywania projektów technicznych i projektów organizacji ruchu.

km 0+000 - Katowice, ulica Borki, początek szlaku

Współrzędne: N 50°16'51,23" E 19°4'16,45"



100 m na wprost (jak na dolnym zdjęciu po lewej) szlak łączył się z nieczynną linią kolei piaskowej relacji Mysłowice - Chorzów (linię tę obejmuje niniejszy audyt). Na zdjęciu po lewej stronie widoczny wiadukt drogi DK 86 przebiegający nad linią kolejową relacji Mysłowice – Chorzów.

Zalecenia i dobre praktyki:

- minimalny ruch samochodowy;
- dobre połączenie z sąsiadującą trasą Dąbrówka Mała – Mysłowice;
- niezbędna budowa parkingu dla samochodów (przywóz rowerów samochodami);
- niezbędna zmiana organizacji ruchu.

Km 0 do km 0+650

Odcinek zagłębia się w wykop o maksymalnej głębokości ok. 20 m i szerokości szlaku po torowisku ok. 3,5 m, po czym na końcu biegu odcinka opuszcza wykop. Właściciel terenu sukcesywnie zasypuje cały odcinek ziemią i gruzem. W związku z prowadzonymi pracami właściciela terenu adaptacja na drogę dla rowerów wydaje się niemożliwa.



km 0+650 do km 1+242

Szerokość: ok. 3,5 m, nawierzchnia gruntowa, odcinek łączy się z ulicą Generała Józefa Hallera w Katowicach. Odcinek używany jako droga dojazdowa do wwozu gruzu i ziemi przez właściciela terenu, który sukcesywnie zasypuje on wykop po trasie kolejowej. Adaptacja na drogę dla rowerów wydaje się niemożliwa.

km 1+241 - Katowice, ul. Hallera (szer. 12 m)

Współrzędne:

N 50°16'11,79"E 19°4'41,49"



Zalecenia i dobre praktyki:

- miejsce niewłaściwe do krzyżowania trasy rowerowej z drogą (ulicą);
- brak odpowiednich warunków widoczności;
- ewentualny przejazd dla rowerzystów usytuowany pomiędzy skrzyżowaniami.

km 1+254 do km 1,701

Odcinek biegnie na zdewastowanych terenach przemysłowych. Szerokość: ok. 3 m. Nawierzchnia gruntowo-żwirowa. Koniec odcinka pod nasypem kolejowym o wysokości ok. 15 m czynnej linii kolejowej. Ze względu na w/w nasyp czynnej linii kolejowej przejście niemożliwe. Wykonanie przejazdu dla rowerów na czynnym nasypie kolejowym niecelowe. Adaptacja na drogę dla rowerów wydaje się niecelowa.

Zalecenia i dobre praktyki:

- ulice Borki i Korczaka – ruch minimalny, ulice dojazdowe, możliwość prowadzenia trasy w ruchu ogólnym;
- ulica Obrońców Westerplatte – ruch średni, konieczność opracowania nowego projektu organizacji ruchu i ewentualnych małych modernizacji.

Niniejszy opis zawiera propozycję kształtowania trasy rowerowej z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej, a także niezbędne jej uzupełnienia. Sformułowano zalecenia w zakresie koniecznych robót przygotowawczych stanowiące rekomendacje odnośnie niezbędnych inwestycji i zmian w organizacji ruchu.

Założono, że analizowana trasa będzie trasą sytuującą się na podobnym poziomie obsługi terenu, jak pozostałe trasy ujęte w analizie.

Trasa w całości przebiega poza drogami publicznymi.

Trasa przebiega przez tereny miasta Katowice, również mogłoby być inwestorem przedsięwzięcia.

3.16 Trasa nr 16: **Żabie Doły – Świętochłowice**

Szlak po dawnej linii kolejowej odcinek Świętochłowice – Żabie Doły.

Charakterystyka trasy:

Długość trasy: 5+850 km

Teren: równinny

Współczynnik wydłużenia: 1,17

Odcinek w całości pozbawiony torów i podkładów. W całym przebiegu odcinka brak równoległej styczności z działającymi liniami kolejowymi. Odcinek w pełni nadaje się do wykorzystania do adaptacji na drogę dla rowerów. Przemawia za tym również możliwość połączenia dużych skupisk ludności, terenów rekreacyjnych jak i aktualne wykorzystanie tego szlaku w wielu miejscach przez okolicznych mieszkańców do komunikacji pieszej i rowerowej. Odcinek byłby uzupełnieniem i rozszerzeniem poddanej audytowi trasie Katowice – Piekary Śląskie.

Odcinek przebiega w następującej odległości do centrów miast: Łagiewniki 750 m, Chorzów II 1100 m, Chorzów ul. Wolności 1150 m, Świętochłowice ul. Szpitalna poprzez ciąg pieszo-rowerowy 650 m.

Odcinek przebiega w niedalekiej odległości od dużych osiedli mieszkaniowych lub bezpośrednio przez nie. Do osiedli tych należą: os. Kwiatowe w Łagiewnikach, os. Oswaldów w Chorzowie, os. Brzezina w Chorzowie, os. Pnioki w Chorzowie oraz os. Śląska-Gwarecka w Chorzowie. Odcinek przebiega przez tereny rekreacyjne lub w ich sąsiedztwie. Należą do nich: Zespół Przyrodniczo Krajobrazowy Żabie Doły w Chorzowie, Ośrodek Rekreacyjny Dolina Górnika, Staw i Park Amelung w Chorzowie, OSiR Skalka w Chorzowie.

Odcinek przebiega przez lub w sąsiedztwie dużych kompleksów ogródków działkowych takich jak: Jacek w Chorzowie, Szarotka w Chorzowie, Skalka w Chorzowie, Wieczorek w Chorzowie, Zgoda w Łagiewnikach.

Na podstawie materiałów zgromadzonych w I etapie prac wyznaczono miejsca krzyżowania się trasy z drogami publicznymi. W miejscach tych przeprowadzono wizję w terenie i na podstawie schematu działań audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego ustalono zakres prac niezbędnych do podjęcia.

Skrócony obraz sytuacji w każdym z punktów przedstawiono poniżej w postaci zdjęć ilustrujących sytuację w terenie oraz krótkiego zestawienia oceny sytuacji i koniecznych robót.

Problemy te należy szczegółowo rozwiązać na etapie opracowywania projektów technicznych i projektów organizacji ruchu.

km 0+000

Żabie Doły Chorzów. Wiadukt kolejowy żelbetowy. Szerokość: 3,5 m, długość: 25 m.

Współrzędne: N 50°19'42,62" E 18°57'23,12"



km 0+000 do km 0+520

Początek szlaku w kierunku Świętochłowic i Łagiewnik nasypem kolejowym o szerokości ok. 3,5 m i wysokości od 0,5 m do 15 m w zależności od ukształtowania terenu.

km 0+520

Przejazd pod wiaduktem kolejowym; długość: 25 m, szerokość: 4 m.

Współrzędne: N 50°19'35,2" E 18°46'0,12"



km 0+540 do km 0+675

Odcinek szlaku biegnący lasem.

km 0+675

Rozebrany wiadukt kolejowy; szerokość pomiędzy pozostałymi przyczółkami: 4 m.

km 0+675 do km 0+971

Odcinek przebiega wykopem; mocno zdewastowany; szerokość: ok. 4 m.

km 0+971

Przejazd pod wiaduktem pod drogą krajową nr 79; długość przejazdu: 45 m, szerokość: 3,5 m.

Współrzędne: N 50°19'26,54" E 18°56'38,86"



km 1+010 do km 1+730

Odcinek przebiega wykopem stopniowo wznosząc się do góry. Całkowicie porośnięty krzewami i młodymi drzewami; szerokość: ok. 3,5 m.

km 1+730 do km 1+945

Odcinek przebiega po dawnym placu rozładowniczym kolei wąskotorowej w Łagiewnikach; szerokość: ok. 15 m.

km 1+945 - Bytom, ulica Tulipanów

Współrzędne: N 50°19'5,99" E 18°56'3,6"



Zalecenia i dobre praktyki:

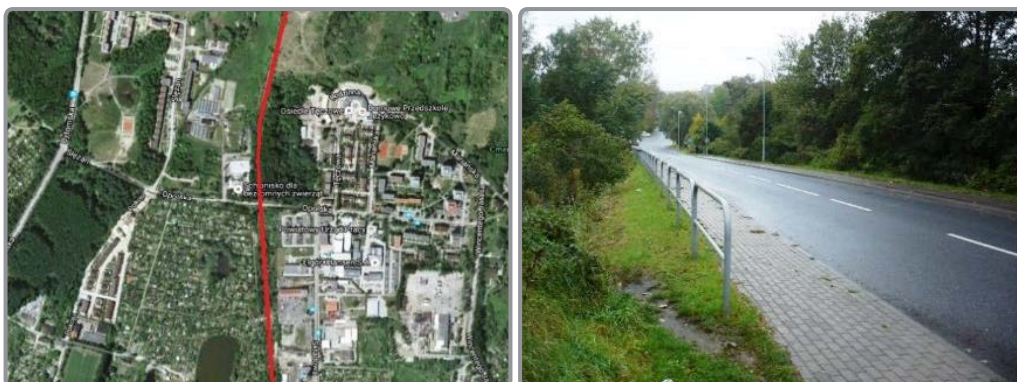
- natężenie ruchu średnie;
- widoczność niezła;
- niezbędna budowa elementów spowalniających ruch rowerowy.

km 1+957 do km 2+980

Odcinek biegnie nasypem kolejowym, porośnięty jest krzewami i młodymi drzewami oraz używany przez okolicznych mieszkańców. Szerokość: ok. 3,5 m.

km 2+980 - Chorzów, ulica Opolska, szer. ok. 7 m

Współrzędne: N 50°18'33,75" E 18°55'51,27"



Zalecenia i dobre praktyki:

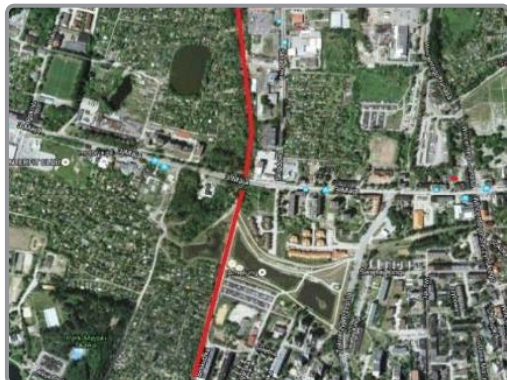
- natężenie ruchu średnie;
- szlak krzyżuje się z ulicą przebiegającą w spadku podłużnym;
- dojazd do jezdni poprzez chodniki, konieczna przebudowa dojazdów i budowa elementów spowalniających ruch rowerów;
- niezbędna poprawa widoczności (zieleni).

km 2+980 do km 3+700

Odcinek przebiega nasypem kolejowym, częściowo porośnięty jest krzewami oraz używany przez okolicznych mieszkańców, szerokość: ok. 3,5 m.

km 3+700 - Chorzów, ulica 3 Maja

Współrzędne: N 50°18'10,62" E 18°55'52,64"



Zalecenia i dobre praktyki:

- szlak przebiega pod wiaduktem ulicy (długość: 18 m, szerokość: 4 m);
- niezbędna budowa pochylni dla połączenia szlaku z okolicznym terenem.

km 3+718 do km 3+960

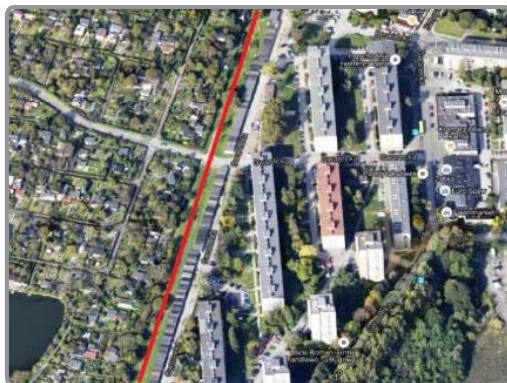
Odcinek będzie nasypem, zaadoptowany na ciąg pieszo-rowerowy z nawierzchnią żwirową w ramach miejscowej rewitalizacji terenu na tereny rekreacyjne; szerokość: 3,5 m.

km 3+960 do km 4+460

Odcinek będzie nasypem, zaadoptowany na ciąg pieszo-rowerowy z nawierzchnią żwirową w ramach miejscowej rewitalizacji terenu z przeznaczeniem na tereny rekreacyjne; szerokość: 3,5 m.

km 4+460 - Chorzów, ulica Gwarecka (szer. 9 m)

Współrzędne: N 50°17'47,1" E 18°55'43,91"



Zalecenia i dobre praktyki:

- szlak przecina drogę dojazdową do ogródków działkowych, stanowiącą także ciąg pieszy;
- zerowe natężenie ruchu;
- dobra widoczność.

km 4+469 – 4+890 - Chorzów, ulica Gwarecka

Odcinek będzie wzdłuż ogródków działkowych, tyłów garaży i osiedla mieszkaniowego, na końcowych kilkudziesięciu metrach wznosi się na nasyp; szerokość: ok. 3,5 m.

Zalecenia i dobre praktyki:

- szlak przebiega po nasypie, powyżej poziomu ulicy, jednak brak wiaduktu;
- niezbędna budowa pochylni dla połączenia szlaku z okolicznym terenem;
- konieczna zmiana organizacji ruchu i skorelowanie z ruchem pieszym.

km 4+890 - Świętochłowice, ul. Szpitalna

Współrzędne: N 50°17'33,68" E 18°55'43,95"

Szerokość ulicy: 7 m; skarpa nasypu kolejowego po rozebranych wiadukcie kolejowym nad ul. Szpitalną bez przyczółków. Możliwość wykonania przejazdu dla rowerów.

Odległość do centrum Świętochłowic przez ulicę Szpitalną do ulicy Katowickiej: 650 m.



km 4+890 do km 5+360

Odcinek wkracza na ogrodzony teren przedsiębiorstwa znajdującego się przy Drogowej Trasie Średnicowej. Na początku i końcu odcinka częściowo zachowany nasyp kolejowy o szerokości jezdni 3,5 m. Mocno porośnięty drzewami i krzewami. Możliwy objazd drogą osiedlową oraz wykonanie objazdu.

km 5+360 - Świętochłowice, ulica Nomiarki

Współrzędne: N 50°17'26,22" E 18°56'4,36"

Nasyp został tu rozebrany dla wybudowania ulicy Nomiarki. Szerokość ulicy wraz z chodnikami: 10 m. Możliwości wykorzystania istniejącej infrastruktury rowerowej dla przekroczenia ul. Nomiarki.



Zalecenia i dobre praktyki:

- szlak przebiega po nasypie, powyżej poziomu ulicy, jednak brak wiaduktu;
- natężenie ruchu duże (droga dojazdowa do Drogowej Trasy Średnicowej);
- wykonanie przejazdu dla rowerzystów niewskazane z uwagi na spore zagrożenie bezpieczeństwa ruchu;
- niezbędna budowa kładki nad ul. Nomiarki.

km 5+360 do km 5+610

Nasyp kolejowy porośnięty krzewami i młodymi drzewami.



km 5+610

Współrzędne: N 50°17'17,73" E 18°56'3,51"

Wiadukt Drogowej Trasy Średnicowej szerokości ok. 50 m, szerokość przejazdu: 6 m; możliwy przejazd pod wiaduktem.

km 5+610 do km 5+850

Odcinek będzie nasypem o wysokości ok. 2 m, porośnięty jest krzewami i młodymi drzewami. Szerokość: ok. 3,5 m. Odcinek kończy bieg przy ciągu pieszo-rowerowym biegnącym nad zakrytym korytem rzeki Rawy pomiędzy ulicami Żołnierską i Wolności w Świętochłowicach. Możliwość wykonania połączenia odcinka z ciągiem pieszo-rowerowym.

km 5+850 - Chorzów, koniec trasy

Współrzędne: N 50°17'11,07" E 18°55'56,49"

Zalecenia i dobre praktyki:

- koniec szlaku zaproponowano nad Rawą – bez podłączenia z jakimkolwiek elementem układu komunikacyjnego;
- celowe jest połączenie z istniejącym układem komunikacyjnym, na przykład poprzez plac parkingowy przy ul. Żołnierskiej.

Niniejszy opis zawiera propozycję kształtowania trasy rowerowej z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej, a także niezbędne jej uzupełnienia. Sformułowano zalecenia w zakresie koniecznych robót przygotowawczych stanowiące rekomendacje odnośnie niezbędnych inwestycji i zmian w organizacji ruchu.

Założono, że analizowana trasa będzie trasą sytuującą się na podobnym poziomie obsługi terenu, jak pozostałe trasy ujęte w analizie.

Trasa w całości przebiega poza drogami publicznymi.

Trasa przebiega przez tereny gmin, które również mogłyby być inwestorami przedsięwzięcia:

- Chorzów,
- Bytom,
- Świętochłowice.

4. Analiza prawna i własnościowa

Niniejsza analiza prawna oraz własnościowa działek ewidencyjnych powstała w oparciu o dane udostępniane przez powiatowe serwisy mapowe. Wyszczególnione zostały numery działek położonych wzdłuż projektowanych tras. Dane te zostały uszeregowane wg przebiegu tras (z uwzględnieniem arkusza mapy, obrębu ewidencyjnego, gminy i powiatu).

