

**PRZEDSIĘBIORSTWO PROJEKTOWO - USŁUGOWE „INKOM” SP. J.**

**GREGOROWICZ, TRYBUŚ**



**40-053 KATOWICE, ul. Św. Barbary 21a \* Tel/fax: 32-257-08-66(-67)**  
**Poczta: [inkom@inkom.katowice.pl](mailto:inkom@inkom.katowice.pl) \* Strona: [www.inkom.katowice.pl](http://www.inkom.katowice.pl)**

## **PROJEKT NR K - 18 014**

Tytuł opracowania: **METROPOLIA PRZYJAZNA ROWEROM – STUDIUM SYSTEMU TRAS  
ROWEROWYCH DLA GÓRNOŚLĄSKO – ZAGŁĘBIOWSKIEJ METROPOLII  
(GZM)**

Zamawiający: **GÓRNOŚLĄSKO- ZAGŁĘBIOWSKA METROPOLIA W KATOWICACH**

Numer umowy  
(zlecenia): **42/2018 (INKOM: 14/18) Z DNIA 08.03.2018 ROKU**

Projektant: mgr inż. **Jan GREGOROWICZ**  
mgr inż. **Piotr Rościszewski**  
mgr inż. **Piotr TRYBUŚ**

**Z Z E S P O Ł E M**

**KATOWICE, SIERPIEŃ 2018 ROKU**

**K - 18 014 - A**

**A U T O R Z Y:**

mgr inż. Jan GREGOROWICZ

mgr inż. Piotr ROŚCISZEWSKI

mgr inż. Piotr TRYBUŚ

**Z Z E S P O Ł E M:**

**INWENTARYZACJA TERENOWA:**

inż. Maciej SZARKOWSKI

**ANALIZY GIS ORAZ EDYCJA:**

mgr inż. Katarzyna BARYŻEWSKA

Lucyna JANIKOWSKA

Anita WŁODARCZYK

**PRZEDSIĘBIORSTWO PROJEKTOWO - USŁUGOWE „INKOM” SP. J.**

**GREGOROWICZ, TRYBUŚ**



**40-053 KATOWICE, ul. Św. Barbary 21a \* Tel/fax: 32-257-08-66(-67)**  
**Poczta: [inkom@inkom.katowice.pl](mailto:inkom@inkom.katowice.pl) \* Strona: [www.inkom.katowice.pl](http://www.inkom.katowice.pl)**

Tytuł opracowania: **METROPOLIA PRZYJAZNA ROWEROM – STUDIUM SYSTEMU TRAS  
ROWEROWYCH DLA GÓRNOŚLĄSKO – ZAGŁĘBIOWSKIEJ METROPOLII (GZM)**

**S P I S D O K U M E N T A C J I :**

L.p.	Pozycja	Numer	L. arkuszy/szuk
<b>CZĘŚĆ OPISOWA</b>			
1	Metryka projektu	K -18 014 - A	2
2	Spis dokumentacji	K -18 014 - B	1
3	Opis z częścią tabelaryczno-graficzną	K -18 014 - C	268
<b>CZĘŚĆ GRAFICZNA</b>			
4		-	1
<b>OPRACOWANIE NA NOŚNIKU CYFROWYM</b>			
5	PLIKI Z ROZSZERZENIEM: *. PDF, *.JPG	PROJEKT NR K – 18 014	1 CD

**K - 18 014 - C**

**O P I S**

**Z CZĘŚCIĄ  
TABELARYCZNO-GRAFICZNĄ**



**WPROWADZENIE****1. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA****1.1. Cel opracowania****1.2. Zakres opracowania****2. INFORMACJE I UWAGI WSTĘPNE****2.1. Przepisy i dobra praktyka inżynierska****2.2. Podstawowe definicje****3. STRATEGIE, POLITYKI ORAZ MATERIAŁY PLANISTYCZNE****3.1. Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „ŚLĄSKIE 2020+” (aktualizacja),****3.2. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+,****3.3. Plan Transportowy Województwa Śląskiego,****3.4. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Subregionu Centralnego****Województwa Śląskiego;****3.5. Strategia Dla Rozwoju Polski Południowej w Obszarze Województwa****Małopolskiego i Śląskiego do roku 2020,****3.6. Strategia Rozwoju Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego****na lata 2014 – 2020 z perspektywą do 2030 (ze szczególnym uwzględnieniem zagadnień rozwoju transportu miejskiego, wraz ze strategią dla zintegrowanych inwestycji terytorialnych (ZIT),****3.7. Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Subregionu Centralnego****Województwa Śląskiego na lata 2014 – 2020,****3.8. Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego,****3.9. Strategia Rozwoju Górnośląsko – Zagłębiowskiej Metropolii „SILESIA” do 2025r.;****3.10. Powiaty****3.10.1. Powiat będziński****3.10.2. Powiat bieruńsko – lędziński****3.10.3. Powiat gliwicki**

3.10.4. Powiat mikołowski

3.10.5. Powiat pszczyński

3.10.6. Powiat tarnogórski

### **3.11. Gminy (układ alfabetyczny)**

## **4. KONFIGURACJA TRAS - UWARUNKOWANIA I ZAŁOŻENIA**

### **4.1. Przebieg tras rowerowych**

4.1.1. Założenia przyjęte do wyboru korytarzy ruchu – warunki zasadnicze

4.1.2. Natężenie ruchu rowerowego

4.1.3. Sprawy własnościowe

4.1.4. Rodzaje infrastruktury rowerowej

4.1.5. Parametry techniczne tras

4.1.6. Organizacja ruchu drogowego

4.1.7. Tereny leśne

4.1.8. Torowiska po zlikwidowanych liniach i bocznicach kolejowych

4.1.9. Wały przeciwpowodziowe i doliny rzeczne

## **5. INWENTARYZACJA UKŁADÓW**

### **5.1. Zasięg terytorium Metropolii**

### **5.2. Zakres inwentaryzacji**

### **5.3. Istniejąca infrastruktura rowerowa**

5.3.1. Zagadnienia ogólne

5.3.2. Powiaty grodzkie (miasta na prawach powiatu)

5.3.2.1. Bytom

5.3.2.2. Chorzów

5.3.2.3. Dąbrowa Górnicza

5.3.2.4. Gliwice

5.3.2.5. Katowice

5.3.2.6. Mysłowice

5.3.2.7. Piekary Śląskie

5.3.2.8. Ruda Śląska

5.3.2.9. Siemianowice Śląskie

5.3.2.10. Sosnowiec

5.3.2.11. Świętochłowice

5.3.2.12. Tychy

5.3.2.13. Zabrze

5.3.3. Powiaty ziemskie – gminy miejskie i wiejskie

5.3.3.1. Powiat będziński – część I

5.3.3.2. Powiat będziński – część II

5.3.3.3. Powiat bieruńsko-lędziński

5.3.3.4. Powiat gliwicki

5.3.3.5. Powiat mikołowski (gminy Mikołów, Łaziska Górne i Wiry)

5.3.3.6. Powiat pszczyński (gmina Kobiór)

5.3.3.7. Powiat tarnogórski

**5.4. Planowana infrastruktura rowerowa**

**6. KONSTRUOWANIE SYSTEMU TRAS – ŹRÓDŁA, ZASADNICZE UWARUNKOWANIA I WYTYCZNE –**

**6.1. Sieć tras rowerowych**

**6.2. Podział sieci tras rowerowych**

**7. KONSULTACJE/OPINIOWANIE WSTĘPNEGO PROJEKTU TRAS**

**8. AUTORSKI KOMENTARZ DO POZYSKANYCH OPINII WRAZ Z WERYFIKACJĄ ROZWIĄZAŃ**

**8.1. Zasady weryfikacji - warunki analizowania opinii/wyników konsultacji proponujących zmiany przebiegu tras rowerowych**

**8.2. Konfiguracja tras rowerowych w gminach GZM z uwzględnieniem opiniowania/konsultacji**

8.2.1. Powiaty grodzkie

8.2.1.1. Bytom

8.2.1.2. Chorzów

8.2.1.3. Dąbrowa Górnicza

8.2.1.4. Gliwice

8.2.1.5. Katowice

8.2.1.6. Mysłowice

8.2.1.7. Piekary Śląskie

- 8.2.1.8. Ruda Śląska
- 8.2.1.9. Siemianowice Śląskie
- 8.2.1.10. Sosnowiec
- 8.2.1.11. Świętochłowice
- 8.2.1.12. Tychy
- 8.2.1.13. Zabrze
- 8.2.1.14. Inne propozycje dotyczące miast – powiatów grodzkich
- 8.2.2. Powiaty ziemskie – gminy miejskie i wiejskie
  - 8.2.2.1. Powiat będziński
  - 8.2.2.2. Powiat bieruńsko-lędziński
  - 8.2.2.3. Powiat gliwicki
  - 8.2.2.4. Powiat mikołowski
  - 8.2.2.5. Powiat pszczyński
  - 8.2.2.6. Powiat tarnogórski
- 8.2.3. Konfiguracja tras rowerowych w Lasach Państwowych

## **9. WYNIKOWA/DOCELOWA SIEĆ MERTOPOLITALNEGO SYSTEMU TRAS ROWEROWYCH**

### **9.1. Konfiguracja projektowanych tras**

- 9.1.1. Zasady i zakres konfiguracji

### **9.2. Projekt docelowego/wynikowego przebiegu tras (po weryfikacji)**

- 9.2.1. Elementy koncepcji Śląskiej Sieci Tras Rowerowych
- 9.2.2. Połączenia z międzynarodowymi i regionalnymi (wojewódzkimi) trasami rowerowymi
- 9.2.3. Szczegółowy wykaz i przebieg projektowanych tras
- 9.2.4. Trasy główne (pierwszorzędne) w granicach GZM
  - 9.2.4.1. Trasa nr R11a (Kraków – Olkusz – Sławków – Będów (Dąbrowa Górnicza)
    - Podzamcze (Ogrodzieniec) – Częstochowa – Piotrków Trybunalski
    - Łódź – Płock).
  - 9.2.4.2. Trasa nr 1 (Katowice – Tychy – Kobiór – Pszczyna – Bielsko Biała – Węgierska Górka – Milówka – przeł. Glinka).
  - 9.2.4.3. Trasa nr 2 (Katowice – Mikołów – Orzesze – Rybnik – Racibórz).

- 9.2.4.4. Trasa nr 3 (Gliwice – Zabrze-Makoszowy – Ruda Śląska-Halemba – Katowice-Panewniki – Giszowiec – Szopienice – Mysłowice-Szabelnia – Sosnowiec – Klimontów – Sławków).
- 9.2.4.5. Trasa nr 4 (Katowice – Chorzów – Lipiny (Świętochłowice) – Ruda Północna (Ruda Śląska) – Os. Curie-Skłodowskiej (Zabrze) – Gliwice).
- 9.2.4.6. Trasa nr 5 (Katowice – Sosnowiec – Będzin – Psary – Mierzęcice-Łubne – Zendek-Straków (gmina Ożarowice) – Woźniki – Częstochowa).
- 9.2.4.7. Trasa nr 6 (Olkusz – Bukowno – Sławków – Dąbrowa Górnicza – Będzin – Czeladź – Przełajka (Siemianowice Śląskie) – Piekary Śląskie – Radzionków – Zabrze-Mikulczyce – Gliwice – Pilchowice – Rudy (gmina Kuźnia Raciborska) – Racibórz – Krzanowice).
- 9.2.4.8. Trasa nr 7 (Katowice – Mysłowice – Jaworzno – Chrzanów).
- 9.2.4.9. Trasa nr 8 (Pszczyna – Świerczyniec (Bojszowy) – Bieruń – Górki (Lędziny) – Imielin – Dzieńkowice-Jazd (Mysłowice) – Jaworzno – Sławków).
- 9.2.4.10. Trasa nr 15 (Gliwice – Łany Wielkie (gmina Sośnicowice) – Kotłarnia (gmina Bierawa) – Kędzierzyn-Koźle – Głogówek).
- 9.2.4.11. Trasa nr 16 (Gliwice – Rudziniec – Ujazd – Góra Św. Anny – Krapkowice – Nysa – Złoty Stok).
- 9.2.4.12. Trasa nr 17 (Gliwice – Pyskowice – Łubie (gmina Zbrostawice) – Wojska (gmina Tworóg) – Lubliniec – Olesno – Kluczbork – Byczyna).
- 9.2.4.13. Trasa nr 18 (Tarnowski Góry – Łubie (gmina Zbrostawice) – Toszek – Ozimek – Turawa – Chrzastowice – Opole).
- 9.2.4.14. Trasa nr 19 (Tarnowski Góry – Tworóg – Krupski Młyn – Zawadzkie – Ozimek – Turawa – Murów – Pokój – Karłowice – Lubsza – Jelcz-Laskowice).
- 9.2.4.15. Trasa nr 20 (Katowice-Panewniki – Chorzów – Bytom – Tarnowskie Góry – Jez. Chechło-Nakło (gmina Świerklaniec) – Żyglin (Miasteczko Śląskie) – Woźniki – Krzepice – Kule).
- 9.2.4.16. Trasa nr 21 (Tarnowski Góry – park w Świerklańcu –

- ośr. wyp. Rogoźnik (gmina Bobrowniki) – Przeczyce (gmina Mierzęcice)  
– Siewierz – Poręba – Zawiercie – Ogrodzieniec – Wolbrom).
- 9.2.4.17. Trasa nr 22 (Sławków – Błędów (Dąbrowa Górnicza) –  
Chechło (gmina Klucze) – Podzamcze (gmina Ogrodzieniec)  
– Bobolice – Ostrężnik – Częstochowa).
- 9.2.4.18. Trasa nr 23 (Katowice – Siemianowice Śląskie – Czeladź – Będzin  
– Korzeniec (Dąbrowa Górnicza)).
- 9.2.4.19. Trasa nr 28 (Brada (Łaziska Górne) – Mikołów – Katowice-  
Podlesie – Mysłowice-Brzezinka – Jaworzno – Trzebinia).
- 9.2.4.20. Trasa nr 29 (Gliwice – Knurów – Beksza (gmina Gierałtowiec) –  
Ornontowice – Orzesze – Pszczyna).
- 9.2.4.21. Trasa nr 30 (Rybnik – Rudy (gmina Kuźnia Raciborska) –  
Sierakowice (gmina Sośnicowice) – Pławniowice (gmina Rudziniec)  
– Toszek – Lubliniec).
- 9.2.4.22. Trasa nr 32 (Bytom – Ruda Śląska – Paniowy (Mikołów) – Ornontowice  
– Orzesze – Żory).
- 9.2.4.23. Trasa nr 33 (Gliwice – Chudów (Gierałtowiec) – Mikołów – Tychy  
– Bieruń – Oświęcim).
- 9.2.4.24. Trasa nr 35 (Łagiewniki (Bytom) – Maciejkowice (Chorzów) –  
Siemianowice Śląskie – Dąbrówka Mała (Katowice) – ośr. wyp.  
Stawiki (Sosnowiec) – Mysłowice – Imielin-Jazd – Chełm Mały  
(Chełm Śląski) – Chełmek – Oświęcim).
- 9.2.4.25. Trasa nr 36 (Sosnowiec – Piaski (Czeladź) – Będzin – Dąbrowa  
Górnicza – Łazy – Zawiercie).
- 9.2.4.26. Trasa nr 37 (Ząbkowice (Dąbrowa Górnicza) – Olkusz).
- 9.2.4.27. Trasa nr 40 (Bytom – Biskupice (Zabrze)
- 9.2.4.28. Trasa nr 42 (Chebzie (Ruda Śląska) – Świętochłowice – Chorzów-Batory).
- 9.2.4.29. Trasa nr 43 (Zabrze – Gierałtowiec – Czerwionka-Leszczyny).
- 9.2.4.30. Trasa nr 44 (Bytom – Świętochłowice – Kochłowice (Ruda Śląska) – Mikołów).

9.2.4.31. Trasa nr 44 (Bytom – Świętochłowice – Kochłowice (Ruda Śląska) – Mikołów).

9.2.4.32. Trasa nr 45 (Katowice – Batory (Chorzów) – Ruda Śląska – Os. Janek (Zabrze)  
– Sośnica (Gliwice)).

9.2.4.33. Trasa nr 49 (Gliwice – Knurów – Czerwionka-Leszczyny).

9.2.4.34. Trasa nr 66 (Tarnowskie Góry – Zbrostawice – Pyskowice – Rudziniec –  
Ujazd – Kędzierzyn-Koźle – Baborów – Opava).

9.2.5. Trasy drugorzędne i łączniki w granicach GZM

9.2.5.1. Trasa nr 6a (łącznik trasy nr 6; Dąbrowa Górnicza – Zielona (Będzin)).

9.2.5.2. Trasa nr 6b (łącznik trasy nr 6 w Gliwicach pomiędzy Radiostacją  
a dworcem kolejowym)

9.2.5.3. Trasa nr 40a (łącznik tras nr 20 i 40 w Bytomiu do dworca kolejowego).

9.2.5.4. Trasa nr 43a (łącznik trasy nr 43 w Zabrze do dworca kolejowego).

9.2.5.5. Trasa nr 101 (Katowice-Brynów – Murcki – Łędziny – Nowy Bieruń).

9.2.5.6. Trasa nr 111 (Kosztowy (Mysłowice) – Imielin – Chełm Śląski –  
Nowy Bieruń).

9.2.5.7. Trasa nr 114 (Chorzów – Siemianowice Śląskie – Wojkowice –  
Rogoźnik (gmina Bobrowniki) – Niezdara (gmina Ożarówice) –  
Jez. Chechło-Nakło (gmina Świerklaniec) – Miasteczko Śląskie).

9.2.5.8. Trasa nr 133 (Łaziska Średnie (Łaziska Górne) – Gostyń (gmina Wiry)  
– Mościska (Orzesze)).

9.2.5.9. Trasa nr 137 (Halemba (Ruda Śląska) – Mikołów – Wiry – Kobiór).

9.2.5.10. Trasa nr 142 (Orzesze – Łaziska Średnie (Łaziska Górne) –  
Wiry – Tychy – L. Łędziny (Katowice)).

9.2.5.11. Trasa nr 143 (Łaziska Górne – Stara Szklarnia (Orzesze)).

9.2.5.12. Trasa nr 147 (Ornontowice – Peclówka (Mikołów) –  
Łaziska Górne – Gostyń (Wiry) – Kobiór).

9.2.5.13. Trasa nr 151 (Brzęczkowice (Mysłowice) – Łędziny –  
Bieruń Stary – Bojszowy – Wola (gmina Miedzna)

- 9.2.5.14. Trasa nr 147 (Ornontowice – Peclówka (Mikołów) – Łaziska Górne – Gostyń (Wyry) – Kobiór).
- 9.2.5.15. Trasa nr 153 (Łędziny – Chełm Śląski – Chełmek).
- 9.2.5.16. Trasa nr 155 (łącznik w Łędzinach).
- 9.2.5.17. Trasa nr 156 (Nowy Bieruń – Kopciowice – Zagórze – Chełmek).
- 9.2.5.18. Trasa nr 158 (Osiedle Ł (Tychy) – Dąbrowica (gmina Kobiór) – Bojszowy – Nowy Bieruń).
- 9.2.5.19. Trasa nr 161 (Promnice – Kobiór – Międzyrzecze (gmina Bojszowy) – Góra (gmina Miedźna) – Brzeszcze).
- 9.2.5.20. Trasa nr 164 (Świerczyniec (gmina Bojszowy) – Miedźna).
- 9.2.5.21. Trasa nr 178 (Pawłowice – Suszec – Kobiór).
- 9.2.5.22. Trasa nr 295 (Pilchowice – Stodoły (Rybnik)).
- 9.2.5.23. Trasa nr 371 (Bojków (Gliwice) – Mysia Góra – Nieborowice (Pilchowice)).
- 9.2.5.24. Trasa nr 373 (Halemba (Ruda Śląska) – Borowa Wieś (Mikołów) – Gierałtowiec – Knurów – Nieborowice (Pilchowice) – Smolnica (Sośnicowice) – Łącza (Rudziniec)).
- 9.2.5.25. Trasa nr 374 (Smolnica (Sośnicowice) – Pilchowice).
- 9.2.5.26. Trasa nr 378 (Leboszowice, skraj – Sośnicowice – trasa nr 15).
- 9.2.5.27. Trasa nr 382 (Łącza – Rudziniec – Huta Piła).
- 9.2.5.28. Trasa nr 384 (Mikulczyce (Zabrze) – Czekanów (gmina Zbrostawice) – Czechowice (Gliwice) – Pyskowice – Toszek – Zimna Wódka).
- 9.2.5.29. Trasa nr 396 (Ostropa (Gliwice) – Sośnicowice).
- 9.2.5.30. Trasa nr 401 (Dąbrowa Miejska (Bytom) – Radzionków – Świerklaniec – Piekary Śląskie – Bytom).
- 9.2.5.31. Trasa nr 413 (Bytom – Dąbrówka Wielka (Piekary Śląskie) – Przetajka (Siemianowice Śląskie) – Wojkowice – Psary).
- 9.2.5.32. Trasa nr 414 (Katowice – Kol. Alfred – Węzłowiec, (Chorzów) – Os. Michałkowice (Siemianowice Śląskie) –



- Dąbrówka Wielka (Piekary Śląskie) – Żychcice (Wojkowice)).
- 9.2.5.33. Trasa nr 421 (Os. Wieczorka (Piekary Śląskie) – Orzech (gmina Świerklaniec) – Tarnowskie Góry – Kalety).
- 9.2.5.34. Trasa nr 423 (Świerklaniec – Ożarowice – Pyrzowice – Mierzęcice – Siewierz).
- 9.2.5.35. Trasa nr 423a (łącznik trasy nr 423).
- 9.2.5.36. Trasa nr 426 (Tarnowskie Góry – Miasteczko Śląskie – Kol. Nad Brynicą (gmina Ożarowice)).
- 9.2.5.37. Trasa nr 427 (Błachówka (Bytom) – Radzionków – Rojca).
- 9.2.5.38. Trasa nr 430 (Zabrze – Zbrostawice – Boruszowice (gmina Tworóg) – Kalety – Koszęcin).
- 9.2.5.39. Trasa nr 430a (łącznik trasy nr 430).
- 9.2.5.40. Trasa nr 432 (Kalety – Zendek (gmina Ożarowice) – Siewierz).
- 9.2.5.41. Trasa nr 461 (Słupna (Mysłowice) – Pekin (Sosnowiec) – Dąbrowa Górnicza).
- 9.2.5.42. Trasa nr 463 (Sosnowiec – Czeladź – Przełajka (Siemianowice Śląskie))
- 9.2.5.43. Trasa nr 463a (łącznik trasy nr 463).
- 9.2.5.44. Trasa nr 470 (Strzemieszycy Wielkie (Dąbrowa Górnicza) – Bory (Sosnowiec) – Jaworzno).
- 9.2.5.45. Trasa nr 496 (Jez. Rogoźnik (Bobrowniki) – Psary).
- 9.2.5.46. Trasa nr 507 (Dąbrowa Górnicza – Łagisza (Będzin) – Psary – Mierzęcice).
- 9.2.5.47. Trasa nr 510 (Dąbrowa Górnicza – Wojkowice Kościelne (Mierzęcice) – Siewierz).
- 9.2.5.48. Trasa nr 518 (Siewierz– Łęka (Dąbrowa Górnicza) – Sławków – Bolesław).
- 9.2.5.49. Trasa nr 520 (Siedliska – Łubne – Niwiska – trasa nr 21).
- 9.2.5.50. Trasa nr 533 (Siewierz – Wiesiółka (Łazy) – Błędów).
- 9.2.5.51. Trasa nr 552 (Siewierz – Koziegłowy – Żarki – Bobolice).
- 9.2.5.52. Trasa nr 757 (Tychy: Urbanowice – tereny przemysłowe).
- 9.2.5.53. Trasa nr 841 (trasa nr 114 – Sączów (gmina Bobrowniki) – Ożarowice).
- 9.2.5.54. Trasa nr 841 (trasa nr 114 – Sączów (gmina Bobrowniki) – Ożarowice).

9.2.5.55. Trasa nr 911 (Katowice: Panewniki Stare – Kokociniec –  
Ligota – Brynów – Muchowice – Giszowiec).

9.2.5.56. Trasa nr 914 (Giszowiec (Katowice) – Morgi (Mysłowice)).

9.2.6. Szczegółowy wykaz tras

9.2.6.1. TRASY GŁÓWNE (PIERWSZORZĘDNE)

9.2.6.2. TRASY DRUGORZĘDNE

9.2.6.2. TRASY DRUGORZĘDNE

### **9.3. Opis projektowanych tras w poszczególnych gminach GZM**

9.3.1. Powiaty grodzkie

9.3.1.1. Bytom

9.3.1.2. Chorzów

9.3.1.3. Dąbrowa Górnicza

9.3.1.4. Gliwice

9.3.1.5. Katowice

9.3.1.6. Mysłowice

9.3.1.7. Piekary Śląskie

9.3.1.8. Ruda Śląska

9.3.1.9. Siemianowice Śląskie

9.3.1.10. Sosnowiec

9.3.1.11. Świętochłowice

9.3.1.12. Tychy

9.3.1.13. Zabrze

9.3.2. Powiaty ziemskie – gminy miejskie i wiejskie

9.3.2.1. Powiat będziński

9.3.2.2. Powiat bieruńsko-lędziński

9.3.2.3. Powiat gliwicki

9.3.2.4. Powiat mikołowski

9.3.2.5. Powiat pszczyński

9.3.2.6. Powiat tarnogórski

## **10. ZESTAWIENIA, UWAGI I REKOMENDACJE**

### **10.1. Hierarchizacja projektowanych tras**

### **10.2. Etapowanie budowy MSTR**

10.2.1. Etap Ia (trasy stanowiące elementy podstawowej sieci tras rowerowych).

10.2.2. Etap Ib

10.2.3. Etap II

10.2.4. Etap III

### **10.3. Uwagi dotyczące realizacji oznakowania tras rowerowych**

### **10.4. Uwagi końcowe, zalecenia i rekomendacje**

## **WPROWADZENIE**

**PODSTAWĘ FORMALNĄ NINIEJSZEGO OPRACOWANIA STANOWI UMOWA NR 42/2018 (INKOM: 14/18) Z DNIA 08.03.2018 ROKU GÓRNOŚLĄSKO-ZAGŁĘBIOWSKIEJ METROPOLII (GZM) Z KATOWIC Z PRZEDSIĘBIORSTWEM PROJEKTOWO-USŁUGOWYM "INKOM" SP.J. Z KATOWIC NA WYKONANIE OPRACOWANIA „METROPONIA PRZYJAZNA ROWEROM – STUDIUM SYSTEMU TRAS ROWEROWYCH DLA GÓRNOŚLĄSKO-ZAGŁĘBIOWSKIEJ METROPOLII (GZM)”.**

## **1. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA**

### **1.1. Cel opracowania**

Celem bieżącego opracowania jest ustalenie i połączenie ze sobą metropolitalnym systemem tras rowerowych w fazie projektu studialnego znaczących źródeł i celów podróży (zwanymi miejscami węzłowymi) na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (GZM) z jednoczesnym uwzględnieniem rozwiązań przebiegu regionalnych/wojewódzkich korytarzy ruchu rowerowego opracowanych przez Urząd Marszałkowski Woj. Śląskiego w Katowicach w kwietniu 2018 roku.

### **1.2. Zakres opracowania**

Zakres studium obejmuje:

- a) inwentaryzację - przy wykorzystaniu techniki fotograficznej - istniejących elementów układu tras rowerowych na terenie GZM, ze szczególnym uwzględnieniem odcinków wskazanych przez gminy oraz elementów po zlikwidowanych liniach kolejowych,
- b) przegląd infrastruktury rowerowej poszczególnych gmin GZM, a także omówienie powiązań z dalekobieżnymi trasami rowerowymi,
- c) opracowanie - w oparciu o wypracowane i przyjęte dla woj. śląskiego standardy - wstępnego projektu sieci głównych tras rowerowych łączących maksymalną ilość znaczących źródeł i celów podróży – siedziby gmin zrzeszonych w GZM, centra większych dzielnic w gminach miejskich i większych miejscowości w gminach wiejskich, ważniejsze dworce i przystanki kolejowe (węzły integracyjne) oraz inne większe obiekty – opracowanie stanowiącego aktualizację i rozszerzenie projektu z 2014 roku („Metropolitalne Studium Systemu Tras Rowerowych dla Górnośląskiego Związku Metropolitalnego”, GZM Katowice 2014 r.),
- d) przeprowadzenie konsultacji opracowanego wstępnego projektu sieci głównych tras rowerowych przy szerokim zaangażowaniu wszystkich potencjalnych interesariuszy - ze szczególnym uwzględnieniem urzędów/oficerów rowerowych gmin GZM, organizacji pozarządowych oraz indywidualnych przedstawicieli środowisk rowerzystów niestowarzyszonych, a także - potencjalnie zainteresowanych instytucji trzecich (np. Lasy Państwowe),
- e) opracowanie wynikowego projektu metropolitalnego systemu tras rowerowych wraz z propozycją ustalenia hierarchii tras oraz określenia priorytetów ich realizacji.

## 2. INFORMACJE I UWAGI WSTĘPNE

### 2.1. Przepisy i dobra praktyka inżynierska

Studium metropolitalnego systemu tras rowerowych zostało opracowane w oparciu o przyjęte do stosowania na terenie woj. śląskiego standardy infrastruktury rowerowej (Uchwała Zarządu Województwa Śląskiego nr 752/186/V/2017 z dnia 11 kwietnia 2017 roku w sprawie przyjęcia „Standardów i wytycznych kształtowania infrastruktury rowerowej” /GZM Katowice 2013 r./) oraz wydane ustawy, rozporządzenia i inne dokumenty dotyczące infrastruktury rowerowej. Te same kryteria zostały zastosowane zarówno w pierwszej fazie projektowania, jak również przy rozpatrywaniu opinii i opracowaniu końcowej wersji studium.

Ponieważ ustawy Prawo o Ruchu Drogowym i Prawo Budowlane wraz z przynależnymi do nich rozporządzeniami podają jedynie podstawowe zasady budowy i oznakowania infrastruktury rowerowej, zostały opracowane wzory dobrej praktyki inżynierskiej w postaci standardów infrastruktury rowerowej i instrukcji znakowania tras rowerowych. W przypadku standardów infrastruktury rowerowej bazą odniesienia są standardy holenderskie dostępne jako podręcznik holenderskiej organizacji standaryzacyjnej C.R.O.W. „Sign Up For The Bike” („Postaw na Rower”), wydany w języku polskim w 1999 r. przez Polski Klub Ekologiczny, zaktualizowany ostatnio po roku 2010.

*Przepisy, które mają największe znaczenie przy projektowaniu, to:*

- a) *Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dn. 27 marca 2003 r. (<http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20030800717>) wraz z późniejszymi zmianami,*
- b) *Ustawa o gospodarce nieruchomościami z dnia 21 sierpnia 1997 r. wraz z późniejszymi zmianami (<http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU19971150741>),*
- c) *Ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych z dnia 10 kwietnia 2003 r. wraz z późniejszymi zmianami (<http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20030800721>),*
- d) *Ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r. wraz z późniejszymi zmianami (<http://isip.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU19850140060>),*
- e) *Ustawa – Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r. wraz z późniejszymi zmianami (<http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU19970980602>),*
- f) *Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych*

*(<http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20021701393>) wraz z uzupełniającymi je późniejszymi rozporządzeniami,*

- g) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach wraz z uzupełniającymi je późniejszymi rozporządzeniami (<http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20032202181>)*
- h) Ustawa – Prawo budowlane z dnia 7 lipca 1994 r. z późniejszymi zmianami (<http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU19940890414>),*
- i) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (<http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU19990430430>), wraz z późniejszymi zmianami.*
- j) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (<http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20000630735>), wraz z późniejszymi zmianami,*
- k) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (<http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20150001744&min=1>).*
- l) Ustawa – Prawo wodne z dnia 18 lipca 2001 r. wraz z późniejszymi zmianami (<http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20011151229>),*
- m) Ustawa o lasach z dnia 28 września 1991 r. wraz z późniejszymi zmianami (<http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU19911010444>),*
- n) Ustawa o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r. wraz z późniejszymi zmianami (<http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20040920880>),*

*W zakresie dobrej praktyki inżynierskiej najczęściej wykorzystywane są informacje zawarte w opracowaniach:*

- a) Podręcznik „Sign Up For The Bike” („Postaw na Rower”) holenderskiej organizacji standaryzacyjnej C.R.O.W., przetłumaczony na język polski i wydany w 1999 r. przez Polski Klub Ekologiczny,*
- b) Wytyczne dla infrastruktury pieszej i rowerowej. GDDKiA, 2017-01-16 (<https://www.gddkia.gov.pl/pl/d/fd672902991698baa53de7273ab9d072>),*
- c) Opinie Departamentu Studiów –Wydziału Studiów GDDKiA w Krakowie dotyczące problematyki infrastruktury rowerowej z okresu lat 2011÷2012*

[m.in. [https://www.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/i/infrastruktura-rowerowa\\_3000/ruch%20pieszy%20i%20rowerowy%20-opinia.pdf](https://www.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/i/infrastruktura-rowerowa_3000/ruch%20pieszy%20i%20rowerowy%20-opinia.pdf)],

- d) *Unifikacja standardów projektowania infrastruktury podsystemu rowerowego dla Górnośląskiego Związku Metropolitalnego z grudnia 2013 r.*  
([http://www.gzm.org.pl/project/zdjeciaDodatkowe/STANDARDY%20ROWEROWE\\_bez%20pism\\_Projekt\\_K-13%20018.pdf](http://www.gzm.org.pl/project/zdjeciaDodatkowe/STANDARDY%20ROWEROWE_bez%20pism_Projekt_K-13%20018.pdf)).
- e) *Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej, opracowanie Górnośląski Związek Metropolitalny w Katowicach, z września 2015 r.*  
(<http://www.gzm.org.pl/project/zdjeciaDodatkowe/standardy%20rowerowe.pdf>)

## 2.2. Podstawowe definicje

Poniżej znajduje się zestawienie ważniejszych nazw używanych w niniejszym studium. Poza tymi definicjami pozostało powszechnie używane określenie „ścieżka rowerowa”, które można z powodzeniem stosować tam, gdzie komunikowanie się nie ma charakteru ściśle technicznego lub prawnego.

Należy pamiętać, że każde z określeń oznacza głównego użytkownika drogi, trasy lub szlaku, które zazwyczaj mają też innych użytkowników, nie wymienianych w tych określeniach. Fakt, że rowerzyści korzystają z jakiejś polnej lub leśnej ścieżki nie oznacza automatycznie, że jest to ścieżka rowerowa.

Trasa rowerowa to czytelny i spójny ciąg różnych rozwiązań technicznych, funkcjonalnie łączący poszczególne części miasta i obejmujący: wydzielone drogi rowerowe, pasy i kontrapasy rowerowe, ulice o ruchu uspokojonym, strefy zamieszkania, łączniki rowerowe, drogi niepubliczne o małym ruchu (w porozumieniu z zarządcą takiej drogi) oraz inne odcinki, które mogą być bezpiecznie i wygodnie wykorzystywane przez rowerzystów. W skład jednej trasy rowerowej mogą wchodzić dwie (lub więcej) drogi rowerowe, biegnące równolegle (np. po dwóch stronach jezdni czy rzeki) lub ulice o ruchu uspokojonym. [Miasta dla Rowerów → <http://www.rowery.org.pl/rowery.htm>].

Trasa rowerowa główna – obsługująca najważniejsze relacje w skali regionu i GZM, dla której minimalna prędkość projektowa wynosi 30 km/h,

Trasa rowerowa drugorzędna – łącząca ze sobą dzielnice i miejscowości, dla której zalecana prędkość projektowa wynosi 30 km/h,

Trasa rowerowa trzeciorzędna – łącząca pozostałe punkty, dla której prędkość projektowa wynosi 20 km/h.

Pas drogowy – wydzielony liniami granicznymi grunt wraz z przestrzenią nad i pod jego powierzchnią, w którym są zlokalizowane droga oraz obiekty budowlane i urządzenia techniczne związane



z prowadzeniem, zabezpieczeniem i obsługą ruchu, a także urządzenia związane z potrzebami zarządzania drogą. [Ustawa o drogach publicznych].

Droga:

- wydzielony pas terenu składający się z jezdni, pobocza, chodnika, drogi dla pieszych lub drogi dla rowerów, łącznie z torowiskiem pojazdów szynowych znajdującym się w obrębie tego pasa, przeznaczony do ruchu lub postoju pojazdów, ruchu pieszych, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt. [Prawo o Ruchu Drogowym],
- budowla wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiąca całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowaną w pasie drogowym. [Ustawa o drogach publicznych].

Droga publiczna – droga zaliczona do jednej z kategorii dróg, z których może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w przepisach. Kategorie dróg publicznych: krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne. [UoDP].

Droga wewnętrzna - droga nie zaliczona do dróg publicznych [UoDP].

Ulica – droga na terenie zabudowy lub przeznaczonym do zabudowy. [UoDP].

Droga twarda – droga z jezdnią o nawierzchni bitumicznej, betonowej, kostkowej, klinkierowej lub brukowanej oraz z płyt betonowych lub kamiennie-betonowych, jeżeli długość nawierzchni przekracza 20 m; inne drogi są drogami gruntowymi. [PoRD].

Droga dla rowerów (droga rowerowa, w niektórych starszych przepisach zwana ścieżką rowerową) – droga lub jej część przeznaczona do ruchu rowerów, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi; droga dla rowerów jest oddzielona od innych dróg lub jezdni tej samej drogi konstrukcyjnie lub za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. [PoRD]

Droga dla pieszych i rowerów (zwana też ciągiem pieszo-rowerowym) – droga lub jej część przeznaczona do ruchu pieszych i rowerów, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi.

Pas ruchu dla rowerów (kontrapas) – część jezdni przeznaczona do ruchu rowerów w jednym kierunku, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi. [PoRD]

Chodnik – część drogi przeznaczona do ruchu pieszych. [PoRD]

Zjazd – połączenie drogi publicznej z nieruchomością położoną przy drodze. [UoDP]

Obiekt mostowy – budowla przeznaczona do przeprowadzenia drogi lub innego rodzaju komunikacji nad przeszkodą terenową. W szczególności jest to: most, wiadukt, estakada, kładka. [UoDP].

Skrzyżowanie – przecięcie się w jednym poziomie dróg mających jezdnię, ich połączenie lub rozwidlenie, łącznie z powierzchniami utworzonymi przez takie przecięcia, połączenia lub rozwidlenia; określenie to nie dotyczy przecięcia, połączenia lub rozwidlenia drogi twardej z drogą gruntową lub stanowiącą dojazd do obiektu znajdującego się przy drodze. [PoRD]

Przejazd dla rowerzystów – powierzchnia jezdni lub torowiska przeznaczona do przejeżdżania przez rowerzystów, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi. [PoRD]

Śluza rowerowa – część jezdni na wlocie skrzyżowania na całej szerokości jezdni lub wybranego pasa ruchu przeznaczona do zatrzymania rowerów w celu zmiany kierunku jazdy lub ustąpienia pierwszeństwa, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi. [PoRD]

Rower – pojazd o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h. [PoRD]

Ulica przyjazna dla rowerów – ulica uspokojonego ruchu z ustawionymi znakami pionowymi B-33 lub B-43 dopuszczającymi prędkość jazdy 30 km/godz. (w wyjątkowych przypadkach 40 km/godz.) lub znakami D-40 „strefa zamieszkania”.

Szlak turystyczny (m.in. rowerowy) – wytyczona w terenie trasa służąca do odbywania wycieczek, oznakowana jednolitymi znakami (symbolami) i wyposażona w urządzenia informacyjne, które zapewniają bezpieczne i spokojne jej przebycie turysty o dowolnym poziomie umiejętności i doświadczenia, o każdej porze roku i w każdych warunkach pogodowych, o ile szczegółowe wymagania nie stanowią inaczej (okresowe zamykanie w przypadku niekorzystnych warunków pogodowych lub ze względów przyrodniczych na terenach chronionych) [Instrukcja znakowania szlaków PTTK].

### **3. STRATEGIE, POLITYKI ORAZ MATERIAŁY PLANISTYCZNE**

#### **3.1. Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „ŚLĄSKIE 2020+” (aktualizacja),**

Katowice, Sejmik Województwa Śląskiego, 07.2013 r.

Cel strategiczny: Województwo śląskie regionem o wysokiej jakości życia opierającej się na powszechnej dostępności do usług publicznych o wysokim standardzie

Cel operacyjny: B.1. Poprawa kondycji zdrowotnej mieszkańców województwa:

- Tworzenie warunków dla aktywnego i zdrowego stylu życia, w tym rozwój infrastruktury sportowo-rekreacyjnej;
- Promocja, modernizacja, rozwijanie i integracja systemu szlaków i infrastruktury rowerowej;

Cel strategiczny: Województwo śląskie regionem atrakcyjnej i funkcjonalnej przestrzeni

Cel operacyjny: C.2. Zintegrowany rozwój ośrodków różnej rangi:

- Wsparcie rozwoju zintegrowanego, zrównoważonego i niskoemisyjnego transportu, w tym transportu publicznego obejmującego różne środki transportu i elementy infrastruktury takie jak: kolej, tramwaj, inny transport publiczny, lotniska, systemy kierowania ruchem, obiekty „parkuj i jedź” oraz infrastruktury rowerowej;

Cel strategiczny: Województwo śląskie regionem otwartym będącym istotnym partnerem rozwoju Europy

Cel operacyjny: D.1. Współpraca z partnerami w otoczeniu:

- Współpraca międzyregionalna w zakresie kreowania zintegrowanych produktów turystycznych.

Cel operacyjny: D.2. Atrakcyjny wizerunek województwa śląskiego:

- Promowanie województwa śląskiego jako miejsca atrakcyjnego dla mieszkańców, inwestorów, studentów, turystów;
- Promowanie metropolitalnego wizerunku i potencjału regionu;

#### **3.2. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+,**

Katowice, Sejmik Województwa Śląskiego, 08.2016 r.

Województwo powinno koordynować projektowanie i realizację tras rowerowych o zasięgu wojewódzkim, krajowym i międzynarodowym.

- Istotne jest stworzenie systemu umożliwiającego łączenie podróży rowerem i Kolejami Śląskimi, co pozwoli na odbywanie dłuższych podróży bez potrzeby korzystania z samochodu.

- Konieczne jest wdrożenie jednolitych standardów dotyczących projektowania i budowy infrastruktury rowerowej.
- W regionie projektowana jest pierwsza w Polsce szybka trasa rowerowa Velo Silesia, łącząca ze sobą kilkanaście miast Subregionu Centralnego, Zachodniego i Północnego. Będzie to najdłuższa (ok. 150 km) regionalna trasa rowerowa, wykorzystująca potencjał dawnej przemysłowej sieci transportowej, której głównym elementem były koleje. Dla jej realizacji konieczne jest opracowanie studium wykonalności wraz z oszacowaniem kosztów realizacji, a w dalszej kolejności pozyskanie środków na taką inwestycję, dlatego należy traktować ją jako zadanie priorytetowe.
- W województwie śląskim brakuje rozwiązań systemowych dotyczących ruchu rowerowego w miastach – opartych na istniejącym układzie transportowym. Dla rozwoju komunikacji rowerowej niezbędna jest budowa infrastruktury rowerowej, wskazanie miejsc parkingowych, węzłów przesiadkowych oraz utworzenie zintegrowanego systemu wypożyczania rowerów.

Cel 1. Nowoczesna gospodarka – promocja gospodarczego wzrostu i innowacji Dla realizacji celu przyjmuje się następujące kierunki polityki przestrzennej:

#### Kierunek 1.2:

Wzmocnienie funkcji metropolitalnych ośrodka wojewódzkiego oraz wspieranie rozwoju funkcji metropolitalnych ośrodków regionalnych:

- wzmocnianie i eksponowanie funkcji symbolicznych – modernizacja i rozwijanie infrastruktury turystycznej: kulturowej, przemysłowej, pielgrzymkowej, biznesowej, kongresowej oraz wystawienniczo – targowej, tworzenie markowych produktów turystycznych;

#### Kierunek 1.3:

Poprawa dostępności wewnętrznej regionu:

- wspieranie zintegrowanego systemu transportu multimodalnego;
- rozwijanie niskoemisyjnego transportu publicznego;
- tworzenie centrów przesiadkowych, w tym budowa systemów „Park and Ride”, „Park and Bike” i „Park and Walk”, w pobliżu głównych węzłów i ciągów komunikacyjnych;
- rozwijanie i tworzenie zintegrowanego systemu szlaków i infrastruktury rowerowej, w tym z wykorzystaniem nieczynnych szlaków kolejowych;

Cel 2. Szanse rozwojowe mieszkańców – zapewnienie mieszkańcom dostępu do usług publicznych

Kierunek 2.3:

Poprawa wewnętrznej integracji regionu:

- rozwijanie dostępności do szlaków i infrastruktury rowerowej;

Cel 3.

- brak powiązań

Cel 4. Relacje z otoczeniem – infrastrukturalne powiązania regionu

- rozwijanie sieci multimodalnych centrów logistycznych;

- wzmacnianie sieci powiązań obszaru województwa z terenami bezpośrednio sąsiadującymi z ośrodkami krajowymi i europejskimi w zakresie nauki, kultury, sportu i turystyki;

### **3.3. Plan Transportowy Województwa Śląskiego,**

Katowice, 2015 r.

Brak powiązania

### **3.4. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego;**

**Katowice, 02.2016 r.**

Cel 1. Wzrost konkurencyjności transportu zrównoważonego

„Wzrost konkurencyjności transportu zrównoważonego jest podstawą równoważenia mobilności. Transport zrównoważony na obszarach metropolitalnych, to przede wszystkim publiczny transport zbiorowy oraz transport rowerowy.”

„Priorytetowe rozwiązania z punktu widzenia równoważenia mobilności dotyczą fizycznej integracji transportu i są nimi centra (punkty) przesiadkowe, zwłaszcza na styku transport indywidualny (w tym rowery)-transport zbiorowy. Takie projekty powinny mieć szczególne znaczenie z punktu widzenia zrównoważonej mobilności.”

Instrumenty techniczne:

- Budowa centrów przesiadkowych (w tym obiektów wyposażonych w parkingi park&ride) ma zasadnicze znaczenie w zakresie równoważenia mobilności miejskiej poprzez umożliwienie realizacji podróży multimodalnych.

- Budowa dróg rowerowych, parkingów typu bike&ride i wypożyczalni rowerowych stanowią podstawę działań w zakresie poprawy dostępności transportu rowerowego na obszarze Subregionu

Centralnego. W szczególności działania te powinny być ukierunkowane na rozbudowę i integrację obecnej sieci dróg rowerowych oraz wykorzystanie korytarzy transportowych po likwidowanych kolejkach przemysłowych czy też tramwajowych właśnie w tym celu;

- należy wzmacniać transportowe funkcje ciągów rowerowych. Rozwój transportu rowerowego powinien być powiązany z integracją z transportem zbiorowym poprzez parkingi bike&ride;

-Uzupełnieniem systemu transportu rowerowego jest system tzw. Roweru miejskiego, czyli zespół stacji umożliwiających wypożyczenie lub pozostawienie wcześniej wypożyczonego roweru;

- Odpowiednio gęsta sieć stacji może stanowić alternatywę dla podróży samochodowych, ze względu na szybkość przejazdu (zwłaszcza w zatłoczonym centrum miasta), brak problemów z parkowaniem pojazdu oraz niski koszt;

- Inwestycje w zakresie budowy dróg rowerowych i parkingów bike&ride powinny być realizowane na całym obszarze Subregionu Centralnego, natomiast systemy wypożyczalni rowerowych powinny być uruchamiane na obszarach miejskich.

### **3.5. Strategia Dla Rozwoju Polski Południowej w Obszarze Województwa Małopolskiego I Śląskiego do roku 2020,**

Warszawa, 01.2014 r.

Brak powiązania

### **3.6. Strategia Rozwoju Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego na lata 2014 – 2020 z perspektywą do 2030 (ze szczególnym uwzględnieniem zagadnień rozwoju transportu miejskiego, wraz ze strategią dla zintegrowanych inwestycji terytorialnych (ZIT),**

Katowice, KZKGOP, 01.2014 r.

Cel strategiczny: Spójny wewnętrznie i otwarty na zewnątrz Subregion

- Budowa dróg rowerowych o funkcjach transportowych realizujących obsługę podróży obligatoryjnych i funkcjach rekreacyjnych oraz turystycznych, w tym m.in. dróg zlokalizowanych wzdłuż lub w bliskim sąsiedztwie ulic i dróg o funkcjach ruchowych, umożliwiających dostęp do punktów odprawy pasażerów miejskiego transportu zbiorowego;

- Budowa i utrzymanie parkingów dla rowerów w punktach docelowych ruchu rowerowego;

Cel strategiczny: Wysoki poziom komplementarności transportu miejskiego

- Budowa parkingów „park and ride” na potrzeby systemu powiązanego parkowania i korzystania z publicznego transportu miejskiego; potencjalnymi miejscami lokalizacji tego rodzaju obiektów

punktowych infrastruktury transportu miejskiego mogą być obrzeża Metropolii Górnośląskiej, na obrzeżach dużych miast;

- Budowa węzłów przesiadkowych w miastach MG

### **3.7. Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego na lata 2014 – 2020,**

Katowice, Związek Gmin i Powiatów SCWŚ, 11.2016 r.

Brak powiązania

### **3.8. Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego,**

**Katowice, Sejmik Województwa Śląskiego, 07.2014 r.**

Cel 2. Komplementarność systemu transportowego

- Tworzenie i rozwój multimodalnych węzłów przeładunkowych;
- Tworzenie i rozwój węzłów (centrów) przesiadkowych,

### **3.9. Strategia Rozwoju Górnośląsko – Zagłębiowskiej Metropolii „SILESIA” do 2025r.;**

**GZM, 1.2010 r.**

Cel strategiczny: dostępność i otwartość komunikacyjna

- budowa i rozbudowa układów komunikacyjnych o znaczeniu metropolitalnym

### **3.10. Powiaty**

#### **3.10.1. Powiat będziński**

3.10.1.1. Aktualizacja Strategii Rozwoju Powiatu Będzińskiego na lata 2009 – 2020,

Będzin, 06.2014 r.

Cel strategiczny: sprawna i efektywna infrastruktura

- budowa rowerowych ciągów transportowych, będących uzupełnieniem ciągów gminnych
- promowanie istniejących i wytyczanie nowych szlaków turystycznych

- rozwój infrastruktury sportowej

Cel strategiczny: inicjowanie współpracy wielopodmiotowej w skali lokalnej i regionalnej

- tworzenie spójnego systemu transportowego

### 3.10.2. Powiat bieruńsko – lędziński

#### 3.10.2.1. Strategia Rozwoju Powiatu Bieruńsko – Lędzińskiego na lata 2014 – 2020,

Rada Powiatu Bieruńsko – Lędzińskiego, Bieruń, 02.2014 r.

Cel strategiczny: tereny o wysokich walorach przyrodniczych i kulturowych przystosowane do aktywnego relaksu

- powiatowa sieć dróg rowerowych, ścieżek spacerowych, ścieżek leśnych, tras biegowych, wraz z infrastrukturą towarzyszącą

### 3.10.3. Powiat gliwicki

#### 3.10.3.1. Strategia Rozwoju Powiatu Gliwickiego na lata 2005 – 2020,

Rada Powiatu Gliwickiego, Gliwice, 11.2008 r.

Brak powiązania

#### 3.10.3.2. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Dla Powiatu Gliwickiego (Plan Transportowy),

Rada Powiatu Gliwickiego, 09.2014 r.

Cel strategiczny: integracja transportu publicznego z indywidualnym

- wspólną infrastrukturę umożliwiającą łączenie podróży realizowanych transportem publicznym i transportem indywidualnym (np. parkingi dla samochodów i rowerów stanowiące element zintegrowanych węzłów przesiadkowych);

- wspólne usługi umożliwiające łączenie podróży realizowanych transportem publicznym i transportem indywidualnym (np. wypożyczalnie samochodów i rowerów, między innymi umożliwiające oddanie środka transportu w innym miejscu, niż to w którym nastąpiło wypożyczenie);

- zintegrowanych węzłów przesiadkowych w punktach w których będzie to zasadne;

- parkingów „Park & Ride” i „Park & Bike”;



### 3.10.4. Powiat mikołowski

#### 3.10.4.1. Podstrategia – Promowanie Zrównoważonego Transportu I Usuwanie Niedoborów Przepustowości w Działaniu Najważniejszych Infrastruktur Sieciowych na lata 2016 – 2025,

Mikołów, 02.2016 r.

Wokół węzłów komunikacyjnych występują potrzeby parkingowe różnego typu, przez co parkingi wymagają odpowiedniej organizacji. Podstawowymi, powszechnie znanymi systemami parkingowymi są:

- Park&Ride
- Bike&Ride

Cel: wydzielona droga rowerowa – niezależna od układu drogowego

- Drogi te powinny być budowane jako dwukierunkowe, oddzielone od pozostałego ruchu kołowego i projektowane z urządzeniami towarzyszącymi (typu miejsca np. widokowe, usługi gastronomiczne, higieniczne, miejsca do postoju).

- Tego typu drogi należy budować tam gdzie jest spodziewany potencjalnie duży ruch rowerowy oraz wszędzie gdzie to jest możliwe (warunki terenowe) dla podniesienia bezpieczeństwa i atrakcji ruchu rowerowego.

Cel: droga rowerowa zlokalizowana w pasie drogowym

- Drogi rowerowe są prowadzone równolegle do jezdni i oddzielone od niej bezpiecznikiem lub pasem zieleni. Niekiedy są tworzone przez wydzielenie części chodnika (ciągu pieszego). Drogi towarzyszące jezdni mogą być prowadzone jako jednokierunkowe po obu stronach jezdni lub jako jedna droga dwukierunkowa w zależności od warunków terenowych. Szerokość pasa dzielącego jezdnię od drogi rowerowej powinna wynosić przynajmniej 1,5 m.

#### 3.10.4.2. Zintegrowana Strategia Rozwoju dla Obszaru Funkcjonalnego Powiatu Mikołowskiego wraz z Przygotowaniem Planu Operacyjnego na lata 2017 – 2025

Cel strategiczny: infrastruktura techniczna i komunikacyjna dostosowana do potrzeb mieszkańców

- poprawa stanu technicznego dróg i ciągów rowerowych, a także pieszych;
- tworzenie centrów przesiadkowych;
- rozwój spójnej sieci ścieżek i dróg rowerowych obszaru funkcjonalnego;

### 3.10.5. Powiat pszczyński

#### 3.10.5.1. Strategia Rozwoju Powiatu Pszczyńskiego na lata 2016 – 2023,

Rada Powiatu Pszczyńskiego, Pszczyna 2016 r.

„Priorytetami wydają się być tu inwestycje mające na celu budowę istniejących ścieżek rowerowych oraz infrastruktury im towarzyszącej w postaci tzw. Obiektów małej architektury (miejsca odpoczynku, ławki, parkingi rowerowe, miejsca biwakowe, place zabaw, siłownie zewnętrzne itp.) i połączenie ich z siecią tego rodzaju ścieżek zlokalizowanych w powiatach sąsiednich”

#### 3.10.5.2. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Pszczyńskiego,

Pszczyna, 07.2015 r.

Brak powiązania

### 3.10.6. Powiat tarnogórski

#### 3.10.6.1. Strategia Rozwoju Powiatu Tarnogórskiego do roku 2022,

Rada Powiatu Tarnogórskiego, Tarnowskie Góry, 10.2016 r.

Cel strategiczny: współpraca wielopodmiotowa – budowa dróg rowerowych

- budowa drogi rowerowej Tarnowskie Góry – jezioro Chechło – Nakło
- budowa drogi rowerowej Laryszów – Miedary
- budowa drogi rowerowej Radzionków – Tarnowskie Góry
- budowa ścieżki rowerowej na ulicy Parkowej w Świerklańcu do granicy z miastem Piekary Śląskie

## 3.11. **Gminy**

### 3.11.1. Będzin

#### 3.11.1.1. Strategia rozwoju miasta Będzin na lata 2012 – 2020;

Będzin – Kraków 2012 r.

Cel operacyjny 1.1. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury komunalnej

Działania:

- budowa systemu tras rowerowych jako alternatywy dla indywidualnej komunikacji samochodowej (budowa sieci rowerowej łączącej osiedla w ramach Miasta, a także wpisującej Będzin w subregionalną sieć połączeń rowerowych)

Cel operacyjny 1.4. Rozwój infrastruktury czasu wolnego

Działania:

- wytyczenie ścieżki rowerowej w kierunku Góry Św. Doroty.

3.11.1.2.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Będzina;

Miasto Będzin, 30 września 2013 r.

Ustalenia:

- zachowuje się istniejące trasy rowerowe z możliwością rozbudowy,

Wytyczne:

- na etapie sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dopuszcza się korekty przebiegu projektowanych odcinków tras rowerowych przy założeniu konieczności połączenia istniejących i projektowanych punktów charakterystycznych: skrzyżowań, koncentracji terenów zainwestowanych oraz istotnych obiektów poprawiających atrakcyjność trasy.

3.11.2. Bieruń

3.11.2.1.Strategia Rozwoju Miasta: Bieruń 2020,

Rada Miejska w Bieruniu, Bieruń, 07.2010 r.

„Bieruń posiada dość dobrze rozwinięte zaplecze sportowo-rekreacyjne. Ponadto, dogodna lokalizacja miasta zapewnia możliwość utworzenia wielu tras rowerowych, wchodzących w skład tras powiatowych i ogólnopolskiej – „Wiślańskiej Trasy Rowerowej”. Całkowita długość wszystkich ścieżek rowerowych na terenie miasta i okolic wynosi ponad 100 km.”

Cel strategiczny: Bieruń miastem o rozpoznawalnym w otoczeniu wizerunku wykorzystującym walory przyrodnicze i spuścizny historycznej

- wyznaczenie, oznakowanie i udostępnienie szlaków turystycznych, rowerowych i konnych w powiązaniu z gminami śląskimi i małopolskimi

Cel strategiczny: Bieruń miastem silnie przyciągającym ludzi poszukujących rozrywki i aktywności form wypoczynku

- budowa ścieżek rowerowych w mieście oraz włączenie ich do regionalnego i międzynarodowego systemu ścieżek rowerowych (GREENWAYS)

### 3.11.3. Bobrowniki

3.11.3.1. Strategia Rozwoju Gminy Bobrowniki do roku 2020,

Bobrowniki 2014 r.

Brak powiązania

3.11.3.2. Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Bobrowniki,

Rada Gminy Bobrowniki, Bobrowniki, 10.2011 r.

Cel strategiczny: rozwój i poprawa systemu komunikacji i infrastruktury technicznej

- budowa układu tras rowerowych komunikacyjnych i rekreacyjnych;

### 3.11.4. Bojszowy

3.11.4.1. Strategia Rozwoju Gminy Bojszowy na lata 2016 – 2026,

Rada Gminy Bojszowy, Bojszowy, 9.2016 r.

Cel strategiczny: rozwój i poprawa stanu infrastruktury gminnej

- rozbudowa i modernizacja obiektów sportowo – rekreacyjnych

3.11.4.2. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Bojszowy,

Rada Gminy Bojszowy, 05.2011 r.

Kierunki inwestycyjne:

- Główne szlaki rowerowe przebiegające przez gminę w ramach

Pszczyńskiego Parku Krajobrazowego,

- Lokalne ścieżki rowerowe w Bojszowach, Bojszowach Nowych, Jedlinie,

Międzyrzeczu i Świerczyńcu.

### 3.11.5. Bytom

#### 3.11.5.1. Strategia Rozwoju Miasta Bytom 2020+,

Bytom, Rada Miasta, 09.2014 r.

Cel strategiczny: Bytom miastem zrównoważonego systemu transportowego i metropolitalnym węzłem komunikacyjnym.

- włączenie w lokalny system form transportu zrównoważonego (transport rowerowy i pieszy);
- włączenie miasta w ponadregionalne systemy komunikacji;

#### 3.11.5.2. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Bytom,

Bytom, 08.2011 r. (aktualizacja z dnia 25 lutego 2013 r – tekst ujednolicony)

Kierunki:

- „Utrzymanie i rozwijanie istniejącego systemu terenów kolejki wąskotorowej, w połączeniu z kreacją

specjalistycznych punktów aktywizacji turystycznej, takich jak muzeum kolejnictwa wąskotorowego i obiektów architektury z nimi związanych, regionalnego centrum modelarstwa i parku modeli oraz krajobrazowych tras rowerowych i terenów pieszych, w rejonie obecnego dworca kolejowego”

- „rozwijanie w granicach administracyjnych miasta systemu ścieżek, w tym ścieżek pieszych, rowerowych i szlaków turystycznych, tworzących system tematycznych powiązań pomiędzy ważnymi miejscami, obiektami i założeniami miasta”

Kierunki i zasady kształtowania leśnej przestrzeni produkcyjnej:

- wyznaczać ciągi rekreacyjne piesze i rowerowe, wzdłuż dróg wewnętrznych oraz wyznaczonych miejsc widokowych,

Kierunki rozwoju systemów parkowania:

- należy zapewnić możliwość bezpiecznego parkowania rowerów, przede wszystkim w obrębie strefy śródmiejskiej oraz w miejscach wyznaczonych, w koordynacji z siecią ścieżek rowerowych

Kierunki rozwoju systemów komunikacji – tereny komunikacji rowerowej:

- projekty będą realizowane głównie w liniach rozgraniczających pas dróg publicznych i wewnętrznych, głównie w formie chodników i powierzchni jezdnych,
- samodzielnych terenów komunikacji pieszej,

Założenia studium w tym zakresie:

- rozwój sieci komunikacji rowerowej winien odbywać się w oparciu o przygotowany dla całego miasta

szczegółowy program rozwoju, opracowany na podstawie wcześniej przeprowadzonego monitoringu trendów zachowań komunikacyjnych rowerzystów z uwzględnieniem istniejącej infrastruktury

- bezpieczeństwo: minimalizacja punktów kolizji z ruchem drogowym w tym z liniami tramwajowymi, minimalizacja pochyleń niwelety i różnicy poziomów, ujednoczenie prędkości;

### 3.11.6. Chełm Śląski

#### 3.11.6.1. Strategia Rozwoju Gminy Chełm Śląski na lata 2004 – 2020,

Rada Gminy Chełm Śląski, Chełm Śląski 07.2004 r.

Brak powiązań

#### 3.11.6.2. Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Chełm Śląski,

Rada Gminy w Chełmie Śląskim, Katowice, 05.2007 r.

Dokument skupia się głównie na załącznikach graficznych w w analizowanym zakresie. Jediną informacją tekstową jest propozycja budowy kładki nad ul. Chełmską.

### 3.11.7. Chorzów

#### 3.11.7.1. Strategia Rozwoju Chorzowa do 2030 roku,

Chorzów, Urząd Miasta Chorzów, 2014 r.

Cel operacyjny: zwiększona dostępność do bazy sportowo – rekreacyjnej w mieście

- rozbudowa istniejących ścieżek rowerowych, stworzenie ścieżek rowerowych powiązanych z miastami ościennymi;

Cel operacyjny: Chorzów miastem zrównoważonego systemu transportu

- rozbudowa ścieżek rowerowych;
- budowa centrum przesiadkowego w mieście;

Cel operacyjny: Bezpieczeństwo życia, zdrowia i mienia

- rozwinięcie i usprawnienie komunikacji miejskiej, rowerowej i pieszej;

#### 3.11.7.2. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Chorzów,

Chorzów, Urząd Miasta Chorzów, 01.2012 r.

„Coraz większe zainteresowanie rowerem jako środkiem transportu wymusza potrzebę kontynuacji realizacji ścieżek rowerowych, zarówno poprzez tworzenie nowych, biegnących przez tereny zurbanizowane, łączących istniejące ośrodki , jak i utrzymanie i rozwój istniejących, służących do celów rekreacyjnych.”

Rozwój komunikacji rowerowej należy osiągać poprzez :

- realizację wydzielonych, bezpiecznych ciągów rowerowych łączących osiedla mieszkaniowe , ośrodki sportowe, rekreacyjne i wypoczynkowe;
- wzbogacenie atrakcyjności ich przebiegu poprzez kierowanie ścieżek rowerowych wzdłuż terenów zielonych, przez miejsca widokowe, przy obiektach sportowych , kulturowych i historycznych (w tym bunkrów w Maciejkowicach stanowiących pozostałości po fortyfikacjach okresu II wojny światowej)
- dalszą współpracę z programem "Rowerem po Śląsku" dla osiągnięcia właściwego skomunikowania z trasami regionalnymi i ponadregionalnymi”

### 3.11.8. Czeladź

#### 3.11.8.1. Strategia Rozwoju Miasta Czeladź na lata 2016 – 2023 (Projekt),

Czeladź, Urząd Miasta Czeladź, 2016 r.

Cele rozwojowe:

- waloryzacja terenów zielonych i korytarza rzeki Brynicy wraz z przylegającą przestrzenią infrastrukturą sportowo – rekreacyjną, zwłaszcza ścieżkami rowerowymi. Autor za główny cel wyznaczył rozbudowę bazy sportowej wzdłuż doliny rzeki.

#### 3.11.8.2. Aktualizacja Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Czeladzi, Czeladź, 03.2013

Dokument wyznacza realizację poniższych szlaków rowerowych. Za nadrzędny cel takiego działania uważa się włączenie miasta Czeladzi w ogólną – wojewódzką sieć tras rowerowych.

- czerwony T1 – Katowice-Czeladź-Będzin o dł. 6 km w granicach miasta, przecinający centralną część gminy w kierunku N-S z wykorzystaniem fragmentów ulic: Saturnowskiej, 21 Listopada, Denhelow, 1 Maja, Bytomska, Rynek, Grodziecka, Nowotki.
- żółty T2 „Zagłębiowski” – Sosnowiec-Czeladź-Wojkowice, długości 8,8 km, biegnący wzdłuż Brynicy na zachodniej granicy miasta, a następnie przecinający centralną część miasta w kierunku

NW-SE ulicami: Niwa, Pieńkowskiego, Rynek, Mysłowicka, Staropogońska, Wiosenna, Małobądzka;

- zielony T3 – Czeladź-Park Rozkówka, długości 4,1 km – przebiegający przez dzielnice Madera i Osiedle Ogrodowa w północnej części miasta, z wykorzystaniem ulic: Przełajska, Sadowa, Kombatantów, Rynek.

- niebieski T4 – okrężny od Siemianowic Śląskich, długości 4.0 km, rozpoczynający się w Parku Grabek i przebiegający następnie przez osiedle Musiała, ul. Szyb Jana, granicą lasu do linii kolejowej i następnie na północ do ul. Staszica. Odcinek najbardziej niebezpieczny wzdłuż ulicy Staszica winien być wyposażony w specjalny oznakowany pas rowerowy do skrzyżowania z ulicą Niwy, gdzie szlak niebieski łączy się z żółtym T2;

- zielony T5 – „Piaski” długości 3,6 km – przebiegający przez dzielnicę Piaski od kamieniołomu Wapienniki przy ul. Saturnowskiej przez ul. Borową, Sikorskiego, Francuską, 27 Stycznia, Robotniczą do skrzyżowania z szlakiem żółtym przy ul. Wiosennej.

- czarny – spinka tras T2 i T3 „Husarii Polskiej” długości 0,5 km. Odcinek łączący projektowane ścieżki wzdłuż drogi Madera IV pomiędzy cmentarzem komunalnym, a rzeką Brynicą.

Koncepcja realizacji tras rowerowych w mieście jest ściśle związana z wykonaniem ścieżek dydaktycznych (tablice informacyjne, stanowiska do odpoczynku –zadaszenia, ławy, stoły), fachowym oznakowaniem tras.

Na obszarach, dla których planuje się budowę nowych dróg jezdnych zaleca się rezerwację pasa terenu

dla bezkolizyjnego przebiegu tras rowerowych. Jednak w przestrzeni układu kołowego o klasie zbiorczej i wyższej trasy rowerowe winny mieć jak najmniejszy udział. Mogą być prowadzone równoległe do pasów drogowych z wyraźnym oddzieleniem ich od terenu ruchu samochodowego.

### 3.11.9. Dąbrowa Górnicza

#### 3.11.9.1. Strategia Rozwoju Miasta: Dąbrowa Górnicza 2022 – AKTUALIZACJA,

Rada Miejska w Dąbrowie Górniczej, Dąbrowa Górnicza, 11.2015 r.

Cel operacyjny: wykreowanie Dąbrowy Górniczej jako „Miasta rowerowego”

Cel strategiczny: Dąbrowa Górnicza miastem o wysokim standardzie infrastruktury transportowo – komunikacyjnej / Dąbrowa Górnicza miastem efektywnie dyskontującym swoje położenie w paneuropejskich korytarzach transportowo – komunikacyjnych



Cel strategiczny: Różnorodność form aktywnego spędzania czasu wolnego

- budowa ścieżek i tras rowerowych;
- organizacja bezpiecznych parkingów rowerowych w centrum miasta;
- budowa lub wydzielenie dróg dla rowerów wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych miasta;
- budowa centrów przesiadkowych
- wspieranie rozwoju transportu kombinowanego;
- rozwój węzłów transferowych;
- rozbudowa multimodalnych systemów transportowych;
- rozwój sieci drogowej i transportowej wspierającej rozwój turystyki i rekreacji;
- wykonanie w rejonie wiaduktu przy ul. Letniej bezkolizyjnego łącznika pomiędzy ścieżkami rowerowymi biegnącymi wokół zbiorników wodnych Pogoria III oraz Pogoria IV,
- wykonanie utwardzenia nawierzchni trasy pieszo-rowerowej biegnącej po wschodniej stronie zbiornika Pogoria IV na odcinku od ul. Unruga (kol. Kostury) do granicy miasta z Gminą Siewierz,
- stanowiących połączenie dąbrowskich szlaków z miastem Sosnowiec,
- stanowiących połączenia atrakcyjnych terenów w dzielnicach: Strzemieszce –Okradzionów-Błędów,
- stanowiących regionalne sieci szlaków i tras rowerowych w ramach miast GZM,
- w ramach działania nr 7 pn. VeloPrądnik (VP) Zintegrowanej Sieci Tras Rowerowych w Województwie Małopolskim obejmującego wytyczenie szlaku łączącego woj. śląskie z woj. małopolskim (okolice Błędowa).

3.11.9.2. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Dąbrowa Górnicza (II EDYCJA),

Rada Miejska w Dąbrowie Górniczej, Dąbrowa Górnicza, 01.2008 r.

Cel strategiczny: modernizacja lokalnych układów komunikacyjnych.

- rozwijanie ścieżek rowerowych w mieście i popularyzacja komunikacji rowerowej w mieście jako alternatywnego środka transportu

Układ tras rowerowych przyjęty w studium obejmujący elementy istniejące i projektowane, wskazuje się jako układ pożądany do realizacji. Dopuszcza się zmiany przebiegu poszczególnych tras, jak również uzupełnienia o inne nowe elementy układu.

Za podstawowe przesłanki realizacji docelowego układu tras rowerowych uznać należy:

- zapewnienie dostępności całego miasta dla ruchu rowerowego,
- stworzenie warunków dla poprawy warunków bezpieczeństwa i wygody ruchu rowerowego jako alternatywnego środka transportu,
- zagęszczenie tras rowerowych z wykorzystaniem nieutwardzonych dróg rolniczych na terenach o najwyższej atrakcji przyrodniczo – krajobrazowej,
- potrzebę zagęszczenia tras w obszarze śródmieścia miasta, przy czym w rejonach o największym potencjalnym ruchu zorganizować należy parkingi dla rowerów.

W układzie tras rowerowych przyjęto przebieg głównej i drugorzędnej trasy rowerowej wyznaczonej w projekcie „Rowerem po Śląsku” (Śląski Związek Gmin i Powiatów).

Trasa główna Nr 6 (Szlak husarii polskiej); Kraków – Olkusz – Strzemieszyce – Gołonóg – Łęknice – Zielona – Ksawera – Bobrowniki – Piekary Śl. – Zabrze – Gliwice – Nędza – Racibórz – Krzanowice – Opava, oraz drugorzędna Nr 511: Dąbrowa Górnicza Zielona – Pogoria III – Łęknice – Pogoria – Ząbkowice- Łęka – Łazy – Błędów.

Dążyć należy do hierarchizacji układu obejmującej następujące rodzaje tras rowerowych:

- trasy główne – zapewniające powiązania międzymiejskie oraz powiązania międzydzielnicowe,
- trasy zbiorcze – obsługujące powiązania wewnątrz dzielnicowe i doprowadzające ruch do tras głównych,
- trasy lokalne – pozostałe , zapewniające dojazd bezpośrednio do celów i źródeł ruchu.

### 3.11.9.3. Polityka Transportowa Gminy Dąbrowa Górnicza,

Rada Miejska, Dąbrowa Górnicza, 12.2009 r.

Cele budowy sieci dróg rowerowych:

- Rozwój sieci dróg rowerowych zapewniających połączenia dzielnic miasta ze Śródmieściem, otoczeniem miasta i w relacjach międzydzielnicowych;
- Wykreowanie Dąbrowy Górniczej na „miasto rowerowe”, w którym sieć dróg rowerowych umożliwia realizację wybranych form aktywności ekonomicznej, a przede wszystkim umożliwia racjonalne spędzenie czasu wolnego;
- Stworzenie odpowiednich warunków dla ruchu rowerowego w mieście chętnym do korzystania z tego sposobu poruszania się;
- Organizacja bezpiecznych parkingów rowerowych w centrum miasta, przy urządach oraz budynkach użyteczności publicznej;

- Rozwój dróg rowerowych wymaga budowy i utrzymania parkingów dla rowerów przy tych drogach, w punktach źródłowych i docelowych podróży oraz w węzłach przesiadkowych. Należy również zapewnić bezpieczeństwo użytkowników i sprzętu.

#### 3.11.10. Gierałtowiec

3.11.10.1. Strategia Rozwoju Gminy Gierałtowiec – brak aktualnego opracowania

3.11.10.2. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Gierałtowiec, Gierałtowiec, Urząd Gminy Gierałtowiec, 12.2017 r.

Zakłada się rozbudowę istniejącej sieci tras rowerowych w taki sposób, aby możliwe było okrążenie gminy na rowerze i jednocześnie odwiedzenie zlokalizowanych na jej terenie atrakcji turystycznych.

Trasa rowerowa nie musi być drogą dla rowerów w rozumieniu Prawa o ruchu drogowym i ścieżką rowerową rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, może natomiast obejmować odcinki takich dróg (ścieżek rowerowych). Trasy rowerowe to czytelny i spójny ciąg różnych rozwiązań technicznych, obejmujący ścieżki rowerowe, skróty rowerowe, drogi techniczne, drogi niepubliczne (w porozumieniu z zarządcą / właścicielem takiej drogi) i inne odcinki, które mogą być bezpieczne i wygodnie wykorzystywane przez rowerzystów. Parkingi dla rowerów powinny zostać zrealizowane dla obiektów użyteczności publicznej, jak np. Urząd Gminy, kościoły, obiekty kultury i oświaty, przystanek kolejowy, tereny i obiekty sportowo-rekreacyjne. Należy zadbać o możliwość dojazdu rowerów do obiektu poprzez rozwiązania geometryczne na skrzyżowaniach i odcinkach drogowych.

Niezbędnym elementem rozbudowy infrastruktury rowerowej na terenie gminy jest budowa połączeń z gminami sąsiednimi, zwłaszcza dróg dla rowerów w ciągu DW921 od granicy z miastem Zabrze do centrum sołectwa Gierałtowiec oraz w ciągu drogi powiatowej 2909 S (ul. Zabrska) od granicy z miastem Zabrze do Chudowa.

#### 3.11.11. Gliwice

3.11.11.1. Strategia Zintegrowanego i Zrównoważonego Rozwoju Miasta Gliwice do roku 2022 (aktualizacja), Gliwice, Samorząd Miasta Gliwice, 2011 r.

Cel strategiczny: rozwój infrastruktury sportowo – rekreacyjnej na potrzeby mieszkańców

Cel strategiczny: stworzenie tematycznych szlaków turystycznych (spacerowych, rowerowych, samochodowych), łączących atrakcje miasta

- rozbudowa sieci dróg rowerowych;

3.11.11.2. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gliwice,

Gliwice, Rada Miejska w Gliwicach, 12.2009 r.

Dokument wskazuje na konieczność synergii rozwoju ścieżek rowerowych z rozwojem terenów zielonych w mieście.

### 3.11.12. Imielin

3.11.12.1. Strategia Rozwoju Miasta Imielin (2011 – 2020), Katowice, 9.2011 r.

Brak powiązań

3.11.12.2. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Imielin,

Rada Miasta Imielin, 10.2016 r.

Brak powiązań

### 3.11.13. Katowice

3.11.13.1. Strategia Rozwoju Miasta Katowice 2030,

Katowice, Rada Miasta Katowice, 12.2015 r.

Jednym z kierunków działania w strategii transportu i logistyki miejskiej jest poprawa swobody ruchu pieszego i rowerowego

- rozwój systemu transportu i rekreacji rowerowej (obejmujący budowę sieci dróg i ścieżek rowerowych, parkingów, wypożyczalni i stacji napraw rowerów)

3.11.13.2. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Katowice,

Katowice, Urząd Miasta Katowice,

Cele budowy:

- oddziaływanie na proekologiczne zachowania mieszkańców;
- zapewnienie chętnym do korzystania z roweru, poruszania się bezpiecznie dogodnych warunków środowiskowych;
- ułatwienie dostępu do najważniejszych rejonów miasta;
- uczynienie z roweru równorzędnego środka lokomocji do tradycyjnego transportu kołowego i szynowego w centrum miasta

Ścieżki i trasy rowerowe:

- zakłada się znaczną rozbudowę systemu ścieżek rowerowych;

- planuje się rozbudowę: trasy Giszowiec – Ochojec – Panewniki; Centrum – Załęże; Centrum - Bogucice – Wełnowiec; Centrum – Muchowiec – Ochojec – Piotrowice – Podlesie; Giszowiec – Murcki – Kostuchna – Podlesie; Murcki – wschodnie granice miasta

Parkingi rowerowe:

- do realizacji na terenie kampusu uniwersyteckiego
- stojaki rowerowe we wszystkich obszarach gromadzących ludzi jak: centra handlowe, komunikacja kolejowa i autobusowa, budynki biurowe
- w centrum Katowice dąży się do zminimalizowania wykorzystania samochodów, głównie poprzez budowę parkingów w systemie „park and walk” oraz poprzez usytuowanie w bliskiej odległości parkingów rowerów miejskich.

3.11.13.3. Wieloletni Plan Rozwoju Zintegrowanego Systemu Transportowego Miasta Katowice,

Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Kraków

Cel strategiczny: poprawa swobody ruchu pieszego i rowerowego

- Kształtowanie stref o ograniczonym ruchu samochodowym oraz kształtowanie stref płatnego parkowania w odniesieniu do wyników badań w części diagnostycznej;
- Rozwój układu dróg rowerowych w odniesieniu do wyników badań w części diagnostycznej.

3.11.14. Knurów

3.11.14.1. Strategia Rozwoju Gminy Knurów do 2020 roku,

Knurów, 2016 r.

Propozycje rozwojowe:

- budowa ścieżek rowerowych
- budowa odcinków chodników i parkingów, miejsc postojowych dla rowerów, remont przystanku FOCH;
- przebudowa ciągu pieszo – rowerowego na odcinku od ul. Szpitalnej do ul. 1 Maja;

3.11.14.2. Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Knurów,

Knurów, 11/12.2014 r.

- Wyznacza się planowaną w obrębie miasta docelową sieć ścieżek rowerowych, obejmującą trasy o znaczeniu komunikacyjnym i rekreacyjnym, a także wskazuje się pożądane kierunki przebiegu ścieżek rowerowych poza granicami Knurowa, pozwalające na połączenie odcinków ścieżek

rowerowych pomiędzy północną i południową częścią miasta oraz na ich kontynuację na obszarze sąsiednich gmin.

Przyjmuje się następujące założenia i zasady kształtowania układu ścieżek rowerowych:

- ścieżki rowerowe obejmują trasy o znaczeniu komunikacyjnym oraz trasy o znaczeniu rekreacyjnym,
- ścieżki rowerowe o znaczeniu komunikacyjnym powinny umożliwiać dojazd rowerem do obiektów usług publicznych i głównych miejsc pracy oraz możliwość poruszania się rowerem wzdłuż głównych ciągów drogowych i pieszych miasta,
- ścieżki rowerowe o znaczeniu komunikacyjnym, w tym w szczególności przebiegające wzdłuż ulic oraz w obrębie zainwestowanej części miasta realizować się będzie poprzez wykonywanie ścieżek, prowadzonych poza jezdnią i chodnikiem, w przypadkach trudności w poprowadzeniu ścieżek rowerowych w pasach drogowych dla zapewnienia ciągłości tras rowerowych przewiduje się możliwość przeznaczenia na ten cel odpowiednio oznakowanych części chodników lub jezdni,
- w przypadku realizacji planowanych ulic zbiorczych i lokalnych, stanowiących elementy podstawowego układu drogowo-ulicznego miasta, ustala się zasadę jednoczesnej budowy ścieżek rowerowych w pasie drogowym planowanych ulic;
- Ścieżki rowerowe o znaczeniu rekreacyjnym powinny umożliwiać dojazd rowerem do obszarów i obiektów rekreacyjnych i sportowych oraz innych miejsc atrakcyjnych ze względu na ich walory przyrodnicze, krajobrazowe i kulturowe, tworząc docelowo, biegnący częściowo poza obszarem miasta, rowerowy pierścień wokół Knurowa z połączeniami w kierunku zachodnim i południowo-zachodnim w stronę obszarów leśnych i terenów rekreacyjnych Parku Krajobrazowego Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich, kompleksu lasów w rejonie Góry Ramża;

#### 3.11.15. Kobiór

3.11.15.1. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Kobiór II EDYCJA,

Rada Gminy Kobiór, Katowice, 9.2008 r.

Dokument zawiera sugestie budowania ścieżek i tras rowerowych wzdłuż ciągów leśnych w gminie.

#### 3.11.16. Lędziny

3.11.16.1. Strategia Rozwoju Miasta Lędziny do roku 2020 – AKTUALIZACJA,

Lędziny, 2014 r.

Brak powiązań

### 3.11.16.2. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Łęczyny, Łęczyny, 06.2000 r.

Cel strategiczny: usprawnienie lokalnych powiązań komunikacyjnych

- budowa ścieżek i dróg rowerowych – turystycznych oraz dojazdowych do pracy;
- budowa ścieżek rowerowo – dydaktycznych w miejscach o szczególnych wartościach przyrodniczo – kulturowych:
  1. Na historycznym szlaku Oświęcim – Bytom przez: Bieruń Nowy – Górki – Łęczyny – Zamoście – Murcki,
  2. Szlaki wewnętrznego na odcinku: Hołdunów – ul. Żeromskiego – Ułańska – Dzikowa – Ziemowita – Gronowa – Rybaczówka,
  3. Szlaku krajobrazowego na odcinku: ul. Partyzantów – Zamkowa – Wygody – G.Klemensa – G. Klimont – Gałczyńskiego – Łędziska – Górecka – dolina Rowu Stawowego – przesieki leśne pomiędzy oddziałami 165A, 164B – Szenwalda – Goławiecka – Dzikowa – Podmiejska – Ułańska – Żeromskiego – Fredry – ogrody działkowe – Ratusz – Reymonta – Osadnik – dolina Przyrwy;
- Ścieżki rowerowe powinny łączyć główne skupiska zabudowy z terenami koncentracji miejsc pracy oraz obiektami rekreacyjno – sportowymi;
- Ścieżki rowerowe powinny łączyć miejsca atrakcyjne ze względu na ich walory przyrodnicze, kulturowe i krajobrazowe;
- W pierwszej kolejności realizowane będą ścieżki rowerowe nie wymagające nakładów inwestycyjnych (wyrównywanie nawierzchni, dodatkowe oznakowanie tras)

### 3.11.17. Łaziska Górne

#### 3.11.17.1. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Miasta Łaziska Górne na lata 2016 – 2023,

Łaziska Górne, 12.2015 r.

Cel strategiczny: podnoszenie jakości infrastruktury komunalnej

- zsynchronizowanie tras rowerowych gminy z infrastrukturą Powiatu Mikołowskiego

#### 3.11.17.2. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Łaziska Górne,

Rada Miejska w Łaziskach Górnych, Łaziska Górne, 12.2016 r.

Dokument zawiera sugestie budowania ścieżek i tras rowerowych wzdłuż ciągów leśnych w gminie.

### 3.11.18. Mierzęcice

#### 3.11.18.1. Plan Rozwoju Lokalnego Gminy Mierzęcice,

Gmina Mierzęcice, 8/9.2005 r.

Cel strategiczny: zagospodarowanie terenów rekreacyjnych

- budowa nowych ścieżek rowerowych;
- budowa ścieżek rowerowych dróg dościa i platform widokowych;

#### 3.1.18.2. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Mierzęcice, Mierzęcice, 10.2014 r.

Dokument zawiera sugestie budowania ścieżek i tras rowerowych wzdłuż ciągów leśnych i komunikacyjnych w gminie.

### 3.11.19. Mikołów

#### 3.11.19.1. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Mikołowa, Mikołów, Rada Miejska Mikołowa, 08.2013 r.

Cel strategiczny: wzmacnianie rangi wielofunkcyjnego ośrodka miejskiego

- rozwijanie w granicach administracyjnych miasta systemu ścieżek, w tym ścieżek pieszych, rowerowych i szlaków turystycznych, tworzących system tematycznych powiązań pomiędzy ważnymi miejscami, obiektami i założeniami miasta i sołectw, należących do miejskiego systemu przestrzeni publicznych i miejskiego systemu przestrzeni zieleni;
- ważne jest dostosowanie do istniejącej infrastruktury i w ramach niej realizowanie założeń polityki rowerowej w gminie. Trasy i ścieżki budowanie wzdłuż już istniejących ulic podstawowego układu komunikacyjnego; zintegrowane z komunikacją pieszą i turystyczną

#### 3.11.19.2. Strategia Rozwoju Miasta – brak aktualnego opracowania.

### 3.11.20. Mysłowice

#### 3.11.20.1. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Mysłowice 2020+,

Mysłowice, 2014 r.

Cele:

- budowanie parkingów przesiadkowych typu „Bike&Ride”;



- dołączenie do projektu „Rowerem po Śląsku”;
- Rozbudowa systemu tras/dróg rowerowych o funkcji komunikacyjnej;
- rozbudowa ścieżek o funkcji rekreacyjnej

3.11.20.2. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Mysłowice, Mysłowice, 10.2008 r.

„Utworzenie sieci tras rowerowych, tworzących alternatywę dla ruchu samochodowego wewnątrz śródmieścia, zapewniających powiązanie systemu terenów parkowo - rekreacyjnych oraz połączonych z terenami rekreacyjnymi w miastach sąsiednich, wraz z zapewnieniem bezpiecznych przejazdów w miejscach skrzyżowań z drogami szybkiego ruchu i liniami kolejowymi.”

Łączna długość planowanych tras wynosi ok 70 km:

- trasa nr 3 - stanowi fragment tzw. pierwszorzędnej trasy Sławków – Sosnowiec – Katowice – Gliwice; na terenie Mysłowic przebiega krótkim odcinkiem (ok. 2,0 km) w północnej części, przez Szabelnię wzdłuż Rawy;
- trasa nr 7 - stanowi fragment tzw. pierwszorzędnej trasy Katowice – Kraków; na terenie Mysłowic przebiega od północy (ul. Świerczyny) na południe do Dzieńkowic (ok. 17,5 km);
- trasa nr 28 – przebiega na terenie Mysłowic od ośrodka „Wesoła Fala” przez Morgi, Brzezinkę do Wysokiego Brzegu w Jaworznie (ok. 8,4 km);
- trasa nr 110 – przez Mysłowice przebiega w trzech odcinkach: a) Stara Wesoła – Słupna ( ok. 7,7 km), b) Wesoła Fala – Granice w Imielinie (ok. 17,5 km), c) krótki odcinek na południu Dzieńkowic (ok. 0,4 km);
- trasa nr 111 – wokół Centrum Mysłowic (ok. 3,2 km);
- trasa nr 152 – początek trasy z Dzieńkowic na południe do Imielina;

powyższe trasy uzupełniają:

- trasa łącząca Janów Wiejski (Katowice) z Janowem Miejskim i ze Śródmieściem (ok. 1,0 km),
- trasa Śródmiejska (ok. 5,9 km),
- trasa leśna, z Janowa Wiejskiego do Huty Rozalia (ok. 2 km),
- trasa nad Przemszą (ul. Portowa – ul. Wysoki Brzeg) (ok. 3,8 km).