Działki zostały również przeanalizowane pod kątem własności i wyróżnione przez podkreślenie. Podział struktury własności przedstawia poniższa legenda.

Na potrzeby analizy wybrane zostały główne podmioty: Skarb Państwa, gminy, osoby prawne, osoby fizyczne oraz województwo/powiat. Część danych o właścicielach działek nie jest dostępna, głównie z powodu zmian własnościowych, dlatego na potrzeby analizy zakwalifikowane zostały one jako brak danych.

Niemniej dane należy potraktować szacunkowo, ze względu na dalszą perspektywę realizacji tras.

Należy zwrócić uwagę na to, iż niewiele terenów należy do osób fizycznych. W większości ich właścicielami są grupy wskazanych w audycie podmiotów, co umożliwi korzystne pozyskanie terenów pod budowę poszczególnych tras.

Procentowy udział własności poszczególnych podmiotów dla każdej z projektowanych tras został przedstawiony zbiorczo w poniższej tabeli.

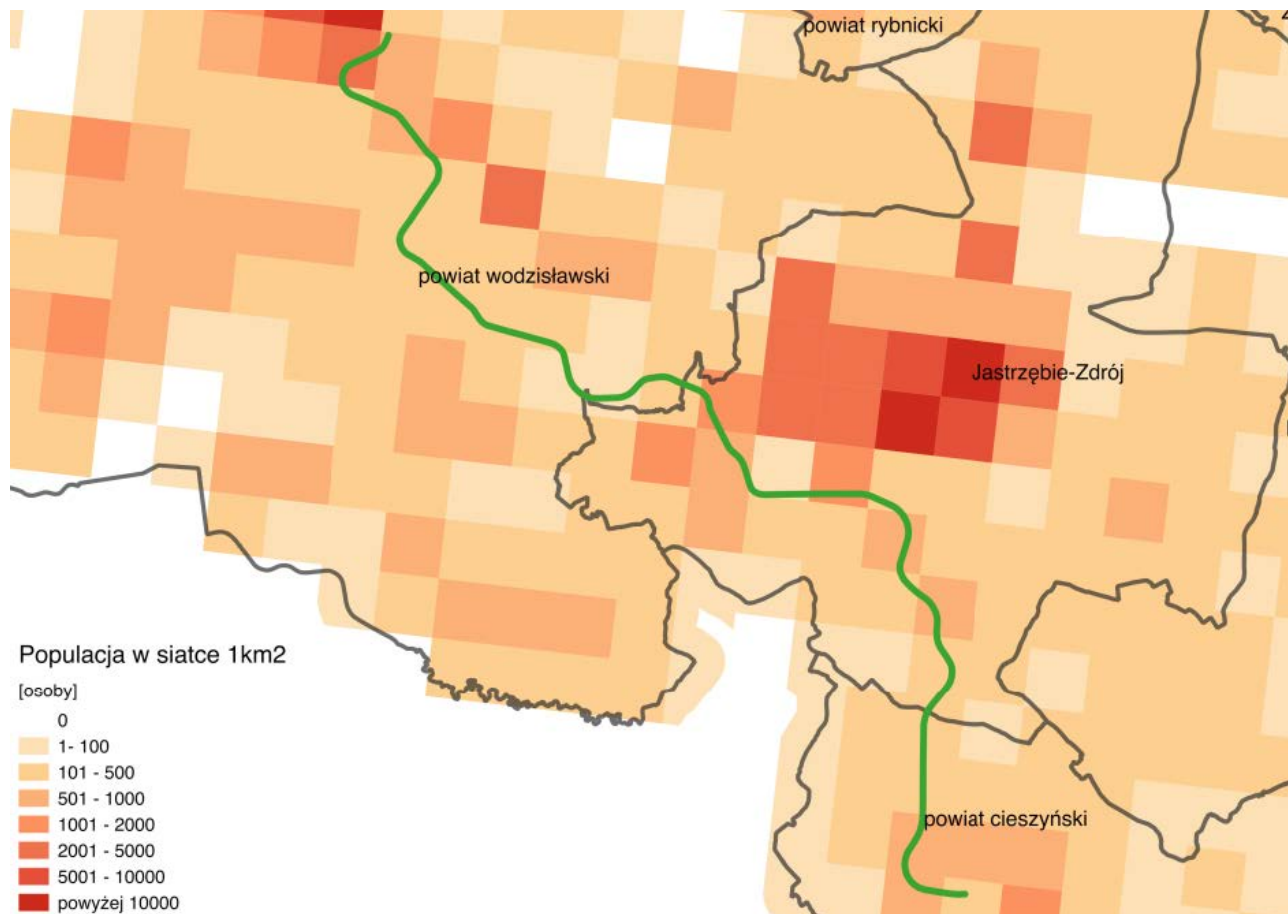
Procentowy udział właścicieli działek dla poszczególnych tras:

	skarb państwa	gmina	os. prawna	os. fizyczna	woj. / powiat	brak danych	suma
Chechło – Czeladź	85%	10%	2%	3%	0%	0%	100%
Dąbrowa Górnicza Pogoria – Siemianowice Śląskie	75%	0%	2%	0%	0%	23%	100%
Piekary Śląskie – Katowice Dąbrówka Mała	34%	17%	0%	1%	0%	48%	100%
Katowice Borki	71%	9%	11%	9%	0%	0%	100%
Żabie Doły – Świętochłowice	45%	0%	0%	0%	0%	55%	100%
Katowice – Mysłowice	89%	5%	5%	2%	0%	0%	100%
Magistrala Południowa	85%	11%	0%	4%	0%	0%	100%
Pszów – Racibórz – Gliwice – Zabrze – Bytom Karb	14%	9%	3%	1%	1%	72%	100%
Jastrzębie-Zdrój – Bzie Górne	77%	11%	0%	0%	6%	6%	100%
Wodzisław – Zebrzydowice	44%	2%	0%	0%	0%	54%	100%
Kłobuck – Osiny	4%	1%	1%	4%	0%	90%	100%
Żory – Orzesze	96%	0%	0%	1%	3%	0%	100%
Żabie Doły – Katowice	10%	0%	0%	0%	0%	90%	100%

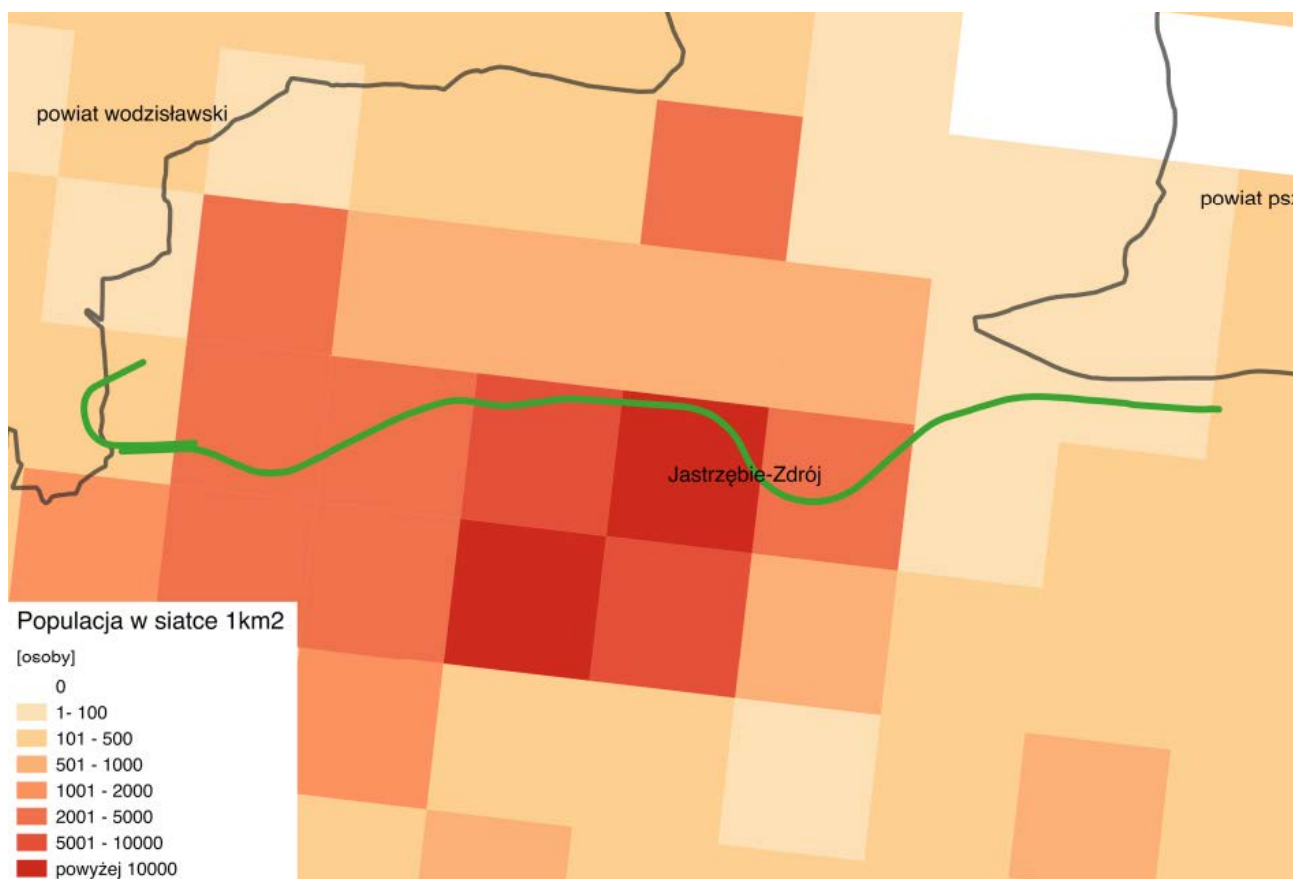
5. Analiza demograficzna

Analiza przestrzenno-demograficzna przedstawia szacunkową liczbę potencjalnych użytkowników i osób zamieszkujących obszary w najbliższym zasięgu tras. Analiza została przeprowadzona w oparciu o dane Głównego Urzędu Statystycznego, opracowane w formie Narodowego Spisu Powszechnego z 2011 roku. Wykorzystano zbiór prezentujący rozmieszczenie ludności w siatce kilometrowej (1km² x 1km²). Dane te zostały podzielone na 8 klas odpowiadających poszczególnym przedziałom populacji w komórkach siatki. Zieloną linią zaznaczony został przebieg trasy.

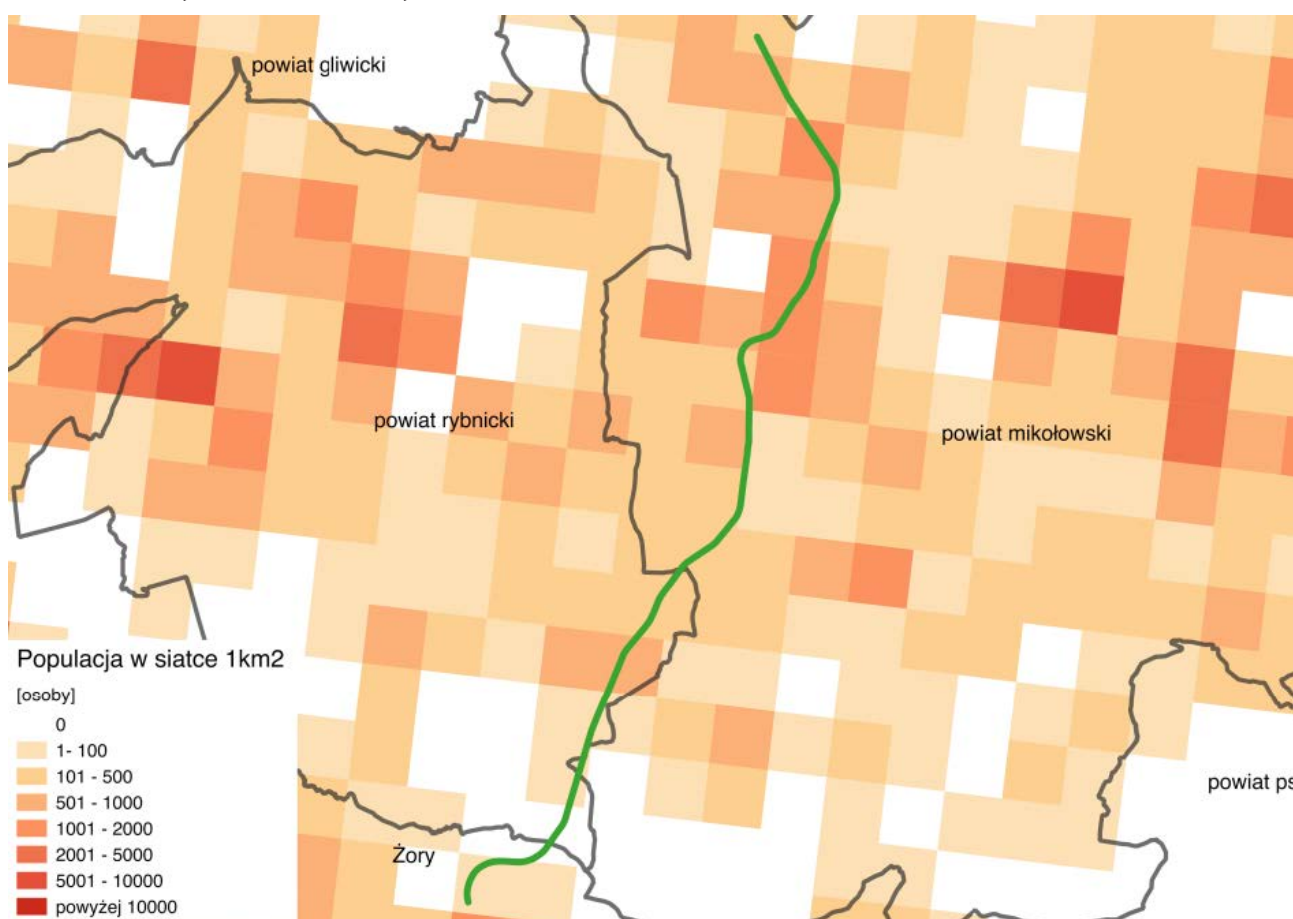
Analiza dla Trasy nr 1: Wodzisław – Zebrzydowice



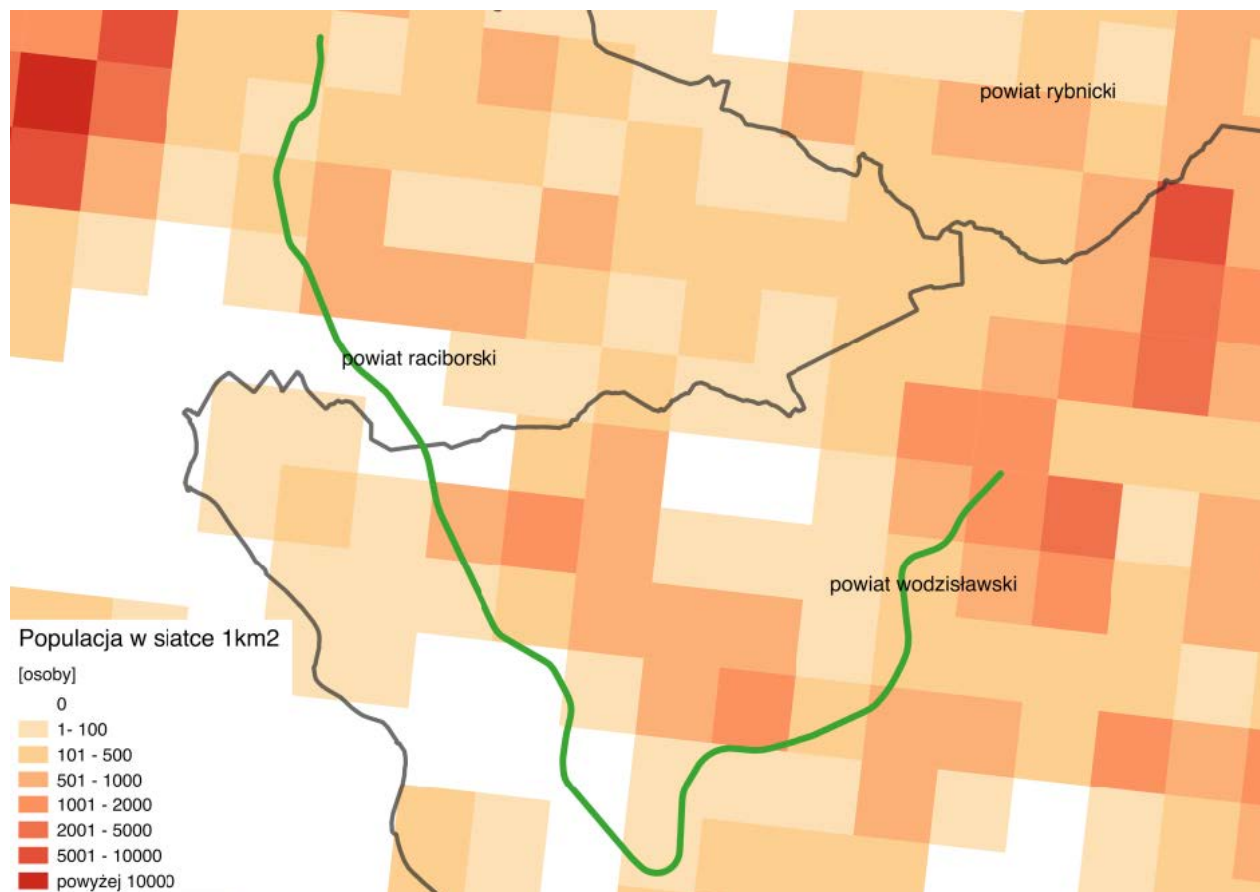
Analiza dla Trasy nr 2: Jastrzębie-Zdrój



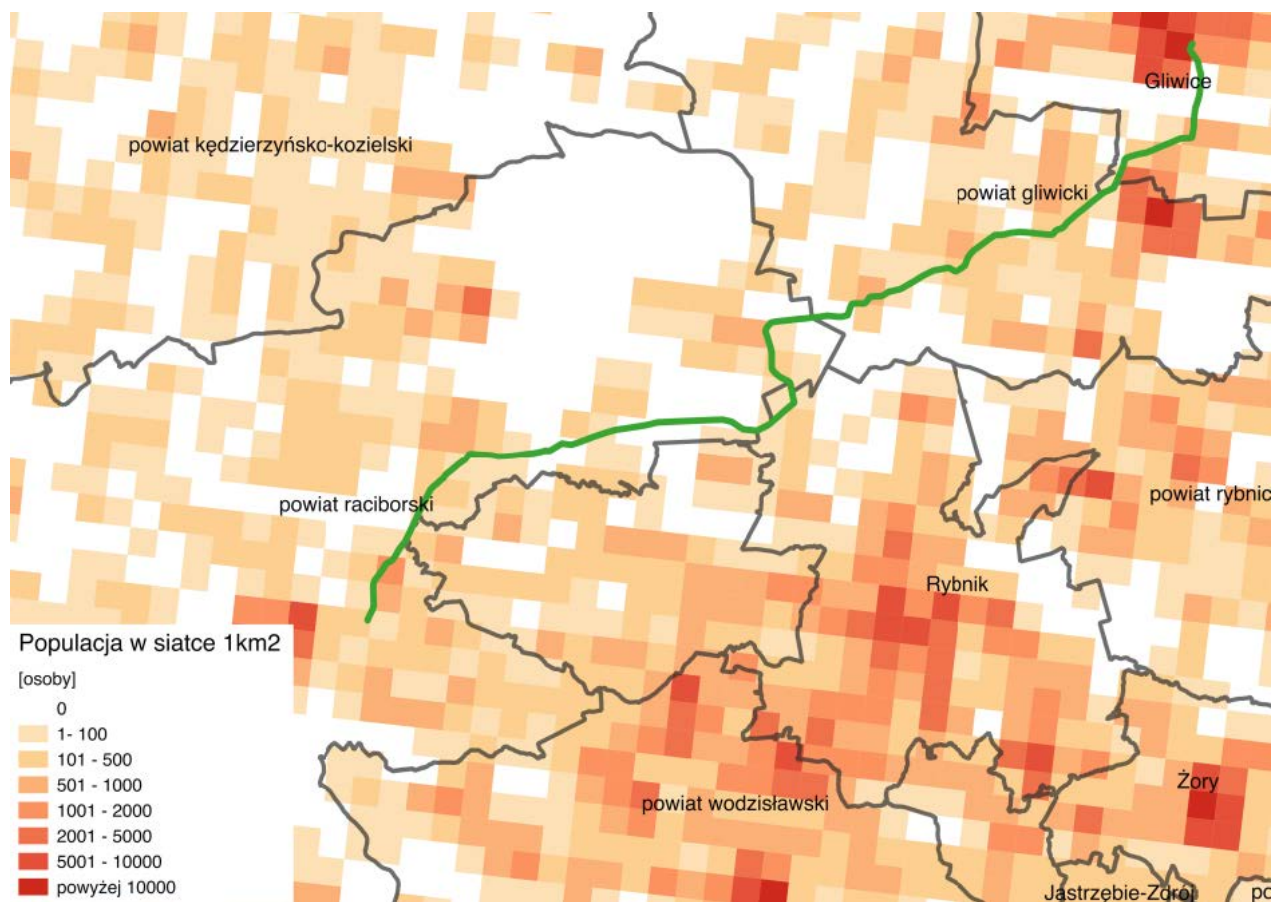
Analiza dla Trasy nr: 3 Orzesze – Żory



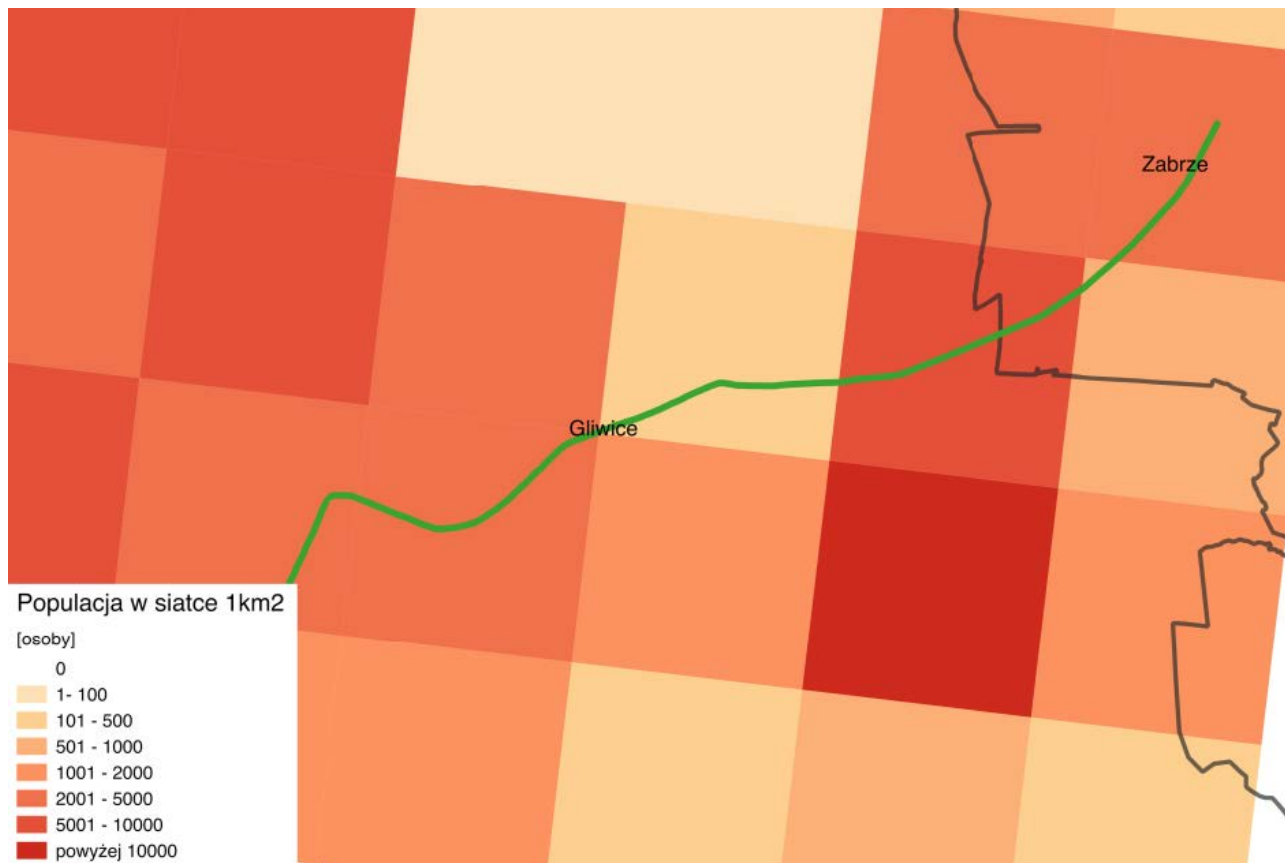
Analiza dla Trasy nr: 4 Pszów – Racibórz



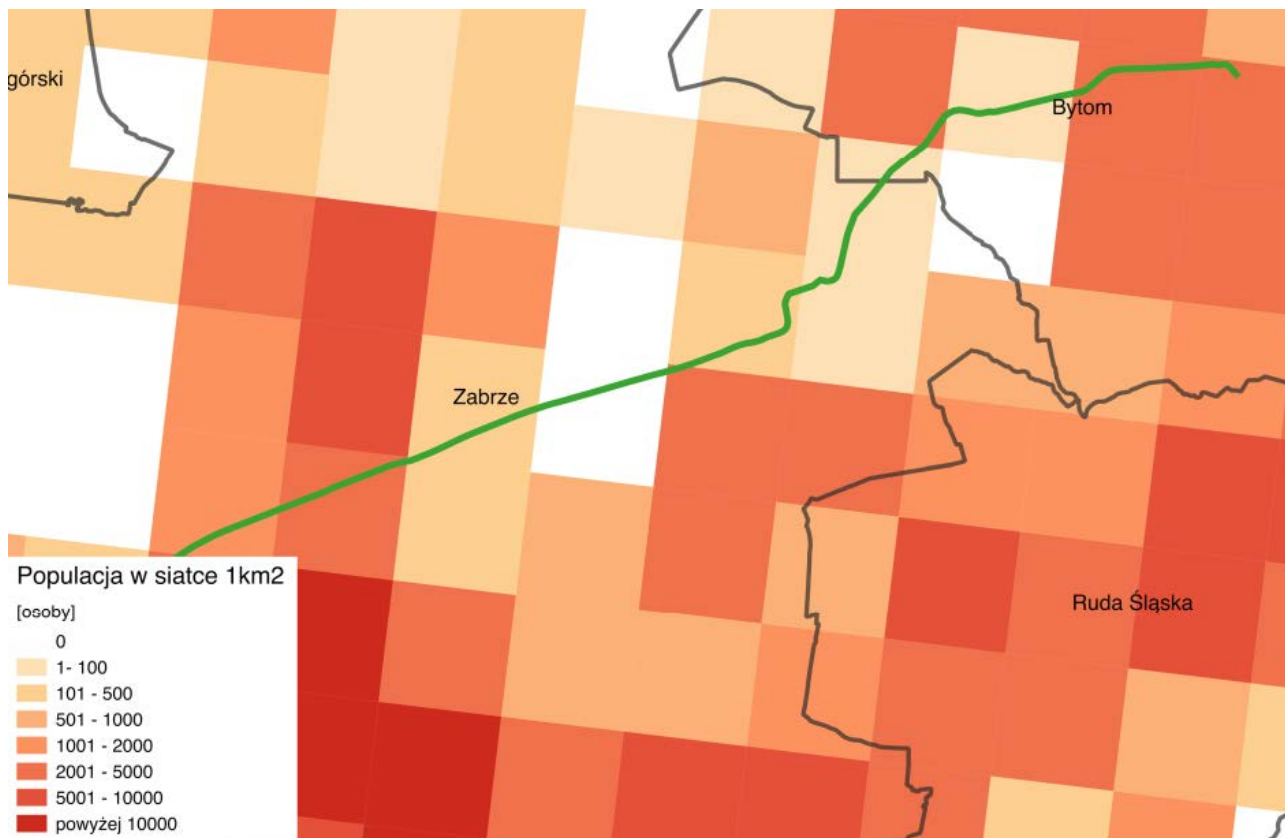
Analiza dla Trasy nr: 5 Racibórz – Gliwice



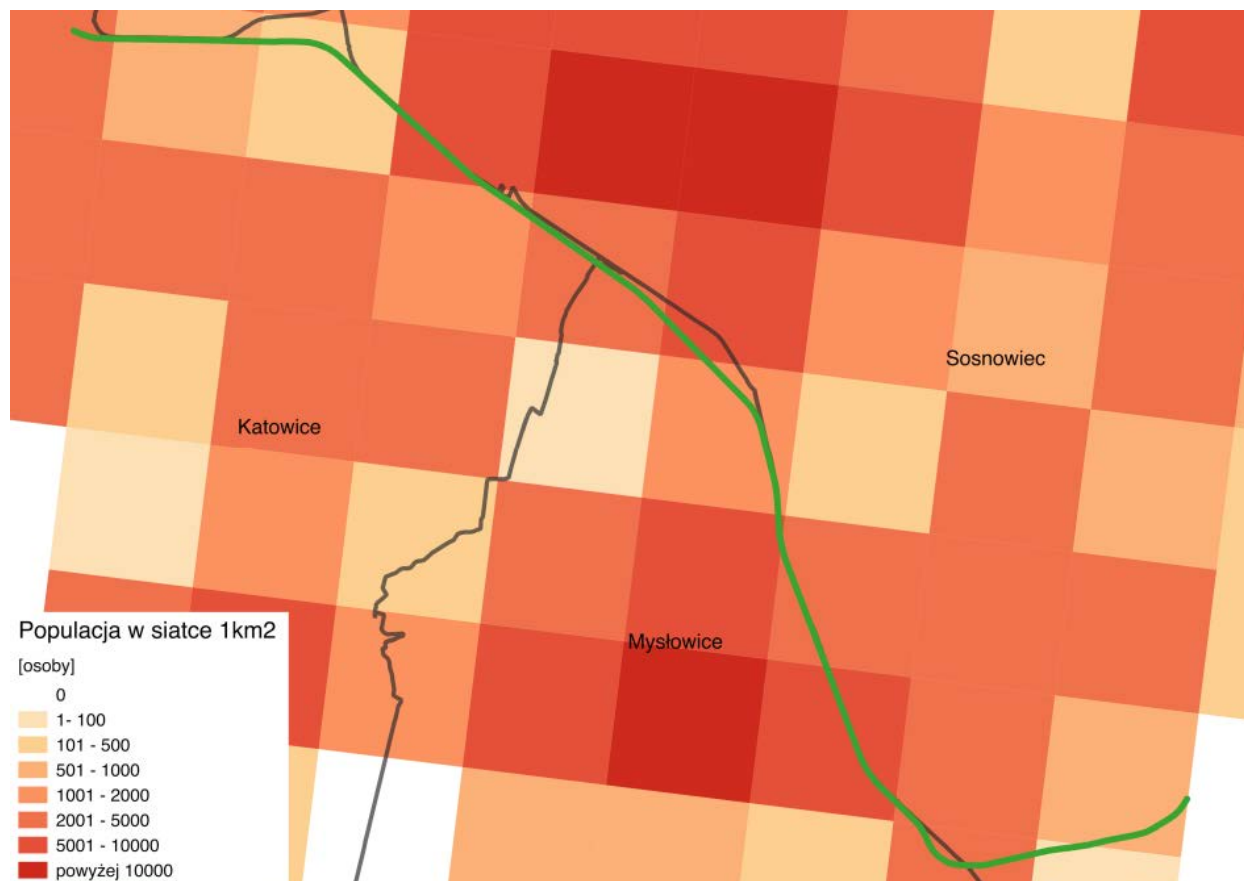
Analiza dla Trasy nr: 6 Gliwice – Zabrze