3.11.21. Ożarówice

### 3.11.21.1. Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Ożarówice,

Rada Gminy Ożarówice, Ożarówice, 12.2016 r.

Kierunki:

- zapewnienie możliwości rozwoju układu dróg rowerowych na obszarze sąsiednich gmin;
- budowa ciągów rowerowych przy ulicach i drogach głównych w terenach zainwestowanych – poza terenami zainwestowanymi poszerzenie i budowa utwardzonych poboczy;
- oznakowanie wyznaczonych szlaków rowerowych;

### 3.11.22. Piekary Śląskie

#### 3.11.22.1. Strategia Rozwoju Miasta Piekary Śląskie 2020+,

Piekary Śląskie, Rada Miasta Piekary Śląskie, 2011 r.

Cel strategiczny: system komunikacyjny zapewniający spójność przestrzenną miasta oraz włączenie w regionalny i krajowy układ komunikacyjny

- rozbudowa systemu ścieżek rowerowych w mieście w nawiązaniu do sieci w otoczeniu;

#### 3.11.22.2. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Piekary Śląskie,

Piekary Śląskie, Rada Miasta Piekary Śląskie, 09.2014 r.

Trwają prace projektowe nad ścieżką rowerową biegnącą od Kopca Wyzwolenia do granic miasta z Siemianowicami Śląskimi o następującym przebiegu: ul. Jana Pawła II, Inwalidów Wojennych, Wyzwolenia, Popiełuszki, Ziętka, Gimnazjalna, Okrzei, Szpitalna, Wyszyńskiego, Oświęcimska, Reymonta, wzdłuż rzeki Brynicy w rejonie Brzozowic, Osiedla Andaluzja, Osiedla Powstańców Śląskich następnie ul. Curie - Skłodowskiej, Sadowskiego, Jordana i Przyjaźni aż do granic miasta z Siemianowicami Śląskimi.

Pozostałe planowane ścieżki rowerowe to:

- ścieżka rowerowa wzdłuż ulic: Zgrzebnioka, Plebiscytowej i Zamkowej w Kozłowej Górze,
- ścieżka rowerowa wzdłuż ulicy Brynickiej łącząca Kozłową Górę z Jeziorem Świerklanieckim,
- ścieżka rowerowa wzdłuż ul. Sportowej i na północ od ROD na Osiedlu Wieczorka I,
- ścieżka rowerowa wzdłuż ulic: Ziętka, Szmaragdowej i Śląskiej,
- ścieżka rowerowa wzdłuż ul. Partyzantów i Bednorza,

- ścieżka rowerowa wzdłuż ul. Roździeńskiego i Przyjaźni.

### 3.11.23. Pilchowice

#### 3.11.23.1. Strategia „Gmina Pilchowice 2020”,

Rada Gminy Pilchowice, Pilchowice, 12.2013 r.

Cel strategiczny: rozwijająca się w gminie turystyka weekendowa wykorzystująca walory kulturowe, sportowe i historyczne gminy

- wykorzystanie ścieżek rowerowych do stworzenia szlaków przyrodniczo – historycznych;
- rozwój komunikacji ponadgminnej;

#### 3.11.23.2. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Pilchowice,

Rada Gminy Pilchowice, Pilchowice, 11.2016 r.

Cel strategiczny: Zakłada się rozbudowę istniejącej sieci tras rowerowych w taki sposób, aby możliwe było okrążenie gminy na rowerze i jednocześnie odwiedzenie zlokalizowanych na jej terenie atrakcji turystycznych.

- Trasa rowerowa nie musi być ścieżką rowerową w rozumieniu Prawa o Ruchu Drogowym i rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej (w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie), może natomiast obejmować odcinki takich ścieżek rowerowych.
- Trasy rowerowe to czytelny i spójny ciąg różnych rozwiązań technicznych, obejmujący ścieżki rowerowe, skróty rowerowe, drogi techniczne, drogi niepubliczne (w porozumieniu z zarządcą / właścicielem takiej drogi) i inne odcinki, które mogą być bezpiecznie i wygodnie wykorzystywane przez rowerzystów.
- Parkingi dla rowerów powinny zostać zrealizowane dla obiektów użyteczności publicznej, jak np. Urząd Gminy, przystanek kolejowy, kościoły, obiekty kultury i oświaty, tereny sportowo-rekreacyjne.
- Należy zadbać o możliwość dojazdu rowerów do obiektu poprzez rozwiązania geometryczne na skrzyżowaniach i odcinkach drogowych.

### 3.11.24. Psary

#### 3.11.24.1. Lokalny Program Rewitalizacji Gminy Psary

Brak powiązań

#### 3.11.24.2. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Psary,

Rada Gminy Psary, Psary 11.2009 r.

Cel strategiczny: wzrost wykształcenia mieszkańców oraz ich zdolności adaptacyjnych do zmian społecznych i gospodarczych w poczuciu bezpieczeństwa społecznego i publicznego

- utworzenie systemu tras rowerowych;

#### 3.11.25. Pyskowice

3.11.25.1. Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Pyskowice,

Pyskowice, 2014 r.

Cele:

- budowa ciągów rowerowych przy drogach i ulicach głównych w terenach zainwestowanych;

- oznakowanie wyznaczonych szlaków rowerowych;

#### 3.11.26. Radzionków

3.11.26.1. Strategia Rozwoju Miasta Radzionków na lata 2014 – 2025,

Rada Miasta Radzionków, Radzionków, 02.2014 r.

Cel: zwiększenie zdolności adaptacyjnych kapitału ludzkiego do wymogów nowoczesnej gospodarki

- doprowadzenie do powstania systemu ścieżek rowerowych umożliwiających dojazd rowerem do sąsiednich miejscowości (ścieżka rowerowa do Tarnowskich Gór; miasto – tereny rekreacyjne)

3.11.26.2. Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Radzionków,

Rada Miasta Radzionków, Radzionków, 7.2013 r.

Dokument zawiera znikome informacje dotyczące rozwoju tras i ścieżek rowerowych. Materiał zawiera informację o zamiarach tworzenia nowych tras turystycznych z uwzględnieniem rowerów oraz potrzebę tworzenia parkingów rowerowych na terenie gminy.

#### 3.11.27. Ruda Śląska

3.11.27.1. Strategia Rozwoju Miasta Ruda Śląska na lata 2014 – 2020,

Ruda Śląska, Rada Miasta Ruda Śląska, 03.2014 r.

Koncepcja ścieżek/tras rowerowych w Rudzie Śląskiej zakłada 95 km tras rowerowych oraz 11,8 km szlaków rowerowych zlokalizowanych na terenie Miasta. W 2012 r. łączna długość 7 ścieżek/tras rowerowych wynosiła 6,9 km.

Cel strategiczny: dobrze skomunikowane miasto

- rozbudowanie sieci dróg rowerowych i szlaków pieszo – rowerowych – tworzenie spójnego systemu ścieżek rowerowych połączonego ze ścieżkami w sąsiednich miastach;

Cel strategiczny: rozbudowa sieci dróg rowerowego dojazdu do komunikacji publicznej

3.11.27.2. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Ruda Śląska,

Ruda Śląska, Rada Miasta Ruda Śląska, 2015 r.

Cel strategiczny: miasto o wysokim stopniu integracji przestrzennej z zachowanymi zasobami naturalnymi i rozwiniętą infrastrukturą techniczną

- rozbudowanie sieci dróg rowerowych i szlaków pieszo – rowerowych – tworzenie spójnego systemu ścieżek rowerowych połączonego ze ścieżkami w sąsiednich miastach;

Projekty:

- Trakt Rudzki – etap III - wytworzenie przestrzeni publicznej w dzielnicy Nowy Bytom - połączenie pieszo-rowerowe oraz funkcje rekreacyjne (m.in. rewitalizacja parku przy ul. Gen. Hallera);

- Trakt Rudzki – etap II - wytworzenie przestrzeni publicznej w dzielnicy Wirek - połączenie pieszo-rowerowe oraz funkcje rekreacyjne;

### 3.11.28. Rudziniec

3.11.28.1. Strategia Rozwoju Gminy Rudziniec na lata 2016 – 2022,

Rada Gminy Rudziniec, Rudziniec, 12.2015 r.

Dokument opisuje rozwinięte uwarunkowania, także dzięki projektowi „Zaplecze aktywnej turystyki rowerowej dla mieszkańców zachodniej części Subregionu Centralnego”

Cel strategiczny: rozbudowa i popularyzacja istniejącej sieci tras rowerowych oraz szlaków pieszych

3.11.28.2. Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego,

Rada Gminy Rudziniec, Rudziniec, 9.2011 r.

Dokument informuje o budowie ciągów rowerowych wzdłuż istniejących dróg. Związane z tym jest także wyznaczenie i oznakowanie wyznaczonych szlaków.

### 3.11.29. Siemianowice Śląskie

#### 3.11.29.1. Strategia Rozwoju Miasta Siemianowice Śląskie (projekt),

Siemianowice Śląskie, 11.2016 r.

Projekt:

- wsparcie mobilności miejskiej – projekt udogodnień dla wykorzystujących rower w mieście
- utworzenie zintegrowanych centrów przesiadkowych;
- wybudowanie w dzielnicach Centrum, Michałkowice, Bańgów, Bytków parkingów i boksów rowerowych oraz remont wiat przystankowych;
- budowa tras rowerowych o łącznej długości 17 km, komunikujących ze sobą główne dzielnice miasta;
- uzupełnienie wybudowanego układu tras rowerowych o kolejne odcinki;

#### 3.11.29.2. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Siemianowice Śląskie,

Siemianowice Śląskie, Rada Miasta Siemianowice Śląskie, 06.2006 r.

Brak powiązań

### 3.11.30. Siewierz

#### 3.11.30.1. Strategia Rozwoju Miasta i Gminy Siewierzdo 2020 roku,

Siewierz 2016 r.

Cel strategiczny: rozwój systemu infrastruktury komunikacyjnej

- rozbudowa i utrzymanie szlaków infrastruktury rowerowej;

#### 3.11.30.2. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Siewierz,

Rada Miejska w Siewierzu, Siewierz, 04.2011 r.

Cel strategiczny: wykreowanie zintegrowanego regionalnego produktu turystycznego

- rozwój turystyki rowerowej

### 3.11.31. Sławków

#### 3.11.31.1. Strategia Rozwoju Miasta Sławkowa na lata 2014 – 2020 Aktualizacja,

Lipiec 2015 r.

Cel strategiczny: rozbudowa systemu ścieżek rowerowych

3.11.31.2. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Sławkowa, Sławków, 9.2011 r.

Brak powiązań

### 3.11.32. Sosnowiec

3.11.32.1. Strategia Rozwoju Miasta Sosnowca do roku 2020,

Rada Miejska w Sosnowcu, Sosnowiec, 05.2007 r.

Brak powiązań

3.11.32.2. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Sosnowiec, Sosnowiec, 05.2016 r.

- rozwój komunikacji rowerowej winien odbywać się w oparciu o przygotowany dla całego miasta szczegółowy program rozwoju, opracowany na podstawie wcześniej przeprowadzonego monitoringu trendów zachowań komunikacyjnych rowerzystów z uwzględnieniem istniejącej infrastruktury. Program ten powinien służyć zapewnieniu wysokich standardów infrastruktury rowerowej w zakresie bezpieczeństwa ruchu, pokrycia siecią obszaru miasta, zasad projektowania i wykonawstwa, a ujęte w nim wymogi powinny obowiązywać dla wszystkich nowych inwestycji, remontów i modernizacji istniejącej i planowanej infrastruktury rowerowej w mieście;
- pełną spójność źródeł i celów podróży objętych systemem tras rowerowych;
- zapewnienie bezpieczeństwa poprzez minimalizację punktów kolizji z ruchem drogowym, w tym z liniami tramwajowymi, minimalizację pochyłości niwelety i różnicy poziomów, ujednoczenie prędkości;
- zapewnienie atrakcyjności, przyjaznego dla użytkowników charakteru oraz dobrego powiązania z obiektami publicznymi miasta.

Tereny komunikacji rowerowej proponuje się kształtować w oparciu o:

- trasy prowadzone wzdłuż głównych ulic podstawowego układu komunikacyjnego w koordynacji z planami rozwoju sieci ścieżek rowerowych miasta i regionu, kształtowane w sposób pozwalający na optymalną obsługę kategorii ruchu: dom-praca/nauka/rekreacja;
- trasy zintegrowane z komunikacją pieszą i turystyczną, wytyczane indywidualnie w formie wydzielonych terenów komunikacji rowerowej, a także występujące w granicach terenów o innych przeznaczeniach.

### 3.11.33. Sośnicowice

#### 3.11.33.1. Strategia Rozwoju Gminy Sośnicowice na lata 2013 – 2025

Brak powiązań

#### 3.11.33.2. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta I Gminy Sośnicowice,

Rada Miejska w Sośnicowicach, 11.2013 r.

Brak powiązań

### 3.11.34. Świerklaniec

#### 3.11.34.1. Strategia Rozwoju Gminy Świerklaniec do roku 2030,

Rada Gminy Świerklaniec, 07.2017 r.

Cel strategiczny: świerklaniec dla turystów

- budowa systemu ścieżek rowerowych – łączących atrakcje, sołectwa

#### 3.11.34.2. Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Świerklaniec,

Gmina Świerklaniec, Świerklaniec, 01.2013 r.

„Przy wyznaczaniu nowych dróg należy wziąć pod uwagę konieczność wydzielenia ścieżek rowerowych.”

### 3.11.35. Świętochłowice

#### 3.11.35.1. Strategia Rozwoju Świętochłowic (projekt),

Świętochłowice, 2014

Brak powiązań

#### 3.11.35.2. Studium Uwarunkowań I Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Świętochłowic, Świętochłowice, 02.2014 r.

Tereny komunikacji rowerowej proponuje się kształtować w oparciu o:

- trasy prowadzone wzdłuż głównych ulic podstawowego układu komunikacyjnego w koordynacji z planami rozwoju sieci ścieżek rowerowych miasta i regionu, kształtowanych w sposób pozwalający optymalnie obsługiwać kategorie ruchu: dom-praca/nauka/rekreacja;



- trasy zintegrowane z komunikacją pieszą i turystyczną, wytyczone indywidualnie w formie wydzielonych terenów komunikacji rowerowej, a także występujące w granicach terenów o innych przeznaczeniach.

### 3.11.35.3. Studium Transportowe – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla miasta Świętochłowice,

Katowice – Świętochłowice, 12.2015 r.

Działania:

- rozwój sieci ścieżek rowerowych poprzez budowę nowych odcinków i integrację całego systemu;
- wyposażenie przystanków autobusowych i tramwajowych oraz miejsc użyteczności publicznej w stojaki na rowery (bike&ride);
- kampanie społeczne dotyczące ekologicznego środka transportu;
- wyposażenie ścieżek rowerowych w dodatkową infrastrukturę np. ławki służące do odpoczynku lub zadaszenia umożliwiające schronienie się przed deszczem.

### 3.11.36. Tarnowskie Góry

#### 3.11.36.1. Strategia Rozwoju Miasta Tarnowskie Góry do roku 2022,

Tarnowskie Góry, 11.2011 r.

Cel strategiczny: podniesienie atrakcyjności oferty rekreacyjnej

- rozwijanie tras rowerowych (dukty leśne, drogi polne, parkingi miejskie i pozamiejskie)

Cel strategiczny: tworzenie dobrej jakości miejsc przebywania i gromadzenia się

- stymulowanie ruchu pieszego i rowerowego

#### 3.11.36.2. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Na Obszarze Całej Gminy Tarnowskie Góry,

Rada Miejska w Tarnowskich Górach, 9.2014 r

Cel strategiczny: poprawa jakości życia w mieście

- wyznaczenie i budowa tras rowerowych, szczególnie na terenach rekreacyjnych

### 3.11.37. Tychy

#### 3.11.37.1. Strategia Rozwoju Miasta Tychy 2020+,

Rada Miasta Tychy, 04.2014 r.

Cel strategiczny: rozwój form aktywnego spędzania wolnego czasu

- powstawanie oznakowania tras rowerowych,
- rozwój rekreacyjno – turystycznej infrastruktury rowerowej,

Cel strategiczny: wsparcie mobilności miejskiej – rozbudowa sieci dróg rowerowych oraz budowa centrów przesiadkowych park&ride i bike&ride, w powiązaniu ze środkami komunikacji miejskiej

- budowa centrum przesiadkowego Szybkiej Kolei Regionalnej
- Bike & Ride, niedaleko SKR, przystanków komunikacji miejskiej

Cel strategiczny: kształtowanie i promowanie określonych zachowań komunikacyjnych mieszkańców

- promowanie ruchu rowerowego i transportu publicznego w mieście Tychy

3.11.37.2. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Tychy,

Rada Miasta Tychy, Tychy, 05.2016 r.

- rozbudowa sieci tras rowerowych wraz z infrastrukturą

### 3.11.38. Wojkowice

3.11.38.1. Strategia Rozwoju Miasta Wojkowice na lata 2014 – 2020 – PROJEKT - ,

Wojkowice, 2014 r.

Zadania:

- Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego A-R w Wojkowicach wraz z budową ścieżek rowerowych prowadzących do punktu przesiadkowego;

3.11.38.2. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Wojkowice,

Rada Miasta Wojkowice, Wojkowice, 8.2016 r.

W ramach Studium wyznacza się przebiegi tras rowerowych i ciągów pieszych w dostosowaniu do:

- głównych tras rowerowych przewidzianych w projekcie „Rowerem po Śląsku” opracowanym przez Śląski Związek Gmin i Powiatów (trasy pierwszorzędne - trasa Katowice – Siemianowice Śląskie – Wojkowice. Trasy w sąsiedztwie - Trasa prowadząca szlakiem husarii polskiej. (Kraków, Stare Miasto – Krowodrza – Tonie – Modlnica – Tomaszowice – Ujazd – Bolechowice – Zerków – Wierzchowie – Bębło – Jerzmanowice – skraj Przegini – Czubrowice – Raclawice – Zawada – Witeradów – Olkusz – Stary Olkusz – Hutki – Laski – Krzykawka – Krzykawa – Sławków) – Strzemieszyce Wielkie – Gołonóg – Łęknice – Zielona - Ksawera – Będzin – Grodziec – Dąbrówka Wielka – Bobrowniki – Piekary Śląskie – Dąbrowa Miejska – Zabrze Mikulczyce – Żerniki – Gliwice – Pilchowice – Rudy – Nędza – Racibórz –

Krzanowice/Strahovice, przejście graniczne – (Opava). Trasa do Załęczańskiego Parku Krajobrazowego Częstochowa – Miedźno – Lipie – Bobrowniki);

- tras rowerowych w miastach i gminach sąsiednich (Będzin, Bobrowniki, Piekary Śląskie, Psary)

### 3.11.39. Wyry

#### 3.11.39.1. Strategia Rozwoju Gminy Wyry 2014 – 2022,

Wyry, 2014 r.

Cel strategiczny: Przestrzeń gminy wysokiej jakości, atrakcyjna zarówno dla mieszkańców jak i odwiedzających gminę

- tworzenie sieci ścieżek rowerowych / tras – wkomponowanych w system ponadlokalny;
- wspólne z innymi gminami inicjowanie na rzecz rozwoju regionalnej sieci tras rowerowych;

#### 3.11.39.2. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Wyry,

Rada Gminy Wyry, Wyry, 04.2008 r.

założenia:

- budowę układu dróg i ścieżek rowerowych, będącego pożądaną ruchowo i ekologicznie alternatywą dla ruchu samochodowego, szczególnie w relacjach: mieszkanie – praca, nauka i mieszkanie – rekreacja
- przy realizacji sieci dróg rowerowych zaleca się wykorzystanie dróg polnych, duktów leśnych, szlaków turystycznych, często łącząc tym samym funkcje ciągu pieszego ze ścieżką rowerową,
- drogi rowerowe układu gminnego powinny zapewnić kontynuację podróży w gminach sąsiadujących oraz nawiązywać do dróg projektowanych w obszarze województwa.

Wyznacza się ścieżki rowerowe na następujących kierunkach

- wzdłuż ul. Łaziskiej po jej północnej stronie wzdłuż obecnego chodnika (ciąg pieszo – rowerowy),
- od ul. Granicznej w Łaziskach drogą przez tereny leśne i ul. Łuczników do ul. Pszczyńskiej oraz ul. Zajęczą do ul. Rybnickiej ( z uwagi na niewielki ruch samochodowy jest to ścieżka wydzielona przy jezdni lub jako ciąg oznakowany ruchu samochodowo – rowerowego),
- wzdłuż ul. Drzymały (wydzielony przy jezdni) do ul. Rybnickiej,
- wzdłuż ul. Rybnickiej do ul. Pszczyńskiej jako ścieżka rowerowa wydzielona po północnej stronie ul. Rybnickiej,
- od ul. Rybnickiej w kierunku Orzesza,

- wzdłuż ul. Pszczyńskiej jako ciąg pieszo – rowerowy na odcinku od ul. Miarowej do ul. Łaziskiej i dalej w kierunku Mikołowa oraz do planowanych usług w północnej części przy ul. Pszczyńskiej. Z uwagi na trudne warunki dla wytyczenia tego ciągu wzdłuż jezdni ulicy Pszczyńskiej (brak pobocza, drzewa rosnące przy jezdni, wąska korona drogi, skarpa, itp.) proponuje się wytyczenie tej ścieżki poza koroną drogi, po stronie wschodniej. Ścieżka może przebiegać zmiennie w zależności, która ze stron drogi stwarza łatwiejszy i korzystniejszy przebieg. Należy liczyć się także z koniecznością zajęcia fragmentów ogródków przydomowych. Planowana ścieżka wymaga wykonania szczegółowych analiz możliwości przebiegu wraz z analizą terenowo – prawną i kosztową, celem określenia optymalnego jej przebiegu,
- w obszarze centrum Wyr wyznacza się ścieżkę rowerową wzdłuż ulic Dąbrowszczaków, Zjednoczenia, Ładnej utworzoną jako ciąg pieszo – rowerowy związany głównie z dojazdami do usług zlokalizowanych w tym rejonie (administracja gminna, szkoła, kultura, usługi handlu itp.),
- wzdłuż ulic Zwycięstwa i Tysiąclecia zakłada się trasę rowerową wytyczoną wzdłuż jezdni; może to być ciąg samochodowo – rowerowy odpowiednio oznakowany,
- w części wschodniej gminy ulicami Kopaniny, Tyską, Tęczową oraz Wagonową i Puszkina, ścieżkami i duktami leśnymi wyznacza się trasy rowerowe o charakterze głównie rekreacyjnym związane z wycieczkami do sąsiadujących lasów i obiektów rekreacji (jeziora, pomniki przyrody itp.) prowadzone w kierunku Tychy – Paprocany,
- wzdłuż ul. Zbożowej w kierunku Tychów – Wilkowyj.

#### 3.11.40. Zabrze

3.11.40.1. Strategia Rozwoju Miasta Zabrze na lata 2008 – 2020,

Zabrze, Rada Miejska w Zabrzu, 03.2008 r.

Cel strategiczny: aktywizacja sportowo – rekreacyjna mieszkańców

- program rozwoju systemu ścieżek rowerowych;

3.11.40.2. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Zabrze,

Zabrze, Rada Miejska w Zabrzu, 2011 r.

Brak powiązań

#### 3.11.41. Zbrośławice

3.11.41.1. Strategia Rozwoju Gminy Zbrośławice do roku 2022,

Rada Gminy Zbrośławice, Pyrzowice, 10.2016 r.

Cel strategiczny: realizacja inwestycji w obrębie ciągów pieszych, ścieżek rowerowych i oświetlenia

- zapewnienie komunikacji rowerowej w obrębie głównych szlaków drogowych w gminie

3.11.41.2. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Zbrostawice,

Rada Gminy Zbrostawice, Gliwice, 04.2004 r.

Cele:

- dopuszcza się prowadzenie ruchu rowerowego na drogach lokalnych i dojazdowych w ramach istniejącego pasa drogowego; na drogach tranzytowych drogi rowerowe powinny być prowadzone na wydzielonym pasie – wydzielonym – od jezdni;
- drogi i ścieżki rowerowe powinny być oznakowane;
- realizacja tras rowerowych o charakterze turystycznym, rekreacyjnym i sportowym prowadzonych przez atrakcyjne przyrodniczo i widokowo obszary (niekoniecznie utwardzonych)

#### **4. KONFIGURACJA TRAS - UWARUNKOWANIA I ZAŁOŻENIA**

##### **4.1. Przebieg tras rowerowych**

###### 4.1.1. Założenia przyjęte do wyboru korytarzy ruchu – warunki zasadnicze

Przebieg tras rowerowych. Wybór dróg, wzdłuż których prowadzą trasy rowerowe został dokonany zgodnie z analizą warunków wymienionych w podręczniku C.R.O.W. „Postaw na rower”, jakie są rozpatrywane w odniesieniu do każdej trasy i jej ewentualnych innych wariantów. Warunki te to:

- spójność – trasy łączą ze sobą wszystkie źródła i cele podróży, łatwość znalezienia celu, możliwość wyboru wariantów w zależności od preferowanych wymagań,
- bezpośredniość – najkrótsze połączenia, współczynnik wydłużenia zalecany nie większy niż 1,2,
- atrakcyjność – m.in. oświetlenie, bezpieczeństwo społeczne, zieleni w otoczeniu trasy, brak możliwości zabłądzenia,
- bezpieczeństwo dla wszystkich użytkowników dróg – minimalna ilość skrzyżowań ruchu rowerowego z ruchem samochodowym, dobra widoczność, jednoznaczność sytuacji, a w ich wyniku małe prawdopodobieństwo kolizji,
- wygoda – m.in. równość nawierzchni, brak krawężników i garbów w poprzek drogi rowerowej, małe pochylenia podłużne – nie większe niż 6 %, mało utrudnień w ruchu wymagających zwolnienia lub zatrzymania się.

Analiza objęła drogi istniejące i znajdujące się w trakcie realizacji, a także propozycje budowy nowych dróg dla rowerów poza istniejącym układem drogowym. Podczas analizy rozpatrywane były

wyłącznie parametry techniczno-ruchowe poszczególnych dróg, niezależnie od polityki, jaką prowadzą niektórzy ich obecni administratorzy lub właściciele.

Warunek spójności. Trasy rowerowe powinny nie tylko łączyć ze sobą wszystkie miejsca węzłowe, ale również umożliwiać łatwy dojazd do nich w ciągu kilku minut, co oznacza, że w rejonach zwartej zabudowy główne trasy powinny być uzupełniane innymi trasami, nie rozpatrywanymi w niniejszym studium. Rezygnacja z wykonania którejś głównej trasy może spowodować, że metropolitalna sieć tras rowerowych stanie się niespójna i niedostępna dla części potencjalnych rowerzystów, a część mieszkańców nadal będzie preferować inne rodzaje komunikacji, zazwyczaj samochód lub autobus.

Warunek bezpośredniości. Z obserwacji zachowań rowerzystów wynika, że w pierwszej kolejności decydują się na wybór krótszych tras, nawet o gorszych pozostałych parametrach. Brak możliwości spełnienia tego warunku może spowodować, że spora część rowerzystów będzie korzystała z jazdy jezdniami głównych ulic, przy których nie ma możliwości wydzielenia dróg lub pasów ruchu dla rowerów. Wysoki współczynnik wydłużenia wynika z konieczności omijania istniejącej zwartej zabudowy, terenów przemysłowych i stromych wzniesień Wyżyny Śląskiej.

Warunek atrakcyjności. Z obserwacji zachowań rowerzystów wynika, że w wielu przypadkach decydują się na wybór dłuższych tras, ale dobrze oświetlonych i nie wywołujących sytuacji stresujących. Brak tras spełniających takie kryteria może zniechęcić do korzystania z roweru jako środka komunikacji, zwłaszcza w porze nocnej.

Warunek bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Bezpieczeństwo, to nie tylko rozdzielenie i mała ilość miejsc krzyżowania się różnych rodzajów ruchu, ale również dobór szerokości dróg, właściwa geometria skrzyżowań i ich oznakowanie, zwłaszcza poziome. Dobra widoczność, to krzyżowanie się różnych rodzajów ruchu w miejscach, które łatwo obserwować z daleka. Jednoznaczność sytuacji, to brak krzyżowania się różnych rodzajów ruchu w nieoczekiwanych miejscach. Brak spełnienia tego warunku jest wymieniany najczęściej jako przyczyna nie używania roweru do celów komunikacyjnych. Niestety nie da się wykluczyć pomyłek uczestników ruchu drogowego, zwykłej brawury i wypadków spowodowanych zawodnością sprzętu.

Istotnym elementem poprawy bezpieczeństwa jazdy jest przyjęcie zasady, że wyznaczona wzdłuż ulicy trasa dla rowerów powinna konsekwentnie prowadzić drogą dla rowerów po jednej stronie jezdni, a przeniesienie kolejnego odcinka tej trasy na drugą stronę jezdni powinno ograniczać się do minimum, w miejscach o dobrej widoczności, w których samochody jadą z ograniczoną prędkością.

W przypadku ciągów pieszo-rowerowych pas dla rowerów wyznaczany jest zazwyczaj od strony jezdni, a przejazdy dla rowerzystów od strony skrzyżowania. Wyjątkiem są te skrzyżowania, gdzie unika się kumulacji obok siebie miejsc kolizyjnych na jezdni i na chodnikach, a także tam, gdzie wymaga tego wykonanie łuków poziomych na drogach dla rowerów. W przypadku ciągów pieszo-rowerowych w strefach przystankowych drogi dla rowerów wyznaczane są z tyłu za wiatami przystankowymi.

W przypadkach, gdy jest wystarczająco dużo miejsca, ruch pieszych i rowerzystów został rozdzielony poprzez wydzielenie drogi rowerowej lub pasa ruchu dla rowerów. Z uwagi na ograniczoną szerokość wielu ulic w niektórych przypadkach wygospodarowanie odrębnej przestrzeni dla rowerzystów jest niemożliwe. Gdy ruch pieszych na chodnikach jest niewielki ciągi pieszo-rowerowe nie muszą mieć wydzielonej części dla rowerów – pierwszeństwo formalnie mają piesi, ale w praktyce nie pogarsza to w sposób widoczny komfortu przejazdu rowerami.

Warunek wygody. Potencjalni rowerzyści ten warunek wymieniają najrzadziej jako przyczynę rezygnacji z podróży rowerem, ale użytkownicy infrastruktury rowerowej nie powinni mieć odczucia, że są traktowani gorzej niż inni użytkownicy dróg. Brak równej asfaltowej nawierzchni, może wyeliminować z jazdy rowerem osoby o mniejszej kondycji i zdrowiu, lawirowanie między parkującymi samochodami i pieszymi, może skutecznie zniechęcić do używania roweru osoby o słabszej psychice i tych, którym zależy na krótkim czasie przejazdu.

Parkowanie rowerów. Studium nie rozpatruje tego problemu, ponieważ był on przedmiotem odrębnego opracowania („Koncepcja metropolitalnego systemu wypożyczalni rowerów publicznych dla GZM”, GZM Katowice 2014 r.).

Problem tzw. wąskich gardeł. Na projektowanych trasach rowerowych występują miejsca, które uniemożliwiają lub znacznie utrudniają proste i szybkie wykonanie infrastruktury rowerowej. Zazwyczaj są to istniejące skrzyżowania i obiekty inżynierskie, a także istniejąca zabudowa.

Wykonaniu studium towarzyszyło wykonanie inwentaryzacji w terenie dla większej części odcinków tras rowerowych, pozwalającej na to, aby projektowane elementy infrastruktury rowerowej uwzględniały aktualny stan zagospodarowania terenu i obiekty, które nie zostały dotychczas naniesione na ogólnodostępne mapy. W przypadku 13 powiatów grodzkich wykorzystane zostało studium z 2014 r., zaktualizowane w miejscach, w których zostały wprowadzone zmiany wpływające na projektowanie ruchu rowerowego. Niestety w niektórych miejscach gminy nie uwzględniły potrzeb ruchu rowerowego i wprowadziły niekorzystne rozwiązania komunikacyjne, co niewątpliwie utrudni wdrażanie niniejszego studium.

#### 4.1.2. Natężenie ruchu rowerowego

Przeprowadzone przez zespół autorski w 2013 r. podczas prac nad koncepcją tras (dróg) rowerowych dla m. Gliwice obliczenia prognostyczne spodziewanego natężenia ruchu rowerowego wykazały, że w miejscach najbardziej obciążonych należy spodziewać się ok. 300 rowerzystów na godzinę, co wskazuje na potrzebę budowania w centrach miast metropolii dróg dla rowerów o szerokości nominalnej 4,0 m, umożliwiającej na swobodne mijanie się rowerzystów jadących w obu kierunkach.

Pierwsza droga tego typu o szerokości 2 x 2,25 m jest aktualnie budowana na terenie aglomeracji katowickiej w m. Jaworzno.

#### 4.1.3. Sprawy własnościowe

Sprawy własnościowe. Spora część tras rowerowych prowadzi wzdłuż dróg publicznych, chociaż nie zawsze mieszczą się w istniejących pasach działek geodezyjnych tych dróg tj. nie są tożsame z pasami drogowymi. Trasy prowadzą też drogami wewnętrznymi we władaniu gmin, Lasów Państwowych, zarządów gospodarki kolejowej i wodnej oraz różnych innych podmiotów gospodarczych państwowych, samorządowych i prywatnych.

Innymi właścicielami gruntów są również spółdzielnie mieszkaniowe, wspólnoty mieszkaniowe, hipermarkety i osoby prywatne. Poszerzenie lub wydzielenie nowych pasów drogowych w związku z koniecznością budowy dróg dla rowerów wymaga wykupu gruntu lub przynajmniej zawarcia umów o współużytkowaniu lub użytkowaniu dróg, którymi mają prowadzić planowane trasy rowerowe.

#### 4.1.4. Rodzaje infrastruktury rowerowej

W zależności od wielkości ruchu samochodowego, rowerowego i pieszego oraz możliwości rozdzielania od siebie tych rodzajów ruchu trasy rowerowe zostały poprowadzone w sposób bardzo zróżnicowany. Na projektowanych trasach występują takie elementy tej infrastruktury jak:

❖ pomiędzy skrzyżowaniami:

a) drogi dla rowerów (znaki C-13, rowerzyści mają pierwszeństwo w korzystaniu z tej drogi)

– jednokierunkowe lub dwukierunkowe,

– wolno biegnące, przylegające do chodnika (niżej niż chodnik) lub jezdni, z zachowaniem skrajni lub z jej ograniczeniami,

– szerokości standardowej, węższe w przypadku braku miejsca lub szersze w przypadku prognozy dużego ruchu rowerowego,

b) ciągi pieszo-rowerowy (znaki C-13/16 – rowerzyści mają pierwszeństwo tylko w korzystaniu ze swojej części drogi, a w przypadku braku wydzielenia pasa dla rowerów znaki C-16-13 – pierwszeństwo mają piesi)

– z ruchem rowerów w jednym lub dwu kierunkach,

– z wydzielonymi pasami ruchu dla rowerów i pieszych lub wspólną przestrzenią, z zachowaniem skrajni lub z jej ograniczeniami,

– szerokości standardowej, węższe w przypadku braku miejsca lub szersze w przypadku prognozy dużego ruchu rowerowego i pieszego,



- c) chodniki dopuszczone do ruchu rowerów – w przypadku krótkiego odcinka, na którym nie ma możliwości wykonania drogi dla rowerów lub ciągu pieszo-rowerowego (znaki C-16 + T-22, pierwszeństwo mają piesi)
- d) elementy oddzielające drogę dla rowerów od otoczenia, zapewniające zachowanie skrajni do innych obiektów liniowych i punktowych
- pasy zieleni – trawniki lub niskie krzewy,
  - pasy o innej nawierzchni niż droga dla rowerów, np. bruk, ewentualnie ze słupkami blokującymi zapobiegającymi nielegalnemu parkowaniu samochodów,
  - w przypadku braku miejsca słupki blokujące w skrajni drogi dla rowerów,
- e) zjazdy na posesje i drogi wewnętrzne
- nie przerywające ciągłości drogi dla rowerów lub ciągu pieszo-rowerowego – bez zmiany szerokości lub z poszerzeniem umożliwiającym oznakowanie przejazdu dla rowerzystów,
  - wykonane jak wylot ulicy na skrzyżowaniu z przejazdem dla rowerzystów (patrz przejazdy dla rowerzystów),
- f) obiekty inżynierskie
- kładki z drogą dla rowerów lub ciągiem pieszo-rowerowym,
  - tunele w nasypie kolejowym lub drogowym,
  - przepusty dla poprowadzenia drogi dla rowerów lub ciągu pieszo-rowerowego nad ciekiem wodnym, kanałem lub rowem,
  - mury oporowe w miejscach skarp wykorzystanych na drogi dla rowerów,
- g) jezdnie ulic z pasami ruchu dla rowerów (znaki pionowe F-19 i poziome P-23)
- jednokierunkowe lub dwukierunkowe dla samochodów,
  - w przypadku ulicy jednokierunkowej dla samochodów z kontrapasem dla rowerów (znaki B-2 + T-22 i D-3 + T-22 z oznakowaniem poziomym) lub pasami ruchu dla rowerów w obu kierunkach,
  - w przypadku ulicy dwukierunkowej z pasami dla rowerów w jednym lub obu kierunkach,
  - pasy ruchu dla rowerów szerokości standardowej, węższe w przypadku braku miejsca lub szersze w przypadku prognozy dużego ruchu rowerowego,
  - pasy ruchu dla rowerów z zachowaniem skrajni do parkujących samochodów lub z jej ograniczeniami,
- h) elementy oddzielające pasy ruchu dla rowerów od otoczenia, zapewniające zachowanie skrajni do innych obiektów

- przy krawężniku poza jezdnią pasy o innej nawierzchni niż chodnik, miejsca parkingowe dla samochodów lub zatoki autobusowe, np. bruk,
  - pasy przy krawężniku na jezdni w formie wyłączającego z ruchu oznakowania poziomego,
    - i) jezdnie ulic nie wymagające rozdzielania ruchu samochodowego i rowerowego (ruch rowerowy na zasadach ogólnych)
  - jednokierunkowe lub dwukierunkowe dla samochodów,
  - w przypadku ulicy jednokierunkowej dla samochodów z dopuszczeniem ruchu rowerów w obu kierunkach (znaki B-2 + T-22 i D-3 + T-22 bez oznakowania poziomego)
  - z ograniczoną prędkością dopuszczalną dla samochodów lub w strefie zamieszkania,
  - wyłączone z ruchu samochodowego w całości lub częściowo, z dopuszczonym ruchem rowerowym (znaki B-1 + T-22),
  - z szykanami ograniczającymi prędkość jazdy samochodów i nie uciążliwych dla rowerzystów,
    - j) ulice i drogi bez wydzielania jezdni, tj. z ruchem pieszym i rowerowym na całej szerokości drogi
  - z wydzielonym pasem ruchu dla rowerów lub bez takiego wydzielenia,
  - z przegrodzeniem słupkami wygradzającymi lub bez przegrodzenia,
    - k) inne drogi o małym ruchu samochodowym lub maszyn wykorzystane przez trasy rowerowe (ruch rowerowy na zasadach ogólnych, ewentualnie przy drogach znaki B-1 + tabliczka dopuszczające ruch określonej grupy pojazdów + T-22)
  - drogi publiczne,
  - drogi gospodarcze (wewnętrzne) między zabudowaniami,
  - drogi gospodarcze zakładów przemysłowych,
  - drogi gospodarcze polne,
  - drogi gospodarcze leśne,
  - drogi technologiczne autostrad i obwodnic,
- ❖ w obrębie skrzyżowań:
- a) skrzyżowania
    - jedno- i dwupoziomowe,
    - równorzędne, z pierwszeństwem przejazdu lub z sygnalizacją świetlną,

- bez wydzielania pasów do skrętu, z częściowym lub całkowitym wydzieleniem pasów do jazdy w różnych kierunkach,
  - z wydzielonymi drogami dla rowerów i przejazdami dla rowerzystów, pasami ruchu dla rowerów lub bez nich,
  - z drogami dla rowerów zakończonymi odrębnymi wlotami,
  - ze śluzami dla rowerów lub bez nich,
  - ronda z pasem ruchu lub drogą dla rowerów wokół ronda, względnie z drogami dla rowerów i przejazdami dla rowerzystów stanowiących odrębne skrzyżowania przy rondzie,
  - wyloty bocznych ulic przebudowane tak, jak zjazdy na posesje (patrz zjazdy na posesje)
- b) przejazdy dla rowerzystów (znaki pionowe D-6a i poziome P-11, pierwszeństwo w obrębie przejazdu dla rowerzystów jak na całym skrzyżowaniu)
- samodzielne lub przy przejściu dla pieszych,
  - w osi drogi dla rowerów lub oddalone od skrzyżowania,
  - o szerokości łączonych odcinków dróg dla rowerów lub szersze, węższe w przypadku braku miejsca,
  - prostopadłe do jezdni lub skośne,
  - nie przerywające ciągłości drogi dla rowerów lub z wtopionymi krawężnikami,
  - na wyniesionym wlocie ponad poziom jezdni,
  - stanowiące część skrzyżowania dróg z różnymi rodzajami ruchu lub odrębne skrzyżowanie drogi dla rowerów z ruchem samochodowym, a także z chodnikiem,
  - z dojazdami dostosowanymi wyłącznie do jazdy na wprost lub z możliwością skrętu rowerem z jezdni na drogę dla rowerów i na odwrót,
- c) pasy ruchu dla rowerów (znaki poziome P-1 i P-23)
- stanowiące kontynuację pasów ruchu dla rowerów prowadzących wzdłuż ulicy lub wynikające ze sprowadzenia drogi dla rowerów na jezdnię w strefie skrzyżowania,
  - wydzielone z pasów ruchu dla samochodów tylko w obrębie dojazdu do skrzyżowania, ewentualnie również na skrzyżowaniu,
- d) śluzy dla rowerów (znaki poziome P-14 + P-23)
- przed skrzyżowaniami, przed sygnalizatorami świetlnymi, zazwyczaj na pasie dla samochodów do jazdy na wprost, rzadziej na pasie do skrętu w lewo,
  - w obrębie skrzyżowania jako azyl do skrętu w lewo obok przejazdu dla rowerzystów lub pasa ruchu dla rowerów, od strony jezdni lub przejścia dla pieszych, w razie potrzeby z odrębnym sygnalizatorem umożliwiającym kontynuowanie jazdy przez skrzyżowanie,

- e) sygnalizacja świetlna (sygnalizatory S-6 lub S-1a i S-3a)
  - ze stałymi cyklami, z detekcją rowerów lub wyjątkowo z przyciskami uruchamiającymi wyświetlenie sygnału zielonego,
  - odrębna dla przejazdów dla rowerzystów (S-6) lub wspólna z przejściami dla pieszych (S-5-6),
  - odrębna dla rowerzystów (S-1a i S-3a) lub wspólna z samochodami (S-1 i S-3).
- ❖ parkingi (temat nie rozwijany w niniejszym studium):
  - ze stojakami w formie odwróconej litery U i inne,
  - strzeżone i niestrzeżone,
  - na wolnym powietrzu lub zadaszone,
  - z indywidualnymi boksami z bezpiecznym zamkiem,
  - dla rowerów stanowiących własność ich użytkowników lub do wypożyczenia,
  - jedno- i wielopoziomowe, np. typu karuzelowego lub magazynowego.

Najważniejsze zalety i wady poszczególnych elementów infrastruktury rowerowej zostały opisane w aktualnie obowiązujących standardach.

Modernizacja. Projektowana infrastruktura będzie wykorzystywać istniejące elementy dróg i ulic. Drogi dla rowerów i ciągi pieszo-rowerowe, które nie spełniają odpowiednich standardów będą modernizowane lub remontowane. Chodniki będą przebudowywane na ciągi pieszo-rowerowe lub drogi dla rowerów, obok których konieczne będzie odtworzenie tych chodników. W niektórych przypadkach drogi dla rowerów będą wykorzystywać miejsce po zwężeniu jezdni lub wylotu skrzyżowania. Na istniejących trasach rowerowych zostaną wykonane brakujące przejazdy dla rowerzystów lub zostanie poprawiona ich geometria.

Usprawnienia. Sporadycznie duża szerokość ulic umożliwi wydzielenie pasów ruchu dla rowerów na jezdni. Występujące na trasach jednokierunkowe ulice powinny zostać dopuszczonych do ruchu rowerowego w obu kierunkach. Tam, gdzie jest małe natężenie ruchu samochodowego i można prowadzić ruch rowerowy jezdniami ulic konieczna będzie wymiana istniejących progów spowalniających na dostosowane do ruchu rowerowego lub wykonanie innego rodzaju szykan, niż obecnie stosowane.

Nowe drogi dla rowerów i ciągi pieszo-rowerowe. Uzyskanie wysokich parametrów dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych w istniejących pasach drogowych będzie możliwe m.in. w przypadku zmniejszenia ilości miejsc parkingowych w obecnych pasach drogowych i poszerzenia tych pasów o fragmenty przydomowych ogródków i trawników lub upraw rolniczych, łącznie z wycinką (lub przesadzeniem) znajdujących się tam drzew i krzewów, a także w wyniku przebudowy niektórych skrzyżowań. Z uwagi na możliwość nielegalnego parkowania niektóre z dróg rowerowych będą wymagały zastosowania słupków wygradzających. Na skrzyżowaniach, przez które zostaną poprowadzone drogi dla rowerów, konieczna będzie przebudowa sygnalizacji świetlnej.

Na wielu odcinkach projektowanych tras rowerowych zostało zaproponowane wybudowanie nowych dróg dla rowerów poza istniejącymi drogami, m.in. z wykorzystaniem torowisk po zlikwidowanych liniach i bocznicach kolejowych, wałów przeciwpowodziowych, nieużywanych dróg polnych, dróg leśnych oraz rekultywowanych nieużytków przemysłowych.

Modernizacje dróg istniejących. W przypadku dróg publicznych i gospodarczych bez twardej nawierzchni w większości przypadków niezbędna będzie ich przebudowa.

Nowe obiekty inżynierskie. W pasach dróg publicznych, gdzie tras rowerowych nie można poprowadzić zbyt wąskimi jezdniami i chodnikami z wykorzystaniem istniejących obiektów inżynierskich, konieczne będzie wybudowanie nowych.

Zaproponowano też wybudowanie nowych obiektów inżynierskich lub odtworzenie rozebranych tam, gdzie do prowadzenia dróg dla rowerów wykorzystywane są torowiska kolejowe i nieużytki przemysłowe.

Przykład takiego wykorzystania istniejącej infrastruktury obrazuje poniższe zdjęcie.



Łęknica/Bad Muskau. Dawny most kolejowy na Nysie Łużyckiej, obecnie kładka pieszo-rowerowa  
(foto autorów)

Parkingi są odrębnym problemem, jak już wspomniano uwzględnionym w odrębnej koncepcji.

Tworzony system tras rowerowych powinien umożliwiać parkowanie w miejscach węzłowych, a także wszędzie tam, gdzie będą dojeżdżać rowerzyści, przy czym powinny to być zarówno parkingi dla rowerów stanowiących własność ich użytkowników, jak i dla wypożyczalni rowerów. W centrum należy rozpatrzyć możliwość budowy parkingów piętrowych.

#### 4.1.5. Parametry techniczne tras

Nawierzchnie dróg dla rowerów. Zarówno na drogach dla rowerów i ciągach pieszo-rowerowych, jak i na jezdniach ulic z ruchem mieszanym i na pasach ruchu dla rowerów powinna być stosowana nawierzchnia bitumiczna, która charakteryzuje się niskim oporem toczenia, brakiem wibracji i hałasu towarzyszących nawierzchniom z kostki betonowej oraz dobrą przyczepnością w okresie złych warunków atmosferycznych.

W rejonie skrzyżowań, zjazdów, przystanków autobusowych i miejsc do parkowania należy stosować nawierzchnię w kolorze czerwonym. Do oznakowania poziomego zaleca się stosowanie farb termoplastycznych, które zachowują kolor, nie ulegają szybko zużyciu i nie są śliskie kiedy jest mokro.

Prędkości projektowe dla tras rowerowych. Dla tras rowerowych zostały przyjęte następujące prędkości projektowe:

- 40 km/h – trasy główne o charakterze regionalnym i trasy drugorzędne poza terenem zabudowanym,
- 30 km/h – trasy główne i drugorzędne w terenie zabudowanym,
- 20 km/h – trasy trzeciorzędne (lokalne) i łączniki,
- 12 km/h – trasy zmieniające kierunek w obrębie skrzyżowań.

Szerokość drogi dla rowerów. W studium przyjęto następujące szerokości:

- 4,0 m jako minimalna szerokość dwukierunkowej drogi dla rowerów z możliwością jazdy parami w obu kierunkach, a 3,5 m w przypadku wymuszonym warunkami lokalnymi (ponad 100 rowerów na godzinę),
- 3,0 m jako minimalna szerokość dwukierunkowej drogi dla rowerów z możliwością wyprzedzania, a 2,5 m w przypadku wymuszonym warunkami lokalnymi (do 100 rowerów na godzinę),
- 2,0 m jako minimalna szerokość wygodnej dwukierunkowej drogi dla rowerów, a 1,5 m jako minimalna szerokość drogi wymuszonej warunkami lokalnymi (do 50 rowerów na godzinę),
- 1,5 m jako minimalna szerokość wygodnej jednokierunkowej drogi dla rowerów, a 1,0 m jako minimalna szerokość drogi wymuszonej warunkami lokalnymi,
- długość węższych odcinków nie powinna przekraczać 300 m.

Odcinki głównych tras rowerowych tam, gdzie jest przewidywane duże natężenie ruchu rowerowego, powinny mieć szerokość 4,0 m.

Szerokość ciągu pieszo-rowerowego. W studium przyjęto, że szerokość ta wynosi co najmniej 4,0 m, w tym 2,5 m dwukierunkowy pas ruchu dla rowerów, 1,5 m jednokierunkowy pas ruchu dla rowerów i 1,5 m pas ruchu dla pieszych. Na odcinkach nie przekraczających 300 m pasy ruchu dla rowerów można zwęzić o 0,5 m. W miejscach, gdzie jest duży ruch szerokości te powinny być większe, analogicznie jak dla dróg dla rowerów.

W przypadku dysponowania węższym pasem terenu minimalna szerokość dwukierunkowego ciągu pieszo-rowerowego wynosi 3,0 m, a w przypadku jednokierunkowego ruchu rowerów 2,5 m; na krótkich odcinkach dopuszcza się zmniejszenie szerokości takiego ciągu o 0,5 m.

W przypadku braku możliwości wykonania ciągu pieszo-rowerowego na jakimś odcinku ulicy, aby uniknąć jazdy jezdnią między samochodami, na odcinku, na którym występuje zwężenie chodnika zaleca się dopuszczenie na nim ruchu rowerowego, poprzez ustawienie kombinacji znaków pionowych C-16 i T-22. Rowerzyści mogą wtedy sami zdecydować, czy poruszają się bezpiecznie chodnikiem, ustępując pieszym, czy mniej bezpiecznie jezdnią między samochodami.

Szerokość pasa ruchu dla rowerów na jezdni. W studium przyjęto, że szerokość takiego pasa wynosi:

- 1,5 m jako minimalna szerokość wygodnego pasa ruchu dla rowerów przy krawędzi jezdni, a 1,0 m jako minimalna szerokość pasa wymuszona warunkami lokalnymi,
- 2,0 m jako minimalna szerokość pasa ruchu dla rowerów z możliwością ograniczonego wyprzedzania,
- 2,5 m jako szerokość pasa ruchu dla rowerów z możliwością jazdy parami i swobodnego wyprzedzania.

#### 4.1.6. Organizacja ruchu drogowego

Oznakowanie pionowe i poziome. Studium – z racji zakresu oraz skali opracowania - nie rozpatruje szczegółów dotyczących wyboru rodzaju potrzebnych znaków i ich lokalizacji.

Poniżej najczęściej występujące rodzaje oznakowania pionowego i poziomego infrastruktury rowerowej - jakie mogą wystąpić na projektowanych trasach rowerowych - dotyczące relacji między poszczególnymi rodzajami ruchu rowerowego, pieszego i samochodowego:

– drogi dla rowerów i ciągi pieszo-rowerowe:

- oznakowanie drogi dla rowerów znakiem pionowym C-13 i jej zakończenie znakiem C-13a, ewentualnie dodatkowo użycie znaków poziomych P-23, przy czym zaleca się wykonanie nawierzchni asfaltowej w kolorze czerwonym ze znakami P-23 przynajmniej w rejonie skrzyżowań i zjazdów oraz znaków P-23 przy przejściach dla pieszych,
- oznakowanie ciągu pieszo-rowerowego bez oddzielania ruchu pieszego i rowerowego znakiem pionowym C-16-13 i jej zakończenie znakiem C-13a (C-16a-13a), w przypadku projektowanego jednego kierunku ruchu dla rowerów pod znakami C-16-13 należy umieścić znak F-19 z symbolem roweru i strzałką podającą kierunek jazdy, zaleca się wykonanie nawierzchni asfaltowej ciągu,
- oznakowanie ciągu pieszo-rowerowego z oddzieleniem ruchu pieszego i rowerowego znakiem pionowym C-13/16 lub C-16/13 i jej zakończenie odpowiednio znakiem C-13a (C-13a/16a lub C-16a/13a), dodatkowo użycie znaków poziomych P-1d lub P-2a oraz P-23, przy czym zaleca się wykonanie nawierzchni asfaltowej w kolorze czerwonym pasa przeznaczonego dla rowerzystów, co umożliwi rezygnację z użycia znaków P-1d i P-2a,
- oznakowanie chodnika z dopuszczeniem na nim ruchu rowerowego znakiem pionowym C-16 z umieszczeniem pod nim tabliczki T-22 „nie dotyczy rowerów”,
- umieszczenie pod znakami C-13/16 lub C-16/13 znaków F-19 ze strzałką określającą dalszy kierunek jazdy, ażeby z ciągu nie korzystali rowerzyści podróżujący w innych kierunkach,

– pasy ruchu dla rowerów:



- oznakowanie pasa ruchu dla rowerów na jezdni przy użyciu znaków poziomych P-1c lub P-2b oraz P-23, a także zastosowanie znaków pionowych F-19 z zaznaczeniem pasa lub pasów ruchu dla rowerów,

– przejazdy dla rowerzystów i zjazdy na jezdnię:

- oznakowanie przejazdu dla rowerzystów przy użyciu znaków pionowych D-6a i znaków poziomych P-11, a w przypadku równoległego oznakowania przejścia dla pieszych użycia znaków D-6b zamiast znaków pionowych D-6a,
- w przypadku braku możliwości zastosowania obok siebie znaków P-10 i P-11 proponuje się wykonanie na przedłużeniu ciągu pieszo-rowerowego (lub drogi dla rowerów) wyniesionego wlotu z pasem nawierzchni w kolorze czerwonym i zastosowaniem znaków poziomych P-25,
- znaki regulujące pierwszeństwo na skrzyżowaniu A-7 lub B-20 (w przypadku złej widoczności) powinny znajdować się:
  - w przypadku jezdni bocznej drogi – przed znakami D-6a lub D-6b,
  - w przypadku drogi dla rowerów przecinającej główną drogę – przed wjazdem na przejazd,
- w przypadku nieoczekiwanych przez kierowców wyjazdów rowerzystów na jezdnię należy ustawić znaki pionowe A-24 „rowerzyści”, np. z powodu istniejących przy skrzyżowaniu budynków lub ogrodzeń, a także w przypadku końca drogi dla rowerów prowadzącej przy jezdni,

– dopuszczenie ruchu rowerowego przy zakazie ruchu innych pojazdów:

- umieszczenie tabliczki T-22 „nie dotyczy rowerów” pod znakiem pionowym B-1 „zakaz ruchu” lub znakami pionowymi B-21, B-22 „zakaz skrętu”, C-2, C-4, C-6, C-7 i C-8 „nakaz skrętu”,
- umieszczenie tabliczki T-22 „nie dotyczy rowerów” pod znakiem pionowym B-2 „zakaz wjazdu”, B-21 lub B-22 „zakaz skręcenia odpowiednio w lewo lub w prawo” oraz znakiem D-3 „obowiązujący kierunek ruchu”, co umożliwi jazdę rowerem „pod prąd”, ewentualnie dodatkowo użycie znaków poziomych P-4 i P-23,

– sygnalizacja świetlna dla rowerzystów (potrzebne jest sprawdzenie, czy wystarczające jest zasilanie sygnalizacji w energię elektryczną, w razie potrzeby wykonanie projektu nowego zasilania, a także wykonanie nowego programu dla sygnalizacji świetlnej całego skrzyżowania):

- na skrzyżowaniach z przejazdami dla rowerzystów umieszczenie sygnalizatorów S-6 z sygnałami dla rowerzystów, zazwyczaj obok istniejących sygnalizatorów S-5 dla pieszych lub tymczasowo zamiana istniejących szkieł sygnalizatorów S-5 na szkła sygnalizatorów S-5/S-6,

- na skrzyżowaniach z pasami ruchu dla rowerów umieszczenie sygnalizatorów S-1a i S-3a z sygnałami dla rowerzystów, jeżeli wyświetlane na nich sygnały różnią się od sygnałów S-1 i S-3 wyświetlanych dla samochodów.
- zabezpieczenia przed wjazdem samochodów na drogę dla rowerów:
- w rejonie skrzyżowań i w pobliżu miejsc, gdzie zwyczajowo parkują samochody należy w projektach technicznych rozważyć potrzebę zastosowania słupków U-12c wygradzających drogę dla rowerów i uniemożliwiających parkowanie samochodów. Słupki wygradzające powinny mieć wysokość do 0,6 m i być pozbawione ostrych krawędzi (wskazane zakończenie półsferyczne); w przypadku stosowania słupków zapobiegających wjazdowi na drogę rowerową, odległość między słupkami powinna wynosić 1,5 m, a w przypadku stosowania słupków zapobiegających nielegalnemu parkowaniu wystarczające powinno być stosowanie słupków co 2,0 m.
  - w miejscach, gdzie zjechanie roweru z drogi dla rowerów lub wtargnięcie pieszego na drogę dla rowerów może być niebezpieczne należy rozważyć ustawienie ogrodzenia U-12a.

Z uwagi na kontrowersje dotyczące stosowania kombinacji znaków C-16 i T-22, należy ograniczyć ich stosowanie tylko do niezbędnych przypadków, gdy nie ma możliwości innej organizacji ruchu rowerowego, a zakaz jazdy rowerem po chodniku powodowałby niebezpieczną zmianę przebiegu trasy rowerowej.

Poza zdawkowymi zapisami z ustawie i rozporządzeniach wykonawczych nie ma m.in. sprecyzowanych szczegółów dotyczących oznakowania szlaków rowerowych i tras rowerowych, które na niektórych odcinkach z konieczności prowadzą jezdnią, ale nie można wydzielić na jezdni pasów ruchu dla rowerów. W tym ostatnim przypadku należy stosować znaki P-27, z analogiczną częstotliwością, jak znaki P-23 na pasach ruchu dla rowerów.

Oznakowanie sieci tras rowerowych. Studium nie rozpatruje szczegółów dotyczących wyboru rodzaju potrzebnych znaków i ich lokalizacji. Trasy rowerowe powinny mieć oznakowanie ułatwiające szybkie i wygodne skorzystanie z istniejącej sieci tras i dotarcie do obranego celu, z zastosowaniem znaków kategorii R. Proponowane w studium główne trasy rowerowe powinny zostać wybudowane z zachowaniem standardów infrastruktury rowerowej, a więc powinny zostać oznakowane przy użyciu znaków typu R-4. W przypadku zastosowania rozwiązań tymczasowych dopuszczających sytuacje odbiegające od przyjętych standardów, powinno być stosowane oznakowanie przy użyciu znaków R-1 i R-3.

Szczegółowe zasady oznakowania zawarte są w wersji 2.2. instrukcji znakowania szlaków i tras rowerowych opracowanej przez Śląski Klub Znakarzy Tras Turystycznych PTTK w Gliwicach

[<http://www.slideshare.net/proso2/1ins-znrow14>]. Najważniejsze z zasad zostały też przytoczone w opracowanych standardach infrastruktury rowerowej.

Na oznakowanie tras rowerowych składają się trzy niezależne od siebie rodzaje znaków:

- znaki określające przebieg poszczególnych tras przez skrzyżowania, w tym na początku każdej trasy, na zakrętach, na rozwidleniach z innymi trasami i na końcu, a także kierunkowskazy w miejscach mylnych; w razie potrzeby uzupełnione tabliczkami z ostrzeżeniami,
- drogowskazy jako znaki wskazujące dokąd prowadzą poszczególne trasy rowerowe, z nazwami docelowych i pośrednich miejscowości, dzielnic, osiedli i ważniejszych obiektów oraz odległościami mierzonymi w kilometrach,
- tablice informacyjne ze schematami sieci tras rowerowych na terenie GZM i planami miast.

Wszystkie znaki kategorii R powinny stanowić jednolity system, dokładnie odzwierciedlający aktualny stan realizacji całej sieci – wykonanie każdej nowej trasy lub jej odcinka powinno pokrywać się z wymianą nieaktualnych znaków i niezbędnym uzupełnieniem drogowskazów i tablic informacyjnych na pozostałych trasach.

Kontynuacją oznakowania w terenie powinny być foldery z mapami lub schematami tras rowerowych oraz strony internetowe z tymi informacjami.

#### 4.1.7. Tereny leśne

Podstawowe zastrzeżenia – szczególnie ze strony Zarządu Lasów Państwowych - budziły miejsca, w których poprowadzenie tras rowerowych wymagałoby wycinki drzew.

Co do zasady – autorzy w ramach bieżącego studium unikali rozwiązań prowadzenia tras rowerowych przez ww. miejsca, ale nie da się jednak tego problemu całkowicie wyeliminować. Dotyczy on głównie terenów nieużytków, w tym dawnych terenów kolejowych, na których samosiejki osiągnęły już dość spore wymiary, a także zadrzewionych poboczach niektórych ciągów drogowych.

Osobną grupę problemów stanowił brak zgody Nadleśnictwa Katowice na zaproponowane przebiegi tras rowerowych, które to Nadleśnictwo zaakceptowało w większości w 2014 r. Jako przyczynę odmowy podawane są względy ochrony przyrody (np. leśne tereny chronione) i spora ilość już istniejących rekreacyjnych tras rowerowych, których przebieg rozmija się z zaspokojeniem wskazanych w studium potrzeb komunikacji rowerowej. Z uwagi na brak konkretów proponowane w studium przebiegi tras rowerowych zostały pozostawione bez zmian. Autorzy studium proponują, aby w przypadku podtrzymania swojego stanowiska przez Nadleśnictwo Katowice poszerzyć istniejące pasy dróg publicznych kosztem wycinki lasu w celu wybudowania potrzebnych dróg dla rowerów poza terenem Nadleśnictwa. W razie potrzeby możliwe jest też ustanowienie nowych pasów dróg publicznych.

Potencjalna zmiana stanowiska zarządcy terenów leśnych jest możliwa na etapie projektowania koncepcyjnego i przed wykonawczego jedynie w przypadku przygotowania przez zainteresowanych inwestorów - najczęściej gminy - odpowiednich dokumentów.

#### 4.1.8. Torowiska po zlikwidowanych liniach i bocznicach kolejowych

Na terenie Metropolii znajduje się duża ilość torowisk pozostałych po zlikwidowanych liniach i bocznicach kolejowych, zarówno PKP jak i przemysłowych. Niektóre z nich przejmowane są przez inne podmioty gospodarcze, które rozparcelowują tereny torowisk na inne cele, a tylko sporadycznie tereny te przeznaczane są przez gminy na pasy drogowe publiczne i wewnętrzne.

Zasadniczo autorzy jak i jednostki konsultujące nie kwestionują potrzeby wykorzystania torowisk po zlikwidowanych liniach i bocznicach kolejowych w celu budowy na nich dróg dla rowerów. Niepokojącym jednak jest fakt, że propozycje ujęte w studium głównych tras rowerowych wykonanym dla GZM w 2014 r. oraz w audycie torowisk pokolejowych zamówionym przez Urząd Marszałkowski Woj. Śląskiego w 2016 r. w większości przypadków nie stały się podstawą do przekwalifikowania byłych pasów „dróg żelaznych” na drogi kołowe.

Obecnie obserwowany jest stały i systematyczny demontaż torowisk wraz z ich całą infrastrukturą, niejednokrotnie zapewne za wiedzą i aprobatą tych urzędów, na terenie których one się znajdują. Działania te powodują, że ponowne udrożnienie i adaptacja tych korytarzy na cele transportowe będzie trudniejsze i kosztowniejsze, niż miałyby to miejsce w przypadku planowego zabezpieczenia ich przed fizyczną likwidacją.

#### 4.1.9. Wały przeciwpowodziowe i doliny rzeczne

Na terenie Metropolii znajduje się kilka dolin rzecznych i potoków. Niektóre z nich nie nadają się do tego, aby prowadzić wzdłuż nich drogi dla rowerów - m.in. z uwagi na wpływy eksploatacji górniczej, występujące w pobliżu wysypiska przemysłowe oraz liczne obiekty przemysłowe, komunalne i mieszkaniowe dochodzące niemalże do brzegów tych rzek i potoków.

Niemniej kilka z nich zostało wskazanych w bieżącym studium do poprowadzenia wzdłuż nich dróg dla rowerów, zarówno przez autorów, jak i jednostki konsultujące. W większości przypadków projektowane są nowe drogi rowerowe nad brzegami rzek i potoków, natomiast wały przeciwpowodziowe wykorzystywane są sporadycznie - z uwagi na ich wąskie korony i strome skarpy.

## **5. INWENTARYZACJA UKŁADÓW**

### **5.1. Zasięg terytorium Metropolii**

Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię stanowi 13 powiatów grodzkich oraz 28 otaczających je gmin miejskich i wiejskich. Centralną część GZM zajmują Katowice, które są równocześnie największym miastem subregionu centralnego i stolicą województwa śląskiego.

Na zachód od niego znajdują się kolejno powiaty grodzkie Chorzów, Świętochłowice, Ruda Śląska, Zabrze i Gliwice. Od północy Katowice graniczą z Siemianowicami Śląskimi. Zabrze, Ruda Śląska, Chorzów i Siemianowice Śląskie od północy graniczą z Bytomiem i Piekarami Śląskimi. Na wschód od Katowic znajdują się miasta Sosnowiec i Mysłowice, a dalej Dąbrowa Górnicza i nie włączone do GZM Jaworzno. Od południa Katowice graniczą z Tychami.

Od zachodu w skład GZM wchodzi 6 gmin powiatu gliwickiego – Pyskowice, Rudziniec, Sośnicowice, Pilchowice, Knurów i Gierałtowice. Od północy GZM tworzą 4 gminy powiatu tarnogórskiego – Zbrostawice, Tarnowskie Góry, Świerklaniec i Radzionków oraz gminy powiatu będzińskiego – licząc od północy Siewierz, Ożarowice, Mierzęcice, Bobrowniki, Psary, Wojkowice, Będzin, Czeladź i Sławków. Do ZGM nie włączono gminy Łazy graniczącej od północy z Dąbrową Górniczą. Od południa w skład GZM wchodzi 3 gminy z powiatu mikołowskiego – Mikołów, Łaziska Górne i Wyry, gmina Kobiór z powiatu pszczyńskiego oraz gminy powiatu bieruńsko-lędzińskiego – licząc od północy Imielin, Łędziny, Chełm Śląski, Bieruń i Bojszowy.

Od wschodu GZM graniczy z wyłączonym z metropolii powiatem grodzkim Jaworzno oraz województwem małopolskim. Gminy Sławków i Dąbrowa Górnicza graniczą z powiatem olkuskim – gminami Klucze, Bolesław i Bukowno. Powiat bieruńsko-lędziński graniczy z powiatem oświęcimskim – gminami Chełmek, Oświęcim (gmina wiejska) i Brzeszcze.

### **5.2. Zakres inwentaryzacji**

Opracowanie studium głównych tras rowerowych Metropolii nie zawiera pełnej inwentaryzacji istniejącej infrastruktury rowerowej, co ze względów organizacyjno-merytorycznych wykraczało poza zakres bieżącej fazy prac nad projektowaniem rozwoju systemu tras rowerowych dla GZM, ograniczając się głównie do jej wykonania tam, gdzie planowane były już uprzednio (studium tras z 2014 r.) i obecnie (rozszerzenie terytorialne) korytarze zakwalifikowane do głównych tras rowerowych.

Przedstawione w studium wyniki inwentaryzacji w postaci fotograficzno-opisowej opierają się na wynikach:

- informacji zebranych przez autorów w latach 2014-2017 r. (w okresie po poprzedniej edycji studium),

- związanej bezpośrednio z bieżącym studium kwerendy przeprowadzonej w granicach gmin GZM w 2018 r., rozszerzonej ze szczególnym uwzględnieniem:

- informacji dotyczących pasów terenu po byłych liniach kolejowych,
- informacji nt. pasów terenu/tras rowerowych wskazanych przez gminy w trakcie bieżącej korespondencji.

Wyniki przeprowadzonych inwentaryzacji – ze względu na ich znaczną objętość tekstową zostały zaprezentowane jako zdjęcia oraz opisy tabelaryczne w postaci cyfrowej na nośniku CD/DVD załączonym do bieżącego opracowania.

Lokalizacja punktów wykonania w terenie inwentaryzacji metodą fotograficzną została przedstawiona na załączonej do opracowania planszy „LOKALIZACJA PUNKTÓW WYKONANIA FOTOWYKONANIA W TERENIE NA TLE WSTĘPNEGO PROJEKTU MSTR” (Rys. nr K-18 014-D-01).

### **5.3. Istniejąca infrastruktura rowerowa**

#### **5.3.1. Zagadnienia ogólne**

Istniejąca infrastruktura rowerowa została opisana z podziałem na poszczególne miasta i powiaty. Niektóre jej charakterystyczne elementy zostały opisane wspólnie poniżej.

Lokalizacja istniejącej infrastruktury rowerowej opracowana na podstawie autorskiej inwentaryzacji bazującej na dotychczasowej znajomości jej przebiegu oraz informacjach pozyskanych w gminach GZM, a także informacji dotyczących pasów terenu po byłych liniach kolejowych zostały zestawione i zaprezentowane na tle wstępnego projektu MSTR na planszy „WSTĘPNY PROJEKT MSTR ZESTAWIONY Z ISTNIEJĄCĄ INFRASTRUKTURĄ ROWEROWĄ I KORYTARZAMI PO ZLIKWIDOWANYCH LINIACH KOLEJOWYCH” (Rys. nr K-18 014-D-02)

Na terenie prawie wszystkich gmin Metropolii znajdują się zazwyczaj nie powiązane ze sobą odcinki dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych. Prawie każdy z tych odcinków zawiera elementy niestandardowe, tj. nawierzchnię z kostki betonowej, niestandardową szerokość, wysokie krawężniki, przejazdy dla rowerzystów poza osią drogi dla rowerów lub ich brak, zbyt małe promienie łuków poziomych, niewłaściwie wybudowane przecięcia ze zjazdami, a także nierozwiązane miejsca połączeń dróg dla rowerów z jezdnią na końcach i na skrzyżowaniach pośrednich. Wciąż budowane są nowe niestandardowe odcinki infrastruktury rowerowej, a tylko niektóre nowsze drogi dla rowerów mają standardową nawierzchnię asfaltową z kompletem przejazdów dla rowerzystów. Wykorzystanie tych elementów infrastruktury rowerowej będzie wiązało się z koniecznością ich poważnej modernizacji lub likwidacji oznakowania nakazującego korzystanie z tej infrastruktury.

Na terenie prawie wszystkich gmin Metropolii znajdują się oznakowane trasy rowerowe. Tylko niektóre z nich zostały oznakowane zgodnie ze standardami i tylko nieliczne z nich są systematycznie remontowane.

W większości przypadków oznakowanie jest stare i zdziętkowane przez wandalów lub w wyniku działań budowlanych w ich pobliżu, a w pozostałych przypadkach - niekompletne już momencie jego wykonania. Tylko część gmin postarała się o oznakowanie zgodne ze standardami i koncepcją wykonania jednolitej planowanej i rozwijanej dotychczas nierównomiernie Śląskiej Sieci Tras Rowerowych (ŚSTR).

Pozostałe trasy - to doraźne działania lokalne, które nie są kompatybilne z działaniami sąsiadów, a w połowie przypadków nie są oznakowane standardowo (niewłaściwe kolory tras, zbyt rzadkie oznakowanie, zbyt skąpa gama znaków, brak drogowskazów i tablic informacyjnych).

W większości przypadków trasy prowadzą istniejącymi drogami o nawierzchniach, które po deszczu nie nadają się do jazdy rowerem, niektóre są nieprzejezdne z uwagi na to, że mają zaprojektowane luki w oznakowaniu, prowadzą po schodach i wykonanych niewłaściwie drogach dla rowerów.

Wykorzystanie tych elementów infrastruktury rowerowej będzie wiązało się z koniecznością ich ponownego wykonania zgodnie ze standardami. Trasy, których oznakowanie będzie kolidowało z oznakowaniem głównych tras rowerowych, będą musiały zmienić oznakowanie, najlepiej na standardowe i zgodne z koncepcją ww. Śląskiej Sieci Tras Rowerowych, aby uniknąć kolejnych zmian systemowych w przyszłości.

Na terenie miast powstały strefy ruchu uspokojonego poprzez tworzenie sieci ulic równorzędnych, przyjaznych dla lokalnego ruchu rowerowego. Ich istnienie nie ma większego wpływu na projektowanie głównych tras rowerowych. Zgodnie ze standardami drogi, po których mają prowadzić główne trasy rowerowe, powinny być wyłączone z takich stref, aby zapewnić rowerzystom pierwszeństwo przejazdu na skrzyżowaniach, a uspokajanie ruchu samochodowego powinno być w tym przypadku zrealizowane innymi metodami.

### 5.3.2. Powiaty grodzkie (miasta na prawach powiatu)

#### 5.3.2.1. *Bytom*

Miasto ma kilka odcinków niestandardowych dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, ale wciąż powstają nowe odcinki, częściowo również niestandardowe. Większość tej infrastruktury znajduje się poza proponowanymi nowymi trasami.

Dużym ułatwieniem jest Rynek wraz z jego otoczeniem, gdzie został dopuszczony ruch rowerowy w miejscach dotychczas zamkniętych dla ruchu rowerowego. Dopuszczono też dwukierunkowy ruch rowerowy na niektórych ulicach jednokierunkowych dla samochodów. Takie rozwiązanie ułatwi wytyczenie tu proponowanych tras rowerowych.

Z kilku oznakowanych tras rowerowych pozostały trasy prowadzące z Dąbrowy Miejskiej w stronę Zabrza i Tarnowskich Gór. Pierwszą z nich wykorzystuje proponowana obecnie główna trasa rowerowa.

### 5.3.2.2. Chorzów

Miasto ma kilka odcinków niestandardowych dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, ale wciąż powstają nowe odcinki, częściowo również niestandardowe. Większość tej infrastruktury znajduje się poza proponowanymi nowymi trasami. Wyjątkiem jest droga dla rowerów o nawierzchni bitumicznej na ul. Siemianowickiej, która zostanie wykorzystana przez proponowaną nową trasę rowerową.

Miasto posiada jedną trasę rowerową, której oznakowanie praktycznie już zanikło, a w trakcie inwestycji prowadzonych w jej pobliżu „zadbano”, aby jej standard uległ znacznemu pogorszeniu. Tym samym trasa ta nie nadaje się, aby prowadzić nią główną trasę rowerową, jak to przewidywała wykonana przed laty koncepcja.

Poważnym utrudnieniem jest Rynek wraz z jego otoczeniem, gdzie ostatnia modernizacja praktycznie storpedowała wykonaną w 2005 r. koncepcję sieci miejskich tras rowerowych, zaktualizowaną w 2015 r. Rowerzyści, którzy mieli tu korzystać z wydzielonej drogi dla rowerów, zostali zmuszeni do jazdy jezdnią między samochodami, gdzie na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną nawet nie wydzielono śluz dla rowerów. Wszystko to powoduje, że proponowana trasa rowerowa nr 4 będzie miała odcinki odbiegające od założonych standardów.

Kilka tras rowerowych znajduje się na terenie Parku Śląskiego, ale stale zmieniające się koncepcje zagospodarowania parku skutkują tym, że istniejąca organizacja ruchu drogowego nie zgadza się z ich oznakowaniem.

### 5.3.2.3. Dąbrowa Górnicza

Miasto ma kilka odcinków dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych o różnym standardzie, a także ulice z pasami ruchu dla rowerów i kontrapasami na ulicach jednokierunkowych dla samochodów. Jeden z ciągów pieszo-rowerowych prowadzi wokół Jez. Pogoria III. Po zachodniej stronie Jez. Kuźnica Warężyńska znajduje się bitumiczna droga technologiczna RZGW (Wody Polskie) z dopuszczonym ruchem rowerowym, chętnie wykorzystywana przez rowerzystów. Fragmenty dróg nad tymi jeziorami zostaną wykorzystane przez proponowaną nową trasę rowerową.

Miasto posiada lokalną sieć niestandardowo oznakowanych tras rowerowych (wszystkie znaki czarne), których oznakowanie od dawna nie było remontowane i jest w zaniku. Niektóre z przebiegów nigdy nie zostały oznakowane w sposób dostateczny i prowadzą przez miejsca niebezpieczne dla rowerzystów, a na części tras ograniczono się wyłącznie do ustawienia niestandardowych drogowskazów. Trasy te mają dość niski standard techniczny, a część dróg nie nadaje się do jazdy rowerem po opadach deszczu. Proponowane główne trasy rowerowe tylko w niewielkim stopniu wykorzystują przebiegi istniejących formalnie tras rowerowych.



#### 5.3.2.4. Gliwice

Miasto ma dużo odcinków niestandardowych dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, które są powoli modernizowane i wciąż powstają nowe odcinki, częściowo niestety również niestandardowe.

Zmodernizowany odcinek trasy nr 3 nadal zawiera wiele rozwiązań niestandardowych, a w czasie prowadzonych modernizacji niektóre poprawne rozwiązania zostały zamienione na substandardowe - np. w samym centrum miasta z wąskiej rampy obok schodów wprowadzono rowerzystów na schody. Zmieniono też zasadniczo przebieg tej trasy na inny, znacznie obniżający wygodę i czas przejazdu. Proponowana w bieżącym studium trasa nr 3 powinna być wolna od tych mankamentów.

Proponowane główne trasy rowerowe powinny zaczynać się przy pl. Piłsudskiego, którędy przebiegają trzy niestandardowo wykonane ciągi pieszo-rowerowe, prowadząc przez nieprawidłowo wykonany przejazd dla rowerzystów.

Istniejące trasy rowerowe są od dawna nieremontowane, ich oznakowanie praktycznie zanikło, a projekt ich ponownego oznakowania z 2017 r. już się zdezaktualizował.

Trasy te mają dość niski standard techniczny. Przeważają drogi utwardzone. Nowe oznakowanie trasy nr 3 z nawierzchnią asfaltową jest niekompletne i ogranicza się głównie do znaków R-4, bez drogowskazów i tablic informacyjnych oraz bez znaków ostrzegających o miejscach niebezpiecznych i informujących o braku ciągłości trasy.

Wykorzystanie istniejącej infrastruktury przez proponowane główne trasy rowerowe będzie wymagało jej poważnej modernizacji, nie tylko w przypadku trasy nr 3. Wykorzystane zostaną również fragmenty dotychczasowych tras nr 6 i 15. Część infrastruktury będą wykorzystywać nowe trasy nr 16, 17, 33, 29, 45 i 49.

#### 5.3.2.5. Katowice

Miasto ma dużo odcinków niestandardowych dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, które są powoli modernizowane, a zarazem wciąż powstają nowe odcinki, jednak częściowo również niestandardowe. Na niektórych ulicach zostały wyznaczone pasy ruchu dla rowerów.

Dużym problemem jest katowicki Rynek, na którym powinny zaczynać się główne trasy rowerowe. Przyjęto zasadę nie wyznaczania na Rynku dróg dla rowerów, co praktycznie uniemożliwia dobrą orientację wszystkim, którzy nie znają Rynku i jego otoczenia.

Część infrastruktury została wykorzystana do oznakowania kilku tras rowerowych, przy czym tylko niektóre wykonano zgodnie z ww. koncepcją Śląskiej Sieci Tras Rowerowych, a ich oznakowanie nigdy nie było kompletne.

Część istniejących tras rowerowych jest od dawna nieremontowana, a ostatnio wyremontowane nie mają pełnego oznakowania. Trasy te mają dość niski standard techniczny. Przeważają drogi utwardzone. Niektóre odcinki prowadzą jezdniami zatłoczonych ulic, bez możliwości przeniesienia ruchu rowerowego poza te jezdnie. Z kolei w innych miejscach prowadzą długimi niewygodnymi objazdami, aby uniknąć kłopotliwego prowadzenia na wprost. Swoistym kuriozum jest trasa nr 103, na której jest łącznie ok. 14 m schodów w pionie.

Wykorzystanie istniejącej infrastruktury przez proponowane główne trasy rowerowe będzie wymagało jej poważnej modernizacji. Wykorzystane zostaną m.in. fragmenty dotychczasowych tras nr 1, 2, 3, 5 i 101. Na Rynku będzie konieczne wytyczenie tras rowerowych poprzez np. oznakowanie poziome znakami P-27.

#### *5.3.2.6. Mysłowice*

Miasto prawie nie posiada infrastruktury rowerowej, a istniejące ciągi pieszo-rowerowe są nieliczne i nie znajdują się w śladach proponowanych bieżących głównych tras rowerowych. Stąd połączenie centrum miasta z głównymi trasami rowerowymi powinno zostać zrealizowane za pomocą łączników.

Istniejące trasy rowerowe wykonane przy pomocy miejscowych działaczy PTTK są od dawna nieremontowane, ich oznakowanie jest stare i mocno zdekompletowane, a miejscami trasa jest nieprzejezdna (brak przejazdów dla rowerzystów, występują natomiast przejścia dla pieszych).

Trasy te mają dość niski standard techniczny. Przeważają drogi utwardzone, ale są również drogi gruntowe. Urząd Miasta nie przekazał informacji z zakresu inwentaryzacji tych tras, a proponowane główne trasy rowerowe nie wykorzystują ich przebiegu.

#### *5.3.2.7. Piekary Śląskie*

Miasto prawie nie posiada infrastruktury rowerowej, a istniejące ciągi pieszo-rowerowe są nieliczne, i przeważnie mają nawierzchnię z betonowej kostki. Centrum miasta jest pozbawione infrastruktury rowerowej. W rejonie bazyliki w koncepcjach z 2007 r. i 2015 r. przewidywano drogi dla rowerów, w których śladzie częściowo zostały posadzone drzewa. Na wschód od bazyliki znajduje się ciąg pieszo-rowerowy z nawierzchnią asfaltową, który zostanie wykorzystany przez proponowaną trasę nr 401.

Urząd Miasta nie przekazał informacji z zakresu inwentaryzacji istniejącej od niedawna sieci lokalnych tras rowerowych, które nie są kompatybilne z koncepcją ww. Śląskiej Sieci Tras Rowerowych, a sposób ich oznakowania odbiega od przyjętych standardów. Fragment jednej z tych tras zostanie wykorzystany w bieżącym studium przez trasę nr 401.

Urząd Miasta nie zrealizował projektu trasy rowerowej nr 6, którego fragmenty zostały teraz wykorzystane jako propozycja nowego przebiegu tej trasy, zgodnie z koncepcją wykonaną przez Inkom w 2015 r.

#### *5.3.2.8. Ruda Śląska*

Miasto ma dużo odcinków niestandardowych dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych o nawierzchni z kostki betonowej i wciąż powstają nowe odcinki, niestety częściowo również niestandardowe. Jest też coraz więcej dróg dla rowerów o nawierzchni bitumicznej. Na niektórych ulicach zostały wyznaczone pasy ruchu dla rowerów.

Na terenie miasta istnieje kilka lokalnych tras rowerowych. Jedna z tras rowerowych - trasa okrężna - została oznakowana znakami typu R-4, chociaż nie ma wysokiego standardu technicznego, zastrzeżonego dla tego typu oznakowania. Tylko nieliczne odcinki tej trasy mają wydzielone drogi dla rowerów o nawierzchni z kostki betonowej, a pozostałe prowadzą m.in. jezdniami ulic z dużym natężeniem ruchu samochodowego, z koniecznością wykonywania przez rowerzystów niebezpiecznych manewrów na jezdni.

Oznakowanie pozostałych tras nie jest kompatybilne z ww. koncepcją Śląskiej Sieci Tras Rowerowych, ponadto nie jest kompletne i mocno odbiega od przyjętych standardów. W tym przypadku przeważają drogi o nawierzchniach tłuczniowych.

Część dotychczasowej infrastruktury rowerowej miasta będą wykorzystywać projektowane nowe główne trasy rowerowe nr 3, 4, 32 i 45, natomiast jej pełne wykorzystanie będzie wymagało poważnej modernizacji.

#### *5.3.2.9. Siemianowice Śląskie*

Miasto ma dużo odcinków dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, zarówno o niestandardowej nawierzchni z betonowej kostki lub tłuczniowej, jak i nowe o nawierzchni bitumicznej (jest to niestety jeden z nielicznych elementów standardowych w układzie prowadzenia trasy). Drogi dla rowerów nie mają ciągłości – brak jest przejazdów dla rowerzystów, wyraźnie oznakowanych przecięć ze zjazdami, prawidłowych promieni łuków i obniżek krawężników. Brak jest infrastruktury rowerowej w ścisłym centrum miasta.

W minionym roku Urząd Miasta oznakował sieć lokalnych tras rowerowych, które nie są kompatybilne z dotychczas rozwijaną koncepcją Śląskiej Sieci Tras Rowerowych, a sposób ich oznakowania znacznie odbiega od przyjętych standardów. Trasy nie mają ciągłości w tych samych miejscach, co drogi dla rowerów, a to praktycznie uniemożliwia ich wykorzystanie przez rowerzystów, szczególnie tych, którzy nie znają miasta. Zdarza się tak, że dobrze wykonana droga dla rowerów - poza terenem zabudowanym - kontrastuje z zupełnym brakiem oznakowania w pobliskim parku.

Część dotychczasowej infrastruktury będą wykorzystywać proponowane trasy rowerowe nr 35 i 114, ale ich wykorzystanie będzie wymagało poważnej modernizacji. Urząd Miasta nadal nie zrealizował części projektu tras rowerowych z 2009 r. autorstwa Inwestprojektu Katowice, którego fragment autorzy proponują wykorzystać jako propozycja nowego przebiegu trasy nr 114 w rejonie Przetajki.

#### *5.3.2.10. Sosnowiec*

Miasto ma dużo odcinków niestandardowych dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych o nawierzchni z kostki betonowej i wciąż powstają nowe odcinki, częściowo również niestandardowe.

Jest też coraz więcej dróg dla rowerów o nawierzchni bitumicznej. Jedną z nich wykorzystuje proponowana trasa nr 5. Ciekawostką jest zmodernizowana ostatnio kładka pieszo-rowerowa nad stacją kolejową Sosnowiec Południowy, którą wykorzystuje proponowana trasa nr 3.

Brak jest infrastruktury rowerowej w ścisłym centrum miasta. Dużą trudnością są liczne przejścia podziemne, które utrudniają przeprowadzenie dróg dla rowerów na drugą stronę dwujezdniowych ulic, a wykonanie takich połączeń w postaci tuneli lub przejazdów dla rowerzystów w poziomi jezdni, będzie koniecznością w przypadku realizacji tras nr 3 i 363.

W ostatnich latach Urząd Miasta oznakował trzy trasy rowerowe, które nie są kompatybilne z ww. koncepcją Śląskiej Sieci Tras Rowerowych, a sposób ich oznakowania znacznie odbiega od przyjętych standardów. Trasy rowerowe będą przeważnie drogami o nawierzchni tłuczniowej lub gruntowej. Proponowane główne trasy rowerowe omijają trasy lokalne.