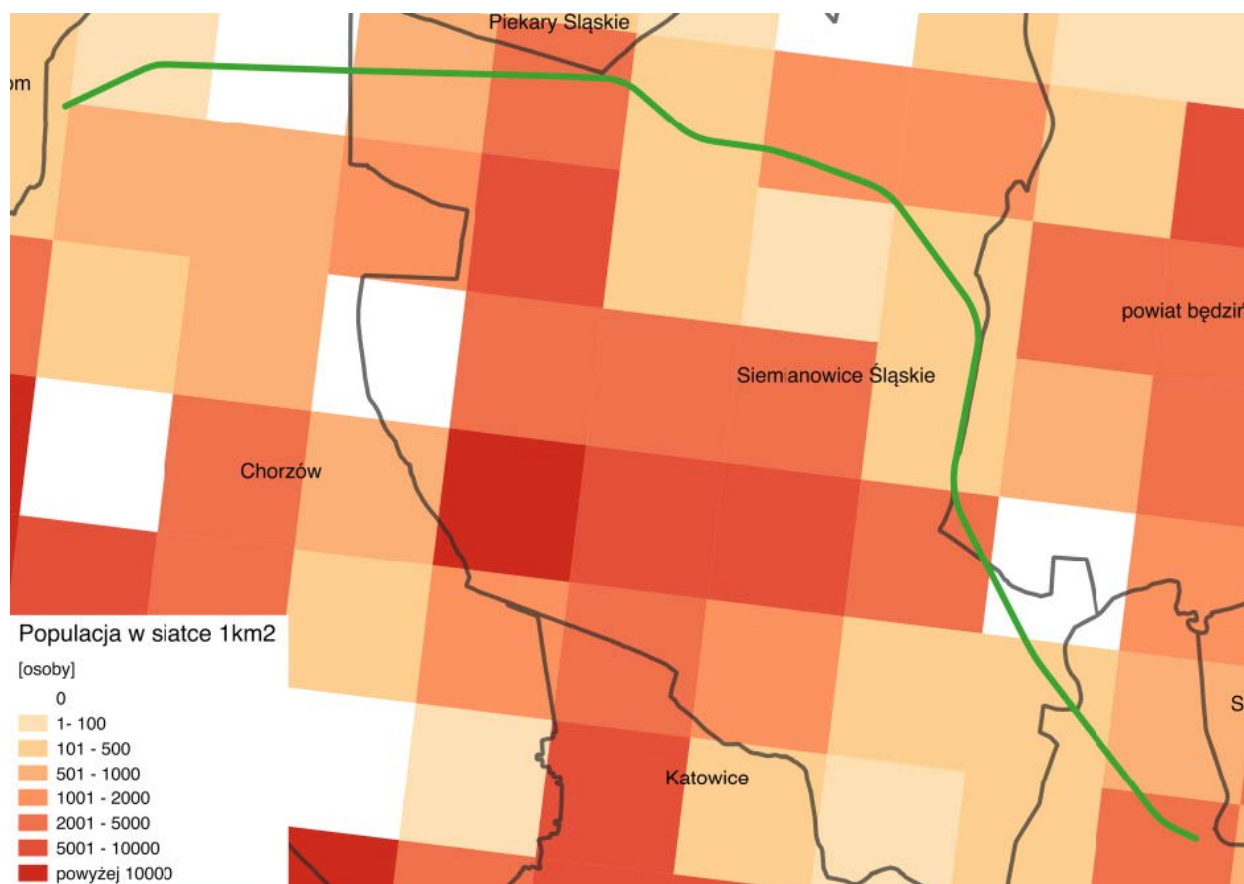
Analiza dla Trasy nr: 7 Zabrze – Bytom



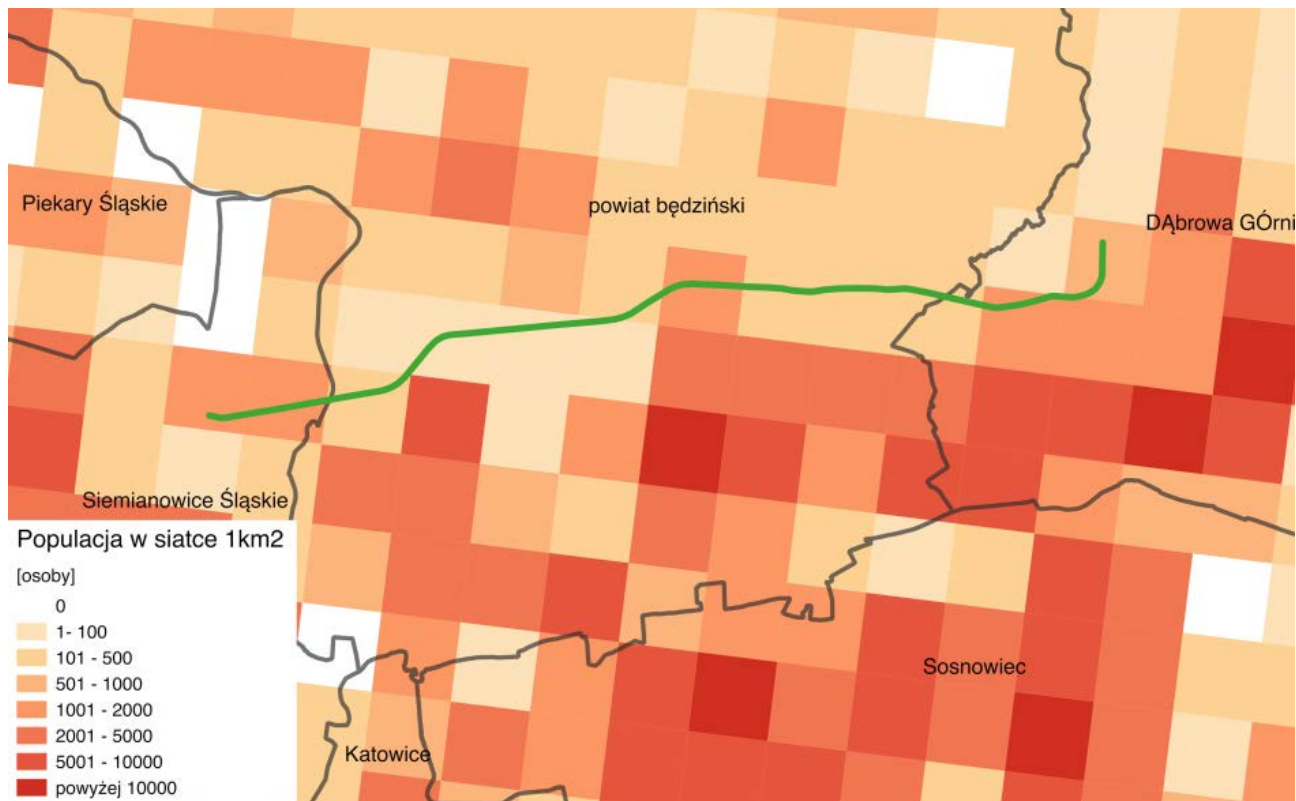
Analiza dla Trasy nr: 8 Dąbrówka Mała – Mysłowice



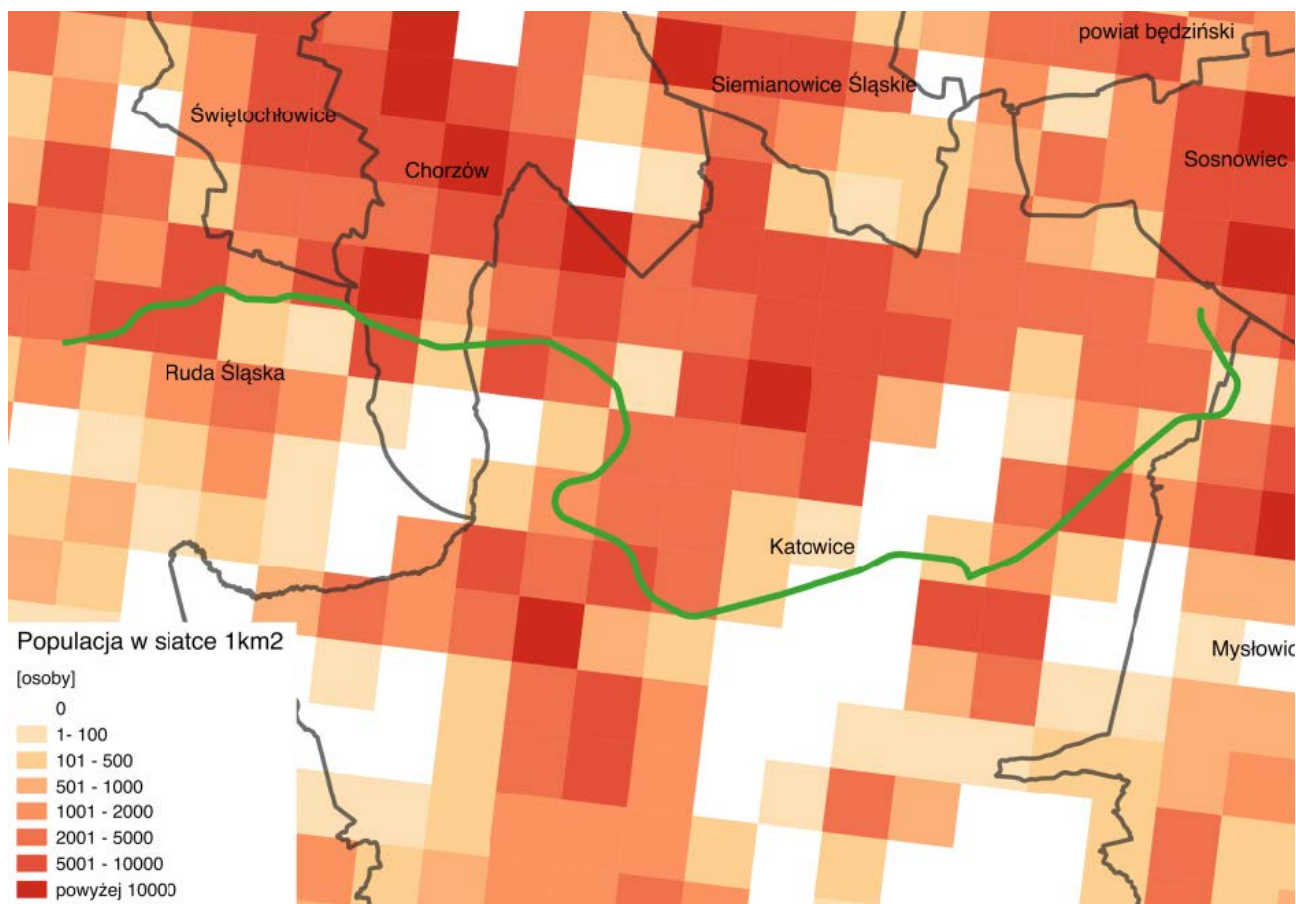
Analiza dla Trasy nr: 9 Dąbrówka Mała – Żabie Doły



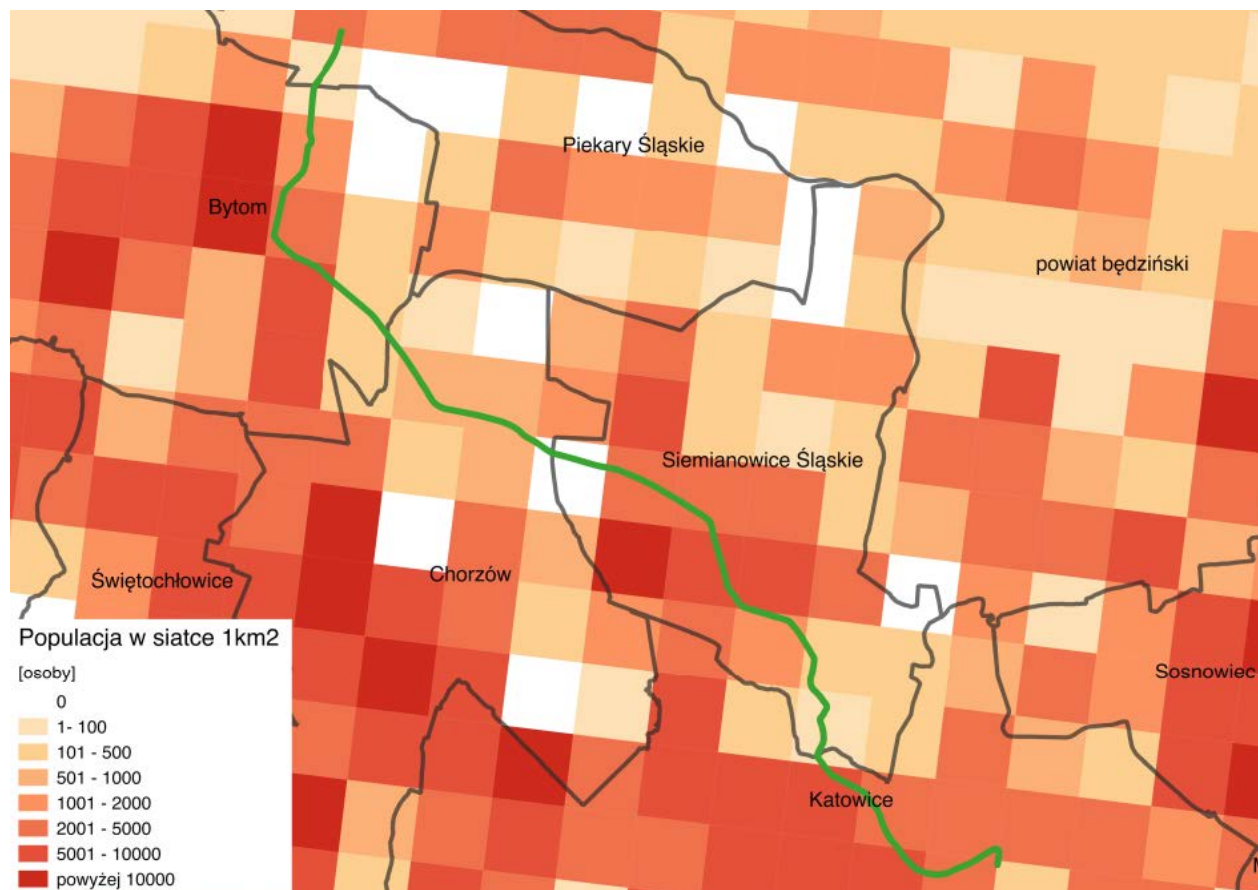
Analiza dla Trasy nr: 10 Pogoria



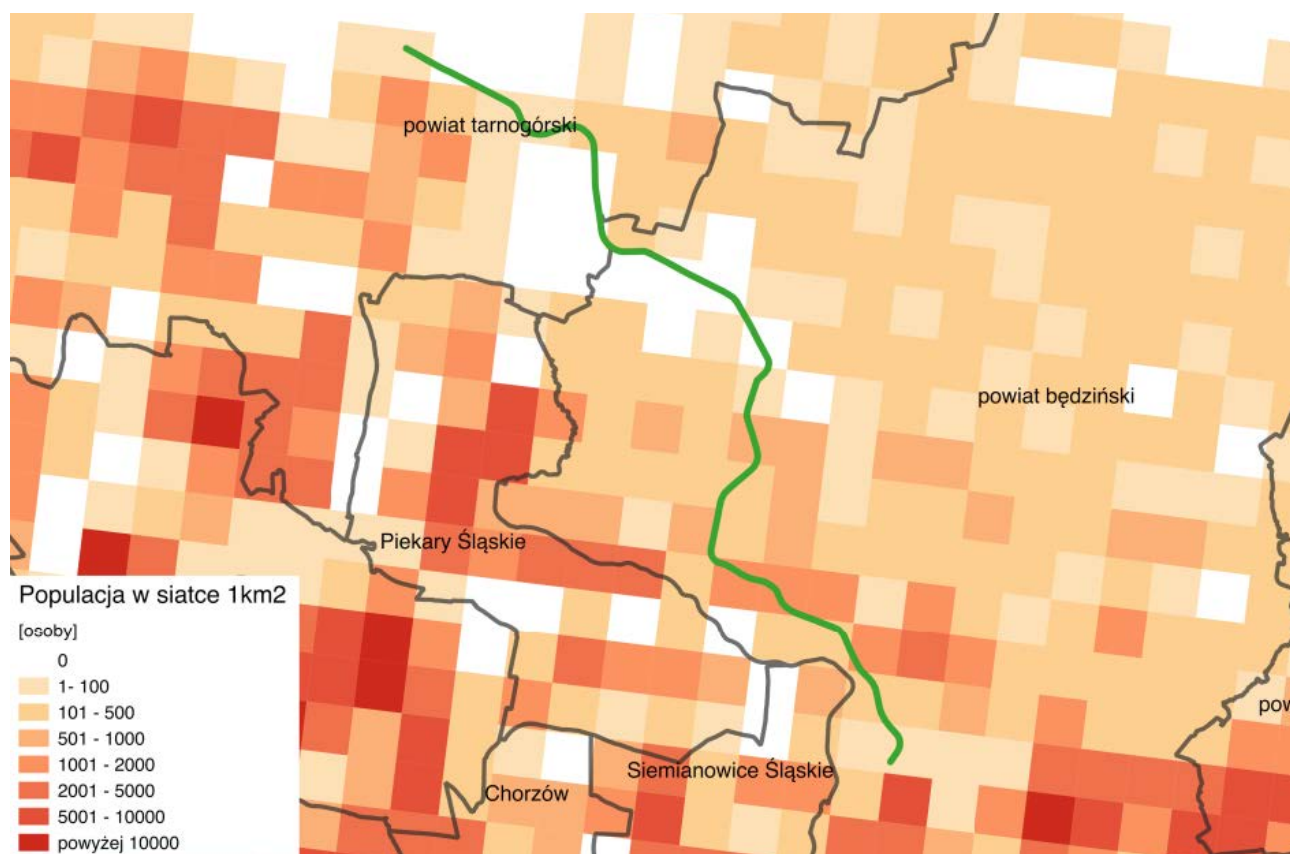
Analiza dla Trasy nr: 11 Południowa Magistrala