#### *5.3.2.11. Świętochłowice*

Miasto ma dużo odcinków niestandardowych dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, przeważnie o nawierzchni z kostki betonowej lub tłuczniowej i wciąż powstają nowe odcinki, częściowo również niestandardowe. W centrum miasta są ulice wyłączone z ruchu samochodowego i dostępne dla rowerzystów.

Część infrastruktury została wykorzystana do oznakowania kilku tras rowerowych zgodnie z rozwijaną dotychczas koncepcją Śląskiej Sieci Tras Rowerowych, ale oznakowanie nigdy nie było kompletne i nie było też remontowane.

Wykorzystanie istniejącej infrastruktury przez proponowane w bieżącym studium główne trasy rowerowe będzie wymagało jej modernizacji.

#### 5.3.2.12. Tychy

Miasto ma bardzo dużo odcinków dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych. Jako jedyne w Metropolii może poszczycić się długimi odcinkami tej infrastruktury, ale i tutaj brak jest konsekwencji, ponieważ ważniejsze skrzyżowania nadal nie mają wybudowanych przejazdów dla rowerzystów. Pomimo ciągłej modernizacji - na wielu odcinkach wciąż są ułożone nawierzchnie z kostki betonowej lub wymagające remontu - nawierzchnie z płytek betonowych lub lanego asfaltu, częściowo z niestandardowymi elementami infrastruktury.

Miasto jako jedyne w Metropolii posiada dwie drogi dla rowerów doprowadzone do dworca kolejowego i w miarę wygodny dojazd rowerem z dwóch kolejnych kierunków.

Część istniejącej infrastruktury została wykorzystana do wytyczenia i oznakowania kilku tras rowerowych, przy czym tylko niektóre z nich wykonano zgodnie z ww. koncepcją Śląskiej Sieci Tras Rowerowych, a ich oznakowanie nigdy nie było kompletne.

Wykorzystanie istniejącej infrastruktury przez proponowane główne trasy rowerowe będzie wymagało jej dalszej modernizacji.

#### 5.3.2.13. Zabrze

Miasto ma dużo odcinków niestandardowych dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych o nawierzchni z kostki betonowej i wciąż powstają nowe odcinki, częściowo również niestandardowe. Jest też sporo dróg dla rowerów o nawierzchni bitumicznej, a na niektórych ulicach zostały wyznaczone pasy ruchu dla rowerów.

Na terenie miasta istnieje jedna okrężna trasa rowerowa z niestandardowym oznakowaniem. Drogi, którymi prowadzi, są zróżnicowane – drogi dla rowerów i pasy ruchu dla rowerów przeplatają się z odcinkami porośniętych trawą ścieżek i nieprzejezdnymi po deszczu drogami gruntowymi. Na trasie są też miejsca, gdzie nie powinno się korzystać z roweru – np. pobocze drogi krajowej oddzielone od jezdni barierą energochłonną i czynne torowisko kolejowe.

Część dotychczasowej infrastruktury będą wykorzystywać nowe główne trasy rowerowe nr 6, 43 i 45, ale wykorzystanie jej elementów będzie wymagało poważnej modernizacji.

### 5.3.3. Powiaty ziemskie – gminy miejskie i wiejskie

#### 5.3.3.1. Powiat będziński – część I

(gminy miejskie Będzin, Czeladź, Sławków i Wojkowice)

Większa część istniejącej infrastruktury rowerowej znajduje się w Będzinie, a w Wojkowicach nie ma jej wcale. Większość stanowią niestandardowe ciągi pieszo-rowerowe i drogi dla rowerów, posiadające prawie wszystkie mankamenty wymienione w części ogólnej. Niektóre z nich proponuje się wykorzystać przy wykonaniu na terenie Będzina tras nr 5, 6, 23 i 36.

W Będzinie i Sławkowie znajdują się ciągi pieszo-rowerowe o nawierzchni tłuczniowej, wybudowane wraz z wykonaniem na nich niestandardowego oznakowania tras rowerowych (wszystkie znaki czarne). Proponuje się wykorzystanie ich przez projektowane trasy nr 23 w Będzinie oraz nr 6 i 518 w Sławkowie.

W Czeladzi została wykonana lokalna sieć tras rowerowych z zupełnie nieczytelnym oznakowaniem, niezrozumiałym dla większości rowerzystów i nigdy nie remontowanym. Trasy rowerowe zostały w kilku miejscach skierowane na schody, przejścia dla pieszych i inne miejsca, których nie da się przejechać rowerem. Niektóre z tych elementów infrastruktury rowerowej proponuje się wykorzystać w ramach tras nr 23 i 463, ale po ich niezbędnej modernizacji.

#### 5.3.3.2. Powiat będziński – część II

(gminy Bobrowniki, Mierzęcice, Ożarowice, Psary i Siewierz)

Większa część istniejącej infrastruktury rowerowej znajduje się w gminie Siewierz, a spośród pozostałych gmin – także na terenie gminy Bobrowniki. Większość stanowią niestandardowe ciągi pieszo-rowerowe i drogi dla rowerów, posiadające prawie wszystkie mankamenty wymienione w części ogólnej.

Do wykorzystania przez proponowane trasy nr 21 i 552 nadaje się ciąg pieszo-rowerowy w centrum Siewierza. Krótki ciąg pieszo-rowerowy w sąsiedniej Kuźnicy Sulikowskiej powinien zostać czym prędzej zamieniony na chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym, ponieważ jego parametry techniczne są niezgodne z przepisami i będą utrudniać ruch na proponowanej trasie nr 533.

W Bobrownikach proponowane trasy rowerowe omijają istniejące ciągi pieszo-rowerowe, a w miejscach istniejących i potencjalnych styków będzie niezbędna ich modernizacja.

W Rogoźniku proponowana trasa nr 496 korzysta z krótkich odcinków zupełnie nowych niestandardowych ciągów pieszo-rowerowego. Trasy nr 114 i 496 korzystają też z ciągu pieszo-rowerowego w parku leśnym nad rogoźnickim zalewem.

W gminie Psary zostały oznakowane 4 trasy zgodnie z ww. koncepcją Śląskiej Sieci Tras Rowerowych. Na trasach przeważają nawierzchnie utwardzone i gruntowe. Studium proponuje modernizację tych tras i wykonanie nowych.

W gminach Mierzęcice i Ożarowice praktycznie nie ma infrastruktury rowerowej.

#### 5.3.3.3. Powiat bieruńsko-lędziński

(gminy Bieruń, Bojszowy, Chełm Śląski, Imielin i Lędziny)

Istniejąca infrastruktura rowerowa znajduje się we wszystkich gminach powiatu bieruńsko-lędzińskiego z wyjątkiem gminy Chełm Śląski. Większość stanowią niestandardowe ciągi pieszo-rowerowe i drogi dla rowerów, posiadające wszystkie mankamenty wymienione w części ogólnej. Przykładem niskiej jakości realizacji jest nowy ciąg pieszo-rowerowy prowadzący przez centrum starego Bierunia, który zamiast pomagać rowerzystom - utrudnia im ruch „znikając” w strefie skrzyżowań i przystanków autobusowych. Nie jest też skomunikowany z wylotami dróg po drugiej stronie ulicy.

Większość istniejących ciągów pieszo-rowerowych zgodnie z przepisami powinna zostać przekwalifikowana na chodniki z dopuszczonym ruchem rowerowym. Niektóre z nich proponowane są do wykorzystania przez projektowane trasy rowerowe, o ile możliwa jest ich modernizacja tak, aby odpowiadała przyjętym standardom. Nieco wyższy standard posiada część drogi dla rowerów pomiędzy Starym a Nowym Bieruniem położona w ciągu proponowanej trasy nr 33.

W powiecie bieruńsko-lędzińskim został oznakowany fragment ww. Śląskiej Sieci Tras Rowerowych. Na trasach przeważają nawierzchnie utwardzone, ale można też spotkać drogi o nawierzchni gruntowej, drogi asfaltowe, a także odcinki niestandardowych dróg dla rowerów o różnym stopniu sprawności technicznej. Studium proponuje modernizację niektórych z tych tras.

#### 5.3.3.4. Powiat gliwicki

(gminy Gierałtów, Knurów, Pilchowice, Pyskowice, Rudziniec i Sośnicowice)

Większa część istniejącej infrastruktury rowerowej na terenie powiatu znajduje się w Knurowie. Większość stanowią niestandardowe ciągi pieszo-rowerowe i drogi dla rowerów, posiadające wszystkie mankamenty wymienione w części ogólnej.

W gminie Gierałtów został właśnie zrealizowany poza terenem zabudowanym ciąg pieszo-rowerowy z kostki betonowej, przy drodze o nawierzchni bitumicznej z małym ruchem samochodowym, co urąga zasadom wskazanym w standardach. Tam, gdzie drogi dla rowerów są potrzebne, nadal ich brakuje.

W Knurowie część nowych dróg dla rowerów ma nawierzchnię bitumiczną. Wykorzystanie części tej infrastruktury proponuje projektowana w bieżącym studium trasa nr 49, lecz po niezbędnej modernizacji.

W gminach Pilchowice, Sośnicowice i Rudziniec prawie nie ma ciągów pieszo-rowerowych. Wyjątkiem jest gmina Sośnicowice, gdzie w Smolnicy został niedawno wybudowany niestandardowy ciąg pieszo-rowerowy, który z uwagi na niskie parametry techniczne stanowi utrudnienie w prowadzeniu ruchu rowerowego.

W Pyskowicach infrastruktura rowerowa ogranicza się do jednego niestandardowego ciągu pieszo-rowerowego łączącego centrum z rejonem dworca kolejowego.

W powiecie gliwickim zostały oznakowane fragmenty Śląskiej Sieci Tras Rowerowych – m. in. trzy trasy w gminie Gierałtówice nie połączone z pozostałymi gminami oraz kilka tras w pozostałych gminach powiatu włączonych do Metropolii. Na trasach przeważają nawierzchnie utwardzone. Jest to jeden z nielicznych przypadków, kiedy to oznakowanie i nawierzchnie dróg są systematycznie remontowane. Studium proponuje modernizację tych tras, przedłużenie niektórych z nich i wykonanie nowych.

#### 5.3.3.5. Powiat mikołowski (gminy Mikołów, Łaziska Górne i Wiry)

Większa część istniejącej infrastruktury rowerowej znajduje się w Mikołowie. Większość stanowią niestandardowe ciągi pieszo-rowerowe i drogi dla rowerów, posiadające wszystkie mankamenty wymienione w części ogólnej. Proponowane jest ich wykorzystanie przez wszystkie projektowane główne trasy rowerowe, co będzie wymagało modernizacji dróg i zmiany oznakowania na standardowe wszystkich tras lokalnych stykających się z trasami głównymi.

#### 5.3.3.6. Powiat pszczyński (gmina Kobiór)

Większość istniejącej infrastruktury stanowią niestandardowe ciągi pieszo-rowerowe. W Kobiórze znajduje się kładka pieszo-rowerowa pod mostem kolejowym, która łączy części wsi rozcięte linią kolejową, co pozwala uniknąć korzystania z niewygodnej drogi dla rowerów na wiadukcie drogowym nad tą linią.

Przez Kobiór przebiegają trasy rowerowe oznakowane zgodnie z koncepcją rozwijanej śląskiej Sieci Tras Rowerowych. Z niewiadomych przyczyn pozostała nieoznakowana trasa nr 1, która została już wykonana dawno temu w sąsiednich gminach. Na trasach przeważają nawierzchnie utwardzone. Studium proponuje modernizację tych tras i wykonanie nowych.



#### 5.3.3.7. Powiat tarnogórski

(gminy Radzionków, Świerklaniec, Tarnowski Góry i Zbrostawice)

Większa część istniejącej infrastruktury rowerowej znajduje się w Radzionkowie. Większość stanowią niestandardowe ciągi pieszo-rowerowe i drogi dla rowerów, posiadające wszystkie mankamenty wymienione w części ogólnej.

Gminy Świerklaniec i Zbrostawice praktycznie pozbawione są infrastruktury rowerowej. Wyjątkiem jest gmina Świerklaniec, gdzie dopuszczono ruch rowerowy w parku i nad zalewami Kozłowa Góra i Chechło-Nakło.

W Tarnowskich Górach Stowarzyszenie Trasy Rowerowe wykonało lokalną sieć niestandardowo oznakowanych tras rowerowych (wszystkie znaki czarne), a brakujące znaki są systematycznie uzupełniane. Na trasach przeważają drogi o nawierzchniach tłuczniowych.

Ruch rowerowy ułatwia dopuszczenie go w rejonie Rynku, w miejscach, gdzie ruch samochodowy jest bardzo ograniczony.

Proponowane główne trasy rowerowe praktycznie nie mogą korzystać z istniejącej infrastruktury - z wyjątkiem trasy nr 401 w Radzionkowie.

Aktualnie Tarnowskie Góry są w trakcie opracowywania projektu rozwoju infrastruktury rowerowej na terenie miasta.

#### 5.4. Planowana infrastruktura rowerowa

W 2016 r. został wykonany audyt torowisk po zlikwidowanych liniach kolejowych i bocznicach przemysłowych w ramach projektu Velo Silesia („Audyt nieczynnych tras kolejowych pod kątem adaptacji na trasy rowerowe”, Urząd Marszałkowski Woj. Śląskiego 2016 r.).

Proponowane w studium główne trasy rowerowe wykorzystują większą część tras wskazanych w tym audycie. Część z nich została już adaptowana w poprzednim studium głównych tras rowerowych wykonanym dla Górnośląskiego Związku Metropolitalnego w 2014 r.

Nie jest możliwe wykorzystanie trasy wskazanej w północnej części Chorzowa i Siemianowic Śląskich, ponieważ teren po tej trasie został już przeznaczony przez urzędy obu miast w całości na inne cele. Proponowana w tym śladzie trasa nr 35 została skierowana na wykonane wcześniej ciągi pieszo-rowerowe.

Podobne działania dotyczą niestety również trasy z Katowic przez Chorzów do Rudy Śląskiej – dlatego też prawdopodobnie proponowaną tutaj trasę nr 45 trzeba będzie na niektórych odcinkach poprowadzić innymi drogami, z obniżeniem bezpieczeństwa i wygody rowerzystów.

Nie nadaje się do prowadzenia trasy rowerowej odcinek byłego torowiska z Bytomia do Piekar Śląskich. Trasę rowerową można swobodnie poprowadzić pod pobliską drogą szybkiego ruchu, z wykorzystaniem dużej rezerwy miejsca pod wiaduktem drogowym.

Innym problemem jest odcinek trasy przebiegającej przez Gliwice i Zabrze, na który w studium została skierowana trasa nr 4. Część torowiska po kolei wąskotorowej została zagospodarowana przez linię normalnotorową, co praktycznie uniemożliwia wierne poprowadzenie tędy drogi dla rowerów, natomiast jest możliwe poprowadzenie jej drogami równoległymi w pobliżu torowiska. Nie jest możliwe prowadzenie trasy w stronę centrum Gliwic, ponieważ wymagałoby to budowy długich i wysokich kładek nad czynnymi torami kolejowymi. Jest możliwość poprowadzenia trasy przez Gliwice-Sośnicę, ale wymaga to m.in. odtworzenia zasypanych (światła) wiaduktów kolejowych, pod którymi prowadziła linia wąskotorowa.

Studium głównych tras rowerowych przewiduje wykorzystanie torowiska położonego na południe od centrum Katowic – częściowo przez projektowaną trasę nr 911, a częściowo przez wariant trasy nr 2.

## **6. KONSTRUOWANIE SYSTEMU TRAS – ŹRÓDŁA, ZASADNICZE UWARUNKOWANIA I WYTYCZNE**

### **6.1. Sieć tras rowerowych**

Projektowane trasy rowerowe stanowią aktualizację rozwijanej od 1999 roku - pierwotnie przez Śląski Związek Gmin i Powiatów w Katowicach - koncepcji Śląskiej Sieci Tras Rowerowych, której głównym zadaniem było połączenie ze sobą wszystkich gmin województw śląskiego i opolskiego oraz przygranicznych terenów województw sąsiednich.

O ile dotychczasowe prace studialne i koncepcyjne obejmowały głównie trasy o znaczeniu turystyczno-rekreacyjnym, o tyle obecne studium akcentuje funkcję komunikacyjną projektowanych tras rowerowych – w przeważającej mierze dotyczącą realizacji częstych podróży o charakterze obligatoryjnych i o zasięgu pozamiejskim.

Praktycznie wszystkie trasy istniejące nie odpowiadają aktualnym standardom prowadzenia tras rowerowych, tj. mają:

- nieodpowiednią nawierzchnię jezdni dróg,
- braki w zakresie infrastruktury rowerowej związanej z bezpieczeństwem i wygodą przejazdu przez skrzyżowania (m.in. brak przejazdów dla rowerzystów, wysokie krawężniki i niewłaściwa geometria dróg dla rowerów),
- poważne braki lub błędy w oznakowaniu znakami kategorii R.

Te same braki mają nieliczne i niepowiązane ze sobą pojedyncze elementy infrastruktury rowerowej, które powstały we wszystkich miastach GZM i jak dotąd nie podjęto prób oznakowania ich jako tras rowerowych.

Przebiegów tras rowerowych proponowanych w bieżącym studium nie należy traktować jako bezwzględnie ostatecznych. M. in. dalsze prace koncepcyjne powinny iść w kierunku poszukiwania możliwości skracania ich przebiegu oraz czasu trwania podróży.

Mogą one podlegać modyfikacjom – ze szczególnym uwzględnieniem fazy projektowania koncepcyjnego (uwzględniającego m. in. uwarunkowania własnościowe, sytuacyjno-wysokościowe i zagadnienia z zakresu inżynierii ruchu) – o ile spowoduje to poprawę ich parametrów funkcjonalnych i technicznych.

### **6.2. Podział sieci tras rowerowych**

W wersji wstępnej systemu przedłożonej do konsultacji/zaopiniowania założono, że metropolitalną sieć proponowanych głównych tras rowerowych GZM utworzą 83 korytarze ruchu rowerowego, w tym:

a) 33 trasy główne, które:

- łączą miasta GZM ze sobą i sąsiednimi gminami,
- rozpoczynają się przeważnie w centrach miast lub na skrzyżowaniach i rozwidleniach z innymi trasami głównymi,
- mają charakter regionalny, zarówno komunikacyjny/transportowy, jak i turystyczny,
- są ponumerowane w przedziale od 1 do 50 (bez nr 34) oraz 66; w tym samym przedziale mieszczą się też inne trasy główne woj. śląskiego); jedną z nich – trasa nr 8 - z uwagi na kształt granic miast GZM, przez które przebiegają – musiano podzielić na 2 odcinki (z uwzględnieniem terenu m. Jaworzno nie należącego do GZM);

b) 44 tras drugorzędnych, które:

- łączą miasta GZM ze sobą i sąsiednimi gminami,
- mają charakter zarówno komunikacyjny, jak i turystyczny,
- mają przyporządkowane numery trzycyfrowe w zależności od części woj. śląskiego,
- z uwagi na granice GZM - trzy z nich są podzielone każdorazowo na dwa odcinki przedzielone terenami nie należącymi do GZM,

c) 6 łączników, które stanowią odgałęzienia tras głównych i drugorzędnych (oznaczone za numerem literą „a” lub „b”), lub stanowią część dłuższych tras drugorzędnych (które mają numer trzycyfrowy).

Na planszy „WSTĘPNY PROJEKT MSTR ZESTAWIONY Z ISTNIEJĄCĄ INFRASTRUKTURĄ ROWEROWĄ I KORYTARZAMI PO ZLIKWIDOWANYCH LINIACH KOLEJOWYCH” (Rys. nr K-18 014-D-02) zaprezentowano lokalizację istniejącej infrastruktury rowerowej opracowaną na podstawie autorskiej inwentaryzacji bazującej na dotychczasowej znajomości jej przebiegu oraz informacjach pozyskanych w gminach GZM oraz pasów terenu po byłych liniach kolejowych zestawionych i zaprezentowanych na tle wstępnego projektu MSTR

## **7. KONSULTACJE/OPINIOWANIE WSTĘPNEGO PROJEKTU TRAS**

W ramach konsultacji/opiniowania wstępnego projektu tras - przeprowadzonych przy medialnym i organizacyjnym wsparciu ze strony Zamawiającego - zwrócono się pierwotnie do:

- 1) urzędów gmin/oficerów rowerowych z gmin GZM,
- 2) organizacji pozarządowych,
- 3) instytucji (m. in. Dyrekcja Lasów Państwowych i Nadleśnictwa),
- 4) osoby trzecie zainteresowane rozwojem tras rowerowych,

a następnie - po przeprowadzeniu procesu informacyjnego – projekt udostępniono maksymalnie szerokiemu ogółowi interesariuszy za pośrednictwem platformy internetowej Google.

Materiały pozyskane przez autorów w ramach ww. procesu – ze względu na dużą różnorodność ich postaci oraz bardzo dużą ich objętość – zostały przedstawione w postaci cyfrowej na załączonej do opracowania płycie CD/DVD.

## **8. AUTORSKI KOMENTARZ DO POZYSKANYCH OPINII WRAZ Z WERYFIKACJĄ ROZWIĄZAŃ**

### **8.1. Zasady weryfikacji - warunki analizowania opinii/wyników konsultacji proponujących zmiany przebiegu tras rowerowych**

Tryb wypracowywania autorskiego komentarza do pozyskanych opinii/wyników konsultacji wstępnego metropolitalnego systemu tras rowerowych GZM - ze wskazaniem przyczyn odrzucenia tych wariantów, lub przyjęcia ich w miejsce wcześniej zaproponowanych oraz powiązane z nimi projektowe działania następcze - był następujący:

- jeżeli proponowany przez opiniodawców przebieg trasy autorzy studium uznali za korzystniejszy – zastąpił on dotychczasowy,

- w przypadku braku możliwości jednoznacznego rozstrzygnięcia jakości wariantów - dotychczasowego i proponowanego w uwagach - autorzy studium zaproponowali przyjęcie ich obu - do ostatecznego wyboru i ustalenia przebiegu w dalszej fazie projektowania, tj. w koncepcji każdej z tras, której ten problem dotyczy,

- w przypadku, gdy proponowane warianty tras nie spełniały kryteriów zakładanych dla projektowania tras głównych - nastąpiło ich odrzucenie. Szczególnie gdy dotyczyły one wariantów

znacznie wydłużających całościowe przebiegi projektowanych tras lub wskazywały trasy boczne (poprzeczne).

Wszystkie trasy proponowane przez autorów studium stanowią bezpośrednie połączenia centrów gmin, a w niektórych nielicznych przypadkach - bezpośrednie połączenia większych dzielnic i miejscowości. Zgodnie z zasadami projektowania - trasy tworzą kompletną sieć takich połączeń, a każda trasa projektowana jest na zasadzie „rybiego kręgosłupa”, do którego poszczególne gminy powinny dodawać (najlepiej w ramach opracowywanych całościowo koncepcji gminnych systemów tras rowerowych) „ości”, tj. dojazdy do poszczególnych dzielnic, miejscowości i obiektów.

Spośród zgłoszonych uwag zostały wydzielone te, które stanowią niezbędne uzupełnienie oczek sieci tras głównych, w tym brakujące ważne łączniki, w następnej kolejności - propozycje tras, które stanowią warianty zaproponowanych wcześniej tras głównych.

W uwagach zgłoszono wiele informacji dotyczących rozmaitych obiektów, których wpływ na przebieg tras rowerowych jest drugorzędny. Zgłoszono też wiele tras drugorzędnych, których przebieg nie ma wpływu na przebieg proponowanych głównych tras rowerowych. Komentarze do zgłoszonych uwag mogą pomijać te przypadki, co nie oznacza, że nie powinny zostać zrealizowane, o ile są potrzebne jako trasy drugorzędne i są możliwe do wykonania zgodnie ze standardami.

Wiele uwag dotyczy spraw własnościowych – nie załatwionych przez wiele lat, a także i nowych. Uporanie się z nimi jest warunkiem niezbędnym, żeby proponowane trasy zaistniały, uzyskując parametry takie, jakich oczekują rowerzyści. Brak pomyślnego załatwienia spraw własnościowych i wynikające stąd często próby wytyczania długich objazdów sprawią, że system będzie niewydolny, a tym samym nie będzie zaspokajał potrzeb jego użytkowników i nie wygeneruje większego ruchu rowerowego.

Uwagi tego typu, a występują praktycznie w każdej gminie i w odniesieniu do każdej trasy (podobnie jak ma to miejsce w przypadku projektowania i budowy praktycznie wszystkich dróg publicznych i wielu dróg wewnętrznych) - w większości przypadków nie są komentowane przez autorów.

Pod względem technicznym podstawą rozpatrywania każdej z uwag zgłoszonych przez opiniodawców/konsultantów były następujące warunki projektowania systemu:

- spójność – trasy łączą ze sobą wszystkie źródła i cele podróży, łatwość znalezienia celu, możliwość wyboru wariantów podróży w zależności od preferowanych wymagań,
- bezpośredniość – najkrótsze połączenia, zalecany współczynnik wydłużenia trasy nie większy niż 1,2,
- atrakcyjność – m.in. oświetlenie, bezpieczeństwo społeczne, zieleń w otoczeniu trasy, brak możliwości zabłądzenia,
- bezpieczeństwo - dla wszystkich użytkowników dróg – minimalna ilość skrzyżowań ruchu rowerowego z ruchem samochodowym, dobra widoczność, jednoznaczność sytuacji, a w ich wyniku małe prawdopodobieństwo kolizji,
- wygoda – m.in. równość nawierzchni, brak krawężników i garbów w poprzek drogi rowerowej, małe pochylenia podłużne – nie większe niż 6 %, mało utrudnień w ruchu wymagających zwolnienia prędkości jazdy przez rowerzystę lub zatrzymania się.

## **8.2. Konfiguracja tras rowerowych w gminach GZM z uwzględnieniem opiniowania/konsultacji**

Tytułowa konfiguracja została przedstawiona na planszy „WSTĘPNY PROJEKT MSTR ZESTAWIONY Z PRZEBIEGAMI Z KONSULTACJI/OPINIOWANIA ORAZ SYSTEM WYNIKOWY” (Rys. nr. K-18 014-D-03)

### **8.2.1. Powiaty grodzkie**

Rdzeń Metropolii stanowi 13 miast – powiatów grodzkich. Centralnym punktem tego rdzenia są Katowice, z których wychodzi promieniście kilka głównych tras do pozostałych miast Metropolii i dalej - w kierunku innych dużych miast w woj. śląskim i województwach sąsiednich. Kolejne trasy główne łączą ze sobą bezpośrednio pozostałe miasta – powiaty grodzkie, a także prowadzą osie promieniście, uzupełniając trasy wychodzące z Katowic.

*Uwaga. Stan aktualny stopnia rozwoju systemu tras w poszczególnych jednostkach terytorialnych GZM został omówiony w punkcie 5.3. Istniejąca infrastruktura rowerowa*

#### **8.2.1.1. Bytom**

Propozycje ze wstępnej wersji studium przed konsultacjami.

Centralny punkt miasta stanowi Rynek, z którego wychodzą promieniście 4 trasy: nr 32 w stronę Rudy Śląskiej przez Szombierki, nr 40 w stronę Zabrze przez Miechowice, nr 44 w stronę Świętochłowic przez Łagiewniki i nr 401 w stronę Piekar Śląskich przez Rozbark. Nieopodal Rynku, w Rozbarku od trasy nr 401 odgałęzia się trasa nr 413 w stronę Psar przez północną część Siemianowic Śląskich. Trasę nr 401 przecina trasa nr 20 prowadząca z Chorzowa przez Os. Arki Bożka,

Rozbark, Dąbrowę Miejską i Stroszek do Tarnowskich Gór. Od trasy nr 20 w Dąbrowie Miejskiej odgałęzia się trasa nr 401 w stronę Świerklańca przez Radzionkova, a następnie przecina ją trasa nr 6 prowadząca z Piekar Śląskich przez Radzionków, Stroszek, Dąbrowę Miejską i Miechowice do Gliwic, a w Stroszku odgałęzia się trasa nr 427 do Radzionkova. Od trasy nr 44 za Łagiewnikami odgałęzia się trasa nr 35 w stronę Siemianowic Śląskich przez północną część Chorzowa.

łącznie przez Bytom prowadzi 9 tras (10 odcinków), z których tylko trasa nr 6 ma charakter komunikacyjno-turystyczny, a pozostałe to trasy o charakterze komunikacyjnym.

#### Propozycje i komentarze z etapu opiniowania studium.

Uwagi do tras rowerowych proponowanych w studium zgłosił Urząd Miejski (UM) w Bytomiu, powołując się na współpracę ze stroną społeczną i dokumenty takie, jak plan mobilności miejskiej i projekt infrastruktury rowerowej opracowany wraz z węzłem przesiadkowym. Część uwag dotyczy tras poprzecznych do proponowanych w studium i nie dotyczących ewentualnych zmian przebiegu tras w nim zaproponowanych.

Poniższe komentarze dotyczą wyłącznie propozycji tras, które można potraktować jako warianty tras zaproponowanych w studium. Autorzy zwracają uwagę, że niektóre trasy traktowane przez Urząd Miejski jako główne - w rzeczywistości nie mają takiego charakteru, ponieważ zaczynają się i kończą ślepo, uniemożliwiając rowerzystom kontynuowanie podróży w sposób zorganizowany przez zarządcę systemu infrastruktury rowerowej.

Niezależnie od tego - swoje uwagi zgłosiło stowarzyszenie Miasto dla Mieszkańców (MdM). Niektóre z propozycji nie dotyczą wariantów tras zaproponowanych w studium i nie mają charakteru tras głównych. Autorzy studium zwracają uwagę, że zadaniem głównych tras rowerowych nie jest przede wszystkim wydłużanie ich przebiegu w celu promowania zabytków i innych ciekawostek krajoznawczych. Tego typu intencje są właśnie domeną realizacji tras drugorzędnych.

Trasa nr 6. MdM proponuje wydłużenie trasy (roboczo nazwanej „trasą B”) z wykorzystaniem torowiska kolejowego w celu ominięcia ścieżki, którą obecnie poruszają się piesi. Spowodowałoby to niepotrzebne wydłużenie trasy, a wystarczające jest zaproponowane w studium wybudowanie obok siebie drogi dla rowerów i drogi dla pieszych.

Trasa nr 20. UM zwrócił uwagę – „punkt 45”, że poprowadzenie trasy al. Legionów wymaga wycinki zieleni przydrożnej. Zdaniem autorów studium - takie działanie jest niepotrzebne.

UM i MdM zgłosili propozycję trasy prowadzącej projektowaną drogą dla rowerów wzdłuż ul. Strzelców Bytomskich - zamiast bocznymi drogami o większym współczynniku wydłużenia - lecz z brakiem skrzyżowań z sygnalizacją świetlną i z odcinkami o charakterze velostrady. Propozycja dotyczy wariantu trasy składającego się roboczo z „tras nr 17÷17d” (MdM używa określenia „trasy A i C”). Z uwagi na równorzędny charakter obu wariantów decyzja w tej sprawie powinna zostać



podjęta w następnym etapie projektowania. W sumie zostały przedstawione 3 warianty o różnej długości, oznaczone jako warianty I, II i III, z przejazdem pomiędzy „trasą nr 17” a zaproponowanym w studium przebiegiem trasy nr 20 wykorzystującym nazwane roboczo odcinki „trasami nr BeCeTka2, 23 i 32”. Autorzy studium zwracają uwagę, że ewentualna budowa trasy nr 20 z wykorzystaniem wariantu – „trasy nr 32” nie zastępuje żadnego z odcinków trasy nr 6, tak jak to sugeruje UM w Bytomiu. Zwracają też uwagę, że projektowana infrastruktura rowerowa wzdłuż ul. Strzelców Bytomskich będzie charakteryzowała się minimalnymi parametrami technicznymi przewidywanymi w standardach i nie będzie szeroką drogą dla rowerów, jak to sugeruje opinia MdM.

MdM proponuje poprowadzenie trasy nr 20 drogami gospodarczymi i ul. Małą w Tarnowskich Górach, zamiast wykorzystania torowiska kolejowego do budowy velostrady. Proponowany wariant trasy charakteryzuje się dużym współczynnikiem wydłużenia w stosunku do przebiegu zaproponowanego w studium i koniecznością pokonania wzniesienia w pobliżu Dolomitów – Sportowej Doliny. Autorzy studium nie podzielają obaw MdM o braku możliwości wykonania drogi dla rowerów o parametrach velostrady równoległe do linii kolei wąskotorowej.

Trasa nr 32. MdM proponuje poprowadzenie trasy (roboczo nazwanej „trasą H”) ul. Kilara i drogą dla rowerów wzdłuż planowanej ulicy łączącej ul. Łagiewnicką z ul. Zabrzeńską, zamiast prowadzenia jej torowiskiem zlikwidowanego odcinka linii wąskotorowej i projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Zabrzeńskiej, który zdaniem MdM nie pomieści ruchu pieszego i rowerowego. Proponowany wariant trasy ma większy współczynnik wydłużenia od dotychczasowego i nie ma dwupoziomowego skrzyżowania z ul. Łagiewnicką. Zdaniem autorów studium jest możliwość wybudowania ciągu pieszo-rowerowego o odpowiedniej szerokości wzdłuż ul. Zabrzeńskiej.

UM zgłosił propozycję trasy prowadzącej projektowaną drogą dla rowerów wzdłuż ul. Zabrzeńskiej i ul. Frycza-Modrzewskiego, zamiast prowadzenia trasy bocznymi drogami. Propozycja dotyczy wariantu nazwanego roboczo „trasa nr 19”. Autorzy studium przyjmują tę propozycję z uwagi na mniejszy współczynnik wydłużenia proponowanego odcinka trasy.

Trasa nr 40. UM zgłosił propozycję zmiany przebiegu trasy i poprowadzenie jej ul. Sądową i planowaną kładką nad ul. Wrocławską, zamiast ul. Piekarską i przez skomplikowane skrzyżowanie ul. Wrocławskiej z ul. Powstańców Warszawskich i ul. Strzelców Bytomskich. Proponowany wariant jest wygodniejszy i bezpieczniejszy dla rowerzystów. Autorzy studium przyjmują tę propozycję, która roboczo stanowi fragmenty „tras nr 16 i 17”.

MdM zgłosił propozycję poprowadzenia trasy velostradą (roboczo nazwanej „trasą J”) wybudowaną na dawnym torowisku kolejowym, z koniecznością wybudowania przejazdu dla rowerzystów przez ul. Miechowicką w Karbiu i przejazdów dla rowerzystów przez łącznice z drogą nr 88 – al. Jana Nowaka-Jeziorańskiego, zamiast poprowadzenia trasy droga dla rowerów wzdłuż ul. Miechowickiej, budowy przejazdu dla rowerzystów przez ul. Miechowicką przy łącznicach z drogą nr 88 i prowadzenia trasy drogą serwisową. Zgłoszony wariant został nazwany roboczo „trasą nr 29”.

Z uwagi na równorzędny charakter obu wariantów decyzja w tej sprawie powinna zostać podjęta w następnym etapie projektowania.

Trasa nr 40a. UM zgłosił propozycję trasy nazwanej roboczo „trasami nr 16 i 17”, które stanowią łącznik – trasę nr 40a, łączącą trasy nr 20 i 40 z dworcem kolejowym. Trasa powinna prowadzić wzdłuż ul. Powstańców Warszawskich, kładką nad ul. Wrocławską i wzdłuż ul. Strzelców Bytomskich, ale jej początek powinien znajdować się przy wejściu na dworzec kolejowy.

Trasa nr 44. UM zgłosił propozycję połączenia ze sobą dwóch tras zielonych – tras nr 40 i 413, co powoduje, że trasa nr 44 rozpoczynałaby się na rozwidleniu z trasą nr 32 na ul. Dojazd. Autorzy studium przyjmują tę propozycję.

Trasa nr 401. UM zgłosił propozycję wariantu trasy prowadzącego planowaną drogą dla rowerów wzdłuż ul. Witczaka i ul. Kędzierzyńskiej, nazwanego roboczo „trasą nr 30”, zamiast przebiegu proponowanego w studium, prowadzącego ul. Brzezińską i ul. Kochanowskiego oraz drogami przebudowanymi na велоstradę. Oba warianty mają podobną długość, a wariant zaproponowany w studium jest szybszy i wygodniejszy, ponadto ma dwupoziomowe skrzyżowanie z ul. Jana Pawła II – drogą nr 911.

Trasa nr 413. UM zgłosił propozycję zmiany początkowego odcinka trasy i rozpoczęcie jej na Rynku, a następnie poprowadzenie ul. Krakowską, drogą dla rowerów wzdłuż ul. Witczaka do uliczki prowadzącej do ul. Kochanowskiego, po czym ul. Kochanowskiego do ul. Siemianowickiej, nazywając ją roboczo „trasami nr 12 i 13”. Autorzy studium przyjmują tę propozycję.

W wyniku zaproponowanych zmian przez Bytom będzie prowadzić 10 tras, a oprócz dotychczas proponowanych tras dojdzie do nich łącznik – trasa nr 20a o charakterze komunikacyjnym.

#### *8.2.1.2. Chorzów*

##### Propozycje ze wstępnej wersji studium przed konsultacjami.

Aktualna koncepcja głównych tras rowerowych GZM nawiązuje tylko częściowo do zrealizowanego fragmentu trasy nr 20 i pozostających w fazie koncepcji innych tras rowerowych. Główną oś komunikacji rowerowej miasta stanowi trasa nr 20 z Katowic-Panewnik przez Os. Hutników, Batory, Park Śląski i Stary Chorzów do Bytomia. Przecinają ją kolejno trasy: nr 45 prowadząca z Katowic przez Os. Hutników do Rudy Śląskiej (Nowego Bytomia), nr 4 prowadząca z Katowic przez Park Śląski, centrum Chorzowa i Os. Gwarecka do Świętochłowic, nr 114 z Chorzowa przez Stary Chorzów do Siemianowic Śląskich oraz trasa nr 35 z Bytomia-Łagiewnik przez Siemianowice Śląskie, Mysłowice do Oświęcimia. W Batorym od trasy nr 20 odgałęzia się trasa nr 42 w stronę Świętochłowic. Wzdłuż zachodniej granicy miasta prowadzi trasa nr 44 ze Świętochłowic przez Os. Gwarecka i Pnioki do Bytomia. Przed granicą z Katowicami od trasy nr 114 odgałęzia się trasa nr 414.

Łącznie przez Chorzów prowadzi 8 tras o charakterze komunikacyjnym.

Propozycje i komentarze z etapu opiniowania studium.

Uwagi do tras rowerowych proponowanych w studium zgłosili chorzowski MZUiM i Chorzowski Oficer Rowerowy.

Trasa nr 4. MZUiM proponuje poprowadzenie trasy nr 114 od Rynku jezdniami ul. Moniuszki i ul. Skargi do Szybu Prezydent, a także łączącymi je odcinkami zaprojektowanych już dróg dla rowerów. Zdaniem autorów studium należałoby zmienić przebieg trasy nr 4 tak, aby prowadził wraz z trasą nr 20 ul. Parkową do Szybu Prezydent, a dalej zgodnie z propozycją MZUiM wskazaną dla trasy nr 114. Pozwoliłoby to na ominięcie przez trasę nr 4 Góry Redena oraz ul. Kościuszki i skrzyżowania tej ulicy z ul. Katowicką, w których to miejscach zapomniano o potrzebie wybudowania jakiegokolwiek infrastruktury rowerowej. Autorzy studium częściowo akceptują propozycję MZUiM, ale pod warunkiem, że główna trasa rowerowa ominie teren spacerowy obok szybu. Trasa nr 114 rozpoczynałaby się od węzła tras nr 4 i 20 przy Szybie Prezydent.

MZUiM uważa, że utworzenie kontrapasa na ul. Legnickiej na trasie nr 4 jest niemożliwe i w związku z tym proponuje inny przebieg trasy, dłuższy od zaproponowanego w studium. Zdaniem autorów studium utworzenie kontra pasa jest jak najbardziej możliwe i nie ma żadnych przeciwwskazań przeciwko jego utworzeniu. Ta propozycja MZUiM jest również popierana przez Chorzowskiego Oficera Rowerowego, który zwraca uwagę na niekorzystne pochylenie podłużne ul. Bocznej i ul. Reymonta. Wskazany wariant, prowadzący ul. Zaborską i ul. Raciborską, charakteryzuje się tymi samymi pochyleniami podłużnymi.

Ciekawszą propozycję zgłosił Chorzowski Oficer Rowerowy, aby poprowadzić trasę nr 4 projektowaną drogą dla rowerów wzdłuż ul. Katowickiej, ul. Miechowickiej i ul. 3 Maja. Trasa ta jest krótsze i mniej kręta. Wariant ten byłby do przyjęcia pod warunkiem, że projekt będzie zgodny ze standardami infrastruktury rowerowej i będzie miał kontynuację w Świętochłowicach aż do Lipin. Rozstrzygnięcie dotyczące wyboru wariantów powinno nastąpić w następnej fazie projektowania trasy nr 4.

Trasa nr 20. MZUiM zgłosił 7 propozycji zmian przebiegu trasy nr 20. Pierwsza z nich dotyczy poprowadzenia trasy wzdłuż ul. Batorego i ul. Klonowej, zamiast ul. Kasztanową i ul. Lipową. Z uwagi na duży współczynnik wydłużenia powinien pozostać dotychczas zaproponowany przebieg trasy nr 20.

Druga z uwag dotyczy poprowadzenia trasy zaprojektowaną przez MZUiM drogą dla rowerów wzdłuż ul. Leśnej, ul. Piekarskiej, ul. Armii Krajowej i ul. Wyspiańskiego lub ul. Trzynieckiej, po czym dalej ul. Długą wraz z trasą nr 42, zamiast proponowaną drogą dla rowerów wzdłuż torów kolejowych oraz ul. Maronia, ul. Inwalidzką, ul. Grzędziela i ul. Musialika, z sygnalizacją świetlną i przejazdem dla rowerzystów przez ul. Gliwicką (ostatni odcinek w granicach Katowic). W tym przypadku również z uwagi na duży współczynnik wydłużenia powinien pozostać dotychczas zaproponowany przebieg trasy nr 20.

Trzecia z propozycji dotyczy poprowadzenia trasy nr 20 ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Gałęczki i al. Wojska Polskiego, zamiast proponowanej nowej drogi dla rowerów i istniejących ciągów pieszo-rowerowych na Os. Tysiąclecia. Oba warianty mają podobną długość, ale zaproponowany w studium przebieg przez Os. Tysiąclecia prawdopodobnie charakteryzuje się wyższym standardem infrastruktury rowerowej, a rozstrzygnięcie przebiegu tego odcinka powinno nastąpić w trakcie dalszego projektowania.

Czwarta z propozycji dotyczy poprowadzenia trasy nr 20 ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Katowickiej i przez Park Redena, zamiast ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Parkowej. Z uwagi na duży współczynnik wydłużenia i sporą różnicę wysokości powinien pozostać dotychczas zaproponowany przebieg trasy nr 20.

Piąta z propozycji dotyczy poprowadzenia trasy nr 20 zaprojektowaną przez MZUiM drogą dla rowerów tuż obok Szybu Prezydent, zamiast proponowanej w studium drogi dla rowerów, omijającej ten obiekt. Autorzy studium częściowo akceptują tą propozycję, ale pod warunkiem, że główna trasa rowerowa ominie teren spacerowy obok szybu.

Szósta z propozycji dotyczy poprowadzenia trasy nr 20 zaprojektowaną przez MZUiM drogą dla rowerów przy ul. Poznańskiej, zamiast proponowanej w studium велоstrady na dawnym torowisku kolejowym. Autorzy studium częściowo akceptują tą propozycję, ale pod warunkiem, że główna trasa rowerowa ominie teren spacerowy obok szybu. Oba warianty mają podobną długość, ale zaproponowany w studium przebieg charakteryzuje się wyższym standardem infrastruktury rowerowej.

Siódma z propozycji dotyczy poprowadzenia trasy nr 20 zaprojektowaną przez MZUiM trasą dla rowerów wzdłuż ul. Królowej Jadwigi, ul. Legnickiej i ul. Wijskiej, zamiast proponowanej w studium велоstrady na dawnych torowiskach kolejowych. Z uwagi na duży współczynnik wydłużenia nowego wariantu i różnicę standardów powinien pozostać dotychczas zaproponowany przebieg trasy nr 20.

Trasa nr 35. W Maciejkowicach MZUiM wskazuje 2 ciągi pieszo-rowerowe jako alternatywę przebiegu trasy nr 35, która według studium ma być велоstradą wykorzystującą torowiska dawnych linii kolejowych. Z uwagi na większy współczynnik wydłużenia nowych wariantów i różnicę standardów powinien pozostać dotychczas zaproponowany przebieg trasy nr 35.

Chorzowski Oficer Rowerowy proponuje rozważenie innego przebiegu początkowego odcinka trasy nr 35 z poprowadzeniem go od trasy nr 44 ul. Krzyżową, który nie może zostać zaakceptowany z uwagi na niższy standard proponowanej infrastruktury rowerowej w stosunku do dotychczasowej propozycji ujętej w studium. Ciekawą alternatywą mogłoby być poprowadzenie trasy nr 44 torowiskiem zlikwidowanej linii kolejowej.

Trasa nr 42. MZUiM wskazuje warianty tej trasy, które z uwagi na duży współczynnik wydłużenia nie mogą zastąpić przebiegu zaproponowanego w studium.

Trasa nr 44. MZUiM proponuje poprowadzenie trasy nr 44 nową ulicą, łączącą ul. 3 Maja z ul. Szkolną w Świętochłowicach, nieznacznie krótszą od proponowanego w studium prowadzenia jej istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym koło Parku Amelung. Wadą tego wariantu jest skrzyżowanie w poziomie z ul. 3 Maja i torem tramwajowym, podczas gdy proponowany w studium przebieg trasy prowadzi pod istniejącym wiaduktem drogowym, co wskazuje na to, że powinien pozostać dotychczas zaproponowany przebieg trasy nr 44.

Trasa nr 45. Chorzowski Officer Rowerowy proponuje inny przebieg trasy nr 45, który nie może zostać zaakceptowany z uwagi na większy współczynnik wydłużenia i niższy standard proponowanej infrastruktury rowerowej w stosunku do dotychczasowej propozycji ujętej w studium.

Trasa nr 114. Trasa zaproponowana przez MZUiM jako początkowy odcinek trasy nr 114, zdaniem autorów studium powinna zostać wykorzystana jako fragment nowego przebiegu trasy nr 4, a trasa nr 114 rozpoczynałaby się na skrzyżowaniu tras rowerowych w pobliżu Szybu Prezydent.

Chorzowski Officer Rowerowy proponuje inny przebieg trasy nr 114, sugerując wykorzystanie nowego ciągu pieszo-rowerowego przy nowej ul. ks. Bojarskiego, jednakże brak jest wskazania połączenia tego ciągu z Szybem Prezydent.

Parking Bike&Ride. MZUiM zaznaczył przy Rynku planowany parking, do którego nie prowadzi żadna droga dla rowerów, a w związku z tym zaprojektowane przebiegi tras rowerowych nie pozwalają rowerzystom na wygodne i bezpieczne dotarcie do tego parkingu.

### *8.2.1.3. Dąbrowa Górnicza*

#### Propozycje ze wstępnej wersji studium przed konsultacjami.

Centralny punkt miasta stanowi skrzyżowanie obok Pałacu Zagłębia, przez które przechodzą 2 trasy, a 3 kolejne rozpoczynają się w jego pobliżu. Przez skrzyżowanie przechodzą trasy nr 36 prowadząca z Będzina przez Warpie, centrum miasta, Gołonóg, Pogorię, Ząbkowice i Chruszczobród do Łaz i Zawiercia oraz nr 461 prowadząca przez Sosnowiec-Pekin i Sosnowiec-Niwkę do Trójkąta Trzech Cesarzy. W pobliżu rozpoczynają się trasy nr 6a prowadząca do Będzina-Zielonej do połączenia z trasą nr 6 w stronę Piekar Śląskich, nr 507 prowadząca w stronę Psar i Mierzęcic oraz nr 510 prowadząca w stronę zalewu Pogoria III, zalewu Kuźnica Warężyńska, Wojkowic Kościelnych i Siewierza. Przez Dąbrowę Górniczą biegnie też trasa nr 6, która przecina większość z wymienionych powyżej tras z wyjątkiem trasy nr 461 – prowadzi ze Sławkowa przez Strzemieszyce Wielkie, Gołonóg, obok zalewu Pogoria III, przez Będzin-Zieloną i Będzin-Łagiszę w stronę Siemianowic Śląskich (Przełajki) i Piekar Śląskich. W Strzemieszycach Wielkich od trasy nr 6 odgałęzia się trasa nr 470 prowadząca przez dzielnic Sosnowca Ostrowy Górnicze, Bory i Maczki do Jaworzna, a koło zalewu Pogoria III odgałęzia się trasa nr 506 przez Park Zielona wzdłuż Przemysły do Będzina.

Kilka tras prowadzi przez wschodnią część miasta. Od trasy nr 36 w Ząbkowicach odgałęzia się trasa nr 37 przez Łękę i Błędów w stronę Olkusza i Krakowa, do połączenia się z trasą Velo Prądnik z systemu tras Velo Małopolska. Przez Błędów prowadzi też trasy R11a – odnoga trasy międzynarodowej nr EuroVelo nr 11, prowadząca z Krakowa przez Sławków i Błędów w stronę Częstochowy, Łodzi i Płocka, nr 22, prowadząca ze Sławkowa przez Błędów i Ogrodzieniec w stronę Częstochowy oraz trasa nr 533 przez Łazy do Siewierza. Trasy nr 36 i 37 przecina trasa nr 518, prowadząca ze Sławkowa przez Łękę i Tucznawę do Siewierza.

łącznie przez Dąbrowę Górniczą prowadzi 13 tras, z których trasy nr 36 i 416 mają charakter komunikacyjny, a pozostałe to trasy o charakterze komunikacyjno-turystycznym.

#### Propozycje i komentarze z etapu opiniowania studium.

Większość uwag zgłoszonych przez Stowarzyszenie Rowerowa Dąbrowa dotyczy nazw obiektów i nie ma wpływu na przebieg głównych tras rowerowych. Uwagi do studium zgłosiło również Sosnowieckie Stowarzyszenie Rowerowe. Zgłoszenie dotyczy m.in. tras lokalnych, których proponowany przebieg nie ma wpływu na przebieg głównych tras rowerowych.

Trasa nr 6. Na mapie została bardzo niedokładnie zaznaczona planowana trasa rowerowa od przystanku kolejowego Gołonóg (wsp. 50.34463, 19.22757) w kierunku granicy z Będzinem, pokrywająca się częściowo, a częściowo równoległa do trasy nr 6. Trasę tą można potraktować jako wariant przebiegu trasy nr 6, ale porównanie wariantów będzie możliwe dopiero po przedstawieniu szczegółowej koncepcji tej trasy, z zaznaczeniem wykorzystania istniejących dróg i budowy nowych.

Trasy nr 6a i 36. W centrum planowana jest ulica z drogą dla rowerów, która pozwala na skorygowanie obu tych tras tak, aby wszystkie planowane trasy przebiegały lub zaczynały się obok dworca kolejowego.

Trasy nr 36 i 37. W Ząbkowicach została zaznaczona planowana trasa rowerowa, której przebieg jest równoległy do początkowego odcinka trasy nr 37 i do odcinka trasy nr 36 Ząbkowice – Tucznawa. W porównaniu z przebiegiem trasy nr 37 planowana trasa ma 2 niebezpieczne przejazdy dla rowerzystów przez drogę nr 796 w pobliżu ronda, w tym jeden o nie najlepszej widoczności. Zaplanowany dotychczas przebieg trasy nr 37 zakłada tylko 1 przejazd dla rowerzystów przez ul. Związku Orła Białego w miejscu o bardzo dobrej widoczności, co oznacza, że nie należy zmieniać tego przebiegu. W porównaniu z przebiegiem trasy nr 36 planowana trasa rowerowa jest od niej o 1 km dłuższa.

W wyniku zaakceptowania zaproponowanych zmian nastąpi zmiana centralnego punktu miasta, który będzie się znajdował przy stacji kolejowej Dąbrowa Górnicza.

#### 8.2.1.4. Gliwice

##### Propozycje ze wstępnej wersji studium przed konsultacjami.

Centralny punkt miasta stanowi pl. Piłsudskiego, z którego wychodzi promieniście 5 tras: nr 3 w stronę Zabrze-Makoszów i Katowic przez Sośnicę, nr 15 w stronę Łan Wielkich (w gminie Sośnicowice) i Kędzierzyna-Koźła przez Wójtową Wieś i Ostropę, nr 16 w stronę Rudzińca i Ujazdu przez Stare Łąbędy, nr 17 w stronę Pyskovic i Lublińca przez Łąbędy-Przyszówkę i Czechowice oraz nr 33 w stronę Przyszowic (w gminie Gierałtowice) i Mikołowa przez Trynek i Bojków Dolny. Na wschód od pl. Piłsudskiego trasy nr 3 i 33 przecina trasa nr 49 prowadząca od dworca kolejowego przez Os. Sikornik i Bojków Górny do Knurowa i Czerwionki-Leszczyn Górny do Knurowa i Czerwionki-Leszczyn, a przy hali sportowo-widowiskowej odgałęziają się od nich trasa nr 4 prowadząca przez Zatorze do Os. M. Curie-Skłodowskiej w Zabrzu i Katowic oraz trasa nr 29 przez Bojków i Knurów do Orzesza. W Sośnicy od trasy nr 3 odgałęzia się trasa nr 45 do Os. Janek w Zabrzu i Katowic. Trasy nr 15, 16 i 17 przecina trasa nr 6 prowadząca z Mikulczyc w Zabrzu przez Żerniki, Szobiszowice, wschodnią część centrum miasta i Wójtową Wieś do Pilchowic i Raciborza. W Ostropie od trasy nr 15 odgałęzia się trasa nr 396 do Sośnicowic.

W południowej części Gliwic znajduje się trasa nr 371, łącząca w Bojkowie trasę nr 29 z prowadzącą w stronę Pilchowic i Raciborza trasą nr 6. Trasa ta w całości przebiega po torowisku dawnej kolei wąskotorowej, zgodnie z propozycjami audytu dotyczącego koncepcji Velo Silesia. Przez północne krańce Gliwic, obok Jez. Czechowickiego przebiega trasa nr 384 z Zabrze-Mikulczyc przez Pyskowice do Toszka, wykorzystująca m.in. torowisko po rozebranej linii kolejowej.

Łącznie przez Gliwice prowadzi 13 tras, z których 7 tras (nr 6, 15, 16, 29, 33, 371 i 384) ma charakter komunikacyjno-turystyczny, a pozostałe to trasy o charakterze komunikacyjnym.

##### Propozycje i komentarze z etapu opiniowania studium.

Urząd Miejski w Gliwicach zgłosił m.in. propozycje tras rowerowych, które nie są wariantami tras proponowanych w studium, lecz trasami drugorzędnymi.

UM uważa, że trasy rowerowe mają charakter turystyczny, ponieważ nie pozwalają na szybką jazdę rowerem, jednakże nie proponują żadnych konkretnych zmian, które by pozwoliły na zmniejszenie współczynnika wydłużenia i bezpieczniejszy przejazd rowerem, natomiast w kilku miejscach kwestionują podejmowane konkretne próby poprawienia tego stanu przez autorów studium. Autorzy studium zwracają uwagę, że dalekobieżne trasy turystyczne również powinny mieć te same parametry techniczne, co główne trasy komunikacyjne, a więc zarzut, że trasy są turystyczne, a zarazem nieprawidłowe, jest nieracjonalny.

Gliwicka Rada Rowerowa zgłosiła uwagi, których treść odnosi się do konieczności przestrzegania standardów przy projektowaniu proponowanych głównych tras rowerowych. Uwzględnienie tych

uwag jest oczywiste dla autorów studium, a tym samym uwagi te nie mają wpływu na rozważania dotyczące ewentualnej zmiany przebiegu zaproponowanych tras rowerowych.

Trasa nr 3. W przypadku tej trasy studium przewiduje wybudowanie drogi dla rowerów o wysokim standardzie zbliżonym do velostrady, podczas gdy UM Gliwice i GRR proponują wykorzystanie wybudowanej przez Urząd Miasta drogi dla rowerów o minimalnych parametrach technicznych, częściowo niezgodnej ze standardami, co zdaniem autorów studium może być jedynie rozwiązaniem tymczasowym. Docelowo należy zrealizować trasę o przebiegu zgodnym ze studium, umożliwiającym budowę odcinków dróg dla rowerów o wyższym standardzie technicznym. Tak samo należy potraktować brak rampy w miejscu schodów przy skrzyżowaniu al. Przyjaźni z ul. Zwycięstwa. Nieprawdziwy jest argument UM Gliwice, że zaproponowany w studium przebieg trasy nr 3 jest nowym przebiegiem, ponieważ w większości prowadzi dokładnie śladem trasy, która istniała przez kilkanaście lat, podczas gdy trasa wzdłuż ul. Kujawskiej ma zaledwie rok i jest nadal nieukończona. Odcinek omijający Park Chrobrego ma przebieg zgodny z koncepcją infrastruktury rowerowej z 2013 r., która zainicjowała projekt modernizacji trasy nr 3 przez UM Gliwice.

Trasa nr 4. UM Gliwice zwraca uwagę, że na granicy z Zabrzem trasa przecina 2 pary torów kolejowych. Autorzy studium wyjaśniają, że w tym miejscu znajdują się przykryte ziemią 2 wiadukty kolejowe, pod którymi przebiegała linia kolei wąskotorowych – wystarczające jest ponowne wykonanie wykopu i wyremontowanie wiaduktów.

GRR proponuje poprowadzenie trasy nr 4 krótkim fragmentem trasy nr 3, torowiskiem po linii wąskotorowej i ciągami pieszo-rowerowymi wzdłuż ul. Akademickiej i obok Hali Arena, zamiast ciągami pieszo-rowerowymi wzdłuż ul. Panewnickiej i ul. Kujawskiej, co pozwoli skrócić czas przejazdu o czasy oczekiwania na sygnał zielony na 4 przejazdach dla rowerzystów. Autorzy studium akceptują ten wniosek.

Propozycja UM w Zabrze poprowadzenia trasy rowerowej wzdłuż rzeki Bytomki jako wariantu trasy nr 4 w Zabrze i Gliwicach jest ciekawa, ale autorzy studium nie mają możliwości sprawdzenia, czy wykonanie takiej trasy jest w ogóle możliwe. Zaletą tego wariantu jest mniejszy współczynnik wydłużenia w stosunku do proponowanego w studium wykorzystania torowiska dawnej linii kolei wąskotorowej, przylegającego do eksploatowanej nadal linii normalnotorowej. Wadą jest konieczność wykonania licznych jednopoziomowych skrzyżowań z ulicami tuż obok obiektów mostowych.

Autorzy studium przypominają, że w przypadku braku możliwości wykorzystania torowiska dawnej linii kolei wąskotorowej, możliwe jest powrót do wariantu zamieszczonego w studium w 2014 r. Według tego wariantu trasa prowadzi w Zabrze przez Os. Curie-Skłodowskiej i Maciejów do granicy Gliwic. W Gliwicach trasa prowadzi pod wiaduktem autostrady A1 i projektowaną kładką nad drogą nr 88 w miejscu rozebranego wiaduktu kolejowego, skrajem Parku Leśnego, po czym ul. Światowida, ul. Krakusa, ul. Poniatowskiego, ul. Zaborską, dalej ul. Hutniczą, ul. Franciszkańską, ul. Robotnicza oraz skrajem Parku im. Bolesława Chrobrego i Politechniki Śląskiej do połączenia z trasą nr 29.



Trasa nr 6. W Szobiszowicach UM Gliwice i GRR proponują pozostawienie dotychczasowego przebiegu trasy nr 6, która obecnie biegnie ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Orłąt Śląskich i jezdnią ul. Owocowej, co wymaga pokonania przez rowerzystów 2 przejazdów i ponadto w zależności od kierunku jazdy ustąpienia pierwszeństwa 1 lub 2 razy. Propozycja ze studium poprowadzenia trasy jezdnią ul. Batalionu Kosynierów i proponowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Bernardyńskiej wymaga pokonania przez rowerzystów tylko 1 przejazdu dla rowerzystów i ponadto ustąpienia pierwszeństwa tylko 1 raz przy dojeździe do ul. Batalionu Kosynierów.

Stwierdzenie UM Gliwice, że na ul. Floriańskiej nie da się wprowadzić kontra ruchu jest nieprawdziwe.

UM Gliwice proponuje pozostawienie na ul. Śliwki dotychczasowego przebiegu trasy nr 6, zamiast poprowadzenia go drugą stroną tej ulicy. Autorzy studium zwracają uwagę, że pierwotny przebieg trasy miał zawsze charakter tymczasowy, związany z koniecznością wygospodarowania miejsca po drugiej stronie ulicy. Obecnie miejsce zostało wygospodarowane, a więc ustała przyczyna uniemożliwiająca dokonanie tej zmiany. Zaproponowany w studium przebieg jest bezpieczniejszy i wygodniejszy od dotychczasowego.

Pomiędzy centrum miasta a autostradą A4 UM Gliwice proponuje pozostawienie dotychczasowego przebiegu trasy nr 6, zapominając, że przebieg zaproponowany w studium jest zgodny w koncepcją infrastruktury rowerowej z 2013 r. Zaproponowany w studium przebieg jest krótszy i mniej kręty. Argument, że prowadzenie trasy wzdłuż ul. Zawiszy Czarnego wymaga usunięcia drzew jest nieprawdziwy – w 2009 r. został wykonany projekt techniczny przebiegającego tędy odcinka trasy nr 15 omijający wszystkie drzewa.

Trasa nr 6b. Ciekawą propozycją GRR jest dodanie łącznika i ujęcie w studium dodatkowej trasy nr 6b w relacji Radiostacja – dworzec kolejowy – pl. Piłsudskiego – pl. Mickiewicza, przy czym ostatni odcinek pokrywa się z ujętym w studium początkowym fragmentem trasy nr 15. Propozycja ta zawiera budowę drogi dla rowerów wzdłuż ul. Tarnogórskiej, obok projektowanego przez Urząd Miejski węzła przesiadkowego, wraz z tunelem pod torami kolejowymi, a także budowy drogi dla rowerów z wykorzystaniem miejsca nad tunelem Drogowej Trasy Średnicowej pomiędzy ul. Zwycięstwa a ul. Berbeckiego (lub jezdnią ul. Fredry). Z niewiadomych przyczyn UM zrezygnował z budowy tego tunelu i rezerwy terenu pod jego przyszłą budowę, mimo jednoznacznych wskazań posiadanej przez UM koncepcji infrastruktury rowerowej z 2013 r.

Trasa nr 16. GRR proponuje poprowadzenie trasy nr 16 pod mostem na Kłodnicy pod ul. Orlickiego i równocześnie przedostania się z ciągu pieszo-rowerowego na al. Wybrzeż Wojska Polskiego z ciągiem pieszo-rowerowym przy ul. Portowej. Podobne rozwiązanie, ale w mniejszej skali znajduje się w Kobiórze, gdzie pod mostem kolejowym znajduje się kładka pieszo-rowerowa. Prowadzenie ciągów pieszo-rowerowych pod mostami jest częstą praktyką. Najbliższe przykłady takich rozwiązań znajdują się m.in. w Rybniku, Raciborzu i Opolu. Zastosowanie takiego rozwiązania pozwoliłoby na

ominięcie niewygodnego przejazdu dla rowerzystów przez wylot ul. Orlickiego. Taką nową kładkę należałoby wykorzystać również do skorygowania przebiegu tras nr 6 i 17.

W Łabędach UM Gliwice i GRR proponują poprowadzenie trasy nr 16 projektowanym przez Zarząd Dróg Miejskich odcinkiem ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Portowej, zamiast odcinka велоstrady omijającej skrzyżowanie ul. Portowej z ul. Staromiejską. Propozycja ta nie zawiera rozwiązania, jak rowerzyści mieliby skręcać z drogi dla rowerów wzdłuż ul. Portowej na jezdnię ul. Staromiejskiej i na odwrót – należy spodziewać się, że w miejscu koncentracji ruchu samochodowego byłoby konieczne wybudowanie przejazdów dla rowerzystów, i ewentualnie kładki pieszo-rowerowej na Kłodnicy, co w przypadku zaproponowanego w studium przebiegu trasy nr 16 jest obecnie niepotrzebne.

Proponowane przez GRR poprowadzenie trasy nr 16 ciekawszym przebiegiem przez Dzierżno znacznie wydłużyłoby tą trasę. Ciekawszy wariant trasy nr 16 omówiony jest w formie uwagi przy haśle „Powiat gliwicki” – „Rudziniec”.

Trasa nr 17. UM Gliwice sugeruje, że nie ma możliwości wygospodarowania pasa dla rowerów na ul. Oriona. Uwaga ta jest niezrozumiała – autorzy studium proponują wybudowanie ciągu pieszo-rowerowego z wykorzystaniem obecnego chodnika, zgodnie z koncepcją infrastruktury rowerowej wykonanej w 2013 r.

UM Gliwice proponuje pozostawienie dotychczasowego przebiegu trasy nr 17 po wschodniej stronie Os. Kosmonautów, zamiast poprowadzenia go po stronie zachodniej. Autorzy studium zwracają uwagę, że zaproponowany w studium przebieg jest krótszy i wygodniejszy od dotychczasowego.

UM Gliwice zgłasza problem braku zgody na wstęp do lasu z uwagi na niewybuchy. Według telefonicznego wyjaśnienia w Nadleśnictwie Brynek zakaz nie dotyczy istniejących tras rowerowych – drogi, którymi te trasy prowadzą są wolne od niewybuchów.

Trasa nr 33. W Bojkowie GRR proponuje poprowadzenie trasy nr 33 ul. Sienną, zamiast ujętego w studium odcinka велоstrady omijającej zabudowania, ale pokonującą niewielkie wzniesienie. Z uwagi na równorzędność zalet i wad obu wariantów, rozstrzygnięcie przebiegu tego odcinka powinno nastąpić w trakcie dalszego projektowania. Stwierdzenie UM Gliwice, że na tej ulicy nie da się wprowadzić kontra ruchu jest nieprawdziwe.

UM Gliwice proponuje wariant trasy prowadzący od przecięcia z autostradą A1 planowanymi drogami dla rowerów wzdłuż ul. Rolników i ul. Granicznej, zamiast śladem dróg gospodarczych, powołując się na planowany w tym miejscu zbiornik przeciwpowodziowy. Brak jest informacji, że budowa zbiornika rzeczywiście uniemożliwi budowę drogi dla rowerów. Autorzy studium proponują przesunięcie podjęcia decyzji w tej sprawie do następnej fazy dokumentacji i wyjaśnienia, który wariant będzie korzystniejszy.

Trasa nr 42 (przedłużenie trasy, która w całości znajduje się poza Gliwicami). Niezależnie od planowanej trasy nr 45 GRR zaproponowała Rowerową Trasę Średnicową stanowiącą przedłużenie trasy nr 42, przebiegającej przez Rudę Śląską, Zabrze i Gliwice. Na przedłużeniu

z ul. Roosevelta w Zabrze proponowana trasa prowadzi przez Gliwice ul. Sikorskiego i ul. Żeromskiego do połączenia się z trasą nr 3 przy proponowanej nowej kładce na Kłodnicy. Zaletą tej propozycji przebiegu jest mały współczynnik wydłużenia, ale z uwagi na wąskie pasy drogowe wygospodarowanie wzdłuż tych ulic infrastruktury rowerowej o wysokim standardzie jest niemożliwe. Ponadto ul. Żeromskiego przecina kilka ulic z pierwszeństwem przejazdu, co wymagałoby podporządkowania ich proponowanej trasie rowerowej.

Rowerową Trasę Średnicową zaproponował również Urząd Miejski w Zabrze, który proponuje wybudowanie jej obok Drogowej Trasy Średnicowej. Z uwagi na brak kontynuacji tej trasy w Gliwicach, trasa ta musiałaby zostać włączona do trasy nr 3 w pobliżu granicy z Zabrzem. Z uwagi na dużą ilość niezbędnych obiektów inżynierskich i skomplikowana geometrię takiej trasy wariant ten autorzy studium oceniają negatywnie.

Trasa nr 49. Na odcinku centrum – Trynek proponowane jest poprowadzenie trasy wzdłuż ul. Rybnickiej, z pominięciem Sikornika, a tym samym nieznaczne skrócenie trasy i zmniejszenie ilości przejazdów dla rowerzystów z sygnalizacją świetlną oraz ominięcie nieprzychylnego dla rowerzystów osiedla. Autorzy studium akceptują ten wniosek., tym bardziej, że część tego odcinka została już zaprojektowana i czeka na realizację.

UM Gliwice proponuje wariant trasy, który nie wymaga budowy kładki nad autostradą A4. Wadą tego wariantu jest znaczny współczynnik wydłużenia. Wariant proponowany przez UM można potraktować jako tymczasowy.

Trasa nr 371. UM Gliwice proponuje wariant trasy prowadzący jezdnią ul. Św. Brata Alberta, zamiast torowiskiem dawnej linii kolei wąskotorowej. Wadą tego wariantu jest konieczność jazdy rowerem ul. Knuruwską. Wariant proponowany przez UM można potraktować jako tymczasowy.

W wyniku zaproponowanych zmian przez Gliwice będzie prowadzić 14 tras, a oprócz dotychczas proponowanych tras dojdzie do nich łącznik – trasa nr 6b o charakterze komunikacyjnym.

#### *8.2.1.5. Katowice*

##### Propozycje ze wstępnej wersji studium przed konsultacjami.

Centralny punkt miasta stanowi Rynek, z którego wychodzi promieniście 7 tras: nr 1 w stronę Tychów przez Os. Roździeńskiego, Dolinę Trzech Stawów, Katowicki Park Leśny, skraj Ochojca, Kostuchnę i skraj Podlesia, nr 2 w stronę Mikołowa przez Park Kościuszki, Brynów, Kokociniec i Panewniki, nr 4 w stronę Chorzowa przez Koszutkę, Dąb i Park Śląski (obok Os. Tysiąclecia), nr 5 w stronę Sosnowca przez Os. Roździeńskiego, Szopienice-Rozdzień i Stawy Hubertus, nr 7 w stronę Mysłowic obok Urzędu Wojewódzkiego, przez Dolinę Trzech Stawów, Janów, Szopienice-Wilhelminę, nr 23 w stronę Siemianowic Śląskich przez Bogucice oraz nr 45 w stronę Os. Hutników w Chorzowie-Batorym przez Załęże i Os. Witosa. Na południe od centrum trasy nr 1 i 2 przecina trasa nr 3

prowadząca ze Starej Kuźni w Rudzie Śląskiej przez Stary Panewnik, Zadole, Piotrowice, Ochojec, Giszowiec, Janów, Nikiszowiec, Szopienice, Wilhelminę i Stawy Hubertus (od Szopienic razem z trasą nr 7) do Sosnowca. Od skrzyżowania tras nr 1 i 3 koło Ochojca odgałęzia się trasa nr 101 prowadząca przez Murcki do Łędzin, od której przy L. Łędziny odgałęzia się trasa nr 142 do Tychów. Przez południową część miasta biegnie też trasa nr 28, która przecina trasy nr 1 i 101 – prowadzi z Mikołowa przez Podlesie, skrajem Bożych Darów w stronę Wesolej i Brzezinki w Mysłowicach. W Giszowcu od trasy nr 3 odgałęzia się trasa nr 914, która łączy się z trasą nr 28 prowadzącą przez Mysłowice-Brzezinkę do Jaworzna. Od trasy nr 2 w Panewnikach odgałęzia się trasa nr 20, prowadząc w stronę Chorzowa przez Kokociniec. O północną granicę miasta zahaczają trasa nr 35 prowadząca ze Starego Sosnowca koło Stawów Hubertus do Mysłowic oraz trasa nr 114 prowadząca z Chorzowa skrajem Parku Śląskiego i Bytkowa, koło Kol. Alfred w Katowicach do Siemianowic Śląskich.

łącznie przez Katowice prowadzi 15 tras, z których trasa nr 142 tylko formalnie zaczyna się na terenie miasta. Trasy nr 3, 28, 101, 142 i 914 mają charakter komunikacyjno-turystyczny, a pozostałe to trasy o charakterze komunikacyjnym.

#### Propozycje i komentarze z etapu opiniowania studium.

Przedstawiciel Miasta Katowice ds. Realizacji Polityki Rowerowej zgłosił ogólnikowe zastrzeżenia do tras rowerowych zaproponowanych w studium.

Jedną z uwag głosi, że studium nie uwzględnia planowanych przez UM tras rowerowych. Autorzy studium zwracają uwagę, że projektowanie powinno zaczynać się od ustalenia optymalnych przebiegów tras głównych, a nie od wybierania, które z tras drugorzędnych należy przekwalifikować na trasy główne. Tym bardziej budzi zdziwienie, że UM nie zakwestionował, ani nie zaproponował wcześniej skorygowania przebiegów tras, które obecnie są przeważnie powtórzeniem przebiegów ustalonych w poprzednim studium z 2014 r. Autorzy studium zwracają uwagę, że przy korygowaniu przebiegu proponowanych tras rowerowych każdorazowo sprawdzano propozycje tras rowerowych planowanych przez Urząd Miasta, jak również propozycje składane przez Śląskiego Oficera Rowerowego (projekt Velo Silesia) i rowerzystów, w tym Stowarzyszenie Rowerowe Katowice.

Nie jest prawdą, że Miasto Katowice nie posiada informacji o podstawach wyznaczenia reprezentowanych przebiegów, stosowanej przez autorów studium definicji trasy rowerowej i planowanych standardów wykonania oraz charakterze wytyczonych połączeń. To wszystko znajduje się w dokumentach sporządzonych przez Inkom dla GZM w 2014 r. Dokumenty te to studium przebiegu głównych tras rowerowych i standardy infrastruktury rowerowej, które zostały przyjęte do stosowania m.in. przez Sejmik Województwa Śląskiego, a także zarządzeniem Prezydenta Miasta Katowice. Dokumenty te znajdują się na stronie internetowej Miasta Katowice <http://katowice.eu/rowerem/rowerem/dokumenty-strategiczne>.

Oba opracowania studialne, tj. z 2014 r. i obecne, nie obejmują części kosztowej, jednakże orientacyjne koszty budowy infrastruktury rowerowej są ogólnie znane, a więc ich przytaczanie na obecnym etapie projektowania sieci tras rowerowych nie jest niezbędne.

Inwestowanie w utworzenie sieci głównych tras rowerowych, w tym dróg dla rowerów o charakterze velostrad, powinno odbywać się na tych samych zasadach, co inwestowanie w każdą drogę publiczną, łącznie z rozwiązywaniem problemów dotyczących pozyskiwania prawa do dysponowania odpowiednim terenem. Należy przyjąć, że na każdej proponowanej trasie występują podobne problemy, jak na każdej innej drodze publicznej.

Stowarzyszenie Rowerowe Katowice zgłosiło uwagi dotyczące braku możliwości przebiegu niektórych tras w sposób wskazany w studium, jednakże niekiedy brak jest uwag, które powinny przebiegać proponowane trasy. Przebiegi te powinny zostać doprecyzowane przez Urząd Miasta z uwzględnieniem potrzeb rowerzystów dalekobieżnych. 3 z tych uwag dotyczą trasy nr 45, której budowa powinna być priorytetem.

Kilka uwag głosi, że UM nie jest właścicielem terenu, co rzekomo uniemożliwia budowę tras rowerowych. W przypadku inwestycji drogowych pozyskiwanie niezbędnego terenu jest rzeczą normalną, nie ma natomiast informacji, że UM nie ma możliwości pozyskania tego terenu. Nie da się wybudować dróg dla rowerów o parametrach velostrady bez pozyskiwania na ten cel niezbędnego terenu. Uwagi tego typu dotyczą tras nr 5, 35 i 45.

Trasa nr 1. SRK zwraca uwagę (pkt 27, 28), że trasa nr 1 nie może być szybką trasą ponieważ bazuje na trasie turystycznej. W założeniu trasa nr 1 miała być szybką trasą komunikacyjną, jednakże UM wykonał ją jako mocno niedoinwestowaną trasę rekreacyjną, mylnie nazywaną turystyczną. Autorzy studium zwracają uwagę, że przebieg trasy został w kilku miejscach skorygowany, a obecne braki nie świadczą o braku możliwości ich usunięcia.

Trasa nr 2. SRK zwraca uwagę (pkt 31), że przebieg trasy nr 2 jest zbyt kręty, jednakże nie zgłasza żadnej innej propozycji przebiegu tej trasy. Autorzy studium zwracają uwagę, że proponowany przebieg trasy nr 2 został w kilku miejscach znacząco „wyprostowany w stosunku do jej aktualnego przebiegu. Jednocześnie autorzy studium zwracają uwagę SRK, że kręty przebieg trasy nie świadczy o jej turystycznym charakterze – turyści również potrzebują tras o małym współczynniku wydłużenia.

Mniej kręty przebieg miałyby poprowadzenie trasy nr 2 początkowo wraz z trasą nr 45 (który jak wynika z późniejszych uwag, SRK proponuje zlikwidować), a następnie torowiskiem zlikwidowanej przemysłowej linii kolejowej jako docinek velostrady i istniejącą drogą do ul. Szadoka. Dodatkową zaletą tego wariantu jest ominięcie Góry Kościuszki. Wybór wariantu powinien nastąpić w następnej fazie projektowania.

Nieznana organizacja lub osoba używająca skrótu „MUR” zaznaczyła wariant trasy nr 2 omijający Starganec. Wariant ten został negatywnie zaopiniowany przez Nadleśnictwo Katowice w 2014 r.,

przy czym jako uzasadnienie podano, że część tego odcinka pokrywa się ze ścieżką przyrodniczą uczęszczaną przez małe dzieci.

Trasa nr 3. SRK zgłosiło zastrzeżenia do trasy nr 3, zaznaczając w pkt. 24 i 25, że przebieg trasy jest nierealny z uwagi na sprawy własnościowe. W 2014 r. Nadleśnictwo Katowice wyraziło pozytywną opinię dotyczącą proponowanego przebiegu tej trasy na tym odcinku.

SRK zgłosiło jako wariant trasy nr 3 połączenie Giszowca z Nikiszowcem „linią nr 34”, tj. drogą dla rowerów wzdłuż ul. Szopienickiej, co byłoby dobrym rozwiązaniem, o ile jej standardowe wykonanie jest realne. W czasie wizji lokalnej autorzy studium stwierdzili, że obecnie w dwóch miejscach całe pobocze zajmują zatoki autobusowe. Wykonanie w tym miejscu drogi dla rowerów jest możliwe, jeżeli UM pozyska teren pozwalający na obejście zatok, ewentualnie zlikwiduje zatoki lub przesunie oś jezdni wraz z zatokami tak, aby obok nich wygospodarować miejsce na drogę dla rowerów w obecnym pasie drogowym. Należy zwrócić uwagę, że ruch samochodowy na ul. Szopienickiej jest znacznie większy, niż na ul. Zamkowej, gdzie ruch rowerowy może odbywać się częściowo jezdnią.

Pan Łukasz (brak nazwiska w opisach) zaproponował pozostawienie dotychczasowego przebiegu trasy nr 3 w Piotrowicach. Przebieg ten charakteryzuje się znacznym współczynnikiem wydłużenia i stromymi krętymi zjazdami do tunelu pod ul. Kościuszki, ponadto omija przystanek kolejowy. Wariant ten należy traktować jako rozwiązanie tymczasowe, natomiast docelowo powinien zostać wykonany wariant zaproponowany przez autorów studium.

Autorzy studium zgłaszają autopoprawkę do przebiegu trasy nr 3. Nowy wariant dotyczy odcinka między Giszowcem a Boliną. proponowaną drogą dla rowerów wzdłuż ul. Szopienickiej, na torowisku pozostałym po rozebranych torze kolejowym z wykorzystaniem wiaduktu nad autostradą A4, po czym ścieżką nad stawem do ośrodka wypoczynkowego. Dotychczasowy wariant wymaga budowy drogi dla rowerów wzdłuż ul. Mysłowickiej, przystosowania chodnika na wiadukcie nad autostradą A4 i budowy tunelu w nasypie linii kolejowej.

Trasa nr 4. Proponowane przez GRR połączenie zwane „linią nr 3” zostało wykorzystane do skorygowania przebiegu trasy nr 4, która po zmianie będzie prowadzić drogami dla rowerów wzdłuż al. Korfantego i al. Roździeńskiego, pod rondem Ziętka i wzdłuż ul. Chorzowskiej. Najtrudniejszym elementem tego odcinka jest wybudowanie tunelu dla rowerzystów pod rondem pod al. Korfantego.

Trasa nr 5. SRK zgłosiło połączenie zwane „linią nr 18”, częściowo równoległe do ujętej w studium trasy nr 5. Rzekomo przebieg trasy nr 5 jest nierealny z uwagi na stan własnościowy, ale brak jest informacji, że UM nie ma możliwości pozyskania tego terenu, natomiast tylko przebieg proponowany w studium może zapewnić trasie standard велоstrady.

Trasa nr 29. SRK zgłosiło zastrzeżenia do trasy nr 28, zaznaczając jej odcinek „linią nr 29”, że teren po linii kolejowej został przekazany Lasom Państwowym. W 2014 r. Nadleśnictwo Katowice wyraziło pozytywną opinię dotyczącą proponowanego przebiegu tej trasy.

Trasa nr 45. Zdaniem SRK połączenie zwane „linią nr 8” powoduje, że część trasy nr 45 jest niepotrzebna. Należy zwrócić uwagę, że współczynnik wydłużenia dla początkowego odcinka trasy nr 45 jest znacznie mniejszy od współczynnika wydłużenia zastępujących go odcinków trasy nr 4 i „linii nr 8”. Tym samym „linia nr 8” w żaden sposób nie zastępuje trasy nr 45.

Trasa nr 101. W przypadku wyboru nowego wariantu trasy nr 2 i budowy trasy nr 911, niezbędna byłoby zmiana początkowego odcinka trasy nr 101 i rozpoczęcie jej od rozwidlenia z trasami nr 1 i 3.

Trasa nr 414. Proponowane przez GRR połączenia zwane „linią nr 12” i „linią nr 4” zostało wykorzystane do wydłużenia przebiegu trasy nr 414 o odcinek centrum przesiadkowe w Katowicach – ul. Grundmanna – ul. Stęślickiego – Koszutka – Wełnowiec – al. Korfantego – Kol. Alfred – ul. Telewizyjna – Bytków, skraj Parku Śląskiego. Wydłużony odcinek trasy nr 414 będzie biegł w całości drogami dla rowerów.

Trasa nr 911. Autorzy studium zgłaszają autopoprawkę – trasę nr 911, stanowiącą wariant trasy nr 3, która prowadzi pasami ruchu dla rowerów na ul. Panewnickiej, ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Panewnickiej i asfaltowej drogi leśnej, po czym drogami leśnymi oraz jezdniami ul. Jutrzenki, ul. Kruczej i ul. Płochy przez Kokociniec, a następnie ciągami pieszo-rowerowymi wzdłuż ul. Kijowskiej i ul. Hadyny oraz projektowana drogą dla rowerów do ul. Szadoka z kładką nad linią kolejową. Przy ul. Załęskiej trasa trafia na torowisko kolejowe po rozebranej linii przemysłowej i prowadzi nim przez Brynów, skrajem Muchowca i Katowickiego Parku Leśnego, po czym przez projektowany przejazd kolejowy i drogą gospodarczą do ul. Szopienickiej. Nowy wariant charakteryzuje się mniejszym współczynnikiem wydłużenia, znacznie mniejszą ilością zakrętów i miejsc kolizyjnych z ruchem samochodowym, brakiem skrzyżowań z sygnalizacją świetlną i możliwością stworzenia długiego odcinka велоstrady.

W wyniku zaproponowanych zmian przez Katowice będzie prowadzić 17 tras, a oprócz dotychczas proponowanych tras dojdą do nich trasy nr 414 i 911 o charakterze komunikacyjnym.

#### *8.2.1.6. Mysłowice*

##### Propozycje ze wstępnej wersji studium przed konsultacjami.

Główną oś komunikacji rowerowej miasta stanowi trasa nr 35 prowadząca kolejno wzdłuż prawego brzegu Brynicy, Czarnej Przemszy i Przemszy z Siemianowic Śląskich skrajem Katowic obok Szabelni, Starego Miasta, Słupnej do Trójkąta Trzech Cesarzy i dalej obok Os. Powstańców Śląskich, Brzezinki, Dzieńkowic i Imielina-Jazdu w stronę Chełmka i Oświęcimia. Od strony Katowic do trasy nr 35 dochodzą trasy nr 3 i 7, rozgałęziające się przy Stawach Hubertus i Szabelni – trasa nr 3 prowadzi w stronę Sosnowca, a trasa nr 7 biegnie wraz z trasą nr 35 do Trójkąta Trzech Cesarzy, kierując się dalej skrajem Sosnowca w stronę Jaworzna. Przy Trójkącie Trzech Cesarzy od tras nr 7 i 35 odchodzi w stronę Sosnowca-Zagórza i Dąbrowy Górniczej trasa nr 461. Przy Os. Powstańców Śląskich od trasy nr 35 odgałęzia się trasa nr 151 w stronę Łędzin i Starego Bierunia przez Brzęczkowice, Brzezinkę,

Kosztowy, Krasowy i Furmaniec, a od trasy nr 151 w Kosztowach odgałęzia się trasa nr 111 do Imielina. W Brzezince trasy nr 35 i 151 przecina trasa nr 28 prowadząca z Katowic-Podlesia i Bożych Darów przez Wesołą, Morgi i Brzezinkę do Jaworzna. W Morgach do trasy nr 28 dochodzi trasa nr 914 z KatowicOGiszowca. W Imielinie-Jeździe trasę nr 35 przecina trasa nr 8 prowadząca ze Starego Bierunia i Imielina przez Dzieńkowice-Jazd w stronę Jaworzna.

Łącznie przez Mysłowice prowadzi 9 tras, z których trasa nr 461 tylko formalnie zaczyna się na terenie miasta, a trasy nr 3 i 8 przebiegają w granicach miasta na bardzo krótkich odcinkach – trasy nr 3, 8, 28 i 914 mają charakter komunikacyjno-turystyczny, a pozostałe to trasy o charakterze komunikacyjnym.

#### Propozycje i komentarze z etapu opiniowania studium.

Urząd Miejski zgłosił 3 trasy lokalne zaprojektowane w związku z budową węzła przesiadkowego Bike&Ride. Trasy te nie stanowią wariantów głównych tras rowerowych zaproponowanych w studium.

#### *8.2.1.7. Piekary Śląskie*

##### Propozycje ze wstępnej wersji studium przed konsultacjami.

Główną oś komunikacji rowerowej miasta stanowi trasa nr 401 prowadząca ze Świerklańca obok zapory w Kozłowej Górze, przez Os. Wieczorka, Os. Buczka, nieopodal Bazyliki i Kalwarii, przez Szarlej do Bytomia. Przy zaporze w Kozłowej Górze trasa nr 401, tuż za granicą Piekar Śląskich, styka się z trasą nr 21 z Tarnowskich Gór przez Rogoźnik i Przeczyce do Siewierza. Przy Os. Wieczorka od trasy nr 401 odgałęzia się trasa nr 421, która prowadzi przez Kozłową Górę w stronę Tarnowskich Gór. W poprzek trasy nr 401 przebiega trasa nr 6, prowadząca od strony Dąbrowy Górniczej, Będzina i Czeladzi przez Brzozowice-Kamień i Szarlej, obok Kalwarii i Bazyliki, nieopodal Kopca Wyzwolenia w stronę Radzionkowa, północnych dzielnic Bytomia i Zabrze oraz Gliwic. Koło Dąbrówki Wielkiej trasę nr 6 przecina trasa nr 413 z Bytomia przez Jutrzyny i Dąbrówkę Wielką do Wojkowic i Psar, a w Kamieniu trasę nr 414 z Parku Śląskiego i Siemianowic Śląskich przez Dąbrówkę Wielką i Kamień do Wojkowic-Żychcic.

Łącznie przez Piekary Śląskie prowadzi 5 tras, z których trasa nr 6 ma charakter komunikacyjno-turystyczny, a pozostałe to trasy o charakterze komunikacyjnym.

#### Propozycje i komentarze z etapu opiniowania studium.

Jak dotąd brak jest takich propozycji.