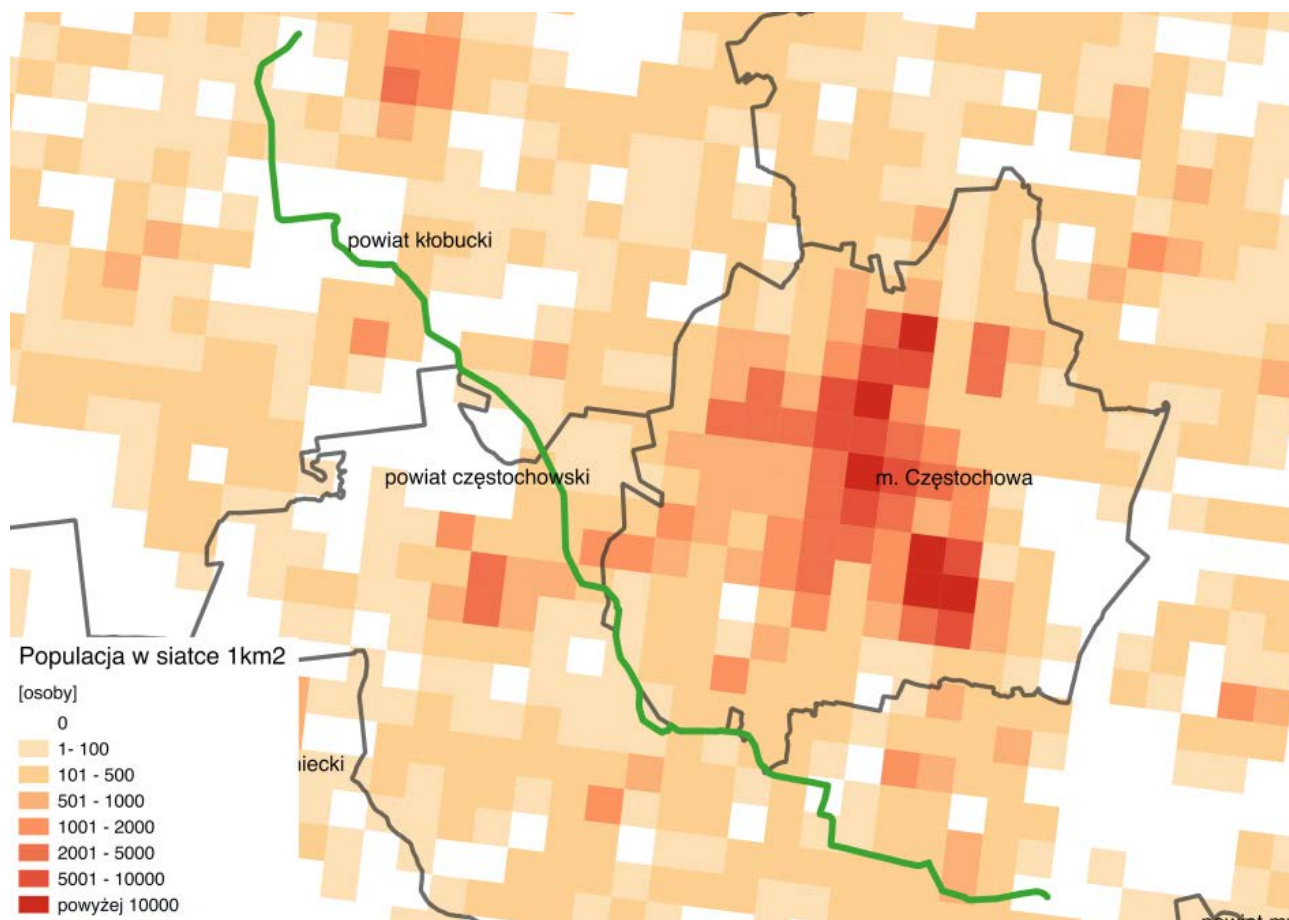
Analiza dla Trasy nr: 12 Katowice – Piekary Śląskie



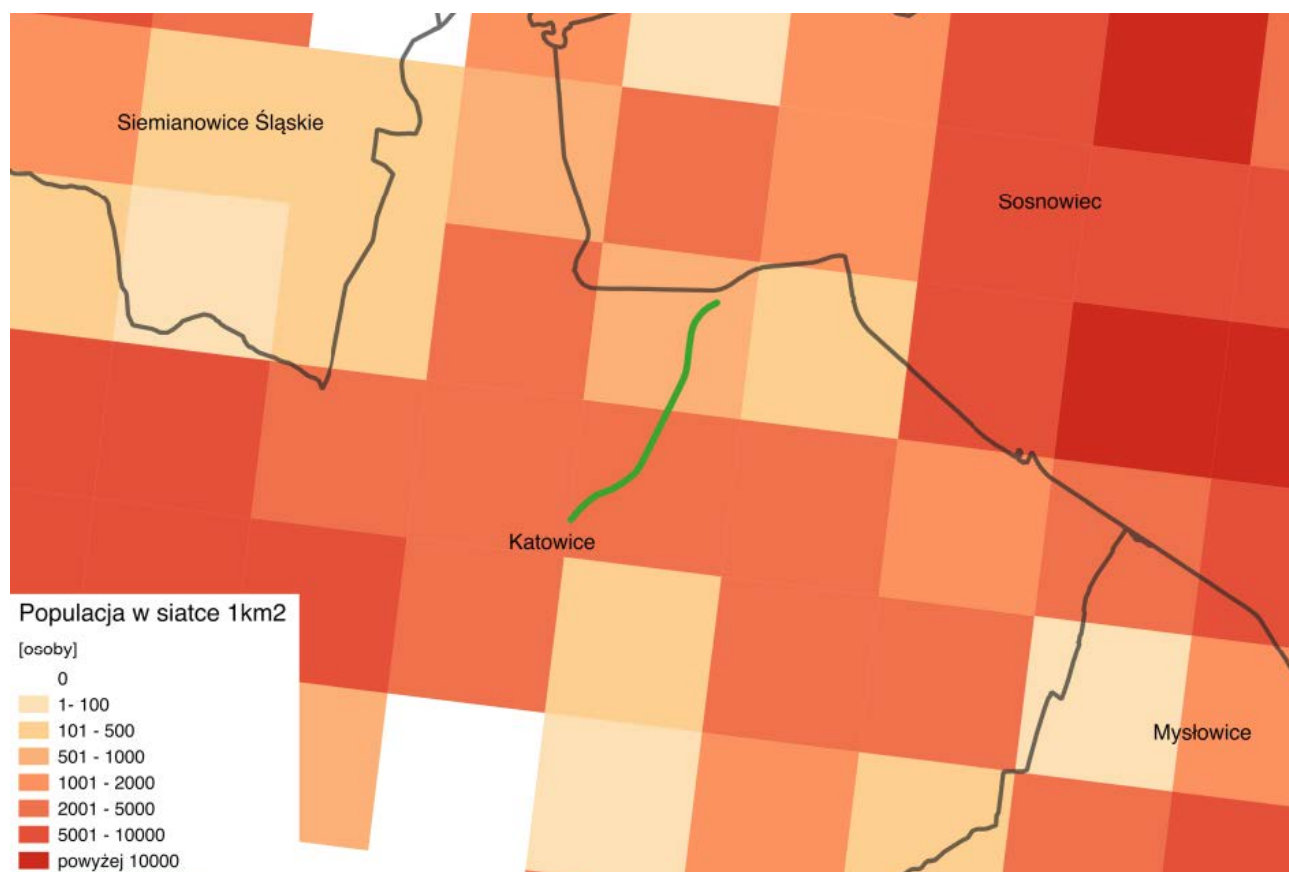
Analiza dla Trasy nr: 13 Chechło – Czeladź



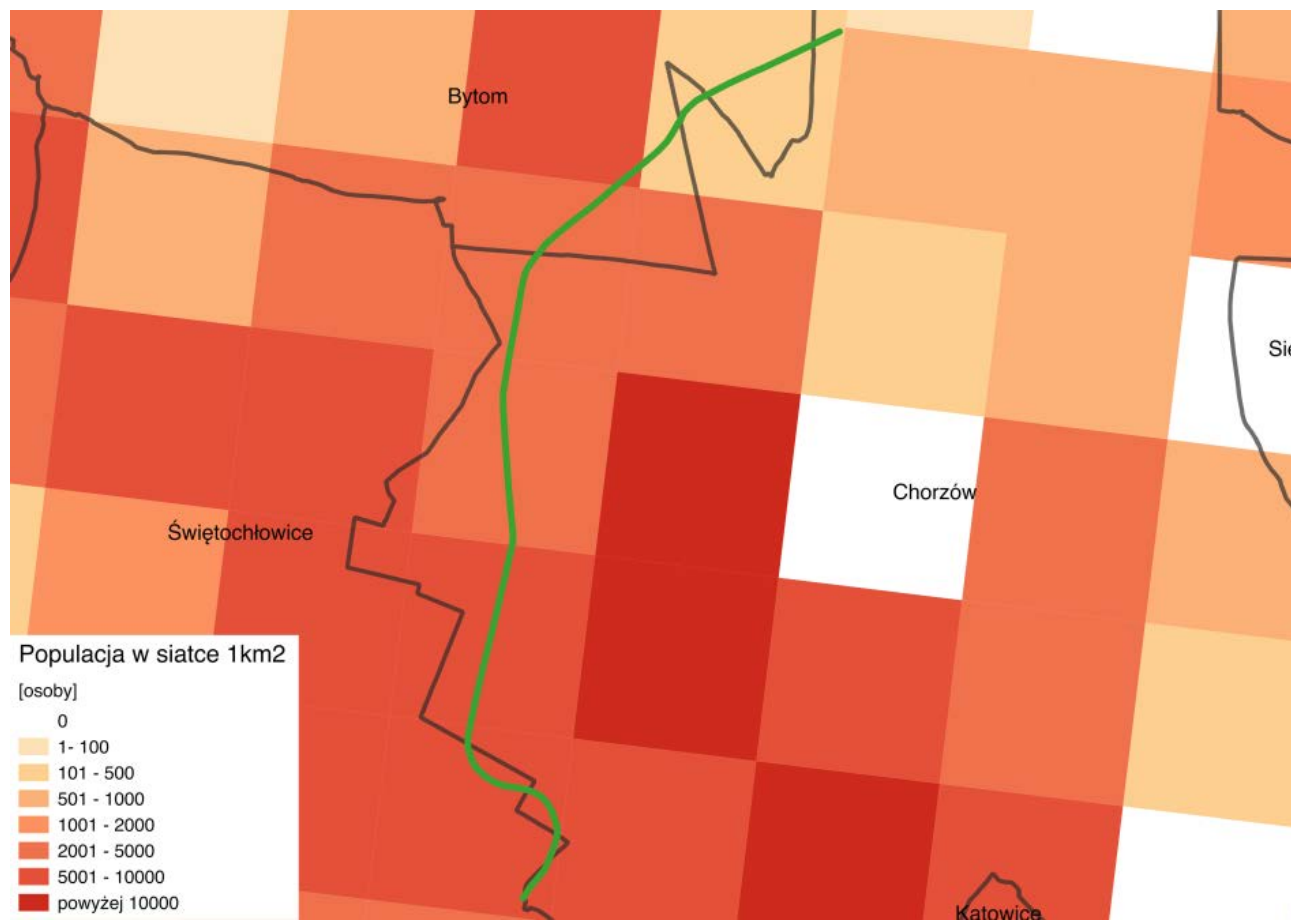
Analiza dla Trasy nr: 14 Poczesna – Kłobuck



Analiza dla Trasy nr: 15 Katowice – Borki



Analiza dla Trasy nr 16 Żabie Doły – Świętochłowice



6. Analiza dokumentów gminy

Analiza planów zagospodarowania przestrzennego została przeprowadzona poprzez zestawienie działek ewidencyjnych znajdujących się w obszarze planowanych tras rowerowych z aktualnymi planami zagospodarowania przestrzennego poszczególnych miast i gmin. Na podstawie zapisów planów wyszczególniono informacje planistyczne dla każdej z działek wzdłuż projektowanych tras. Dane zostały zestawione według przebiegu tras i obszarów administracyjnych, które obejmuje trasa (nazwa trasy, obszar, analizowane dokumenty, numer działki, numer uchwały, symbol planu, informacje planistyczne). Podczas analizy wykorzystywano dane znajdujące się w oficjalnych systemach informacji przestrzennej oraz biuletynach informacji publicznej dla poszczególnych powiatów, gmin i miast. Niektóre z jednostek samorządu terytorialnego nie posiadały planów zagospodarowania przestrzennego w obszarze analizowanych działek ewidencyjnych, dla których przypisano informacje – brak PZP.

Należy nadmienić, że istnieją tereny, dla których nie przygotowano miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, w związku z czym wydawane w poszczególnych przypadkach są warunki zabudowy. Przy ich wydawaniu należy zwrócić uwagę na ujęte w niniejszym audycie nieczynne trasy kolejowe, mając na uwadze przyszłe wykorzystanie terenu na trasy rowerowe.

Ponadto, w miejscach, w których zapisy planów miejscowych kolidują z trasami, należy dążyć do zmian w planach zagospodarowania przestrzennego.

1. Trasa: ŻORY – ORZESZE

obszar	analizowane dokumenty
MIASTO ŻORY	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
GMINA CZERWIONKA-LESZCZYNY	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
ORZESZE	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego
MIKOŁÓW	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
GMINA ORNONTOWICE	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego

Analiza wyznaczonych działek ewidencyjnych pod kątem zapisów MPZP miasta Żory wykazuje brak przeciwwskazań uniemożliwiających przeprowadzenie trasy rowerowej w ich obszarze. Działki znajdują się w obszarze oznaczonym w uchwale o numerze 246/XIX/16 symbolami KK oraz ZL.

Dla działek występujących w obszarze gminy Czerwionka-Leszczyny analizie poddano uchwały MPZP o numerach IX/78/2002 oraz IV/54/14. W obszarze wyznaczonych działek nie wskazuje się przeciwwskazań do przeprowadzenia trasy rowerowej.

Dla działek występujących w obszarze Orzesza wyznacza się zapisy SUIKZP dla terenów o symbolach: KK; MN; KDG; L, które umożliwiają przeprowadzenie trasy rowerowej. W obszarze działek o numerach 231, 232 należy zwrócić szczególną uwagę podczas projektowania trasy, ze względu na zapis SUIKZP wyznaczający w ich miejscu teren o symbolu KL. W pozostałej części działek nie występują dokumenty planistyczne.

Działki znajdujące się w obszarze Mikołowa obejmują zapisy uchwał MPZP o numerach XXII/287/2000 i XXVI/368/2004, niekolidujące z planowaną inwestycją.

Działki przebiegające w obszarze gminy Ornontowice obejmują zapisy SUIKZP. Działki o numerach 937/21; 454/31; 460/32; 464/68 – znajdują się w obszarze terenów o symbolu Tk i TZ, dla których zabronione jest przeznaczenie terenów pod wszelkie obiekty i urządzenia niezwiązane z funkcjonowaniem transportu kolejowego oraz działania zmierzające do zmiany ukształtowania terenów.

2. Trasa: WODZISŁAW – ZEBRZYDOWICE

obszar	analizowane dokumenty
WODZISŁAW ŚLĄSKI	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
GMINA GODÓW	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
MIASTO JASTRZĘBIE ZDRÓJ	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
GMINA MSZANA	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
GMINA ZEBRZYDOWICE	Brak PZP

Część działek znajdujących się w obszarze Wodzisławia Śląskiego obejmują zapisy uchwał MPZP o numerach XXII/221/2004, XXXVII/379/05, VI/39/11, XXXVII/379/05. Działki o numerach 1384/24; 1392/35; 1395/35; 2239/35; 2237/35 2255/35; 2253/35; 2251/35; 2249/35; 2247/35; 2245/35; 2243/35; 2241/35; 2235/28; 2233/28; 2229/28; 2227/28; 2225/28; 1308/29 obejmuje uchwała XXXVII/379/05, której zapis może ograniczać planowaną inwestycję:

„...przeznaczenia zabronione: wszelkie obiekty i urządzenia niezwiązane z funkcjonowaniem transportu kolejowego oraz działania zmierzające do zmiany ukształtowania terenów”.

W obszarze gminy Godów analizowano zapisy uchwały MPZP o numerze XLV/370/14. Jedyną kolizję stanowią działki o numerach 903/88; 899/88; 893/89; 891/89; 889/98; 312/15; 309/18; 306/18; 302/22; 294/32; 290/32; 187/41; 146/41; 272/41; 265/2; 262/3, dla których wyznacza się obszar KDA, mogący ograniczyć lub utrudnić przeprowadzenie trasy rowerowej.

W obszarze miasta Jastrzębie Zdrój poddano analizie zapisy uchwał MPZP o numerach XII/123/2007, XII/124/2007, VII/73/2007, XXI/237/2007, XII/119/2007, VII/75/2007 oraz VII/69/2007. Działki o numerach 1010/4; 1000/1; 1003/1; 3010/254 obejmuje uchwała XII/123/2007 wyznaczająca na tym terenie szczególne warunki zagospodarowania (symbol KK), dla których nakazuje się utrzymanie ciągłości przestrzennej terenów kolejowych, tak by w przypadku likwidacji funkcji podstawowej możliwe było ich wykorzystanie na cele komunikacyjne oraz wszelkie przecięcia dróg, ulic i sieci infrastruktury technicznej z terenami kolejowymi – wymagają one uzgodnień z zarządzającym linią kolejową.

W obszarze gminy Mszana poddano analizie uchwały MPZP o numerach XXVIII/27/2013, XXVIII/26/2013. Jedyną kolizję stanowią działki o numerach 1757/81; 1761/81; 1765/81; 1769/81; 1775/81; 1779/51; 1796/44; 1798/44 objęte uchwałą XXVIII/27/2013, dla których wyznacza się teren o symbolu P: obiektów produkcyjnych składów i magazynów:

„...ustalenia dotyczące zasad ochrony i kształtowania ładu przestrzennego oraz parametrów i wskaźników kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania terenu: 1) dopuszcza się lokalizowanie: a) usług; b) budynków gospodarczych; c) obiektów i urządzeń obsługi komunikacji, w tym stacji paliw; d) obiektów małej architektury; e) dojazdów, miejsc do parkowania i garaży; f) sieci i urządzeń infrastruktury technicznej; g) zieleni urządzonej; 2) maksymalna wysokość zabudowy: a) na terenach: D73.P, E70.P, E71.P, E72.P, E95.P – 16 m; b) na terenie: E69.P: 15 m; 3) dopuszcza się zwiększenie wysokości obiektów i urządzeń do 25 m ponad wartości podane w pkt 2, w przypadkach uzasadnionych względami technologicznymi; tereny pomiędzy ulicą Moszczeńską i autostradą: E70.P, E71.P, E72.P, E95.P znajdują się na obszarach zrekultywowanych, na których lokowane były odpady pogórnice.”

W obszarze gminy Zebrzydowice analizie poddano uchwałę MPZP o numerze XXII/233/04. Na jej podstawie wyznacza się tereny o symbolach RL, KK i ZW. Nie występują przeciwwskazania uniemożliwiające przeprowadzenie trasy rowerowej w wyznaczonym obszarze.

3. Trasa: **ODCINEK JASTRZĘBIE**

obszar	analizowane dokumenty
MIASTO JASTRZĘBIE ZDRÓJ	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
MSZANA	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego

W obszarze miasta Jastrzębie Zdrój poddano analizie uchwały MPZP o numerach XII/124/2007, XII/123/2007, VII/73/2007, XXI/237/2007 oraz VII/71/2007. Należy zwrócić szczególną uwagę na działki o numerach: 286/29; 429/29 objęte uchwałą XII/124/2007 oraz działki 82/56; 146/72; 147/84; 149/81 objęte uchwałą XII/123/2007 o symbolu KK, gdzie występują szczególne warunki zagospodarowania terenu:

„...nakazuje się utrzymanie ciągłości przestrzennej terenów kolejowych, tak by w przypadku likwidacji funkcji podstawowej możliwe było ich wykorzystanie na cele komunikacyjne; ...wszelkie przecięcia dróg, ulic i sieci infrastruktury technicznej z terenami kolejowymi wymagają uzgodnień z zarządzającym linią kolejową”.

Działka numer 844/95 objęta uchwałą VII/73/2007, dla której wyznacza się obszar o symbolu PU: przeznaczenie dopuszczalne:

„...zabudowa mieszkaniowa związana z prowadzoną działalnością gospodarczą; handel hurtowy z wyłączeniem obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m²; obiekty towarzyszące, takie jak garaże, budynki gospodarcze i wiaty; stacje paliw i inne usługi związane z obsługą ruchu samochodowego”.

W obszarze gminy Mszana analizie poddano uchwałę MPZP o numerze XXVIII/27/2013 oraz XXVIII/26/2013. W analizowanym obszarze nie występują kolizje uniemożliwiające przeprowadzenie trasy rowerowej.

4. Trasa: **ODCINEK CHECHŁO**

obszar	analizowane dokumenty
GMINA ŚWIERKLANIEC	Brak PZP
GMINA BOBROWNIKI	Brak PZP
GMINA WOJKOWICE	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
BĘDZIN	Brak PZP
CZELADŹ	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie gminy Świerklaniec nie występują Plany zagospodarowania przestrzennego. Stąd brak przeciwwskazań uniemożliwiających przeprowadzenie trasy rowerowej.

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie gminy Bobrowniki także nie występują Plany zagospodarowania przestrzennego. Stąd brak przeciwwskazań uniemożliwiających przeprowadzenie trasy rowerowej.

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie gminy Wojkowice poddano analizie uchwałę MPZP o numerze XXXVI/313/2013. Uchwała wyznacza w analizowanych obszarach tereny o symbolach: MN, KDZ, ZE, UU, które nie stanowią przeciwwskazań uniemożliwiających przeprowadzenie trasy rowerowej.

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie miasta Będzin nie występują Plany zagospodarowania przestrzennego. Stąd brak przeciwwskazań uniemożliwiających przeprowadzenie trasy rowerowej.

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie gminy Czeladź poddano analizie uchwałę MPZP o numerze LXI/1024/2009. Uchwała wyznacza w analizowanych obszarach tereny o symbolach: KDZ i P/U, które nie stanowią przeciwwskazań uniemożliwiających przeprowadzenie trasy rowerowej.

5. Trasa: **GLIWICE – ZABRZE**

obszar	analizowane dokumenty
MIASTO GLIWICE	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
MIASTO ZABRZE	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie miasta Gliwice poddano analizie uchwały MPZP o numerach: XLVII/1039/2014, XXXVIII/965/2005, XLIII/905/2014, XLVII/1217/2006, XXI/575/2004, XXXVIII/964/2005, XXXV/1062/2010, XXXVIII/965/2005, XXIII/481/2000, XXXV/1062/2010, IX/113/2011, XLIII/905/2014. Działki o numerach 1110; 430 objęte uchwałą MPZP XLVII/1039/2014 znajdują się w strefie „A” oraz na terenach o symbolach Un i MW. Na danym obszarze planowanej trasy występuje obiekt zabytkowy objęty ochroną konserwatorską na mocy ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, wpisany do rejestru zabytków woj. śląskiego – występuje ślad torowiska kolejki wąskotorowej objęty ochroną konserwatorską na mocy ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, wpisany do rejestru zabytków województwa śląskiego. Strefa obejmuje działkę nr 1110, obręb Trynek, na której znajdują się pozostałości torowiska dawnej kolejki wąskotorowej oraz dawny dworzec kolejowy stacji Gliwice – Trynek, objęte wpisem do rejestru zabytków województwa śląskiego.

Działki o numerach 583; 584; 663; 582; 581/1, 581/2, 592; 461; 491; 822/1; 385; 817; 828; 664 objęte uchwałą XLVII/1217/2006 znajdują się w obszarze stadionu, gdzie jest planowana ulica (UCHWAŁA NR XXXVIII/964/2005 – teren 1US). Występuje zakaz realizacji na tym terenie inwestycji ograniczających możliwość przeprowadzenia trasy rowerowej.

Działki o numerach 768; 770 objęte uchwałą XXXV/1062/2010 znajdują się na terenie zamkniętym objętym własnością kolei, co uniemożliwia na tym terenie lokalizację trasy rowerowej.

Działki o numerach 380; 377; 379; 409 objęte uchwałą XLVII/1217/2006 występują na terenach: TK, KDG i U, gdzie występuje strefa A1 – strefa pełnej ochrony konserwatorskiej – (teren od ulicy głównej, istniejącej: 01 KDG ¼ ul. Bojkowska. W przypadku wykreślenia kolejki wąskotorowej z rejestru zabytków dopuszcza się wykorzystanie terenu 04TK dla poszerzenia ul. Bojkowskiej po stronie wschodniej.

TEREN KOLEI WĄSKOTOROWEJ – przeznaczenie: linia kolejowa wąskotorowa. Zasady zabudowy i zagospodarowania terenu:

- utrzymanie trasy linii kolejowej jako obiektu objętego ochroną konserwatorską wpisanego do rejestru zabytków;
- zakaz realizacji nowej zabudowy w odległości mniejszej niż 10 m od granicy obszaru kolejowego przy jednoczesnym zachowaniu odległości min. 20 m od osi skrajnego toru (przy ewentualnej przebudowie ulicy 01KDG ¼ należy uwzględnić konieczność ochrony obsadzeń starodrzewem oraz torowiska zabytkowej kolejki wąskotorowej).

Działka o numerze 201 objęta uchwałą XXIII/481/2000 mieści się na terenie KK, na którym znajdują się ujawnione stanowiska archeologiczne – ochrona stanowiska archeologicznego polega na nakazie przeprowadzenia rozeznania architektonicznego. Występuje zakaz likwidacji stanowisk oraz wymagane jest zapewnienie nadzoru archeologicznego przy wszystkich pracach zmiennych związanych z realizacją inwestycji.

Działki o numerach 1552; 188, 214, 1476; 1566; objęte uchwałą IX/113/2011 znajdują się na terenach KW, KDZ i KDA, gdzie występuje strefa pełnej ochrony konserwatorskiej – strefa obejmuje tereny od KW – 1 do KW – 3 – obiekty pod nazwą „Linie kolejki wąskotorowej Bytom – Karb – Markowice” wpisany został do rejestru zab. Na pod. Dec. Nr A/1478/93 z dnia 1.03.1993r.; Wszystkie prace przy odcinkach kolejki wąskotorowej wymagają pozwolenia Śląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Dla obiektu wpisanego do rej zabytków obowiązują przepisy odrębne – ustawa o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Działka nr 188 – na całej dł. ślad kolejki wąskotorowej.

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie miasta Zabrze poddano analizie uchwały MPZP o numerach: XLI/467/97, XLIII/562/09. Działka o numerze 847/287 objęta uchwałą XLI/467/97 występuje na terenie o symbolu W – teren rzeki Bytomki wraz z obwałowaniami przeciwpowodziowymi. Obowiązuje zakaz zabudowy z wyłączeniem obiektów hydrotechnicznych, wodno-kanalizacyjnych i drogowo-mostowych. Reszta działek obejmuje tereny KDG, ZNN, KDL, ZL i KDD, dla których nie występują przeciwwskazania uniemożliwiających prowadzenie trasy rowerowej.

6. Trasa: **ODCINEK KŁOBUCK**

obszar	analizowane dokumenty
KŁOBUCK	Brak PZP
GMINA OPATÓW	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
GMINA WRĘCZYCA WIELKA	Brak PZP
GMINA BLACHOWNIA	Brak PZP
MIASTO CZĘSTOCHOWA	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
GMINA KONOPISKA	Brak PZP
GMINA POCZESNA	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
GMINA KAMIENICA POLSKA	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie gminy Kłobuck nie występują Plany zagospodarowania przestrzennego. Stąd brak przeciwwskazań uniemożliwiających przeprowadzenie trasy rowerowej.

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie gminy Opatów poddano analizie uchwałą MPZP o numerze 42/XIV/2011. W obszarze analizowanych działek występują tereny objęte uchwałą o symbolach R, KDD, ZL, niekolidujące z planowanym przeprowadzeniem trasy rowerowej.

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie gminy Wręczyca Wielka nie występują Plany zagospodarowania przestrzennego. Stąd brak przeciwwskazań uniemożliwiających przeprowadzenie trasy rowerowej.

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie gminy Blachownia nie występują Plany zagospodarowania przestrzennego. Stąd brak przeciwwskazań uniemożliwiających przeprowadzenie trasy rowerowej.

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie miasta Częstochowa poddano analizie uchwałą MPZP o numerze 159/XI/2011. W obszarze analizowanych działek występują tereny objęte uchwałą o symbolach RP, ZL, WS, ZD, ZE, które nie kolidują z planowanym przeprowadzeniem trasy rowerowej.

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie gminy Konopiska nie występują Plany Zagospodarowania Przestrzennego. Stąd brak przeciwwskazań uniemożliwiających przeprowadzenie trasy rowerowej.

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie gminy Poczesna poddano analizie uchwały MPZP o numerach 25/IV/15, 316/XXXVI/2014, 73/XI/15. Działka o numerze 502 objęta uchwałą 25/IV/15 znajduje się na terenie o symbolu WS – teren wód powierzchniowych śródlądowych. Należy wyznaczyć alternatywną możliwość przeprowadzenia trasy rowerowej. Działki o numerach 527/1, 378/10, 378/12, 378/11 objęte uchwałą 25/IV/15 znajdują się na terenie o symbolu P – teren o przeznaczeniu podstawowym – teren zabudowy produkcyjnej; przeznaczenie uzupełniające – obiekty magazynowe, składy, logistyka, obsługa komunikacyjna, urządzenia infrastruktury technicznej i zieleń towarzysząca; zakaz prowadzenia działalności, której oddziaływanie zewnętrzne przekracza normy określone w przepisach odrębnych; teren znajduje się w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią, obowiązują ustalenia § 11 uchwały. Należy wyznaczyć alternatywną możliwość przeprowadzenia trasy rowerowej.

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie gminy Kamienica Polska poddano analizie uchwałę MPZP o numerze 84/XVI/2012 oraz 40/VII/2011. W obszarze analizowanych działek występują tereny objęte uchwałą o symbolach MN, U, LS, R, RZ niekolidujące z planowanym przeprowadzeniem trasy rowerowej.

7. Trasa: **ODCINEK POGORIA**

obszar	analizowane dokumenty
DĄBROWA GÓRNICZA	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
BĘDZIN	Brak PZP
CZELADŹ	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
SIEMIANOWICE ŚLĄSKIE	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie miasta Dąbrowa Górnicza poddano analizie uchwały MPZP o numerach XLII/796/05, XLII/770/09. W obszarze analizowanych działek występują tereny objęte uchwałą o symbolach ZI, WS, ZŁ, niekolidujące z planowanym przeprowadzeniem trasy rowerowej. Działki o numerach 93/1; 93/15 objęte uchwałą XLII/796/05 znajdują się na terenie objętym symbolem PU – obszar przekształceń terenów przemysłowych, baz i składów, istniejącej Kopalni Piasku „Kuźnica Warężyńska”, na tereny usługowe z dużym udziałem zieleni.

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie gminy Będzin nie występują Plany zagospodarowania przestrzennego. Stąd brak przeciwwskazań uniemożliwiających przeprowadzenie trasy rowerowej.

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie gminy Czeladź poddano analizie uchwały MPZP o numerach LXI/1024/2009, LV/889/2009. W obszarze analizowanych działek występują tereny objęte uchwałą o symbolach KDZ, P/U, MN niekolidujące z planowanym przeprowadzeniem trasy rowerowej.

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie miasta Siemianowice Śląskie poddano analizie uchwałę MPZP o numerze 411/98. W obszarze analizowanych działek występują tereny objęte uchwałą o symbolach KZ, KK, ZI, KL, niekolidujące z planowanym przeprowadzeniem trasy rowerowej.

8. Trasa: **PSZÓW – RACIBÓRZ**

obszar	analizowane dokumenty
PSZÓW	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
WODZISŁAW ŚLĄSKI	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
SYRYNIA	Brak PZP
GMINA GORZYCE	Brak PZP
GMINA LUBOMIA	Brak PZP
KORNOWAC	Brak PZP
RACIBÓRZ	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie gminy Pszów poddano analizie uchwałę MPZP o numerze XXXVIII/256/2006. W obszarze analizowanych działek występują tereny objęte uchwałą o przeznaczeniu niekolidującym z planowanym przeprowadzeniem trasy rowerowej.

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie gminy Wodzisław Śląski poddano analizie uchwały MPZP o numerach XXXVII/379/05 oraz VI/39/11. Działki o numerach 602/72; 599/72; 596/72; 636/3; 633/4; 629/4; 629/79; 691/78 625/2; 622/2; 617/2; 614/2 objęte uchwałą XXXVII/379/05 znajdują się na terenie o symbolu KK, dla którego ustala się:

1) przeznaczenia dopuszczalne:

- a) obiekty i urządzenia związane z funkcjonowaniem i organizacją transportu kolejowego,
- b) zieleń niska i wysoka, drogi technologiczne,

2) przeznaczenia zabronione:

- a) wszelkie obiekty i urządzenia niezwiązane z funkcjonowaniem transportu kolejowego,
- b) działania zmierzające do zmiany ukształtowania terenów.

W obszarze pozostałych działek występują tereny objęte uchwałą o przeznaczeniu niekolidującym z planowanym przeprowadzeniem trasy rowerowej.

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie Syryni nie występują Plany zagospodarowania przestrzennego, stąd brak przeciwwskazań uniemożliwiających przeprowadzenie trasy rowerowej.

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie gminy Gorzyce nie występują Plany zagospodarowania przestrzennego. Brak zatem przeciwwskazań uniemożliwiających przeprowadzenie trasy rowerowej.

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie gminy Lubomnia nie występują Plany zagospodarowania przestrzennego, stąd brak przeciwwskazań uniemożliwiających przeprowadzenie trasy rowerowej.

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie gminy Kornowac nie występują Plany zagospodarowania przestrzennego, stąd brak przeciwwskazań uniemożliwiających przeprowadzenie trasy rowerowej.

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie miasta Racibórz poddano analizie uchwały MPZP o numerach XXXV/523/2005, XXXV/316/1997, XL/602/2006, XLIII/651/2006, XXVIII/409/2005, XXXIV/508/2005. Działki o numerach 486/311, 114/97; 248/50; 251/97; 247/80; 1386/4; 1234; 306/4; 1801; 306/2; 344/2 objęte uchwałą XXXIV/508/2005 oraz XL/602/2006 znajdują się na terenach o symbolu TZ – tereny zamknięte. W obszarze pozostałych działek występują tereny o symbolach KDD, KK, MN, U niekolidujące z planowanym przeprowadzeniem trasy rowerowej.

9. Trasa: **RACIBÓRZ – GLIWICE**

obszar	analizowane dokumenty
RACIBÓRZ	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
GMINA NĘDZA	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
GMINA KUŹNIA RACIBORSKA	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
RYBNIK	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
GMINA SOŚNICOWICE	Brak PZP
GMINA PILCHOWICE	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
MIASTO GLIWICE	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie miasta Racibórz poddano analizie uchwały MPZP o numerach XXXV/523/2005, XXXV/316/1997, XL/602/2006, XLIII/651/2006, XXVIII/409/2005, XXXIV/508/2005. Działki o numerach 486/311, 114/97; 248/50; 251/97; 247/80; 1386/4; 1234; 306/4; 1801; 306/2; 344/2 objęte uchwałą XXXIV/508/2005 oraz XL/602/2006 znajdują się na terenach o symbolu TZ – tereny zamknięte. W obszarze pozostałych działek występują tereny o symbolach KDD, KK, MN, U, niekolidujące z planowanym przeprowadzeniem trasy rowerowej.

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie gminy Nędza poddano analizie uchwały MPZP o numerach XLIV/397/06, XXIX/223/08, XXXII/295/05. W obszarze działek występują tereny o symbolach PS, Tł, ZL, KDD, ZI, niekolidujące z planowanym przeprowadzeniem trasy rowerowej.