### 8.2.1.8. Ruda Śląska

#### Propozycje ze wstępnej wersji studium przed konsultacjami.

Trasy rowerowe prowadzące przez miasto tworzą szachownicę, z dwoma osiami północ – południe (trasy nr 32 i 44) i 4 osiami wschód – zachód (trasy nr 4, 42, 45 i 3). Główną oś północ – południe stanowi trasa nr 32 z Bytomia przez Os. Powstańców Śląskich, Godulę, Chebzie, Nowy Bytom, Czarny Las, Wirek i Halembę do Ornontowic i Orzesza, a drugą z osi trasa nr 44 z Bytomia przez Świętochłowice, Nowy Wirek i Kochłowice do Mikołowa. Przecinają je kolejno trasy relacji wschód – zachód: nr 4 ze Świętochłowic-Lipin przez Godulę i Rudę Północną do Zabrza, nr 45 prowadząca z Os. Hutników w Chorzowie przez Nowy Wirek, Bykowinę, Nowy Bytom, Czarny Las i Bielszowice do Os. Janek w Zabrzu oraz nr 3 z Zabrze-Makoszów przez Os. Halemba i Starą Kuźnię do Panewnik i Ochojca w Katowicach. W Chebziu od trasy nr 32 odgałęzia się trasa nr 42 w stronę Świętochłowic. Od skrzyżowania tras nr 3 i 32 w Halembie odgałęzia się trasa nr 373 prowadząca przez Borową Wieś w Mikołowie, Gierattowice i Knurów oraz gminy Pilchowice i Sośnicowice do Łączy w gminie Rudziniec, a od trasy nr 3 w Starej Kuźni odgałęzia się trasa nr 137 do Mikołowa, Wyr i Kobióra.

Łącznie przez Rudę Śląską prowadzi 8 tras, z których tylko trasy nr 3 i 373 mają charakter komunikacyjno-turystyczny, a pozostałe to trasy o charakterze komunikacyjnym.

#### Propozycje i komentarze z etapu opiniowania studium.

Fundacja AS Ruda Śląska zgłosiła większość uwag w formie wskazania przebiegów proponowanych drugorzędnych tras rowerowych. Autorzy studium zwracają uwagę, że projektowanie powinno zaczynać się od ustalenia optymalnych przebiegów tras głównych, a nie od wybierania, które z tras drugorzędnych należy przekwalifikować na trasy główne. Tym bardziej budzi zdziwienie, że UM nie zakwestionował, ani nie zaproponował skorygowania przebiegów tras, które obecnie są przeważnie powtórzeniem przebiegów ustalonych w poprzednim studium w 2014 r.

Przebiegi niektórych fragmentów planowanych przez UM tras rowerowych odbiegają od przyjętych standardów infrastruktury rowerowej, co widać najwyraźniej przy porównaniu z przebiegami tras rowerowych ujętych w studium – trasy w studium bieżą w miarę prosto, a trasy zgłoszone przez FAS bieżą zygzakami nawet tam, gdzie można je poprowadzić prosto. Autorzy studium sugerują ponowne przemyślenie niektórych rozwiązań projektowych, aby uniknąć budowy tras nieakceptowanych przez rowerzystów.

Trasa nr 3. Gliwicka Rada Rowerowa proponuje zmianę przebiegu trasy w granicach Zabrze i Rudy Śląskiej, proponując poprowadzenie jej rudzkiego odcinka drogami bliżej brzegu rzeki Kłodnicy, jednakże propozycja jest niekonsekwentna. Autorzy studium wprowadzają autopoprawkę, która częściowo wykorzystuje powyższą propozycję, ale prowadzi bliżej rzeki od granicy z Zabrzem aż do Os. Halemba, korzystając z kładki na Kłodnicy przy pętli autobusowej. Zaproponowano 2 podwarianty nowego przebiegu trasy nr 3, prowadzące lewym i prawym brzegiem rzeki, przy czym

prowadzenie trasy wzdłuż lewego brzegu rzeki ma mniejszy współczynnik wydłużenia, jest łatwiejsze do wykonania, ale zakłada prowadzenie trasy przez most na Kłodnicy i wykonanie niebezpiecznych lewoskrętów. Wybór podwariantu powinien nastąpić w następnej fazie projektowania.

GRR w opisie proponowanego wariantu zwraca uwagę, że trasa nr 3 jest trasą turystyczną, nie podając uzasadnienia swojej opinii. W założeniu trasa nr 3 miała być szybką trasą komunikacyjną, jej przebieg przez las nie determinuje celu jej utworzenia, a samo istnienie lasu na trasie nie oznacza, że jest to trasa turystyczną.

Trasa nr 4. FAS kwestionuje legalność istniejącego przejazdu przez tory kolejowe na trasie w pobliżu ul. Szyb Zofii, twierdząc, że ten przejazd należy dopiero zaprojektować. Sprawa ta powinna być zostać uregulowana przez UM niezależnie od niniejszego studium.

Trasa nr 32. Między Szombierkami a Godulą FAS proponuje poprowadzenie trasy odcinkiem ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Goduli, zamiast odcinka велоstrady prowadzącej równoległe do tej ulicy. Autorzy studium proponują pozostawienie przy ul. Goduli istniejącego chodnika pieszym, bez dobudowywania do niego drogi dla rowerów i wybudowanie велоstrady zgodnie z zaproponowanym wcześniej przebiegiem.

Między Godulą a Chebziem FAS proponuje poprowadzenie trasy nr 32 odcinkiem ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Goduli, zamiast odcinka велоstrady prowadzącej równoległe do tej ulicy. Propozycja ta nie zawiera rozwiązania, jak miałoby wyglądać połączenie proponowanego przez FAS ciągu pieszo-rowerowego z proponowanym w studium tunelem pod torami kolejowymi w Chebziu, co może zadecydować o negatywnym zaopiniowaniu tego wariantu w przyszłości. Z uwagi na domniemaną równorzędność zalet i wad obu wariantów, rozstrzygnięcie przebiegu tego odcinka powinno nastąpić w trakcie dalszego projektowania.

FAS kwestionuje budowę kładki w miejscu rozebranego wiaduktu kolejowego na trasie nr 32 przy Os. Kaufhaus, podając jako uzasadnienie rzekomą nierealność tej inwestycji i proponując znaczne wydłużenie trasy w celu ominięcia tej przeszkody. Zdaniem autorów studium nie ma przeciwwskazań technicznych uniemożliwiających wykonanie tej kładki.

FAS twierdzi, że nie jest możliwe wykonanie trasy rowerowej na odcinku między ul. Hallera a ul. Czarnoleśną, nie podając żadnego uzasadnienia tej uwagi. Nie podano też żadnego proponowanego objazdu tej drogi. Zdaniem autorów studium istniejąca w tym miejscu droga jest przejezdna.

Kolejne uwagi dotyczą kolizji proponowanego śladu trasy nr 32 z projektowaną drogą średnicową N-S, jednakże nie podają żadnych propozycji korekty przebiegu tej trasy, co uniemożliwia podjęcie odpowiednich działań projektowanych. Jest oczywiste, że korekta powinna nastąpić, ale jest też niezbędne uwzględnienie trasy rowerowej w projektach drogi średnicowej N-S. Dalsze uwagi dotyczą braków istniejącej infrastruktury rowerowej, która oczywiście powinna zostać wybudowana zgodnie

z obowiązującymi standardami. O ile projekt trasy średnicowej nie wymusi poprowadzenia trasy nr 32 innymi drogami.

Trasa nr 42. Równoległe do planowanej trasy nr 45 GRR zaproponowała trasę stanowiącą przedłużenie trasy nr 42, przebiegającej przez Rudę Śląską, Zabrze i Gliwice. W Rudzie Śląskiej trasa ta prowadzi z Chebia początkowo razem z trasą nr 32, a następnie przechodzi przez tor kolejowy i biegnie ulicami Szafranka i Styczyńskiego, po czym proponowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Zabrzeńskiej przez Rudę Południową, po czym dalej przez Zabrze wzdłuż ul. Wolności. Zaletą tej propozycji przebiegu jest mały współczynnik wydłużenia, ale z uwagi na wąskie pasy drogowe wygospodarowanie wzdłuż tych ulic infrastruktury rowerowej o wysokim standardzie jest niemożliwe.

Trasa nr 44. Nieznana osoba lub organizacja proponuje wariant trasy, prowadzący ul. Kochłowską, ul. Rybną, ul. Żymły, ul. Weteranów i pasami ruchu dla rowerów wzdłuż ul. Piłsudskiego, zamiast prowadzenia trasy innym odcinkiem ul. Kochłowskiej i drogami gospodarczymi oraz torowiskiem dawnej bocznicy kolejowej. Zaletą nowego wariantu jest mniejszy współczynnik wydłużenia (wariant krótszy o 1,0 km), ale rowerzyści muszą pokonać różnicę wzniesień do ul. Piłsudskiego i wykonać niebezpieczny manewr skrętu w lewo z ul. Kochłowskiej na skrzyżowaniach o ograniczonej widoczności. Wskazane jest jednak pozostawienie nowego wariantu i dokonanie ostatecznego wyboru w kolejnej fazie projektowania.

Trasa nr 45. FAS zwraca uwagę (pkt 102), że trasa nr 45 musi pokonać stromą skarpe, podczas gdy w pobliżu przebiega istniejący ciąg pieszo-rowerowy. Autorzy studium wyjaśniają, że istniejący ciąg pieszo-rowerowy został wykorzystany na tym odcinku, na którym jego przebieg jest zbieżny z przebiegiem trasy nr 45, a trasa ta musi pokonać tę samą skarpe, którą pokonuje istniejąca ulica. Sposób zakończenia ciągu rowerowego w pobliżu granicy Zabrze jest niestandardowy, a geometria skrzyżowania nie zapewnia bezpiecznego przeprowadzenia przez nie trasy rowerowej.

#### *8.2.1.9. Siemianowice Śląskie*

##### Propozycje ze wstępnej wersji studium przed konsultacjami.

Główne osie komunikacji rowerowej tworzą trasy nr 35, 114 i 414, układające się w prostokąt wokół centrum miasta. Od północy prostokąt zamyka trasa nr 35, prowadząca z Bytomia-Łagiewnik przez Michałkowice-Maroko i Park Pszczelnik do Dąbrówki Małej w Katowicach i Mysłowic. Od południa i wschodu prostokąt zamyka trasa nr 114, prowadząca z Chorzowa skrajem Parku Śląskiego i Bytkowa, przez Kol. Alfred, koło Os. Tuwima, omija Park Pszczelnik i biegnie obok Przetajki do Wojkowic. Od zachodu prostokąt zamyka trasa nr 414, odgałęziająca się od trasy nr 114 przy Parku Śląskim, po czym biegnie przez Os. Węzłowiec, Bytków, Maroko i Michałkowice do Dąbrówki Wielkiej w Piekarach Śląskich i Wojkowic-Żychcic. Od wschodu przez skrzyżowanie tras nr 35 i 114 nieopodal Parku Pszczelnik przechodzi trasa nr 23 z Katowic przez tereny przemysłowe i Sadowki do Czeladzi.

W Przełajce trasę nr 114 przecina trasa nr 6 prowadząca z Będzina i Czeladzi-Madery przez Przełajkę do Piekar Śląskich. Na tym skrzyżowaniu formalnie odgałęzia się trasa nr 463 prowadząca do Czeladzi i Sosnowca.

Łącznie przez Siemianowice Śląskie prowadzi 6 tras, z których tylko trasa nr 6 ma charakter komunikacyjno-turystyczny, a pozostałe dwie trasy mają charakter komunikacyjny.

#### Propozycje i komentarze z etapu opiniowania studium.

Jak dotąd brak jest takich propozycji.

#### *8.2.1.10. Sosnowiec*

##### Propozycje ze wstępnej wersji studium przed konsultacjami.

Główną oś komunikacji rowerowej miasta stanowią trasy nr 3 i 463. Trasa nr 463 prowadzi przez centrum miasta, łącząc węzeł tras nr 5 i 36 przy Egzotarium w Starym Sosnowcu z trasą nr 3 na wschodnim skraju centrum. Trasa nr 463 biegnie dalej w kierunku zachodnim do Czeladzi. Od trasy nr 463 do stacji kolejowej biegnie łącznik – trasa nr 463a. Przez węzeł tras rowerowych przy Egzotarium przebiegają trasy: nr 5 z Katowic obok Stadionu Ludowego i Egzotarium, przez Stary Sosnowiec i Pogoń do Będzina oraz nr 36 od Egzotarium przez Os. Kalety do Czeladzi-Piasków i Będzina. Wspomniana powyżej trasa nr 3 prowadzi z Katowic obok Stawów Hubertus, przez Os. Naftowa, Radochę, skrajem centrum miasta (połączenie z trasą nr 463), przez Dańdówkę, Klimontów, Galat, Nowe Zawodzie, Bory i Cieśle w stronę Sławkowa. Trasę nr 3 przecinają kolejno dwie trasy: nr 461 z Trójkąta Trzech Cesarzy w Mysłowicach przez Niwkę, Os. Robotnicze Jedność, Pekin i Zagórze do Dąbrowy Górniczej, oraz nr 470 ze Strzemieszyc Wielkich w Dąbrowie Górniczej przez Ostrowy Górnicze, Bory i Maczki do Jaworzna. Przez południowy skrawek Sosnowca przebiega trasa nr 7, prowadząca z Katowic i Mysłowic przez Trójkąt Trzech Cesarzy, koło Jęzora do Jaworzna.

Łącznie przez Sosnowiec prowadzi 8 tras, z których trasa nr 36 tylko formalnie zaczyna się na terenie miasta, a trasa nr 463a jest krótkim łącznikiem – trasy nr 3 i 470 mają charakter komunikacyjno-turystyczny, a pozostałe to trasy o charakterze komunikacyjnym.

### Propozycje i komentarze z etapu opiniowania studium.

Sosnowieckie Stowarzyszenie Rowerowe zgłosiło propozycje wariantów kilku tras rowerowych. Część uwag wskazuje lokalne ciekawostki i lokalne dojazdy do różnych obiektów.

Trasa nr 3. Autorzy studium wprowadzają autopoprawkę w proponowanym przebiegu trasy w rejonie Klimontowa. Trasa powinna biec ul. Jedności, projektowaną drogą dla rowerów przy linii kolejowej pod wiaduktem Wschodniej Obwodnicy GOP, pod wiaduktem kolejowym, po czym drogą przy torach kolejowych i ul. Upadową, zamiast planowaną drogą dla rowerów wzdłuż ul. 11 Listopada, ul. Klonową, projektowaną drogą dla rowerów na skarpie przy dawnym torowisku kolejowym oraz ul. Kraszewskiego i ul. gen. Kleeberga. Nowy wariant jest krótszy, bardziej płaski i omija drogi z ruchem samochodowym, a jego jedyną wadą jest obniżona skrajnia pod wiaduktem kolejowym.

Trasa nr 35. SSR zaproponowało wariant trasy nr 35 składający się z dwóch odcinków. Pierwszy z nich prowadzi od Parku Pszczelnik w Siemianowicach Śląskich przez tereny zrekultywowane na pograniczu Siemianowic Śląskich i Czeladzi, a następnie wzdłuż Brynicy i przez tereny zrekultywowane na południe od Milowic, do przecięcia się z trasą nr 5. Drugi z nich prowadzi śladem istniejącej trasy nr 465 od Stadionu Ludowego do Os. Naftowa, po czym do skrzyżowania tras nr 3 i 35. Wadą pierwszego odcinka jest znaczne wydłużenie w stosunku do przebiegu zaproponowanego w studium. Wadą drugiego odcinka jest to, że część tego wariantu nie ma charakteru rowerostrady, lecz jest ciągiem pieszo-rowerowym z bardzo dużym ruchem pieszym.

Trasa nr 461. Autorzy studium wprowadzają autopoprawkę w proponowanym przebiegu trasy w Niwce. Trasa powinna biec ul. Stoczniovców, ul. Krupińskiego i ul. Modrzewskiego, zamiast przez rondo na skrzyżowaniu ul. Wojska Polskiego z ul. Tuwima, na którym brak jest możliwości wygospodarowania ciągu pieszo-rowerowego.

Trasa nr 463. SSR zaproponowało wariant trasy nr 463 prowadzący przez Milowice, wykorzystujący dawne torowisko kolejowe i drogi gospodarcze. Wariant ten jest dłuższy i bardziej kręty od dotychczasowego przebiegu ujętego w studium.

SSR zaproponowało wariant trasy nr 463 rozpoczynający się przy ul. Żeromskiego i prowadzący pomiędzy centrum miasta a Pogonią, wykorzystujący dawne torowisko kolejowe. W opisie mylnie podano, że wariant ten dotyczy trasy nr 35. Podano też, że trasa powinna łączyć się z istniejącymi drogami dla rowerów przy ul. Będzińskiej i ul. 3 Maja. Wadą tego wariantu jest to, że nie prowadzi do dworca kolejowego i nie łączy się z trasą nr 3, tak jak przebieg trasy nr 463 ujęty w studium.

#### *8.2.1.11. Świętochłowice*

### Propozycje ze wstępnej wersji studium przed konsultacjami.

Przez miasto przebiegają 3 trasy, w tym jedna w relacji północ – południe i dwie w relacji wschód – zachód. Pierwsza z nich to trasa nr 44, która prowadzi z Bytomia i Os. Gwarecka w Chorzowie przez

Os. Markiefki, centrum Świętochłowic, Podgórze i Kol. Janasa do Nowego Wirku i Bykowiny w Rudzie Śląskiej. Przecinają ją trasy: nr 4 z Chorzowa przez Skałkę, Os. Piasniki i Lipiny do Goduli w Rudzie Śląskiej oraz nr 42 z Chorzowa-Batorego przez centrum Świętochłowic do Chebzia w Rudzie Śląskiej. Wszystkie 3 trasy mają charakter komunikacyjny.

#### Propozycje i komentarze z etapu opiniowania studium.

Ciekawą propozycję zgłosił Chorzowski Oficer Rowerowy. Uwagi zgłosił również Oficer Rowerowy Miasta Świętochłowice, jednakże dotyczą wyłącznie szczegółów technicznych i prawnych tras zaproponowanych w studium oraz planowanych przez Urząd Miasta ciągów pieszo-rowerowych.

Trasa nr 4. Chorzowski Oficer Rowerowy proponuje, aby poprowadzić trasę projektowaną drogą dla rowerów wzdłuż ul. Katowickiej i ul. 3 Maja. Wariant ten byłby do przyjęcia pod warunkiem, że projekt będzie miał kontynuację w Świętochłowicach wzdłuż ul. Chorzowskiej aż do Lipin. Rozstrzygnięcie dotyczące wyboru wariantów powinno nastąpić w następnej fazie projektowania trasy.

Autorzy studium proponują autopoprawkę w Lipinach. Trasa nr 4 powinna biec ul. Mickiewicza, przecinać ul. Chorzowską projektowanym przejazdem dla rowerzystów, po czym powinna prowadzić ul. Wieczorka, ul. Barlickiego i ul. Okrzei, a następnie drogami gospodarczymi, zamiast prowadzić ul. Moniuszki, ul. Imieli, ul. Wallisa, ul. Żelazną i ul. Bolesława Chrobrego. Nowy wariant trasy jest mniej kręty i ma mniejszy współczynnik wydłużenia.

Trasa nr 44. Oficer Rowerowy Miasta Świętochłowice proponuje, aby poprowadzić trasę projektowaną drogą dla rowerów po wschodniej stronie ronda między ul. Metalowców a ul. Śląską, zamiast po stronie zachodniej Autorzy studium akceptują tą propozycję.

#### *8.2.1.12. Tychy*

##### Propozycje ze wstępnej wersji studium przed konsultacjami.

Główną oś komunikacji rowerowej miasta stanowi trasa nr 33 prowadząca z Mikołowa przez Wilkowyje, Glinkę, Zuble, Oiedle M, Osiedle P, tereny przemysłowe do Bierunia. Równoległe do trasy nr 33 biegnie trasa nr 142, prowadząca z Łazisk Górnych i Wyr, przez Wilkowyje obok dworca kolejowego, przez Os. Budowlanych, Osiedle E, Osiedle F, Urbanowice, Jaroszowice i Wygorzele do L. Łędziny na granicy Katowic i Łędzin. We wschodniej części miasta trasy nr 33 i 142 spina łącznik – trasa nr 757 prowadząca z Urbanowic do terenów przemysłowych. Trasy nr 33 i 142 przecina trasa nr 1 prowadząca z Katowic przez Mąkołowiec, obok dworca kolejowego, przez Os. Budowlanych, Glinkę, Zuble, Żwaków do Kobióra i Pszczyny. Przy granicy z Katowicami przebiega trasa nr 28, prowadząca z Mikołowa przez Podlesie, skrajem Bożych Darów w stronę Wesołej i Brzezinki w Mysłowicach.

łącznie przez Tychy prowadzi 6 tras, z których trasa nr 757 jest tylko krótkim łącznikiem – trasy nr 1 i 757 mają charakter komunikacyjny, a trasy nr 28, 33 i 142 charakter komunikacyjno-turystyczny.

#### Propozycje i komentarze z etapu opiniowania studium.

Uwagi do przebiegu tras rowerowych zgłosili jedynie Urząd Miejski w Bieruniu i Pani Elżbieta Dziekońska.

Trasa nr 33. UM w Bieruniu proponuje wariant trasy pomiędzy Specjalną Strefą Ekonomiczną w Tychach a Bieruniem Starym, który powinien prowadzić drogami dla rowerów wzdłuż ul. Przejazdowej i ul. Oświęcimskiej do Bierunia Starego. Autorzy studium aprobują ten wariant z uwagi na podobny współczynnik wydłużenia i mniej skomplikowany przebieg.

Trasy nr 33 i 142. Pani Elżbieta Dziekońska zaproponowała trasę z Tych do Lędzin. Jej pierwszą część trudno ocenić jako wariant trasy nr 33, z którą się styka, z uwagi na bardzo duży współczynnik wydłużenia w stosunku do tej trasy. Druga część proponowanej trasy biegnie równolegle do trasy nr 142, jest od niej krótsza, ale m.in. wymaga budowy drogi dla rowerów obok istniejącej drogi. Trasa nr 142 i łączący oba warianty odcinek trasy nr 101 są dłuższe, ale zapewniają rowerzystom większą wygodę z uwagi na to, że część trasy nr 142 będzie miała charakter velostrady, a pozostałą część jest ulicą z małym ruchem samochodowym.

#### 8.2.1.13. Zabrze

##### Propozycje ze wstępnej wersji studium przed konsultacjami.

Główną oś komunikacji rowerowej miasta stanowią trasy nr 43 i 430 odchodzące od trasy nr 4 przy Os. M. Curie-Skłodowskiej. Trasy te prowadzą: nr 43 do Gierałtowic i Knurowa przez centrum miasta obok Domu Muzyki i Tańca, przez Os. Dzierżona, Os. Janek i Makoszowy oraz nr 430 do Zbrostawic i Brynku w gminie Tworóg przez Os. Kopernika i Mikulczyce. Przecinają je następujące trasy: nr 6 prowadząca z Bytomia-Miechowic przez Rokitnicę i Mikulczyce w stronę Gliwic, nr 4 prowadząca z Rudy Północnej w Rudzie Śląskiej przez Os. Borsig, Biskupice, Os. M. Curie-Skłodowskiej i Maciejów do Gliwic, nr 45 prowadząca z Nowego Bytomia i Bielszowic w Rudzie Śląskiej przez Zaborze Południe, Os. Janek do Gliwic-Sońnicy oraz nr 3 z Gliwic przez Makoszowy do Halemby w Rudzie Śląskiej. W Biskupicach od trasy nr 4 odgałęzia się trasa nr 40 prowadząca do Bytomia. W Mikulczycach od skrzyżowania tras nr 6 i 430 odgałęzia się trasa nr 384 do Gliwic-Czechowic i Pyskowic.

łącznie przez Zabrze prowadzi 8 tras, z których trasy nr 3, 6 i 384 mają charakter komunikacyjno-turystyczny, a pozostałe to trasy o charakterze komunikacyjnym.

### Propozycje i komentarze z etapu opiniowania studium.

Propozycje kilku tras rowerowych zgłosił Urząd Miasta w Zabrzu, a także Gliwicka Rada Rowerowa.

Jedna z uwag głosi, że studium nie uwzględnia planowanych przez UM tras rowerowych. Autorzy studium zwracają uwagę, że projektowanie powinno zaczynać się od ustalenia optymalnych przebiegów tras głównych, a nie od wybierania, które z tras drugorzędnych należy przekwalifikować na trasy główne. Tym bardziej budzi zdziwienie, że UM nie zakwestionował, ani nie zaproponował skorygowania przebiegów tras, które obecnie są przeważnie powtórzeniem przebiegów ustalonych w poprzednim studium w 2014 r.

Trasa nr 3. Gliwicka Rada Rowerowa proponuje zmianę przebiegu trasy nr 3 w granicach Zabrza i Rudy Śląskiej, proponując poprowadzenie jej zabrzańskiego odcinka koronami wałów przeciwpowodziowych lub drogami nad brzegiem rzeki Kłodnicy. Autorzy studium akceptują powyższą propozycję na odcinkach, które nie powodują wydłużenia tej trasy.

GRR w opisie proponowanego wariantu zwraca uwagę, że trasa nr 3 jest trasą turystyczną, nie podając uzasadnienia swojej opinii. W założeniu trasa nr 3 miała być szybką trasą komunikacyjną, jej dotychczasowy przebieg nie determinuje celu jej utworzenia, a samo istnienie lasu i rzeki na trasie nie oznacza, że jest to trasa turystyczna.

Trasa nr 4. Propozycja UM w Zabrzu poprowadzenia trasy rowerowej wzdłuż rzeki Bytomki jako wariantu trasy nr 4 w Zabrzu i Gliwicach jest ciekawa, ale autorzy studium nie mają możliwości sprawdzenia, czy wykonanie takiej trasy jest w ogóle możliwe. W przypadku dalszego rozpatrywania takiego wariantu należałoby zlikwidować niepotrzebny łuk wokół Centrum Handlowego Platan. Zaletą tego wariantu jest mniejszy współczynnik wydłużenia w stosunku do proponowanego w studium wykorzystania torowiska dawnej linii kolei wąskotorowej, przylegającego do eksploatowanej nadal linii normalnotorowej. Wadą jest konieczność wykonania licznych jednopoziomowych skrzyżowań z ulicami tuż obok obiektów mostowych.

Autorzy studium przypominają, że w przypadku braku możliwości wykorzystania torowiska dawnej linii kolei wąskotorowej, możliwe jest powrócenie do wariantu zamieszczonego w studium w 2014 r. Według tego wariantu trasa prowadzi wzdłuż ul. Gdańskiej projektowanymi odcinkami dróg dla rowerów wymagającą przebudowy drogą gospodarczą i jezdnią ul. Prenżyny, przedostając się przepustem pod al. Nowaka-Jeziorańskiego do ulicy, przy której projektowany jest ciąg pieszo-rowerowy. Od projektowanego przejazdu dla rowerzystów przez ul. Srebrną trasa prowadzi torowiskiem rozebranej bocznic kolejowej do granicy Gliwic. W Gliwicach trasa prowadzi przez Park Leśny i Zatorze do dzielnicy Politechniki Śląskiej, gdzie łączy się z trasą nr 29.

Trasa nr 6. Gliwicka Rada Rowerowa proponuje zmianę przebiegu trasy i poprowadzenie jej przez Mikulczyce ul. Parkową, zamiast planowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Tarnopolskiej. Wariant ten jest nieznacznie krótszy, ale z uwagi na brak pierwszeństwa przejazdu wolniejszy. Przebieg proponowanego połączenia trasy nr 6 z trasą nr 430 ma charakter drugorzędny, a jego



właściwy przebieg jest trudny do ustalenia z uwagi na planowane połączenie drogowe al. Korfantego z ul. Brygadzystów.

Trasa nr 42 (przedłużenie trasy, która w całości znajduje się poza Zabrzem). Propozycja Rowerowej Trasy Średnicowej przylegającej do Drogowej Trasy Średnicowej nie ma kontynuacji w Rudzie Śląskiej, a w Gliwicach łączy się z planowaną trasą nr 3. Autorzy studium przyporządkowali ten pomysł jako proponowane przedłużenie trasy nr 42. Wykonanie takiej trasy byłoby bardzo trudne technicznie, przy czym autorzy studium nie mają możliwości sprawdzenia, czy wykonanie takiej trasy jest w ogóle możliwe, a równocześnie drogie i niezbyt przyjazne dla rowerzystów, jak np. istniejąca estakada w Parku Leśnym z wysokimi i stromymi podjazdami. Budowa tej trasy wymagałaby budowy kolejnych kilku estakad lub tuneli.

Niezależnie od propozycji UM w Zabrze Gliwicka Rada Rowerowa zaproponowała trasę stanowiącą przedłużenie trasy nr 42, przebiegającej przez Rudę Śląską, Zabrze i Gliwice – w Zabrze ul. Wolności, przy której prowadzone są tory tramwajowe linii nr 4, a także wzdłuż ul. Roosevelta. Z uwagi na wąskie pasy drogowe wygospodarowanie wzdłuż tych ulic infrastruktury rowerowej o wysokim standardzie jest trudne do spełnienia, z wyjątkiem niektórych odcinków ul. Roosevelta w Zabrze, w tym przy granicy z Gliwicami, gdzie zostały wytyczone pasy ruchu dla rowerów na jezdni.

W obu przypadkach warianty przedłużenia trasy nr 42 kończą się w Gliwicach-Sośnicy włączeniem do trasy nr 3. UM w Zabrze przedstawił też wariant zwany Trasą Botaniczną, w którym proponuje wykorzystanie dawnego torowiska kolejowego w celu włączenia tras nr 42 i 45 do trasy nr 4 na granicy Zabrze i Gliwic. Podobny wniosek zgłosiła Gliwicka Rada Rowerowa.

Trasa nr 43a. Osoba przedstawiająca się jako Micher zaproponowała drogę dla rowerów łączącą trasę nr 43 z dworcem kolejowym. Propozycja ta została przyjęta jako łącznik – trasa nr 43a, przy czym poprowadzenie tej trasy kładką nad ul. de Gaulle'a i na nasypie kolejowym powinno zostać zastąpione ciągiem pieszo-rowerowym w miejscu istniejącego chodnika.

Trasa nr 45. Wymieniona powyżej Trasa Botaniczna może również posłużyć jako wariant trasy nr 45, równorzędny do przebiegu zaproponowanego przez autorów studium – zamiast do trasy nr 3 trasa nr 45 zostałaby włączona do trasy nr 4. W następnym etapie projektowania o wyborze wariantu zadecyduje możliwość wykorzystania istniejących obiektów inżynierskich pozwalających na bezkolizyjne przekroczenie istniejących linii kolejowych. Z uwagi na kilka wariantów trasy nr 4, może się zdarzyć, że dla tej trasy zostanie wybrany inny przebieg i trasa nr 45 musiałaby pozostać włączona do trasy nr 3 lub bieć dalej śladem dotychczasowego przebiegu trasy nr 4 aż do centrum Gliwic.

W wyniku zaproponowanych zmian przez Zabrze będzie prowadzić 9 tras, a oprócz dotychczas proponowanych tras dojdzie do nich łącznik – trasa nr 43a o charakterze komunikacyjnym.

#### 8.2.1.14. Inne propozycje dotyczące miast – powiatów grodzkich

Stowarzyszenie Moje Kochłowice. Zgłoszona została zupełnie nowa trasa odgałęziająca się od trasy nr 3 na granicy Gliwic i Zabrze oraz prowadząca równolegle do niej aż do Katowickiego Parku Leśnego m.in. przez Makoszowy i Kończyce w Zabrzu, Wirek i Kochłowice w Rudzie Śląskiej i Załęską Hałdę w Katowicach. Trasa ta w porównaniu z trasą nr 3 ma duży współczynnik wydłużenia, który dyskwalifikuje ją jako trasę główną.

Pan Łukasz (brak nazwiska w opisach) z Rudy Śląskiej zaproponował „trasę nr 38” równoległą do tras nr 3 i 45, łączącą się z trasą nr 3 w Zabrzu-Makoszowach i trasą nr 45 przy Os. Hutników w Chorzowie. Przebieg jest ciekawy, ponieważ wykorzystuje istniejącą i planowaną infrastrukturę rowerową, ale trasa ta nie zastąpi trasy nr 3, ani trasy nr 45, natomiast dalsze zagęszczanie sieci głównych tras rowerowych nie jest pożądane. Charakter tras drugorzędnych mają również pozostałe propozycje, ujęte jako „trasy nr 41, 46 i 48”.

Charakter tras drugorzędnych mają prawie wszystkie propozycje złożone przez Pana Michała Hermana „Michera”.

Pan Witold Kwapisz zgłosił propozycję, aby przedłużyć trasę nr 42 z Chorzowa-Batorego do Katowic, ale brak konkretnej propozycji przebiegu uniemożliwia jej rozpatrzenie i ewentualne uzupełnienie studium.

#### 8.2.2. Powiaty ziemskie – gminy miejskie i wiejskie

Wokół rdzenia Metropolii znajduje się obszar metropolitalny, w którym skupionych jest 28 gmin z 6 powiatów ziemskich. Przez obszar metropolitalny prowadzą trasy główne wychodzące promieniście z rdzenia Metropolii. Kolejne trasy główne łączą ze sobą bezpośrednio miasta obszaru metropolitalnego, a także miasta poza Metropolią. Sieć tras rowerowych uzupełniają trasy drugorzędne, łączące ze sobą siedziby mniejszych gmin.

*Uwaga. Stan aktualny stopnia rozwoju systemu tras w poszczególnych jednostkach terytorialnych GZM został omówiony w punkcie 5.3. Istniejąca infrastruktura rowerowa*

##### 8.2.2.1. Powiat będziński

To jeden z dwóch powiatów, którego wszystkie gminy wchodzi w skład Metropolii. Poszczególne gminy mają zróżnicowany charakter. Będzin i Czeladź są miastami średniej wielkości, a Wojkowice, Siewierz i Sławków to małe miasta, przy czym Siewierz jest również siedzibą gminy wiejskiej, a Sławków stanowi enklawę pomiędzy Dąbrową Górniczą a woj. małopolskim. Pozostałe 3 gminy,

to gminy wiejskie, przy czym gmina Mierzęcice obejmuje fragment Portu Lotniczego Katowice, który mocno wpływa na jej charakter.

#### Propozycje ze wstępnej wersji studium przed konsultacjami.

Będzin. Centralny punkt miasta stanowi nietypowe rondo zwane „nerką”, położone nieopodal zamku na drugim brzegu Przemszy. Tutaj przecinają się trasy nr 5 i 36. Trasa nr 5 prowadzi z Katowic przez Sosnowiec, Będzin i Psary w kierunku Częstochowy, a trasa nr 36 z Sosnowca przez Czeladź, Będzin i Dąbrowę Górniczą w kierunku Zawiercia. W tym miejscu odgałęzia się również trasa nr 506 wzdłuż Przemszy przez Zieloną nad Jez. Pogoria III w Dąbrowie Górniczej, wykorzystująca istniejącą trasę rowerową. W Łagiszy trasę nr 5 przecina trasa nr 6, prowadząca z Dąbrowy Górniczej przez Zieloną, Łagiszę i Os. Zamkowe do Piekar Śląskich, zahaczając o północne fragmenty Czeladzi i Siemianowic Śląskich. W Zielonej do trasy nr 6 dołącza łącznik – trasa nr 6a z centrum Dąbrowy Górniczej. O Łagiszę zahacza też trasa nr 507 z Dąbrowy Górniczej do Psar i Mierzęcic. Skrajem Grodzca prowadzi trasa nr 413 z Bytomia i Wojkowic do Psar. Łącznie przez Będzin prowadzi 7 tras.

Bobrowniki. Nad Jez. Rogoźnickim przecinają się trasy nr 21 i 114, niedaleko od Urzędu Gminy. Trasa nr 21 biegnie z Tarnowskich Gór przez Świerklaniec, obok Jez. Rogoźnik i przez Przeczyce do Siewierza. A trasa nr 114 z Siemianowic Śląskich przez Wojkowice i Rogoźnik, obok Jez. Rogoźnik i zalewu w Kozłowej Górze do Miasteczka Śląskiego. W Rogoźniku od trasy nr 114 odgałęzia się trasa nr 496 do Psar, a w lesie na północ od Jez. Rogoźnik trasa nr 841 przez Sączów do Ożarowic. Łącznie przez gminę Bobrowniki prowadzą 4 trasy.

Czeladź. Przez centrum miasta przebiega trasa nr 463, prowadząca z Sosnowca do Przełajki w Siemianowicach Śląskich. Na zachód od centrum przebiega trasa nr 23, prowadząca z Katowic i skrajem Siemianowic Śląskich. Jej koniec znajduje się na ul. Przemysłowej, na styku z przebiegającą tędy trasą nr 6, prowadząca z Dąbrowy Górniczej przez Łagiszę i Os. Zamkowe w Będzinie, Maderę w Czeladzi i Przełajkę w Siemianowicach Śląskich do Piekar Śląskich. Przez wschodnią część Czeladzi przebiega trasa nr 36 ze Starego Sosnowca przez Piasek do Będzina. Łącznie przez Czeladź prowadzą 4 trasy, które wykorzystują fragmentarycznie istniejące niestandardowo oznakowane trasy rowerowe.

Mierzęcice. W Przeczykach przecinają się trasy nr 5, 21 i 423. Przez Mierzęcice przebiega trasa nr 423, która prowadzi ze Świerklańca przez Ożarowice, Pyrzowice, Mierzęcice i Przeczyce do Siewierza. Trasa nr 5 prowadzi z Będzina przez Psary i Przeczyce do Siewierza, a trasa nr 21 z Tarnowskich Gór przez Świerklaniec, obok Jez. Rogoźnik i przez Przeczyce do Siewierza. W Mierzęcicach od trasy nr 423 odgałęzia się trasa nr 507 do Psar i Dąbrowy Górniczej. Na północy gminy trasy nr 21 i 423 spina trasa nr 420 łącząca Pyrzowice z trasą nr 5 i Siewierzem.

Psary. Przez gminę przebiega trasa nr 5, prowadząca z Będzina przez Gródków Drugi, Psary, Brzękowice Dolne, Goląszę Dolną i Dąbie do Przeczyk i dalej w kierunku Częstochowy. Punkt węzłowy

pozostałych 3 tras znajduje się na skrzyżowaniu nieopodal Urzędu Gminy. Trasa nr 507 prowadzi z Dąbrowy Górniczej przez Będzin-Łagiszę, Psary, Malinowice i Dąbie do Mierzęcic. Trasa nr 413 prowadzi z Psar przez Wojkowice do Bytomia, a trasa nr 496 do Rogoźnika w gminie Bobrowniki, gdzie łączy się z trasą nr 114 z Siemianowic Śląskich przez Wojkowice i Rogoźnik do Miasteczka Śląskiego. Łącznie przez gminę Psary prowadzą 4 trasy, przy czym trasy nr 5 i 507 zostały już oznakowane, ale wymagają modernizacji.

Siewierz. Centralny punkt miasta stanowi Rynek, z którego rozchodzi się kilka tras rowerowych. Trasa nr 21 prowadzi z Tarnowskich Gór przez Przeczyce w gminie Mierzęcice, Siewierz, Kuźnicę Sulikowską przez Porębę do Zawiercia. W kierunku zachodnim oprócz trasy nr 21 prowadzą trasa nr 423 przez Kuźnicę Świętojańską, Os. Jeziorna do Przeczyc, Mierzęcic i Pyrzowic oraz trasa nr 432 przez Zendek w gminie Ożarowice do Kalet. W kierunku północnym prowadzi trasa nr 552 przez Nową Wioskę i Żeliszewice-Podlesie do Koziegłów. Trasa ta została oznakowana przez Klub PTTK M-2 z Myszkowa. W kierunku wschodnim oprócz trasy nr 21 prowadzi trasa nr 433 do Łaz i Sawkowa. W kierunku południowym prowadzą trasa nr 510 przez Sulików i Podwarpie nad Jez. Kuźnica Warężyńska i do Dąbrowy Górniczej oraz trasa nr 518 przez Gołuchowice do Trzebiesławic, Tucznawy i Błędowa w Dąbrowie Górniczej. Trasa nr 510 prowadzi śladem trasy oznakowanej niestandardowo i wymagającej modernizacji. Łącznie przez Siewierz prowadzi 7 tras.

Sławków. Centralny punkt miasta stanowi Rynek, z którego rozchodzą się trasy nr 3, 8 i 22. Ponieważ Rynek znajduje się na wzniesieniu, trasy, które go omijają, spotykają się przy Walcowni, wykorzystując torowisko dawnej bocznicy kolejowej – są to trasy nr R11a, 3, 6 i 518. W kierunku zachodnim prowadzą trasy nr 3 i 6. Trasa nr 3 prowadzi przez Sosnowiec i południowe dzielnice Katowic do Gliwic, a trasa nr 6 prowadzi przez Dąbrowę Górniczą, Będzin Piekary Śląski do Gliwic. W kierunku północno-zachodnim wybiega trasa nr 518, która prowadzi przez wschodnie dzielnice Dąbrowy Górniczej do Siewierza. W kierunku północnym prowadzą trasy nr R11a i 22, a trasa nr R11a również w kierunku wschodnim. Trasa nr R11a. prowadzi z Krakowa przez Olkusz i Bukowno, a ze Sławkowa dalej równolegle z trasą nr 22 przez Błędów w Dąbrowie Górniczej i Ogródzieniec do Częstochowy. Łącznie przez Sławków prowadzi 6 tras, wykorzystując fragmenty tras wykonanych niestandardowo w latach ubiegłych.

Wojkowice. Przez centrum miasta przechodzi trasa nr 114, prowadząca z Siemianowic Śląskich przez Wojkowice i Rogoźnik, obok Jez. Rogoźnik i zalewu w Kozłowej Górze do Miasteczka Śląskiego. Po stronie wschodniej przez Wojkowice prowadzi trasa nr 413 z Bytomia przez Dąbrówkę Wielką w Piekarach Śląskich, Wojkowice do Psar. Po stronie zachodniej do Żychcic dochodzi trasa nr 414 z Siemianowic Śląskich przez Kamień w Piekarach Śląskich. Łącznie przez Wojkowice prowadzą 3 trasy.

Propozycje i komentarze z etapu opiniowania studium.

Starostwo Powiatowe nie zgłosiło uwag do przebiegu proponowanych tras rowerowych, a jedynie potwierdziło istnienie koncepcji powiatowej infrastruktury rowerowej. Autorzy studium zwracają uwagę, że wspomniana koncepcja nie obejmuje powiązań w sąsiednimi jednostkami administracyjnymi, jak również nie obejmuje Sławkowa. Zadaniem studium jest przede wszystkim ustalenie przebiegu głównych tras rowerowych o charakterze dalekobieżnym i regionalnym, do których powinny być dopasowane inne trasy rowerowe o charakterze lokalnym. Poszczególne gminy również nie zgłosiły uwag.

Pan Rafał Książek zgłosił propozycje dwóch tras, które nie stanowią wariantów tras zaproponowanych w studium.

Będzin. Trasy nr 23 i 506. Autorzy studium wprowadzają autopoprawkę w proponowanym przebiegu trasy nr 23 i kierującą ją przez strefę przemysłową i Os. Syberka do Będzina. Trasa nr 506 zostaje przemianowana na odcinek trasy nr 23. Od granicy z Czeladzią do centrum Będzina trasa nr 23 będzie prowadzić razem z trasą nr 36.

Czeladź. Trasa nr 23. Autorzy studium wprowadzają autopoprawkę w proponowanym przebiegu trasy nr 23 i zamiast do trasy nr 6 w Czeladzi kierującą ją przez strefę przemysłową i Os. Syberka do Będzina. Przedłużenie trasy nr 23 będzie prowadzić drogą dla rowerów wzdłuż ul. Kombatantów, przez dawny wiadukt kolejowy nad ul. Będzińską i wzdłuż ul. Gdańskiej, po czym dalej razem z trasą nr 36 do Będzina.

Czeladź. Trasa nr 36. Autorzy studium wprowadzają autopoprawkę w proponowanym przebiegu trasy i prowadzą ją ul. 3 Szyb, a nie ul. Batorego.

Kolejna autopoprawka na trasie nr 36 – przy parkingu hipermarketu M1 droga dla rowerów powinna prowadzić od razu do załomu podjazdu na kładkę.

Siewierz. Trasa nr 21. Autorzy studium wprowadzają autopoprawkę w proponowanym przebiegu trasy pomiędzy Siewierzem a Porębą. Trasa powinna omijać centrum Siewierza i od przejazdu pod wiaduktem drogi nr 1 bieć ul. 3 Maja, ciągiem pieszo-rowerowych wzdłuż ul. Żwirki i Wigury do przejazdu kolejowego, drogą przy torze kolejowym oraz ul. Kolejową i ul. Mostową, po czym drogą przy torze kolejowym do Poręby. W Porębie trasa powinna bieć ul. Fryszerka, projektowaną drogą dla rowerów przy ul. Górnośląskiej – drodze nr 78, ul. Kryniczną, po czym drogą przy torze kolejowym i ul. Działkową do centrum miasta. Wariant ten charakteryzuje się mniejszym współczynnikiem wydłużenia i płaskim przebiegiem.

Sławków. Trasa nr 3. Autorzy studium wprowadzają autopoprawkę w proponowanym przebiegu trasy pomiędzy Niwą a centrum Sławkowa. Przedstawiony został wariant, w którym trasa biegnie drogami leśnymi i ul. Zagródki do przejazdu kolejowego na ul. Hrubieszowskiej, zamiast ul. Hrubieszowską. Nowy wariant jest nieznacznie dłuższy, lecz bardziej płaski i omija drogę z ruchem samochodowym.

Z uwagi na równorzędność obu wariantów autorzy studium proponują rozstrzygnięcie wyboru w następnej fazie projektowania.

Trasa nr 8. Autorzy studium wprowadzają autopoprawkę w proponowanym przebiegu trasy pomiędzy Burkami a centrum Sławkowa. Trasa powinna biec drogami leśnymi, pod wiaduktem stacji kolei szerokotorowej, po czym ul. Miedawa i ul. Wrzosową, zamiast przez Niwę, Stawki i Korzeniec. Nowy wariant jest nieznacznie krótszy, jest bardziej płaski, ma mniej jednopoziomowych przejazdów kolejowych i omija drogi z ruchem samochodowym.

Trasa nr 518. Autorzy studium wprowadzają autopoprawkę w proponowanym przebiegu trasy, wydłużając jej przebieg do Bolesławia, likwidując równocześnie proponowany dotychczas odcinek między trasami nr 3 i 22. Trasa powinna biec ul. Olkuską do granicy z gminą Bolesław i zarazem granicą z woj. małopolskim, a następnie asfaltową drogą obok drogi nr 94, po czym ul. Główną do centrum Bolesławia.

#### 8.2.2.2. Powiat bieruńsko-lędziański

To jeden z dwóch powiatów, którego wszystkie gminy wchodzi w skład Metropolii. Poszczególne gminy mają zróżnicowany charakter. Bieruń i Lędziny są miastami średniej wielkości, a Imielin jest małym miastem. Pozostałe 2 gminy, to małe gminy wiejskie.

#### Propozycje ze wstępnej wersji studium przed konsultacjami.

Bieruń. Centralny punkt miasta stanowi skrzyżowanie w Starym Bieruniu obok kościółka p.w. św. Walentego, z którego rozchodzą się trasy nr 8, 33 i 151. Drugi punkt węzłowy, to skrzyżowanie w Nowym Bieruniu, z którego rozchodzą się trasy nr 33, 101, 111 i 158. Trasa nr 8 prowadzi z Tychów przez osiedla Domy Polne, Za Kopcem, Stary Bieruń i Nowy Bieruń do Oświęcimia. Trasa nr 8 prowadzi z Pszczyzny przez Świerczyniec w gminie Bojszowy, Stary Bieruń i Górki w Lędzinach do Imielina i Jaworzna, a trasa nr 151 z Mysłowic przez Lędziny, Stary Bieruń i Bojszowy do Woli w gminie Miedźna. Z Nowego Bierunia trasa nr 101 prowadzi przez Lędziny do Katowic, trasa nr 111 przez Chełm Śląski i Imielin do Mysłowic, a trasa nr 158 przez Bijasowice, Kopań, Jajosty i Bojszowy do Tychów. Łącznie przez Bieruń prowadzi 6 tras, w tym oznakowana już trasa nr 151.

Bojszowy. Przez Bojszowy prowadzą trasy nr 151 i 158. Trasa nr 151 prowadzi z Mysłowic przez Lędziny, Stary Bieruń i Bojszowy do Woli w gminie Miedźna, a trasa nr 158 z Tychów przez Świerczyniec i Bojszowy do Nowego Bierunia. Oprócz trasy nr 158 przez Świerczyniec prowadzi trasa nr 8 przez Świerczyniec, Stary Bieruń do Imielina i Jaworzna. Odgałęzia się od niej trasa nr 164 prowadząca przez Międzyrzecze do Miedźnej. Przez Międzyrzecze prowadzi również trasa nr 161 z Kobióra do Brzeszcz. Łącznie przez gmin Bojszowy prowadzi 5 tras, w tym oznakowana już trasa nr 151, a trasa nr 164 prowadzi przez teren gminy Bojszowy dwukrotnie.

Chełm Śląski. Przez Chełm Śląski prowadzą trasy nr 111 i 153. Trasa nr 111 prowadzi z Mysłowic przez Imielin, Chełm Śląski i Kopciowice do Nowego Bierunia, a trasa nr 153 z Łędzin przez Chełm Śląski i Chełm Mały do Chełmka. Wzdłuż Przemszy biegnie trasa nr 35 z Mysłowic do Oświęcimia, która w Chełmie Małym przekracza kładkę na rzece, prowadząc dalej przez gminę Chełmek. Łącznie przez gminę Chełm Śląski prowadzą 3 trasy.

Imielin. Przez Imielin prowadzą trasy nr 8 i 111. Trasa nr 8 prowadzi z Pszczyny przez Stary Bieruń, Górki w Łędzinach, Imielin, Imielin-Jazd i Dzieńkowice-Jazd w Mysłowicach do Jaworzna i Sławkowa. Wzdłuż Przemszy biegnie trasa nr 35 z Mysłowic do Oświęcimia, która w Imielinie-Jeździe przecina trasę nr 8, prowadząc dalej przez Chełm Mały w gminie Chełm Śląski. Łącznie przez Imielin prowadzą 3 trasy.

Łędziny. Przez Łędziny prowadzą trasy nr 101 i 151. Drugi punkt węzłowy, to skrzyżowanie koło Osiedla Centrum, nieopodal Urzędu Miejskiego, gdzie od trasy nr 151 odgałęziają się trasy nr 153 i 155. Trasa nr 101 prowadzi z Katowic przez Łędziny i Górki do Nowego Bierunia, a trasa nr 151 z Mysłowic przez Hołdunów, Os. Centrum, Łędziny, Stary Bieruń i Bojszowy do Woli w gminie Miedźna. Z Os. Centrum trasa nr 153 prowadzi przez Smardzowice i Chełm Śląski do Chełmka, a trasa nr 155 do połączenia się z trasą nr 101 w kierunku Nowego Bierunia. Oprócz trasy nr 101 przez Górki prowadzi trasa nr 8 z Pszczyny przez Stary Bieruń, Górki i Imielin do Jaworzna. Łącznie przez Imielin prowadzą 4 trasy, które częściowo wykorzystują przebiegi dotychczasowych tras rowerowych.

#### Propozycje i komentarze z etapu opiniowania studium.

Starostwo Powiatowe nie zgłosiło uwag do przebiegu proponowanych tras rowerowych, a jedynie potwierdziło istnienie strategii rozwoju powiatowej infrastruktury rowerowej, która jeszcze nie została opublikowana. Autorzy studium zwracają uwagę, że zadaniem studium jest przede wszystkim ustalenie przebiegu głównych tras rowerowych o charakterze dalekobieżnym i regionalnym, do których powinny być dopasowane inne trasy rowerowe o charakterze lokalnym, a z uzyskanej opinii nie wynika, że oba dokumenty są kompatybilne.

Uwagi do studium zgłosiły Urzędy Miast w Bieruniu i Łędzinach, przy czym niektóre z nich nie dotyczą głównych tras rowerowych. Pozostałe gminy nie zgłosiły uwag.

Bieruń. Trasa nr 8. UM w Bieruniu proponuje pozostawienie obecnego przebiegu trasy nr 8 pomiędzy Świerczyńcem w gminie Bojszowy a Starym Bieruniem, zamiast proponowanej w studium велоstrady i drogi dla rowerów w terenie zabudowanym Starego Bierunia. Oba warianty mają podobną długość, ale wariant zaproponowany przez autorów studium jest bezpieczniejszy.

UM w Bieruniu proponuje wariant trasy nr 8 prowadzący od Starego Bierunia drogami dla rowerów wzdłuż ul. Chemików i ul. Ekonomicznej oraz jeszcze nie wybudowanej drogi aż do włączenia się do

dotychczasowej trasy, zamiast велоstrady prowadzącej śladem drogi gospodarczej. Z uwagi na podobny współczynnik wydłużenia obu wariantów i brak informacji o standardzie infrastruktury rowerowej nowego wariantu rozstrzygnięcie wyboru wariantu powinno nastąpić w następnej fazie dokumentacji.

Trasa nr 33. UM w Bieruniu proponuje wariant trasy pomiędzy Specjalną Strefą Ekonomiczną w Tychach a Bieruniem Starym, który powinien prowadzić drogami dla rowerów wzdłuż ul. Przejazdowej i ul. Oświęcimskiej, a następnie przez Rynek i ul. Krakowską. Autorzy studium aprobuje ten wariant z uwagi na podobny współczynnik wydłużenia i mniej skomplikowany przebieg, ale z zastrzeżeniem, że trasa powinna biec konsekwentnie ul. Krakowską do Rynku, bez niepotrzebnego nakładania drogi poprzez poprowadzenie jej kręto bocznymi ulicami.

UM w Bieruniu proponuje wariant trasy nr 33 prowadzący przez Nowy Bieruń kręto bocznymi ulicami, o znacznym współczynniku wydłużenia, zamiast prowadzenia prosto ciągami pieszo-rowerowymi wzdłuż ul. Warszawskiej – drogi nr 44. Proponowany wariant nie spełnia wymogów stawianych głównym trasom rowerowym.

Trasa nr 156. UM w Bieruniu proponuje trasę prowadzącą przez Kopciowice w gminie Chełm Śląski do Chełmka wzdłuż drogi nr 780. Autorzy studium przyjmują tę propozycję jako trasę nr 156.

Łącznie przez Bieruń będzie prowadzić 7 tras, w tym oznakowana już trasa nr 151.

Bieruń – podsumowanie. W wyniku zaproponowanych zmian przez Bieruń będzie prowadzić 6 tras, a oprócz dotychczas proponowanych tras dojdzie do nich trasa nr 156 o charakterze komunikacyjnym.

Trasa nr 158. Autorzy studium proponują autopoprawkę – wariant trasy nr 158, wykorzystujący fragment innej trasy zaproponowanej przez UM w Bieruniu, a prowadzący częściowo wałem przeciwpowodziowym i bocznymi drogami, zamiast ul. Bijasowicką i ul. Władysława Jagiełły. Nowy wariant ma większy współczynnik wydłużenia, ale z uwagi na brak ruchu samochodowego jest bezpieczniejszy. Z uwagi na równorzędność obu wariantów ich porównanie i wybór jednego z nich powinien nastąpić w następnej fazie projektowania.

Lędziny. Trasa nr 155. UM w Lędzinach proponuje wariant trasy prowadzący projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Pokoju, zamiast prowadzenia jej bocznymi drogami przebudowanymi na drogę o charakterze велоstrady. Oba warianty mają podobny współczynnik wydłużenia, ale proponowany przez UM wariant trasy kilkakrotnie zmienia stronę ulicy, wzdłuż której biegnie, co dyskwalifikuje ją jako trasę główną. Autorzy studium zwracają uwagę, że wymieniona przez UM „Trasa Stadionowa” powinna łączyć się z trasą nr 155.

UM w Lędzinach i Pani Elżbieta Dziekońska zaproponowali trasę z Tych do Lędzin. Zaproponowany wariant trasy nr 142 trasy biegnie równolegle do przebiegu zaproponowanego w studium i jest od niego krótszy, ale m.in. wymaga budowy drogi dla rowerów obok istniejącej drogi. Trasa nr 142 i łączący oba warianty odcinek trasy nr 101 są dłuższe, ale zapewniają rowerzystom większą wygodę



z uwagi na to, że część trasy nr 142 będzie miała charakter велоstrady, a pozostałą część jest ulicą z małym ruchem samochodowym.

### 8.2.2.3. Powiat gliwicki

W skład Metropolii wchodzi tylko 6 z 8 gmin powiatu gliwickiego. Poszczególne gminy mają zróżnicowany charakter. Knurów i Pyskowice są miastami średniej wielkości, a Sośnicowice są małym miastem, przy czym jest również siedzibą gminy wiejskiej. Pozostałe 3 gminy, to gminy wiejskie.

#### Propozycje ze wstępnej wersji studium przed konsultacjami.

Gierałtowie. W gminie Gierałtowie 3 trasy przecinają się parami w Gierałtowicach, Przyszowicach i przy zamku w Chudowie. Trasa nr 33 prowadzi z Gliwic przez Przyszowice, obok zamku w Chudowie i skrajem Paniówek do Mikołowa i Tychów. Trasa nr 43 prowadzi z Zabrzeza przez Przyszowice i Gierałtowie do Czerwionki-Leszczyn, a trasa nr 373 biegnie z Rudy Śląskiej przez Borową Wieś w Mikołowie, Paniówki, obok zamku w Chudowie i przez Gierałtowie, Knurów, gminy Pilchowice i Sośnicowice do Łączy w gminie Rudziniec. Przez narożnik gminy Gierałtowie koło Bekszy przebiega trasa nr 29 z Gliwic przez Knurów, Bekszę i Ornontowice do Pszczyny. Łącznie przez gminę Gierałtowie prowadzą 4 trasy, które częściowo wykorzystują przebiegi dotychczasowych tras rowerowych nr 371 (obecnie nr 33) i nr 373.

Knurów. Główną oś komunikacji rowerowej miasta stanowi trasa nr 49, prowadząca z Gliwic przez Os. Wojska Polskiego, Os. Tysiąclecia, centrum Knuruwa, Krywałd i Szczygłowice do Czerwionki-Leszczyn. W centrum miasta przecina ją trasa nr 373 biegnąca z Rudy Śląskiej przez Borową Wieś w Mikołowie, Gierałtowie, Knurów, Nieborowice w gminie Pilchowice, Smolnicę w gminie Sośnicowice do Łączy w gminie Rudziniec. Przez wschodnią część Knuruwa przebiega trasa nr 29 z Gliwic przez Knurów, Farskie, Bekszę i Ornontowice do Pszczyny. Przez las na południe od Knuruwa przebiega trasa nr 43, prowadząca z Zabrzeza przez Przyszowice i Gierałtowie do Czerwionki-Leszczyn. Łącznie przez Knurów prowadzą 4 trasy.

Pilchowice. Główną oś komunikacji rowerowej gminy stanowi trasa nr 6, prowadząca z Gliwic przez Żernicę do Nieborowic i dalej po torowisku zlikwidowanej linii kolei wąskotorowej przez Pilchowice, Stanicę do Rud w gminie Kuźnia Raciborska, po czym dalej do Raciborza. W Pilchowicach od trasy nr 6 odgałęziają się trasa nr 295 przez Trześniówką do Rybnika i trasa nr 374 przez Leboszowice do Smolnicy w gminie Sośnicowice. W Nieborowicach trasę nr 6 przecina trasa nr 373 biegnąca z Rudy Śląskiej przez Gierałtowie, Knurów, Nieborowice, Smolnicę w gminie Sośnicowice do Łączy w gminie Rudziniec. Tutaj odgałęzia się trasa nr 371 prowadząca do Gliwic po torowisku zlikwidowanej linii kolei wąskotorowej. Łącznie przez gminę Pilchowice prowadzi 5 tras, które częściowo wykorzystują przebiegi dotychczasowych tras rowerowych.

Pyskowice. Trasy nr 17, 66 i 384 przecinają się na skrzyżowaniu ul. Powstańców Śląskich z ul. Sikorskiego i ul. Zaolszany. Trasa nr 17 prowadzi z Gliwic przez Pyskowice i Łubie w gminie Zbrostawice w kierunku Lublińca. Trasa nr 66 prowadzi z Tarnowskich Gór przez Zbrostawice, Pyskowice i Rudziniec do Kędzierzyna-Koźła, a trasa nr 384 z Zabrze przez Gliwice-Czechowice i Pyskowice do Toszka. Łącznie przez Pyskowice prowadzą 3 trasy, które częściowo wykorzystują przebiegi dotychczasowych tras rowerowych.

Sośnicowice. Przez gminę prowadzi trasa nr 15 z Gliwic przez Łany Wielkie, Rachowice, Sierakowice, kotłarnię w gminie Bierawa do Kędzierzyna-Koźła. W Rachowicach przecina ją trasa nr 373 biegnąca z Rudy Śląskiej przez Gierałtowiec, Knurów, Nieborowice w gminie Pilchowice, Smolnicę, Kuźniczkę i Rachowice do Łączy w gminie Rudziniec. W Gliwicach-Ostropie od trasy nr 15 odgałęzia się trasa nr 396, prowadząca przez Chorynkowice do Sośnicowic. Od trasy nr 15 odgałęzia się również trasa nr 378, prowadząca przez Sośnicowice do Smolnicy, a w Smolnicy od trasy nr 373 odgałęzia się trasa nr 374 do Pilchowic. W Sierakowicach trasę nr 15 przecina trasa nr 30, prowadząca z Rybnika i Rud w gminie Kuźnia Raciborska do Pławniowic w gminie Rudziniec i Toszka. Łącznie przez gminę Sośnicowice prowadzi 6 tras, które częściowo wykorzystują przebiegi dotychczasowych tras rowerowych.

Rudziniec. Trasy nr 16, 30 i 66 przeplatają się wokół Jez. Pławniowickiego. Trasa nr 16 prowadzi z Gliwic przez Rzeczyce, Taciszów, Pławniowice i Rudziniec do Ujazdu i na Górę Św. Anny. Trasa nr 30 prowadzi z Rybnika i Rud w gminie Kuźnia Raciborska, przez Sierakowice w gminie Sośnicowice, Łączę, Rudnio, Pławniowice, Niewieszę, Poniszowice i Słupsko do Toszka. Trasa nr 66 prowadzi z Tarnowskich Gór przez Zbrostawice, Pyskowice, północną stroną Jez. Pławniowickiego, przez Rudziniec i Ujazd do Kędzierzyna-Koźła. W Rudzińcu od tras nr 16 i 66 odgałęzia się trasa nr 382 do Łączy, gdzie rozpoczyna się trasa nr 373 prowadząca przez Rachowice w gminie Sośnicowice, Nieborowice w gminie Pilchowice, i Knurów do Gierałtowiec. Łącznie przez gminę Rudziniec prowadzi 5 tras, które częściowo wykorzystują przebiegi dotychczasowych tras rowerowych.

#### Propozycje i komentarze z etapu opiniowania studium.

Starostwo Powiatowe nie zgłosiło uwag do przebiegu proponowanych tras rowerowych, a jedynie potwierdziło inwentaryzację istniejącej infrastruktury rowerowej i planowanej przy drogach powiatowych. UG w Gierałtowicach zgłosił propozycje budowy kilku tras rowerowych, które nie są wariantami tras przedstawionych w studium. Uwagi do przebiegu tras rowerowych zgłosiła jedynie Gliwicka Rada Rowerowa.

Gierałtowiec. Trasa nr 33. Autorzy studium proponują autopoprawkę. Trasa powinna omijać skrzyżowanie dróg przy zamku i karczmę, które w czasie imprez ma charakter deptaku, prowadząc asfaltową drogą dojazdową na północ od tego miejsca.

Knurów. Trasa nr 49. GRR proponuje poprowadzenie trasy w Krywałdzie ul. Krótką, z ominięciem skrzyżowania ul. Michalskiego z ul. Zwycięstwa, zamiast przebiegu ujętego w studium i prowadzącego przez to skrzyżowanie. Z uwagi na równorzędność obu wariantów decyzja o wyborze któregoś z nich powinna zapaść na następnym etapie projektowania.

Pyskowice. Trasa nr 66. GRR zwraca uwagę na przewężenie drogi nad Jez. Dzierżno. Autorzy studium uważają, że poszerzenie jej można uzyskać poprzez przesunięcie toru kolejowego lub wykonanie muru oporowego. Odcinek ten jest bardzo krótki.

Rudziniec. Trasa nr 16. Proponowane przez GRR poprowadzenie trasy ciekawszym przebiegiem przez Dzierżno znacznie wydłużyłoby tę trasę. Równocześnie autorzy studium zgłaszają autopoprawkę, tj. wariant trasy prowadzący planowaną велоstradą nad Jez. Dzierżno Duże od kładki koło Rzeczyc do tamy i dalej drogą gospodarczą do drogi Taciszów – Bycina, zamiast istniejącymi drogami publicznymi. Z uwagi na równorzędność obu wariantów decyzja o wyborze któregoś z nich powinna zapaść na następnym etapie projektowania.

GRR proponuje skrócenie przebiegu trasy nr 16 przy wschodnim brzegu Jez. Pławniowickiego. Autorzy studium akceptują tę propozycję.

Sośnicowice. Trasa nr 30. GRR proponuje poprowadzenie trasy krótszym przebiegiem omijającym zabudowania Sierakowic. Przebieg wariantu zamieszczonego w studium ma na uwadze możliwość zmiany trasy przez rowerystów podążających z Sierakowic do Łączy.

#### 8.2.2.4. Powiat mikołowski

W skład Metropolii wchodzi tylko 3 z 5 gmin powiatu mikołowskiego. Poszczególne gminy mają zróżnicowany charakter. Łaziska Górne i Mikołów są miastami średniej wielkości, a gmina Wyry jest gminą wiejską.

#### Propozycje ze wstępnej wersji studium przed konsultacjami.

Łaziska Górne. Główną oś komunikacji rowerowej miasta stanowią trasy nr 143 i 147, prowadzące przez centrum ul. Dworcową i ul. Cieszyńską. Trasa nr 143 rozpoczyna się przy przystanku kolejowym i prowadzi przez centrum i osiedle Kąty do Żor, a trasa nr 147 prowadzi z Ornontowic przez Bradę, centrum i Kopaninę, skrajem Gostyni w gminie Wyry do Kobióra. O północno-zachodni skrawek miasta zahacza formalnie trasa nr 2, która prowadzi z Katowic przez Mikołów-Mokre, skrajem Brady do Orzesza i Rybnika. Od trasy nr 2 koło Brady odgałęzia się trasa nr 28, prowadząca przez Os. Leśne, obok przystanku kolejowego i kąpieliska do Mikołowa. Przez południową część miasta biegnie trasa nr 142, prowadząca z Orzesza koło Huty Łaziska, przez Łaziska Średnie i Wyry do Tychów. W Łaziskach Średnich od trasy nr 142 odgałęzia się trasa nr 133, prowadząca skrajem Gostyni w gminie Wyry

i przez Mościska w Orzeszu do Suszca. Łącznie przez Łaziska Górne prowadzi 6 tras, które częściowo wykorzystują przebiegi dotychczasowych tras rowerowych.

Mikołów. Centralny punkt miasta stanowi skrzyżowanie tras nr 28 i 137 przy wejściu do parku na ul. Miarki, nieopodal Rynku. Przez centrum przebiegają też trasy nr 33 i 44. Trasa nr 28 prowadzi od strony Orzesza przez Łaziska Górne, Os. Mickiewicza, Os. 30-lecia, Wymyślankę, centrum Mikołowa, Os. Grunwaldzkie, Gniotek, Katowice-Podlesie i Mysłowice-Wesołą do Jaworzna. Trasa nr 137 prowadzi ze Starej Kuźni w Rudzie Śląskiej przez Retę Śmiłowicką, Retę Mikołowską, Os. Piłsudskiego, obok dworca kolejowego, przez centrum Mikołowa, Kol. Wojewódzką i Wiry do Kobióra. Trasa nr 33 prowadzi z Gliwic obok zamku w Chudowie w gminie Gierałtowiec, przez Paniowy, Mokre, Os. Mickiewicza, Os. 30-lecia, Wymyślankę, Kol. Wojewódzką do Tychów i Oświęcimia. Trasa nr 44 prowadzi z centrum Mikołowa przez Jamnę do Rudy Śląskiej i Bytomia. Przez miasto przebiegają 4 kolejne trasy rowerowe. Trasa nr 2 prowadzi z Katowic przez Starganiec, Jamnę, Retę Śmiłowicką, Śmiłowice, Mokre, Kol. Huta, skrajem Brady przez Hucisko i Peclówkę do Orzesza i Rybnika. Przez Hucisko trasa nr 2 biegnie razem z trasą nr 147, prowadzącą z Ornontowic przez Bradę i Łaziska Górne do Kobióra. W Paniowach trasę nr 33 przecina trasa nr 32, prowadząca z Bytomia i Rudy Śląskiej przez Paniowy i Bujaków do Orzesza i Żor. Przez Borową Wieś przebiega trasa nr 373 z Rudy Śląskiej przez Borową Wieś i Gierałtowiec do Knuruwa. Łącznie przez Mikołów prowadzi 8 tras, które częściowo wykorzystują przebiegi dotychczasowych tras rowerowych.

Wiry. Przez Wiry prowadzą trasy nr 137 i 142. Trasa nr 137 prowadzi ze Starej Kuźni w Rudzie Śląskiej przez Mikołów i Wiry do Kobióra, a trasa nr 142 z Orzesza koło Huty Łaziska, przez Łaziska Średnie i Wiry do Tychów. W Łaziskach Średnich od trasy nr 142 odgałęzia się trasa nr 133, prowadząca skrajem Gostyni i przez Mościska w Orzeszu do Suszca. Przez Gostyń prowadzi też trasa nr 147 z Ornontowic przez Bradę, centrum i Kopaninę, skrajem Gostyni w gminie Wiry do Kobióra. Łącznie przez gminę Wiry prowadzą 4 trasy, które częściowo wykorzystują przebiegi dotychczasowych tras rowerowych.

#### Propozycje i komentarze z etapu opiniowania studium.

Uwagi do studium zgłosiła organizacja lub osoba używająca skrótu „MUR”, przy czym część uwag nie dotyczy wariantów głównych tras rowerowych proponowanych w studium. Została też zgłoszona uwaga przez Fundację AS z Rudy Śląskiej.

Łaziska Górne. Trasa nr 28. „MUR” zaproponował wariant trasy prowadzący przez przejście podziemne ze schodami, pozbawione możliwości zjazdu do tunelu rowerem, zamiast prowadzenia trasy jezdnią. Proponowany wariant nie spełnia podstawowego warunku, jakim jest możliwość jazdy rowerem, bez konieczności prowadzenia go, a tym bardziej przenoszenia po schodach.

Trasa nr 142. Autorzy studium wprowadzają autopoprawkę w proponowanym przebiegu trasy w rejonie Huty Łaziska. Trasa powinna biec ul. Wyzwolenia i ul. Modrzewskiego, zamiast

ul. Cieszyńską, ul. Hutniczą, ul. Łazy, ul. Łąkową, ul. Sikorskiego i ul. 22 Lipca. Nowy przebieg charakteryzuje się krótszym przebiegiem i mniejszym ruchem samochodowym, a jego mankamentem jest konieczność zaprojektowania skrzyżowania z linią kolejową – jest tylko przejście przez tor.

Mikołów. Trasa nr 2. „MUR” zaznaczył wariant trasy nr 2 omijający Starganiec. Wariant ten został negatywnie zaopiniowany przez Nadleśnictwo Katowice w 2014 r., przy czym jako uzasadnienie podano, że część tego odcinka pokrywa się ze ścieżką przyrodniczą uczęszczaną przez małe dzieci.

Autorzy studium wprowadzają autopoprawkę w proponowanym przebiegu trasy nr 2 pomiędzy Retą Śmiłowicką a Mokrem, z poprowadzeniem trasy przez Mokre-Goj i pominięciem Śmiłowic. Nowy wariant prowadzi drogami gospodarczymi do ul. Kuźnickiej, ul. Kosów, ul. Łączną i kolejną drogą gospodarczą. Zaletą nowego wariantu jest mniejszy współczynnik wydłużenia, a wadą jest przecięcie ul. Gliwickiej – drogi nr 44 w miejscu o gorszej widoczności nadjeżdżających samochodów. Rozstrzygnięcie wyboru wariantu powinno nastąpić w następnej fazie projektowania.

Trasy nr 28 i 33. „MUR” zaproponował wariant tras prowadzący drogami gospodarczymi, zamiast jezdniami ul. Żwirki i Wigury oraz ul. Zawilców. Oba warianty mają podobną długość i podobną prędkość jazdy rowerem, przy czym zaproponowany wariant powoduje utratę przez rowerzystów pierwszeństwa przejazdu przy włączaniu się do ruchu, zwłaszcza na skrzyżowaniu ul. Żwirki i Wigury z ul. Fabryczną. W ostatecznym rozrachunku wariant zaproponowany w studium jest korzystniejszy dla rowerzystów.

Trasa nr 28. Autorzy studium wprowadzają autopoprawkę w proponowanym przebiegu trasy pomiędzy centrum miasta a Gniotkiem. Nowy wariant trasy prowadzi ul. Okrzei i drogą gospodarczą do obecnego przejścia dla pieszych, a docelowo również przejazdu dla rowerzystów przez ul. Beskidzką – drogę nr 44, zamiast krętego przebiegu ul. Powstańców Śląskich, ul. Janasa, ul. 27 Stycznia i ul. Wspólną. Zaletą tego wariantu jest mniejszy współczynnik wydłużenia i mniejsza różnica wysokości do pokonania przez rowerzystów, a wadą jest jednopoziomowe skrzyżowanie z dwujezdniową ul. Beskidzką, które byłoby wskazane zastąpić kładką pieszo-rowerową. Rozstrzygnięcie wyboru wariantu powinno nastąpić w następnej fazie projektowania.

Trasa nr 44. „MUR” zaproponował wariant trasy prowadzący drogą gospodarczą wzdłuż toru kolejowego, zamiast ul. Porazińskiej i drogami gospodarczymi, które zanikły i wymagałyby odtworzenia lub wytyczenia wyłącznie w celu wybudowania drogi dla rowerów. Autorzy studium akceptują wariant zaproponowany przez „MUR”. Drugi z wariantów prowadzący śladem czerwonego szlaku pieszego został odrzucony z uwagi na duży współczynnik wydłużenia.

„MUR” zaproponował też wariant trasy nr 44 prowadzący przez skrzyżowanie ul. Prusa z ul. Katowicką i deptakiem – ul. Jana Pawła II, po czym przez Rynek, zamiast prowadzenia trasy nową drogą dla rowerów obok dworca kolejowego, a następnie pozbawioną ruchu samochodowego i pieszego ul. Szafranka. Wariant zaproponowany w studium pozwala na szybszy i wygodniejszy

przejazd rowerem w sposób nie kolidujący z ruchem pieszym, z przecięciem ul. Prusa w miejscu bardziej bezpiecznym od proponowanego przez „MUR”.

Trasa nr 137. „MUR” zaproponował też wariant trasy prowadzący Rynek i deptakiem – ul. Krakowską, jezdnią ul. Pszczyńskiej, po czym projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym przez osiedle przy ul. Słowackiego, zamiast jezdnią ul. Młyńskiej i ul. Pszczyńskiej, przy czym nowy wariant ma 2 podwarianty, prowadzące ul. Modrzewiową lub ul. Dębową. Wariant dotychczasowy i nowy wariant prowadzący ul. Modrzewiową charakteryzuje podobny współczynnik wydłużenia. Oba warianty łączą ruch rowerowy z samochodowym, NATO miał nowy wariant łączy też ruch rowerowy z pieszym w miejscu, gdzie ruch ten jest bardzo duży, a możliwy do wygospodarowania ciąg pieszo-rowerowy bardzo wąski. Autorzy studium proponują dokonanie szczegółowej analizy obu wariantów i podjęcie decyzji o wyborze korzystniejszego w dalszej fazie projektowania.

Wyry. Trasa nr 147. Fundacja AS z Rudy Śląskiej zaproponowała wariant trasy prowadzący drogami gospodarczymi, zamiast prowadzenia trasy ścieżka i jezdnią ul. Miarowej w Gostyni. Autorzy studium akceptują ten wariant, jako wygodniejszy i bezpieczniejszy od dotychczasowego. Warianty prowadzące długimi odcinkami ul. Rybnicką zostały odrzucone, ponieważ są wariantami mniej bezpiecznymi i mniej wygodnymi od przyjętego do zamieszczenia w ostatecznej wersji studium.

#### 8.2.2.5. Powiat pszczyński

W skład Metropolii wchodzi tylko jedna z gmin powiatu pszczyńskiego – gmina wiejska Kobiór, położona na śródleśnej polanie.

#### Propozycje ze wstępnej wersji studium przed konsultacjami.

Kobiór. Punkt węzłowy tras rowerowych znajduje się na drodze przy kładce na Korzeńcu, którą przebiegają trasy nr 1 i 178 oraz rozpoczyna się trasa nr 147. Trasa nr 1 prowadzi z Katowic przez Tychy, obok Promnic, przez Kobiór do Pszczyny, a trasa nr 178 zwana „Plessówką” prowadzi z Pawłowic przez Suszec i Kobiór do Pszczyny, przy czym niniejsze studium nie rozpatruje ostatniego odcinka tej trasy. Trasa nr 147 prowadzi przez Gostyń w gminie Wyry i Łaziska Górne do Ornontowic. Niedaleko stąd od trasy nr 178 odgałęzia się trasa nr 137, prowadząca przez Wyry i Mikołów do Rudy Śląskiej. We wschodniej części Kobióra od tras nr 1 i 178 odchodzi trasa nr 161, prowadząca przez Międzyrzecze w gminie Bojszowy do Brzeszcz. Przez tereny leśne we wschodniej części gminy przebiegają trasa nr 8 z Pszczyny przez Świerczyniec w gminie Bojszowy i Bieruń do Jaworzna oraz trasa nr 158 z Tychów przez Bojszowy do Brzeszcz. Łącznie przez gminę Kobiór prowadzi 7 tras, które częściowo wykorzystują przebiegi dotychczasowych tras rowerowych.

### Propozycje i komentarze z etapu opiniowania studium.

Starostwo Powiatowe i Urząd Gminy nie zgłosili uwag do przebiegu proponowanych tras rowerowych.

#### 8.2.2.6. Powiat tarnogórski

W skład Metropolii wchodzi tylko 5 z 9 gmin powiatu mikołowskiego. Poszczególne gminy mają zróżnicowany charakter. Tarnowskie Góry są miastem średniej wielkości, a Radzionków jest małym miastem. Pozostałe 3 gminy, to gminy wiejskie, przy czym gmina Ożarowice obejmuje Port Lotniczy Katowice, który mocno wpływa na jej charakter.

### Propozycje ze wstępnej wersji studium przed konsultacjami.

Ożarowice. Centralny punkt gminy stanowi skrzyżowanie koło Urzędu Gminy, z którego rozchodzą się trasy nr 423 i 841. Trasa nr 423 prowadzi ze Świerklańca przez Niezdare, Kolonię pod Brynicą, Ożarowice, Pyrzowice, Mierzęcice i Przeczyce do Siewierza, a trasa nr 841 prowadzi stąd do Sączowa w gminie Bobrowniki i do połączenia się z trasą nr 114, którą można dotrzeć do Wojkowic i Siemianowic Śląskich. W Kolonii nad Brynicą od trasy nr 423 odchodzi trasa nr 426 do Miasteczka Śląskiego. Przez Zendek w północnej części gminy przebiega trasa nr 432, prowadząca z Siewierza do Kalet, a przez jego kolonię Straków biegnie trasa nr 5 z Katowic i Będzina przez Psary, Przeczyce w gminie Mierzęcice, Straków do Woźnik i Częstochowy. Łącznie przez gminę Ożarowice prowadzi 5 tras, w tym trasa nr 423 ułatwiająca rowerzystom dojazd do lotniska w Pyrzowicach.

Radzionków. Centralny punkt miasta stanowi rynek – pl. Letochów, przez który rozchodzą przebiegają trasy nr 401 i 427. Trasa nr 401 tworzy pętlę, prowadzącą z Dąbrowy Miejskiej w Bytomiu przez Radzionków, Świerklaniec i Piekary Śląskie do Bytomia, a trasa nr 427 prowadzi z Bytomia-Stroszka kolo Os. Ziętka, przez centrum Radzionkowa do Rojcy, gdzie łączy się z trasą nr 6. Trasa nr 6 biegnie od strony Dąbrowy Górniczej, Będzina i Piekar Śląskich nieopodal Kopca Wyzwolenia, przez Rojcę oraz północne dzielnice Bytomia i Zabrze do Gliwic. Łącznie przez Radzionków prowadzą 3 trasy.

Świerklaniec. Centralny punkt Świerklańca stanowi skrzyżowanie ul. Głównej, ul. Oświęcimskiej, ul. Stabińskiego i ul. Kościuszki, z którego rozchodzą się trasy nr 401 i 423. Trasa nr 401 tworzy pętlę, prowadzącą z Dąbrowy Miejskiej w Bytomiu przez Radzionków, Orzech, Świerklaniec i Piekary Śląskie do Bytomia, a trasa nr 423 prowadzi ze Świerklańca przez Ostrożnicę, Bizję, Ożarowice, Pyrzowice i Mierzęcice do Siewierza. Tuż za Świerklańcem od trasy nr 423 odgałęzia się łącznik – trasa nr 423a, prowadząca nad jez. Chechło-Nakło do skrzyżowania tras nr 20 i 114. Od północnego-wschodu Świerklaniec omija trasa nr 21, prowadząca z Tarnowskich Gór przez Chechło, skraj Świerklańca, zaporę Kozłowa Góra, obok Jez. Rogoźnik w gminie Bobrowniki do Siewierza. Trasa nr 20 prowadzi z Katowic przez Bytom, Tarnowskie Góry, obok Jez. Chechło-Nakło i Żyglin w Miasteczku Śląskim

do Woźnik, a trasa nr 114 z Siemianowic Śląskich przez Wojkowice, obok Jez Rogoźnik w gminie Bobrowniki i Jez. Chechło-Nakło do Miasteczka Śląskiego. W Orzechu trasa nr 401 przecina trasę nr 421, prowadzącą z tarnowskich Gór przez Nako Śląskie i Orzech do Piekar Śląskich. Łącznie przez gminę Świerklaniec prowadzi 7 tras, w tym trasa nr 423 ułatwiająca rowerzystom dojazd do lotniska w Pyrzowicach.

Tarnowskie Góry. Punkt węzłowy tras rowerowych znajduje się przed dworcem kolejowym, skąd wychodzą promieniście trasy nr 19, 20, 21, 421 i 426. Drugi punkt węzłowy, przez który przebiegają również trasy nr 20 i 421, znajduje się na końcu ul. Oświęcimskiej, nieopodal Komendy Powiatowej Policji – wybiegają stąd trasy nr 18 i 66. Trasa nr 20 prowadzi z Katowic przez Bytom, Os. Segiet koło Kopalni Zabytkowej, Tarnowskie Góry, Lasowice, obok Jez. Chechło-Nakło i Żyglin w Miasteczku Śląskim do Woźnik. Odgałęziająca się od niej trasa nr 18 prowadzi przez zabytkową starówkę, Os. Przyjaźń oraz gminy Zbrostawice i Wielowieś do Toszka. Trasa nr 19 prowadzi przez Pufferki, Pniowiec, Tworóg i Krupski Młyn do Ozimka, a trasa nr 21 przez Lasowice, Chechło, Świerklaniec, zaporę Kozłowa Góra, obok Jez. Rogoźnik w gminie Bobrowniki do Siewierza. Trasa nr 421 prowadzi przez Sowice do Kalet, a trasa nr 426 przez Czarną Hutę do Miasteczka Śląskiego. Trasa nr 66 ma charakter turystyczno-komunikacyjny i biegnie przez Os. Segiet koło Kopalni Zabytkowej, Repty Nowe i Repty Stare, po czym wzdłuż Dramy przez park w Reptach, Zbrostawice i Pyskowice, dalej wzdłuż Kanału Gliwickiego do Kędzierzyna-Koźła. Łącznie przez Tarnowskie Góry prowadzi 7 tras rowerowych.

Zbrostawice. Główną oś komunikacji rowerowej gminy stanowi torowisko po zlikwidowanej linii kolejowej, którym biegnie trasa nr 430. Trasa ta rozpoczyna się w Zabrze i początkowo prowadzi przez Czekanów i Świętoszowice, po czym znajduje wspomniane torowisko, prowadząc nim przez Kamieniec, Zbrostawice, Wilkowice i Miedary do Brynku w gminie Tworóg i dalej do Kalet innymi drogami. W Zbrostawicach znajduje się łącznik – trasa nr 430a do centrum wsi, a z torowiska korzysta też trasa nr 66, która prowadzi z Tarnowskich Gór do Rept, po czym wzdłuż Dramy przez park w Reptach, Zbrostawice, Kamieniec, Karchowice, Zawadę i Pyskowice, dalej wzdłuż Kanału Gliwickiego do Kędzierzyna-Koźła. Przez północną część gminy Zbrostawice wiedzie trasa nr 18, prowadząca z Tarnowskich Gór przez Laryszów, Miedary, Wilkowice, Księży Las, Łubie, Kopienicę i Zacharzowice w gminie Wielowieś do Toszka. W Łubiu przecina ją trasa nr 17 z Gliwic przez Pyskowice, Jaśkowice, Łubie, Kopienicę i Wojskę w gminie Tworóg do Krupskiego Młyna i Lublińca. W Zabrze-Mikulczycach od trasy nr 430 odgałęzia się trasa nr 384, która biegnie przez Czekanów, Przezchlebie, Gliwice-Czechowice i Pyskowice do Toszka. Tutaj przecina trasę nr 430 trasa nr 6, prowadząca od strony Będzina i Piekar Śląskich przez Radzionków oraz północne dzielnice Bytomia i Zabrze, przez Szałszę do Gliwic. Łącznie przez gminę Zbrostawice prowadzi 7 tras rowerowych.



### Propozycje i komentarze z etapu opiniowania studium.

Starostwo Powiatowe nie zgłosiło uwag do przebiegu proponowanych tras rowerowych, a jedynie podało wykaz istniejącej infrastruktury rowerowej na terenie powiatu. Urzędy Gmin nie zgłosiły uwag do przebiegu proponowanych tras rowerowych.

Tarnowskie Góry. Trasa nr 66. Autorzy studium wprowadzają autopoprawkę. Pomiędzy obwodnicą tarnowskich Gór, Kopalnia Zabytkową a Reptami Starymi trasa powinna biec torowiskiem dawnej bocznicy kolei wąskotorowej oraz ul. Wodociągową i ul. Kamienną, zamiast ulicami miasta – Staffa, Małą, Wodociągową (innym odcinkiem), Staszica i Długą. Nowy wariant charakteryzuje się mniejszym współczynnikiem wydłużenia, możliwością wybudowania na torowisku велоstrady i krótszymi odcinkami dróg uczęszczanych przez samochody.

Świerklaniec. Trasa nr 421. Autorzy studium wprowadzają autopoprawkę. Z Orzecha trasa powinna biec ul. Boczna i ul. Ogrodową, po czym odtworzoną drogą gospodarczą przy ogrodzeniu ostatniego domu, zamiast ul. Rodziny Wieczorków i drogą gospodarczą skrajem zagajnika. Nowy wariant charakteryzuje się mniejszym współczynnikiem wydłużenia i krótszymi odcinkami dróg uczęszczanych przez samochody.

### 8.2.3. Konfiguracja tras rowerowych w Lasach Państwowych

Na terenie Metropolii działa 11 nadleśnictw Lasów Państwowych, przy czym tylko nadleśnictwo Katowice znajduje się w całości na tym terenie i zajmuje jego centralną część.

Nadleśnictwo Katowice obejmuje w całości tereny dużych miast, jak Ruda Śląska, Świętochłowice, Chorzów, Katowice i Mysłowice oraz mniejszych, miast, jak Czeladź, Imielin, Łędziny i gminy Chełm Śląski. Obejmuje też spore fragmenty dużych miast, jak Siemianowice Śląskie, Sosnowiec i Tychy oraz mniejszych miast, jak Mikołów i Bieruń.

W odniesieniu od Nadleśnictwa Katowice od północy na terenie GZM działają nadleśnictwa Brynek, Świerklaniec i Siewierz, a od południa nadleśnictwa Rybnik i Kobiór w Piasku. Od zachodu działa nadleśnictwo Rudziniec, a niewielkie skrawki powiatu gliwickiego objęte są przez nadleśnictwa Kędzierzyn w Starej Kuźni i Rudy Raciborskie w Rudach. Od wschodu fragment Sosnowca i Sławków obejmuje Nadleśnictwo Chrzanów, a skrawek Dąbrowy Górniczej należy do Nadleśnictwa Olkusz.

### Propozycje i komentarze z etapu opiniowania studium.

Nadleśnictwo Katowice wychodzi z własnego założenia, że ilość istniejących tras rowerowych jest optymalna, zapominając, że większość istniejących tras ma wyłącznie charakter rekreacyjny, natomiast brak jest głównych tras komunikacyjnych i dalekobieżnych.

Autorzy studium zwracają uwagę, że zmiana funkcji istniejących tras rowerowych jest niemożliwa, ponieważ obsługują one zupełnie inne relacje od pożądanych do obsługi/wybudowania. Również standard tych tras odbiega znacznie od standardu, jaki powinny prezentować trasy komunikacyjne i dalekobieżne tak, aby mogły one stanowić zachętę do korzystania z nich.

Nadleśnictwo Katowice wzmiankuje, że trasy rowerowe powinny omijać ostoje zwierzyny, jednakże nie podaje ich lokalizacji, ani nie podaje, w których miejscach zaproponowane trasy kolidują z takimi ostojami. Jest to tym bardziej niezrozumiałe, że w 2014 r. miejsca ostoi zostały wskazane i przebieg wszystkich tras został dostosowany do propozycji Nadleśnictwa Katowice, a obecnie propozycje nowych tras są nieliczne w stosunku do poprzedniej wersji studium głównych tras rowerowych GZM.

Spora część tras proponowanych w studium, to trasy długie, których tylko niewielka część przebiega przez tereny leśne, przy czym ominięcie terenów leśnych spowodowałoby ich nadmierne wydłużenie i wykonanie w niższym standardzie, co z kolei spowodowałoby znaczne obniżenie ich atrakcyjności - w kontekście potrzeb komunikacyjnych, turystycznych i rekreacyjnych.

W niektórych przypadkach ominięcie terenów leśnych przy zachowaniu odpowiednich parametrów infrastruktury rowerowej jest niemożliwe, a więc zaniechanie budowy odcinków prowadzących drogami leśnymi byłoby równoznaczne z zaniechaniem budowy całej trasy lub konieczności jej znacznego skrócenia.

Autorzy studium dołożyli starań, aby wszystkie proponowane główne trasy rowerowe i dalekobieżne stwarzały jak najmniej problemów przy ich realizacji, ale stosunkowo rzadka sieć dróg o wysokim standardzie i nieuregulowane stosunki własnościowe są znacznym ograniczeniem, którego nie da się zupełnie wyeliminować. Na terenach leśnych proponowane było prawie wyłącznie wykorzystanie istniejących dróg i to z uwzględnieniem wszystkich warunków zgłoszonych przez Nadleśnictwo Katowice do poprzedniego studium w 2014 r. Brak zgody na użyczenie dróg leśnych będzie skutkowało koniecznością poszerzania pasów istniejących dróg publicznych i tworzenia nowych pasów drogowych, co wydaje się działaniem mniej korzystnym ze względów społecznych i zarazem dla utrzymania kondycji lasów Nadleśnictwa Katowice.

## **9. WYNIKOWA/DOCELOWA SIEĆ MERTOPOLITALNEGO SYSTEMU TRAS ROWEROWYCH**

### **9.1. Konfiguracja projektowanych tras**

#### **9.1.1. Zasady i zakres konfiguracji**

Zasady konfiguracji tras.

Celem studium jest ustalenie i połączenie ze sobą trasami rowerowymi wszystkich dużych źródeł i celów podróży zwanych miejscami węzłowymi. Wstępne ustalenia w zakresie studium tras rowerowych GZM z 2014 roku zostały dokonane w formie schematu bazującego na rozwijanej od

1991 roku Koncepcji Śląskiej Sieci Tras Rowerowych, obejmującej teren ówczesnego Górnośląskiego Związku Metropolitalnego i sąsiadujących z nim gmin.

Uszczegółowienie elementów systemu tras w 2014 roku oraz bieżącego nastąpiło na mapie wektorowej (BDOT10k) o dokładności odpowiadającej skali 1:10 000 pozyskanej z zasobu Wojewódzkiego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Katowicach oraz na podstawie analizy informacji o istniejącej i planowanej infrastrukturze rowerowej, rezerwach terenu w istniejących pasach drogowych dróg publicznych i pozostałych, torowiskach pozostałych po zlikwidowanych liniach i bocznicach kolejowych oraz nieużytkach. Wstępna selekcja nastąpiła w oparciu o analizę dróg i pasów terenu znajdujących się na ortofotomapach umieszczonych na Geoportalu (<http://geoportal.gov.pl/>), co do których należało się spodziewać, że można wzdłuż nich poprowadzić potrzebne trasy rowerowe. Sporadycznie korzystano również z zasobów map innych geoportali: Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego, Lasów Państwowych, GoogleMaps i OpenStreetMap.

Przy rozpatrywaniu przebiegów poszczególnych tras obowiązuje tzw. zasada „rybiego kręgosłupa” – trasa powinna biec możliwie prosto, a jeżeli istnieje konieczność ominięcia któregoś źródła lub celu podróży, to łączy się je z główną trasą łącznikami lub trasami niższego rzędu.

Miejsca węzłowe sieci głównych tras rowerowych. Za takie miejsca zostały uznane siedziby gmin, centra większych dzielnic w gminach miejskich oraz większe miejscowości w gminach wiejskich. Studium rozpatruje zarówno 41 gmin w granicach Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, jak i gminy sąsiadujące z GZM. Wewnątrz Metropolii wytypowane zostały również ważniejsze dworce i przystanki kolejowe oraz większe zakłady pracy i ośrodki rekreacyjne.

Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię stanowi 13 powiatów grodzkich oraz 28 otaczających je gmin miejskich i wiejskich. Centralną część GZM zajmują Katowice, które są równocześnie największym miastem subregionu centralnego i stolicą województwa śląskiego.

Trasy rowerowe.

Prace projektowe obecnej fazy studialnej obejmują przede wszystkim trasy główne metropolii, których sieć będzie musiała zostać uzupełniona o trasy drugorzędne i trzeciorzędne. Projektowane trasy rowerowe na krótkich odcinkach wykorzystują istniejącą infrastrukturę rowerową, ale jak wykazała ich inwentaryzacja, w większości niezbędne jest dostosowanie jej do przyjętych standardów. Wykorzystywane są również przebiegi tras rowerowych planowanych przez poszczególne miasta.

Wprawdzie proponowana sieć głównych tras rowerowych bazuje na dotychczasowej koncepcji Śląskiej Sieci Tras Rowerowych, ale w wielu przypadkach stanowi zupełnie nowe propozycje przebiegu tych tras.

Dotychczasowa koncepcja systemu zakładała, że do prowadzenia tras rowerowych w maksymalnym stopniu będą wykorzystywane istniejące drogi, co powodowało, że większość tras była bardzo kręta

i nie spełniała wymogu bezpośredniości. Obecnie w nowej koncepcji tam, gdzie to było możliwe, trasy rowerowe zostały „wyprostowane”, wykorzystując rezerwy terenu w pasach drogowych, torowiska zlikwidowanych linii i bocznic kolejowych, wały przeciwpowodziowe, tereny zrehabilitowane po działalności przemysłowej i nieużytki, których podaż nominalnie stale wzrasta, ale brak jest scentralizowanej bazy danych z tego zakresu.

W przypadku 13 powiatów grodzkich przebieg większości głównych tras rowerowych został ustalony w studium z 2014 r. opracowanej dla Górnośląskiego Związku Metropolitalnego z wyłączeniem Piekar Śląskich oraz koncepcji z 2016 r. opracowanej dla Piekar Śląskich. W kilku przypadkach dokonane zostały korekty przebiegu tych tras. Dokonano też uzupełnień o kilka tras wybiegających w kierunku nowych gmin – członków Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

Obecnie wymienione powyżej trasy zostały przedłużone i w większości przeprowadzone poza aktualne granice metropolii. Trasy wychodzące promieniście poza aglomerację zostały uzupełnione o trasy łączące siedziby nowych gmin metropolii.

Łącznie na terenie GZM zaplanowano 1632,9 km głównych tras rowerowych oraz uzupełniających je tras drugorzędnych i łączników. Planowana sieć obejmuje 87 fragmentów tras rowerowych, w tym 33 główne trasy rowerowe (w 34 odcinkach) oraz uzupełniających je 45 ważniejszych drugorzędnych tras rowerowych (w 47 odcinkach) i 9 łączników. Średni współczynnik wydłużenia dla tych tras wynosi 1,31.

Trasy główne stanowią 60,4 % wszystkich zaproponowanych tras rowerowych, uzupełniające je ważniejsze trasy drugorzędne 38,8 %, a łączniki 0,8 %.

Proponowane trasy rowerowe w 61 miejscach przekraczają granice GZM.

Numeracja tras rowerowych.

W studium w znacznym stopniu zachowano dotychczasową numerację i kolory przypisane trasom rozwijanej Śląskiej Sieci Tras Rowerowych.

Zgodnie z zasadami numeracji tras tej sieci - podstawowy szkielet głównych tras stanowią numery jedno- i dwucyfrowe. Wielu mniej ważnym połączeniom pozostawiono numerację trzycyfrową, charakterystyczną dla tras drugorzędnych.

Przebiegi projektowanych tras z uwzględnieniem ich numeracji na obszarze Metropolii w formie tabelarycznej i mapowej zostały zamieszczone:

- na następnej stronie,

- na planszy „WYNIKOWY PROJEKT MSTR Z PODZIAŁEM I NUMERACJĄ TRAS NA TLE KORYTARZY TRAS ROWEROWYCH WOJ. ŚLĄSKIEGO” (Rys. nr K-18 014-D-04).





### 9.1.2. Stosowanie poszczególnych rozwiązań elementów infrastruktury rowerowej – uwarunkowania, wady i zalety

Uwarunkowania, wady i zalety stosowane w celu rozwoju systemu lub poszczególnych elementów infrastruktury rowerowej zostały opisane w pozycji „Opracowanie wspólnych standardów i wytycznych dla kształtowania metropolitalnej polityki rowerowej w miastach GZM” (GZM Katowice, 2013 r.).

#### Przebudowy

Projektowana infrastruktura będzie wykorzystywać istniejące elementy dróg. Drogi dla rowerów i ciągi pieszo-rowerowe, które nie spełniają odpowiednich standardów będą przebudowywane (modernizowane) lub remontowane.

Chodniki będą przebudowywane na ciągi pieszo-rowerowe lub drogi dla rowerów, obok których konieczne będzie odtworzenie tych chodników. W niektórych przypadkach drogi dla rowerów będą wykorzystywać miejsce po zwężeniu jezdni lub wylotu skrzyżowania.

Na istniejących trasach rowerowych zostaną wykonane brakujące przejazdy dla rowerzystów lub zostanie poprawiona ich geometria.

#### Usprawnienia

Sporadycznie występująca duża szerokość jezdni dróg umożliwi wydzielenie na nich pasów ruchu dla rowerów.

Na wybranych jednokierunkowych odcinkach układu drogowego może zostać dopuszczony dwukierunkowy ruch rowerowy.

Natomiast tam gdzie występuje małe natężenie ruchu samochodowego i możliwym będzie prowadzenie ruchu rowerowego na jezdniach dróg, konieczną będzie wymiana istniejących progów spowalniających na rozwiązania dostosowane do ruchu rowerowego lub wykonanie innego rodzaju szykan, niż obecnie stosowane.

#### Nowe drogi dla rowerów i ciągi pieszo-rowerowe

Uzyskanie wysokich parametrów dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych w istniejących pasach drogowych będzie możliwe m.in. w przypadku zmniejszenia ilości miejsc parkingowych w obecnych pasach drogowych i poszerzenia tych pasów o fragmenty przydomowych ogródków i trawników, łącznie z wycinką (lub przesadzeniem) znajdujących się tam drzew i krzewów, a także w wyniku przebudowy niektórych skrzyżowań. Z uwagi na możliwość nielegalnego parkowania niektóre z dróg rowerowych będą wymagały zastosowania słupków wygradzających. Na skrzyżowaniach, przez które zostaną poprowadzone drogi dla rowerów, konieczna będzie przebudowa sygnalizacji świetlnej.

Na wielu odcinkach projektowanych tras rowerowych zostało zaproponowane wybudowanie nowych dróg dla rowerów poza istniejącymi drogami, m.in. z wykorzystaniem torowisk po zlikwidowanych liniach i bocznicach kolejowych, wałów przeciwpowodziowych, nieużywanych dróg polnych, dróg leśnych oraz rekultywowanych nieużytków przemysłowych.

#### Przebudowy dróg istniejących

W przypadku dróg publicznych i gospodarczych bez twardej nawierzchni - w większości przypadków niezbędna będzie ich przebudowa.

#### Nowe obiekty inżynierskie

W pasach dróg publicznych, gdzie tras rowerowych nie można poprowadzić zbyt wąskimi jezdniami i chodnikami z wykorzystaniem istniejących obiektów inżynierskich, konieczne będzie wybudowanie nowych.

Zaproponowano też wybudowanie nowych obiektów inżynierskich lub odtworzenie rozebranych tam, gdzie do prowadzenia dróg dla rowerów wykorzystywane są torowiska kolejowe i nieużytki przemysłowe.

#### Parkingi

Parkowanie rowerów stanowi odrębny problem, którego rozwiązanie podjęto w „Koncepcji Metropolitalnego Systemu Wypożyczalni Rowerów Publicznych dla GZM” (GZM Katowice, 2014 rok).

Tworzony system tras rowerowych powinien uwzględniać parkowanie w miejscach węzłowych, a także wszędzie tam, gdzie będą dojeżdżać rowerzyści, przy czym powinny to być zarówno parkingi dla rowerów stanowiących własność ich użytkowników, jak i wypożyczalni rowerów publicznych.

W centrum każdego miasta GZM należy poddać analizie możliwość budowy parkingów piętrowych.

Zarówno istniejące jak i projektowane ww. składowe infrastruktury transportowej – obiekty inżynierskie oraz elementy inżynierii ruchu zostały zaprezentowane na planszy „WYNIKOWY PROJEKT MSTR - LOKALIZACJA OBIEKTÓW INŻYNIERSKICH ORAZ URZĄDZEŃ INŻYNIERII RUCHU” (Rys. nr K-18 014-D-05)



## 9.2. Projekt docelowego/wynikowego przebiegu tras (po weryfikacji)

### 9.2.1. Elementy koncepcji Śląskiej Sieci Tras Rowerowych

Sieć tras rowerowych.

Projektowane system tras rowerowych stanowią aktualizację i rozwinięcie koncepcji Śląskiej Sieci Tras Rowerowych, której głównym zadaniem było połączenie ze sobą wszystkich gmin województwa śląskiego i przygranicznych terenów sąsiednich województw. O ile poprzednia koncepcja obejmowała głównie trasy o znaczeniu turystyczno-rekreacyjnym, o tyle obecne studium akcentuje funkcję komunikacyjną projektowanych tras rowerowych.

Pośród 14 powiatów grodzkich (łącznie z Jaworzniem, które nie wchodzi w skład GZM) koncepcja Śląskiej Sieci Tras Rowerowych została zrealizowana w większym zakresie tylko w Jaworznie, w niewielkim stopniu - w Gliwicach, Katowicach i Tychach, a śladowo - w Bytomiu, Chorzowie, Mysłowicach i Świętochłowicach. W Piekarach Śląskich i Siemianowicach Śląskich projekty wybranych tras tej sieci nie zostały zrealizowane. Oba te miasta, jak również Dąbrowa Górnicza, Ruda Śląska, Sosnowiec i Zabrze realizowały tylko lokalne koncepcje tras rowerowych.

Pośród pozostałych gmin GZM koncepcja Śląskiej Sieci Tras Rowerowych została zrealizowana w większym zakresie w powiatach bieruńsko-lędzińskim i gliwickim oraz gminie Psary w powiecie będzińskim i gminie Kobiór z powiatu pszczyńskiego. W Będzinie, Siewierzu, Sławkowie, Tarnowskich Górach i powiecie mikołowskim zostały zrealizowane lokalne koncepcje tras rowerowych.

Praktycznie wszystkie istniejące trasy nie odpowiadają aktualnym standardom tras rowerowych, tj. mają nieodpowiednią nawierzchnię dróg, braki w zakresie infrastruktury rowerowej związanej z bezpieczeństwem i wygodą przejazdu przez skrzyżowania (m.in. brak przejazdów dla rowerzystów, wysokie krawężniki i niewłaściwa geometria dróg dla rowerów) oraz poważne braki lub błędy w oznakowaniu znakami kategorii R. Te same braki mają nieliczne i nie powiązane ze sobą pojedyncze elementy infrastruktury rowerowej, które powstały we wszystkich miastach GZM i jak dotąd nie podjęto prób oznakowania ich jako trasy rowerowe.

Podobnie przedstawia się stan infrastruktury rowerowej w powiatach i gminach sąsiadujących z GZM, do której nawiązuje niniejsze studium. Standardowe trasy wykonane zostały w pozostałej części powiatów gliwickiego i pszczyńskiego, przy czym w powiecie pszczyńskim trasy wymagają pilnie remontu. Niestandardowe trasy zostały wykonane w pozostałej części powiatów mikołowskiego i tarnogórskiego, w powiecie zawierciańskim i sąsiadujących z GZM gminach woj. małopolskiego.

Wykorzystanie istniejących tras rowerowych w bieżącym studium ogranicza się praktycznie do wykorzystania niektórych odcinków przebiegu istniejących tras i dróg rowerowych, które spełniają warunek bezpośredniości połączeń między węzłami – generatorami ruchu. Przy ich wykonaniu

kierowano się niegdyś głównie łatwością pozyskania terenu lub ambicjami lokalnymi, a nie potrzebami rowerzystów.

Dostosowanie istniejących tras rowerowych dla potrzeb rowerzystów to przede wszystkim niezbędna przebudowa większości nawierzchni dróg, budowa obiektów inżynierskich, większości skrzyżowań przez które mają przebiegać drogi lub pasy ruchu dla rowerów (w szczególności skrzyżowań z sygnalizacją świetlną), zjazdów przecinających drogi dla rowerów i wykonanie jednolitego oznakowania znakami typu R-4.

Wynikające z propozycji niniejszego studium nowe odcinki tras rowerowych, wymagają podjęcia tego samego rodzaju działań, jakie należy stosować wobec wykorzystywanych istniejących tras rowerowych.

Nowym rodzajem działań jest wydzielenie nowych dróg publicznych z przeznaczeniem na drogi dla rowerów i ich budowa z wykorzystaniem torowisk po zlikwidowanych liniach i bocznicach kolejowych, wałów przeciwpowodziowych, nieużywanych dróg wewnętrznych (w tym należących do gmin) i zrekultywowanych nieużytków przemysłowych.

Przebiegi proponowanych tras rowerowych nie są ostateczne – mogą zostać zmodyfikowane, o ile spowoduje to poprawę ich parametrów funkcjonalnych i technicznych.

Sieć proponowanych głównych tras rowerowych GZM tworzy 87 tras rowerowych, w tym:

– 33 trasy główne łączące gminy GZM ze sobą i sąsiednimi gminami, rozpoczynające się przeważnie w centrum gminy lub na skrzyżowaniach i rozwidleniach z innymi trasami głównymi; trasy te mają charakter regionalny, zarówno komunikacyjny, jak i turystyczny; trasy główne mają numery w przedziale od 1 do 49 (w tym samym przedziale mieszczą się inne trasy główne woj. śląskiego), z wyjątkiem trasy nr 66, która stanowi przedłużenie trasy z woj. opolskiego; z uwagi na granice GZM trasa nr 8 podzielona jest na 2 odcinki przedzielone terenem miasta Jaworzno,

– 45 tras drugorzędnych, które również łączą gminy GZM ze sobą i sąsiednimi gminami oraz mają charakter zarówno komunikacyjny, jak i turystyczny; trasy drugorzędne mają numery trzycyfrowe w zależności od części woj. śląskiego, przez które przebiegają, z uwagi na granice GZM 2 trasy podzielone są na 4 odcinki przedzielone terenami gmin nie należących do GZM,

– 9 łączników, z których 7 stanowi odgałęzienia tras głównych i drugorzędnych (litera „a” lub „b” za numerem), a pozostałe stanowią część dłuższych tras drugorzędnych.

#### 9.2.2. Połączenia z międzynarodowymi i regionalnymi (wojewódzkimi) trasami rowerowymi

Połączenia z międzynarodowymi trasami rowerowymi.

Teren GZM omijają proponowane trasy międzynarodowe:

- EuroVelo nr 4 i 11

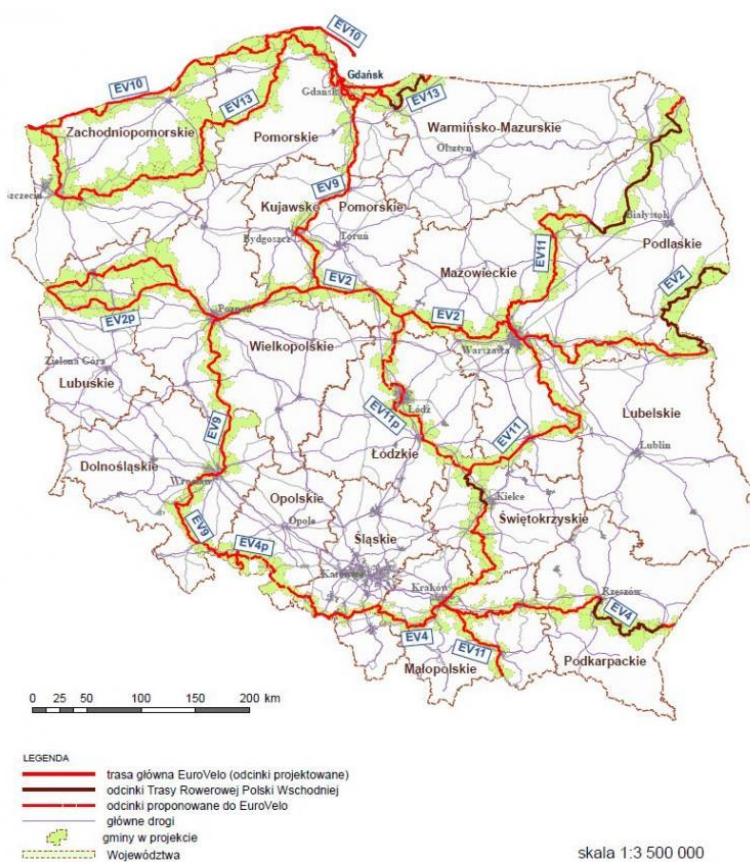
oraz

- trasa Greenways Kraków – Wiedeń, nie odpowiadająca jednak obecnym standardom,

o schematach przebiegu zobrazowanych na poniższych rysunkach.



Trasa rowerowa Greenways Kraków – Wiedeń (opracowanie: Krzysztof J. Pucek)



Projekt tras rowerowych EuroVelo w Polsce

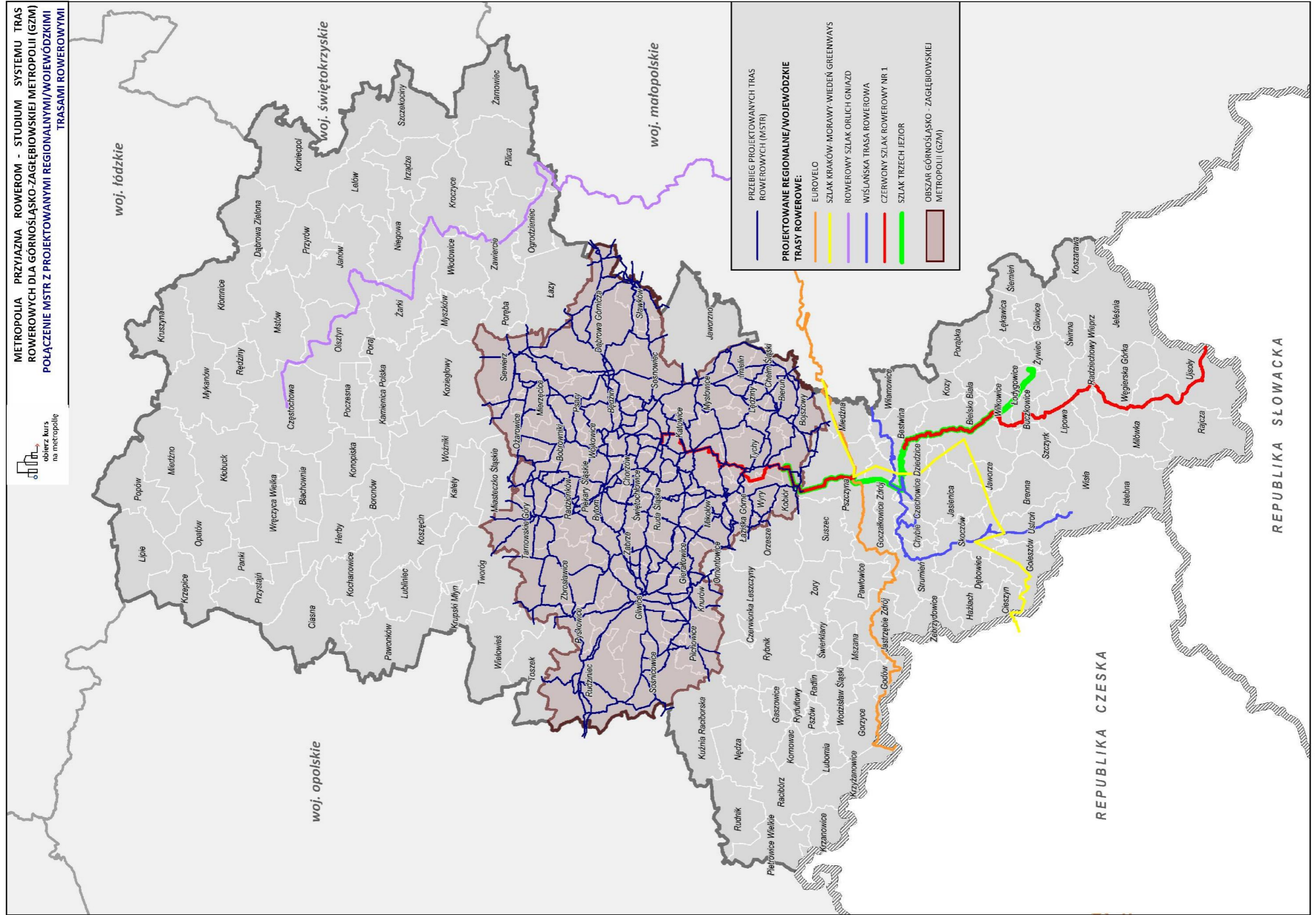
(źródło: (<http://www.mgconsulting.pl/galeria/konferencjex-spotkania-c1/planowana-siec-eurovelo-w-polsce--g227.html>))

Najbliższy odcinek tras EV 4 i Greenways prowadzi przez miasta Pszczyna, Oświęcim i Kraków. Docelowo będzie można do nich dojechać planowanymi trasami nr 1 do Pszczyny i nr 35 do Oświęcimia. Proponowane poprowadzenie trasy EV nr 11 przez miasta Kraków, Olkusz, Sławków i Częstochowa nie uzyskało poparcia miejscowych gmin i w obecnej wersji koncepcja tej trasy prowadzi przez miasta Kraków i Kielce, omijając zupełnie woj. śląskie.

W niniejszym studium pozostawiono trasę EV nr 11a jako proponowany wariant trasy EV nr 11 – trasa ta przebiega skrajem Sławkowa i przez Błędów znajdujący się w granicach administracyjnych Dąbrowy Górniczej.

Połączenia metropolitalnej sieci tras rowerowych GZM z regionalnymi (wojewódzkimi) trasami rowerowymi zostały zaprezentowane na rysunku „POŁĄCZENIE MSTR Z PROJEKTOWANYMI REGIONALNYMI/WOJEWÓDZKIMI TRASAMI ROWEROWYMI” zamieszczonym na następnej stronie.





POŁĄCZENIE MSTR Z PROJEKTOWANYMI REGIONALNYMI/WOJEWÓDZKIMI TRASAMI ROWEROWYMI

### 9.2.3. Szczegółowy wykaz i przebieg projektowanych tras

Projektowane trasy rowerowe można podzielić pod względem przewidywanego natężenia ruchu, ich długości i relacji. Największego natężenia ruchu rowerowego należy spodziewać się tam, gdzie trasy prowadzą przez centra 13 miast grodzkich GZM i sąsiadujących z nimi miast powiatowych, tj. Będzina, Bierunia i Łędzin, Mikołowa oraz Tarnowskich Gór.

W relacji wschód – zachód najbardziej obciążone będą trasy o charakterze komunikacyjnym:

- nr 4, Katowice – Chorzów – Świętochłowice – Ruda Śląska – Zabrze – Gliwice,
- nr 7, odcinek Katowice – Mysłówice – Jaworzno – Chrzanów,
- nr 33, Gliwice – Mikołów – Tychy – Bieruń – Oświęcim (trzecia co do długości główna trasa na terenie GZM),
- nr 35, odcinek Bytom – Siemianowice Śląskie – Sosnowiec – Mysłówice – Oświęcim,
- nr 36, odcinek Sosnowiec – Czeladź – Będzin – Dąbrowa Górnicza – Łazy,
- nr 37, Dąbrowa Górnicza – Będów – Olkusz,
- nr 40, Zabrze – Bytom, wraz z łącznikiem nr 40a w Bytomiu,
- nr 42, Chorzów – Świętochłowice – Ruda Śląska,
- nr 45, Katowice – Chorzów – Ruda Śląska – Zabrze – Gliwice,
- nr 373, odcinek Gierałtówice – Knurów – Nieborowice (Pilchowice) – Smolnica (Sośnicowice) – Łąca (Rudziniec),
- nr 427, Radzionków – Bytom-Stroszek,
- nr 463, Sosnowiec – Czeladź; wraz z łącznikiem nr 463a w Sosnowcu,

Mniej obciążone będą trasy wschód – zachód o charakterze komunikacyjno-turystycznym:

- nr 3, Gliwice – Zabrze – Ruda Śląska – Katowice – Sosnowiec – Sławków (druga co do długości główna trasa na terenie GZM);
- nr 6, odcinek Sławków – Dąbrowa Górnicza – Będzin – Siemianowice Śląskie – Piekary Śląskie – Radzionków – Bytom – Zabrze – Gliwice – Pilchowice (najdłuższa główna trasa na terenie GZM), wraz z łącznikiem nr 6a, w Dąbrowie Górniczej,
- nr 15, odcinek Gliwice – Sierakowice (gmina Sośnicowice) – Kotlarnia (gmina Bierawa),
- nr 16, odcinek Gliwice – Rudziniec – Ujazd,

- nr 18, odcinek Tarnowskie Góry – Łubie – Toszek,
- nr 19, odcinek Tarnowskie Góry – Tworóg,
- nr 21, odcinek Tarnowskie Góry – Świerklaniec – Siewierz – Poręba,
- nr 28, Łaziska Górne – Mikołów – Katowice – Mysłówice – Jaworzno – Trzebinia,
- nr 66, odcinek Tarnowskie Góry – Pyskowice – Rudziniec – Ujazd,
- nr 142, Orzesze – Tychy – Łędziny,
- nr 153, Łędziny – Chełm Wielki – Chełmek,
- nr 156, Bieruń Nowy – Chełmek,
- nr 158, Tychy – Bojszowy – Chełmek,
- nr 384, Zabrze – Pyskowice – Toszek,
- nr 396, Gliwice – Sośnicowice.
- nr 413, Bytom – Siemianowice Śląskie – Psary,
- nr 423, Świerklaniec – Pyrzowice – Mierzęcice – Przeczyce – Siewierz,
- nr 426, Tarnowskie Góry – Miasteczko Śląskie – Brynica,
- nr 911, Katowice: Panewniki Stare – Muchowiec – Nikiszowiec.

W relacji północ – południe najbardziej obciążone będą trasy o charakterze komunikacyjnym:

- nr R11a, odcinek Bukowno – Sławków – Będów (Dąbrowa Górnicza) – Chechło (Klucze),
- nr 1, odcinek Katowice – Tychy – Kobiór – Pszczyna,
- nr 2, odcinek Katowice – Mikołów – Orzesze,
- nr 5, odcinek Katowice – Sosnowiec – Będzin – Psary – Mierzęcice – Woźniki,
- nr 17, odcinek Gliwice – Pyskowice – Łubie,
- nr 20, odcinek Katowice – Chorzów – Bytom – Tarnowskie Góry – Woźniki,
- nr 23, odcinek Katowice – Siemianowice Śląskie – Czeladź – Będzin – Dąbrowa Górnicza,
- nr 32, odcinek Bytom – Ruda Śląska – Orzesze,
- nr 43, Zabrze – Gierałtowice – Czerwionka-Leszczyny,
- nr 44, Bytom – Świętochłowice – Mikołów,
- nr 111, Mysłówice – Imielin – Chełm Śląski – Bieruń Nowy,
- nr 114, Chorzów – Siemianowice Śląskie – Wojkowice – Miasteczko Śląskie,
- nr 151, Mysłówice – Łędziny – Bieruń Stary – Bojszowy – Brzeszcze,

- nr 371, Bojków (Gliwice) – Nieborowice,
- nr 382, Łącza – Rudziniec,
- nr 401, Bytom – Radzionków – Świerklaniec – Piekary Śląskie – Bytom,
- nr 430, odcinek Zabrze – Zbrostawice – Brynek (Tworóg),
- nr 461, Mysłowice – Sosnowiec – Dąbrowa Górnicza,
- nr 757, połączenie tras nr 33 i 142 w Tychach.

Mniej obciążone będą trasy północ – południe o charakterze komunikacyjno-turystycznym:

- nr 8, Pszczyna – Bieruń – Jaworzno – Pszczyna – Sławków,
- nr 22, odcinek Chechło (Klucze) – Będów (Dąbrowa Górnicza) – Sławków,
- nr 30, odcinek Rudy – Sierakowice (Sośnicowice) – Pławniowice – Toszek,
- nr 49, odcinek Gliwice – Knurów – Czerwionka-Leszczyny,
- nr 101, odcinek Katowice – Łędziny – Nowy Bieruń, wraz z łącznikiem nr 155 w Łędzinach,
- nr 137, Stara Kuźnia (Ruda Śląska) – Mikołów,
- nr 147, Ornontowice – Łaziska Górne – Kobiór,
- nr 414, Katowice – Siemianowice Śląskie – Żychcice (Wojkowice),
- nr 421, Tarnowskie Góry – Kalety,
- nr 470, Dąbrowa Górnicza – Sosnowiec – Jaworzno,
- nr 507, odcinek Dąbrowa Górnicza – Psary,
- nr 510, odcinek Dąbrowa Górnicza – Siewierz.
- nr 518, Siewierz – Tucznawa (Dąbrowa Górnicza) – Sławków – Bolesław,
- nr 552, Siewierz – Koziegłowy,
- nr 841, Bobrowniki – Ożarowice – Pyrzowice,

#### 9.2.4. Trasy główne (pierwszorzędne) w granicach GZM

9.2.4.1. Trasa nr R11a (Kraków – Olkusz – Sławków – Będów (Dąbrowa Górnicza)– Podzamcze (Ogrodzieniec) – Częstochowa – Piotrków Trybunalski – Łódź – Płock).



Trasa nr R11a stanowi proponowane odgałęzienie od trasy EuroVelo nr 11, która formalnie nie wchodzi w skład systemu tras EuroVelo, ale stanowi ciekawą alternatywę dla tej trasy i ułatwia komunikację na terenie Wyżyny Krakowsko-Częstochowskiej.

W granicach GZM znajduje się niewielki fragment trasy nr R11a, przebiegający przez gminy Sławków i Dąbrowa Górnicza. Obie gminy rozdziela odcinek trasy prowadzący przez gminę Bolesław w woj. małopolskim.

Od strony gminy Bukowno w woj. małopolskim trasa nr R11a prowadzi drogą gospodarczą Lasów Państwowych, a następnie prowadzi przez Sławków wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi i ulicą do Walcowni. Dalej biegnie ciągiem pieszo-rowerowym wykonanym na danym torowisku boczniczy kolejowej pod wiadukt drogi nr 94 i dalej ciągiem pieszo-rowerowym do Michałowa.

W gminie Bolesław trasa nr R11a prowadzi drogami o nawierzchni asfaltowej przez Krzykawkę, Krzykawę do Nowej Kuźniczki, przed którą znajduje się granica Dąbrowy Górniczej.

W Dąbrowie Górniczej trasa nr R11a prowadzi od Nowej Kuźniczki drogą o nawierzchni asfaltowej, po czym wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi obok Rud do Łaz. Dalej trasa prowadzi drogą o nawierzchni asfaltowej przez Błędów, Młyńską Górę i Wałek do granicy z gminą Klucze w woj. małopolskim.

9.2.4.2. Trasa nr 1 (Katowice – Tychy – Kobiór – Pszczyna – Bielsko Biała – Węgierska Górka – Milówka – przeł. Glinka).

W granicach GZM trasa nr 1 łączy Katowice z Tychami i Kobiórem, prowadząc dalej w kierunku Pszczyny. Jest to jedna z nielicznych tras, które zostały niegdyś wybudowane i oznakowane. W Katowicach trasa została częściowo zmodernizowana, ale nadal są miejsca, gdzie przejazd rowerem jest niemożliwy. W Tychach trasa została zmodernizowana. Na obu odcinkach niezbędne są korekty przebiegu, dalsza przebudowa infrastruktury rowerowej i wymiana oznakowania. W gminie Kobiór trasa nigdy nie została oznakowana, a jedynie w gminie Pszczyna oznakowanie jest stosunkowo nowe. Dalej brak jest tylko oznakowania odcinka Goczałkowice Zdrój – Czechowice-Dziedzice.

W Katowicach trasa powinna rozpoczynać się na Rynku, nie opodal Urzędu Miasta, przy wylocie ul. 3 Maja, z oznakowaniem początkowego śladu trasy znakami poziomymi P-27. Trasa nr 1 jest już przystosowana do ruchu rowerowego, ale wymaga kilku zmian przebiegu i przebudowy. Początkowo prowadzi istniejącymi ciągami pieszo-rowerowymi wzdłuż al. Korfantego i przez teren Uniwersytetu Śląskiego, gdzie obecnie rozpoczyna się jej oznakowanie, następnie drogą gospodarczą i wymagającą wymiany nawierzchni lub przebudowy drogą dla rowerów wzdłuż brzegu rzeki Rawy. Kolejny odcinek prowadzi przez wymagającą remontu kładkę na Rawie i istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż al. Murckowskiej, z wymagającymi przebudowy przejazdami dla rowerzystów. Dalej trasa

powinna prowadzić skrajem parku w Dolinie Trzech Stawów, ze skróceniem niepotrzebnego łuku, który obecnie doprowadza do miejsca odpoczynkowego, po czym wymagającym przebudowy ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Trzech Stawów i wyznaczonymi na jezdni pasami dla rowerzystów. Przez Katowicki Park Leśny trasa prowadzi aleją dla rolkarzy i rowerzystów, a następnie drogami leśnymi, które częściowo wymagają przebudowy, ażeby ominąć parking dla samochodów.

Znaczna część drugiego odcinka trasy nr 1 prowadzi drogami leśnymi dostosowanymi do ruchu rowerowego, przecinając ulice dobrze oznakowanymi przejazdami dla rowerzystów. Przebudowy wymaga skrzyżowanie z torami kolejowymi stacji Muchowiec, które ma obecnie charakter przejścia dla pieszych, a nie przejazdu drogi dla rowerów. Przebudowa powinna też objąć wykonanie bezpiecznego, z łagodniejszym spadkiem dojazdu do torów od strony południowej. Na wschód od Kostuchny trasa zatacza kolejne dwa łuki, prowadząc drogami o dużych pochyleniach, z których tylko część jest dostosowana do ruchu rowerowego. Proponowane jest poprowadzenie trasy inną drogą gospodarczą i jezdnią ul. M. Kałuży. Przez Kostuchnę trasa prowadzi jezdniami ulic, a następnie drogami leśnymi, które częściowo wymagają przebudowy. Tutaj proponowane jest ominięcie kolejnego łuku – trasa prowadzi jezdniami ulic przez Polesie, w tym przez dość niebezpieczne skrzyżowanie ul. Uniczowskiej i ul. Armii Krajowej. Proponowane jest poprowadzenie trasy drogami gospodarczymi po wschodniej stronie linii kolejowej Katowice – Tychy aż do granicy z Tychami.

W Tychach trasa nr 1 jest już przystosowana do ruchu rowerowego, ale wymaga kilku zmian przebiegu i przebudowy. Od granicy Katowic prowadzi drogą gospodarczą lasów Państwowych, a następnie jezdniami bocznych ulic i wymagającą przebudowy ścieżką przy torach kolejowych do stacji kolejowej Tychy. Wobec wybudowania ul. Derkaczy łączącej ul. Mąkołowskiej z ul. Objazdową trasa może być na tym odcinku nieznacznie skrócona.

Dalej proponowany jest zupełnie nowy przebieg trasy nr 1. Trasa powinna korzystać z wymagającej przebudowy infrastruktury rowerowej pomiędzy stacją kolejową Tychy a ul. Bielską. Wskazane jest m.in. przebudowanie ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Budowlanych i wybudowanie krótkiego odcinka ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż początkowego odcinka ul. Glińczańskiej, a także poszerzenie i wymiana nawierzchni na istniejących odcinkach drogi dla rowerów wzdłuż ul. Stoczniowców 70. Trasa prowadzi istniejącym odcinkiem drogi dla rowerów wzdłuż ul. Bielskiej, łącząc się tu z dotychczasowym przebiegiem trasy nr 1 i przecinając ulicę wymagającą przebudowy przejazdem dla rowerzystów. Kolejny odcinek prowadzi dostosowanymi do ruchu rowerowego drogami gospodarczymi miasta i Lasów Państwowych, przekraczając koło zameczku Promnice granicę Gminy Kobiór.

Dotychczasowy przebieg trasy nr 1 powinien zostać wykorzystany do oznakowania bocznej trasy rowerowej.

W gminie Kobiór trasa nr 1 powinna zostać skrócona, omijając zameczek Promnice. Na tym odcinku biegnie drogami gospodarczymi Lasów Państwowych i gminy, które wymagają remontu lub

modernizacji. Pod mostem kolejowym została wybudowana kładka pieszo-rowerowa, która pozwala ominąć niebezpieczne skrzyżowania z drogą nr 928.

#### 9.2.4.3. Trasa nr 2 (Katowice – Mikołów – Orzesze – Rybnik – Racibórz).

W granicach GZM trasa nr 2 prowadzi z Katowic w kierunku Orzesza, omijając centra Mikołowa i Łazisk Górnych. W Katowicach trasa ta była nigdyś wybudowana i oznakowana, ale niekorzystne zmiany układu drogowego i zanik niestandardowego oznakowania spowodowały, że w jej miejsce praktycznie trzeba wykonać zupełnie nową trasę.

W powiecie mikołowskim trasa nie ma kontynuacji, a jedynie formalnie łączy się z siecią niestandardowo oznakowanych lokalnych tras rowerowych, których przebiegi zostały tutaj wykorzystane do wytyczenia trasy nr 2. Dalej trasa jest oznakowana tylko na niektórych odcinkach, m.in. w gminach Czerwionka-Leszczyny, Rybnik, Lyski i częściowo na Tereni Raciborza, przy czym w gminie Czerwionka-Leszczyny trasa ma przebieg zastępczy.

W Katowicach trasa nr 2 była nigdyś oznakowana od Wieży Spadochronowej do granicy z Mikołowem, ale rozbudowa miasta spowodowała, że przebieg trasy przestał być atrakcyjny i wymaga dokonania poważniejszych zmian w jej przebiegu, a dotychczasowe oznakowanie zanikło.

Trasa powinna rozpoczynać się na Rynku, nie opodal Urzędu Miasta, przy wylocie ul. 3 Maja, z oznakowaniem początkowego śladu trasy znakami poziomymi P-27. Początkowo prowadzi istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Pocztowej i wymagającym przebudowy i przedłużenia ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Kochanowskiego i ul. Wita Stwosza, następnie ciągiem pieszo-rowerowym i jezdniami ul. Jordana i ul. Skłodowskiej Curie. Na skrzyżowaniu ul. Kościuszki i ul. Poniatowskiego projektowany jest przejazd dla rowerzystów wraz z przebudową sygnalizacji świetlnej. Dalej trasa prowadzi częściowo istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Kościuszki, wymagającym przedłużenia do ul. Różyckiego, po czym jezdniami ulic do skrzyżowania ul. Dworskiej z ul. Brynowską.

Wzdłuż Dworskiej do wylotu ul. Lubiny projektowany jest krótki odcinek ciągu pieszo-rowerowego. Trasa ponownie prowadzi jezdniami ulic, a także łączącą je kładką nad linią kolejową. Proponowane jest poprowadzenie trasy pod wiaduktem ul. Łagodnej wraz z wybudowaniem nowego odcinka drogi dla rowerów łączącej ul. Dąbrowskiej z ul. Załęską. Kolejna propozycja obejmuje połączenie drogą dla rowerów ul. Szadoka z ul. Kijowską, co wymaga wybudowania kładki nad linią kolejową i przebudowy istniejących odcinków drogi gospodarczej. Projekt zakłada wybudowanie ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Kijowskiej oraz przebudowę istniejącej infrastruktury rowerowej wzdłuż ul. Medyków. Dalej trasa prowadzi jezdnią ul. Śląskiej i drogami gospodarczymi Lasów Państwowych do granicy z Mikołowem, tuż obok ośrodka rekreacyjnego nad Stawem Starganiec.

Drugi wariant trasy nr 2 biegnie początkowo ul. 3 Maja, a następnie przez pl. Wolności i ul. Gliwicką, z oznakowaniem śladu trasy znakami poziomymi P-27. Dochodzi ul. Sobieskiego do ul. Goepert-

Mayer. Dalej trasa prowadzi skrajem dawnego torowiska kolejowego do ul. Pośpiecha, po czym przez wymagającą przebudowy kładkę nad torami kolejowymi, m.in. po drugiej stronie kładki konieczne jest wybudowanie podjazdu. Projektowana droga dla rowerów prowadzi krótko wzdłuż ul. Pukowca, po czym kieruje się do drogi gospodarczej prowadzącej do ul. Bocheńskiego. Tutaj natrafia na torowisko rozebranej linii kolejowej, którym prowadzi na południe, wykorzystując wiadukt nad autostradą A4, zbaczając z niego wariantu jest omińnięcie Góry Kościuszki. Wybór wariantu powinien nastąpić w następnej fazie projektowania.

W Mikołowie trasa nr 2 początkowo biegnie drogami gospodarczymi Lasów Państwowych i boczna ulicą, na której niestandardowy ciąg pieszo-rowerowy powinien zostać zamieniony na chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym. Dalej biegnie wymagającymi modernizacji drogami przez Retę Śmiłowicką, Śmiłowice, Mokre i Kolonię Huta do granicy z Łaziskami Górnymi, po czym dalej wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi Lasów Państwowych przez Hucisko do Peclówki i granicy z Orzeszem.

Autorzy studium proponują też wariant trasy nr 2 pomiędzy Retą Śmiłowicką a Mokrem, z poprowadzeniem trasy przez Mokre-Goj i pominięciem Śmiłowic. Nowy wariant prowadzi drogami gospodarczymi do ul. Kuźnickiej, ul. Kosów, ul. Łączną i kolejną drogą gospodarczą. Rozstrzygnięcie wyboru wariantu powinno nastąpić w następnej fazie projektowania.

W Mokrem prowadzi krótko niebezpiecznym krętym odcinkiem drogi nr 927, a następnie alejkami parkowymi i drogą zniszczoną podczas budowy Śląskiego Ogrodu Botanicznego.

Trasa nr 2 formalnie zahacza o koniec ul. Torowej w Bradzie, dzielnicy Łazisk Górnych.

W przypadku realizacji trasy nr 2 warto ją przedłużyć do stacji kolejowej w Orzeszu, wykorzystując odcinek torowiska po zlikwidowanej linii kolejowej do Zabrze-Makoszów.

9.2.4.4. Trasa nr 3 (Gliwice – Zabrze-Makoszowy – Ruda Śląska-Halemba – Katowice-Panewniki – Giszowiec – Szopienice – Mysłowice-Szabelnia – Sosnowiec – Klimontów – Sławków).

Trasa w całości biegnie przez teren GZM. Jest to druga co do długości trasa w granicach GZM prowadząca równoleżnikowo z Gliwic przez południowe dzielnice Zabrze, Rudy Śląskiej, Katowic i Sosnowca do Sławkowa. Trasa ta była niegdyś wybudowana i oznakowana w Gliwicach i częściowo w Katowicach na zachód od Giszowca, ale zmiany układu drogowego spowodowały, że w jej miejsce praktycznie trzeba wykonać zupełnie nową trasę.

W Gliwicach równolegle do trasy nr 3 została wybudowana lokalna trasa nr G3, która spowodowała kilka zmian na wspólnym odcinku obu tych tras, nie zawsze korzystnych dla rowerzystów. W Zabrzu krótki odcinek trasy pokrywa się z niestandardowo oznakowaną trasą okrężną, a w Rudzie Śląskiej część trasy pokrywa się z inną, lokalną trasą rowerową. W Sosnowcu trasa wykorzystuje istniejącą

kładkę nad stacją kolejową Sosnowiec Południowy i istniejący ciąg pieszo-rowerowy w centrum miasta, a w Sławkowie biegnie ulicami tego miasta.

W Gliwicach trasa nr 3 wychodzi z centrum miasta istniejącym niestandardowym ciągiem pieszo-rowerowym, wymagającym modernizacji. Przebudowy wymagają też dalsze odcinki prowadzące istniejącymi drogami. Konieczna jest zmiana przebiegu w rejonie Parku im. Bolesława Chrobrego, a także wybudowanie nowej drogi dla rowerów w rejonie skrzyżowania z autostradą A1. Pomiędzy Sośnicą a dzielnicą Zabrze Makoszowy zaprojektowany został nowy przebieg trasy nr 3.

W Zabrzu zakłada się wybudowanie drogi dla rowerów z kładką na rzece Kłodnicy przy moście autostrady A4. Dalej trasa biegnie wymagającymi przebudowy drogami gospodarczymi z przejazdem pod autostradą A4, po czym kolejną projektowaną drogą dla rowerów wzdłuż Kłodnicy i Potoku Bielszowickiego, mijając Makoszowy. Trasa przekracza ul. Legnicką, zbaczając z wału przeciwpowodziowego pod most. Następnie prowadzi wymagającą przebudowy drogą gospodarczą Lasów Państwowych, po czym znów brzegiem Kłodnicy do ul. Chudowskiej na granicy z Rudą Śląską.

W Rudzie Śląskiej trasa nr 3 od granicy z Zabrzem biegnie brzegiem Kłodnicy przez teren Lasów Państwowych, a następnie drogami gospodarczymi wymagającymi przebudowy i istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym łączącym ul. Młyńską z ul. Solidarności w Halembie. Wzdłuż ul. Solidarności projektowany jest ciąg pieszo-rowerowy, zakończony przejazdem dla rowerzystów przez ul. 1 Maja. Dalej trasa prowadzi drogami gospodarczymi, które wymagają częściowo przebudowy, a następnie projektowaną drogą dla rowerów wzdłuż ul. P. Skargi do Starej Kuźni i jezdnią ul. Ligockiej, po czym wymagającą przebudowy drogą gospodarczą Lasów Państwowych do granicy z Katowicami.

Autorzy studium proponują też wariant trasy nr 3 prowadzący od granicy z Zabrzem przez most na Kłodnicy, po czym wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi do ul. Solidarności w Halembie. Wybór wariantu powinien nastąpić w następnej fazie projektowania.

W Katowicach trasa nr 3 była niegdyś oznakowana od granicy z Rudą Śląską do Giszowca, a także częściowo dostosowana do ruchu rowerowego. Dalej trasa ta była oznakowana do Nikiszowca, ale bez modernizacji nawierzchni dróg, którymi prowadzi. Obecnie przebieg tych odcinków trasy wymaga skorygowania. Od granicy z dzielnicą Stara Kuźnia w Rudzie Śląskiej trasa biegnie wymagającą przebudowy drogą gospodarczą Lasów Państwowych. Dalej powinna prowadzić przez Stary Panewnik jezdniami ulic i wymagającą przebudowy drogą gospodarczą pomiędzy ul. Śmiłowską i ul. Koszykową, omijając niebezpieczne i niewygodne odcinki prowadzące obecnie jezdniami ul. Panewnickiej i ul. Owsianej. Do Zadola trasa prowadzi drogami gospodarczymi Lasów Państwowych, a następnie jezdniami bocznych ulic i alejką przez park i drogą dostosowaną do ruchu rowerowego. Pomiędzy Zadolem a Piotrowicami proponowana trasa omija dotychczasowy łuk z bardzo niewygodnym i niebezpiecznym (stromy i kręty zjazd) przejazdem pod ul. Kościuszki. Zaleca się, aby trasa prowadziła obok przystanku kolejowego Katowice-Piotrowice i projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wraz z przejazdem dla rowerzystów przez ul. Kościuszki i przebudową sygnalizacji świetlnej, a następnie kolejnym odcinkiem ciągu pieszo-rowerowego do ul. Zbożowej. Dalej trasa

prowadzi jezdniami bocznych ulic, a także istniejącą drogą dla rowerów wzdłuż ul. Jankego przez Piotrowice i Ochojec. Stąd proponowany odcinek trasy nr 3 do Giszowca prowadzi drogami gospodarczymi Lasów Państwowych, ale z wykorzystaniem dotychczasowego przebiegu trasy nr 101. Obecny przebieg trasy nr 3 na tym odcinku powinien zostać wykorzystany do poprowadzenia nią innej trasy rowerowej.

W Giszowcu trasa przekracza tunelem ul. Pszczyńską, po czym biegnie wymagającym przebudowy ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Mysłowickiej i początkowego odcinka ul. Szopienickiej, a także wybudowania brakujących odcinków tego ciągu. Dalej trasa prowadzi drogą gospodarczą i po torowisku pozostałym po rozebranych torze kolejowym z wykorzystaniem wiaduktu nad autostradą A4, po czym ścieżką nad stawem do ośrodka wypoczynkowego. Od ośrodka wypoczynkowego Bolina trasa powinna prowadzić na przemian drogami gospodarczymi i jezdniami ulic, po czym przez Janów i Nikiszowiec projektowanym odcinkiem ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Zamkowej, projektowaną drogą dla rowerów wykorzystującą torowisko kolejowe pomiędzy ul. Janowską a ul. Szopienicką i istniejącym odcinkiem ciągu pieszo-rowerowego do połączenia z trasą nr 7.

Stowarzyszenie Rowerowe Katowice zgłosiło jako wariant trasy nr 3 połączenie Giszowca z Nikiszowcem projektowaną drogą dla rowerów wzdłuż ul. Szopienickiej, co byłoby dobrym rozwiązaniem, o ile jej standardowe wykonanie jest realne. W czasie wizji lokalnej autorzy studium stwierdzili, że obecnie w dwóch miejscach całe pobocze zajmują zatoki autobusowe. Wykonanie w tym miejscu drogi dla rowerów jest możliwe, jeżeli UM pozyska teren pozwalający na obejście zatok, ewentualnie zlikwiduje zatoki lub przesunie oś jezdni wraz z zatokami tak, aby obok nich wygospodarować miejsce na drogę dla rowerów w obecnym pasie drogowym. Wybór wariantu powinien nastąpić w następnej fazie projektowania.

Od Szybu Wilson do granicy z Sosnowcem przy Stawach Hubertus obie trasy będą razem, przy czym do Szopienic będą istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Szopienickiej i ul. Lwowskiej, na którym niezbędne jest wykonanie przejazdów dla rowerzystów i przebudowa sygnalizacji świetlnej. W Szopienicach-Wilhelminie trasy powinny wykorzystywać nieczynną część wiaduktu kolejowego, co wymaga budowy kładki nad istniejącym dojściem do stacji kolejowej. Od Wilhelminy trasa prowadzi wymagającymi przebudowy drogami gospodarczymi przez Szopienice Drugie do granicy z Mysłowicami przy Stawach Hubertus.

W granicach Mysłowic trasy nr 3 i 7 prowadzą wymagającą przebudowy drogą gospodarczą obok Stawu Hubertus IV. Przy osadzie Szabelnia rozdzielają się. Trasa nr 3 prowadzi krótko torowiskiem kolejowym wraz z trasą nr 35 w kierunku północno-zachodnim, a następnie skręca do kładki na Przemszy, gdzie przekracza granicę Sosnowca. Odcinek ten wymaga wybudowania odcinka ciągu pieszo-rowerowego.

Trasa nr 3 jest najdłuższą z tras przebiegających przez Sosnowiec. Trasa ta przekracza granicę Mysłowic, prowadząc przez kładkę na Przemszy, a następnie projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym, jezdnią odnogi ul. Naftowej i przez świeżo wyremontowaną kładkę pieszo-rowerową

nad torami stacji kolejowej Sosnowiec Południowy. Dalej prowadzi projektowanymi ciągami pieszo-rowerowymi do ronda im. E. Gierka, przy którym przekracza ul. 1 Maja, korzystając z podziemnego przejścia dla pieszych, które wymaga dobudowania zjazdów dla rowerzystów. Trasa prowadzi wzdłuż ul. 1 Maja i ul. Andersa istniejącymi ciągami pieszo-rowerowymi.

W rejonie Klimontowa trasa powinna bieć ul. Jedności, projektowaną drogą dla rowerów przy linii kolejowej pod wiaduktem Wschodniej Obwodnicy GOP, pod wiaduktem kolejowym, po czym drogą przy torach kolejowych i ul. Upadową. Wadą tego odcinka jest obniżona skrajnia pod wiaduktem kolejowym. Dalej trasa prowadzi wzdłuż ul. Wileńskiej i ul. Maczkowskiej projektowanymi odcinkami dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych. Kolejny odcinek trasy prowadzi wymagającą przebudowy ul. Czerpakową w Borach, a następnie biegnie jezdniami ulic i wymagającymi przebudowy drogami gospodarczymi przez Cieśle, za którymi trasa przekracza granicę Sławkowa.

W granicach Sławkowa trasa nr 3 biegnie drogą gospodarczą Wspólnoty Leśnej w Sławkowie, a następnie ulicami miasta przez Niwę i Korzeniec do stacji kolejowej i Rynku, po czym ulicą zamkniętą dla ruchu samochodowego do szkoły i ciągiem pieszo-rowerowym do Walcowni, gdzie łączy się z trasami omijającymi centrum Sławkowa.

Autorzy studium wprowadzają autopoprawkę w proponowanym przebiegu trasy pomiędzy Niwą a centrum Sławkowa. W drugim wariantcie trasa biegnie drogami leśnymi i ul. Zagródki do przejazdu kolejowego na ul. Hrubieszowskiej, zamiast ul. Hrubieszowską. Nowy wariant jest nieznacznie dłuższy, lecz bardziej płaski i omija drogę z ruchem samochodowym. Wybór wariantu powinien nastąpić w następnej fazie projektowania.

#### 9.2.4.5. Trasa nr 4 (Katowice – Chorzów – Lipiny (Świętochłowice) – Ruda Północna (Ruda Śląska) – Os. Curie-Skłodowskiej (Zabrze) – Gliwice).

Trasa w całości biegnie przez teren GZM. Została niegdyś oznakowana na krótkich odcinkach w Parku Śląskim, Świętochłowicach i Gliwicach, ale z wyjątkiem Świętochłowic niezbędne są zmiany przebiegu, wykonanie infrastruktury rowerowej i nowe oznakowanie.

W Katowicach trasa nr 4 powinna rozpoczynać się na Rynku, nie opodal Urzędu Miasta, przy wylocie ul. 3 Maja, z oznakowaniem początkowego śladu trasy znakami poziomymi P-27. Początkowo prowadzi istniejącymi ciągami pieszo-rowerowymi wzdłuż al. Korfanteo i al. Roździeńskiego, korzystając z istniejących przejazdów dla rowerzystów. Dalej biegnie drugą stroną al. Korfanteo, projektowanym tunelem pod rondem gen. J. Ziętka, którego wybudowanie jest najtrudniejszym elementem tego odcinka. Wzdłuż ul. Chorzowskiej prowadzi do Parku Śląskiego istniejący ciąg pieszo-rowerowy, ale konieczne jest wykonanie brakujących przejazdów dla rowerzystów wraz z przebudową sygnalizacji świetlnej, a także wyraźne oznakowanie drogi dla rowerów przy hipermarkecie Silesia City Center.

Proponowany jest też wariant, w którym trasa biegnie początkowo ul. 3 Maja, a następnie przez pl. Wolności i ul. Gliwicką, z oznakowaniem śladu trasy znakami poziomymi P-27. Bocznymi ulicami trasa dochodzi do ul. Grundmanna, a następnie prowadzi istniejącymi ciągami pieszo-rowerowymi wzdłuż ul. Grundmanna i ul. Chorzowskiej.

Dalej projektowane jest przedłużenie ciągu pieszo-rowerowego do Stadionu Śląskiego wzdłuż linii tramwajowej lub wykorzystanie alejki parkowej równoległej do ulicy, z której można przejechać jednym z trzech tuneli pod ulicą do Os. Tysiąclecia. Obecny przebieg trasy nr 4 w Parku Śląskim powinien zostać wykorzystania do oznakowania innej trasy rowerowej.

W Chorzowie od Stadionu Śląskiego trasa nr 4 biegnie projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Parkowej z przejazdem dla rowerzystów przez ul. Kościuszki, a następnie drogą dla rowerów prowadzącą skrajem terenu zabytkowego Szybu Prezydent, omijając teren spacerowy obok szybu. Dalej trasa prowadzi jezdniami ul. Skargi i ul. Moniuszki do Rynku.

Na zachód od Rynku trasa nr 4 z konieczności prowadzi jezdniami ulic. Na niektórych z nich można rozważyć m.in. wykonanie pasów ruchu i śluz dla rowerów, zwłaszcza w rejonie przejazdu pod wiaduktem kolejowym ze skrzyżowaniami z sygnalizacją świetłą i innych skrzyżowań z sygnalizacją. Na ul. Lompy konieczne jest wykonanie kontrapasa umożliwiającego rowerzystom poruszanie się w obu kierunkach. Przy ul. Gwareckiej można rozpatrzyć budowę odcinka drogi dla rowerów. Na granicy ze Świętochłowicami droga, którą prowadzi trasa rowerowa przybiera charakter ciągu pieszo-rowerowego z dopuszczonym dojazdem samochodów do mieszczących się tu ogródków działkowych.

Drugi wariant proponuje poprowadzenie trasy projektowaną drogą dla rowerów wzdłuż ul. Katowickiej, ul. Miechowickiej i ul. 3 Maja. Trasa ta jest krótsze i mniej kręta. Wariant ten byłby do przyjęcia pod warunkiem, że projekt będzie zgodny ze standardami infrastruktury rowerowej i będzie miał kontynuację w Świętochłowicach aż do Lipin. Rozstrzygnięcie dotyczące wyboru wariantów powinno nastąpić w następnej fazie projektowania trasy nr 4.

W Świętochłowicach trasa nr 4 została częściowo wybudowana i oznakowana w obrębie Parku Skałka, a dalej wykorzystuje infrastrukturę wybudowaną wraz z innymi trasami rowerowymi.

Przy al. Parkowej została wybudowana niestandardowa droga dla rowerów, która powinna zostać przekwalifikowana na chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym. Dalej prowadzi istniejącymi ciągami pieszo-rowerowymi przez park, przejazdem dla rowerzystów z sygnalizacją świetłą na skrzyżowaniu z ul. Bytomską oraz ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Krasickiego i ul. Korfantego. Konieczne jest wykonanie przejazdu dla rowerzystów przez ul. Korfantego i budowa odcinków drogi dla rowerów lub ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Mickiewicza, z wykorzystaniem istniejącego ciągu pieszo-rowerowego przy Stawie Foryśka. Przez Lipiny trasa prowadzi jezdnia ul. Mickiewicza, przecina ul. Chorzowską projektowanym przejazdem dla rowerzystów, po czym



prowadzi ul. Wieczorka, ul. Barlickiego i ul. Okrzei, a następnie wymagającymi przebudowy drogami gospodarczymi do granicy z dzielnicą Godula w Rudzie Śląskiej.

Drugi wariant proponuje poprowadzenie trasy projektowaną drogą dla rowerów wzdłuż ul. Chorzowskiej na przedłużeniu ul. 3 Maja w Chorzowie. Rozstrzygnięcie dotyczące wyboru wariantów powinno nastąpić w następnej fazie projektowania trasy.

W Rudzie Śląskiej trasa nr 4 prowadzi przez Godulę jezdniami bocznych ulic, po czym projektowanym przejazdem dla rowerzystów przez ul. Goduli i projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym lub drogą dla rowerów wzdłuż ul. Joanny, następnie wymagającymi przebudowy drogami gospodarczymi i jezdnią bocznej ulicy do Rudy Północnej. Dalej prowadzi ul. Konopnickiej o charakterze ciągu pieszo-rowerowego i ul. Kędzierzyńską, na której przewidywane jest wyznaczenie kontrapasa umożliwiającego jazdę rowerem w obu kierunkach. Kolejny odcinek trasy prowadzi jezdnią ul. Sosinki i wymagającymi przebudowy drogami gospodarczymi do projektowanej kładki na Bytomce na granicy z dzielnicą Biskupice w Zabrze.

W Zabrze od projektowanej kładki na Bytomce trasa nr 4 prowadzi do ul. Mikosza, a następnie jezdnią tej ulicy, wymagającej częściowego remontu nawierzchni. Na skrzyżowaniu z ul. Bytomską projektowany jest przejazd dla rowerzystów, a dalej droga dla rowerów wzdłuż ul. Drzymały. Kolejny fragment trasy prowadzi wymagającymi przebudowy drogami gospodarczymi i odcinkiem proponowanej drogi dla rowerów przy istniejącym torze kolejowym, a następnie torowiskiem rozebranej bocznicy kopalnianej w pobliżu ul. Hagera.

Dalszy przebieg trasy nr 4 uwzględnia zawartą w audycie projektu Velo Silesia propozycję wykorzystania torowiska po zlikwidowanej linii wąskotorowej, jednakże z uwagi na wykorzystanie części torowiska przy modernizacji linii normalnotorowej, trasa rowerowa musi posilkować się „uciekaniem” na drogi sąsiadujące z tymi torowiskami. Z uwagi na czynne tory kolejowe konieczna jest modyfikacja przebiegu i poprowadzenie trasy przez Gliwice-Sośnicę. Na niektórych odcinkach może zaistnieć konieczność przebudowy istniejącej sieci trakcyjnej, której słupy znalazły się na dawnym torowisku linii wąskotorowej. Rozebrane zostały niektóre wiadukty, a w ich miejscu konieczna będzie budowa kładek dla rowerzystów. Z uwagi na dwupoziomowe skrzyżowania z innymi drogami, trasa nr 4 powinna mieć łączniki, które umożliwią połączenia z tymi drogami. Jeden z łączników będzie równocześnie początkiem trasy nr 43.

Jest też ciekawa propozycja UM w Zabrze poprowadzenia wariantu trasy nr 4 wzdłuż rzeki Bytomki, ale autorzy studium nie mają możliwości sprawdzenia, czy wykonanie takiej trasy jest w ogóle możliwe. W przypadku dalszego rozpatrywania takiego wariantu trasa nr 4 powinna okrążyć Centrum Handlowego Platan. Zaletą tego wariantu jest mniejszy współczynnik wydłużenia w stosunku do proponowanego w studium wykorzystania torowiska dawnej linii kolei wąskotorowej, przylegającego do eksploatowanej nadal linii normalnotorowej. Wadą jest konieczność wykonania licznych jednopoziomowych skrzyżowań z ulicami tuż obok obiektów mostowych. Rozstrzygnięcie dotyczące wyboru wariantów powinno nastąpić w następnej fazie projektowania trasy nr 4.

Autorzy studium przypominają, że w przypadku braku możliwości wykorzystania torowiska dawnej linii kolei wąskotorowej, możliwe jest powrócenie do wariantu zamieszczonego w studium w 2014 r. Według tego wariantu trasa prowadzi wzdłuż ul. Gdańskiej projektowanymi odcinkami dróg dla rowerów wymagającą przebudowy drogą gospodarczą i jezdnią ul. Prenżyny, przedostając się przepustem pod al. Nowaka-Jeziorańskiego do ulicy, przy której projektowany jest ciąg pieszo-rowerowy. Od projektowanego przejazdu dla rowerzystów przez ul. Srebrną trasa prowadzi torowiskiem rozebranej bocznicy kolejowej do granicy Gliwic.

W Gliwicach trasa nr 4 powinna nawiązywać do propozycji z projektu Velo Silesia wykorzystania torowiska po zlikwidowanej linii wąskotorowej. Na granicy z Zabrzem konieczne będzie odtworzenie wykopu wraz z remontem zasypanych obecnie wiaduktów kolejowych. Trasa może wykorzystywać częściowo istniejące przy torowisku drogi gospodarcze, lecz wraz z ich modernizacją oraz wybudowaniem kładki nad ul. Reymonta w miejscu rozebranego wiaduktu kolejowego. Przy przecięciu autostrady A1 trasa wykorzystuje fragment drogi serwisowej. Dalej konieczna będzie budowa drogi dla rowerów wraz z kładką na Bytomce, a następnie wykorzystanie torowiska po bocznicy kolejowej.

Trasa rowerowa nr 4 wykorzystuje istniejący ciąg pieszo-rowerowy pod wiaduktem Drogowej Trasy Średnicowej, ale trzeba dobudować drogę dla rowerów łączącą ten ciąg z wylotem ul. Przewozowej i drogę dla rowerów wzdłuż ul. Królewskiej Tamy, w obu przypadkach z niezbędnymi przejazdami dla rowerzystów. Ostatni odcinek trasy nr 4 będzie przebiegał przez kładkę na Kłodnicy oraz istniejącymi ciągami pieszo-rowerowymi wzdłuż ul. Panewnickiej, ul. Akademickiej, obok Hali Arena i wzdłuż ul. Kujawskiej, do połączenia z trasami nr 29 i 33. Tą ostatnią trasę można dotrzeć do centrum Gliwic.

Jest też ciekawa propozycja UM w Zabrzu poprowadzenia wariantu trasy nr 4 wzdłuż rzeki Bytomki, Na granicy Zabrze niezbędne jest wybudowanie kładki na Bytomce i przejazdy dla rowerzystów na skrzyżowaniu ul. Chorzowskiej z łącznicą drogi nr 88, a następnie ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Chorzowskiej oraz modernizacja drogi gospodarczej prowadzącej nad Bytomką. Rozstrzygnięcie dotyczące wyboru wariantów powinno nastąpić w następnej fazie projektowania trasy nr 4.

Autorzy studium przypominają, że w przypadku braku możliwości wykorzystania torowiska dawnej linii kolei wąskotorowej, możliwe jest powrócenie do wariantu zamieszczonego w studium w 2014 r. Według tego wariantu trasa prowadzi w Zabrzu przez Os. Curie-Skłodowskiej i Maciejów do granicy Gliwic. W Gliwicach trasa prowadzi pod wiaduktem autostrady A1 i projektowaną kładką nad drogą nr 88 w miejscu rozebranego wiaduktu kolejowego, skrajem Parku Leśnego, po czym ul. Światowida, ul. Krakusa, ul. Poniatowskiego, ul. Zaborską, dalej ul. Hutniczą, ul. Franciszkańską, ul. Robotniczą oraz skrajem Parku im. Bolesława Chrobrego i Politechniki Śląskiej do połączenia z trasą nr 29.

9.2.4.6. Trasa nr 5 (Katowice – Sosnowiec – Będzin – Psary – Mierzęcice-Łubne – Zendek-Strąków (gmina Ożarówce) – Woźniki – Częstochowa).

W granicach GZM trasa nr 5 łączy Katowice z Sosnowcem i Będzinem, prowadząc dalej w kierunku Częstochowy. Wraz z fragmentami tras nr 423 i 520 trasa nr 5 stanowi dobre połączenie Katowic z lotniskiem w Pyrzowicach.

Trasa ta była niegdyś wybudowana i oznakowana w Katowicach na wschód od Doliny Trzech Stawów, ale jej niewłaściwy przebieg i zanik oznakowania spowodowały, że w jej miejsce praktycznie trzeba wykonać zupełnie nową trasę. W Sosnowcu i Będzinie trasa powinna wykorzystać istniejące ciągi pieszo-rowerowe. W Psarach trasa została oznakowana, ale niektóre z dróg wymagają pilnie modernizacji.

W Katowicach trasa nr 5 była niegdyś oznakowana od Doliny Trzech Stawów do osiedla Borki przy granicy z Sosnowcem. ale konieczność skrócenia jej spowodowała, że przebieg trasy przestał być atrakcyjny i wymaga dokonania poważniejszych zmian w jej przebiegu, a dotychczasowe oznakowanie zanikło. Część dotychczasowego przebiegu trasy nr 5 zostanie wykorzystana do poprowadzenia jej śladem trasy nr 7, a dla trasy nr 5 proponowany jest zupełnie nowy przebieg przez teren Katowic. Początkowo trasa nr 5 prowadzi razem z trasą nr 1 do mostu na Rawie w ciągu al. Murckowskiej. Dalej dla trasy nr 5 projektowany jest ciąg pieszo-rowerowy wzdłuż brzegu rzeki Rawy pod mostami al. Murckowskiej i ul. Boh. Monte Casino i ul. Bagiennej. Trasa wykorzystuje torowisko rozebranej linii kolejowej, lecz na skrzyżowaniu z istniejącą linią kolejową konieczne jest wybudowanie tunelu w miejscu rozebranego wiaduktu kolejowego. Prowadzenie trasy nr 5 dalszą częścią torowiska jest zgodne z propozycją zawartą w audycie projektu Velo Silesia. Po minięciu Roźdzenia i osiedla Borki trasa skręca na wymagającą przebudowy drogę gospodarczą i przekracza granicę Sosnowca.

W Sosnowcu trasa nr 5 od granicy Katowic prowadzi wymagającą przebudowy drogą gospodarczą, a następnie projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Kresowej i ul. Piłsudskiego do skrzyżowania ze zjazdami na drogę S86. Tutaj projektowane są przejazdy dla rowerzystów wraz sygnalizacją świetlną, w tym również dla tras nr 35 i 36. Trasa wykorzystuje odcinek ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż drogi S86, który wymaga uzupełnienia na skrzyżowaniu z torowiskiem kolejowym, wykorzystanym przez trasę nr 463. Dalej projektowane są droga dla rowerów wzdłuż ul. Rudnej oraz ciągi pieszo-rowerowe wzdłuż ul. Roweckiego i ul. Skłodowskiej-Curie, a także wykonanie przejazdów dla rowerzystów wraz z przebudową sygnalizacji świetlnej. Trasa prowadzi jezdniami bocznych ulic do projektowanego przejazdu dla rowerzystów przez ul. Staropogońską, a następnie istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Będzińskiej do granicy Będzina.

W Będzinie trasa nr 5 prowadzi istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Małobądzkiej. Na skrzyżowaniu z ul. Piłsudskiego droga dla rowerów nie ma ciągłości. Niezbędna jest przebudowa istniejącego przejścia podziemnego dla pieszych lub wykonanie przejazdu dla rowerzystów w poziomie jezdni wraz z niezbędną przebudową sygnalizacji świetlnej. W centrum Będzina

w obrębie nietypowego ronda zwanego „nerką” trasa nr 5 korzysta z dwóch tuneli i projektowanego przejazdu dla rowerzystów przez wylot ul. Gzichowskiej. Dalej prowadzi na przemian jezdniami bocznych ulic i projektowanymi ciągami pieszo-rowerowymi. Przy ul. Wolności wykorzystuje dawne torowisko zlikwidowanej linii kolejowej, włączając się w odcinek torowiska, który już został przebudowany na drogę dla rowerów. Trasa nr 5 skręca w ul. Modrzewiową i prowadzi drogą gospodarczą Lasów Państwowych do ul. Odkrywkowej. Kolejny odcinek trasy nr 5 prowadzi ul. Odkrywkową, przecina drogę nr 86 i prowadzi ul. Zwycięstwa – drogą nr 913 do granicy z gminą Psary. Z uwagi na krótki odcinek można pozostawić tu ruch rowerowy na jezdni lub wybudować drogę dla rowerów wraz przejazdem dla rowerzystów przez drogę nr 86.

W gminie Psary trasa nr 5 prowadzi wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi, częściowo przez teren Lasów Państwowych. Prowadzi też krótko ulicami przez Gródków Drugi i Psary. Przez Brzękowie Dolne, Gołąszę Dolną i Dąbie prowadzi ulicami, a następnie wymagającą modernizacji drogą gospodarczą do granicy z gminą Mierzęcice.

W gminie Mierzęcice trasa nr 5 prowadzi wymagającą modernizacji drogą gospodarczą, przecinając wieś Dąbrowska. Przez Przeczyce prowadzi drogami o nawierzchni asfaltowej, po czym od Przymiarek biegnie ścieżką, która powinna zostać przebudowana na ciąg pieszo-rowerowy. Od skrzyżowania z drogą nr 78 trasa nr 5 prowadzi drogami o nawierzchni asfaltowej przez Komorne i Niwiska do wsi Zadzień. Stąd prowadzi drogami gospodarczymi Lasów Państwowych do osady Strąków, przekraczając granicę gminy Ożarówice.

Z Niwisk trasami nr 423 i 520 korzystającymi z bocznych dróg będzie można dojechać przez Łubne i Siedliska do lotniska w Pyrzowicach.

W gminie Ożarówice trasa nr 5 prowadzi ulicą przez osadę Strąków wsi Zendek, a poza wsią biegnie drogami gospodarczymi. W stronę Woźnik biegnie przez wieś Cynków w gminie Koziegłowy.

9.2.4.7. Trasa nr 6 (Olkusz – Bukowno – Sławków – Dąbrowa Górnicza – Będzin – Czeladź – Przełajka (Siemianowice Śląskie) – Piekary Śląskie – Radzionków – Zabrze-Mikulczyce – Gliwice – Pilchowice – Rudy (gmina Kuźnia Raciborska) – Racibórz – Krzanowice).

Jest to jedna z najdłuższych tras w woj. śląskim i najdłuższa z tras w granicach GZM. Trasa ta została wybudowana i oznakowana częściowo w Bytomiu na zachód od Dąbrowy Miejskiej i na odcinku od Szalszy przez Gliwice i gminę Pilchowice do granicy z gminą Kuźnia Raciborska. Pierwszy z odcinków można wykorzystać w całości, a na drugim z odcinków proponowane są zmiany przebiegu.

W Dąbrowie Górniczej krótki odcinek trasy pokrywa się z niestandardowo oznakowanymi lokalnymi trasami rowerowymi, a w Zabrzu trasa wykorzystuje istniejącą drogę dla rowerów na odcinku Rokitnica – Mikulczyce. Trasa nr 6 została niegdyś oznakowana w gminie Nędza, ale obecnie oznakowanie to jest w zaniku.

W Sławkowie trasa nr 6 rozpoczyna się przy osiedlu Walcownia, na rozwidleniu tras nr R11a, 3 i 518. Początkowo biegnie ciągiem pieszo-rowerowym wykorzystującym dawne torowisko bocznic kolejowej w stronę stacji kolejowej. Przed stacją ciąg urywa się i niezbędne jest jego przedłużenie. Dalej biegnie ulicami do osiedla Korzeniec-Zagródki, po czym wymagającą modernizacji drogą Wspólnoty Leśnej w Sławkowie, przekraczając granicę Dąbrowy Górniczej.

W Dąbrowie Górniczej trasa nr 6 dochodzi drogą gospodarczą do osiedla Ciołkowizna, a następnie prowadzi jezdniami ulic przez Rudną i Przełajkę. Pomiędzy Przełajką a Strzemieszycami Wielkimi projektowane jest wybudowanie drogi dla rowerów przy nasypie kolejowym pomiędzy ul. Rodzinną a wylotem ul. Transportowej. Dalej trasa nr 6 prowadzi na przemian jezdniami ulic i odcinkami dróg dla rowerów, które planowane są pomiędzy ul. Środkową a ul. Majewskiego i między Jamkami a ul. Myśliwską w Laskach. Od Lasek do stacji kolejowej w Gołonogu trasa rowerowa prowadzona jest projektowanymi drogami dla rowerów i ciągami pieszo-rowerowymi. Dalej trasa prowadzi jezdnią ul. Parkowej i drogami gospodarczymi skrajem Łęknicy, przybierającymi w pobliżu Jez. Pogoria III charakter ciągów pieszo-rowerowych.

Pomiędzy Gołonogiem a Jez. Pogoria III rozpatrywany jest drugi wariant trasy nr 6, w którym od przystanku kolejowego Gołonóg trasa biegnie projektowaną drogą dla rowerów wzdłuż torów kolejowych, a następnie jezdnią ul. Podłękniczej.

Od Korzeńca do granicy Będzina trasa prowadzi dawnym torowiskiem zlikwidowanej przemysłowej linii kolejowej, uwzględniając propozycję zawartą w audycie projektu Velo Silesia.

W Będzinie trasa nr 6 nawiązuje do propozycji z projektu Velo Silesia wykorzystania torowiska po zlikwidowanej przemysłowej linii kolejowej. Wymaga to wybudowania kładki na Przemszy z uwagi na likwidację istniejącego tu niegdyś mostu, a także wykonania objazdów brakujących wiaduktów kolejowych nad istniejącymi drogami – ul. Gzichowską koło Łagiszy oraz ul. Wolności i drogą nr 86 koło Os. Zamkowego. W pierwszym przypadku należy wykonać przejazd dla rowerzystów przez ul. Gzichowską, a w drugim wykorzystać istniejący odcinek drogi dla rowerów wzdłuż ul. Wolności i wybudować drogę dla rowerów w pasie drogi nr 86.

W Czeladzi trasa nr 6 prowadzi torowiskiem po zlikwidowanej przemysłowej linii kolejowej do

ul. Przemysłowej, po czym ul. Rolniczą do Madery i ciągiem pieszo-rowerowym do kładki na Brynicy.

W Siemianowicach Śląskich trasa nr 6 wbiega od strony Czeladzi kładką na Brynicy, przy czym granica między miastami przebiega wzdłuż wału przeciwpowodziowego po stronie Siemianowic Śląskich. Trasa nr 6 biegnie krótko razem z trasą nr 114, a następnie wymagającymi przebudowy drogami gospodarczymi i jezdnią ul. Żniwnej. Na Sośniej Górze trasa nr 6 przekracza granicę Piekar Śląskich.

W Piekarach Śląskich trasa nr 6 biegnie wymagającą modernizacji drogą gospodarczą do ul. Przyjaźni, a następnie skręca z niej na drogę gospodarczą prowadzącą wzdłuż torowiska zlikwidowanej bocznic kolejowej i kolejnymi drogami gospodarczymi dociera do Os. Powstańców Śląskich w dzielnicy

Kamień. Wymienione drogi gospodarcze wymagają modernizacji. Przez Kamień trasa nr 6 biegnie ulicami nad Brynicę. Dalej trasa nr 6 prowadzi wzdłuż rzeki, początkowo projektowaną drogą dla rowerów, a następnie alejkami parku i wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi do Brzozowicy. Od Brzozowicy do ul. Czołgistów w Szarleju trasa wymaga zaprojektowania drogi dla rowerów, z przejazdem dla rowerzystów przez wylot tej ulicy i ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Oświęcimskiej. Dalej biegnie wymagającym modernizacji ciągiem pieszo-rowerowym przez Os. Sowińskiego, po czym jezdniami ulic i projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Gimnazjalnej, a następnie obok osiedla do ul. Kalwaryjskiej i jezdnia tej ulicy.

W centrum Piekar Śląskich trasa nr 6 biegnie krótko projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Bytomskiej, mijając Kalwarię, a następnie ul. Wojska Polskiego i ul. Wyzwolenia oraz wymagającą modernizacji drogą gospodarczą do granicy z Radzionkowem.

W Radzionkowie trasa nr 6 prowadzi do Rojcy drogą gospodarczą, jezdniami ulic i kolejną drogą gospodarczą. Obie z tych dróg wymagają modernizacji. Dalej trasa wykorzystuje torowisko zlikwidowanej linii wąskotorowej, z koniecznymi do wybudowania przejazdami dla rowerzystów przez przecinane ulice. Przy granicy z Bytomiem trasa nr 6 przekracza linię kolejową Bytom – Tarnowskie Góry. Z uwagi na likwidację wiaduktu kolei normalnotorowej niezbędne będzie wybudowanie w tym miejscu tunelu pieszo-rowerowego.

W Bytomiu od odtwarzanego tunelu na granicy z Radzionkowem trasa nr 6 wymaga wybudowania drogi dla rowerów i przejazdu dla rowerzystów przez ul. Sikorskiego. Ul. Strzelców Bytomskich przecina istniejącym przejazdem dla rowerzystów, po czym trasa wymaga wybudowania drogi dla rowerów w miejscu dawnego torowiska linii wąskotorowej. Dalej projektowany jest przebieg trasy drogą gospodarczą i ścieżką do przystanku kolei wąskotorowej w Dąbrowie Miejskiej. Od tego przystanku do granicy z Zabrzem trasa nr 6 wykorzystuje w całości istniejącą infrastrukturę tej trasy, prowadząc na przemian jezdniami ulic i drogami gospodarczymi Lasów Państwowych. Trasa przecina autostradę nr 1 tunelem z krótkim ciągiem pieszo-rowerowym.

W Zabrze trasa nr 6 od granicy Bytomia prowadzi torowiskiem rozebranej linii tramwajowej przy ul. Krakowskiej do centrum Rokitnicy, gdzie natrafia na istniejący ciąg pieszo-rowerowy prowadzący w stronę Mikulczyc wzdłuż ul. Ofiar Katynia. W Rokitnicy ciąg pieszo-rowerowy wymaga modernizacji, a w Mikulczycach przedłużenia wzdłuż ul. Brygadzystów i wykonania przejazdu dla rowerzystów przez ul. Tarnopolską wraz z przebudową sygnalizacji świetlnej. Kolejne odcinki ciągów pieszo-rowerowych powinny zostać wykonane wzdłuż ul. Tarnopolskiej i ul. Lipowej do wylotu ul. Parkowej. Dalej trasa prowadzi jezdniami ul. Lipowej i ul. Leśnej, a następnie wymagającą remontu drogą gospodarczą do granicy z Sząszą w Gminie Zbrosławice.

W gminie Zbrosławice trasa nr 6 prowadzi skrajem Sząszy ul. Leśną, po czym drogą gospodarczą do granicy z Gliwicami.

W Gliwicach trasa nr 6 jest już przystosowana do ruchu rowerowego, ale wymaga przebudowy i korekty przebiegu. Od granicy z Gminą Zbrosławice koło Szafszy prowadzi drogą gospodarczą, po czym na przemian jezdniami ulic i ciągami pieszo-rowerowymi. Poważniejsze z proponowanych zmian, to dopuszczenie dwukierunkowego ruchu rowerów na ul. Floriańskiej, przebudowa skrzyżowania z ul. Toszecką, budowa nowego ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. J. Śliwki, zmiana przebiegu pomiędzy ul. Jasnogórską a ul. Powstańców Warszawy, wyraźne wydzielenie drogi dla rowerów w obrębie pl. Mickiewicza i budowa nowego ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Zawiszy Czarnego. Zmiany przebiegu wymaga odcinek od pl. Grunwaldzkiego do granicy z Gminą Pilchowice koło Kolonii Żernickiej. Nowa trasa powinna prowadzić projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym do ul. Dolnej Wsi w dzielnicy Wójtowa Wieś, a następnie jezdnią ul. Głowackiego i drogą gospodarczą do wiaduktu nad autostradą A4. Część dotychczasowego przebiegu trasy nr 6 zostanie wykorzystana do poprowadzenia jej śladem trasy nr 49.