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie gminy Kuźnia Raciborska poddano analizie uchwały MPZP o numerach XXXVI/360/2013, XXXVII/346/2009. W obszarze działek występują tereny o symbolach KK, ZL, MN, UP, niekolidujące z planowanym przeprowadzeniem trasy rowerowej.

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie miasta Rybnik poddano analizie uchwałę MPZP o numerze 36/VI/2015. W obszarze działek występują tereny o symbolu KDD, niekolidujące z planowanym przeprowadzeniem trasy rowerowej.

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie gminy Pilchowice poddano analizie uchwały MPZP o numerach XX/174/16, VII/51/2007, VII/53/2007, VII/50/2007. Działki o numerach 149/60; 675/52; 87; 63; 64; 396/203; 443/203; 413/185; 312/31; 309/30 objęte uchwałą VII/50/2007 znajdują się na terenie o symbolu KK, na którym występują tereny linii kolejowej wąskotorowej relacji Gliwice-Racibórz Markowice wraz z urządzeniami i obiektami towarzyszącymi, (niestanowiące terenów zamkniętych w rozumieniu przepisów odrębnych).

„...Dla terenów z podstawowym przeznaczeniem dla linii kolejowej, wąskotorowej relacji Gliwice – Racibórz – Markowice wraz z urządzeniami i obiektami towarzyszącymi, reaktywowanej dla funkcji turystycznej, wydzielonych w części graficznej 1a liniami rozgraniczającymi i oznaczonych symbolami F1KK÷F4KK ustala się: 1) przeznaczenie uzupełniające: usługi, w tym gastronomii, handlu, usługi publiczne, funkcja mieszkaniowa w obiektach kubaturowych związanych z przeznaczeniem podstawowym budynkach stacyjnych; 2) zachowanie istniejącego zagospodarowania, z zastrzeżeniem warunku, o którym mowa w § 22.”

Działka o numerze 97 objęta uchwałą VII/53/2007 znajduje się na terenie o symbolu WS, gdzie występują tereny wód powierzchniowych, śródlądowych (rzeki, potoki, stawy), uniemożliwiające na tym terenie lokalizację trasy rowerowej. Występują również tereny rolnicze, które nie uniemożliwiają przeprowadzenia trasy rowerowej na tym obszarze.

Działka o numerze 481/203 objęta uchwałą VII/53/2007 znajduje się na terenie o symbolu ZC, na którym występuje cmentarz. Należy przeprowadzić projekt trasy rowerowej, uwzględniając alternatywne rozwiązanie. W obszarze pozostałych działek występują tereny o symbolach MNU, R, KDD, ZL, KDD, ZP, KDZ, KDW, niekolidujące z planowanym przeprowadzeniem trasy rowerowej.

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie miasta Gliwice poddano analizie uchwały MPZP o numerach: XLVII/1039/2014, XXXVIII/965/2005, XLIII/905/2014, XLVII/1217/2006, XXI/575/2004, XXXVIII/964/2005, XXXV/1062/2010, XXXVIII/965/2005, XXIII/481/2000, XXXV/1062/2010, IX/113/2011, XLIII/905/2014. Działki o numerach 1110; 430 objęte uchwałą MPZP XLVII/1039/2014 znajdują się w strefie „A” oraz na terenach o symbolach Un i MW. Na danym obszarze planowanej trasy występuje obiekt zabytkowy objęty ochroną konserwatorską na mocy ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, wpisany do rejestru zabytków woj. śląskiego – występuje ślad torowiska kolejki wąskotorowej objęty ochroną konserwatorską na mocy ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, wpisany do rejestru zabytków województwa śląskiego. Strefa obejmuje działkę nr 1110, obręb Trynek, na której znajdują się pozostałości torowiska dawnej kolejki wąskotorowej oraz dawny dworzec kolejowy stacji Gliwice – Trynek, objęte wpisem do rejestru zabytków województwa śląskiego. Działki o numerach 583; 584; 663; 582; 581/1, 581/2, 592; 461; 491; 822/1; 385; 817; 828; 664 objęte uchwałą XLVII/1217/2006 znajdują się w obszarze stadionu gdzie jest planowana ulica (UCHWAŁA NR XXXVIII/964/2005 – teren 1US). Występuje zakaz realizacji na tym terenie inwestycji ograniczających możliwość przeprowadzenia trasy rowerowej. Działki o numerach 768; 770 objęte uchwałą XXXV/1062/2010 znajdują się na terenie zamkniętym objętym własnością kolei, co uniemożliwia na tym terenie lokalizację trasy rowerowej. Działki o numerach 380; 377; 379; 409 objęte uchwałą XLVII/1217/2006 występują na terenach: TK, KDG i U, gdzie: występuje strefa A1 – strefa pełnej ochrony konserwatorskiej – (teren od ulicy głównej, istniejącej: 01 KDG ¼ ul. Bojkowska). W przypadku wykreślenia kolejki wąskotorowej z rejestru zabytków dopuszcza się wykorzystanie terenu 04TK dla poszerzenia ul. Bojkowskiej po stronie wschodniej. TEREN KOLEI WĄSKOTOROWEJ – przeznaczenie: linia kolejowa wąskotorowa – zasady zabudowy i zagospodarowania terenu: – utrzymanie terasy linii kolejowej, jako obiektu objętego ochroną konserwatorską wpisanego do rejestru zabytków; – zakaz: realizacji nowej zabudowy w odległości mniejszej niż 10 m od granicy obszaru kolejowego przy jed. zachowaniu odległości min. 20 m od osi skrajnego toru (przy ewentualnej przebudowie ulicy 01KDG ¼ należy uwzględnić konieczność ochrony obsadzeń starodrzewem oraz torowiska zabytkowej kolejki wąskotorowej). Działka o numerze 201 objęta uchwałą XXIII/481/2000 znajduje się na terenie KK, na którym znajdują się ujawnione stanowiska archeologiczne – ochrona stanowiska archeologicznego polega na nakazie przeprowadzenia rozeznania architektonicznego. Występuje zakaz likwidacji stanowisk oraz wymagane jest zapewnienie nadzoru archeologicznego przy wszystkich pracach zmiennych związanych z realizacją inwestycji. Działki o numerach 1552; 188, 214, 1476; 1566; objęte uchwałą IX/113/2011 znajdują się na terenach KW, KDZ i KDA gdzie występuje strefa pełnej ochrony konserwatorskiej – strefa obejmuje tereny od KW – 1 do KW – 3 – obiekty pod nazwą „Linie kolejki wąskotorowej Bytom – Karb – Markowice” wpisany został do rejestru zab. Na pod. Dec. Nr A/1478/93 z dnia 1.03.1993r.; Wszystkie prace przy odcinkach kolejki wąskotorowej wymagają pozwolenia Śląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Dla obiektu wpisanego do rej zabytków obowiązują przepisy odrębne – ustawa o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Działka nr 188 – na całej długości ślad kolejki wąskotorowej.

10. Trasa: **ZABRZE – BYTOM / BOBREK**

obszar	analizowane dokumenty
MIASTO ZABRZE	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
MIASTO BYTOM	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie miasta Zabrze poddano analizie uchwały MPZP o numerach: XLI/467/97, XLIII/562/09. Działka o numerze 847/287 objęta uchwałą XLI/467/97 występuje na terenie o symbolu W – teren rzeki Bytomki wraz z obwałowaniami przeciwpowodziowymi. Obowiązuje zakaz zabudowy z wyłączeniem obiektów hydrotechnicznych, wodno-kanalizacyjnych i drogowo-mostowych. Reszta działek obejmuje tereny KDG, ZNN, KDL, ZL i KDD, dla których nie występują przeciwwskazania uniemożliwiających prowadzenie trasy rowerowej.

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie miasta Bytom poddano analizie uchwały MPZP o numerach: XVII/216/11, IX/129/15. Działki o numerach 112/51; 749/51; 1435/51 objęte uchwałą IX/129/15 znajdują się na terenie o symbolu ZD, na którym występują ogrody działkowe.

„...Ustala się warunki i zasady i zagospodarowania terenów, o których mowa w ust. 1: 1) obowiązują zasady zagospodarowania określone w przepisach odrębnych, tj: ustawie z dnia 13 grudnia 2013 r. o rodzinnych ogrodach działkowych; 2) maksymalna wysokość budynków administracyjnych ogrodu – 6,0 m; 3) na terenach oznaczonych symbolami 05ZD oraz 06ZD, w strefach ograniczeń wynikających z sąsiedztwa cmentarza, obowiązują ustalenia § 11 ust. 5”.

11. Trasa: **KATOWICE – PIEKARY ŚLĄSKIE**

obszar	analizowane dokumenty
KATOWICE	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
SIEMIANOWICE ŚLĄSKIE	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
CHORZÓW	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
MIASTO BYTOM	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
PIEKARY ŚLĄSKIE	Brak PZP

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie miasta Katowice poddano analizie uchwały MPZP o numerach: XXI/297/2000, XXXI/681/08. Występują tereny objęte symbolami: KDZ, UMW, dla których nie występują przeciwwskazania uniemożliwiające prowadzenie trasy rowerowej.

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie miasta Siemianowice Śląskie poddano analizie uchwały MPZP o numerach: 254/2003, 483/2014, 411/98. Działki o numerach 568/55; 566/55 objęte uchwałą 254/2003 występują na terenie o symbolu KS - § 11. 1. Na terenach oznaczonych na rysunku planu symbolem KS wyznacza się „Tereny stacji paliw i urządzeń obsługi komunikacji samochodowej” i ustala następujące przeznaczenie podstawowe: „... obiekty usług technicznych, motoryzacji, stacje paliw, myjnie samochodowe, parkingi. 2) Dopuszcza się lokalizację: a) usług komercyjnych, b) moteli, c) sieci i urządzeń infrastruktury technicznej. 3) Dla realizacji nowych obiektów kubaturowych wymagane rozpoznanie sytuacji geologiczno-górnicznej pod kątem oceny zagrożenia powierzchni terenu ze strony starych, nieczynnych wyrobisk górniczych.”

W obszarze pozostałych działek występują tereny objęte symbolami: KZ, KK, ZI, KL, KDG, ZR, KG, KX, dla których nie występują przeciwwskazania uniemożliwiające prowadzenie trasy rowerowej.

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie miasta Chorzów poddano analizie uchwałę MPZP o numerze: XXII/430/2004. Występują tereny objęte symbolami: KK/P, KD, U, MN, ZP, ZU, KD/P, P/P, ZN, dla których nie występują przeciwwskazania uniemożliwiające prowadzenie trasy rowerowej.

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie miasta Piekary Śląskie nie występują Plany zagospodarowania przestrzennego, stąd brak przeciwwskazań uniemożliwiających przeprowadzenie trasy rowerowej.

12. Trasa: **DĄBRÓWKA MAŁA – MYSŁOWICE**

obszar	analizowane dokumenty
KATOWICE	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
MIASTO MYSŁOWICE	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
SOSNOWIEC	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie miasta Katowice poddano analizie uchwały MPZP o numerach: LXI/1245/10, XIII/190/03. Działki o numerze 146/51, 205/45, 153/50; 278; 279; 214/35; 217/35; 97/6; 100/7; 103/51; 114/9; 104/51 108/8; 111/52; 394; 404; 396; 397; 398; 399; 400; 401, objęte uchwałą XIII/190/03, występują na terenie o symbolu KK, dla którego ustala się:

„... a) adaptację istniejącej linii kolei piaskowej; b) zakaz lokalizacji wszelkich obiektów i urządzeń za wyjątkiem: budynków i budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania linii kolejowej oraz budowy kanalizacji telekomunikacyjnej i innych obiektów infrastruktury telekomunikacyjnej przez właściciela linii kolejowej; c) obowiązek uzgadniania wszelkich inwestycji w strefie ochrony linii kolejowej oznaczonej na rysunku zmiany planu z zarządcą kolei”.

Pozostałe działki występują na terenach objęte symbolami: KD, MN, dla których nie występują przeciwwskazania uniemożliwiające prowadzenie trasy rowerowej.

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie miasta Mysłówice poddano analizie uchwały MPZP o numerach: IV/14/14, XLIX/923/13, XVII/198/2003. Działki o numerze 1272/241; 1264/246, objęte uchwałą XLIX/923/13,

występują na terenie o symbolu KK, dla którego wyznaczono obszar zamknięty. Należy wyznaczyć alternatywną możliwość poprowadzenia trasy rowerowej z pominięciem tego terenu. Pozostałe działki znajdują się na terenach objętych symbolami KDL, KX, MUI, dla których nie występują przeciwwskazania przeprowadzenia trasy rowerowej.

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie miasta Sosnowiec poddano analizie uchwałę MPZP o numerze: 69/VI/06. Działki występują na terenach objętych symbolami: CKK, PU, dla których nie występują przeciwwskazania uniemożliwiające prowadzenie trasy rowerowej.

13. Trasa: **DĄBRÓWKA MAŁA – ŻABIE DOŁY**

obszar	analizowane dokumenty
KATOWICE	Brak PZP
SIEMIANOWICE ŚLĄSKIE	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
CZELADŹ	Brak PZP
CHORZÓW	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie miasta Katowice nie występują Plany zagospodarowania Przestrzennego, stąd brak przeciwwskazań uniemożliwiających przeprowadzenie trasy rowerowej.

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie miasta Siemianowice Śląskie poddano analizie uchwałę MPZP o numerze: 411/98. Działki o numerze 1586/11, 1574/17, 1492/100, objęte uchwałą 411/98, występują na terenach o symbolach PP, U, gdzie znajduje się Strefę „B” - pośredniej ochrony konserwatorskiej podlegającej rygorom w zakresie utrzymania istniejącej substancji kulturowej i wartości przyrodniczych związanych z układem przestrzennym i urbanistycznym oraz dostosowanie do nich charakteru i skali nowej zabudowy. Wszelkie zamierzenia inwestycyjne w granicach tej strefy wymagają uzgodnienia z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków. Pozostałe działki znajdują się na terenach objętych symbolami KZ, KK, ZI, KL, dla których nie występują przeciwwskazania przeprowadzenia trasy rowerowej.

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie gminy Czeladź nie występują Plany zagospodarowania przestrzennego, stąd brak przeciwwskazań uniemożliwiających przeprowadzenie trasy rowerowej.

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie miasta Chorzów poddano analizie uchwałę MPZP o numerze: XXII/430/2004. Działki znajdują się na terenach objętych symbolami KZ, KK, ZI, KL, KD, ZP, U, dla których nie występują przeciwwskazania przeprowadzenia trasy rowerowej.

14. Trasa: **POŁUDNIOWA MAGISTRALA**

obszar	analizowane dokumenty
RUDA ŚLĄSKA	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
CHORZÓW	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
KATOWICE	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
MYSŁOWICE	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie miasta Ruda Śląska poddano analizie uchwałę MPZP o numerze: 1066/ LXI/ 2006. Działki znajdują się na terenach objętych symbolami ZL, P, ZN, ZP, MM, KL, GP, dla których nie występują przeciwwskazania przeprowadzenia trasy rowerowej.

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie miasta Chorzów poddano analizie uchwałę MPZP o numerze: XXII/430/2004. Działki znajdują się na terenach objętych symbolami KK, KD, U, MN, ZP, ZU, dla których nie występują przeciwwskazania przeprowadzenia trasy rowerowej.

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie miasta Katowice poddano analizie uchwały MPZP o numerach: XII/217/07, XLIII/1025/13, XXXIX/888/13, X/152/11, XXX/608/16, XVI/313/07. Działki znajdują się na terenach objętych symbolami KK, KDZ, KDD, ZL, dla których nie występują przeciwwskazania przeprowadzenia trasy rowerowej.

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie miasta Mysłówice poddano analizie uchwały MPZP o numerach: XLIX/923/13, XVII/198/2003. Działki o numerach 1324/194; 813/143 objęte uchwałą XLIX/923/13 znajdują się na terenach zamkniętych. W Mysłowicach występują tereny zamknięte („zastrzeżone ze względu na obronność i bezpieczeństwo państwa, na których są usytuowane linie kolejowe”), zgodnie z Decyzją Nr 62 Ministra Infrastruktury z dnia 26.09.2005 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych

(Dz. Urz. MI Nr 11 poz. 72). Co najmniej ok. 200 działek o łącznej powierzchni ok. 28,5 ha mogłoby być zwolnionych z ograniczeń związanych z terenami zamkniętymi. Odpowiednie wystąpienie Prezydenta Miasta w tym zakresie zostało wystosowane do Ministra Infrastruktury w dniu 19 grudnia 2006 r. Pozostałe działki znajdują się na terenach objętych symbolami KKUC, MUI, dla których nie występują przeciwwskazania przeprowadzenia trasy rowerowej.

15. Trasa: **KATOWICE-BORKI**

obszar	analizowane dokumenty
KATOWICE	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie miasta Katowice poddano analizie uchwałę MPZP o numerze: LXI/1245/10. Działki znajdują się na terenach objętych symbolami MN, U, MW, ZP, KK, KDZ, KDD, dla których nie występują przeciwwskazania przeprowadzenia trasy rowerowej.