W gminie Pilchowice trasa nr 6 jest już przystosowana do ruchu rowerowego, ale uwzględniając audyt projektu Velo Silesia proponowana jest zmiana przebiegu z wykorzystaniem torowiska po zlikwidowanej linii wąskotorowej. Od wiaduktu nad autostradą nr 4 trasa nr 6 biegnie asfaltową drogą serwisową, a następnie drogą gospodarczą i ulicami Żernicy. W Nieborowicach mija budynek dawnej stacji kolei wąskotorowej, biegnąc początkowo ulicą, a następnie wymagającym modernizacji ciągiem pieszo-rowerowym. Istniejący most kolejowy na Bierawce wymaga przystosowania dla potrzeb ruchu pieszego i rowerowego. Dalej trasa nr 6 biegnie wzdłuż torowiska linii wąskotorowej drogą gospodarczą do Bierawki, a następnie ulicą do Pilchowic.

Z Pilchowic do Stanicy proponowana jest zmiana przebiegu trasy nr 6, z wykorzystaniem torowiska zlikwidowanej linii wąskotorowej. Dotychczasowy przebieg trasy nr 6 może zostać wykorzystany do oznakowania innej trasy rowerowej. Wykorzystanie torowiska ze Stanicy do Rud może okazać się niemożliwe, ponieważ na tym odcinku kursują sporadycznie pociągi wycieczkowe. Obecnie trasa nr 6 prowadzi na południe drogami gospodarczymi Lasów Państwowych do połączenia z trasą nr 30 z Rybnika do Rud. Możliwe jest skrócenie tego odcinka i poprowadzenie go innymi drogami gospodarczymi do Rud.

#### 9.2.4.8. Trasa nr 7 (Katowice – Mysłowice – Jaworzno – Chrzanów).

W granicach GZM trasa nr 7 łączy Katowice z Mysłowicami, prowadząc dalej w kierunku Jaworzna i Chrzanowa. Trasa ta została oznakowana w Mysłowicach na południe od centrum miasta, i w Jaworznie, ale wskazana jest zmiana jej przebiegu i wykonanie w jej miejsce praktycznie zupełnie nowej trasy. W Katowicach trasa będzie wykorzystywać dotychczasowy przebieg trasy nr 5 na odcinku od Doliny Trzech Stawów przez Janów do Szopienic-Wilhelminy.

W Katowicach trasa powinna rozpoczynać się na Rynku, nie opodal Urzędu Miasta, przy wylocie ul. 3 Maja, z oznakowaniem początkowego śladu trasy znakami poziomymi P-27. Początkowo trasa

nr 7 prowadzi istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym zaczynającym się na ul. Pocztowej. Do pl. Miarki biegnie ul. Wita Stwosza razem z trasą nr 2, a następnie istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Jagiellońskiej. Dalej dla trasy nr 7 projektowane są ciągi pieszo-rowerowe do ul. Powstańców. Wzdłuż tej ulicy projektowane jest przedłużenie istniejącego ciągu pieszo-rowerowego do ul. Francuskiej i ul. Szeptyckiego wraz z wykonaniem kompletu przejazdów dla rowerzystów i przebudową sygnalizacji świetlnej, a także wykonanie ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Szeptyckiego i przebudowa alejek w parku w Dolinie Trzech Stawów. Tutaj trasa prowadzi krótko ul. Trzech Stawów wraz z trasą nr 1, a następnie odcinkiem dotychczasowej trasy nr 5 aż do osiedla Wilhelmina w Szopienicach. Obecna infrastruktura rowerowa to odcinek ciągu pieszo-rowerowego pod wiaduktem al. Murckowskiej, dostosowana do ruchu rowerowego droga gospodarcza do Szybu Wilson oraz wymagający przebudowy ciąg pieszo-rowerowy wzdłuż ul. Szopienickiej i ul. Lwowskiej, na którym niezbędne jest wykonanie przejazdów dla rowerzystów i przebudowa sygnalizacji świetlnej. Od Szybu Wilson do granicy z Sosnowcem przy Stawach Hubertus trasa nr 7 biegnie razem z trasą nr 3. W Szopienicach-Wilhelminie trasy powinny wykorzystywać nieczynną część wiaduktu kolejowego, co wymaga budowy kładki nad istniejącym dojściem do stacji kolejowej. Od Wilhelminy trasa prowadzi wymagającymi przebudowy drogami gospodarczymi przez Szopienice Drugie do granicy z Mysłowicami przy Stawach Hubertus.

W granicach Mysłowic trasy nr 3 i 7 prowadzą wymagającą przebudowy drogą gospodarczą obok Stawu Hubertus IV. Przy osadzie Szabelnia rozdzielają się. Dalszy przebieg trasy nr 7 jest zgodny z zawartą w audycie projektu Velo Silesia propozycją wykorzystania torowiska po zlikwidowanej przemysłowej linii kolejowej. Ten odcinek trasy biegnie razem z trasą nr 35, przeprowadzając projektowaną drogę dla rowerów pod wiaduktem ul. Nowososnowieckiej i mostami drogowymi na Przemszy, przy których będzie niezbędne wybudowanie łączników, zwłaszcza w celu skomunikowania trasy rowerowej z centrum Mysłowic. Torowisko doprowadza trasę do dwóch dawnych mostów kolejowych na Przemszy przy Trójkącie Trzech Cesarzy, gdzie przekracza granicę Sosnowca. Projektowane jest dostosowanie jednego z mostów do potrzeb ruchu pieszo-rowerowego.

W Sosnowcu trasa nr 7 od mostu na Przemszy prowadzi dalej torowiskiem po zlikwidowanej przemysłowej linii kolejowej, zgodnie z projektem Velo Silesia, korzystając z istniejących wiaduktów nad ul. Orłąt Lwowskich i drogą S1. Tutaj trasa nr 7 opuszcza torowisko, prowadząc projektowaną drogą dla rowerów obok drogi S1 i ul. Orłąt Lwowskich do początku obwodnicy Jaworzna. Na tym odcinku projektowana jest kładka pieszo-rowerowa z uwagi na brak miejsca na istniejącym wiadukcie nad linią kolejową. Dalej trasa nr 7 wykorzystuje nieużywany odcinek ul. Orłąt Lwowskich, a następnie prowadzi projektowaną drogą dla rowerów aż do granicy z Jaworzniem.

W Jaworzni zgodnie ze studium z 2014 r. trasa nr 7 prowadzi wzdłuż ul. Katowickiej, przy której projektowane są dwie jednokierunkowe drogi dla rowerów. Od wylotu ul. Kalinowej na Os. Stałym trasa prowadzi istniejącą drogą dla rowerów i ciągiem pieszo-rowerowym, wymagającymi przebudowy. Na skraju Parku im. Lotników Polskich planowane są przejazdy dla rowerzystów wraz



z sygnalizacją świetlną przez ul. Grunwaldzką lub dwupoziomowe skrzyżowanie z przepustem dla rowerzystów pod jezdnią. Od tego miejsca projektowana jest przez miasto rowerostrada, wykorzystująca torowisko rozebranej linii kolejowej i pasy terenu przy obwodnicy Śródmieścia i ul. Kolejowej. Po drodze projektowane są 3 obiekty inżynierskie – 2 kładki i przepust.

W centrum trasa będzie prowadzić jezdnią ul. Grunwaldzkiej, a następnie projektowanymi drogami dla rowerów wzdłuż ul. Grunwaldzkiej i ul. Krakowskiej oraz jezdnią ul. Sportowej, dalej istniejącą drogą dla rowerów wzdłuż ul. Karwety, drogą gospodarczą i torowiskiem dawnej linii kolejowej do Byczyny. Tutaj niezbędna jest budowa kładki na potoku Byczynce i przebudowa nawierzchni ul. Rumiankowej. Trasa opuszcza Byczynę ul. Modrzewiową, prowadząc dalej wymagającą przebudowy drogą graniczną aż do przekroczenia granicy Gminy Chrzanów.

Ewentualne przedłużenie tej trasy do Chrzanowa jest możliwe, a w miejscu skrzyżowania jej z obwodnicą miasta znajduje się przejazd dla rowerzystów.

9.2.4.9. Trasa nr 8 (Pszczyna – Świerczyniec (Bojszowy) – Bieruń – Górki (Łędziny) – Imielin – Dzieńkowice-Jazd (Mysłowice) – Jaworzno – Sławków).

W granicach GZM znajdują się dwa odcinki trasy nr 8, przecięte granicami Jaworzna, które znajdują się poza Metropolią. Trasa ta jest oznakowana od Świerczyńca do Górek i w granicach Jaworzna, ale niezbędna jest zmiana jej przebiegu. W gminach Pszczyna, Łędziny, Imielin i Sławków trasa nie ma kontynuacji. Dotychczasowy przebieg trasy nr 8 na zmienianych odcinkach będzie można wykorzystać do oznakowania innych tras rowerowych.

Od strony Pszczyny i wsi Studzienice trasa nr 8 prowadzi drogami gospodarczymi Lasów Państwowych. Drogi te prowadzą m.in. przez teren gminy Kobiór.

W gminie Bojszowy trasa nr 8 prowadzi ulicami wsi Świerczyniec. Z uwagi na ruch samochodowy na ul. Barwnej proponowane jest przełożenie odcinka trasy Świerczyniec – Bieruń Stary na inne drogi. Trasa powinna prowadzić wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi na skraju lasu, a także przez las do granicy z Bieruniem.

W Bieruniu trasa nr 8 wykorzystuje istniejącą kładkę na Gostyni, ale konieczne jest wykonanie drogi dla rowerów w śladzie istniejącej ścieżki. W centrum miasta wzdłuż ul. Chemików został wybudowany niestandardowy ciąg pieszo-rowerowy, który nie nadaje się do wykorzystania przez główną trasę rowerową. Proponowane jest przekwalifikowanie ciągu na chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym. Za standardowy można uznać jedynie fragment ciągu pieszo-rowerowego we wschodniej części ul. Chemików. Z tego miejsca trasa nr 8 prowadzi wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi aż do granicy z Łędzinami, z istniejącym przejazdem dla rowerzystów przez ul. Turyńską – drogę nr 44.

UM w Bieruniu proponuje wariant trasy nr 8 prowadzący od Starego Bierunia drogami dla rowerów wzdłuż ul. Chemików i ul. Ekonomicznej oraz jeszcze nie wybudowanej drogi aż do włączenia się do dotychczasowej trasy, zamiast велоstrady prowadzącej śladem drogi gospodarczej. Z uwagi na podobny współczynnik wydłużenia obu wariantów i brak informacji o standardzie infrastruktury rowerowej nowego wariantu rozstrzygnięcie wyboru wariantu powinno nastąpić w następnej fazie dokumentacji.

W Łędzinach trasa nr 8 przekracza tory kolejowe istniejącym przejazdem drogowym, a następnie prowadzi wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi do Górek, po czym drogami o nawierzchni asfaltowej przez Goławiec do granicy z Imielinem. Pomiędzy Górkami a Gioawcem został wybudowany niestandardowy ciąg pieszo-rowerowy, który można poddać modernizacji, aby przystosować go do potrzeb głównej trasy rowerowej lub przekwalifikować go na chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym.

W Imielinie trasa nr 8 prowadzi początkowo drogami gospodarczymi Lasów Państwowych, a następnie ulicami miasta. W centrum miasta zalecane jest oznakowanie śladu trasy znakami poziomymi P-27, w szczególności na ul. Imielińskiej – drodze nr 934 i ul. Aptecznej. W północnej części Imielina trasa nr 8 prowadzi z Pasieczek do Imielina-Jazdu drogą gospodarczą i dalej drogą o nawierzchni asfaltowej do granicy z Mysłowicami.

W Mysłowicach trasa nr 8 ma krótki odcinek prowadzący przez Dzieńkowice-Jazd. Odcinek ten biegnie jezdnią ul. Zachęty od granicy z Imielinem, wiodąc do mostu na Przemszy na granicy z Jaworzniem.

W Jaworznie trasa nr 8 wbiega do Jelenia jezdnią ul. Celników, prowadząc dalej dostosowaną do ruchu rowerowego drogą gospodarczą. Następnie trasa nr 8 prowadzi jezdnią ul. Zwycięstwa i wymagającą przebudowy drogą gospodarczą, po czym projektowanymi ciągami pieszo-rowerowymi wzdłuż ul. Młynarskiej i ul. Matejki oraz łącznikiem do ul. Zacisze, a następnie jezdnią ul. Górniczej do wylotu na ul. Grunwaldzką.

Od ul. Grunwaldzkiej trasa prowadzi jezdnią ul. Zielonej, prowadząc dalej zamkniętym dla ruchu samochodowego odcinkiem ul. Pocztovej i przez Rynek Główny do wylotu ul. Stojałowskiego, a następnie jezdniami ulic i wymagającą przebudowy drogą Sławkowską do dzielnicy Dobra. Stąd jezdnią ul. Jaworowej i drogami gospodarczymi do ul. Sobieskiego. Kolejny odcinek trasy prowadzi projektowaną drogą dla rowerów wzdłuż Bukowskiej. Niezbędne jest wybudowanie kładki na potoku Kozi Bród, wybudowanie 3 skrzyżowań z liniami kolejowymi (rozbudowa przejazdu, budowa tunelu i kładki, która powinna poprowadzić również nad Kanałem Głównym kopalni piasku). Dalej projektowana trasa prowadzi drogami gospodarczymi Lasów Państwowych do granicy Sławkowa na moście na Białej Przemszy, zahaczając o teren gminy Bukowno w woj. małopolskim.

W granicach Sławkowa trasa nr 8 biegnie drogą gospodarczą Wspólnoty Leśnej w Sławkowie, a następnie drogami leśnymi, pod wiaduktem stacji kolei szerokotorowej, po czym ul. Miedawa i ul. Wrzosową. Dalej trasa nr 8 prowadzi ulicami do Rynku, gdzie napotyka trasy nr 3 i 22.

9.2.4.10. Trasa nr 15 (Gliwice – Łany Wielkie (gmina Sośnicowice) – Kotłarnia (gmina Bierawa) – Kędzierzyn-Koźle – Głogówek).

W granicach GZM trasa nr 15 prowadzi z Gliwic przez gminę Sośnicowice w kierunku Kędzierzyna-Koźła. Trasa ta została oznakowana w granicach obu tych gmin. Proponuje się niezbędne zmiany przebiegu trasy i wykonanie nowego oznakowania. W woj. opolskim oznakowanie nie ma kontynuacji.

W Gliwicach trasa nr 15 wychodzi z centrum miasta z pl. Piłsudskiego projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Berbeckiego, prowadzi jezdnią ul. Dolnych Wałów do pl. Mickiewicza, skąd do Wójtowej Wsi razem z trasą nr 6. Na tym odcinku niezbędne jest wyraźne wydzielenie drogi dla rowerów w obrębie pl. Mickiewicza i budowa nowego ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Zawiszy Czarnego i nad potokiem Ostropka. Od rozwidlenia z trasą nr 6 trasa nr 15 prowadzi projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym do ul. Daszyńskiego i projektowaną drogą dla rowerów wzdłuż tej ulicy, a następnie jezdniami ulic i wymagającą modernizacji drogą gospodarczą gminy i Lasów Państwowych do granicy Gminy Sośnicowice nieopodal Kozłowa.

Przez gminę Sośnicowice trasa nr 15 prowadzi drogami dostosowanymi do ruchu rowerowego o nawierzchni asfaltowej lub tłuczniowej. Trasa biegnie skrajem Kozłowa i Łan Wielkich, a następnie przez Rachowice, Sierakowice i Sierakowiczki. W Sierakowicach proponowane jest skrócenie trasy i poprowadzenie jej z pominięciem wąskiego ciągu pieszo-rowerowego koło kościoła. Jedna z dróg będzie wymagała modernizacji. Oznakowany odcinek trasy nr 15 prowadzi do kapliczki św. Magdaleny tuż za granicą woj. śląskiego, na terenie gminy Bierawa.

9.2.4.11. Trasa nr 16 (Gliwice – Rudziniec – Ujazd – Góra Św. Anny – Krapkowice – Nysa – Złoty Stok).

Jest to jedna z najdłuższych oznakowanych tras rowerowych – oznakowana została niegdyś od Gliwic-Łabęd do Nowego Budu za Krapkowicami, ale w granicach Gliwic oznakowanie zanikło. W najlepszym stanie są drogi i oznakowanie w gminie Rudziniec. W granicach GZM trasa nr 16 prowadzi z Gliwic przez gminę Rudziniec w kierunku Góry Św. Anny. W Gliwicach trasa będzie wykorzystywać istniejące ciągi pieszo-rowerowe, przy czym niezbędna będzie ich przebudowa.

W Gliwicach trasa nr 16 prowadzi od dworca kolejowego jezdniami ul. Zwycięstwa i ul. Fredry, a następnie ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Berbeckiego i przez pl. Piłsudskiego. Jego odcinek prowadzący przez pl. Piłsudskiego i sąsiadujący z nim skwer wymaga modernizacji. Dobrze wykonane są odcinki prowadzące ul. Wybrzeże Wojska Polskiego na lewym brzegu rzeki Kłodnicy i na początku

ul. Portowej. Modernizacji wymaga skrzyżowanie z przejazdem dla rowerzystów i z sygnalizacją świetlną przez wylot ul. Orlickiego. Gliwicka Rada Rowerowa proponuje poprowadzenie trasy nr 16 pod mostem na Kłodnicy pod ul. Orlickiego i równocześnie przedostania się z ciągu pieszo-rowerowego na al. Wybrzeże Wojska Polskiego z ciągiem pieszo-rowerowym przy ul. Portowej. Podobne rozwiązanie znajduje się w Kobiórze, a inne przykłady podobnych rozwiązań znajdują się m.in. w Rybniku, Raciborzu i Opolu. Zastosowanie takiego rozwiązania pozwoliłoby na ominięcie niewygodnego przejazdu dla rowerzystów przez wylot ul. Orlickiego. Taką nową kładkę należałoby wykorzystać również do skorygowania przebiegu tras nr 6 i 17.

Modernizacji wymagają dalsze odcinki ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Portowej aż do jazu na Kłodnicy. Od tego miejsca projektowana jest droga dla rowerów wzdłuż lewego brzegu Kłodnicy do ul. Staromiejskiej w Łabędach. Tutaj niezbędne jest wybudowanie dwóch krótkich jednokierunkowych ciągów pieszo-rowerowych, aby poprowadzić trasę jezdniami ulic i wymagająca przebudowy drogą gospodarczą do granicy z gminą Rudziniec koło Ligoty Łabędzkiej.

Przez gminę Rudziniec trasa nr 16 prowadzi drogami m.in. o nawierzchni asfaltowej lub tłuczniowej, które w większości dostosowano do ruchu rowerowego. Odcinki o nawierzchni asfaltowej prowadzą z Ligoty Łabędzkiej do Rzeczyc, przez Taciszów, Pławniowice i z Rudzińca do granicy z gminą Ujazd w woj. opolskim. W najgorszym stanie jest droga Rzeczyce – Taciszów ułożona z trylinki i wymagająca pilnie modernizacji. Najciekawszym odcinkiem jest ciąg pieszo-rowerowy o nawierzchni tłuczniowej nad brzegiem Jez. Pławniowickiego. Studium zakłada drobne korekty przebiegu dotychczasowej trasy przy zjeździe z drogi Taciszów – Bycina i przy dojeździe nad. Jez. Pławniowickie.

Drugi wariant trasy pomiędzy Ligotą Łabędzką a Taciszowem prowadzi planowaną velostradą nad Jez. Dzierżno Duże od kładki koło Ligoty Łabędzkiej do tamy i dalej drogą gospodarczą do drogi Taciszów – Bycina. Z uwagi na równorzędność obu wariantów decyzja o wyborze któregoś z nich powinna zapaść na następnym etapie projektowania.

#### 9.2.4.12. Trasa nr 17 (Gliwice – Pyskowice – Łubie (gmina Zbrostawice) – Wojska (gmina Tworóg) – Lubliniec – Olesno – Kluczbork – Byczyna).

W granicach GZM trasa nr 17 prowadzi z Gliwic przez Pyskowice i teren gminy Zbrostawice w kierunku Lublińca. Trasa ta została niegdyś oznakowana niestandardowo w Gliwicach i standardowo od Gliwic-Czechowic do Lublińca oraz na północ od Kluczborka, ale oznakowanie zanikło. Ponownie trasa została oznakowana częściowo w Pyskowicach i w granicach Lublińca. W Gliwicach trasa została częściowo wybudowana w formie ciągów pieszo-rowerowych i pasów ruchu dla rowerów, ale niektóre odcinki wymagają odtworzenia, a pozostałe zmian przebiegu i wybudowania od nowa. Niezbędne jest wykonanie nowego oznakowania.

W Gliwicach trasa nr 17 wychodzi z centrum miasta wymagającym modernizacji ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Orlickiego i projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. J. Śliwki,

co będzie wymagało przebudowy skrzyżowania ze zjazdami na Drogową Trasę Średnicową. Dalej prowadzi jezdniami bocznych ulic, drogą gospodarczą i ciągiem pieszo-rowerowym do Os. Kopernika. Tutaj wzdłuż ul. Pionierów i ul. Perseusza prowadzi wymagający przebudowy ciąg pieszo-rowerowy. Dalej trasa prowadzi projektowanymi odcinkami ciągu pieszo-rowerowego i drogi dla rowerów wzdłuż ul. Zygmuntowskiej, a od skrzyżowania z ul. Przyszowską jezdniami ulic i drogami gospodarczymi, częściowo przystosowanymi już do ruchu rowerowego. Wybudowania wymaga odcinek drogi dla rowerów na północ od ul. Czołgowej i zmodernizowanie dróg gospodarczych prowadzących do ul. Toszeckiej. W Czechowicach wzdłuż ul. Toszeckiej aż do granicy z Pyskowicami projektowany jest ciąg pieszo-rowerowy.

W Pyskowicach trasa nr 17 została już zaprojektowana wzdłuż ul. Gliwickiej na przedłużeniu z ul. Toszecką, jednakże zaniechano jej wybudowania. Od wylotu bocznej drogi do centrum Pyskowic trasa jest oznakowana i częściowo przystosowana do ruchu rowerowego. Obecnie proponowana jest korekta przebiegu tej trasy. Trasa nr 17 prowadzi ciągiem pieszo-rowerowym o nawierzchni tłuczniowej, a następnie ul. Traugutta. Proponowana zmiana polega na tym, że trasa nr 17 powinna prowadzić dalej projektowanym obecnie ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Powstańców Śląskich i przecinać drogę nr 94 projektowanym przejazdem dla rowerzystów i modernizacją sygnalizacji świetlnej. Przez centrum Pyskowic trasa prowadzi jezdniami ulic, na których w rejonie Rynku i Urzędu Miejskiego powinno się rozważyć zastosowanie oznakowania śladu trasy znakami P-27, a następnie biegnie drogą o nawierzchni asfaltowej w kierunku Jaśkowic do granicy gminy Zbrostawice.

Przez gminę Zbrostawice trasa nr 17 prowadzi drogą o nawierzchni asfaltowej do Jaśkowic, po czym wymagającą modernizacji drogą gospodarczą do Łubia. Przez Łubie i sąsiadującą z nim Kopienicę trasa nr 17 prowadzi drogami o nawierzchni asfaltowej, z wyjątkiem wymagającej modernizacji drogi pomiędzy pałacem a kościołem. Dalej do kolonii Krasowe trasa biegnie drogą gospodarczą o nawierzchni tłuczniowej. Kolejne odcinki dróg gospodarczych wymagają modernizacji. Trasa biegnie skrajem lasu, mijając Jasionę, po czym droga wiedzie w kierunku wsi Wojska w gminie Tworóg.

9.2.4.13. Trasa nr 18 (Tarnowski Góry – Łubie (gmina Zbrostawice) – Toszek – Ozimek – Turawa – Chrzastowice – Opole).

W granicach GZM trasa nr 18 prowadzi z Tarnowskich Gór przez teren gminy Zbrostawice w kierunku Toszka. Trasa ta jest oznakowana od Toszka do granicy Opola, ale jego spora część jest w zaniku.

W Tarnowskich Górach trasa nr 18 rozpoczyna się na ul. Oświęcimskiej, odgałęziając się od tras nr 20 i 421, prowadzących obok dworca kolejowego. Trasa nr 18 prowadzi jezdniami ulic, przecinając ul. Bytomską projektowanym przejazdem dla rowerzystów. W centrum miasta część ulic jest jednokierunkowa, co powoduje, że trasa będzie miała dwie jednokierunkowe odnogi lub niektóre z nich należy dopuścić do prowadzenia ruchu rowerowego w obu kierunkach. Dalej trasa prowadzi jezdniami ul. Gruzełki, ul. Odrzańskiej i ul. Opatowickiej, przecinając drogę nr 11 na skrzyżowaniu

z sygnalizacją świetlną. Mija Os. Przyjaźń, prowadząc ul. Sielanka i biegnie wymagającą modernizacji drogą gospodarczą do Laryszowa w gminie Zbrostawice.

Przez gminę Zbrostawice trasa nr 18 prowadzi drogą o nawierzchni asfaltowej z Laryszowa do Miedar, po czym torowiskiem zlikwidowanej linii kolejowej i wymagającą modernizacji drogą gospodarczą do Wilkowic. Stąd od Księżego Lasu trasa biegnie drogą o nawierzchni asfaltowej. W Księżym Lesie trasa skręca w wymagającą modernizacji nawierzchni ul. Nową. Prowadzi krótko drogą o nawierzchni asfaltowej,. Po czym skręca na wymagającą modernizacji drogę gospodarczą do Łubia. Przez Łubie i sąsiadującą z nim Kopienicę aż do granicy z gminą Toszek koło Zacharzowic trasa nr 18 prowadzi drogami o nawierzchni asfaltowej, z wyjątkiem wymagającej modernizacji drogi pomiędzy pałacem a kościołem.

9.2.4.14. Trasa nr 19 (Tarnowski Góry – Tworóg – Krupski Młyn – Zawadzkie – Ozimek – Turawa – Murów – Pokój – Karłowice – Lubsza – Jelcz-Laskowice).

W granicach GZM trasa nr 19 prowadzi z Tarnowskich Gór w kierunku gminy Tworóg. Trasa ta jest oznakowana od granicy woj. opolskiego do Bierdzan za Turawą, ale jego spora część jest w zaniku.

W Tarnowskich Górach początek projektowanej trasy nr 19 znajduje się przed dworcem kolejowym. Trasa powinna kierować się drogą dla rowerów z przejazdami dla rowerzystów przez ul. Piłsudskiego i ul. Pokoju do ul. 9 Maja, skąd jezdniami tej ulicy i ul. Sienkiewicza. Następnie trasa nr 19 prowadzi jezdniami bocznych ulic do Puferek. Część ul. Hallera wymaga modernizacji. Z Puferek do ośrodka wypoczynkowego Pniowiec trasa prowadzi drogami gospodarczymi Lasów Państwowych, następnie drogą o nawierzchni asfaltowej i kolejnymi drogami gospodarczymi omijającymi centrum Pniowca. Drogi te wymagają modernizacji. Trasa prowadzi ul. Jagodową, po czym biegnie drogą gospodarczą Lasów Państwowych do Boruszowic w gminie Tworóg.

9.2.4.15. Trasa nr 20 (Katowice-Panewniki – Chorzów – Bytom – Tarnowskie Góry – Jez. Chechło-Nakło (gmina Świerklaniec) – Żyglin (Miasteczko Śląskie) – Woźniki – Krzepice – Kule).

W granicach GZM trasa nr 20 łączy Katowice-Panewniki z Chorzowem, i Bytomiem; i Tarnowskimi Górami, prowadząc następnie przez gminę Świerklaniec w kierunku Woźnik. Trasa ta została wybudowana i oznakowana niestandardowo w Chorzowie na południe od Parku Śląskiego. Wybudowano też i oznakowano standardowo odcinek trasy w Bytomiu na północ od Dąbrowy Miejskiej. Projekt oznakowania jej w gminie Woźniki nie został nigdy zrealizowany. Trasa wymaga zmian w jej przebiegu i wykonania w jej miejsce praktycznie zupełnie nowej trasy.

W Katowicach trasa nr 20 rozpoczyna się przy klasztorze w Panewnikach, prowadząc krótko jezdnią ul. Panewnickiej, a następnie wraz z trasą nr 2 projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Kijowskiej i ul. Wysockiego. Dalej trasa prowadzi wymagającą modernizacji drogą gospodarczą

przy torach kolejowych. Z uwagi na brak skrajni drogi wewnętrznej Lasów Państwowych pod wiaduktami kolejowymi, niezbędne jest wybudowanie tutaj tunelu pieszo-rowerowego. Za wiaduktami trasa przekracza granicę Chorzowa.

W Chorzowie trasa nr 20 prowadzi drogą gospodarczą Lasów Państwowych, przy której wskazane jest wybudowanie brakującego odcinka drogi dla rowerów. Od tego miejsca do wylotu ul. Kasztanowej trasa wykorzystuje istniejącą infrastrukturę tej trasy wzdłuż ul. Stefana Batorego, ze wskazaniem potrzeby jej przebudowy. Z uwagi na brak możliwości znaczącej poprawy parametrów technicznych kolejnego odcinka istniejącej trasy niniejsza koncepcja proponuje jej nowy przebieg na prawie całej długości pomiędzy Os. Hutników a Stadionem Śląskim.

Projektowane jest wykonanie odcinków dróg dla rowerów między ul. Kasztanową i ul. Mieronia, z wykorzystaniem istniejącego odcinka drogi dla rowerów nieopodal ul. Skrajnej, w tym wygospodarowanie miejsca na drogę na skraju dawnego składowiska Huty Batory i wybudowanie tunelu pod ul. Kollmanna przy wiadukcie. Dalej trasa prowadzi ul. Maronia, ul. Inwalidzką, ul. Grzędziela i ul. Musialika. Niezbędne jest wykonanie przejazdu dla rowerzystów przez ul. Gliwicką, a także wykonanie nowego ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Gałeczki wraz z kładką na Rawie.

Połączenie Klimzowca ze Stadionem Śląskim może być rozwiązane na dwa sposoby. Pierwszym z nich jest poprowadzenie trasy rowerowej przez Os. Tysiąclecia w Katowicach z budową drogi dla rowerów pomiędzy Klimzowcem a Os. Tysiąclecia. MZUiM w Chorzowie proponuje poprowadzenie trasy nr 20 ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Gałeczki i al. Wojska Polskiego. Oba warianty mają podobną długość, ale zaproponowany w studium przebieg przez Os. Tysiąclecia prawdopodobnie charakteryzuje się wyższym standardem infrastruktury rowerowej, a rozstrzygnięcie przebiegu tego odcinka powinno nastąpić w trakcie dalszego projektowania. Oba warianty spotykają się przy pieszo-rowerowym tunelu pod ul. Chorzowską.

Kolejny projektowany odcinek trasy nr 20 napotyka ponownie na problem planowanej obwodnicy miasta. Tymczasowo trasa została zaprojektowana jako ciąg pieszo-rowerowy wzdłuż ul. Parkowej z przejazdem dla rowerzystów przez ul. Kościuszki, a następnie jako droga dla rowerów prowadzącą obok zabytkowego Szybu Prezydent, omijając teren spacerowy obok szybu, po czym torowiskami po rozebranych liniach kolejowych aż do granicy Bytomia. Przy Elektrowni Chorzów z uwagi na nowe połączenie kolejowe trasa została poprowadzona projektowaną kładką przy ul. Curie Skłodowskiej i skrajem niewykorzystywanego terenu elektrowni. Na wysokości Zakładów Azotowych trasa wykorzystuje kilka istniejących wiaduktów kolejowych. Trasa nr 20 przekracza granicę Bytomia na Tereni Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego „Żabie Doły”.

W Bytomiu trasa nr 20 wykorzystuje kolejny odcinek torowiska po rozebranej linii kolejowej. Przez Rozbark i centrum miasta trasa prowadzi jezdniami ulic. Na niektórych z nich można rozważyć m.in. wykonanie pasów ruchu dla rowerów, zwłaszcza w rejonie skrzyżowań z sygnalizacją świetłą. Dalej trasa wykorzystuje drogę gospodarczą i pas terenu przy torach tramwajowych na przedłużeniu ul. Tarnogórskiej, a następnie prowadzi wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi

i projektowanymi odcinkami dróg dla rowerów do ul. Celnej, przy której należy wybudować brakujący odcinek drogi dla rowerów. Trasa prowadzi krótko jezdnią ul. Dąbrowa Miejska i drogami gospodarczymi przystosowanymi już do ruchu rowerowego, a następnie aż do granicy z Tarnowskimi Górami torowiskiem rozebranej bocznicy kolei normalnotorowej. Z uwagi na sąsiedztwo linii kolei wąskotorowej może być konieczne poszerzenie torowiska lub wykonanie odgradzenia. Końcowy odcinek trasy nr 20 został zaprojektowany inaczej niż funkcjonujący dotychczas odcinek tej trasy, bardzo ciekawy krajoznawczo, ale dłuższy od proponowanego obecnie. Dotychczasowy odcinek trasy nr 20 powinien zostać wykorzystany do oznakowania innej trasy rowerowej.

Urząd Miejski i Stowarzyszenie Miasto dla Mieszkańców proponują warianty trasy prowadzące projektowaną drogą dla rowerów wzdłuż ul. Strzelców Bytomskich. Z uwagi na równorzędny charakter wszystkich wariantów decyzja w tej sprawie powinna zostać podjęta w następnym etapie projektowania.

W Tarnowskich Górach trasa nr 20 wykorzystuje kolejny odcinek torowiska po rozebranej bocznicy kolei normalnotorowej aż do jej końca koło Os. Segiet. Dalej prowadzi obok toru kolei wąskotorowej projektowaną drogą dla rowerów lub wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi do skrzyżowania z ul. Bytomską. Tutaj projektowany jest przejazd dla rowerzystów przez ul. Bytomską i poprowadzenie trasy nr 20 istniejącymi drogami gospodarczymi do dworca kolejowego, napotykając po drodze inne trasy rowerowe. Dalej trasa prowadzi wzdłuż ul. Częstochowskiej projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym z tunelem pod stacją kolejową z uwagi na brak skrajni istniejącej ulicy, krótkim istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym i jezdniami bocznych ulic, przecinając drogę nr 908. W tym miejscu wskazane jest wybudowanie sygnalizacji świetlnej.

Przez gminę Świerklaniec trasa nr 20 prowadzi przez las drogą o nawierzchni asfaltowej, a następnie drogą gospodarczą Lasów Państwowych, po czym ciągiem pieszo-rowerowym o nawierzchni asfaltowej nad Jez. Chechło-Nakło. Dalej wiedzie wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi Lasów Państwowych do granicy z Miasteczkiem Śląskim.

Trasa nr 20 powinna zostać doprowadzona do Żygłina. Z uwagi na planowaną odbudowę linii kolejowej tarnowskie Góry – Zawiercie inwestycja ta powinna uwzględniać planowane trasy rowerowe, w tym trasę nr 20 i przebiegającą w pobliżu trasę nr 114.

9.2.4.16. Trasa nr 21 (Tarnowski Góry – park w Świerklańcu – ośr. wyp. Rogoźnik (gmina Bobrowniki) – Przeczyce (gmina Mierzęcice) – Siewierz – Poręba – Zawiercie – Ogrodzieniec – Wolbrom).

W granicach GZM trasa nr 19 prowadzi z Tarnowskich Gór przez Siewierz w kierunku Zawiercia, udostępniając ten teren pod kątem komunikacji rowerowej.

W Tarnowskich Górach początek projektowanej trasy nr 21 znajduje się przed dworcem kolejowym. Trasa prowadzi wzdłuż ul. Częstochowskiej projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym z tunelem pod stacją kolejową z uwagi na brak skrajni istniejącej ulicy, krótkim istniejącym ciągiem pieszo-



rowerowym i jezdniami bocznych ulic, przecinając drogę nr 908. W tym miejscu wskazane jest wybudowanie sygnalizacji świetlnej.

Przez gminę Świerklaniec trasa nr 21 prowadzi drogą o nawierzchni asfaltowej do Nowego Chechła, a następnie drogami gospodarczymi Lasów Państwowych, po czym kolejną drogą gospodarczą skrajem lasu i wałem odgradzającym zalew w Kozłowej Górze od parku w Świerklańcu. Do granicy z gminą Bobrowniki prowadzi drogą asfaltową na tamie zbiornika.

Przez gminę Bobrowniki trasa nr 21 prowadzi drogą o nawierzchni asfaltowej do Wymysłowa, a następnie wymagającą modernizacji drogą gospodarczą, z wyjątkiem asfaltowego odcinka przekraczającego wiaduktem autostradę A1. Trasa nr 21 przekracza ul. Mickiewicza, przy której znajduje się wymagający adaptacji ciąg pieszo-rowerowy. Dalej trasa nr 21 prowadzi drogami o nawierzchni asfaltowej przez ośrodek wypoczynkowy "Rogoźnik" i przekracza drogę nr 913 w miejscu, które formalnie znajduje się na terenie gminy Psary, po czym biegnie wymagającą modernizacji drogą gospodarczą Lasów Państwowych i drogami o nawierzchni asfaltowej do Twardowic. Za Twardowicami trasa nr 21 opuszcza gminę Bobrowniki, prowadząc wymagającą modernizacji drogą gospodarczą. Krótki fragment drogi gospodarczej formalnie znajduje się na terenie gminy Psary, po czym trasa przekracza granicę gminy Mierzęcice.

Przez gminę Mierzęcice trasa nr 21 prowadzi początkowo wymagającą modernizacji drogą gospodarczą, a następnie wiedzie drogami o nawierzchni asfaltowej przez Najdziszów, Sadowie Drugie, Toporowice i Przeczyce. Dalej prowadzi wymagającą modernizacji drogą gospodarczą nad zatoką Jez. Przeczyckiego, przecina ul. Nadbrzeżną, po czym biegnie projektowaną drogą dla rowerów w miejscu nieużywanej drogi gospodarczej. Trasa prowadzi krótko przez Boguchwałowice drogami o nawierzchni asfaltowej, przecinając drogę nr 78, a następnie wiedzie wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi Lasów Państwowych do granicy gminy Siewierz.

W gminie Siewierz trasa nr 21 prowadzi wymagającą modernizacji drogą gospodarczą, dalej kolejno ulicami północnej części Siewierza, ciągiem pieszo-rowerowych wzdłuż ul. Żwirki i Wigury do przejazdu kolejowego, drogą przy torze kolejowym oraz ul. Kolejową i ul. Mostową, przez Piwoń, po czym drogą przy torze kolejowym do Poręby.

W Porębie trasa powinna bieć ul. Fryszarka, projektowaną drogą dla rowerów przy ul. Górnośląskiej – drodze nr 78, ul. Kryniczną, po czym drogą przy torze kolejowym i ul. Działkową do centrum miasta.

9.2.4.17. Trasa nr 22 (Sławków – Będów (Dąbrowa Górnicza) – Chechło (gmina Klucze) – Podzamcze (gmina Ogrodzieniec) – Bobolice – Ostrężnik – Częstochowa).

W granicach GZM znajduje się niewielki fragment trasy nr 22, przebiegający przez gminy Sławków i Dąbrowa Górnicza. Obie gminy rozdziela odcinek trasy prowadzący przez gminę Bolesław w woj. małopolskim.

W Sławkowie trasa nr 22 rozpoczyna się na Rynku i biegnie ulicami miasta, przekraczając granicę gminy Bolesław koło cmentarza żydowskiego.

W gminie Bolesław trasa nr 22 prowadzi początkowo drogą o nawierzchni tłuczniowej, a następnie drogami o nawierzchni asfaltowej przez Krzykawkę i Laski, przekraczając granicę Dąbrowy Górniczej.

W Dąbrowie Górniczej trasa nr 22 prowadzi wymagającą modernizacji drogą o nawierzchni tłuczniowej, po czym biegnie przez Błędów drogą o nawierzchni asfaltowej, na którą wraca na krótko w osadzie Wałek. Pomiędzy Błędowem a Wałkiem oraz między Wałkiem a Chechtem w gminie Klucze trasa nr 22 prowadzi wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi.

#### 9.2.4.18. Trasa nr 23 (Katowice – Siemianowice Śląskie – Czeladź – Będzin – Korzeniec (Dąbrowa Górnicza)).

Trasa w całości biegnie przez teren GZM łącząc Katowice z Siemianowicami Śląskimi, Czeladzią, Będzinem i północną częścią Dąbrowy Górniczej. Podjęte niegdyś w Katowicach próby jej wybudowania nie zostały zrealizowane. Pomiędzy Będzinem a północną część Dąbrowy Górniczej wykorzystuje lokalne trasy rowerowe wykonane w latach ubiegłych, jednakże proponuje modyfikację ich przebiegu.

W Katowicach trasa powinna rozpoczynać się na Rynku, nie opodal Urzędu Miasta, przy wylocie ul. 3 Maja, z oznakowaniem początkowego śladu trasy znakami poziomymi P-27. Początkowo prowadzi istniejącymi ciągami pieszo-rowerowymi wzdłuż al. Korfantego i al. Roździeńskiego, korzystając z istniejących przejazdów dla rowerzystów. Dalej biegnie przez dawny park przykopalniany i obok osiedla do ul. Mieroszowskiego w Bogucicach alejkami, które wymagają przebudowy na ciąg pieszo-rowerowy. Tutaj trasa prowadzi jezdniami bocznych ulic, a przekroczenie ul. Katowickiej wymaga wykonania przejazdu dla rowerzystów i krótkiego odcinka drogi dla rowerów. Kolejny odcinek drogi dla rowerów powinien połączyć ul. Wajdy i ul. Ludwika. Dalej trasa prowadzi jezdniami ulic i drogami gospodarczymi, które wymagają przebudowy, do granicy z Siemianowicami Śląskimi.

W Siemianowicach Śląskich trasa nr 23 od granicy Katowic prowadzi wymagającą przebudowy drogą gospodarczą, a następnie projektowaną drogą dla rowerów w pobliżu ul. Budowlanej, po czym ul. Srokowiecką o charakterze mocno zdewastowanej drogi gospodarczej, wymagającej poważniejszej przebudowy. Od walcowni trasa biegnie asfaltową jezdnią tej ulicy, z przewężeniem w tunelu pod torami kolejowymi. Wzdłuż ul. Mysłowickiej projektowany jest ciąg pieszo-rowerowy, a przy wylocie ul. Słowackiego przejazd dla rowerzystów wraz z przebudową sygnalizacji świetlnej obecnego przejścia dla pieszych. Dalej trasa prowadzi jezdniami bocznych ulic i wymagającymi przebudowy drogami gospodarczymi do granicy z Czeladzią.

W Czeladzi trasa nr 23 od prowadzi wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi, a następnie ul. Siemianowicką. Wzdłuż ul. Staszica – drogi nr 94 projektowany jest ciąg pieszo-rowerowy

i przejazd dla rowerzystów przez tę ulicę. Trasa przekracza most na Brynicy, po czym biegnie ulicami miasta. Na krótkim odcinku ul. Bytomskiej projektowane jest wykonanie kontra pasa, umożliwiającego rowerzystom przejazd w obu kierunkach ulicą jednokierunkową dla samochodów. Dalej trasa prowadzi drogą dla rowerów wzdłuż ul. Kombatantów, mijając pętlę tramwajową, przez dawny wiadukt kolejowy nad ul. Będzińską i wzdłuż ul. Gdańskiej przez strefę przemysłową, po czym prowadzi razem z trasą nr 36. Od cementarza żydowskiego do podjazdu na kładkę pieszo-rowerową nad drogą nr 86 trasa powinna prowadzić projektowaną drogą dla rowerów, z przejazdem dla rowerzystów przez zjazd do hipermarketu M2 przy drodze nr 94. Droga dla rowerów dochodzi do załomu podjazdu do kładki, po czym wspina się na nią i przekracza granicę Będzina.

W Będzinie trasa nr 23 prowadzi od kładki nad drogą nr 86 ciągiem pieszo-rowerowym przez Os. Syberka, po czym biegnie ul. Rutkowskiego i ul. Powstańców Śląskich, a następnie projektowaną drogą dla rowerów z przejazdem dla rowerzystów przez ul. Zwycięstwa. Od Os. Syberka trasa nr 23 prowadzi istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Małobądzkiej. W centrum Będzina w obrębie nietypowego ronda zwanego „nerką” trasa nr 23 korzysta z dwóch tuneli. Dalej trasa prowadzi ciągiem pieszo-rowerowym o nawierzchni tłuczniowej, wykorzystującym wały przeciwpowodziowe Przemszy. Początkowy odcinek ciągu wymaga odgródzenia od targu, aby uniknąć zajmowania go przez handlarzy. Trasa nr 23 przekracza Przemszę, korzystając z ciągu pieszo-rowerowego na moście i przejazdu dla rowerzystów przez ul. Brzozowicką. Obecnie trasa lokalna skręca z wału łącząc się z ul. Zieloną i powraca na wał za zabudowaniami. Proponowane jest wybudowanie drogi dla rowerów na wale przeciwpowodziowym aż poza zabudowania Zielonej. Na tym odcinku trasa nr 23 przecina trasę nr 6. Dalej wiedzie znów ciągiem pieszo-rowerowym o nawierzchni tłuczniowej, wykorzystującym wał przeciwpowodziowy Przemszy. Ciąg pieszo-rowerowy przecina ul. Bory w miejscu, w którym obecnie brak jest przejazdu dla rowerzystów. Nieopodal trasa nr 23 przekracza granicę Dąbrowy Górniczej.

W Dąbrowie Górniczej trasa nr 23 biegnie istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym nad Przemszą do ul. Letniej, po czym wymagającymi modernizacji alejkami przez Park Zielona, a następnie kolejnym istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym, przez przejazd kolejowy do parkingu nad Jez. Pogoria III, po czym do Korzeńca jednokierunkową drogą, która powinna zostać zmodernizowana i dopuszczona do jazdy rowerem w obu kierunkach. Trasa nr 23 kończy się na skrzyżowaniu tras nr 6 i 510.

9.2.4.19. Trasa nr 28 (Brada (Łaziska Górne) – Mikołów – Katowice-Podlesie – Mysłowice-Brzezinka – Jaworzno – Trzebinia).

W granicach GZM trasa nr 28 łączy Mikołów z Katowicami-Podlesie i Mysłowicami-Brzezinką. W jedną stronę można przejechać z niej na trasę nr 2 prowadzącą do Orzesza a w drugą stronę można dojechać w kierunku Jaworzna i Trzebini. W Mikołowie jedynie formalnie łączy się z siecią niestandardowo oznakowanych lokalnych tras rowerowych, a w Mysłowicach i Katowicach trasa nie

ma kontynuacji. W Jaworznie trasa została oznakowana na zachód od centrum, ale wskazana jest zmiana jej przebiegu i wykonanie nowego oznakowania.

Trasa nr 28 rozpoczyna się na terenie Mikołowa, odgałęziając się od trasy nr 2 koło Kolonii Huta. Droga gospodarcza wkrótce dociera do granicy Łazisk Górnych.

W Łaziskach Górnych trasa nr 28 biegnie początkowo drogą gospodarczą, a następnie ulicami Os. Leśnego, po czym istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym do przejścia dla pieszych przez tor kolejowy przy przystanku Łaziska Górne. Niezbędna jest przebudowa przejścia i wykonanie tu przejazdu dla rowerzystów. Dalej trasa prowadzi ulicami miasta, przekraczając drogą nr 81 na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną, po czym skręca na wymagającą modernizacji drogę gospodarczą, prowadzącą skrajem lasu i biegnie nią do granicy z Mikołowem.

W Mikołowie trasa nr 28 biegnie drogą gospodarczą, prowadzącą skrajem lasu, a następnie ulicami miasta, po czym istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym przez park na Wymyślanie. Przy osiedlu proponowane jest wybudowanie odcinka drogi dla rowerów, który zastąpiłby fragment ciągu pieszo-rowerowego. Trasa nr 28 przekracza ul. Górniczą, korzystając z przejazdu dla rowerzystów, który warto przenieść w dogodniejsze miejsce. Dalej trasa powinna prowadzić projektowanym odcinkiem drogi dla rowerów skrajem parku do ul. Miarki, z projektowanym przejazdem dla rowerzystów przez tę ulicę.

Trasa nr 28 prowadzi przez Rynek śladem istniejących tu tras rowerowych, jednakże jak dotąd nie ma w tym rejonie znaków drogowych, dopuszczających formalnie jazdę rowerem. Dalej trasa biegnie ul. Powstańców Śląskich i krótkim odcinkiem ul. Wyszyńskiego, jednokierunkowych dla samochodów, na których również brak jest znaków dopuszczających jazdę rowerem w obu kierunkach. Trasa nr 28 korzysta z krótkiego ciągu pieszo-rowerowego, po czym biegnie ul. Janasa i ul. 27 Stycznia, korzystając też z istniejących objazdów jednokierunkowych odcinków tych ulic, po czym przekracza drogę nr 44, korzystając z istniejącej tu kładki pieszo-rowerowej. Dalej trasa biegnie ul. Wspólną i ul. Staropodleską do granicy z Katowicami.

Autorzy studium proponują drugi wariant trasy, prowadzący z Rynku ul. Okrzei i drogą gospodarczą do obecnego przejścia dla pieszych, a docelowo również przejazdu dla rowerzystów przez ul. Beskidzką – drogę nr 44. Zaletą tego wariantu jest mniejszy współczynnik wydłużenia i mniejsza różnica wysokości do pokonania przez rowerzystów, a wadą jest jednopoziomowe skrzyżowanie z dwujezdniową ul. Beskidzką, które byłoby wskazane zastąpić kładką pieszo-rowerową. Rozstrzygnięcie wyboru wariantu powinno nastąpić w następnej fazie projektowania.

W Katowicach trasa nr 28 biegnie jezdniami bocznych ulic przez osiedle Zaopusta w Podlesiu, a następnie drogami gospodarczymi i torowiskiem zlikwidowanej linii kolejowej Tychy – Mysłowice-Wesoła. Krótki odcinek trasy prowadzi w granicach Tychów i przekracza na tym odcinku drogę nr 86. Z uwagi na rozebranie wiaduktu kolejowego, niezbędne jest wybudowanie tutaj kładki pieszo-rowerowej. Przy KWK „Wesoła” trasa prowadzi przez parking, na którym powinna zostać wydzielona

droga dla rowerów, a następnie projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym przekracza granicę Mysłowic.

W Mysłowicach trasa nr 28 prowadzi projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym przy ul. Kopalnianej, a następnie torowiskiem zlikwidowanej bocznicy kolejowej do ul. Spacerowej i krótko ul. Spacerową do wylotu ul. Zacisze. Dalej trasa biegnie ul. Zacisze o charakterze drogi leśnej, wymagającej przebudowy, po czym jezdniami ulic przez Morgi. W Brzezince wskazane jest wybudowanie drogi dla rowerów lub ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Leśnej. Trasa przecina Wschodnią Obwodnicę GOP-u, korzystając z tunelu dla pieszych. Po jego wschodniej stronie znajduje się kilka schodków, które należałoby przebudować na podjazd. Dalej trasa prowadzi projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Chrzanowskiej w stronę Jaworzna, co wymaga wybudowania kładek nad autostradą A4 i Przemszą, która stanowi równocześnie granicę obu miast.

W Jaworznie trasa nr 28 wbiega od strony dzielnicy Brzezinka w Mysłowicach projektowaną kładką na rzece Przemszy i prowadzi projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Wysoki Brzeg, a następnie wymagającymi przebudowy drogami gospodarczymi, po czym projektowaną drogą dla rowerów wzdłuż ul. Promiennej. Od przecięcia z ul. Martyniaków trasa wiedzie krótko drogą gospodarczą, a następnie torowiskiem rozebranej linii kolejowej do połączenia się z trasą nr 7 i rowerostradą, prowadząc razem do centrum miasta.

W centrum trasa będzie prowadzić jezdnią ul. Grunwaldzkiej, a następnie projektowaną drogą dla rowerów wzdłuż ul. Grunwaldzkiej i jezdnią ul. Insurekcji Kościuszkowskiej, która przechodzi w drogę gospodarczą wymagającą częściowej przebudowy. Do Jeziorek i dalej do Ciężkowic trasa wiedzie wymagającymi przebudowy drogami gospodarczymi. Przez Ciężkowice trasa prowadzi jezdniami ulic, a następnie wymagającą modernizacji drogą o nawierzchni tłuczniowej w stronę Trzebini.

9.2.4.20. Trasa nr 29 (Gliwice – Knurów – Beksza (gmina Gierałtowiec) – Ornontowice – Orzesze – Pszczyna).

W granicach GZM trasa nr 29 prowadzi z Gliwic przez Knurów i gminę Gierałtowiec w kierunku Ornontowic i Orzesza.

W Gliwicach trasa nr 29 rozpoczyna się na ul. Kujawskiej nieopodal hali widowiskowo-sportowej „Arena” i początkowo biegnie wymagającą modernizacji drogą gospodarczą, a następnie wykorzystuje torowisko po danej linii kolei wąskotorowej, przekraczając ul. Pszczyńską projektowanym przejazdem dla rowerzystów. Odcinek od dawnej stacji kolejowej w kierunku Bojkowa już został przebudowany na ciąg pieszo-rowerowy. Trasa nr 29 nieco odbiega od torowiska wąskotorówki, prowadząc ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Bojkowskiej do ronda Bojkowskiego, skąd biegnie drogami gospodarczymi przystosowanymi do ruchu rowerowego do dawnej stacji wąskotorówki w Bojkowie, przejeżdżając pod autostradą A4. W Bojkowie prowadzi ulicami tej dzielnicy, w tym jednokierunkową dla samochodów ul. Plonową, która powinna zostać

udostępniona rowerzystom w obu kierunkach. Dalej trasa nr 29 prowadzi drogą o nawierzchni tłuczniowej do szybu kopalnianego, a następnie drogą o nawierzchni asfaltowej do granicy Knuruwa.

W Knurowie trasa nr 15 prowadzi ul. ks. Kozielka, wymagającą modernizacji ul. Kossak-Szczuckiej i drogą gospodarczą do ciągu pieszo-rowerowego, którym pokonuje tunel pod zjazdem z autostrady A1. Dalej biegnie kolejną drogą gospodarczą i projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym pod estakadą autostrady A1. Budowa tego ciągu będzie wymagała przeprowadzenia go przy przyczółku estakady i budowy muru oporowego z barierką z uwagi na znajdujący się tu staw Moczury. Następny odcinek trasy prowadzi ulicami osiedla Farskie, z dwoma odnogami z uwagi na jednokierunkowy ruch. Na odcinku wzdłuż ul. Dworcowej powinien zostać wybudowany ciąg pieszo-rowerowy. Dalej trasa nr 29 prowadzi ul. Przemysłową do granicy z gminą Gierałtowiec.

Przez gminę Gierałtowiec trasa nr 29 prowadzi drogami gospodarczymi, wymagającymi modernizacji. Początkowo trasa biegnie obok stawu, a następnie przez teren Lasów Państwowych i skrajem lasu do Bekszy, gdzie przekracza granicę gminy Czerwionka-Leszczyny.

Dalej trasa nr 29 prowadzi drogami gospodarczymi Lasów Państwowych, przekraczając granicę gminy Ornontowice i biegnie do centrum Ornontowic.

9.2.4.21. Trasa nr 30 (Rybnik – Rudy (gmina Kuźnia Raciborska) – Sierakowice (gmina Sośnicowice) – Pławniowice (gmina Rudziniec) – Toszek – Lubliniec).

W granicach GZM trasa nr 30 prowadzi przez gminy Sośnicowice i Rudziniec. W jedną stronę można przejechać nią w kierunku Rud i Rybnika, a w drugą stronę w kierunku Toszka i Lublińca. Trasa nr 30 była niegdyś oznakowana z Rybnika do Rud, ale później oznakowanie zostało zmienione i wykorzystane do poprowadzenia trasy lokalnej. Oznakowane zostały też odcinki trasy nr 30 z Pławniowic do Toszka i w granicach Lublińca wraz z dostosowaniem nawierzchni dróg do potrzeb ruchu rowerowego.

Od strony Rud w gminie Kuźnia Raciborska trasa prowadzi drogami, które zostały wykorzystane do poprowadzenia nimi rowerowej trasy przyrodniczej Lasów Państwowych.

Od kapliczki św. Magdaleny, przy której trasa przekracza granicę gminy Sośnicowice, do Sierakowiczek trasa nr 30 prowadzi razem z istniejącym już odcinkiem trasy nr 15. Od Kolonii Zastawie trasa nr 30 prowadzi drogami gospodarczymi Lasów Państwowych do Łączy, przekraczając granicę gminy Rudziniec.

Przez gminę Rudziniec trasa nr 30 prowadzi na przemian drogami gospodarczymi Lasów Państwowych lub w gestii gmin, których część wymaga modernizacji i drogami o nawierzchni asfaltowej w mijanych miejscowościach – Łączy, Rudnie i Pławniowicach. Na szczególną uwagę zasługuje skrzyżowanie w miejscu przecięcia się dwóch linii kolejowych. Trasa rowerowa najpierw korzysta z wiaduktu drogowego przy linii kolejowej Kędzierzyn-Koźle – Gliwice, a następnie powinna

zostać przeprowadzona projektowanym odcinkiem drogi dla rowerów pod tym wiaduktem i wiaduktem kolejowym, wykorzystując przestrzeń przy ich przyczółkach.

Trasa nr 30 okrąży od strony zachodniej Jez. Pławniowickie. Początkowo prowadzi drogą o nawierzchni asfaltowej do przydrożnego parkingu, a następnie drogami gospodarczymi zbiornika wodnego (dawniej RZGW Gliwice, a obecnie Wody Polskie) i gminy, przystosowanymi do ruchu rowerowego. Koło Niewiesza trasa prowadzi krótko drogą nr 40, a następnie drogami o nawierzchni asfaltowej przez Poniszowice i Słupsko do osady Jagiełła. Dalej prowadzi drogą o nawierzchni tłuczniowej w kierunku Toszka, przekraczając na skraju lasu granicę gminy Toszek.

Przez gminę Toszek trasa nr 30 prowadzi początkowo drogami gospodarczymi Lasów Państwowych i gminy, a następnie drogami o nawierzchni asfaltowej do rozwidlenia z trasą nr 18.

#### 9.2.4.22. Trasa nr 32 (Bytom – Ruda Śląska – Paniowy (Mikołów) – Ornontowice – Orzesze – Żory).

W granicach GZM trasa nr 32 łączy Bytom z Rudą Śląską i zachodnią częścią Mikołowa, prowadząc dalej w kierunku Ornontowic i Orzesza.

W Bytomiu trasa nr 32 rozpoczyna się na Rynku i biegnie ulicami wyłączonymi z ruchu lub jednokierunkowymi dla samochodów, które powinny zostać dopuszczone do jazdy rowerem w obie strony. Przy ul. Miarki projektowany jest krótki odcinek drogi dla rowerów z przejazdem dla rowerzystów. Od ul. Dojazd trasa wykorzystuje dawne torowisko wąskotorowej linii kolejowej i drogę gospodarczą w rejonie pomiędzy stacją kolei normalnotorowej a przystaniem kolei wąskotorowej. Dalej prowadzi przez Szombierki projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym, najpierw wzdłuż ul. Zabrzeńskiej, po czym ul. Frycza-Modrzewskiego. Kolejny odcinek trasy nr 32 prowadzi projektowaną drogą dla rowerów wzdłuż tej ulicy, po czym wykorzystuje torowisko zlikwidowanej przemysłowej linii kolejowej, przekraczając granicę Rudy Śląskiej.

W Rudzie Śląskiej trasa nr 32 przekracza na granicy z Bytomiem rzekę Bytomkę projektowanym odcinkiem drogi dla rowerów, wykorzystując kolejny odcinek torowiska zlikwidowanej przemysłowej linii kolejowej i fragment torowiska zlikwidowanej boczniczy kolejowej, po czym prowadzi projektowanym odcinkiem drogi dla rowerów obok Os. Powstańców. Dalej prowadzi istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym i znów projektowaną drogą dla rowerów przez Park im. A. Mickiewicza. Następnie trasa biegnie jezdniami ulic, a także projektowanymi elementami infrastruktury rowerowej: odcinkiem drogi dla rowerów przez pl. Niepodległości, odcinkiem ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Joanny i przejazdem dla rowerzystów przez ul. Goduli wraz z przebudową sygnalizacji świetlnej.

Między Godulą a Chebziem trasa prowadzi wymagającą przebudowy drogą gospodarczą tuż przy granicy ze Świętochłowicami, przekraczając ul. Droga do Lipin przejazdem dla rowerzystów. Fundacja AS proponuje poprowadzenie trasy nr 32 odcinkiem ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Goduli. Propozycja ta nie zawiera rozwiązania, jak miałoby wyglądać połączenie proponowanego przez FAS

ciągu pieszo-rowerowego z proponowanym w studium tunelem pod torami kolejowymi w Chebziu, co może zdecydować o negatywnym zaopiniowaniu tego wariantu w przyszłości. Z uwagi na domniemaną równorzędność zalet i wad obu wariantów, rozstrzygnięcie przebiegu tego odcinka powinno nastąpić w trakcie dalszego projektowania.

Kolejne projektowane elementy infrastruktury rowerowej to droga dla rowerów wzdłuż ul. Asfaltowej, tunel pod torami kolejowymi, przejazdy dla rowerzystów przy rondzie przez łączniki z Drogową Trasą Średnicową i ciąg pieszo-rowerowy wzdłuż ul. Niedurnego. Dalej trasa prowadzi krótkim odcinkiem istniejącego ciągu pieszo-rowerowego, a następnie torowiskiem rozebranej linii kolejowej obok Osiedla Kaufhaus, z projektowanym odtworzeniem kładki nad istniejącą linią kolejową. Kolejny odcinek trasy prowadzi wymagającą przebudowy drogą gospodarczą pomiędzy ul. Hallera a ul. Czarnoleśną.

Trasa rowerowa korzysta z istniejącego odcinka ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Czarnoleśnej i jego projektowanego przedłużenia do ul. 1 Maja, gdzie planowany jest przejazd dla rowerzystów wraz z przebudową sygnalizacji świetlnej. Dalej trasa prowadzi projektowanym i istniejącym odcinkiem ciągu pieszo-rowerowego do ul. Kunickiego, wymagającym przedłużenia do ul. Głównej, a następnie ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Różyckiego do ul. Segietyńskiego, przy której powinien znaleźć się odcinek ciągu pieszo-rowerowego, pozwalającego dojechać do ul. Maliszewskiego. Stąd jezdnią ul. Maliszewskiego i wymagającą przebudowy drogą gospodarczą do ul. Bielszowickiej, którą trasa przecina, prowadząc projektowaną drogą dla rowerów z kładką na rzece Kochłówe. Tern odcinek będzie wymagał korekty polegającej na dostosowaniu do przebiegu trasy drogowej N – S. Kolejny odcinek trasy prowadzi jezdniami bocznych ulic, korzystając z tunelu pod autostradą A4, który wymaga dobudowania standardowych zjazdów dla rowerzystów. Kolejną uciążliwością jest niestandardowy ciąg pieszo-rowerowy wzdłuż ul. Nowy Świat, który powinien zostać zlikwidowany, aby rowerzyści mogli legalnie korzystać z jezdni. Niezbędne jest wybudowanie kładki nad torem kolejowym łączącej ul. Chłopską z ul. Łużycką oraz wybudowanie odcinka drogi dla rowerów łączącego ul. Armii Krajowej z ul. Kukuczki. Kolejnym elementem projektowanej infrastruktury rowerowej jest ciąg pieszo-rowerowy wzdłuż ul. 1 Maja wraz z kładką na Kłodnicy. Przy wylocie ul. Solidarności projektowany jest przejazd dla rowerzystów wraz z przebudową sygnalizacji świetlnej. Dalej trasa prowadzi projektowaną drogą dla rowerów wzdłuż ul. 1 Maja, początkowo obok jezdni, a następnie wykorzystując ścieżkę prowadzącą przez las równoległe do drogi. Przy zjeździe do ośrodka wypoczynkowego „Lasy Borowskie” trasa nr 32 przekracza granicę Mikołowa.

W Mikołowie trasa nr 32 prowadzi wzdłuż drogi nr 925, na przemian w terenie nie zabudowanym i zabudowanym, co wiąże się z koniecznością zaprojektowania drogi dla rowerów lub ciągu pieszo-rowerowego. Początkowo trasa wykorzystuje ścieżkę prowadzącą przez las równoległe do drogi. W Borowej Wsi należy przebudować chodnik na ciąg pieszo-rowerowy pomiędzy lasem a ul. Dąbrowa, z wykonaniem przejazdu dla rowerzystów i przebudową sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z drogą nr 44. Dalej projektowana jest droga dla rowerów, w zależności od sytuacji



prowadząca poza szpalerem przydrożnych drzew skrajem obecnym pól, lub wymagająca przykrycia przydrożnego rowu. W ten sposób trasa nr 32 mija Paniowy i Os. Michalskie Doły. Kolejny odcinek wykorzystuje istniejący ciąg pieszo-rowerowy, który wymaga modernizacji, po czym trasa omija centrum Bujakowa, prowadząc wymagającą modernizacji drogą gospodarczą, równoległą do drogi nr 925. Ostatni odcinek tej drogi zanikł i wymaga odtworzenia. Trasa powraca do drogi nr 925 i wykorzystuje kolejny istniejący ciąg pieszo-rowerowy, który również wymaga modernizacji. Od wylotu ul. Dworcowej w Marzankowicach do zakrętu drogi nr 925 projektowana jest droga dla rowerów, po czym trasa nr 32 zbacza w uliczkę, która przechodzi w wymagającą modernizacji drogę gospodarczą. Dalej aż do granicy z Orzeszem trasa nr 32 wykorzystuje torowisko po zlikwidowanej linii kolejowej.

Trasa nr 32 powinna biec dalej do Żor, wykorzystując torowisko po zlikwidowanej linii kolejowej, godnie z audytem dotyczącym koncepcji Velo Silesia.

#### 9.2.4.23. Trasa nr 33 (Gliwice – Chudów (Gierałtowiec) – Mikołów – Tychy – Bieruń – Oświęcim).

W granicach GZM znajduje się prawie cała trasa nr 33, która jest trzecią co długości z proponowanych głównych tras rowerowych Metropolii. Trasa ta została oznakowana w powiecie gliwickim jako trasa nr 371, a w powiecie mikołowskim nie ma kontynuacji i jedynie formalnie łączy się z siecią niestandardowo oznakowanych lokalnych tras rowerowych. W Gliwicach trasa wykorzystuje wybudowany ostatnio odcinek ciągu pieszo-rowerowego, a w Tychach fragmenty istniejącej trasy nr 136 i kilka odcinków ciągów pieszo-rowerowych, które wymagają przebudowy. W Bieruniu trasa wykorzystuje istniejącą niestandardowo oznakowaną trasę rowerową.

W Gliwicach trasa nr 33 rozpoczyna się przy pl. Piłsudskiego i prowadzi przez miasto projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Wyszyńskiego i ul. Strzody, z projektowanymi przejazdami dla rowerzystów przez ul. Zwycięstwa, ul. Dworcową i ul. Wrocławską wraz z przebudową sygnalizacji świetlnej. Dalej prowadzi zamkniętym dla ruchu samochodowego odcinkiem ul. Akademickiej oraz ciągami pieszo-rowerowymi wzdłuż ul. Skłodowskiej-Curie i ul. Kujawskiej. Kolejny odcinek trasy biegnie wymagającą modernizacji drogą gospodarczą, a następnie wykorzystuje torowisko po danej linii kolei wąskotorowej, przekraczając ul. Pszczyńską projektowanym przejazdem dla rowerzystów. Odcinek od dawnej stacji kolejowej w kierunku Bojkowa już został przebudowany na ciąg pieszo-rowerowy. Dalej korzysta z ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Bojkowskiej aż do Bojkowa. Ciąg ten powinien zostać przedłużony aż do wylotu ul. Siennej. Trasa mija zabudowania Bojkowa od północy, wykorzystując zmodernizowane drogi gospodarcze, następnie biegnie projektowanym i istniejącym pod autostradą A1 odcinkiem ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Rolników, po czym projektowanym odcinkiem drogi dla rowerów i kolejną modernizowaną drogą gospodarczą do Przyszowic na granicy z Gminą Gierałtowiec.

W Bojkowie Gliwicka Rada Rowerowa proponuje poprowadzenie trasy nr 33 ul. Sienną. Z uwagi na równorzędność zalet i wad obu wariantów, rozstrzygnięcie przebiegu tego odcinka powinno nastąpić w trakcie dalszego projektowania.

UM Gliwice proponuje wariant trasy prowadzący od przecięcia z autostradą A1 planowanymi drogami dla rowerów wzdłuż ul. Rolników i ul. Granicznej powołując się na planowany w tym miejscu zbiornik przeciwpowodziowy. Brak jest informacji, że budowa zbiornika rzeczywiście uniemożliwi budowę drogi dla rowerów. Autorzy studium proponują przesunięcie podjęcia decyzji w tej sprawie do następnej fazy dokumentacji i wyjaśnienia, który wariant będzie korzystniejszy.

Przez gminę Gierałtówice prowadzi oznakowany odcinek dotychczasowej trasy nr 371 (nowy numer 33) przez Chudów do granicy z Mikołowem. Trasa nr 33 biegnie drogami o nawierzchni asfaltowej przez Przyszowice do ruin zamku w Chudowie. Za Przyszowicami przy drodze został wybudowany niestandardowy ciąg pieszo-rowerowy, który powinien zostać przekwalifikowany na chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym. Trasa nie powinna prowadzić obok ruin zamku, a omijać go istniejącymi drogami o nawierzchni asfaltowej od strony północno-zachodniej. Droga prowadzi do Paniówek, gdzie projektowany jest ciąg pieszo-rowerowy na odcinku prowadzącym wzdłuż ul. Zabrskiej. Dalej trasa prowadzi wymagającą modernizacji ul. Powstańców Śląskich, przekraczając granicę Mikołowa.

W Mikołowie trasa nr 33 prowadzi początkowo drogą gospodarczą Lasów Państwowych i wymagającą modernizacji drogą gospodarczą gminy. Dalej biegnie drogami o nawierzchni asfaltowej przez Paniowy i Mokre. W stronę centrum Mikołowa wiedzie ul. Wojska Polskiego i ul. Rybnicką, przy których należy rozważyć budowę ciągu pieszo-rowerowego, wraz z budową przejazdu dla rowerzystów przez drogę nr 81 wraz z przebudową sygnalizacji świetlnej. Z ul. Rybnickiej trasa nr 33 zbacza, prowadząc bocznymi uliczkami oraz łączącą je drogą gospodarczą i ciągiem pieszo-rowerowym. a następnie biegnie istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym przez park na Wymyślanie. Przy osiedlu proponowane jest wybudowanie odcinka drogi dla rowerów, który zastąpiłby fragment ciągu pieszo-rowerowego. Niezbędne jest wykonanie połączenia istniejącego ciągu z parkingiem przy pl. Harcerskim, skąd trasa nr 33 prowadzi jezdniami ulic, przecinając obwodnicę – drogę nr 928, przy czym jednokierunkowa część ul. Curie-Skłodowskiej powinna zostać udostępniona dla rowerzystów w obu kierunkach. Ostatni fragment ul. Curie-Skłodowskiej prowadzący do granicy z Tychami i gminą Wiry ma nawierzchnię tłuczniową.

W Tychach trasa nr 33 od granicy z Mikołowem i gminą Wiry prowadzi jezdniami bocznych ulic, następnie drogą gospodarczą zamkniętą dla ruchu samochodowego i wymagającymi przebudowy drogami stanowiącymi ul. Stawową i ul. Mostową oraz ponownie jezdniami bocznych ulic. Dalej trasa nr 33 prowadzi razem z trasą nr 1 ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Stoczniovców 70, po czym projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Jaśkowickiej, ul. Piłsudskiego i ul. Towarowej, z wykorzystaniem istniejących odcinków tego ciągu. Niezbędne jest wykonanie kompletu przejazdów dla rowerzystów i przebudowa istniejącej sygnalizacji świetlnej. Kolejny odcinek trasy prowadzi

wybudowanym niedawno ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Serdecznej i drogi łączącej ją z ul. Oświęcimską. Dalej do granicy z Bieruniem trasa prowadzi projektowaną drogą dla rowerów wzdłuż ul. Oświęcimskiej.

W Bieruniu trasa nr 33 od granicy z Tychami prowadzi projektowaną drogą dla rowerów wzdłuż ul. Oświęcimskiej, a następnie jezdniami ul. Oświęcimskiej, przez Rynek i ul. Krakowską przez centrum Starego Bierunia. Poczynając od ul. Barańcowej trasa nr 33 biegnie do Nowego Bierunia istniejącymi ciągami pieszo-rowerowymi i drogami dla rowerów, które m.in. wykorzystują dawne torowisko kolejowe. Niektóre fragmenty tej infrastruktury rowerowej wymagają modernizacji i dostosowania do standardów. Brak jest przejazdu dla rowerzystów przez oba wyloty ul. Węglowej oraz odcinka drogi dla rowerów przy położonym między nimi parkingiem, a także przejazdu dla rowerzystów przez wylot ul. Wawelskiej. Jest to tym bardziej zastanawiające, że w obrębi tego ostatniego skrzyżowania znajduje się przejazd dla rowerzystów w poprzek ul. Warszawskiej – drogi nr 44. Następny odcinek ciągu pieszo-rowerowego wymaga modernizacji, obejmującej wykonanie brakujących przejazdów dla rowerzystów. Dalej trasa powinna biec projektowaną kładką pieszo-rowerową na Wiśle, obok istniejącego mostu dla samochodów, na którym znajduje się granica woj. małopolskiego i gminy Oświęcim.

Po przekroczeniu granicy wskazane jest przedłużenie ciągu pieszo-rowerowego do centrum Oświęcimia.

9.2.4.24. Trasa nr 35 (Łagiewniki (Bytom) – Maciejkowice (Chorzów) – Siemianowice Śląskie – Dąbrówka Mała (Katowice) – ośr. wyp. Stawiki (Sosnowiec) – Mysłowice – Imielin-Jazd – Chełm Mały (Chełm Śląski) – Chełmek – Oświęcim).

W granicach GZM trasa nr 35 łączy Bytom i Siemianowice Śląskie z Mysłowicami, prowadząc w kierunku Imielina-Jazdu i Oświęcimia. Trasa ta wykorzystuje torowiska po zlikwidowanych liniach kolejowych, a jej spora część biegnie prawym brzegiem Brynicy, Czarnej Przemszy i Przemszy-

W Bytomiu trasa nr 35 odgałęzia się od trasy nr 44 – w pierwszym wariantcie przy Os. Karmeńskiego koło Łagiewnik, a w drugim wariantcie przy ul. Krzyżowej, biegnąc torowiskami po zlikwidowanych liniach kolejowych do Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego „Żabie Doły”, przekraczając granicę Chorzowa.

W Chorzowie trasa nr 35 wykorzystuje torowiska po zlikwidowanych liniach kolejowych, prowadząc od Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego „Żabie Doły” obok ośrodka wypoczynkowego „Dolina Górnika” i Zakładów Azotowych, nieopodal Maciejkowic.

W Siemianowicach Śląskich trasa nr 35 biegnie dalej torowiskiem po zlikwidowanej linii kolejowej do ul. Oświęcimskiej, przez którą powinien zostać wybudowany przejazd dla rowerzystów, a następnie ciągiem pieszo-rowerowym w miejscu dawnego torowiska kolei wąskotorowej do ul. Michałkowickiej i kolejnymi ciągami pieszo-rowerowymi wzdłuż tej ulicy i ul. Spokojnej. Krótki odcinek trasy prowadzi

jezdnią ul. Spokojnej do ul. Śląskiej. Przejazd dla rowerzystów przez ul. Śląską jest niewłaściwie zlokalizowany i wymaga przeniesienia w bardziej dogodne miejsce. Dalej trasa nr 35 prowadzi ciągami pieszo-rowerowymi do pola golfowego i jezdniami ulic do Parku Pszczelnik, po czym wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi i torowiskiem po kolejnej zlikwidowanej linii kolejowej, której fragment przebiega przez teren Czeladzi. Torowisko to zostało wskazane w audycie koncepcji Velo Silesia. Ostatecznie trasa nr 35 przekracza granicę Katowic.

W Katowicach trasa nr 35 biegnie dalej torowiskiem po zlikwidowanej linii kolejowej koło Dąbrówki Małej i Borków, prowadząc pod wiaduktem drogi nr S86. Dalej trasa mija stawy Borki, Stawiki i Hubertus, prowadząc pod wiaduktem w ciągu ul. Sosnowieckiej i wiaduktem kolejowym linii Katowice – Warszawa. Wykorzystani torowiska w tym miejscu wymaga uregulowania odwodnienia wykopu. Przy stawach Hubertus trasa nr 35 przekracza granicę Mysłowic.

W Mysłowicach trasa nr 35 biegnie dalej torowiskiem po zlikwidowanej linii kolejowej, wskazanym też w audycie koncepcji Velo Silesia. prowadząc pod wiaduktem drogowym w ciągu ul. Ostrogórskiej i pod mostami w ciągu ul. Krakowskiej i dla tramwajów. Od trasy nr 35 powinny odchodzić łączniki do Rynku i stacji kolejowej. Dalej trasa będzie prowadzić projektowaną drogą dla rowerów i drogami gospodarczymi wzdłuż prawego brzegu rzeki Przemszy do mostu w ciągu ul. Chrzanowskiej, przy czym pod mostem linii kolejowej Katowice – Kraków konieczne będzie wykonanie kładki lub muru oporowego. Trasa prowadzi krótko projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Chrzanowskiej w stronę Brzezinki, wraz z nową kładką nad autostradą A4. Kolejny odcinek trasy prowadzi jezdnią ul. Cmentarnej, wymagającą remontu drogą gospodarczą i projektowaną drogą dla rowerów wzdłuż ul. Długiej. Na skraju Dzieńkowic trasa zbacza na drogę gospodarczą, prowadząc przez las pasem przeciwpożarowym obok toru kolejowego, a następnie torowiskiem po zlikwidowanej bocznicy kolejowej aż do granicy z Imielinem.

W Imielinie trasa nr 35 biegnie początkowo torowiskiem po zlikwidowanej bocznicy kolejowej, prowadzi krótko ul. Satelicką, po czym wiedzie wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi nad brzegiem Przemszy, przekraczając granicę gminy Chełm Śląski.

Przez gminę Chełm Śląski trasa nr 35 biegnie dalej drogami gospodarczymi nad Przemszą do Chełmu Małego. Tutaj biegnie ul. Górnośląską, a następnie przez kładkę pieszo-rowerową na Przemszy, przekraczając granicę woj. małopolskiego i gminy Chełmek. Dojazd do kładki wymaga modernizacji.

Po przekroczeniu granicy wskazane jest przedłużenie trasy rowerowej nr 35 w kierunku centrum Oświęcimia i wybudowanej już Wiślanej Trasy Rowerowej na odcinku Brzeszcze – Kraków.

#### 9.2.4.25. Trasa nr 36 (Sosnowiec – Piaski (Czeladź) – Będzin – Dąbrowa Górnicza – Łazy – Zawiercie).

W granicach GZM trasa nr 36 łączy Sosnowiec, Czeladź i Będzin z Dąbrową Górniczą, prowadząc w kierunku Łaz i Zawiercia. Trasa ta nie pokrywa się z istniejącymi trasami w Czeladzi, Będzinie

i Dąbrowie Górniczej. Trasa ta nie ma też kontynuacji w powiecie zawierciańskim, w którym wykonano jedynie kilka niestandardowo oznakowanych lokalnych tras rowerowych.

W Sosnowcu trasa nr 36 odgałęzia się od trasy nr 5 w Starym Sosnowcu, na skrzyżowaniu ul. Piłsudskiego z drogą nr S86 i biegnie projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wraz z przejazdami dla rowerzystów i przebudową sygnalizacji świetlnej. Dalej prowadzi wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi, wykorzystując częściowo znajdujące się obok torowisko zlikwidowanej bocznicy kolejowej, a następnie przekracza granicę Czeladzi.

W Czeladzi trasa nr 36 prowadzi wymagającą modernizacji drogą gospodarczą, a następnie biegnie ulicami dzielnicy Piaski i wymagającą modernizacji drogą gospodarczą między ul. Lwowską a ul. Nowopogońską. Od cmentarza żydowskiego do podjazdu na kładkę pieszo-rowerową nad drogą nr 86 trasa nr 36 powinna prowadzić projektowaną drogą dla rowerów, z przejazdem dla rowerzystów przez zjazd do hipermarketu M2 przy drodze nr 94. Droga dla rowerów dochodzi do załomu podjazdu do kładki nad drogą nr 86, po czym wspina się na nią i przekracza granicę Będzina.

W Będzinie trasa nr 36 prowadzi od kładki nad drogą nr 86 ciągiem pieszo-rowerowym przez Os. Syberka, po czym biegnie ul. Rutkowskiego i ul. Powstańców Śląskich, a następnie projektowaną drogą dla rowerów z przejazdem dla rowerzystów przez ul. Zwycięstwa. Od Os. Syberka trasa nr 36 prowadzi istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Małobądzkiej. W centrum Będzina w obrębie nietypowego ronda zwanego „nerką” trasa nr 36 korzysta z dwóch tuneli. Dalej trasa prowadzi wzdłuż al. Kołłątaja projektowanymi dwoma jednokierunkowymi drogami dla rowerów (ciągami pieszo-rowerowymi) aż do granicy z Dąbrową Górniczą. Realizacja projektu będzie wymagała likwidacji części miejsc parkingowych, przebudowy otoczenia przystanków autobusowych i sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach, a także dobrego oznakowania przewężeń.

W Dąbrowie Górniczej trasa nr 36 biegnie dalej projektowanymi jednokierunkowymi drogami dla rowerów po obu stronach ul. Sobieskiego, a następnie drogą dla rowerów wzdłuż planowanej ulicy prowadzącej do ul. Kolejowej i dworca kolejowego, po czym jezdnią ul. Kolejowej. Pomędzy ul. Kolejową a al. Zagłębia Dąbrowskiego projektowana jest droga dla rowerów równoległa do torów kolejowych, a wzdłuż al. Zagłębia Dąbrowskiego ciąg pieszo-rowerowy. Od przystanku kolejowego w Gołonogu trasa prowadzi drogą przy torach kolejowych do Jez. Pogoria I, a następnie projektowaną drogą dla rowerów wzdłuż ul. Gwardii Ludowej i ul. Armii Krajowej do Ząbkowic. Dalej trasa prowadzi bocznymi ulicami i wymagającymi przebudowy drogami do Tucznawy, skąd do granicy z Gminą Łazy projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Łazowskiej. Trasa nr 36 powinna zostać doprowadzona przynajmniej w pobliże przystanku kolejowego w Chruszczobrodzie.

#### 9.2.4.26. Trasa nr 37 (Ząbkowice (Dąbrowa Górnicza) – Olkusz).

W Ząbkowicach trasa nr 37 odgałęzia się od trasy nr 36, a na granicy woj. małopolskiego trasa nr 37 łączy się z projektowaną trasą Velo Prądnik.

Trasa nr 37 rozpoczyna się w Dąbrowie Górniczej w dzielnicy Ząbkowice, odgałęziając się od trasy nr 36 na skrzyżowaniu w pobliżu stacji kolejowej. Przez Ząbkowice biegnie ulicami, przekraczając stację kolejową projektowanym tunelem pieszo-rowerowym. Dalej wiedzie wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi gminy i Lasów Państwowych przez Kolonię Zagrabie do Łęki. Przez Łękę prowadzi drogami o nawierzchni asfaltowej, po czym wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi pod wiadukt kolejowy. Tu przy drodze nr 790 wskazane jest wykonanie krótkiego odcinka drogi dla rowerów. Stąd trasa prowadzi drogą o nawierzchni asfaltowej przez Wypaleniska i Łazy do Błędowa. Dalej trasa prowadzi wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi gminy i Lasów Państwowych do granicy z woj. małopolskim, gdzie powinno nastąpić połączenie z projektowaną trasą Velo Prądnik do Olkusza i Krakowa.

#### 9.2.4.27. Trasa nr 40 (Bytom – Biskupice (Zabrze))

Trasa w całości biegnie przez teren GZM. Nie pokrywa się z dotychczas planowanymi trasami rowerowymi.

W Bytomiu trasa nr 40 rozpoczyna się na Rynku i biegnie ulicami wyłączonymi z ruchu lub jednokierunkowymi dla samochodów, które powinny zostać dopuszczone do jazdy rowerem w obie strony. Dalej prowadzi projektowaną drogą dla rowerów wzdłuż ul. Sądowej, projektowanym przejazdem dla rowerzystów przez ul. Powstańców Warszawskich i planowaną kładką nad ul. Wrocławską, po czym istniejącym odcinkiem ciągu pieszo-rowerowego i odcinkami projektowanymi wzdłuż ul. Wrocławskiej i ul. Miechowickiej, m.in. z wykorzystaniem nieużywanego wiaduktu i miejsca po rozebranej linii tramwajowej. Konieczne jest wybudowanie przejazdu dla rowerzystów wraz z przebudową sygnalizacji świetlnej w celu przekroczenia wylotu ul. Frenzla, aby kontynuować jazdę drogą gospodarczą przy ul. Dolnośląskiej. Dalej trasa wykorzystuje istniejący odcinek ciągu pieszo-rowerowego i torowisko zlikwidowanej boczniczy kolejowej, z koniecznością odtworzenia kładki w miejscu rozebranego wiaduktu, wkraczając na teren Zabrze.

Stowarzyszenie Miasto dla Mieszkańców zgłosiło wariant poprowadzenia trasy velostradą wybudowaną na dawnym torowisku kolejowym, z koniecznością wybudowania przejazdu dla rowerzystów przez ul. Miechowicką w Karbiu i przejazdów dla rowerzystów przez łącznice z drogą nr 88 – al. Jana Nowaka-Jeziorańskiego. Z uwagi na równorzędny charakter obu wariantów decyzja w tej sprawie powinna zostać podjęta w następnym etapie projektowania.

W Zabrzu trasa nr 40 od granicy Bytomia prowadzi torowiskiem po wąskotorowej linii kolejowej z zachowanymi wiaduktami nad al. Nowaka-Jeziorańskiego i linią kolejową Gliwice – Bytom, które wymagają dostosowania do nowych potrzeb. Trasa kończy się projektowanym przejazdem kolejowym z połączeniem końca trasy nr 40 z trasą nr 4.

#### 9.2.4.28. Trasa nr 42 (Chebzie (Ruda Śląska) – Świętochłowice –Chorzów-Batory).

Trasa w całości biegnie przez teren GZM. Nie pokrywa się z dotychczas planowanymi trasami rowerowymi.

W Rudzie Śląskiej trasa nr 42 odgałęzia się od trasy nr 32 w Chebziu przy projektowanym tunelu pod torami kolejowymi i prowadzi wymagającą przebudowy drogą gospodarczą do projektowanego przejazdu przez tor bocznicy kolejowej, po czym biegnie przez teren po rozebranej stacji kolejowej do granicy ze Świętochłowicami.

W Świętochłowicach trasa nr 42 biegnie dalej przez teren po rozebranej stacji kolejowej, następnie wymagającymi przebudowy drogami, projektowanym odcinkiem drogi dla rowerów wzdłuż ul. Sikorskiego oraz jezdnią tej ulicy i ul. Rzecznej. Dalej trasa wykorzystuje przykryte betonowymi płytami koryto rzeki Rawy, z koniecznością omięcia stojącego na rzece budynku dawnego młyna przy ul. Wodnej. Dalej do granicy Chorzowa prowadzi istniejący ciąg pieszo-rowerowy. Oba odcinki trasy wymagają wykonania przejazdów dla rowerzystów, w miarę możliwości na progach płytowych.

W Chorzowie trasa nr 42 biegnie wzdłuż koryta rzeki Rawy, wkraczając od strony Świętochłowic istniejącym odcinkiem ciągu pieszo-rowerowego. Niezbędne jest wybudowanie odcinka łączącego ul. Dąbrowskiego z al. BoWiD, przejazdów dla rowerzystów i połączenia z wylotem ul. Długiej, której jezdnią trasa nr 42 powinna doprowadzić do projektowanego ciągu pieszo-rowerowego i połączenia z trasą nr 20.