16. Trasa: **ŻABIE DOŁY – ŚWIĘTOCHŁOWICE**

obszar	analizowane dokumenty
CHORZÓW	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
MIASTO BYTOM	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
ŚWIĘTOCHŁOWICE	Brak PZP

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie miasta Chorzów poddano analizie uchwałę MPZP o numerze: XXII/430/2004. Działki znajdują się na terenach objętych symbolami KK, KD, U, MN, ZP, ZU, KD/P, dla których nie występują przeciwwskazania przeprowadzenia trasy rowerowej.

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie miasta Bytom poddano analizie uchwałę MPZP o numerze: XLV/627/09. Działki znajdują się na terenach objętych symbolem MN, dla którego nie występują przeciwwskazania przeprowadzenia trasy rowerowej.

W obszarze działek ewidencyjnych na terenie miasta Świętochłowice nie występują Plany zagospodarowania przestrzennego, stąd brak przeciwwskazań uniemożliwiających przeprowadzenie trasy rowerowej.

7. Koszty budowy tras

Założenia kosztowe

Koszt 10 mb ścieżki rowerowej o szerokości 2 m oraz przykładowe koszty innych elementów infrastruktury rowerowej

TYP 1 - Nawierzchnia bitumiczna na istniejącej podbudowie kolejowej

04 cm warstwa bitumiczna - 35,11 zł/m²

07 cm podbudowa, kliniec (średnia grubość warstwy wyrównawczej) - 6,20 zł/m²

10 cm RAZEM

Roboty pomiarowe: 21,35 zł/m²

Konstrukcja j.w.: 41,31 zł/m²

Obrzeże (?): 41,30 zł/ mb ścieżki

Razem: 20 m² ścieżki – 1666,20 zł, co daje nam wskaźnik 83,31 zł/m² ścieżki

TYP 2 - Nawierzchnia bitumiczna na podłożu gruntowym

04 cm warstwa bitumiczna 35,11 zł/m²

15 cm podbudowa, mieszanka niezwiązana stabiliz. mech. 0/31,5 - 13,20 zł/m²

19 cm RAZEM

Roboty pomiarowe: 21,35 zł/m²

Konstrukcja j.w.: 48,31 zł/m²

Obrzeże (?): 41,30 zł/mb ścieżki

Razem 20 m² ścieżki – 1806,20 zł, co daje nam wskaźnik 90,31 zł/m² ścieżki

TYP 3 - Nawierzchnia z kostki brukowej

08 cm kostka brukowa – 75,64 zł/m²

03 cm zaprawa cementowo-piaskowa ¼

15 cm podbudowa, mieszanka niezwiązana stabiliz. mech. 0/31,5 – 13,20 zł/m²

26 cm RAZEM

Roboty pomiarowe: 21,35 zł/m²

Konstrukcja j.w.: 88,84 zł/m²

Obrzeże (?): 41,30 zł/mb ścieżki

Razem 20 m² ścieżki – 2616,80 zł, co daje nam wskaźnik 130,84 zł/m² ścieżki

TYP 4 - Nawierzchnia tłuczniowa

04 cm kliniec – 3,52 zł/m²

15 cm podbudowa, mieszanka niezwiązana stabiliz. mech. 0/31,5 – 13,20 zł/m²

19 cm RAZEM

Roboty pomiarowe: 21,35 zł/m²

Konstrukcja j.w.: 16,72 zł/m²

Razem 20 m² ścieżki – 761,40 zł co daje nam wskaźnik 38,07 zł/m² ścieżki

TYP 5 - Nawierzchnia gruntowa

10 cm wysiewki (wyrównanie nawierzchni gruntowej) – 21,35+15,31 = 36,66 zł/m²

Karczowanie drzewek i krzewów

Pas o szerokości 5 m $1,75 \text{ zł/m}^2 \times 50 \text{ m}^2 = 87,50 \text{ zł/m}^2$

Kładka o długości 30 m

Przykładowo, na podstawie projektu dla Gminy Zebrzydowice – 1670 zł/m^2 kładki

Miejsce wypoczynkowe – 27 960 zł/kpl

(latarnia z zasilaniem, 2 ławki + stojak na rowery)

Nawierzchnie należy rozliczyć dodatkowo wg przyjętej konstrukcji.

Szacunkowe koszty budowy DDR dla poszczególnych tras przy założeniu różnych rodzajów nawierzchni:

trasa	długość [km]	koszt TYP 1 [tys. zł]	koszt TYP 2 [tys. zł]	koszt TYP 3 [tys. zł]	koszt TYP 4 [tys. zł]	koszt TYP 5 [tys. zł]
wskaźnik cenowy [zł/m ²]		83,31	90,31	130,84	38,07	36,66
1. Wodzisław – Zebrzydowice	23,46	1954,4526	2118,6726	3069,5064	907,902	860,0436
2. Jastrzębie-Zdrój	9,05	753,9555	817,3055	1184,102	350,235	331,773
3. Orzesze – Żory	17,54	1461,2574	1584,0374	2294,9336	678,798	643,0164
4. Pszów – Racibórz	20,80	1732,848	1878,448	2721,472	804,96	762,528
5. Racibórz – Gliwice	44,31	3691,4661	4001,6361	5797,5204	1714,797	1624,4046
6. Gliwice – Zabrze	6,18	514,8558	558,1158	808,5912	239,166	226,5588
7. Zabrze – Bytom Karb	17,77	1480,4187	1604,8087	2325,0268	687,699	651,4482
8. Dąbrowka M. – Mysłowice	10,59	882,2529	956,3829	1385,5956	409,833	388,2294
9. Dąbrowka M. – Żabie Doły	11,51	958,8981	1039,4681	1505,9684	445,437	421,9566
10. Pogoria	12,20	1016,382	1101,782	1596,248	472,14	447,252
11. Południowa Magistrała	25,31	2108,5761	2285,7461	3311,5604	979,497	927,8646
12. Katowice – Piekary Śląskie	17,86	1487,9166	1612,9366	2336,8024	691,182	654,7476
13. Chechło	22,27	1855,3137	2011,2037	2913,8068	861,849	816,4182
14. Poczesna – Kłobuck	39,84	3319,0704	3597,9504	5212,6656	1541,808	1460,5344
15. K-ce Borki - kolej piaskowa	1,70	141,627	153,527	222,428	65,79	62,322
16. Żabie Doły – Świętochłowice	5,85	487,3635	528,3135	765,414	226,395	214,461

UWAGA

W obliczeniach nie uwzględniono ewentualnych odcinków po istniejących drogach, ani przejść w poprzek innych dróg.

Dlaczego Velo?

W ciągu ostatnich 20 lat rower przeżywa swój renesans, a turystyka rowerowa stała się bodaj najpopularniejszą formą aktywnego wypoczynku w Polsce. Aby utrzymać ten pozytywny trend, należy zadbać o tworzenie regionalnych i krajowych tras rowerowych połączonych w sieć, będących jednocześnie łącznikiem pomiędzy systemami rowerowymi w miastach.

Sz szczególnie istotne jest to w mocno zurbanizowanym województwie śląskim, gdzie stworzenie odpowiednich warunków dla ruchu rowerowego będzie mieć ogromny wpływ na poprawę kondycji i zdrowia jego mieszkańców oraz podniesie ich mobilność. Wpłynie też pozytywnie na wizerunek tego postindustrialnego regionu i może stać się ważnym elementem jego promocji w Polsce i w Europie.

Dlaczego Velo Silesia?

Śląskie jest idealnym regionem dla dwóch kółek i można tu stworzyć system rowerowy z prawdziwego zdarzenia. Z jednej strony jest najbardziej zurbanizowanym województwem w Polsce z „Metropolią Silesia”, a z drugiej strony Śląskie ma fantastyczne tereny rekreacyjne z lasami, jeziorami, górami. Rower może być więc doskonałym środkiem transportu w miastach i równocześnie służyć do uprawiania aktywnej turystyki.

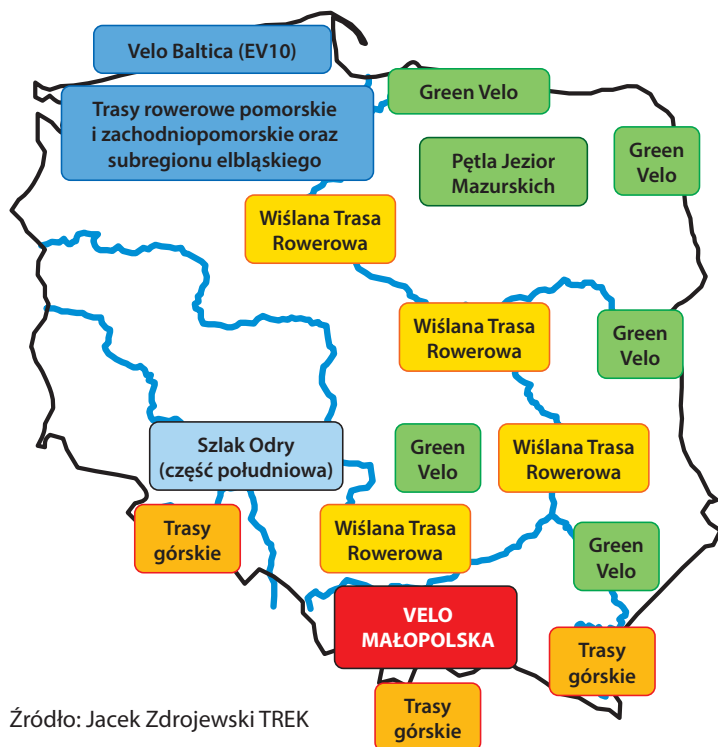
Śląskie ma jeszcze jeden niedoceniany atut. Posiada ogromną infrastrukturę transportową stworzoną na potrzeby przemysłu, dziś w znacznej części nieużywaną i niszczącą - nasypy kolejowe, mosty, wiadukty... Stworzenie na ich bazie systemu tras rowerowych byłoby oryginalnym, w skali Polski bezprecedensowym przykładem, jak w sposób nowoczesny promować region, pokazując jego różne oblicza, wykorzystując jednocześnie istniejącą infrastrukturę komunikacyjną.

Turystyka rowerowa w Europie - FAKTY:

- **655 000 miejsc pracy** w sektorze „cycle industry” w Unii Europejskiej
- **44 mld EUR przychodów** rocznie z turystyki rowerowej
- **26 milionów** podróży rowerowych / rok (3% całego rynku turystycznego Unii Europejskiej)
- **170 milionów** noclegów udzielonych rocznie turystom rowerowym
- **53-70 EUR** dzienne wnoszą wydatki turysty rowerowego w Niemczech i Austrii

Źródło: ADFC, ECF, Radlobby Österreich

Istniejące produkty turystyki Rowerowej w Polsce:



Źródło: Jacek Zdrojewski TREK



Rowery na tory?

Trasy rowerowe wykorzystujące dawne linie kolejowe cieszą się ogromnym zainteresowaniem rowerzystów, gdyż są prawie bezkolizyjne, nie posiadają stromych podjazdów, ich szerokość, nawet kiedy są to ślady po kolejkach wąskotorowych, pozwala na komfortowe poruszanie się wielu rowerzystów w obu kierunkach jednocześnie.

Doskonałym przykładem na wykorzystanie opuszczonej infrastruktury kolejowej jest Zagłębie Ruhry w Niemczech, gdzie stworzono ponad 700 kilometrów dróg rowerowych w dużej mierze wykorzystując nieczynne linie kolejowe i sieć ta jest cały czas rozwijana.

Właśnie przystąpiono tam do realizacji kolejnego, ponad 100-kilometrowego projektu adaptacji tras dawnej Kolei Reńskiej, która połączy wszystkie miasta Zagłębia Rury od Hamm do Duisburga.

Audyt tras i ich charakterystyka

Dokumentacja zawiera:

- wyniki audytu nieczynnych tras kolejowych,
- wyniki audytu skrzyżowań tras z infrastrukturą drogową,
- propozycje kształtowania tras rowerowych z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej,
- niezbędne uzupełnienia i proponowane zmiany przebiegów tras,
- zalecenia wykonania robót przygotowawczych, stanowiące rekomendacje w zakresie niezbędnych inwestycji i zmian w organizacji ruchu.

Krótką charakterystyką tras objętych audytem:

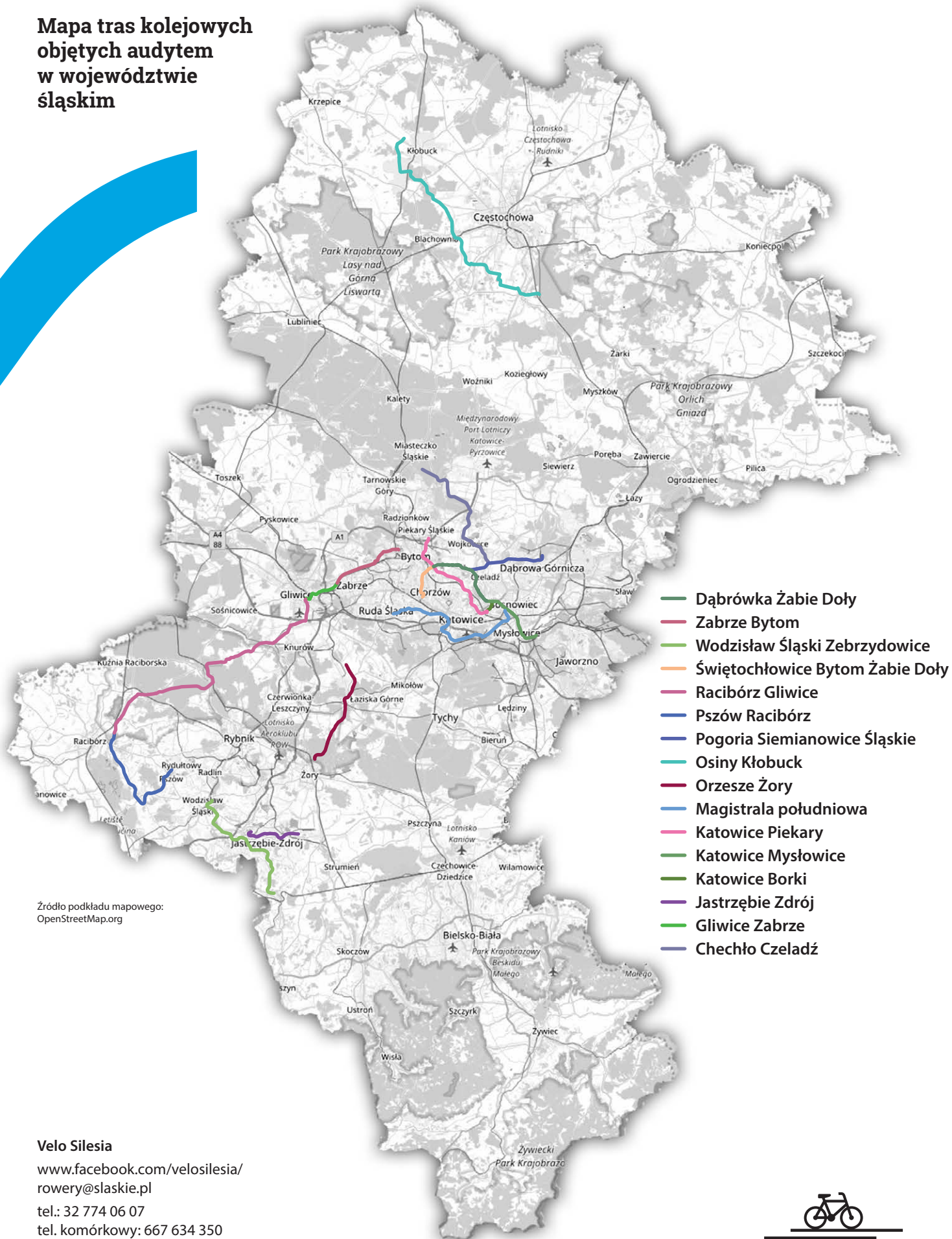
	trasa	długość trasy
1	Wodzisław – Zebrzydowice	23,300 km
2	Jastrzębie Zdrój	9,050 km
3	Orzesze - Żory	17,540 km
4	Pszów – Racibórz	20,799 km
5	Racibórz – Gliwice	44,314 km
6	Gliwice – Zabrze	6,180 km
7	Zabrze – Bytom Karb	11,595 km
8	Dąbrówka Mała – Mysłowice	10,524 km
9	Dąbrówka Mała – Żabie Doły	11,510 km
10	Pogoria	12,210 km
11	Południowa Magistrala	22,270 km
12	Katowice – Piekary Śląskie	17,858 km
13	Chechło	22,270 km
14	Poczesna – Kłobuck	39,840 km
15	Katowice – Borki, kolej piaskowa	1,700 km
16	Żabie Doły – Świętochłowice	5,850 km

Źródło: opracowanie własne

Kolejnym etapem prac będzie ostateczne wytyczenie kluczowych tras rowerowych opartych m.in. na nieczynnych trasach kolejowych, łączących całe województwo śląskie.



Mapa tras kolejowych objętych audytem w województwie śląskim



Źródło podkładu mapowego:
OpenStreetMap.org

Velo Silesia

www.facebook.com/velosilesia/
rowery@slaskie.pl

tel.: 32 774 06 07

tel. komórkowy: 667 634 350

Aleksander Kopia
Śląski Oficer Rowerowy

Urząd Marszałkowski Województwa
Śląskiego w Katowicach



VELO SILESIA