#### 9.2.4.29. Trasa nr 43 (Zabrze – Gierałtowiec – Czerwionka-Leszczyny).

W granicach GZM trasa nr 43 prowadzi z Zabrze przez gminę Gierałtowiec w kierunku Czerwionki-Leszczyn. Nie pokrywa się z dotychczas planowanymi trasami rowerowymi.

W Zabrzu trasa nr 43 odgałęzia się od trasy nr 4, nieopodal skrzyżowania al. Korfantego z ul. Gdańską i biegnie na południe. Wzdłuż ul. Korfantego trasa prowadzi istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym do skrzyżowania z ul. Niedziałkowskiego. Projektowana infrastruktura rowerowa obejmuje przejazdy dla rowerzystów przez ul. Niedziałkowskiego i ul. Wolności wraz z przebudową sygnalizacji świetlnej oraz budowę łączącej te skrzyżowania drogi dla rowerów wraz z kładką na Bytomce. Dalej trasa prowadzi projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym po zachodniej stronie ul. de Gaulle'a, a od Domu Muzyki i Tańca projektowanymi dwoma jednokierunkowymi drogami dla rowerów po obu stronach ulicy, wykorzystującymi fragmenty tych dróg wykonane w latach ubiegłych. Niezbędne jest wykonanie kompletu przejazdów dla rowerzystów oraz przebudowa istniejącej sygnalizacji świetlnej. W obrębie skrzyżowań odcinki dróg dla rowerów mogą zostać zastąpione odcinkami pasów ruchu dla rowerzystów.

Na skrzyżowaniu ul. de Gaulle'a ze zjazdami na Drogową Trasę Średnicową powinny zostać wykonane dwukierunkowe przejazdy dla rowerzystów od strony zachodniej wraz z przebudową sygnalizacji

światłej. Od tego skrzyżowania trasa prowadzi istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Winklera do ul. Sportowej. Niezbędne jest przedłużenie ciągu do ul. Makoszowskiej, wzdłuż której projektowany jest ciąg pieszo-rowerowy do Makoszów. Z uwagi na stosunkowo wąskie chodniki na wiadukcie nad autostradą A4 na tym odcinku proponowane są 2 jednokierunkowe ciągi pieszo-rowerowe, a dalej projektowany jest znów dwukierunkowy ciąg pieszo-rowerowy po jednej stronie ulicy. Trasa przekracza granicę Przyszowic w gminie Gierałtowiec na projektowanej kładce obok nowego mostu, na którym nie przewidziano wcześniej ruchu pieszo-rowerowego.

W gminie Gierałtowiec trasa nr 43 biegnie dalej projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż drogi nr 921 do Przyszowic do wylotu ul. Wieczorka, po czym jezdnią tej ulicy. Na ul. Gliwickiej – drodze nr 44 projektowany jest krótki odcinek drogi dla rowerów pomiędzy wylotami ul. Wieczorka i ul. Wolności. Dalej trasa nr 43 biegnie ulicami Przyszowic do drogi nr 921. Od wylotu ul. Wodnej w Przyszowicach do wylotu ul. Ligonia w Gierałtowiecach projektowana jest wzdłuż drogi nr 921 droga dla rowerów. Tam, gdzie możliwe jest poszerzenie pasa drogowego droga dla rowerów powinna biec skrajem obecnych pól, a na pozostałych odcinkach będzie konieczne przykrycie rowu odwadniającego drogę. Przez Gierałtowiec trasa nr 43 biegnie jezdniami ulic, z wyjątkiem ciągu pieszo-rowerowego obok szkoły pomiędzy ul. Powstańców Śląskich a ul. ks. Roboty – drogi nr 921. Na jezdni ul. ks. Roboty powinno znaleźć się oznakowanie śladu trasy znakami poziomymi P-27. Z Gierałtowiec trasa nr 43 prowadzi drogą o nawierzchni asfaltowej do Bekszy, gdzie przekracza granicę gminy Ornontowice.

Trasa nr 43 prowadzi przez część Bekszy, znajdującą się w gminie Ornontowice, po czym przekracza granicę gminy Czerwionka-Leszczyny i prowadzi przez drugą część Bekszy. Dalej prowadzi drogami gospodarczymi Lasów Państwowych w kierunku wiaduktu nad autostradą A1, gdzie trasa nr 43 przekracza granicę Knuruwa.

W Knurowie trasa nr 43 przekracza wiadukt nad autostradą A1 i górniczą linię kolejową, biegnąc drogami gospodarczymi Lasów Państwowych, po czym ponownie przekracza granicę gminy Czerwionka-Leszczyny przed zabudowaniami Starego Dębieńska.

#### 9.2.4.31. Trasa nr 44 (Bytom – Świętochłowice – Kochłowice (Ruda Śląska) – Mikołów).

Trasa w całości biegnie przez teren GZM. Zastępuje kilka dotychczas planowanych lokalnych tras rowerowych.

W Bytomiu trasa nr 44 rozpoczyna na rozwidleniu z trasą nr 32 na ul. Dojazd. Od ul. Dojazd trasa prowadzi drogami rowerowymi projektowanymi w miejscu rozebranych bocznic i linii kolejowych, wkraczając na teren Chorzowa nieopodal granicy Świętochłowic. W pobliżu skrzyżowania z ul. Adamka trasa musi opuścić torowisko, którego fragment został wykorzystany przez warsztat samochodowy.

W Chorzowie trasa nr 44 wbiega od strony Bytomia torowiskiem rozebranej linii kolejowej, wykorzystując przejazd pod wiaduktem w ciągu ul. 3 Maja. Część torowiska koło osiedla Śląska –



Gwarecka jest już przebudowana na ciąg pieszo-rowerowy. Tutaj trasa nr 44 opuszcza torowisko i prowadzi drogą o charakterze ciągu pieszo-rowerowego z dopuszczonym dojazdem samochodów do mieszczących się tu ogródków działkowych. Trasa opuszcza Chorzów prowadząc dalej drogą o nawierzchni asfaltowej przy granicy Świętochłowic.

W Świętochłowicach trasa nr 44 od granicy z Chorzowem prowadzi jezdniami ulic, w tym zamkniętymi dla ruchu samochodowego fragmentami ul. Pocztowej i ul. Katowickiej, a następnie odcinkiem projektowanego ciągu pieszo-rowerowego i istniejącym tunelem pod torami kolejowymi. Dalej trasa prowadzi jezdnią ul. Hutniczej i wymagającym przebudowy ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Metalowców, przekracza projektowanymi przejazdami dla rowerzystów ul. Wojska Polskiego, prowadząc dalej projektowaną drogą dla rowerów wzdłuż ul. Śląskiej. Za projektowanym przejazdem dla rowerzystów przez wylot ul. Tunkla trasa wiedzie projektowaną drogą dla rowerów wzdłuż tej ulicy, po czym droga dla rowerów skręca w bok, aby trasa mogła poprowadzić dawnym torowiskiem kolejowym, tuż po przekroczeniu granicy Rudy Śląskiej.

W Rudzie Śląskiej trasa nr 44 prowadzi krótko torowiskiem kolejowym nieopodal Nowego Wirka, a następnie wymagającą przebudowy drogą gospodarczą do połączenia się z trasą nr 45 biegnącą dawnym torowiskiem kolejowym. Trasa nr 45 skręca w bok, natomiast trasa nr 44 biegnie tym torowiskiem dalej, mijając Os. Górnośląskie. Przy przecięciu ul. Górnośląskiej trasa korzysta z istniejącej przy niej ciągów pieszo-rowerowych i przejazdu dla rowerzystów przy skrzyżowaniu z ul. Tunkla. Od skrzyżowania z ul. Barbary trasa nr 44 opuszcza torowisko i biegnie nowym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Zjednoczenia..

Z uwagi na brak możliwości przeprowadzenia trasy rowerowej przez centrum Kochłowic proponowany jest tunel w nasypie linii kolejowej i wykorzystanie odcinka istniejącej tu Okrężnej Trasy Rowerowej, która biegnie ciągiem pieszo-rowerowym o nawierzchni tłuczniowej i bocznymi ulicami. Dalej proponowane jest poprowadzenie trasy nr 44 wymagającą modernizacji drogą gospodarczą pomiędzy ul. Oświęcimską a ul. Kochłowicką, a następnie z koniczności jezdnią tej ulicy do skrzyżowania z autostradą A4. Za wiaduktem autostrady trasa nr 44 skręca na drogę gospodarczą, której końcowy odcinek wymaga modernizacji, po czym skręca na torowisko po dawnej bocznicie kolejowej. Kolejne odcinki trasy prowadzą drogami gospodarczymi Lasów Państwowych, z wstawkami prowadzącymi innymi drogami, w tym ul. Księżycową prowadzącą do parkingu ośrodka wypoczynkowego Lasy Kochłowickie.

Zgłoszony przez opiniodawców drugi wariant trasy prowadzi ul. Kochłowicką, ul. Rybną, ul. Żymły, ul. Weteranów i pasami ruchu dla rowerów wzdłuż ul. Piłsudskiego, po czym ul. Gaikową. Zaletą tego wariantu jest mniejszy współczynnik wydłużenia (wariant krótszy o 1,0 km), ale rowerzyści muszą pokonać różnicę wzniesień do ul. Piłsudskiego i wykonać niebezpieczny manewr skrętu w lewo z ul. Kochłowickiej na skrzyżowaniach o ograniczonej widoczności. Wskazane jest jednak pozostawienie nowego wariantu i dokonanie ostatecznego wyboru w kolejnej fazie projektowania.

W Katowicach trasa nr 44 prowadzi lasem przez most na Kłodnicy, mija Panewniki, przecinając ul. Kuźnicką, po czym przekracza granicę Mikołowa.

W Mikołowie trasa nr 44 prowadzi drogami gospodarczymi Lasów Państwowych, a następnie ulicami Jamny. Dalej prowadzi projektowaną drogą dla rowerów wzdłuż torów kolejowych śladem dawnych dróg gospodarczych. Przez Mikołów trasa nr 44 prowadzi początkowo ul. Waryńskiego, a następnie nową drogą dla rowerów wzdłuż ulicy łączącej ją z dworcem kolejowym. W centrum Mikołowa trasa nr 44 powinna bieć ul. Prusa, ul. Szafranka i ul. Miarki, kończąc się przy projektowanym przejeździe dla rowerzystów. Na jezdnich ul. Prusa i ul. Miarki powinno znaleźć się oznakowanie śladu trasy znakami poziomymi P-27.

9.2.4.32. Trasa nr 45 (Katowice – Batory (Chorzów) – Ruda Śląska – Os. Janek (Zabrze) – Sośnica (Gliwice)).

Trasa w całości biegnie przez teren GZM. Nie pokrywa się z dotychczas planowanymi trasami rowerowymi.

W Katowicach trasa nr 45 powinna rozpoczynać się na Rynku, nie opodal Urzędu Miasta, przy wylocie ul. 3 Maja, wyłączonej w znacznym stopniu z ruchu samochodowego. Trasa nr 45 biegnie początkowo ul. 3 Maja, a następnie przez pl. Wolności i ul. Gliwicką, z oznakowaniem śladu trasy znakami poziomymi P-27. Dochodzi ul. Sobieskiego do ul. Goepfert-Mayer. Dalej trasa prowadzi skrajem dawnego torowiska kolejowego do ul. Pośpiecha, po czym przez wymagającą przebudowy kładkę nad torami kolejowymi, m.in. po drugiej stronie kładki konieczne jest wybudowanie podjazdu. Projektowana droga dla rowerów prowadzi krótko wzdłuż ul. Pukowca, po czym kieruje się do drogi gospodarczej prowadzącej do ul. Bocheńskiego. Tutaj natrafia na torowisko rozebranej linii kolejowej, którym prowadzi do granicy Chorzowa, mijając Os. Witosa. Do niedawna po drodze znajdowały się dobrze zachowane wiadukty kolejowe, co zapewniało bezkolizyjny przebieg tej części trasy. Obecnie niezbędne jest odtworzenie w tych miejscach kładek pieszo-rowerowych lub wykonanie niezbędnych objazdów, które jednakże zmniejszą atrakcyjność tej trasy dla rowerzystów.

W Chorzowie trasa nr 45 prowadzi w całości drogą rowerową projektowaną w miejscu rozebranej linii kolejowej, od granicy z Katowicami aż do granicy z Rudą Śląską. W miejsce rozebranych wiaduktów kolejowych niezbędne będzie wykonanie nowej kładki nad linią kolejową i przejazdu dla rowerzystów przez ul. Stefana Batorego. Konieczne będzie również ominiecie obiektów wybudowanych w miejscach po zlikwidowanym torowisku, tj. osiedla i marketu.

W Rudzie Śląskiej trasa nr 45 dalej prowadzi torowiskiem kolejowym, przy czym konieczne jest wykonanie tunelu pod ul. Tunkla w miejscu rozebranego wiaduktu drogowego. Nieopodal tunelu trasa zmienia torowisko łączącym je odcinkiem drogi dla rowerów i biegnie w stronę Nowego Bytomia, przecinając ul. Pordzika i wykorzystując istniejące nadal wiadukty. Na skraju Nowego Bytomia prowadzi wymagającym przebudowy odcinkiem drogi gospodarczej, a następnie

projektowaną kładką nad torami kolejowymi przy ul. Czarnoleśnej i istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż tej ulicy. Kolejnym elementem projektowanej infrastruktury rowerowej są przejazdy dla rowerzystów przez ul. Czarnoleśną i ul. 1 Maja, przebudowa sygnalizacji świetlnej przy drugim z przejazdów oraz łączący je odcinek drogi dla rowerów. Dalej trasa prowadzi ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Bukowej, projektowanym na odcinku do obwodnicy i istniejącym dalej w kierunku Pawłowa i wymagającymi przebudowy drogami gospodarczymi do granicy z Zabrzem koło Zaborza Południowego. Pomiędzy ul. Bukową a ul. Zajęczą niezbędne jest wybudowanie odcinka drogi dla rowerów, wymagające wycinki drzew na skarpie i ominięcia stawu. Dalej trasa prowadzi wymagającymi przebudowy drogami gospodarczymi i projektowaną nową kładką na Czarniawce, przecinając granicę Zabrza.

W Zabrze trasa nr 45 biegnie projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym do ul. Asnyka, po czym prowadzi jezdniami bocznych ulic i alejami Parku im. W. Pileckiego, które częściowo zostały przystosowane do ruchu rowerowego. Krótki odcinek trasy prowadzi projektowanym odcinkiem drogi dla rowerów wzdłuż ul. Paderewskiego, a następnie wymagającą przebudowy drogą, która prowadzi śladem wąskotorowej linii kolejowej. Dalej projektowany jest przejazd dla rowerzystów przez ul. Makoszowską i krótki odcinek ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Winklera do ul. Sportowej. Od tego miejsca trasa wiedzie jezdnią ul. Sportowej przez Os. Janek i wymagającymi częściowej przebudowy drogami gospodarczymi gminy, które prowadzą przez las miejski do granicy Gliwic. Po drodze trasa korzysta z wymagającego remontu tunelu pod stacją kolejową.

UM w Zabrze zgłosił propozycję wariantu trasy nr 45, równorzędnego do przebiegu zaproponowanego przez autorów studium – zamiast do trasy nr 3 trasa nr 45 zostałaby włączona do trasy nr 4. Wariant ten prowadzi istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Wincklera i planowanymi przejazdami dla rowerzystów przez skrzyżowanie ul. de Gaulle'a ze zjazdami na Drogową Trasę Średnicową, po czym torowiskiem zlikwidowanej linii kolejowej z planowanym przejazdem dla rowerzystów przez ul. Roosevelta. W następnym etapie projektowania o wyborze wariantu zadecyduje możliwość wykorzystania istniejących obiektów inżynierskich pozwalających na bezkolizyjne przekroczenie istniejących linii kolejowych przez trasę nr 3.

W Gliwicach trasa nr 45 prowadzi śladem zaprojektowanej przez Urząd Miejski trasy nr G3. Od granicy miasta zaprojektowano drogę dla rowerów do ul. Wschodniej, z przejazdem przez tor boczny kolejowej, a następnie modernizację drogi gospodarczej przy Drogowej Trasie Średnicowej. Dalej trasa biegnie istniejącym odcinkiem niestandardowego ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Jesiennej i wymagającą modernizacji drogą gospodarczą, po czym przekracza kładkę na Kłodnicy, łącząc się z prowadzącą do centrum Gliwic trasą nr 3. W przypadku wyboru w Zabrze drugiego wariantu z włączeniem trasy nr 45 do trasy nr 4, odcinek gliwicki stanie się nieaktualny.

#### 9.2.4.33. Trasa nr 49 (Gliwice – Knurów – Czerwionka-Leszczyny).

W granicach GZM trasa nr 49 prowadzi z Gliwic przez Knurów do Czerwionki-Leszczyn. W Gliwicach trasa będzie wykorzystywać m.in. istniejące ciągi pieszo-rowerowe i częściowo przebieg obecnej trasy nr 6, dla której docelowo przewidziano inny przebieg.

W Gliwicach trasa nr 49 rozpoczyna się przy dworcu kolejowym i prowadzi przez miasto projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Bohaterów Getta Warszawskiego, ul. Dworcowej i ul. Rybnicką, z projektowanymi przejazdami dla rowerzystów i przebudową istniejącej sygnalizacji świetlnej, jak również z budową przejazdów dla rowerzystów na łącznicach z budowaną obecnie obwodnicą miasta. Kolejny odcinek tras prowadzi projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Rybnickiej, z przejazdem dla rowerzystów i przebudową sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ze zjazdem na autostradę A4 oraz kładką nad autostradą. Przy hipermarketach trasa prowadzi przez parking pasem do komunikacji pieszo-rowerowej, a następnie wymagającą przebudowy drogą gospodarczą. W Bojkowie niezbędne jest wybudowanie kładki nad torem kolei normalnotorowej i wybudowanie ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Knurowskiej pomiędzy wylotami ul. Św. Brata Alberta i ul. Koniczynowej. Dalej do granicy z Knurówem trasa prowadzi istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym.

W Knurówie trasa nr 49 prowadzi istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. 1 Maja aż do skrzyżowania z ul. Wilsona. Ciąg ten wymaga modernizacji wraz z przebudową sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z ul. Wilsona i przedłużenia do skrzyżowania z ul. Niepodległości, gdzie powinny znaleźć się przejazdy dla rowerzystów. Od tego miejsca trasa biegnie drogą nr 921. W centrum Knurowa na ul. Niepodległości proponowane są pasy ruchu dla rowerów, dalej w kierunku Krywałdu dwukierunkowa droga dla rowerów po północnej stronie tej ulicy. W Krywałdzie trasa nr 49 wykorzystuje istniejący ciąg pieszo-rowerowy w obrębie ronda, po czym biegnie dalej projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Michalskiego, z wyznaczonym na jezdni śladem trasy oznakowanym znakami poziomymi P-27 przy dojeździe do skrzyżowania z ul. Zwycięstwa. W celu ominięcia tego skrzyżowania Gliwicka Rada Rowerowa proponuje poprowadzenie trasy ul. Krótką. Z uwagi na równorzędność obu wariantów decyzja o wyborze któregoś z nich powinna zapaść na następnym etapie projektowania.

Dalej trasa wykorzystuje istniejący ciąg pieszo-rowerowy wzdłuż ul. Zwycięstwa i projektowane jego przedłużenie do skrzyżowania z ul. Lignozy. Do skrzyżowania z ul. Ściegiennego trasa biegnie jezdnią ul. Zwycięstwa, z wyznaczonym na jezdni śladem trasy oznakowanym znakami poziomymi P-27. Dalej projektowany jest ciąg pieszo-rowerowy lub droga dla rowerów wraz z tunelem w nasypie linii kolejowej. W zależności od możliwości proponowane jest poszerzenie pasa drogowego z wykonaniem drogi dla rowerów na skraju obecnych pól lub przekrycie rowu przydrożnego. Trasa przekracza granicę gminy Czerwionka-Leszczyny.

9.2.4.34. Trasa nr 66 (Tarnowskie Góry – Zbrośławice – Pyskowice – Rudziniec – Ujazd – Kędzierzyn-Koźle – Baborów – Opava).

W granicach GZM znajduje się pierwsza część trasy nr 66 łącząca ze sobą gminy między Tarnowskimi Górami a Rudzińcem. Równocześnie trasa łączy miejscowości położone w dolinach rzek Dramy i dolnego biegu Kłodnicy (gminy Rudziniec, Ujazd i Kędzierzyn-Koźle). Pierwotnie trasa ta była planowana jako trasa nr 386 Śląskiej Sieci Tras Rowerowych i pod tym numerem został oznakowany jej krótki fragment nad Jez. Pławniowickim.

W Tarnowskich Górach trasa nr 66 rozpoczyna się na ul. Oświęcimskiej, dołączając do tras nr 20 i 421, prowadzących obok dworca kolejowego. Trasy prowadzą istniejącymi drogami gospodarczymi do skrzyżowania z ul. Bytomską. Tutaj projektowany jest przejazd dla rowerzystów przez ul. Bytomską. Dalej trasa nr 66 prowadzi razem z trasą nr 20 wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi lub obok toru kolei wąskotorowej projektowaną drogą dla rowerów. Za wiaduktem obwodnicy Tarnowskich Gór trasa nr 66 skręca na zachód, wykorzystując torowisko po zlikwidowanej bocznicie wąskotorowej, które mija Kopalnię Zabytkową. Dalej trasa prowadzi ul. Wodociągową i ul. Kamienną oraz przez centrum Rept Starych. Za Reptami trasa nr 66 skręca na drogi gospodarcze prowadzące przez Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy „Park w Reptach i Dolina Dramy” do granicy gminy Zbrośławice. Część z tych dróg wymaga modernizacji.

Przez gminę Zbrośławice trasa nr 66 biegnie drogą dla rowerów projektowaną nad Dramą, na terenie Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego „Park w Reptach i Dolina Dramy”, krótko prowadzi drogą o nawierzchni asfaltowej, po czym projektowaną rampą wspina się na nasyp torowiska zlikwidowanej linii kolejowej, którym prowadzi przez Zbrośławice do Kamieńca. Przy narożniku zwirowiska musi ominąć rozebrany fragment nasypu. Dalej trasa nr 66 biegnie wymagającą modernizacji drogą gospodarczą i drogami o nawierzchni asfaltowej przez Kamieniec do Karchowic. Przez Karchowice prowadzi ul. Słoneczną o nawierzchni tłuczniowej i ul. Dąbrowską. Wzdłuż ul. Bytomskiej – drogi nr 94 projektowana jest droga dla rowerów do Zawady, z przejazdem dla rowerzystów przed zakładami wodociągowymi. Z Zawady trasa wychodzi ul. Polną, a następnie prowadzi wymagającą modernizacji drogą gospodarczą do granicy Pyskowic.

W Pyskowicach trasa nr 66 prowadzi wymagającą modernizacji drogą gospodarczą, drogą o nawierzchni asfaltowej i ul. Rzeczną o nawierzchni tłuczniowej w Zaolszanach. Tutaj trasa nr 66 przecina drogę nr 901 – ul. Gliwicką i biegnie ulicami miasta, mija ul. Wolności prowadzącą do stacji kolejowej i tunelem przedostaje się na drugą stronę stacji. Z ul. Piaskowej trasa nr 66 zbacza na wymagającą modernizacji drogę gospodarczą i prowadzi nią nad Dramę, gdzie projektowana jest kładka pieszko-rowerowa. Dalej prowadzi wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi i ul. Młyńską do mostu na Dramie. Tutaj przekracza przejazd kolejowy i prowadzi ul. Okonia o nawierzchni tłuczniowej do ośrodka wypoczynkowego nad Jez. Dzierżno. Trasa biegnie wokół jeziora, początkowo wymagającą modernizacji ścieżką, która lokalnie wymaga wykonania obejścia skarpy z wykorzystaniem torowiska kolejowego, następnie ul. Nad Kanałem obok ośrodków

wypoczynkowych i ul. Śluza do przejazdu kolejowego. Stąd do drugiej części ul. Śluza projektowana jest droga dla rowerów, która tu przecina granicę gminy Rudziniec.

Przez gminę Rudziniec trasa nr 66 będzie dalej projektowaną drogą dla rowerów, wykorzystującą nieużywaną część mostu kolejowego, przez który prowadzi obecnie tylko jeden tor. Drugą częścią ul. Śluza trasa nr 66 dociera do kolejnego przejazdu kolejowego i prowadzi wymagającą modernizacji drogą gospodarczą wzdłuż toru do drogi Taciszów – Bycina, po czym przedostaje się nią do kolejnej drogi gospodarczej, gdzie z naprzeciwka przybiega trasa nr 16. Droga ta będzie nad Kanałem Gliwickim, po czym skręca do lasu, gdzie trasa nr 16 skręca w lewo na ciąg pieszo-rowerowy prowadzący do Pławniowic, a trasa nr 66 prowadzi dalej prosto. Ten odcinek trasy został już oznakowany jako trasa nr 386 do ośrodków wypoczynkowych nad Jez. Pławniowickim i Małym Jez. Pławniowickim do połączenia z trasą nr 30. Dalej trasa nr 66 prowadzi wymagającym modernizacji ciągiem pieszo-rowerowym nad Jez. Pławniowickim, przez kładkę na Potoku Toszeckim, a następnie ciągiem pieszo-rowerowym do parkingu przy południowo-zachodnim brzegu jeziora i drogą o nawierzchni asfaltowej w stronę Pławniowic. Odbija z niej na drogę gospodarczą, która przechodzi pod mostem autostrady i prowadzi przez śluzę na Kłodnicy. Od tego miejsca do Rudzińca trasa będzie projektowaną drogą dla rowerów wzdłuż brzegu Kanału Gliwickiego, prowadzącą śladem nieużywanych dróg gospodarczych, które częściowo zanikły, docierając nią do drogi Rudziniec – Błotnica Strzelecka w Koloni Piła. Do centrum Rudzińca można dotrzeć przez most na kanale. Trasa nr 66 będzie dalej wzdłuż brzegu Kanału Gliwickiego, początkowo wymagającą modernizacji drogą gospodarczą, a następnie kolejną projektowaną drogą dla rowerów śladem drogi, która zanikła, przekraczając granicę woj. opolskiego i gminy Ujazd.

Trasę nr 66 warto przedłużyć przynajmniej do Ujazdu, do przecięcia się z trasą nr 16.

#### 9.2.5. Trasy drugorzędne i łączniki w granicach GZM

##### 9.2.5.1. Trasa nr 6a (łącznik trasy nr 6; Dąbrowa Górnicza – Zielona (Będzin)).

Trasa nr 6a prowadzi z Dąbrowy Górniczej do Będzina-Zielonej, do połączenia z trasą nr 6.

W Dąbrowie Górniczej trasa nr 6a prowadzi od dworca kolejowego projektowaną ulicą z drogą dla rowerów, a następnie drogą dla rowerów projektowaną w miejscu rozebranych torów kolejowych bocznic przemysłowych. W przypadku rozbiórki wiaduktów kolejowych należy w ich miejscu wykonać tunele dla drogi dla rowerów. Już na terenie Będzina trasa nr 6a jako łącznik powinna połączyć się z główną trasą nr 6.

#### 9.2.5.2. Trasa nr 6b (łącznik trasy nr 6 w Gliwicach pomiędzy Radiostacją a dworcem kolejowym).

W Gliwicach trasa nr 6b prowadzi od Radiostacji projektowaną drogą dla rowerów wzdłuż ul. Tarnogórskiej, obok projektowanego przez Urząd Miejski węzła przesiadkowego i tunelem pod torami kolejowymi do dworca kolejowego, gdzie łączy się z trasami nr 16 i 49.

#### 9.2.5.3. Trasa nr 40a (łącznik tras nr 20 i 40 w Bytomiu do dworca kolejowego).

W Bytomiu trasa nr 40a powinna prowadzić od trasy nr 20 projektowaną drogą dla rowerów wzdłuż ul. Powstańców Warszawskich, kładką nad ul. Wrocławską i wzdłuż ul. Strzelców Bytomskich, z doprowadzeniem trasy do wejścia na dworzec kolejowy.

#### 9.2.5.4. Trasa nr 43a (łącznik trasy nr 43 w Zabrze do dworca kolejowego).

W Zabrze trasa nr 43a powinna prowadzić projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Goethego do pl. Dworcowego, aż do wejścia na dworzec kolejowy.

#### 9.2.5.5. Trasa nr 101 (Katowice-Brynów – Murcki – Łędziny – Nowy Bieruń).

Trasa znajduje się w całości w granicach GZM, prowadząc z Katowic przez Łędziny do Nowego Bierunia. Trasa nr 101 była niegdyś oznakowana i dostosowana do ruchu rowerowego od Ochojca do granicy z Łędzinami. W Łędzinach oznakowanie zostało wyremontowane, a w Katowicach projekt remontu nie jest realizowany. Obecnie proponowane jest wydłużenie trasy w Katowicach w kierunku centrum z Ochojca do Brynowa i skorygowanie przebiegu dotychczasowego odcinka tej trasy, a także zmiana przebiegu w Łędzinach z doprowadzeniem trasy do Nowego Bierunia.

W Katowicach trasa nr 101 rozpoczyna się przy skrzyżowaniu ul. Kościuszki z ul. Drozdów, odgałęziając się od trasy nr 2. Prowadzi początkowo drogą dla rowerów, a następnie jezdnią ul. Czyżyków i drogą gospodarczą Lasów Państwowych. Trasa nr 101 łączy się z trasą nr 1, prowadząc z nią razem do skrzyżowania z trasą nr 3. W przypadku wyboru nowego wariantu trasy nr 2, niezbędna byłoby zmiana początkowego odcinka trasy nr 101 i rozpoczęcie jej od rozwidlenia z trasami nr 1 i 3, tj. rezygnacja z opisanego powyżej odcinka trasy nr 101.

Od rozwidlenia z trasami nr 1 i 3 trasa nr 101 prowadzi drogą gospodarczą Lasów Państwowych do stacji kolejowej w Murckach, a następnie wykorzystuje torowisko po zlikwidowanej bocznicie kolejowej, przecinając ul. Kołodzieja projektowanym przejazdem dla rowerzystów. Dalej biegnie ul. Leśników, po czym przekracza drogę nr 86 – ul. Bielską projektowanym przejazdem dla rowerzystów obok istniejącego przejścia dla pieszych, co wymaga również przebudowy sygnalizacji świetlnej.

Dalej trasa prowadzi ul. Łędzińską przez osiedle Siągarnia i znajdującą się na jej przedłużeniu drogą gospodarczą Lasów Państwowych, a następnie przecina ul. Beskidzką znajdującym się tu przejazdem dla rowerzystów. Od przejazdu trasa powinna biec prosto do trasy nr 28, wykorzystującej torowisko po zlikwidowanej linii kolejowej, a po krótkim wspólnym przebiegu obu tras kontynuować wędrówkę drogą gospodarczą Lasów Państwowych do wiaduktu nad Wschodnią Obwodnicą GOP, co wymaga przebudowy tego odcinka drogi. Przy leśniczówce Łędziny trasa nr 101 przekracza granicę Łędzin.

W Łędzinach trasa nr 101 biegnie bocznymi ulicami. Przecina ul. Łędzińską istniejącym przejazdem dla rowerzystów i krótkim ciągiem pieszo-rowerowym dociera do jednokierunkowej odnogi ul. Łędzińskiej i wylotu ul. Paderewskiego. Dalej biegnie ulicami do wiaduktu nad torami kolejowymi koło kopalni Ziemowit, a następnie wymagającą modernizacji drogą gospodarczą, po czym drogami o nawierzchni asfaltowej do Koloni Leśnej. Do granicy z Bieruniem trasa prowadzi wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi na tyłach kopalni Piast.

W Bieruniu trasa nr 101 prowadzi wymagającą modernizacji drogą gospodarczą, po czym ul. Solecką. Do centrum Nowego Bierunia trasa nr 101 biegnie istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż drogi nr 44 – ul. Warszawskiej razem z trasą nr 33.

#### 9.2.5.6. Trasa nr 111 (Kosztowy (Mysłowice)— Imielin – Chełm Śląski – Nowy Bieruń).

Trasa znajduje się w całości w granicach GZM, prowadząc z Mysłowic przez Imielin i Chełm Śląski do Bierunia Nowego wzdłuż drogi nr 934. Nie pokrywa się z dotychczas planowanymi trasami rowerowymi. W Imielinie wykorzystuje wybudowany na północ od centrum ciąg pieszo-rowerowy.

W Mysłowicach trasa nr 111 odgałęzia się od trasy nr 151 w Kosztowach, prowadząc początkowo projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Kosztowskiej, a następnie jezdnią tej ulicy, na której został dopuszczony wyłącznie ruch autobusowy i lokalny oraz ruch rowerowy. Na jej przedłużeniu projektowana jest kładka nad Wschodnią Obwodnicą GOP-u, a następnie droga dla rowerów wzdłuż ul. Imielińskiej do granicy z Imielinem.

W Imielinie trasa nr 111 prowadzi istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym do wylotu ul. Miarki. Niezbędne jest jego przedłużeni do wylotu ul. Aptecznej. Trasa nr 111 biegnie dalej jednokierunkową dla samochodów ul. Apteczną, która powinna zostać dopuszczona do jazdy rowerem w obu kierunkach. Jezdnią ul. Niemcewicza trasa powraca do drogi nr 934 i biegnie projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym po jest wschodniej stronie, co wymaga m.in. przekrycia przydrożnego rowu odwadniającego drogę i wykonania obejść peronów przystanków autobusowych. Trasa przekracza granicę gminy Chełm Wielki.

Przez gminę Chełm Wielki trasa nr 111 prowadzi konsekwentnie projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym po wschodniej stronie drogi nr 934, co wymaga m.in. przekrycia przydrożnego rowu odwadniającego drogę i wykonania obejść peronów przystanków autobusowych. Szczególną uwagę



należy zwrócić na projektowane przejazdy dla rowerzystów przez wyloty ul. Miodowej i ul. Górnośląskiej – drogi nr 780 w Kopciowicach. Trasa przekracza granicę Bierunia.

W Bieruniu trasa nr 111 prowadzi konsekwentnie projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym po wschodniej stronie drogi nr 934, co wymaga m.in. przekrycia przydrożnego rowu odwadniającego drogę i wykonania obejść peronów przystanków autobusowych, a także przebudowy przejazdu kolejowego. W centrum Nowego Bierunia z uwagi na wąski pas drogowy należy rozważyć dwa jednokierunkowe dla rowerzystów ciągi pieszo-rowerowe lub poprowadzenie ruchu rowerowego jezdnią z oznakowaniem śladu trasy rowerowej znakami poziomymi P-27 i niezbędną przebudową sygnalizacji świetlnej.

9.2.5.7. Trasa nr 114 (Chorzów – Siemianowice Śląskie – Wojkowice – Rogoźnik (gmina Bobrowniki) – Niezdara (gmina Ożarowice) – Jez. Chechło-Nakło (gmina Świerklaniec) – Miasteczko Śląskie).

W granicach GZM trasa nr 114 łączy Chorzów, Siemianowice Śląskie i Wojkowice z gminami Bobrowniki, Ożarowice i Świerklaniec, prowadząc dalej do Miasteczka Śląskiego. Trasa ta była niegdyś oznakowana na terenie Parku Śląskiego, ale oznakowanie zanikło. Projekty remontu oznakowania w Parku Śląskim i wybudowania nowego odcinka trasy w Siemianowicach Śląskich nie zostały zrealizowane, a część projektu została wykorzystana w celu wykonania innej lokalnej trasy rowerowej. Obecnie została zaprojektowana trasa o nowym przebiegu, wykorzystująca m.in. drogę dla rowerów pomiędzy Starym Chorzowem a Bytkowem i częściowo zrealizowaną drogę dla rowerów przy Os. Tuwima w Siemianowicach Śląskich.

W Chorzowie trasa nr 114 zaczyna się na rozwidleniu tras nr 4 i 20 przy Szybie Prezydent. Od przejazdu dla rowerzystów przez ul. Kościuszki projektowana jest droga dla rowerów do ul. Wycieczkowej i poprowadzenie trasy skrajem Parku Śląskiego do ul. Klonowej, obok toru z przeszkodami dla rowerzystów. Dalej trasa prowadzi nowo wybudowaną drogą dla rowerów wzdłuż ul. Siemianowickiej do granicy Katowic i skraju siemianowickiego Bytkowa.

W Katowicach trasa nr 114 prowadzi torowiskiem danej linii tramwajowej Chorzów – Siemianowice Śląskie wzdłuż ul. Telewizyjnej od granicy z Chorzowem do pętli tramwajowej koło Kol. Alfred. Przy wylocie ul. Korfantego trasa nr 114 korzysta z istniejącego przejazdu dla rowerzystów. Od tego miejsca projektowany jest ciąg pieszo-rowerowy do granicy z Siemianowicami Śląskimi przy wylocie ul. Leśnej.

W Siemianowicach Śląskich trasa nr 114 biegnie wzdłuż ul. Katowickiej, korzystając z wybudowanych odcinków drogi dla rowerów, wymagających powiązania ze sobą brakującymi przejazdami dla rowerzystów. Za skrzyżowaniem z przejazdami dla rowerzystów i sygnalizacją świetlną brak jest przejazdu przez tury tramwajowe. Dalej prowadzi krótki odcinek drogi dla rowerów do ul. Katowickiej Starej. Trasa skręca z jezdni tej ulicy, wykorzystując torowiska dawnych bocznic kolejowych do ul. Fabrycznej. Dalej trasa biegnie jezdnią ul. Fabrycznej, z przewężeniem w tunelu pod torami

kolejowymi, a następnie jezdniami ulic przez skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną. Przed skrzyżowaniem ul. Cmentarnej i ul. Obwodowej planowany jest krótki odcinek ciągu pieszo-rowerowego, a następnie odcinek prowadzący drogą gospodarczą wspólnie z trasą nr 23. Od skrzyżowania z trasami nr 23 i 35 trasa nr 114 wykorzystuje torowiska po zlikwidowanych liniach kolejowych, zmieniając je koło Bańgowa, gdzie trasa przechodzi pod wiaduktem drogi nr 94. Wykorzystanie drugiego torowiska wymaga odtworzenia rozebranego przepustu na skrzyżowaniu z Rowerem Mivchałkowickim i wykonania rampy do drogi prowadzącej wzdłuż Brynicy. Stąd trasa prowadzi wymagającą modernizacji drogą gospodarczą wzdłuż wału przeciwpowodziowego Brynicy aż do mostu na granicy z Wojkowicami, mijając na wysokości centrum Przełajki kładkę na Przemyszy na granicy z Czeladzią, przez którą przebiega trasa nr 6.

W Wojkowicach trasa nr 114 biegnie ulicami miasta, po czym wykorzystuje fragment torowiska po rozebranej linii kolejowej pomiędzy ul. Karłowicza a ul. Fabryczną, a następnie biegnie ul. Fabryczną. W centrum Wojkowic biegnie alejką, która prowadzi śladem rozebranej linii tramwajowej, po czym przeskakuje na kolejny fragment torowiska po rozebranej linii kolejowej, którym biegnie do ul. Jana II Sobieskiego. Po jej przekroczeniu prowadzi wymagającą modernizacji drogą gospodarczą i ul. Drzymały, po czym ponownie powraca na torowisko, biegnąc nim do granicy z gminą Bobrowniki.

Przez gminę Bobrowniki trasa nr 114 biegnie dalej torowiskiem po zlikwidowanej linii kolejowej do ul. Fabrycznej w Rogoźniku, po czym jezdniami ulic i ciągiem pieszo-rowerowym przez las ośrodka wypoczynkowego. Tutaj korzysta z mostu na potoku Jaworznik i wymagającą modernizacji drogą gospodarczą dociera do kolejnego odcinka torowiska po rozebranej linii kolejowej, które prowadzi pod nowymi wiaduktami drogi z Bobrownik do Siemoni i autostrady A1. Dalej torowisko prowadzi przez teren Lasów Państwowych, przy czym na niektórych odcinkach trasa rowerowa może wykorzystywać istniejące obok drogi gospodarcze. W lesie trasa nr 114 przekracza granicę gminy Świerklaniec.

Przez gminę Świerklaniec trasa nr 114 biegnie dalej torowiskiem po zlikwidowanej linii kolejowej, początkowo przez teren Lasów Państwowych, a następnie nasypem wokół Jez. Kozłowa Góra. Z uwagi na uszkodzenie mostu kolejowego na Brynicy niezbędna jest jego rozbiórka i wybudowanie w tym miejscu kładki pieszo-rowerowej. Trasa nr 114 formalnie nie przekracza granicy gminy Ożarówice, ale biegnie tuż obok niej i obok ul. Zawadzkiego w Niezdarze, a którymi trasa powinna mieć połączenie. Za mostem torowisko kolejowe już zostało wykorzystane na drogę gospodarczą Lasów Państwowych, która w Ostroźnicy przecina drogę nr 78. Torowisko urywa się nieopodal Jez. Chechło-Nakło. Trasa nr 114 prowadzi dalej wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi Lasów Państwowych, zbliżając się do alejki o nawierzchni asfaltowej, biegnącej wokół jeziora, a następnie przekraczając granicę Miasteczka Śląskiego.

W Miasteczku Śląskim trasa nr 114 biegnie wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi, korzystając z przejazdu pod wiaduktem nieczynnej linii kolejowej, przeznaczonej do odbudowy, a następnie ulicami miasta do centrum.

#### 9.2.5.8. Trasa nr 133 (Łaziska Średnie (Łaziska Górne) – Gostyń (gmina Wyry) – Mościska (Orzesze)).

W granicach GZM trasa nr 133 łączy Łaziska Górne z gminą Wyry, prowadząc w kierunku gminy Suszec.

W Łaziskach Górnych trasa nr 133 odgałęzia się od trasy nr 142 nieopodal stacji kolejowej Łaziska Średnie i biegnie ulicami o nawierzchni asfaltowej, po czym drogą gospodarczą do granicy z gminą Wyry.

Przez gminę Wyry trasa nr 133 biegnie drogami gospodarczymi Lasów Państwowych i gminy, po czym drogami o nawierzchni asfaltowej i wymagającą modernizacji drogą gospodarczą do granicy Orzesza.

W Orzeszu trasa nr 133 powinna prowadzić drogą gospodarczą Lasów Państwowych do Mościsk i dalej drogami o nawierzchni asfaltowej do proponowanej trasy Orzesze – Suszec.

#### 9.2.5.9. Trasa nr 137 (Halemba (Ruda Śląska) – Mikołów – Wyry – Kobiór).

W granicach GZM znajduje się cała trasa nr 137. Trasa ta łączy ze sobą Rudę Śląską, Mikołów, Wyry i Kobiór. W rejonie Mikołowa i Wyr wykorzystuje inne lokalne trasy rowerowe.

W Rudzie Śląskiej trasa nr 137 rozpoczyna się przy Os. Halemba na skrzyżowaniu ul. 1 Maja z ul. Solidarności, gdzie krzyżują się trasy nr 3 i 32. Trasa nr 137 biegnie razem z trasą nr 3 do Starej Kuźni, po czym prowadzi ul. Pułaskiego i wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi Lasów Państwowych do granicy z Mikołowem.

W Mikołowie trasa nr 137 biegnie dalej wymagającą modernizacji drogą gospodarczą Lasów Państwowych, po czym drogami o nawierzchni asfaltowej przez Retę Śmiłowicką i Retę Mikołowską. Na styku ul. Reta i ul. Waryńskiego znajduje się niestandardowy ciąg pieszo-rowerowy, który powinien zostać zmodernizowany. Przez centrum Mikołowa trasa nr 137 prowadzi razem z trasą nr 44, mijając dworzec kolejowy. Od skrzyżowania z trasą nr 28 trasa nr 137 prowadzi jezdniami ul. Młyńskiej i ul. Pszczyńskiej w kierunku południowym do trasy nr 33, co będzie wymagało wykonania na jezdni oznakowania śladu tej trasy znakami poziomymi P-27. Dalej obie trasy biegną razem przez Kolonię Wojewódzką, przecinając drogę nr 928. Od rozwidlenia się trasa nr 137 biegnie wymagającą modernizacji drogą gospodarczą do granicy gminy Wyry.

Pomiędzy centrum Mikołowa a Kolonią Wojewódzką został zaproponowany drugi wariant trasy prowadzący przez Rynek i deptakiem – ul. Krakowską, jezdnią ul. Pszczyńskiej, po czym projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym przez osiedle przy ul. Słowackiego i jezdnią ul. Modrzewiowej. Oba warianty łączą ruch rowerowy z samochodowym, natomiast nowy wariant łączy też ruch rowerowy z pieszym w miejscu, gdzie ruch ten jest bardzo duży, a możliwy do wygospodarowania ciąg pieszo-rowerowy bardzo wąski. Autorzy studium proponują dokonanie szczegółowej analizy obu wariantów i podjęcie decyzji o wyborze korzystniejszego w dalszej fazie projektowania.

Przez gminę Wiry trasa nr 137 biegnie dalej wymagającą modernizacji drogą gospodarczą, a następnie ulicami o nawierzchni asfaltowej przez Wiry, po czym drogami gospodarczymi Lasów Państwowych do granicy gminy Kobiór, których część wymaga modernizacji.

Przez gminę Kobiór trasa nr 137 biegnie wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi Lasów Państwowych, a następnie przez Kobiór drogami o nawierzchni asfaltowej i tłuczniowej, kończąc się na połączeniu z trasą nr 178, prowadzącej w stronę Suszca.

9.2.5.10. Trasa nr 142 (Orzesze – Łaziska Średnie (Łaziska Górne) – Wiry – Tychy – L. Łędziny (Katowice)).

W granicach GZM trasa nr 142 łączy Łaziska Górne, Wiry i Tychy. W kierunku zachodnim prowadzi w stronę Orzesza, a na północnym-wschodzie łączy się z trasą nr 101 Katowice – Łędziny. W Tychach przebieg trasy pokrywa się z trasami, które zostały już wykonane, w tym z obecną trasą nr 142 – trasa wymaga przebudowy istniejącej infrastruktury rowerowej i wykonania nowego oznakowania.

Trasa nr 142 rozpoczyna się formalnie w Orzeszu, odgałęziając się od trasy nr 143 tuż przy granicy z Łaziskami Górnymi i prowadzi do niej drogą gospodarczą Lasów Państwowych.

W Łaziskach Górnych trasa nr 142 prowadzi wymagającą modernizacji drogą gospodarczą, a następnie ul. Wyzwolenia obok Huty Łaziska i ul. Modrzewskiego, po czym ulicami i przez Łaziska Średnie, przekraczając granicę gminy Wiry. Przy Hucie Łaziska istnieje konieczność zaprojektowania skrzyżowania z linią kolejową – jest tylko przejście przez tor.

Przez gminę Wiry trasa nr 142 biegnie w większości ulicami o nawierzchni asfaltowej., a wyjątkiem drogi gospodarczej o nawierzchni tłuczniowej między ul. Magazynową a ul. Orzechową oraz wymagającej modernizacji drogi gospodarczej na granicy z Tychami na rozwidleniu z trasą nr 33.

W Tychach trasa nr 142 prowadzi początkowo wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi Lasów Państwowych, następnie bocznymi ulicami i istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym oraz tunelem pod stacją kolejową Tychy, z zamontowaną po jego obu stronach sygnalizacją świetlną. Od tego miejsca trasa nr 142 prowadzi razem z trasą nr 1 do skrzyżowania ul. Budowlanych i ul. Burschego. Dalej trasa nr 142 biegnie samodzielnie, korzystając z istniejącej infrastruktury rowerowej wzdłuż ul. Budowlanych i ul. Edukacji. Niezbędne jest poprawienie parametrów technicznych istniejących odcinków ciągów pieszo-rowerowych i dróg dla rowerów oraz wykonanie brakujących przejazdów dla rowerzystów wraz z przebudową istniejącej sygnalizacji świetlnej. Trasa prowadzi nowo wybudowanym tunelem pod ul. Beskidzką, do którego zjazdy powinny być przebudowane tak, aby nadawały się do przejazdu rowerami. Niezbędne jest wykonanie zjazdu na jezdnię ul. Modrzewskiego.

Kolejny odcinek trasy prowadzi wymagającymi przebudowy drogami gospodarczymi i jezdniami ulic przez Urbanowice i Jaroszowice aż do granicy Katowic nie opodal leśniczówki Łędziny.

W Jaroszowicach trasa przecina ul. Oświęcimską, gdzie niezbędne jest wykonanie przejazdu dla rowerzystów wraz z przebudową sygnalizacji świetlnej obecnego przejścia dla pieszych.

W Katowicach trasa nr 142 prowadzi wymagającą modernizacji drogą gospodarczą Lasów Państwowych, kończąc się nieopodal leśniczówki Lędziny, skąd można dojechać do Lędzin trasą nr 101.

#### 9.2.5.11. Trasa nr 143 (Łaziska Górne – Stara Szklarnia (Orzesze)).

W granicach GZM trasa nr 143 prowadzi z Łazisk Górnych w kierunku Orzesza. Trasa ta odgałęzia się od trasy nr 28 na rondzie na skrzyżowaniu ul. Dworcowej z ul. Rybnicką i biegnie jezdnią ul. Rybnickiej, a następnie ul. Barlickiego. W zależności od sytuacji na jezdni powinni zostać wyznaczone pasy ruchu dla rowerów lub zaznaczony ślad trasy rowerowej znakami P-27. Dalej trasa prowadzi bocznymi ulicami i drogą gospodarczą do granicy Orzesze.

W Orzeszu trasa nr 143 prowadzi drogami gospodarczymi Lasów Państwowych do połączenia się z trasą nr 142.

#### 9.2.5.14. Trasa nr 147 (Ornontowice – Peclówka (Mikołów) – Łaziska Górne – Gostyń (Wyry) – Kobiór).

W granicach GZM trasa nr 147 łączy Łaziska Górne, gminę Wyry i Kobiór. W kierunku zachodnim prowadzi w stronę Ornontowic, Niegdyś został oznakowany fragment trasy nr 147 w Kobiórze, ale oznakowanie jej jest w zaniku i prowadzi częściowo drogą, która została zaślepią.

W Ornontowicach trasa biegnie ul. Dworcową, po czym skręca na torowisko po zlikwidowanej linii kolejowej, przekraczając granicę Mikołowa.

W Mikołowie trasa nr 147 biegnie dalej torowiskiem po zlikwidowanej linii kolejowej, opuszczając je na skrzyżowaniu z trasą nr 32. Prowadzi stąd wymagającą modernizacji drogą gospodarczą gminy, a następnie wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi Lasów Państwowych przez Hucisko, częściowo razem z trasą nr 2 do granicy Łazisk Górnych.

W Łaziskach Górnych trasa nr 147 początkowo biegnie ul. Torową, skręcając pod wiadukt kolejowy, po czym biegnie projektowaną drogą dla rowerów przez zrekultywowany teren po dawnej bocznicie kolejowej. Dalej prowadzi wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi wokół ogródków działkowych i ulicami przez centrum miasta, napotykając tutaj trasę nr 143. Koło Huty Łaziska trasa nr 147 przecina drogę nr 81 na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną i prowadzi drogami o nawierzchni asfaltowej do granicy gminy Wyry.

Przez gminę Wyry trasa nr 147 biegnie w drogami o nawierzchni asfaltowej do kościoła w Gostyni. Dalej trasa korzysta z dróg gospodarczych wymagających modernizacji, przekraczając kładkę na

Gostynce. Trasa nr 147 biegnie kolejnymi drogami o nawierzchni asfaltowej skrajem Gostyni, przekraczając granicę gminy Kobiór.

Przez gminę Kobiór trasa nr 147 biegnie wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi Lasów Państwowych, a następnie przez Kobiór drogami o nawierzchni asfaltowej i tłuczniowej, mija kładkę nad torami do stacji kolejowej, kończąc się na połączeniu z trasą nr 1 przy kładce na Korzeńcu.

4W granicach GZM trasa nr 151 łączy Mysłówice, Bieruń i Bojszowy, prowadząc w kierunku Woli i Brzeszcz, któredy przebiegają Wiślana Trasa Rowerowa i planowana trasa EuroVelo nr 4.

W Mysłowicach trasa nr 151 odgałęzia się od trasy nr 35 po południowej stronie Os. Powstańców Śląskich, prowadząc jezdnią wymagającej przebudowy ul. Stoińskiego, a następnie ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Ziętka, którego część została wybudowana wraz z autostradą A4. Na skraju Brzezinki niezbędne jest wybudowanie kładki nad linią kolejową. Dalej trasa prowadzi projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Brzezińskiej, co wymaga wybudowania przejazdów dla rowerzystów wraz z przebudową sygnalizacji świetlnej, a także rozbiórki wiaduktu drogowego nad zlikwidowaną bocznica kolejową. Trasa wykorzystuje odcinek ciągu pieszo-rowerowego wybudowanego wraz z rondem. Odcinek trasy prowadzący wzdłuż ul. Kosztowskiej również wymaga zaprojektowania drogi dla rowerów. Przy wylocie ul. Gagarina projektowany jest przejazd dla rowerzystów. Dalej trasa prowadzi jezdnią ul. Gagarina do ronda, po czym projektowaną drogą dla rowerów wzdłuż tej ulicy do granicy z Lędzinami.

W Lędzinach trasa nr 151 biegnie dalej projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Hołodunowskiej do ronda na skrzyżowaniu z ul. Murckowską i ul. Gwarków w Hołodunowie. Dalej wzdłuż ul. Hołodunowskiej i na początkowym odcinku ul. Lędzińskiej zostały wykonane dwa niestandardowe jednokierunkowe dla rowerów ciągi pieszo-rowerowe. Ciągi nie mają ciągłości w obrębie skrzyżowań, niektórych zjazdów i zatok autobusowych i w obecnej formie nie nadają się do użytku, utrudniając wygodną i bezpieczną jazdę rowerem. Powinny zostać przebudowane zgodnie ze standardami. Od Os. Lędziny do Lędzin prowadzi ciąg pieszo-rowerowy dwukierunkowy dla rowerów po wschodniej stronie ul. Lędzińskiej. Od końca tego ciągu do ronda trasa powinna prowadzić jezdnią, z wyznaczonymi na jezdni śladami trasy rowerowej z zastosowaniem znaków P-27. Za rondem znajdują się kolejne dwa niestandardowe jednokierunkowe dla rowerów ciągi pieszo-rowerowe, które należy przebudować zgodnie ze standardami. Dalej prowadzi ciąg pieszo-rowerowy dwukierunkowy dla rowerów po zachodniej stronie ul. Lędzińskiej, początkowo z kostki betonowej, potem o nawierzchni asfaltowej, przekraczający granicę Bierunia.

W Bieruniu trasa nr 151 biegnie dalej ciągiem pieszo-rowerowym o nawierzchni asfaltowej. Przed zjazdem na drogę nr 44 ciąg zmienia stronę ulicy i nawierzchnię na kostkę betonową. W tym miejscu należy wykonać brakujący przejazd dla rowerzystów. Ciąg pieszo-rowerowy powinien zostać przedłużony do przejazdu kolejowego i kończyć się dopiero za nim. Dalej trasa prowadzi wymagającą

modernizacji drogą gospodarczą do ul Wylotowej, po czym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż tej ulicy. Za zabudowaniami ciąg zmienia stronę ulicy, korzystając z przejazdu dla rowerzystów. Trasa nr 151 skręca na drogę o nawierzchni asfaltowej, po czym biegnie wymagającą modernizacji ścieżką do kładki na Potoku Stawowym. Przez centrum Starego Bierunia trasa nr 151 prowadzi razem z trasą nr 8. Spora część znajdującego się tu ciągu pieszo-rowerowego nie spełnia standardów i powinna zostać przekwalifikowana na chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym. Dalej trasa nr 151 prowadzi drogą o nawierzchni asfaltowej i ciągiem pieszo-rowerowym do kładki na Gostyni, gdzie przekracza granicę gminy Bojszowy.

Przez gminę Bojszowy trasa nr 151 biegnie dalej ciągiem pieszo-rowerowym od kładki na Gostyni, po czym jezdniami ulic przez Bojszowy. Przy niektórych z ulic znajdują się chodniki dopuszczone do ruchu rowerowego. Dalej trasa nr 151 prowadzi wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi do drogi Bieruń Nowy – Miedzna, na której trasa przekracza granicę gminy Miedzna koło miejscowości Wola.

W gminie Miedzna trasa nr 151 powinna zostać doprowadzona do połączenia z innymi trasami rowerowymi, w tym planowanej trasy EuroVelo nr 4.

#### 9.2.5.15. Trasa nr 153 (Łędziny – Chełm Śląski – Chełmek).

W granicach GZM trasa nr 153 łączy Łędziny z gminą Chełm Wielki, prowadząc w kierunku Chełmka.

W Łędzinach trasa nr 153 rozpoczyna się na skrzyżowaniu ul. Łędzińskiej, ul. Hołdunowskiej i ul. Pokoju koło Os. Łędziny. Początkowo biegnie wraz z trasą nr 151 ul. Hołdunowską, a następnie jezdniami ulic przez Smardzowice. Dalej trasa prowadzi drogą gospodarczą Lasów Państwowych do granicy gminy Chełm Śląski.

Przez gminę Chełm Śląski trasa nr 153 prowadzi drogą gospodarczą Lasów Państwowych, po czym wymagającą modernizacji drogą gospodarczą gminy. Dalej biegnie drogami o nawierzchni asfaltowej przez Chełm Śląski do Chełma Małego. Tutaj biegnie ul. Górnośląską, a następnie przez kładkę pieszo-rowerową na Przemszy wraz z trasą nr 35, przekraczając granicę woj. małopolskiego i gminy Chełmek. Dojazd do kładki wymaga modernizacji.

Po przekroczeniu granicy wskazane jest przedłużenie trasy rowerowej nr 153 do przystanku kolejowego w Chełmku.

#### 9.2.5.16. Trasa nr 155 (łącznik w Łędzinach).

W Łędzinach trasa nr 155 stanowi połączenie Os. Łędziny z trasą nr 101 w kierunku Nowego Bierunia. Rozpoczyna się na skrzyżowaniu ul. Łędzińskiej, ul. Hołdunowskiej i ul. Pokoju koło Os. Łędziny. Początkowo biegnie ul. Pokoju, skręca na drogę o nawierzchni asfaltowej do osiedla a następnie prowadzi drogami gospodarczymi wymagającymi modernizacji – drogą z płyt betonowych, drogami

przez las, ścieżką wzdłuż linii kolejowej i kolejną drogą z płyt betonowych. Trasa nr 155 kończy się na połączeniu z trasą nr 101 na zakręcie ul. Paderewskiego.

#### 9.2.5.17. Trasa nr 156 (Nowy Bieruń – Kopciowice – Zagórze – Chełmek).

W Bieruniu trasa nr 156 rozpoczyna się na skrzyżowaniu w Nowym Bieruniu. Z uwagi na wąski pas drogowy należy rozważyć dwa jednokierunkowe dla rowerzystów ciągi pieszo-rowerowe lub poprowadzenie ruchu rowerowego jezdnią z oznakowaniem śladu trasy rowerowej znakami poziomymi P-27 i niezbędną przebudową sygnalizacji świetlnej. Dalej trasa prowadzi konsekwentnie projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym po wschodniej stronie drogi nr 934, co wymaga m.in. przebudowy przejazdu kolejowego, przekrycia przydrożnego rowu odwadniającego drogę i wykonania obejść peronów przystanków autobusowych.

Przez gminę Chełm Wielki trasa nr 156 prowadzi konsekwentnie projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym po wschodniej stronie dróg nr 934 i 780, od granicy Bierunia, aż do granicy z Chełmkciem.

#### 9.2.5.18. Trasa nr 158 (Osiedle Ł (Tychy) – Dąbrowica (gmina Kobiór) – Bojszowy – Nowy Bieruń).

W granicach GZM trasa nr 158 łączy Tychy, Bojszowy i Nowy Bieruń, wykorzystując w Tychach dotychczasowy przebieg trasy nr 142.

W Tychach trasa nr 158 odgałęzia się od trasy nr 1 na skrzyżowaniu ul. Bielskiej, ul. Stoczniovców i ul. Sikorskiego. Skrzyżowanie to wymaga przebudowy – wykonania przejazdów dla rowerzystów wraz z przebudową sygnalizacji świetlnej. Początkowy odcinek trasy nr 158 biegnie odcinkiem ciągu pieszo-rowerowego wymagającym modernizacji po północnej stronie ul. Sikorskiego. Od skrzyżowania z ul. Dmowskiego droga dla rowerów została już zmodernizowana. Przy rondzie Zesłańców Sybiru przechodzi na południową stronę ul. Sikorskiego. W Paprocanach brak jest przejazdów dla rowerzystów przy pętli trolejbusowej. Niewygodny i niebezpieczny jest niestandardowy przebieg drogi dla rowerów w obrębie zjazdów na ul. Beskidzką – drogę nr 1. Trasa rowerowa powinna tu biec prosto chodnikiem, na którym powinna zostać dopuszczona jazda rowerem, a wykonaniem brakującego przejazdu dla rowerzystów. Docelowo chodnik ten powinien zostać przebudowany na ciąg pieszo-rowerowy. Dalej trasa nr 158 skręca na ciąg pieszo-rowerowy wzdłuż ul. Gajową, po czym biegnie ul. Jankowicką do granicy z gminą Kobiór.

Przez gminę Kobiór trasa nr 158 biegnie drogami gospodarczymi Lasów Państwowych, których część wymaga modernizacji, przekraczając granicę gminy Bojszowy.

Przez gminę Bojszowy trasa nr 158 biegnie dalej drogą gospodarczą Lasów Państwowych, a następnie prowadzi drogami o nawierzchni asfaltowej przez Świerczyniec i niestandardowym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Trzciniowej, po czym kolejnymi wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi gminy i Lasów Państwowych. Przez Bojszowy trasa nr 158 prowadzi drogami



o nawierzchni asfaltowej, częściowo razem z trasą nr 151, skręcając na projektowany ciąg pieszo-rowerowy wzdłuż drogi nr 931 – ul. Gościnnej. Poza terenem zabudowanym ciąg powinien prowadzić poza rowem odwadniającym drogę. Koniczne będzie wybudowanie kładki na Gostyni, na której znajduje się granica Bierunia.

W Bieruniu trasa nr 158 prowadzi dalej projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym do wylotu ul. Potokowej w Jajostach, po czym drogami o nawierzchni asfaltowej przez Kopań i Bijasowice do Nowego Bierunia, gdzie kończy się na głównym skrzyżowaniu, stanowiącym węzeł tras rowerowych.

Drugi wariant trasy nr 158 omija Kopań i Bijasowice, prowadząc naprzemian bocznymi drogami i wałem przeciwpowodziowym. Nowy wariant ma większy współczynnik wydłużenia, ale z uwagi na brak ruchu samochodowego jest bezpieczniejszy. Z uwagi na równorzędność obu wariantów ich porównanie i wybór jednego z nich powinien nastąpić w następnej fazie projektowania.

9.2.5.19. Trasa nr 161 (Promnice – Kobiór – Międzyrzecze (gmina Bojszowy) – Góra (gmina Miedźna) – Brzeszcze).

Trasa nr 161 stanowi połączenie Kobióra i gminy Bojszowy z Brzeszczami.

W gminie Kobiór trasa nr 161 odgałęzia się od trasy nr 1 nieopodal leśniczówki Promnice, prowadząc drogą gospodarczą Lasów Państwowych do tej leśniczówki., po czym prowadzi drogami o nawierzchni asfaltowej przez Kobiór, przecinając drogę nr 1 w miejscu, w którym przecina ją istniejąca trasa rowerowa nr 178. Na skraju lasu trasa nr 161 przekracza granicę gminy Pszczyna.

Przez gminę Pszczyna trasa nr 161 prowadzi drogą gospodarczą wodociągów, która wymaga remontu, po czym prowadzi drogami gospodarczymi Lasów Państwowych, których część wymaga modernizacji. Trasa prowadzi skrajem rezerwatu „Żubrowisko”, po czym na skraju lasu przekracza granicę gminy Bojszowy.

W gminie Bojszowy trasa nr 161 prowadzi przez Międzyrzecze drogami o nawierzchni asfaltowej, przekraczając granicę gminy Miedźna za mostem na Pszczynce.

9.2.5.20. Trasa nr 164 (Świerczyniec (gmina Bojszowy) – Miedźna).

Trasa nr 164 umożliwia połączenie Bierunia i gminy Bojszowy z gminą Miedźna.

W gminie Bojszowy trasa nr 164 odgałęzia się od trasy nr 8 na skraju Świerczyńca, prowadzą drogami o nawierzchni asfaltowej i ul. Graniczną, której część ma nawierzchnię tłuczniową i wymaga modernizacji. Trasa nr 164 przekracza granicę gminy Pszczyna, korzystając z mostka na Korzenicy.

Trasa nr 164 prowadzi krótko przez gminę Pszczyna wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi Lasów Państwowych, przekraczając ponownie granicę gminy Bojszowy.

Ponownie w gminie Bojszowy trasa nr 164 biegnie wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi Lasów Państwowych i gminy, po czym drogami o nawierzchni asfaltowej, przekraczając granicę gminy Miedźna za mostem na Pszczyńce.

#### 9.2.5.21. Trasa nr 178 (Pawłowice – Suszec – Kobiór).

Niniejsze studium poleca zachodnią część trasy nr 178, która umożliwia połączenie Kobióra z Suszcem i Pawłowicami. Cała trasa zwana „Plessówką” została oznakowana, ale obecnie oznakowania wymaga remontu.

Trasa nr 178 prowadzi od strony Suszca drogami gospodarczymi Lasów Państwowych, przekraczając granicę gminy Kobiór nieopodal mostu na Korzenicy.

Przez gminę Kobiór trasa nr 178 biegnie wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi Lasów Państwowych i gminy, po czym drogami o nawierzchni asfaltowej przez zachodnią część Kobióra. Pod mostem kolejowym została wybudowana kładka pieszo-rowerowa, która pozwala ominąć niebezpieczne skrzyżowania z drogą nr 928. Dalej trasa nr 178 biegnie krótkim ciągiem pieszo-rowerowym i drogami o nawierzchni asfaltowej do połączenia się z projektowaną trasą nr 161.

#### 9.2.5.22. Trasa nr 295 (Pilchowice – Stodoły (Rybnik)).

Trasa nr 295 jest oznakowana z wyjątkiem początkowego odcinka proponowanej tu trasy i umożliwia połączenie Pilchowic z Rybnikiem. Początkowy odcinek trasy nr 295 stanowi zarazem łącznik między trasą nr 6 a centrum Pilchowic.

W gminie Pilchowice trasa nr 295 odgałęzia się od trasy nr 6 na skrzyżowaniu drogi nr 921 – ul. Powstańców z ul. Polną i ul. Bierawską, biegnąc ul. Polną, przez Rynek i ul. Dworcową na powrót do drogi nr 921. Trasa nr 295 z konieczności prowadzi krótko jezdnią drogi nr 921 – ul. Stanickiej, a następnie biegnie drogą o nawierzchni asfaltowej do Trześniówki. Dalej biegnie wymagającą modernizacji drogą gospodarczą gminy i Lasów Państwowych w kierunku Ochojca, przekraczając granicę Rybnika.

#### 9.2.5.23. Trasa nr 371 (Bojków (Gliwice) – Mysia Góra – Nieborowice (Pilchowice)).

Z uwagi na wykorzystanie dotychczasowego przebiegu trasy nr 371 przez proponowaną trasę nr 33, numer 371 został wykorzystany do zaproponowania nowej trasy wykorzystujący odcinek torowiska po zlikwidowanej linii wąskotorowej łączącej odcinki wykorzystane przez trasy nr 6 i 29.

W Gliwicach nowa trasa nr 371 odgałęzia się od trasy nr 29 koło dawnej stacji kolei wąskotorowej Gliwice-Bojków i prowadzi przystosowaną do ruchu rowerowego drogą gospodarczą, a następnie ul. Warzywną, po czym biegnie torowiskiem po linii kolej wąskotorowej, przecinając ul. Knurowską.

Drogę nr 78 przecina, korzystając z dawnego wiaduktu kolejowego, który ma zostać przebudowy na kładkę. Koło Mysiej Góry trasa nr 371 przekracza granicę gminy Pilchowice.

Przez gminę Pilchowice nowa trasa nr 371 biegnie torowiskiem po dawnej linii kolei wąskotorowej do dawnej stacji Nieborowice, gdzie łączy się trasą nr 6, prowadzącą ul. Dworcową.

9.2.5.24. Trasa nr 373 (Halemba (Ruda Śląska) – Borowa Wieś (Mikołów) – Gierałtowice – Knurów – Nieborowice (Pilchowice) – Smolnica (Sośnicowice) – Łącza (Rudziniec)).

W granicach GZM znajduje się cała trasa nr 373, łącząca ze sobą Rudę Śląską, zachodnią część Mikołowa i gminy powiatu gliwickiego wchodzące w skład Metropolii. Trasa ta jest oznakowana z dostosowaniem do ruchu rowerowego w gminie Gierałtowice i na odcinku Nieborowice – Łącza.

W Rudzie Śląskiej trasa nr 373 rozpoczyna się przy Os. Halemba na skrzyżowaniu ul. 1 Maja z ul. Solidarności, gdzie krzyżują się trasy nr 3 i 32. Trasa nr 373 biegnie razem z trasą nr 32 projektowaną drogą dla rowerów wzdłuż ul. 1 Maja, po czym skręca na projektowaną drogę dla rowerów, która omija osiedlowy parking. Dalej prowadzi wymagającą modernizacji drogą gospodarczą Lasów Państwowych do granicy z Mikołowem.

W Mikołowie trasa nr 373 biegnie wymagającą modernizacji drogą gospodarczą Lasów Państwowych i drogą o nawierzchni asfaltowej przez Borową Wieś. Przecina drogę nr 44 – ul. Gliwicką projektowanym przejazdem dla rowerzystów, korzystając z wymagającej modernizacji sygnalizacji świetlnej, po czym biegnie wzdłuż drogi nr 44 projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym do granicy z gminą Gierałtowice.

Przez gminę Gierałtowice trasa nr 373 biegnie projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym, po czym skręca na wymagającą modernizacji drogę gospodarczą. Dalej prowadzi drogami o nawierzchni asfaltowej przez Paniówki do zamku Chudów. Tuż przed zamkiem przy drodze został wybudowany niestandardowy ciąg pieszo-rowerowy, który powinien zostać przekwalifikowany na chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym. Dalej trasa nr 373 prowadzi drogą o nawierzchni tłuczniowej i kolejną o nawierzchni asfaltowej, której część wymaga modernizacji. Przez Gierałtowice trasa nr 373 prowadzi ulicami, przeważnie o nawierzchni asfaltowej, przy czym w centrum krótki odcinek trasy prowadzi drogą nr 921 – ul. ks. Roboty. Na ul. Granicznej trasa nr 373 przekracza granicę Knuruwa.

W Knurowie trasa nr 373 biegnie początkowo ulicami osiedla Farskie, z dwoma odnogami z uwagi na jednokierunkowy ruch. Na odcinku wzdłuż ul. Dworcowej powinien zostać wybudowany ciąg pieszo-rowerowy, przechodzący projektowanym przejazdem dla rowerzystów na drugą stronę tej ulicy przy zjeździe na autostradę A1. Trasa nr 373 zbacza z ul. Dworcowej i biegnie ulicami osiedla III Kolonia, po czym ciągiem pieszo-rowerowym do ul. ks. Koziółka i al. Spacerową, z dwoma odnogami z uwagi na jednokierunkowy ruch. Dalej trasa nr 373 prowadzi projektowaną drogą dla rowerów przez centrum Knuruwa, wykorzystując istniejące tu tereny zielone, przecinając projektowanymi przejazdami dla rowerzystów ul. 1 Maja, ul. Ogona i ul. Szpitalną. Od przejazdu pod wiaduktem kolejowym trasa

nr 373 prowadzi jezdniami ulic o nawierzchni asfaltowej, po czym drogą gospodarczą do granicy z gminą Pilchowice.

Przez gminę Pilchowice trasa nr 373 będzie początkowo wymagającą modernizacji drogą gospodarczą i drogą o nawierzchni asfaltowej do Nieborowic. Tu przecina drogę nr 78 i będzie wraz z trasą nr 6 wymagającym modernizacji ciągiem pieszo-rowerowym, po czym drogami o nawierzchni asfaltowej i tłuczniowej przez Zalesie do granicy z gminą Sośnicowice.

Przez gminę Sośnicowice trasa nr 373 będzie przez las drogą gospodarczą gminy o nawierzchni tłuczniowej do Smolnicy, a następnie ul. Bierawki do ul. Wiejskiej. Wzdłuż ul. Wiejskiej został wybudowany niestandardowy odcinek ciągu pieszo-rowerowego, który powinien zostać zmodernizowany lub przekwalifikowany na chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym. Dalej trasa prowadzi jezdnią ul. Wiejskiej, po czym skręca na wymagającą modernizacji drogę gospodarczą do Trach. Tutaj trasa nr 373 prowadzi krótko drogą nr 919 i skręca do osady Kuźniczka, biegnąc drogami gospodarczymi gminy i Lasów Państwowych do skrzyżowania z drogą nr 408, a następnie drogą o nawierzchni asfaltowej do Rachowic, gdzie znajduje się skrzyżowanie z trasą nr 15. Z Rachowic trasa prowadzi wymagającą modernizacji drogą gospodarczą gminy i Lasów Państwowych do granicy z gminą Rudziniec.

Przez gminę Rudziniec trasa nr 373 będzie wymagającą modernizacji drogą gospodarczą i drogą o nawierzchni asfaltowej do Łączy, docierając do tras nr 30 i 382.

#### 9.2.5.25. Trasa nr 374 (Smolnica (Sośnicowice) – Pilchowice).

Mimo, że w granicach GZM znajduje się cała trasa nr 374, niniejsze studium poleca południową część tej trasy, która umożliwia połączenie ze sobą gmin Sośnicowice i Pilchowice. Trasa została oznakowana, ale na terenie Gliwic jej oznakowanie zanikło. Odcinek Smolnica – Pilchowice na całej długości będzie drogą o nawierzchni asfaltowej.

#### 9.2.5.26. Trasa nr 378 (Leboszowice, skraj – Sośnicowice – trasa nr 15).

W granicach GZM znajduje się cała trasa nr 378, łącząc ze sobą Pilchowice i Sośnicowice, a także umożliwia wyjazd z Sośnicowic w kierunku Rudzińca. Cała trasa znajduje się w granicach gminy Sośnicowice. Jej krótki fragment został oznakowany jako dojazd do ścieżki przyrodniczej w Smolnicy i obecnie wymaga dokonania zmiany przebiegu tej trasy. Zmieniany odcinek powinien zostać wykorzystany do oznakowania innej trasy lokalnej.

Trasa nr 378 odchodzi od trasy nr 374 tuż przy granicy z gminą Pilchowice i prowadzi wymagającą modernizacji drogą gospodarczą Lasów Państwowych, a następnie kolejną drogą gospodarczą i ul. Łęgowską przez Smolnicę. Dalej trasa nr 384 prowadzi drogą o nawierzchni asfaltowej do Sośnicowic, gdzie jej krótki odcinek prowadzi drogą nr 408 – ul. Gliwicką. Trasa omija Rynek,

prowadząc ul. Szkolną i ul. Kasztanową. Z Sośnicowic do trasy nr 15 wiedzie wymagającą modernizacji drogą gminy i Lasów Państwowych.

#### 9.2.5.27. Trasa nr 382 (Łącza – Rudziniec – Huta Piła).

W granicach GZM znajduje się cała trasa nr 382, łącząc ze sobą Sośnicowice i Rudziniec. Cała trasa znajduje się w granicach gminy Rudziniec. Została oznakowana z wyjątkiem jej północnego fragmentu z Rudzińca do Piły. Na terenie Łączy i Rudzińca trasa będzie drogami o nawierzchni asfaltowej, a pomiędzy nimi wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi Lasów Państwowych.

#### 9.2.5.28. Trasa nr 384 (Mikulczyce (Zabrze) – Czekanów (gmina Zbrosławice) – Czechowice (Gliwice) – Pyskowice – Toszek – Zimna Wódka).

W granicach GZM trasa nr 384 łączy Zabrze i Pyskowice, kierując się w stronę Toszka. Trasa została oznakowana i dostosowana do ruchu rowerowego na odcinku Pyskowice – Toszek.

W Zabrzu trasa nr 384 odgałęzia się od trasy nr 6 na skrzyżowaniu z trasą nr 430 ma skraju Mikulczyc i będzie razem z tą trasą nr 430 do Czekanowa, wykorzystując torowisko po zlikwidowanej linii kolejowej. Nieopodal trasy rowerowe przekraczają granicę gminy Zbrosławice.

Przez gminę Zbrosławice trasa nr 384 będzie wraz z trasą nr 430 torowiskiem po zlikwidowanej linii kolejowej do skrzyżowania z drogą nr 78 w Czekanowie, po czym dalej drogą na tym torowisku do nasypu autostrady A1 i wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi wzdłuż autostrady do wiaduktu i obok linii kolejowej do skrzyżowania z drogą Szalsza – Kamieniec. Od tego miejsca trasa nr 384 wykorzystuje torowisko po rozebranej linii kolejowej aż do granicy z Gliwicami.

W Gliwicach trasa nr 384 początkowo wykorzystuje torowisko po rozebranej linii kolejowej, po czym prowadzi projektowaną rampą do kładki nad torowiskiem nieopodal ośrodków wypoczynkowych nad Jez. Czechowickim. Dalej będzie drogą o nawierzchni asfaltowej i wymagającą modernizacji drogą gospodarczą do granicy z Pyskowicami.

W Pyskowicach trasa nr 384 będzie wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi do Zaolszan. Tutaj trasa nr 384 wraz z trasą nr 66 przecinają drogę nr 901 – ul. Gliwicką i będą ul. Zaolszany do skrzyżowania z ul. Powstańców Śląskich, przy której projektowany jest ciąg pieszo-rowerowy wraz z przejazdem dla rowerzystów przez drogę nr 94 i przebudową sygnalizacji świetlnej. Dalej przez centrum Pyskowic trasa nr 384 prowadzi jezdniami ulic, na których w rejonie Rynku i Urzędu Miejskiego powinno się rozważyć zastosowanie oznakowania śladu trasy znakami P-27. Poza zabudowaniami trasa nr 384 prowadzi wymagającą modernizacji drogą gospodarczą do granicy z gminą Toszek koło Sroczej Góry.

#### 9.2.5.29. Trasa nr 396 (Ostropa (Gliwice) – Sośnicowice).

W granicach GZM znajduje się cała trasa nr 396, łącząc ze sobą Gliwice i Sośnicowice.

W Gliwicach trasa nr 396 odgałęzia się od trasy nr 15 w centrum Ostropy, prowadząc początkowo jezdniami bocznych ulic, po czym prowadzi projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż drogi nr 408 – ul. Daszyńskiego aż do granicy z Sośnicowicami, z przejazdem dla rowerzystów przez wylot dojazdu do autostrady A4.

W Sośnicowicach trasa nr 396 prowadzi dalej projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż drogi nr 408 – ul. Gliwickiej przez Choryńskowice, wykorzystując istniejący odcinek tego ciągu na skraju Sośnicowic. Od wylotu ul. Smolnickiej trasa nr 396 prowadzi jezdnią ul. Gliwickiej, z oznakowaniem śladu trasy rowerowej znakami poziomymi P-27, kończąc się na Rynku.

#### 9.2.5.30. Trasa nr 401 (Dąbrowa Miejska (Bytom) – Radzionków – Świerklaniec – Piekary Śląskie – Bytom).

W granicach GZM znajduje się cała trasa nr 401, przy czym niniejsze studium rozpatruje jedynie część tej trasy, bez fragmentu południowego Bytom – Karb. Trasa ta łączy ze sobą pętlą Bytom, Radzionków, Świerklaniec i Piekary Śląskie.

Pierwszy odcinek trasy nr 401 w Bytomiu odgałęzia się od trasy nr 20 w Dąbrowie Miejskiej. Prowadzi krótko ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Przy Kopalni Bytom, po czym biegnie wymagającą modernizacji drogą gospodarczą do skrzyżowania z ul. Strzelców Bytomskich. W jednym kierunku trasa powinna prowadzić jezdnią, a w drugim projektowanym przejazdem dla rowerzystów przy istniejącym przejściu dla pieszych, co wiąże się również z przebudową sygnalizacji świetlnej. Wzdłuż ul. Strzelców Bytomskich projektowany jest krótki ciąg pieszo-rowerowy. Trasa nr 401 prowadzi dalej osiedlową uliczką i wymagającą modernizacji drogą gospodarczą. Od ul. Sikorskiego trasa prowadzi do granicy z Radzionkowem istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym.

W Radzionkowie trasa nr 401 biegnie istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym i ul. Schwallenberga do skrzyżowania z ul. Unii europejskiej, ul. Męczenników Oświęcimskich i ul. Kuźaja. Tutaj trasa nr 401 posiada dwie odnogi z uwagi na jednokierunkowy ruch w centrum miasta. W jednym kierunku rowerzyści powinni korzystać ze śluzy u wylotu ul. Unii europejskiej i kierować się w jednokierunkową ul. Męczenników Oświęcimskich. Za rynkiem – pl. Letochów trasa prowadzi dalej jednokierunkową ul. Św. Wojciecha. W kierunku powrotnym trasa nr 401 powinna prowadzić ul. ks. Knośaty i jednokierunkową ul. Śródmiejską do pl. Letochów, po czym jednokierunkową ul. Szymały, po czym projektowanym przejazdem dla rowerzystów i ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Unii Europejskiej, omijając przystanek autobusowy. Pomiędzy wylotami ul. ks. Knośaty a ul. Klasztornej proponowane jest dopuszczenie ruchu rowerowego w .obu kierunkach, z wymalowaniem na jezdni kontra pasa. Dalej trasa prowadzi ul. Klasztorną do kładki pieszo-rowerowej nad torami kolejowymi i ul. Orzechowską do granicy Piekar Śląskich.

Pierwszy odcinek trasy nr 401 w Piekarach Śląskich biegnie projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym po zachodniej stronie drogi nr 911 – ul. Bytomskiej, przechodząc na granicy gminy Świerklaniec projektowanym przejazdem dla rowerzystów na drugą stronę drogi.

Przez gminę Świerklaniec trasa nr 401 biegnie projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym po wschodniej stronie drogi nr 911 – ul. Bytomskiej, a następnie ulicami Orzecha oraz wymagającymi modernizacji ul. Jana III Sobieskiego i drogą gospodarczą. Dalej trasa nr 401 prowadzi ulicami Świerklańca, przecinając dwukrotnie drogę nr 78, a następnie biegnie alejkami przez park do bocznego wału zapory Jez. Kozłowa Góra. Tutaj proponowane jest wykonanie podjazdu na wał, żeby trasa nr 401 mogła prowadzić nim dalej razem z trasą nr 21 do drogi – ul. Brynickiej, gdzie trasa nr 401 przekracza granicę Piekar Śląskich.

Drugi odcinek trasy nr 401 w Piekarach Śląskich biegnie drogami gospodarczymi Lasów Państwowych, przecinając drogę Kozłowa Góra – Dobieszowice, gdzie niezbędne jest wykonanie brakującego przejazdu dla rowerzystów. Dalej trasa biegnie na przemian projektowanymi odcinkami ciągów pieszo-rowerowych i ulicami miasta do ul. ks. Popiełuszki, po czym istniejącym fragmentem ciągu pieszo-rowerowego i projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Gimnazjalnej, częściowo razem z trasą nr 6. Od wylotu ul. Gimnazjalnej trasa nr 401 prowadzi w jedną stronę ul. Okrzei i projektowanym odcinkiem drogi dla rowerów do ul. Sienkiewicza, a w kierunku powrotnym ul. Janty. Dalej trasa nr 401 prowadzi ulicami i projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym do ronda na skrzyżowaniu ul. Bytomskiej z ul. Solidarności, z projektowanym przejazdem dla rowerzystów przez wylot ul. Solidarności, po czym prowadzi projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Bytomskiej i drogi nr 911 do granicy z Bytomiem.

Drugi odcinek trasy nr 401 w Bytomiu prowadzi projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż drogi nr 911 – ul. Jana Pawła II i ul. Kędzierzyńskiej, po czym wykorzystuje torowisko dawnej bocznic kolejowej. Wymagająca modernizacji droga gospodarcza prowadząca torowiskiem skręca pod wiadukt drogi nr 911, krzyżuje się z torem bocznic kolejowej i dochodzi do zabudowań Rozbarku. Trasa nr 401 prowadzi ulicami Rozbarku, przecinając trasę nr 20. Skomunikowanie trasy nr 401 z Rynkiem wymaga zaprojektowania przejazdu dla rowerzystów przez ul. Witczaka łączącego ul. Brzezińską z ul. Szkolną. Ostatni odcinek trasy prowadzi ulicami do Rynku, gdzie znajduje się węzeł tras nr 32, 40 i 44.

9.2.5.31. Trasa nr 413 (Bytom – Dąbrówka Wielka (Piekary Śląskie) – Przełajka (Siemianowice Śląskie) – Wojkowice – Psary).

W granicach GZM znajduje się cała trasa nr 401. Trasa ta łączy ze sobą Bytom, wschodnią część Piekar Śląskich, Wojkowice i gminę Psary.

W Bytomiu trasa nr 413 rozpoczyna się na Rynku, a następnie poprowadzenie ul. Krakowską, drogą dla rowerów wzdłuż ul. Witczaka do uliczki prowadzącej ul. Kochanowskiego, po czym

ul. Kochanowskiego do ul. Siemianowickiej – drogi nr 94. Od skrzyżowania z trasą nr 20 trasa nr 413 wykorzystuje torowisko po zlikwidowanej linii tramwajowej aż do granicy Piekar Śląskich koło Jutrzyn.

W Piekarach Śląskich trasa nr 413 biegnie przez Jutrzyzny projektowaną drogą dla rowerów wzdłuż ul. ks. Frenzla – drogi nr 94, a projektowanym przejazdem dla rowerzystów i przebudową sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z ul. Kotuchy, po czym skręca na krótko na torowisko dawnej linii kolei wąskotorowej. Dalej biegnie wymagającą modernizacji drogą gospodarczą, a następnie torowiskiem zlikwidowanej linii kolejowej, przechodząc pod wiaduktem, którym prowadzi droga nr 94. W polu trasa nr 413 zbacza z torowiska, prowadząc wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi i jezdnią wyasfaltowanego odcinka ul. Dąbrówki, mijając od południa Dąbrówkę Wielką. Przy końcowym odcinku ul. Przyjaźni trasa nr 413 przecina trasę nr 6, prowadząc dalej wymagającą modernizacji drogą gospodarczą i przekracza granicę Siemianowic Śląskich.

W Piekarach Śląskich trasa nr 413 biegnie wymagającą modernizacji drogą gospodarczą i drogą o nawierzchni asfaltowej, przekracza granicę Siemianowic Śląskich wraz z trasą nr 114.

W Wojkowicach trasy nr 114 i 413 biegną ulicami miasta, po czym wykorzystują fragment torowiska po rozebranej linii kolejowej pomiędzy ul. Karłowicza a ul. Fabryczną. Dalej trasa nr 413 prowadzi krótko ulicami, po czym wykorzystuje fragment torowiska po zlikwidowanej linii tramwajowej i krótki odcinek ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Jana III Sobieskiego, po czym biegnie wymagającą modernizacji drogą gospodarczą i drogami o nawierzchni asfaltowej przez Okrąglik i Brzeziny, gdzie skręca na wymagającą modernizacji drogę gospodarczą i przekracza granicę Będzina.

W Będzinie trasa nr 413 biegnie wymagającą modernizacji drogą gospodarczą, przekraczając tunelem linię kolejową i ulicą dochodzi do granicy gminy Psary.

Przez gminę Psary trasa nr 413 biegnie drogami o nawierzchni asfaltowej przez Gródków Górny, Gródków Drugi i Psary. Krótki odcinek trasy wiedzie drogą nr 913, prowadząc w tym miejscu przez przejazd kolejowy. W Psarach trasa nr 413 przecina trasę nr 5 i kończy się na skrzyżowaniu w pobliżu Urzędu Gminy, dochodząc do trasy nr 507.

9.2.5.32. Trasa nr 414 (Katowice – Kol. Alfred – Węzłowiec, (Chorzów) – Os. Michałkowice (Siemianowice Śląskie) – Dąbrówka Wielka (Piekary Śląskie) – Żychcice (Wojkowice)).

W granicach GZM znajduje się cała trasa nr 414. Trasa ta łączy ze sobą Katowice, Park Śląski, zachodnią część Siemianowic Śląskich, wschodnią część Piekar Śląskich, Wojkowice i gminę Bobrowniki. W Siemianowicach Śląskich trasa nr 414 wykorzystuje lokalną trasę rowerową wykonaną i oznakowaną niestandardowo w 2017 r.

W Katowicach trasa nr 414 odgałęzia się od trasy nr 45 przy projektowanym węźle przesiadkowym, prowadząc projektowanymi i istniejącymi ciągami pieszo-rowerowymi wzdłuż ul. Grundmanna



i ul. Stęślickiego, mijając Koszutkę i Wełnowiec, po czym wzdłuż al. Korfantego do Kol. Alfred i droga dla rowerów wzdłuż ul. Telewizyjnej na skraj Parku Śląskiego i Bytkowa.

W Chorzowie trasa nr 114 prowadzi krótko skrajem Parku Śląskiego do skrzyżowania ul. Siemianowickiej z ul. Planty Śląskie. Przekracza ul. Siemianowicką przejazdem dla rowerzystów przy znajdującym się tu rondzie i biegnie przez chorzowską część Os. Węzłowiec niestandardowym ciągiem pieszo-rowerowym, a następnie jezdnią ulicy, przekraczając tu granicę Siemianowic Śląskich.

W Siemianowicach Śląskich trasa nr 414 biegnie przez Os. Węzłowiec jezdniami ulic i niestandardowym ciągiem pieszo-rowerowym poprzerywanym dojazdami do garaży i posesji. Dalej ciąg pieszo-rowerowy biegnie wzdłuż ul. Władysława Jagiełły. Od skrzyżowania z ul. Królowej Jadwigi do parkingu przy ul. Węglowej proponowana trasa prowadzi inaczej, niż trasa lokalna. Trasa nr 414 powinna przekroczyć ul. Władysława Jagiełły projektowanym przejazdem dla rowerzystów i prowadzić przez Park Bytkowski projektowaną drogą dla rowerów prosto do ul. Węglowej, z wyraźnie wykształconym wlotem poza obrębem parkingu. Stąd trasa nr 414 biegnie ul. Węglową i ul. Watoły do przejazdu kolejowego, po czym nowym ciągiem pieszo-rowerowym do skrzyżowania z trasą nr 35, która wykorzystuje torowisko po zlikwidowanej linii kolejowej. Następny odcinek trasy nr 414 ma dwie odnogi z uwagi na jednokierunkowe ulice na osiedlu Maroko. W jednym kierunku trasa nr 414 biegnie ul. Kochanowskiego i ul. Dąbrowskiej do ul. Sikorskiego, a w kierunku powrotnym od ul. Sikorskiego ciągiem pieszo-rowerowym obok boisk sportowych i ul. Limanowskiego. Dalej trasa nr 414 prowadzi wymagającą modernizacji drogą między garażami, nowym ciągiem pieszo-rowerowym i kolejną wymagającą modernizacji drogą gospodarczą. W Michałkowicach przy ul. Maciejkowickiej został wybudowany ciąg pieszo-rowerowy, którym trasa nr 414 przedostaje się do ul. ks. bpa Domina, korzystając z przejazdu dla rowerzystów. Wzdłuż ul. ks. bpa Domina prowadzi niestandardowa droga dla rowerów, wymagająca poważnej modernizacji, z wykonaniem przejazdu dla rowerzystów przez wylot ul. Budryka. Na jej końcu brak jest również przejazdu dla rowerzystów przez ul. Żeromskiego. Stąd trasa nr 414 prowadzi niestandardowym ciągiem pieszo-rowerowym, urywającym się przy parkingu nieopodal skrzyżowania ul. Bytomskiej z ul. ks. Frenzla, położonego tuż za granicą Piekar Śląskich. Wskazane jest przedłużenie ciągu pieszo-rowerowego do granicy miasta.

W Piekarach Śląskich trasa nr 414 przekracza skrzyżowanie ul. ks. Frenzla – drogi nr 94 z ul. Bytomskiej projektowanymi przejazdami dla rowerzystów, po czym biegnie wymagającą modernizacji drogą, a następnie ulicami Dąbrówki Wielkiej i Os. Dołki. Dalej prowadzi ul. Sadowskiego – drogą o nawierzchni asfaltowej do mostu na Brynicy, którą przebiega granica Wojkowic. Za Os. Dołki trasa nr 414 przecina trasę nr 6. Przy ul. Sadowskiego proponowane jest wybudowanie drogi dla rowerów.

W Wojkowicach trasa nr 414 przekracza most na Brynicy i biegnie wymagającą modernizacji drogą na wałach przeciwpowodziowych Brynicy i jej dopływu Jaworznika. Wzdłuż ul. Jana III Sobieskiego w Żychcicach powinna zostać wybudowana droga dla rowerów z kładką na Jaworzniku, pozwalająca

przedostać się z wału przeciwpowodziowego do wylotu ul. Jaworznik. Dalej trasa nr 414 prowadzi wymagającą modernizacji drogą gospodarczą, po czym projektowaną drogą dla rowerów do połączenia z trasą nr 114.

9.2.5.33. Trasa nr 421 (Os. Wieczorka (Piekary Śląskie) – Orzech (gmina Świerklaniec) – Tarnowskie Góry – Kalety).

W granicach GZM trasa nr 421 łączy ze sobą Piekary Śląskie, gminę Świerklaniec i Tarnowskie Góry, kierując się dalej do Kalet.

W Piekarach Śląskich trasa nr 414 odgałęzia się od trasy nr 401 na Os. Wieczorka, prowadząc wymagającą modernizacji ul. Sportową, a następnie ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Bytomskiej, obok Os. Na Lipce. Dalej trasa nr 421 prowadzi wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi i ulicami Kozłowej Góry, po czym kolejną drogą gospodarczą, która wymaga modernizacji. Przy granicy z gminą Świerklaniec z uwagi na zanik dróg konieczne jest wybudowanie drogi dla rowerów prowadzącej skrajem lasu, która tu przekracza granicę gmin.

Przez gminę Świerklaniec trasa nr 421 prowadzi drogą do pierwszego domu Orzecha, po czym odtworzoną drogą gospodarczą przy jego ogrodzeniu, a następnie ul. Ogrodową i ul. Boczna. W centrum Orzecha, przecinając drogę nr 911. Do Nakła Śląskiego trasa nr 421 wiedzie wymagającą modernizacji drogą, a następnie ulicami obok dworca kolejowego do przejazdu kolejowego przy granicy z Tarnowskimi Górami.

W Tarnowskich Górach trasa nr 421 przekracza przejazd kolejowy i biegnie wzdłuż torów wymagającą modernizacji drogą gospodarczą, przedostając się pod wiaduktem drogi nr 78. Dalej trasa nr 421 prowadzi drogą gospodarczą i ulicami miasta do ul. Bytomskiej, gdzie projektowany jest krótki ciąg pieszo-rowerowy. Przez centrum miasta trasa nr 421 prowadzi razem z trasą nr 20 do dworca kolejowego, a następnie razem z trasą nr 19. Na ul. Sienkiewicza trasy rozdzielają się. Trasa nr 421 prowadzi dalej ulicami przez Sowice do ul. Grzybowej, po czym drogami gospodarczymi Lasów Państwowych do granicy z Kaletami.

W granicach Kalet trasa nr 421 powinna biec prosto drogą gospodarczą Lasów Państwowych do Jędrzyska i ulicami miasta do dworca kolejowego.

9.2.5.34. Trasa nr 423 (Świerklaniec – Ożarowice – Pyrzowice – Mierzęcice – Siewierz).

W granicach GZM znajduje się cała trasa nr 423. Trasa ta łączy ze sobą gminy Świerklaniec, Ożarowice, Mierzęcice i Siewierz, przebiegając w pobliżu dojazdu do lotniska w Pyrzowicach.

W Świerklańcu trasa nr 421 odgałęzia się od trasy nr 401 i biegnie ulicami, po czym drogami gospodarczymi Lasów Państwowych, początkowo wspólnie z trasą nr 21, a później wspólnie z trasą nr 114. Od rozwidlenia z trasą nr 114 trasa nr 423 prowadzi wymagającą modernizacji drogą

gospodarczą Lasów Państwowych do Bizji, po czym projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż drogi nr 78 w kierunku Niezdary, przekraczając granicę gminy Ożarowice na moście na Brynicy.

Przez gminę Ożarowice trasa nr 423 biegnie od mostu na Brynicy projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż drogi nr 78. Przez Niezdarę prowadzi ulicami, korzystając z projektowanego przejazdu dla rowerzystów przez drogę nr 78. Dalej trasa nr 423 prowadzi wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi nad Brynicą do Koloni nad Brynicą, po czym drogami o nawierzchni asfaltowej przez Ożarowice. Na ul. Kolejowej trasa przechodzi pod wiaduktem autostrady A1, po czym biegnie przez Kol. Żubrzą i Pyrzowice, przecinając drogę prowadzącą na lotnisko. Trasa nr 423 prowadzi przez nowe rondo na skrzyżowaniu z drogą nr 913. Nieopodal trasa skręca z drogi o nawierzchni asfaltowej na wymagające modernizacji drogi gospodarcze, a następnie biegnie drogami o nawierzchni asfaltowej przez Siedliska, przekraczając granicę gminy Mierzęcice.

Przez gminę Mierzęcice trasa nr 423 biegnie początkowo wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi Lasów Państwowych i gminy do Mirzęcic, po czym drogami o nawierzchni asfaltowej przez Sadowie Pierwsze i Targoszyce, przedostaje się wiaduktem nad drogą nr S1 i biegnie dalej przez Pasiekę do Przeczyc. W Przeczycach od końca ul. Młyńskiej prowadzi wymagającą modernizacji droga gospodarczą do kładki na Czarnej Przemszy, po czym projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym śladem istniejącej ścieżki do granicy z gminą Siewierz.

Przez gminę Siewierz trasa nr 423 biegnie dalej projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym śladem istniejącej ścieżki, po czym drogą o nawierzchni asfaltowej nad brzegiem Jez. Przeczyckiego przez Tuliszków. W pobliżu kempingu w Chmielowskich projektowany jest ciąg pieszo-rowerowy śladem istniejącej drogi gospodarczej wraz z modernizacją drogi dojazdowej do kempingu. Dalej trasa nr 423 prowadzi drogą o nawierzchni asfaltowej do Os. Jeziorna i wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi do drogi nr 1. Wzdłuż tej drogi projektowany jest ciąg pieszo-rowerowy z kładką na Czarnej Przemszy do Kuźnicy Świętojańskiej, gdzie obok przejścia dla pieszych przez drogę nr 1 powinien zostać zaprojektowany przejazd dla rowerzystów. Od przejazdu trasa nr 423 powinna biec krótkim ciągiem pieszo-rowerowym lub chodnikiem z dopuszczoną jazdą rowerem do drogi o nawierzchni asfaltowej i dalej ulicami Siewierza do Rynku, gdzie znajduje się węzeł tras rowerowych, zbaczając jeszcze wcześniej na ciąg pieszo-rowerowy obok ruin zamku.

#### 9.2.5.35. Trasa nr 423a (łącznie trasy nr 423).

Łącznik – trasa nr 423a stanowi odgańlenie trasy nr 423 pozwalające dojechać ze Świerklańca nad Jez. Chechło-Nakło. Prowadzi w całości przez teren gminy Świerklaniec

Trasa nr 423a odgałęzia się od rozwidlenia tras nr 21 i 423, prowadząc drogami gospodarczymi Lasów Państwowych do drogi prowadzącej wokół Jez. Chechło-Nakło, gdzie kończy się na rozwidleniu tras nr 20 i 114.

#### 9.2.5.36. Trasa nr 426 (Tarnowskie Góry – Miasteczko Śląskie – Kol. Nad Brynicą (gmina Ożarowice)).

W granicach GZM znajdują się jedynie końcowe odcinki trasy nr 426 w Tarnowskich Górach i gminie Ożarowice. Większa część trasy prowadzi przez teren Miasteczka Śląskiego, nie wchodzącego w skład Metropolii.

W Tarnowskich Górach trasa nr 426 rozpoczyna się obok dworca kolejowego, prowadząc początkowo razem z trasami nr 19 i 423. Na ul. Sienkiewicza trasy rozdzielają się. Trasa nr 426 prowadzi dalej ulicami przez Czarną Hutę do ul. Fabrycznej, po czym drogą gospodarczą PKP do granicy z Miasteczkiem Śląskim.

W Miasteczku Śląskim trasa nr 426 powinna biec dalej drogą gospodarczą PKP, po czym drogą gospodarczą Lasów Państwowych do przejazdu pod wiaduktem kolejowym i ulicami przez centrum Miasteczka Śląskiego i Żyglin, po czym wymagającą modernizacji drogą do Brynicy, skąd drogą o nawierzchni asfaltowej do granicy z gminą Ożarowice.

W gminie Ożarowice trasa nr 426 będzie drogą o nawierzchni asfaltowej do połączenia się z trasą nr 423 w Koloni Nad Brynicą.

#### 9.2.5.37. Trasa nr 427 (Blachówka (Bytom) – Radzionków – Rojca).

W granicach GZM znajduje się cała trasa nr 427. Trasa ta łączy ze sobą Radzionków i północne dzielnice Bytomia, stanowiąc też łącznik Radzionkowa z trasami nr 6 i 20.

W Bytomiu trasa nr 427 odgałęzia się od trasy nr 20 koło Blachówki, prowadząc projektowaną drogą dla rowerów po południowej stronie ul. Władysława Łokietka i ul. Długiej, z przejazdami dla rowerzystów i przebudowa sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z ul. Strzelców Bytomskich – drogą nr 11, mijając Os. Stroszek, Os. Gen. Ziętka i Os. Na Wzgórzu. Za wylotem ul. Modrzewiowej trasa nr 417 przekracza granicę Radzionkowa.

W Radzionkowie trasa nr 427 prowadzi projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym, początkowo po południowej stronie ul. Długiej, a następnie po stronie północnej, wraz z niezbędnymi przejazdami dla rowerzystów. W centrum Radzionkowa trasa nr 427 prowadzi jezdnią, z zaznaczeniem śladu trasy rowerowej znakami P-27. Po przedostaniu się pod wiaduktem kolejowym na drugą stronę torów, trasa nr 427 prowadzi wzdłuż torów ulicami, których część wyłożona płytami betonowymi wymaga modernizacji. Pomiędzy ul. Przyjaźni a ul. Wandy trasa prowadzi wymagającą modernizacji drogą gospodarczą, po czym projektowaną drogą dla rowerów. Koło Rojcy trasa nr 427 łączy się z przebiegającą tędy trasą nr 6.

#### 9.2.5.38. Trasa nr 430 (Zabrze – Zbrostawice – Boruszowice (gmina Tworóg) – Kalety – Koszęcin).

W granicach GZM trasa nr 430 prowadzi z Zabrza przez gminę Zbrostawice w kierunku Kalet i Koszęcina. Nie pokrywa się z dotychczas planowanymi trasami rowerowymi.

W Zabrzu trasa nr 430 rozpoczyna się na skrzyżowaniu al. Korfantego z ul. Gdańską, odgałęziając się od trasy nr 43 i przebiegającej w pobliżu trasy nr 4. Biegnie na północ wzdłuż ul. Korfantego projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym do skrzyżowania z ul. Heweliusza, a następnie projektowaną drogą dla rowerów, która korzysta z dawnego torowiska kolejowego, co wymaga wykonania rampy łączącej ulicę z torowiskiem, ewentualnie dalej korzysta częściowo z drogi gospodarczej przy tym torowisku, mija Mikulczyce i przecina trasę nr 6, dochodząc wraz z trasą nr 384 do granicy z gminą Zbrostawice koło Czekanowa.

Przez gminę Zbrostawice trasa nr 430 biegnie wraz z trasą nr 384 torowiskiem po zlikwidowanej linii kolejowej do skrzyżowania z drogą nr 78 w Czekanowie, po czym dalej krótkim odcinkiem drogi dla rowerów przy drodze nr 78 i dalej ulicami Czekanowa i wymagającą modernizacji drogą gospodarczą wraz ze zdewastowanym przejazdem kolejowym na jej początku. Od Świętoszowic prowadzi kolejną drogą gospodarczą, która wymaga modernizacji. Dalej aż do granicy z gminą Tworóg trasa nr 430 wykorzystuje torowisko po zlikwidowanej linii kolejowej, z projektowaną na początku rampą łączącą drogę z torowiskiem. Przecina autostradę A1, korzystając z nowego wiaduktu kolejowego. Dalej trasa wykorzystuje inne, nadal istniejące wiadukty kolejowe, w pobliżu których powinny zostać wybudowane rampy umożliwiające przejazd rowerami z torowiska na przecinane drogi. Trasa nr 430 mija Wieszową i przechodzi pod wiaduktem drogi nr 94. Koło Kamieńca do trasy nr 430 dołącza trasa nr 66, która towarzyszy jej aż za Zbrostawicami. Za Zbrostawicami przy narożniku zwirowiska musi ominąć rozebrany fragment nasypu. Pomiędzy Wilkowicami a Miedarami trasa nr 430 biegnie razem z trasą nr 18. W lesie za Miedarami trasa nr 430 przecina granicę gminy Tworóg.

Trasa nr 430 powinna biec dalej przez gminę Tworóg, początkowo torowiskiem, a następnie projektowaną drogą przy torach do przejazdu kolejowego i dalej w kierunku Boruszowic, do połączenia się z trasą nr 19.

#### 9.2.5.39. Trasa nr 430a (łącznik trasy nr 430).

Łącznik – trasa nr 430a stanowi odgałęzienie trasy nr 430 pozwalające dojechać do centrum Zbrostawic.

Trasa nr 430a odgałęzia się od tras 66 i 430 na dawnym torowisku kolejowym, prowadząc ul. Słowackiego, ul. Mickiewicza i ul. Kościelną do parkingu koło kościoła.

#### 9.2.5.40. Trasa nr 432 (Kalety – Zendek (gmina Ożarówce) – Siewierz).

W granicach GZM znajdują się jedynie końcowy odcinek trasy nr 432 w gminach Ożarówce i Siewierz. Pierwsza część trasy prowadzi z Kalet przez tereny gmin Woźniki i Koziegłowy.

Od strony Kalet trasa nr 432 przybiega drogami gospodarczymi Lasów Państwowych prowadzącymi przez gminę Woźniki i krótko przez gminę Koziegłowy.

W gminie Ożarówce trasa nr 432 biegnie wymagającą modernizacji drogą o gospodarczą Lasów Państwowych, a następnie drogami o nawierzchni asfaltowej przez Zendek i Ostrowy, przekraczając granicę gminy Siewierz.

Przez gminę Siewierz trasa nr 432 biegnie wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi Lasów Państwowych i Wspólnoty Leśno-Gruntowej w Siewierzu. Za przejazdem kolejowym dołącza do trasy nr 21, z którą prowadzi razem do Rynku w Siewierzu.

#### 9.2.5.41. Trasa nr 461 (Słupna (Mysłowice) – Pekin (Sosnowiec) – Dąbrowa Górnicza).

W granicach GZM znajduje się cała trasa nr 461. Trasa prawie w całości powinna prowadzić projektowanymi ciągami pieszo-rowerowymi.

Trasa nr 461 rozpoczyna się w Mysłowicach-Słupnej na rozwidleniu tras nr 7 i 35, nieopodal Trójkąta Trzech Cesarzy. Trasa nr 461 biegnie wraz z trasą nr 7 torowiskiem po zlikwidowanej przemysłowej linii kolejowej, przekraczając granicę Sosnowca na dawnym moście kolejowym na Przemszy, który powinien zostać przebudowany na kładkę pieszo-rowerową.

W Sosnowcu od mostu kolejowego na Przemszy trasa nr 461 biegnie wałami przeciwpowodziowymi Białej Przemszy z przejazdem przez most w ciągu ul. Orłąt Lwowskich. Od stadionu prowadzi wymagającymi przebudowy drogami gospodarczymi, po czym projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Tuwima. Dalej prowadzi projektowanymi odcinkami ciągów pieszo-rowerowych i dróg dla rowerów po wschodniej stronie ul. Wojska Polskiego, ul. 11 Listopada i ul. Braci Mieroszewskich aż do granicy z Dąbrową Górniczą, łącząc ze sobą dzielnice i osiedla Sosnowca, takie jak: Niwka, Os. Koziebałka, Os. Traugutta, Dańdówka, Kolonia pod Klimontowem, Pekin, Mec i Zagórze. Niezbędne jest wykonanie kompletu przejazdów dla rowerzystów, przebudowa istniejącej sygnalizacji świetlnej i wykonanie przejazdu przez tor kolejowy. Krótki fragment trasy przy wylocie ul. Kasprzaka prowadzi jezdnią bocznej ulicy. Pomimo ewentualnych zwężeń drogi dla rowerów, trasa nr 461 nie powinna przechodzić na zachodnią stronę ulic.

W Dąbrowie Górniczej trasa nr 461 biegnie projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż Alei Róż, z projektowanym przejazdem dla rowerzystów przez zjazd z drogi nr 94, wraz z przebudową sygnalizacji świetlnej. Niezbędne jest wybudowanie rampy łączącej ten ciąg z ciągiem pieszo-rowerowym prowadzącym tunelem pod Aleją Róż, a następnie przez Park im. gen. J. Hallera. Koncepcja infrastruktury rowerowej miasta zakłada wybudowanie przejazdów dla rowerzystów przez

wszystkie wloty skrzyżowania ul. Sobieskiego, ul. Kościuszki i ul. Królowej Jadwigi, co pozwoli przeprowadzić przez znajdujące się tu rondo trasy nr 36 i 461. Pomiędzy rondami na ul. Kościuszki trasa nr 461 prowadzi jednokierunkowymi drogami dla rowerów, a następnie jezdnią tej ulicy do dworca kolejowego.

#### 9.2.5.42. Trasa nr 463 (Sosnowiec – Czeladź – Przełajka (Siemianowice Śląskie))

W granicach GZM znajduje się cała trasa nr 463. Trasa ta łączy ze sobą Sosnowiec i Czeladź oraz ułatwia przejazd w kierunku Piekar Śląskich i Wojkowic. W centrum Sosnowca trasa ta stanowi łącznik z trasami nr 3 i 5, prowadząc prawie w całości projektowanymi ciągami pieszo-rowerowymi. W Czeladzi trasa wykorzystuje lokalne niestandardowe trasy rowerowe.

W Sosnowcu trasa nr 463 odgałęzia się od trasy nr 3 po północno-wschodniej stronie ronda im. E. Gierka, prowadząc wzdłuż ul. Małachowskiego projektowanym odcinkiem ciągu pieszo-rowerowego, a następnie jezdniami ul. Modrzejowskiej i ul. Wyszyńskiego, na których konieczne jest umożliwienie prowadzenia ruchu rowerowego w obu kierunkach. Alternatywnie powinno się rozpatrzyć możliwość wykonania przejazdu dla rowerzystów przez wylot ul. Małachowskiego i poprowadzenie ciągu pieszo-rowerowego od razu wzdłuż ul. Sienkiewicza. Dalej przewidywane jest poprowadzenie trasy projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Sienkiewicza i ul. Piłsudskiego, co wymaga wykonania kilku przejazdów dla rowerzystów, a na 3 skrzyżowaniach także przebudowy sygnalizacji świetlnej. Alternatywnie powinno się rozpatrzyć możliwość wykonania zjazdów do przejścia podziemnego na skrzyżowaniu ul. Piłsudskiego z ul. 3 Maja. Od wylotu ul. Mireckiego trasa prowadzi projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż tej ulicy, a następnie wykorzystuje torowisko dawnej linii kolejowej wraz z wiaduktem nad drogą nr S86, przed którym przecina trasę nr 5. Od ul. Stalowej trasa nr 463 biegnie dalej razem z trasą nr 36. Od rozwidlenia z trasą nr 36 biegnie dalej torowiskiem dawnej linii kolejowej lub równoległa do niego drogą gospodarczą do granicy z Czeladzią.

W Czeladzi trasa nr 463 biegnie wymagającą modernizacji drogą gospodarczą obok zlikwidowanej linii kolejowej i ul. Saturnowską do ul. Katowickiej. Stąd trasa wykorzystuje kolejny odcinek torowiska zlikwidowanej linii kolejowej, przekraczając Brynicę kładką projektowaną w miejscu rozebranego mostu kolejowego, po czym ciągiem pieszo-rowerowym przez Park Alfred, jezdniami ul. Powstańców Śląskich i ul. Dehnelów, projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym przez Park Grabek. Trasa nr 463 przekracza Brynicę kładką, przy której należy wykonać rampy umożliwiające przejazd, bez konieczności przenoszenia roweru po schodach. Od kładki trasa prowadzi ciągiem pieszo-rowerowym do skrzyżowania ul. Staszica – drogi nr 94 z ul. 1 Maja w centrum Czeladzi. Tutaj projektowany jest przejazd dla rowerzystów przez ul. Staszica, wraz z przebudową sygnalizacji świetlnej alej krótki ciąg pieszo-rowerowy wraz ze zjazdem na ul. Kilińskiego. Dalej trasa prowadzi ulicami miasta, przy czym jednokierunkowy łącznik i wykorzystywany fragment ul. Bytomskiej, którymi prowadzi również trasa nr 23 powinny zostać udostępnione rowerzystom w obu kierunkach.

W Maderze trasa nr 461 łączy się z trasą nr 6 i obie trasy razem przekraczają kładkę na Brynicy, przy której znajduje się granica Siemianowic Śląskich.

Trasa nr 463 kończy się w Siemianowicach Śląskich na skrzyżowaniu tras rowerowych nr 6 i 114 przy kładce na Brynicy.

#### 9.2.5.43. Trasa nr 463a (łącznik trasy nr 463).

Trasa nr 463a rozpoczyna się przy dworcu kolejowym, prowadząc projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. 3 Maja, po czym razem z trasą nr 463 do ul. Mireckiego. Od rozwidlenia obu tras prowadzi dalej projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Mireckiego do skrzyżowania z ul. Roweckiego, wzdłuż której planowana jest trasa nr 5.

#### 9.2.5.44. Trasa nr 470 (Strzemieszyce Wielkie (Dąbrowa Górnicza) – Bory (Sosnowiec) – Jaworzno).

W granicach GZM trasa nr 470 łączy wschodnie dzielnice Dąbrowy Górniczej i Sosnowca, kierując się w stronę Jaworzna. Trasa została oznakowana w granicach Jaworzna, ale jej oznakowanie zanikło, a przebieg trasy wymaga zmiany.

W Dąbrowie Górniczej trasa nr 470 odgałęzia się od trasy nr 6 na skraju Strzemieszyc Wielkich. Początkowo prowadzi projektowanym odcinkiem drogi dla rowerów, a następnie jezdnią ul. Szafaszowizna do granicy z Sosnowcem i jego dzielnicą Ostrowami Górniczymi.

W Sosnowcu trasa nr 470 prowadzi jezdniami ulic przez Ostrowy Górnicze do Borów. Stąd do Maczek prowadzi projektowaną drogą dla rowerów wzdłuż ul. Maczkowskiej i ul. Krakowskiej. Dalej do granicy z Jaworzniem projektowany jest ciąg pieszo-rowerowy, a na granicy miast kładka na Białej Przemszy.

W Jaworznie trasa nr 470 powinna prowadzić projektowaną drogą dla rowerów do Szczakowej Wsi, po czym torowiskiem zlikwidowanej linii kolejowej do Chropaczówki, drogami gospodarczymi do Warpii i dalej ulicami do centrum miasta.

#### 9.2.5.45. Trasa nr 496 (Jez. Rogoźnik (Bobrowniki) – Psary).

W granicach GZM znajduje się cała trasa nr 496. Trasa ta łączy ze sobą gminy Bobrowniki i Psary.

W gminie Bobrowniki trasa nr 496 rozpoczyna się na skrzyżowaniu tras nr 21 i 114 przy moście na Jaworzniku obok Jez. Rogoźnickiego i biegnie ciągiem pieszo-rowerowym przez las ośrodka wypoczynkowego, po czym jezdniami ulic przez Rogoźnik. Przy niektórych ulicach zostały wybudowane niestandardowe ciągi pieszo-rowerowe, które powinny zostać zmodernizowane lub przekwalifikowane na chodniki z dopuszczonym ruchem rowerowym. Dalej trasa nr 496 prowadzi drogą o nawierzchni asfaltowej w stronę Strzyżowic, przekraczając granicę gminy Psary.



Przez gminę Psary trasa nr 496 prowadzi przez Strzyżowice drogą o nawierzchni asfaltowej, a następnie wymagającą modernizacji drogą gospodarczą, przecina drogę nr 913 i biegnie ul. Podwale, po czym wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi, ul. Belną i ul. Polną. Dalej wiodzie wymagającą modernizacji drogą gospodarczą do Psar, gdzie ostatni odcinek pokonuje wraz z trasą nr 507, prowadząc drogą o nawierzchni asfaltowej.

#### 9.2.5.46. Trasa nr 507 (Dąbrowa Górnicza – Łagisza (Będzin) – Psary – Mierzęcice).

W granicach GZM znajduje się cała trasa nr 507. Trasa ta łączy ze sobą Dąbrowę Górniczą, Będzin oraz gminy Psary i Mierzęcice. W granicach gminy Psary trasa została oznakowana.

W Dąbrowie Górniczej trasa nr 507 prowadzi od ronda na ul. Kościuszki do stacji kolejowej, przekraczając przy niej tory kolejowe ciągiem pieszo-rowerowym, który wymaga przebudowy i przedłużenia do wylotu ul. Rogoźnickiej. Dalej trasa prowadzi jezdnią ul. Rogoźnickiej i wymagającymi modernizacji alejkami Parku Zielona do kładki na Przemszy i wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi do granicy Będzina.

Pierwszy odcinek trasy nr 507 w Będzinie prowadzi ul. Podleśną, przekraczając granicę gminy Psary.

Pierwszy odcinek trasy nr 507 w gminie Psary prowadzi wymagającą modernizacji drogą gospodarczą przez las, po czym trasa przekracza ponownie granicę Będzina.

Drugi odcinek trasy nr 507 w Będzinie prowadzi drogami o nawierzchni asfaltowej przez Łagiszę i osadę Stachowe, po czym trasa przekracza ponownie granicę gminy Psary.

Drugi odcinek trasy nr 507 w gminie Psary prowadzi wymagającą modernizacji drogą gospodarczą do Psar. Dalej trasa nr 507 biegnie drogami o nawierzchni asfaltowej przez Malinowice i Dąbie, po czym przekracza granicę gminy Mierzęcice.

Przez gminę Mierzęcice trasa nr 507 prowadzi drogą o nawierzchni asfaltowej przez Toporowice do Targoszyc, gdzie łączy się z trasą nr 423.

#### 9.2.5.47. Trasa nr 510 (Dąbrowa Górnicza – Wojkowice Kościelne (Mierzęcice) – Siewierz).

W granicach GZM znajduje się cała trasa nr 510. Trasa ta łączy ze sobą Dąbrowę Górniczą, gminę Mierzęcice i Siewierz, wykorzystując lokalne trasy rowerowe wykonane w latach ubiegłych, jednakże proponuje modyfikację ich przebiegu w Dąbrowie Górniczej.

W Dąbrowie Górniczej trasa nr 510 rozpoczyna się przy stacji kolejowej, prowadząc początkowo jezdniami ulic, a następnie wymagającą modernizacji drogą gospodarczą, której część stanowi jednokierunkowy wyjazd z parkingu nad Jez. Pogoria III i powinien zostać dopuszczony do jazdy rowerem w obu kierunkach. Trasa nr 510 prowadzi istniejącymi–ciągiem pieszo-rowerowymi–przy Jez. Pogoria III. Pomiędzy Jez. Pogoria III a Jez. Kuźnica Warężyńska (Pogoria IV) projektowany jest

odcinek drogi dla rowerów wraz z przejazdem przez tory kolejowe. Dalej trasa wykorzystuje drogę technologiczną RZGW (obecnie Wody Polskie) przy zalewie, na której konieczne jest usunięcie przeszkody, jaką są zamknięte bramy na moście nad śluzą, a także jezdnię ul. Marianki. Za Ratanicami trasa nr 510 przekracza granicę gminy Siewierz.

Przez gminę Siewierz trasa nr 510 prowadzi dalej drogą technologiczną RZGW, a następnie drogami o nawierzchni asfaltowej przez Wojkowice Kościelne do Podwarpia. Tutaj na krótko powraca w granice Dąbrowy Górniczej. Dalej biegnie drogą dla rowerów o nawierzchni tłuczniowej przez Zawarpie do Sulikowic, skąd drogami o nawierzchni asfaltowej przez Kuźnicę Sulikowską do Siewierza. Przez Siewierz biegnie ulicami do Rynku, gdzie znajduje się węzeł tras rowerowych, zbaczając jeszcze wcześniej na ciąg pieszo-rowerowy obok ruin zamku razem z trasą nr 423.

#### 9.2.5.48. Trasa nr 518 (Siewierz– Łęka (Dąbrowa Górnicza) – Sławków – Bolesław).

W granicach GZM znajduje się cała trasa nr 518. Trasa ta łączy ze sobą Siewierz, wschodnią część Dąbrowy Górniczej, Sławków i Bolesław. Trasa ta wykorzystuje fragmenty lokalnych tras rowerowych.

Przez gminę Siewierz trasa nr 518 prowadzi z Rynku w Siewierzu, gdzie na Rynku znajduje się węzeł tras rowerowych, biegnąc drogą o nawierzchni asfaltowej przez Kuźnicę Sulikowską i Gołuchowice do granicy z Dąbrową Górniczą.

W Dąbrowie Górniczej trasa nr 518 prowadzi drogami o nawierzchni asfaltowej przez Trzebiesławice. Z Gródek do Bugaja prowadzi wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi. Krótki fragment tej drogi należy do Lasów Państwowych, a następny do gminy Łazy. Dalej trasa biegnie drogami o nawierzchni asfaltowej przez Bugaj do Tucznawy i Łęki, gdzie napotyka kolejno trasy nr 36 i 37, po czym do Okradzionowa. Dalej prowadzi wymagającą modernizacji drogą gospodarczą do granicy Sławkowa.

W Sławkowie trasa nr 518 biegnie wymagającą modernizacji drogą gospodarczą do osady Chwaliboskie, dalej droga asfaltową do stawu, który omija projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym, po czym wiedzie przez kładkę na Białej Przemszy i ulicami miasta do skrzyżowania tras nr R11a, 6 i 22. Dalej trasa nr 518 biegnie ul. Olkuską do granicy z gminą Bolesław i zarazem granicą z woj. małopolskim

Przez Gminę Bolesław trasa nr 518 biegnie asfaltową drogą obok drogi nr 94, po czym ul. Główną do centrum Bolesławia.

#### 9.2.5.49. Trasa nr 520 (Siedliska – Łubne – Niwiska – trasa nr 21).

Cała trasa nr 520 znajduje się w granicach GZM w gminie Mierzęcice. Trasa ta łączy ze sobą gminy Ożarówce, Mierzęcice i Siewierz.

Trasa nr 520 odgałęzia się od trasy nr 423 na granicy gminy Ożarówce i prowadzi drogą o nawierzchni asfaltowej przez Łubne i Niwiska, po czym wymagającą modernizacji drogą gospodarczą Lasów Państwowych do połączenia się z trasą nr 21 w kierunku Siewierza.

#### 9.2.5.50. Trasa nr 533 (Siewierz – Wiesiółka (Łazy) – Błędów).

W granicach GZM znajdują się jedynie końcowe odcinki trasy nr 533 w gminie Siewierz i Dąbrowie Górniczej. Większa część trasy prowadzi przez teren gminy Łazy, nie wchodzącej w skład Metropolii.

Trasa nr 533 rozpoczyna się w Siewierzu na Rynku, gdzie znajduje się węzeł tras rowerowych, biegnąc razem z trasą nr 21 przez Kuźnicę Sulikowską do granicy gminy Łazy.

Przez gminę Łazy trasa nr 533 powinna biec przez Zazdrość, Łazy i Niegowonice do granicy z Dąbrową Górniczą koło Błędowa.

W Dąbrowie Górniczej trasa nr 533 prowadzi wymagającą modernizacji drogą gospodarczą, a następnie ul. Jesionową do Błędowa, gdzie kończy się na styku z innymi trasami rowerowymi.

#### 9.2.5.51. Trasa nr 552 (Siewierz – Koziegłowy – Żarki – Bobolice).

W granicach GZM znajduje się jedynie początkowy fragment trasy nr 552 prowadzący z Siewierza w kierunku Koziegłów. Trasa została oznakowana i jest utrzymywana przez Klub PTTJ M-2 w Myszkowie. W Siewierzu proponowana jest niewielka zmiana przebiegu tej trasy.

Trasa nr 552 rozpoczyna się w Siewierzu na Rynku, gdzie znajduje się węzeł tras rowerowych. Trasa biegnie ul. Piłsudskiego, jednokierunkowym łącznikiem do ul. Oleśnickiego, ul. Częstochowską i ul. Strumień. Wymieniony tu łącznik powinien zostać udostępniony do jazdy rowerem w obu kierunkach. Dalej trasa prowadzi ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Żwirki i Wigury, a następnie drogą o nawierzchni asfaltowej przez Nową Wioskę do Żeliszawic i wymagającą modernizacji drogą do granicy z gminą Koziegłowy.

#### 9.2.5.52. Trasa nr 757 (Tychy: Urbanowice – tereny przemysłowe).

Cała łącznik – trasa nr 757 znajduje się w granicach GZM w granicach Tychów. Trasa nr 757 ma charakter łącznika między trasami nr 33 i 142.

Trasa ta odgałęzia się od trasy nr 33 na skrzyżowaniu ul. Towarowej i ul. Przemysłowej, prowadząc istniejącym odcinkiem ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Przemysłowej do ul. Urbanowickiej. Dalej trasa prowadzi jezdnią ul. Urbanowickiej, kończąc się na przebiegającej poprzecznie trasie nr 142.

#### 9.2.5.54. Trasa nr 841 (trasa nr 114 – Sączów (gmina Bobrowniki) – Ożarowice).

W granicach GZM znajduje się cała trasa nr 841. Trasa ta łączy ze sobą gminy Bobrowniki i Ożarowice.

W gminie Bobrowniki trasa nr 841 odgałęzia się od trasy nr 114 na północ od osady Mołojka i prowadzi wymagającymi modernizacji drogami Lasów Państwowych i gminy. Dalej prowadzi projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym po zachodniej stronie drogi przez Przełajkę i Sączów. Z Sączowa do granicy gminy Ożarowice prowadzi drogą o nawierzchni asfaltowej, przekraczając skrzyżowanie z drogą nr 78.

W gminie Ożarowice trasa nr 841 prowadzi drogą o nawierzchni asfaltowej do połączenia się z trasą nr 423.

#### 9.2.5.55. Trasa nr 911 (Katowice: Panewniki Stare – Kokociniec – Ligota – Brynów – Muchowice – Giszowiec).

W Katowicach trasa nr 911 stanowi alternatywę dla trasy nr 3. Od odgałęzienia się od trasy nr 3 w Starych Panewnikach trasa nr 911 prowadzi pasami ruchu dla rowerów na ul. Panewnickiej, ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Panewnickiej i asfaltowej drogi leśnej, po czym drogami leśnymi oraz jezdniami ul. Jutrzenki, ul. Kruczej i ul. Płochy przez Kokociniec, a następnie ciągami pieszo-rowerowymi wzdłuż ul. Kijowskiej i ul. Hadyny oraz projektowana droga dla rowerów do ul. Szadoka z kładką nad linią kolejową. Przy ul. Załęskiej trasa trafia na torowisko kolejowe po rozebranej linii przemysłowej i prowadzi nim przez Brynów, skrajem Muchowca i Katowickiego Parku Leśnego, po czym przez projektowany przejazd kolejowy i drogą gospodarczą do ul. Szopienickiej i projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż tej ulicy do ponownego połączenia się z trasą nr 3.

#### 9.2.5.56. Trasa nr 914 (Giszowiec (Katowice) – Morgi (Mysłowice)).

W granicach GZM znajduje się cała trasa nr 914. Trasa ta ułatwia komunikację w południowych dzielnicach Katowic i Mysłowic, łącząc ze sobą trasy nr 3 i 28. Początkowy odcinek trasy nr 914 wykorzystuje fragment dotychczasowego przebiegu trasy nr 3.

W Katowicach trasa nr 914 odgałęzia się od trasy nr 3 w Giszowcu przy wylocie z tunelu pod drogą nr 86 i biegnie niestandardowym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Wojciecha. Ciąg ten wymaga modernizacji lub przekwalifikowania na chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym. Dalej trasa biegnie ul. Barbórki i ul. Górniczego Stanu, po czym prowadzi wymagającymi modernizacji drogami Lasów Państwowych przez las i jego skrajem do przekroczenia granicy Mysłowic.

W Mysłowicach trasa nr 914 biegnie ulicami miasta pomiędzy Starą Wesołą a Morgami, łącząc się z trasą nr 28.

## 9.2.6. Szczegółowy wykaz tras

### 9.2.6.1. TRASY GŁÓWNE (PIERWSZORZĘDNE)

- R11a Europejska Trasa Rowerowa Ateny – Saloniki – Skopje – Belgrad – Koszyce – Kraków – Częstochowa – Warszawa – Suwałki – Kowno – Wilno – Ryga – Tallin – Helsinki – Przyładek Północny.  
Fragment odgałęzienia Kraków – Olkusz – Sławków – Podzamcze – Częstochowa – Piotrków Trybunalski – Łódź – Płock.  
Na terenie GZM odcinek: (Stare Bukowno –) Walcownia (Sławków) – Michałów – Krzykawka – Nowa Kuźniczka – Łazy – Błędnów – Młyńska Góra – Kuźnica, 15,3 km.
- 1 C Trasa Katowice – Tychy – Kobiór – Pszczyna – Czechowice-Dziedzice – Bielsko Biała – Wilkowice – Buczkowice – Radziechowy-Wieprz – Węgierska Górka – Milówka – Ujsoty – przeł. Glinka.  
Na terenie GZM odcinek: Katowice (Rynek) – Uniwersytet Śląski – Os. Roździeńskiego – Dolina Trzech Stawów – Muchowiec – Kostuchna – Podlesie, skraj – Mąkołowiec – Tychy (PKP) – Os. Budowlanych – Glinka – Zuble – Rondo Żwakowskie – Osiedle Ł – Promnice – Kobiór, 35,0 km.
- 2 Y Trasa Katowice – Mikołów – Orzesze – Czerwionka-Leszczyny – Rybnik – Lyski – Racibórz.  
Na terenie GZM odcinek: Katowice (Rynek) – Park Kościuszki – Brynów – skraj Ligoty – Kokociniec – Panewniki – Zadole – Starganiec (wariantowo skraj Zarzeczca) – Jamna, skraj – Śmiłowice-Reta – Śmiłowice – Mokre – Kol. Huta – Brađa, skraj – Hucisko – Pelcówka, 27,0 km.  
– wariant w Katowicach, dłuższy o 1,4 km:  
Katowice (Rynek) – Załęże – Załęska Hałda – skraj Ligoty.
- 3 N Trasa Gliwice – Zabrze-Makoszowy – Ruda Śląska-Halemba – Katowice-Panewniki – Giszowiec – Szopienice – Sosnowiec – Klimontów – Sławków.  
Gliwice (UM) – Politechnika Śląska – Ligota Zabrska, skraj – Sośnica, skraj (Os. Żeromskiego) – Makoszowy (Zabrze) – Piosek – Os. Halemba I (Ruda Śląska) – Os. Halemba II – Stara Kuźnia – Stare Panewniki (Katowice) – Zadole – Katowice-Piotrowice PKP – Ochojec – Staw Janina – Giszowiec – Bolina – Janów Miejski – Nikiszowiec – Szyb Wilson – Wilhelmina (Katowice-Szopienice PKP) – Drugie Szopienice – staw Hubertus Czwarty (Mysłowice) – Szabelnia – Os. Naftowa (Sosnowiec) – Sosnowiec Południowy PKP – Radocha – Śródmieście, skraj – Dańdówka, skraj – Klimontów – Galat – Nowe Zawodzie – Balaton – Bory – Cieśle – Niwa – Korzeniec – Sławków PKP – Dębniaki – Sławków, Rynek – Walcownia, 69,2 km.

- 4 S Trasa Katowice – Chorzów – Świętochłowice-Lipiny – Ruda Śląska – Zabrze – Gliwice.  
Katowice (Rynek) – Koszutka – Dąb – Park Śląski (Chorzów) – Góra Wyzwolenia – Chorzów (UM) – Chorzów-Miasto PKP – Os. Gwarecka –Skałka (Świętochłowice) –Os. Piaśniki – Staw Foryśka – Lipiny – Godula (Ruda Śląska) – Ruda Śląska PKP (Ruda Północna) – Os. Borsig (Zabrze) – Biskupice – Os. Szczęść Boże – Os. M. Curie-Skłodowskiej, skraj – Maciejów, skraj – Sośnica, skraj (Os. Bema) – Arena, 33,8 km.
- 5 Y Trasa Katowice – Sosnowiec – Będzin – Psary – Przeczyce (Mierzęcice) – Woźniki – Starcza – Częstochowa.  
Na terenie GZM odcinek: Katowice (Rynek) – Uniwersytet Śląski – Os. Roździeńskiego – Zawodzie – Roździeń – Burowiec – Borki – Stadion Ludowy – Egzotarium – Stary Sosnowiec – Pogoń – Elektrownia Będzin – Małobądz – Os. Syberka – Będzin – Gzichów – Os. Zamkowe – Jazowe – Grodków Drugi – Psary Wańkowce – Gołusza Dolna – Dąbie – Dąbrowska – Stara Wieś – Przeczyce – Zakamień – Niwiska – Łubne – Zadzień – Strąków (Zendek), 42,6 km.
- 6 C Trasa Olkusz – Bukowno – Sławków – Dąbrowa Górnicza – Będzin – Czeladź – Przełajka (Siemianowice Śląskie) – Piekary Śląskie – Radzionków – Zabrze-Mikulczyce – Gliwice – Pilchowice – Rudy (Kuznia Raciborska) – Nędza – Racibórz – Krzanowice.  
Na terenie GZM odcinek: Walcownia – Sławków PKP – Zagródki – Ciołkowizna (Dąbrowa Górnicza) – Rudna (droga do D.G. Wschodnia PKP) – Przełajka – Szałasowizna – Strzemieszycze Wielkie (PKP) – Jamki – Laski – Gołonóg – Łęknice – Jez. Pogoria III – Korzeniec – Zielona (Będzin) – Łagisza, skraj – Os. Zamkowe – Grodziec, skraj – Os. Ogrodowa (Czeladź) – Madera – Przełajka (Siemianowice Śląskie) – Sośnia Góra – most na Brynicy, droga do Kamyc – Os. Manhattan – Kamień, park – Os. Andaluzja – Brzozowice, skraj – Szarlej, Os. Sowińskiego – Piekary Śląskie – Os. Pod Lipami – Kol. Artura (Radzionków) – Stroszek (Bytom) – PKP Dąbrowa Miejska, wąsk. – Os. Miechowice – Las Miechowicki – Os. Gajdzikowe Górki (Zabrze) – Rokitnica – Mikulczyce (Zabrze) – Piekło – Szałsza (Zbrostawice) – Żerniki – Radiostacja – Szobiszowice – Gliwice (pl. Mickiewicza) – Wójtowa Wieś – Kolonia Żernicka – Żernica – Nieborowice – Bierawka – Pilchowice – Wielopole – Górniki – Stanica, 94,5 km.
- 7 Z Trasa Katowice – Mysłowice – Jaworzno – Chrzanów.  
Na terenie GZM odcinek: Katowice (Rynek) – Urząd Wojewódzki – Dolina Trzech Stawów – Janów, Szyb Wilson – Wilhelmina – Drugie Szopienice – Stawy Hubertus (Mysłowice) – Szabelnia – Mysłowice (droga do PKP) – Słupna – Trójkąt Trzech Cesarzy – Jęzor (Sosnowiec) (– Dąbrowa Narodowa (Jaworzno )), 18,1 km.
- 8 Y Trasa Pszczyna – Świerczyniec (Bojszowy) – Bieruń – Górki (Łędziny) – Imielin – Jaworzno – Sławków.  
Na terenie GZM znajdują się 2 odcinki:

a/ odcinek w powiecie bieruńsko-lędzińskim i Mysłowicach: (Staw Dulniak) –Świerczyniec – Os. Chemików – Bieruń Stary – Górki – Goławiec – Imielin – Pasieczki – Imielin-Jazd – Dziewkowiec-Jazd (Mysłowice) (– Jeleń (Jaworzno)), 25,9 km,

b/ odcinek w Sławkowie: (zalew Sosina (Jaworzno)) – Burki – Sławków, Rynek, 7,1 km.

Razem 33,0 km.

- 15 Z Trasa Gliwice – Łany Wielkie (Sośnicowice) – Kotłarnia (Bierawa) – Kędzierzyn-Koźle – Reńska Wieś – Walce – Głogówek – Raclawice Śląskie.

Na terenie GZM odcinek: Gliwice (UM – pl. Mickiewicza) – Wójtowa Wieś – Ostropa (– Karnowiec) – Łany Wielkie, skraj – Rachowice – Sierakowice – Sierakowiczki – Gajówka – kaplica p.w. św. Magdaleny, 21,8 km.

- 16 Y Trasa Gliwice – Rudziniec – Ujazd – Góra Św. Anny – Gogolin – Krapkowice – Korfantów – Nysa.

Na terenie GZM odcinek: Gliwice (PKP – UM) – Stare Łabędy – Rzeczyce, skraj – Taciszów – Jez. Pławniowickie – Pławniowice – Rudziniec – Wydzierów, 27,4 km.

- 17 N Trasa Gliwice – Pyskowice – (Świniowice) Wielowieś – Potępa (Krupski Młyn) – Lubliniec – Olesno – Lasowice Małe – Kluczbork – Byczyna.

Na terenie GZM odcinek: Gliwice (UM) – Os. Kopernika – Przyszówka – Czechowice (– Zaolszany) – Pyskowice – Jaśkowice – Łubie – Kopienica – Krasowe – Jasiona, skraj (– Wojska), 25,9 km.

- 18 C Trasa Tarnowski Góry – Toszek – Ozimek – Turawa – Chrzastowice - Opole.

Na terenie GZM odcinek: Tarnowskie Góry – Os. Przyjaźń – Opatowice – Laryszów – Miedary, skraj – Wilkowice – Hebzie – Księży Las – Łubie – Kopienica, 22,1 km.

- 19 Z Trasa Tarnowski Góry – Tworóg – Zawadzkie – Ozimek – Turawa – Murów – Pokój – Karłowice – Lubsza – Jelcz-Laskowice.

Na terenie GZM odcinek: Tarnowskie Góry – Pufferki – Pniowiec (–Kolonja Fabryczna), 10,4 km.

- 20 N Trasa Katowice-Panewniki – Batory – Chorzów – Bytom – Tarnowskie Góry – Miasteczko Śląskie-Żyglin – Woźniki – Boronów – Lisów (Herby) – Krzepice – Kule (ujście Liswarty).

Na terenie GZM odcinek: Katowice-Panewniki, klasztor – Kokociniec – Os. Hutników – Batory, skraj – Klimzowiec – Os. Tysiąclecia (Katowice) – Park Śląski (Chorzów) – Szyb Prezydent – Stary Chorzów, skraj – Elektrownia „Chorzów” – Dolina Górnika – ZPK "Żabie Doły" – Os. Arki Bożka, skraj (Bytom) – Rozbark – Bytom (Park Miejski, skraj) – Dąbrowa Miejska (Bytom Północny PKP) – przyst. Dąbrowa Miejska wąsk. – Stroszek, skraj – przyst. Sucha Góra wąsk. – Lazarówka, skraj – Repty, Kopalnia Zabytkowa, wąsk. – Bobrowniki – Tarnowskie Góry – Lasowice – Jez. Chechło-Nakło (– Żyglin (Miasteczko Śląskie)), 42,1 km.

- 21 Z Trasa Tarnowski Góry – park w Świerklańcu – Przeczyce – Siewierz – Zawiercie – Ogrodzieniec – Wolbrom – Kraków.

Na terenie GZM odcinek: Tarnowskie Góry – Lasowice – Nowe Chechło – Świerklaniec, skraj – Jez. Świerklanieckie – Wymysłów – Niebyła – Jez. Rogoźnik – Pomłynie – Twardowice – Najdyszów, skraj – Sadowie Drugie – Sławniów – Toporowice – Gaj – Przeczyce – Jez. Przeczyckie – Boguchwałowice – Warężyno – Siewierz – Piwoń – Fryszarka, 42,7 km.

- 22 Y Trasa Częstochowa – Ostrężnik – Bobolice – Podzamcze (Ogrodzieniec) – Będów (Dąbrowa Górnicza) – Sławków.

Na terenie GZM odcinek: Kuźnica – Będów – Laski – Krzykawa – Krzykawka– Komora – Sławków, 12,5 km.

- 23 Z Trasa Katowice – Siemianowice Śląskie – Czeladź.

Na terenie GZM odcinek: Katowice (Rynek) – Uniwersytet Śląski – Os. Roździeńskiego, skraj – Bogucice – tereny przemysłowe (Siemianowice Śląskie) – Sadowki – Siemianowice, skraj – park Pszczelnik – Os. Piłsudskiego – Czeladź – Wschodnia Strefa Ekonomiczna – hipermarket M1 – Os. Syberka – Będzin – Brzozowica, skraj – Zielona – Park Zielona – Korzeniec (Dąbrowa Górnicza), 22,4 km.

- 28 N Trasa Brada (Łaziska Górne) – Mikołów – Katowice-Podlesie – Mysłowice-Brzezinka – Jaworzno – Trzebinia.

Na terenie GZM odcinek: Kol. Huta (trasa nr 2) – Os. Leśne – PKP Łaziska Górne – Nowy Świat (Łaziska Dolne) – Os. Mickiewicza – Park Wymysłanka – Mikołów – Os. Grunwaldzkie – (Gniotek →) Kopaniny (Katowice) – Podlesie, skraj – Zaopusta – droga do Bożych Darów i Tychów-Czułowa – droga do Murcek (trasa nr 101) – KWK „Wesoła” – Wesoła Fala (Mysłowice) – Wesoła, skraj – Morgi – Brzezinka (– Wysoki Brzeg (Jaworzno)), , 32,7 km.

- 29 S Trasa Gliwice – Knurów – Orzesze – Pszczyna.

Na terenie GZM odcinek: Gliwice (Arena) – Os. Zubrzyckiego – Trynek – Bojków – III Kolonia



(Knurów) – Farskie – Beksza, 13,3 km.

- 30 S Trasa Rybnik – Rudy – Sierakowice (Sośnicowice) – Pławniowice – Toszek – Lubliniec.

Na terenie GZM odcinek: kaplica p.w. św. Magdaleny – Gajówka – Sierakowiczki – Łącza – Rudno – Pławniowice – Nowy Świat – Jez. Pławniowickie, zapora – Niewiesz, skraj – Poniszowice – Słupsko – Jagiełła, 30,7 km.

- 32 C Trasa Bytom – Ruda Śląska – Ornontowice – Orzesze – Żory.

Na terenie GZM odcinek: Bytom (Rynek) – Szombierki – Os. Powstańców Śląskich (Ruda Śląska) – Os. Podlas – Godula – Chebzie, droga do PKP – Nowy Bytom, skraj – Czarny Las – Wirek, skraj – Halemba – Os. Halemba – Wygoda (Mikołów) – Paniowy – Bujaków – Nowy Świat (Ornontowice), 27,5 km.

- 33 Z Trasa Gliwice – Chudów (Gierałtowiec) – Mikołów – Tychy – Bieruń – Oświęcim.

Na terenie GZM odcinek: Gliwice – Politechnika Śląska – Trynek – Bojków Dolny – Przyszowice – zamek Chudów – Paniówki, skraj – Paniowy (Mikołów) – Mokre – Os. Mickiewicza – Park Wymysłanka – Kol. Wojewódzka – Ostrów (Wyry) – Regielowiec – Wilkowyje (Tychy) – Glinka – Zuble – Osiedle M – Osiedle P – tereny przemysłowe – Fiat Auto Poland – Bieruń Stary – Bieruń Nowy, 55,9 km.

- 35 S Trasa Łagiewniki (Bytom) – Siemianowice Śląskie – Sosnowiec – Mysłowice – Imielin – Chełmek – Oświęcim.

Na terenie GZM odcinek: Os. Karmeńskiego (Bytom) – ZPK "Żabie Doły" – Maciejkowice, skraj – Maroko (Michałkowice, skraj) – Siemianowice Śląskie, skraj – Pszczelnik – Dąbrówka Mała, skraj (Katowice) – Stadion Ludowy – Staw Stawiki (Katowice) – Stawy Hubertus – Szabelnia (Mysłowice) – Mysłowice (droga do PKP) – Słupna – Trójkąt Trzech Cesarzy – Os. Powstańców Śląskich – Brzezinka, skraj – Józefka – Dzieńkowice – Dzieńkowice-Jazd – Imielin Jazd – Zbiornik Dzieńkowice – Chełm Mały, 41,5 km.

- 36 N Trasa Sosnowiec – Czeladź – Będzin – Dąbrowa Górnicza – Łazy – Zawiercie.

Na terenie GZM odcinek: Egzotarium (Sosnowiec) – Os. Kalety – Piaski (Czeladź) – Wschodnia Strefa Ekonomiczna – hipermarket M1 – Os. Syberka – Będzin – Koszelew (Dąbrowa Górnicza) – Pałac Zagłębia – Smugi – Zając – Os. Morcinka – Os. Lipskiego – Gołonóg (PKP) – Pogoria (PKP) – Ząbkowice (PKP) – Bielowizna – Czworaki – Sikorka (PKP) – Bugaj – Tucznawa – Chruszczobród, skraj, 27,2 km.

- 37 Z Trasa Ząbkowice (Dąbrowa Górnicza) – Olkusz.

Ząbkowice (Dąbrowa Górnicza) – Starosiedle – Zagrabie – Łęka – Kałuża – Wypaleniska – Łazy – Błędów (– Laski), 18,4 km.

- 40 Z Trasa Zabrze – Bytom.  
Biskupice, skraj (Zabrze) – Os. Młodego Górnika, skraj – „Plejada” (Bytom) – Miechowice, skraj – Karb – Park Miejski – Bytom (Rynek), 9,9 km.
- 42 Y Trasa Chorzów-Batory – Świętochłowice – Ruda Śląska-Chebzie.  
Chorzów-Batory, skraj (trasa nr 20) – droga do PKP – Świętochłowice – Staw Magiera – Ruda Śląska-Chebzie (PKP), 6,5 km.
- 43 C Trasa Zabrze – Gierałtów – Czerwionka-Leszczyny.  
Na terenie GZM odcinek: Os. M. Curie-Skłodowskiej – Zabrze (Dom Muzyki i Tańca) – Os. Dzierżona – Os. Janek – Makoszowy – Piosek – Przyszowice – Gierałtów – Farskie – Beksza, 16,3 km.
- 44 Z Trasa Bytom – Świętochłowice – Ruda Śląska – Mikołów.  
Bytom (~~Rynek~~) – Łagiewniki – Pnioki (Chorzów) – Staw Amelung – Os. Gwarecka – Os. Markiewki (Świętochłowice) – Świętochłowice (PKP) – Podgórze – Kol. Janasa – Nowy Wirek, skraj (Ruda Śląska) – Bykowina, skraj – Os. Górnośląskie, skraj – Kochłowice – ośr. wyp. „Lasy Kochłownicze” – Panewniki Stare, skraj – Jamna – Mikołów PKP – Mikołów (Rynek), 24,9 km.
- 45 S Trasa Katowice – Chorzów-Batory – Ruda Śląska – Zabrze – Gliwice.  
Katowice (Rynek) – Załęże – Os. Witosa – Os. Hutników (Chorzów) – Nowy Wirek, skraj (Ruda Śląska) – Bykowina – Nowy Bytom, skraj – Czarny Las – Bielszowice, skraj – Zaborze Południe (Zabrze) – Park im. rtm. W. Pileckiego – Os. Janek – Park Leśny im. Powstańców Śląskich – Sośnica (Gliwice), 24,8 km.
- 49 S Trasa Gliwice – Knurów – Czerwionka-Leszczyny.  
Na terenie GZM odcinek: Gliwice (PKP) – Starówka – Os. Trynek – Bojków Górny – Os. Wojska Polskiego – Os. Tysiąclecia – Knurów – Krywałd – Szczygłowice – Czutów, skraj (Czerwionka-Leszczyny), 15,6 km.
- 66 C Trasa Tarnowski Góry – Zbrośławice – Pyskowice – Rudziniec – Ujazd – Kędzierzyn-Koźle – Baborów – Opava.  
Tarnowski Góry – Kopalnia Zabytkowa – Kol. Staszica – Repty Stare – Park w Reptach (droga do Sztolni Czarnego Pstrąga) – wylot Sztolni Fryderyk – Zbrośławice – Kępczowice – Nierada – Kamieniec – Karchowice – Wygietzów – Zawada – Zaolszany – Pyskowice – Poddębnie – jez. Dzierżno Małe – Dzierżno Dolne – Jez. Pławnowickie Małe – Jez. Pławnowickie, strona północna – droga do Pławnowic – Huta Piła (Rudziniec) (– Ujazd), 44,8 km.

## 9.2.6.2. TRASY DRUGORZĘDNE

- 101 S Trasa Katowice-Brynów – Murcki – Łędziny – Nowy Bieruń.  
Brynów (Katowice) – Ochojec, skraj – Murcki – Siągarnia – Hamerla (Trutowisko) – L. Łędziny – {Zamoście} – Łędziny – Osiedle PKP – Górki – Kopciowice, skraj – Nowy Bieruń, 25,8 km.
- 111 N Trasa Mysłowice-Kosztowy – Imielin – Chełm Śląski – Bieruń Nowy.  
÷ Kosztowy – {Imielin-Paduch} – Imielin – Cisowiec – Chełm Śląski – Kopciowice – Kopciowice-Osada – Bieruń Nowy, 14,0 km.
- 114 Y Trasa Chorzów – Siemianowice Śląskie – Wojkowice – Rogoźnik – Jez. Chechło-Nakło – Miasteczko Śląskie.  
Na terenie GZM odcinek: Szyb Prezydent (Chorzów) – Park Śląski, skraj – Stary Chorzów, skraj – Węzłowiec – Bytków, skraj – Kol. Alfred – Os. Tuwima – Siemianowice Śląskie, cmentarz – Pszczelnik, skraj – cmentarz żołnierzy niemieckich – Przełajka – Wojkowice – Żychcice, skraj – Piaski – Rogoźnik – ośr. wyp. Rogoźnik – Ossy, skraj – Niezdara – Ostroźnica – Jez. Chechło-Nakło – Miasteczko Śląskie), 36,8 km.
- 133 N Trasa Łaziska Średnie – Gostyń (gmina Wiry) – Mościska (Orzesze)  
Na terenie GZM odcinek: Łaziska Średnie – Borki – Gostyń, skraj, 4,4 km.
- 137 S Trasa Ruda Śląska – Mikołów – Wiry – Kobiór.  
Os. Halemba II (Ruda Śląska) – Stara Kuźnica – Śmiłowice-Reta – Mikołów-Reta – Mikołów – Kol. Wojewódzka – Wiry – Leśniczówka – Kobiór-Osiedle – Kobiór-Kąty (trasa nr 178), 25,6 km.
- 142 Y Trasa Orzesze – Wiry – Tychy – Łędziny-Zamoście.  
Na terenie GZM odcinek: (Stara Szklarnia) – Huta Łaziska – Łaziska Średnie – Wiry – Ostrów – Wilkowyje – Tychy (PKP) – Os. Budowlanych – Osiedle E (UM Tychy) – Osiedle F – Urbanowice – Jaroszowice – Wygorzele, skraj – L. Łędziny – {Zamoście}, 26,5 km.
- 143 S Na terenie GZM odcinek: Łaziska Górne (PKP – UM) – Kąty – Stara Szklarnia), 3,4 km.
- 147 Z Trasa Ornontowice – Łaziska Górne – Gostyń (Wiry) – Kobiór.  
Na terenie GZM odcinek: Nowy Świat – Huciska – Brada, skraj – Łaziska Górne – Huta Łaziska – Wiry – Kopanina – Gostyń, kościół – Chałupy – Gostyń, przedszkole – Kobiór-Osiedle – Kobiór, kładka (trasa nr 1), 22,4 km.
- 151 C Trasa Mysłowice – Łędziny – Bieruń Stary – Bojszowy – Wola.  
Na terenie GZM odcinek: Os. Powstańców Śląskich – Brzęczkowice – Brzezinka – Os. Zawadzkiego – Kosztowy – Krasowy, skraj – Furmaniec – {Hołdunów} – Łędziny – Bieruń Stary – Os. Chemików – Bojszowy Górne – Bojszowy Dolne – skraj Woli, 26,1 km.

- 153 Z Trasa Łędziny – Chełm Śląski – Chełmek.  
Na terenie GZM odcinek: Łędziny, pomnik – Łędziny, Os. Centrum – Smardzowice – Chełm Śląski PKP – Chełm Mały (– Chełmek PKP), 11,8 km.
- 156 Y Trasa Bieruń Stary – Chełmek.  
Na terenie GZM odcinek: Bieruń Stary – Kopciowice (– Chełmek PKP), 4,7 km.
- 158 S Osiedle Ł (Tychy) – Paprocany – Osiedle Z – Furmaniec – Dąbrowica – Świerczyniec – Bojszowy – Jajosty – Kopań – Bijasowice – Nowy Bieruń, 20,0 km.
- 161 S Trasa Promnice – Kobiór – Brzeszcze.  
Na terenie GZM odcinek: Trasa nr 1 koło Promnic – Kobiór – Międzyrzecze, skraj, 5,3 km.
- 164 N Trasa Świerczyniec – Miedźna.  
Na terenie GZM odcinek: Świerczyniec – Nowe Bojszowy – Międzyrzecze, 4,7 km.
- 178 N Trasa Plessówka, przebieg Pawłowice – Suszec – Kobiór – Pszczyna.  
Na terenie GZM odcinek: (Mitręgówk)a – Staw Żorek – Kobiór, kładka (trasa nr 1) – Kajzerowiec (Kobiór) – trasa nr 161, 5,9 km.
- 295 Y Trasa Pilchowice – Rybnik-Stodoły.  
Na terenie GZM odcinek: Pilchowice – Trześniówka (– Ochojec (Rybnik)), 4,4 km.
- 371 N Bojków (Gliwice) – Mysia Góra – Nieborowice, 6,2 km.
- 373 Y Halemba (Ruda Śląska) – Os. Halemba II – ośr. wyp. Lasy Borowskie – Borowa Wieś (Mikołów) – Paniówki – zamek Chudów – Grabina – Gierałtowice – Farskie – Knurów – Nieborowice – Zalesie – Smolnica – Trachy-Kuźniczka – Rachowice – Łącza, 40,1 km.
- 374 N Smolnica – Leboszowice – Pilchowice, 4,9 km.
- 378 C Leboszowice, skraj – Las Kampie – Smolnica, kapliczka – Sośnicowice – trasa nr 15, 7,4 km.
- 382 N Łącza – Rudziniec – Huta Piła, 8,0 km.
- 384 Z Trasa Zabrze – Pyskowice – Toszek – Zimna Wódka (trasa nr 16).  
Na terenie GZM odcinek: Mikulczyce (Zabrze, trasa nr 6) – Czekanów – Przezchlebie, skraj – Czechowice (Gliwice), skraj – Zaolszany – Pyskowice – Srocza Góra, 14,6 km.
- 396 S Gliwice-Ostropa – Kol. Leśna – Choryńskowice – Sośnicowice, 5,6 km.

- 401 Y Trasa Bytom – Radzionków – Świerklaniec – Piekary Śląskie – Bytom.  
Dąbrowa Miejska (Bytom Północny PKP) – Vitor (Stroszek) – Os. gen. J. Ziętka, skraj – Radzionków – Orzech – Świerklaniec – Park Świerklaniec – Kozłowa Góra, zapora – Os. Wieczorka – Os. Buczka – Piekary Śląskie – Szarlej – Rozbark – Bytom (Rynek), 23,7 km.
- 413 Z Bytom – Rozbark – Jutrzyzny (Piekary Śląskie) – Dąbrówka Wielka, skraj – Rozalia – Wojkowice – Brzeziny – Strzyżowice, skraj – Gródków Drugi – Psary Wańkowce – Psary (UG), 19,7 km.
- 414 N Katowice, węzeł przesiadkowy – Koszutka – Kol. Alfred – Bytków, skraj Węzłowiec, skraj (Chorzów) – Os. Węzłowiec (Siemianowice Śląskie) – Maroko – Os. Michałkowice – Michałkowice, skraj – Dąbrówka Wielka – Dołki – most na Brynicy – Żychlice, 15,8 km.
- 421 S Trasa Piekary Śląskie – Orzech – Tarnowskie Góry – Kalety.  
Na terenie GZM odcinek: Os. Wieczorka I – Os. Pod Lipkami – Lipka – Kozłowa Góra – Orzech – Nakło Śląskie – Os. Jana – Tarnowskie Góry – Sowice – staw Głęboki Dół, 19,3 km.
- 423 N Trasa Świerklaniec – Ożarowice – Pyrzowice – Mierzęcice – Siewierz.  
Świerklaniec – Ostroznica – Bizja – Niezdara – Brynica, skraj – Kol. Pod Brynicą – Kol. Wronówka – Ożarowice – Kol. Żubrza – Pyrzowice – Siedliska – Sadowie Pierwsze – Mierzęcice – Targoszyce – Pasięka – Podmłynie – Przeczyce – Tuliszków – Chmielowskie – Os. Jeziorna – Kuźnica Świętojańska – zamek Siewierz.- Siewierz (Rynek), 32,8 km.
- 426 C Trasa Tarnowskie Góry – Miasteczko Śląskie – Brynica.  
Na terenie GZM znajdują się 2 odcinki:  
a/ odcinek w Tarnowskich Górach: Tarnowskie Góry PKP – Czarna Huta (– Miasteczko Śląskie), 5,4 km,  
b/ odcinek w Brynicy, 0,1 km.  
Razem 5,5 km.
- 427 Z Blachówka – Stroszek – Os. Gen. Ziętka – Radzionków – trasa nr 6 (Rojca), 4,5 km.
- 430 N Trasa Zabrze – Zbrostawice – Boruszowice – Kalety – Koszęcin.  
Na terenie GZM odcinek: Os. M. Curie-Skłodowskiej (Zabrze) – Os. Kopernika – Mikulczyce, skraj – Czekanów – Świętoszowice – Grzybowice, skraj – Wieszowa, skraj – Konary - Nierada – Zbrostawice – droga do Wilkowic – Miedary (– Hanusek), 22,5 km.
- 432 C Trasa Kalety – Zendek – Siewierz.  
Zendek – Ostrowy – Staw Korcok – Siewierz, 13,3 km.
- 461 Y Trasa Mysłowice-Słupna – Sosnowiec-Pekin – Dąbrowa Górnicza.  
Trójkąt Trzech Cesarzy – Jęzor, skraj – Niwka – Os. Koziebaka – Os. Robotnicze Jedność – Kol.

- Pod Klimontowem – Pekin – Zagórze – Reden – Dąbrowa Górnicza (Pałac Zagłębia – PKP), 12,5 km.
- 463 Z Trasa Czeladź – Sosnowiec.
- Madera – Czeladź – Park Grabek – Os. Musiała – Park Alfred – Stare Piaski, skraj – Os. Kalety (Sosnowiec) – ul. Wiązowa (trasa nr 5) – ul. Grabowa – ul. Piłsudskiego – droga do PKP – ul. Sienkiewicza – ul. 1 Maja (trasa nr 3), 11,5 km.
- 470 Z Trasa Strzemieszyce Wielkie (Dąbrowa Górnicza) – Sosnowiec-Bory – Jaworzno.
- Na terenie GZM odcinek: Strzemieszyce Wielkie (Dąbrowa Górnicza) – Szafaszowizna – Ostrowy Górnicze – Bory – Maczki, 6,8 km.
- 496 C Jez. Rogoźnik – Rogoźnik – Strzyżowice – Górka – Psary (UG), 9,9 km.
- 507 S Trasa Dąbrowa Górnicza – Psary – Mierzęcice.
- Na terenie GZM odcinek: Dąbrowa Górnicza (PKP) – Kłoda – Korzeniec – Park Zielona – kładka na Czarnej Przemszy – Niepiekło (Będzin) – Podłósie – Glinice (Będzin-Łagisza) – Stachowe – Psary – Malinowice – Gołusza Dolna – Dąbie Dolne – Toporowice – Targoszyce, 16,5 km.
- 510 Y Trasa Dąbrowa Górnicza – Wojkowice Kościelne (Mierzęcice) – Siewierz.
- Dąbrowa Górnicza (PKP) – Korzeniec – Jez. Pogoria III – Jez. Kuźnica Warężyńska (Pogoria IV), zapora – Marianki – Ratanice, skraj – Pastwiska (Wojkowice Kościelne) – Podskale – (Podwarpie) – Glinianki – Zawarpie – Sulików – zamek Siewierz – Siewierz, 20,5 km.
- 518 S Siewierz – Kuźnica Sulikowska – Gołuchowice – Trzebiestawice – Gródki – Góra Bocianek – Bugaj – Tucznowa – Łęka – Okradzionów – Chwaliboskie – Niwka – Sławków, skraj – Komora (– Bolesław), 25,9 km.
- 520 C Siedliska – Łubne – Niwiska – trasa nr 21, 6,3 km.
- 533 C Trasa Siewierz – Wiesiółka (Łazy) – Błędów.
- Na terenie GZM znajdują się 2 odcinki:
- a/ odcinek koło Siewierza: Siewierz – Kuźnica Sulikowska (– Zazdrość), 4,0 km,
- b/ odcinek w Dąbrowie Górniczej: (Niegowoniczki) – Błędów, 2,0 km.
- Razem 6,0 km.
- 552 S Trasa Siewierz – Koziegłowy – Żarki – Bobolice.
- Na terenie GZM odcinek: Siewierz – Nowa Wioska – Podrzaże, 6,3 km.
- 841 Z Trasa nr 114 – Przelajka – Sączów – Kolonia folwarczna – Ożarówce, 6,1 km.

- 911 Z Panewniki Stare (Katowice) – Kokociniec – Ligota – Brynów – Muchowice – Giszowiec, 12,8 km.
- 914 Y Giszowiec (Katowice) – Os. Adama – Stara Wesoła – Morgi (Mysłowice), 6,2 km.

### 9.2.6.3. ŁĄCZNIKI

- 6a S Łącznik w Dąbrowie Górniczej.  
Dąbrowa Górnicza – Korzeniec, skraj, 1,6 km.
- 6b S Łącznik w Gliwicach.  
Radiostacja – dworzec PKP, 1,9 km.
- 40a S Łącznik w Bytomiu.  
UM – dworzec PKP, 1,3 km.
- 43a S Łącznik w Zabrze.  
Dom Muzyki i Tańca – dworzec PKP, 0,8 km.
- 155 Y Łącznik w Łędzinach.  
Os. Centrum – Osiedle PKP, 2,4 km.
- 423a S Świerklaniec , skraj (trasy nr 21 i 423) – Jez. Chechło-Nakło (trasy nr 20 i 114), 1,9 km.
- 430a S Łącznik w Zbrostawicach.  
trasa nr 430 – kościół, 0,6 km.
- 463a S Łącznik w centrum Sosnowca.  
ul. 3 Maja (PKP – trasa nr 463 – trasa nr 5), 1,8 km.
- 757 N Łącznik w Tychach.  
Tychy-Urbanowice (trasa nr 142) – tereny przemysłowe (trasa nr 33), 0,8 km.

Łącznie na terenie GZM zaplanowano 1632,9 km głównych tras rowerowych oraz uzupełniających je tras drugorzędnych i łączników. Średni współczynnik wydłużenia dla tych tras wynosi 1,31.

Trasy główne stanowią 60,4 % wszystkich zaproponowanych tras rowerowych, uzupełniające je ważniejsze trasy drugorzędne 38,8 %, a łączniki 0,8 %.

## 9.3. Opis projektowanych tras w poszczególnych gminach GZM

### 9.3.1. Powiaty grodzkie

Rdzeń Metropolii stanowi 13 miast – powiatów grodzkich. Centralnym punktem tego rdzenia są Katowice, a którego wychodzi promieniście kilka głównych tras do pozostałych miast Metropolii



i dalej w kierunku innych dużych miast w woj. śląskim i województwach sąsiednich. Kolejne trasy główne łączą ze sobą bezpośrednio pozostałe miasta – powiaty grodzkie, a także prowadzą promieniście, uzupełniając trasy wychodzące z Katowic.

#### *9.3.1.1. Bytom*

Propozycje w końcowej (wynikowej) wersji studium. Centralny punkt miasta stanowi Rynek, z którego wychodzą promieniście 4 trasy: nr 32 w stronę Rudy Śląskiej przez Szombierki, nr 40 w stronę Zabrzeza przez Miechowice, nr 44 w stronę Świętochłowic przez Łagiewniki i nr 401 w stronę Piekar Śląskich przez Rozbark. Nieopodal Rynku, w Rozbarku od trasy nr 401 odgałęzia się trasa nr 413 w stronę Psar przez północną część Siemianowic Śląskich. Trasę nr 401 przecina trasa nr 20 prowadząca z Chorzowa przez Os. Arki Bożka, Rozbark, Dąbrowę Miejską i Stroszek do Tarnowskich Gór. W centrum Bytomia od tras nr 20 i 40 do dworca kolejowego prowadzi łącznik nr 40a. Od trasy nr 20 w Dąbrowie Miejskiej odgałęzia się trasa nr 401 w stronę Świerklańca przez Radzionkowa, następnie przecina ją trasa nr 6 prowadząca z Piekar Śląskich przez Radzionków, Stroszek, Dąbrowę Miejską i Miechowice do Gliwic, a w Stroszku odgałęzia się trasa nr 427 do Radzionkowa. Od trasy nr 44 w Łagiewnikach odgałęzia się trasa nr 35 w stronę Siemianowic Śląskich przez północną część Chorzowa.

Łącznie przez Bytom prowadzi 10 tras (11 odcinków), z których tylko trasa nr 6 ma charakter komunikacyjno-turystyczny, a pozostałe to trasy o charakterze komunikacyjnym.

#### *9.3.1.2. Chorzów*

Propozycje w końcowej (wynikowej) wersji studium.

Aktualna koncepcja głównych tras rowerowych GZM nawiązuje tylko częściowo do zrealizowanego fragmentu trasy nr 20 i pozostających w fazie koncepcji innych tras rowerowych. Główną oś komunikacji rowerowej miasta stanowi trasa nr 20 z Katowic-Panewnik przez Os. Hutników, Batory, Park Śląski i Stary Chorzów do Bytomia. Przecinają ją kolejno trasy: nr 45 prowadząca z Katowic przez Os. Hutników do Rudy Śląskiej (Nowego Bytomia), nr 4 prowadząca z Katowic przez Park Śląski, centrum Chorzowa i Os. Gwarecka do Świętochłowic, nr 114 z Chorzowa przez Stary Chorzów do Siemianowic Śląskich oraz trasa nr 35 z Bytomia-Łagiewnik przez Siemianowice Śląskie, Mysłowice do Oświęcimia. W Batorym od trasy nr 20 odgałęzia się trasa nr 42 w stronę Świętochłowic. Wzdłuż zachodniej granicy miasta prowadzi trasa nr 44 ze Świętochłowic przez Os. Gwarecka i Pnioki do Bytomia. Przed granicą z Katowicami od trasy nr 114 odgałęzia się trasa nr 414.

Łącznie przez Chorzów prowadzi 7 tras o charakterze komunikacyjnym.

### 9.3.1.3. Dąbrowa Górnicza

Propozycje w końcowej (wynikowej) wersji studium.

Centralny punkt miasta stanowi dworzec kolejowy, z którego wychodzi promieniście 5 tras rowerowych: trasa nr 36 prowadząca z Będzina przez Warpie, centrum miasta, Gołonóg, Pogorię, Ząbkowice i Chruszczobród do Łaz i Zawiercia, trasa nr 461 prowadząca przez Sosnowiec-Pekin i Sosnowiec-Niwkę do Trójkąta Trzech Cesarzy, –trasa nr 6a prowadząca do Będzina-Zielonej do połączenia z trasą nr 6 w stronę Piekar Śląskich, nr 507 prowadząca w stronę Psar i Mierzęcic oraz nr 510 prowadząca w stronę zalewu Pogoria III, zalewu Kuźnica Warężyńska, Wojkowic Kościelnych i Siewierza. Przez Dąbrowę Górniczą biegnie też trasa nr 6, która przecina większość z wymienionych powyżej tras z wyjątkiem trasy nr 461 – prowadzi ze Sławkowa przez Strzemieszyce Wielkie, Gołonóg, obok zalewu Pogoria III, przez Będzin-Zieloną i Będzin-Łagiszę w stronę Siemianowic Śląskich (Przetajki) i Piekar Śląskich. W Strzemieszycach Wielkich od trasy nr 6 odgałęzia się trasa nr 470 prowadząca przez dzielnic Sosnowca Ostrowy Górnicze, Bory i Maczki do Jaworzna, a koło zalewu Pogoria III odgałęzia się trasa nr 506 przez Park Zielona wzdłuż Przemysły do Będzina.

Kilka tras prowadzi przez wschodnią część miasta. Od trasy nr 36 w Ząbkowicach odgałęzia się trasa nr 37 przez Łękę i Błędów w stronę Olkusza i Krakowa, do połączenia się z trasą Velo Prądnik z systemu tras Velo Małopolska. Przez Błędów prowadzi też trasy R11a – odnoga trasy międzynarodowej nr EuroVelo nr 11, prowadząca z Krakowa przez Sławków i Błędów w stronę Częstochowy, Łodzi i Płocka, nr 22, prowadząca ze Sławkowa przez Błędów i Ogrodzieniec w stronę Częstochowy oraz trasa nr 533 przez Łazy do Siewierza. Trasy nr 36 i 37 przecina trasa nr 518, prowadząca ze Sławkowa przez Łękę i Tucznawę do Siewierza.

Łącznie przez Dąbrowę Górniczą prowadzi 13 tras, z których trasy nr 36 i 461 mają charakter komunikacyjny, a pozostałe to trasy o charakterze komunikacyjno-turystycznym.

### 9.3.1.4. Gliwice

Propozycje w końcowej (wynikowej) wersji studium.

Centralny punkt miasta stanowi pl. Piłsudskiego, z którego wychodzi promieniście 5 tras: nr 3 w stronę Zabrze-Makoszów i Katowic przez Sośnicę, nr 15 w stronę Łan Wielkich (w gminie Sośnicowice) i Kędzierzyna-Koźła przez Wójtową Wieś i Ostropę, nr 16 od dworca kolejowego w stronę Rudzińca i Ujazdu przez Stare Łabędy, nr 17 w stronę Pyskowic i Lublińca przez Łabędy-Przysówkę i Czechowice oraz nr 33 w stronę Przyszowic (w gminie Gierałtowice) i Mikołowa przez Trynek i Bojków Dolny. Na wschód od pl. Piłsudskiego trasy nr 3 i 33 przecina trasa nr 49 prowadząca od dworca kolejowego przez Os. Sikornik i Bojków Górny do Knurów i Czerwionki-Leszczyn, a przy hali sportowo-widowiskowej odgałęziają się od nich trasa nr 4 prowadząca przez Zatorze do Os. M. Curie-Skłodowskiej w Zabrzu i Katowic oraz trasa nr 29 przez Bojków i Knurów do Orzesza. W Sośnicy od trasy nr 3 odgałęzia się trasa nr 45 do Os. Janek w Zabrzu i Katowic. Trasy nr 15, 16 i 17 przecina

trasa nr 6 prowadzącą z Mikulczyc w Zabrze przez Żerniki, Szobiszowice, wschodnią część centrum miasta i Wójtową Wieś do Pilchowic i Raciborza. Od dworca kolejowego do trasy nr 6 w stronę Żernik prowadzi łącznik – trasa nr 6b. W Ostropie od trasy nr 15 odgałęzia się trasa nr 396 do Sośnicowic.

W południowej części Gliwic znajduje się trasa nr 371, łącząca w Bojkowie trasę nr 29 z prowadzącą w stronę Pilchowic i Raciborza trasą nr 6. Trasa ta w całości przebiega po torowisku dawnej kolei wąskotorowej, zgodnie z propozycjami audytu dotyczącego koncepcji Velo Silesia. Przez północne krańce Gliwic, obok Jez. Czechowickiego przebiega trasa nr 384 z Zabrze-Mikulczyc przez Pyskowice do Toszka, wykorzystująca m.in. torowisko po rozebranej linii kolejowej.

Łącznie przez Gliwice prowadzi 14 tras, z których 7 tras (nr 6, 15, 16, 29, i 33, 371 i 384) mają charakter komunikacyjno-turystyczny, a pozostałe to trasy o charakterze komunikacyjnym.

#### 9.3.1.5. Katowice

Propozycje w końcowej (wynikowej) wersji studium.

Centralny punkt miasta stanowi Rynek, z którego wychodzi promieniście 7 tras: nr 1 w stronę Tychów przez Os. Roździeńskiego, Dolinę Trzech Stawów, Katowicki Park Leśny, skraj Ochojca, Kostuchnę i skraj Podlesia, nr 2 w stronę Mikołowa przez Park Kościuszki, Brynów, Kokociniec i Panewniki, nr 4 w stronę Chorzowa przez Koszutkę, Dąb i Park Śląski (obok Os. Tysiąclecia), nr 5 w stronę Sosnowca przez Os. Roździeńskiego, Szopienice-Rozdzień i Stawy Hubertus, nr 7 w stronę Mysłowic obok Urzędu Wojewódzkiego, przez Dolinę Trzech Stawów, Janów, Szopienice-Wilhelminę, nr 23 w stronę Siemianowic Śląskich przez Bogucice oraz nr 45 w stronę Os. Hutników w Chorzowie-Batorym przez Załęże i Os. Witosa. Na zachód od Rynku, przy projektowanym węźle przesiadkowym od trasy nr 45 odchodzi trasa nr 414, prowadząca przez Koszutkę, Wełnowiec i Kol. Alfred do wschodniego narożnika Parku Śląskiego, i Siemianowic Śląskich – Bytkowa.

Na południe od centrum trasy nr 1 i 2 przecina trasa nr 3 prowadząca ze Starej Kuźni w Rudzie Śląskiej przez Stary Panewnik, Zadole, Piotrowice, Ochojec, Giszowiec, Janów, Nikiszowiec, Szopienice- Wilhelminę i Stawy Hubertus (od Szopienic razem z trasą nr 7) do Sosnowca, a wcześniej przecina je trasa nr 911, prowadząca ze Starych Panewnik przez Kokociniec, Ligotę, Brynów i Muchowice do Giszowca. W Starych Panewnikach trasę nr 3 przecina trasa nr 44 ze Świętochłowic do Mikołowa. Od skrzyżowania tras nr 1 i 3 koło Ochojca odgałęzia się trasa nr 101 prowadząca przez Murcki do Łędzin, od której przy L. Łędziny odgałęzia się trasa nr 142 do Tychów. Przez południową część miasta biegnie też trasa nr 28, która przecina trasy nr 1 i 101 – prowadzi z Mikołowa przez Podlesie, skrajem Bożych Darów w stronę Wesolej i Brzezinki w Mysłowicach. W Giszowcu od trasy nr 3 odgałęzia się trasa nr 914, która łączy się z trasą nr 28 prowadzącą przez Mysłowice-Brzezinkę do Jaworzna. Od trasy nr 2 w Panewnikach odgałęzia się trasa nr 20, prowadząc w stronę Chorzowa przez Kokociniec. O północną granicę miasta zahaczają trasa nr 35 prowadząca ze Starego Sosnowca

koło Stawów Hubertus do Mysłowic oraz trasa nr 114 prowadząca z Chorzowa skrajem Parku Śląskiego i Bytkowa, koło Kol. Alfred w Katowicach do Siemianowic Śląskich.

Łącznie przez Katowice prowadzi 17 tras, z których trasa nr 142 tylko formalnie zaczyna się na terenie miasta. Trasy nr 3, 28, 101, 142, 911 i 914 mają charakter komunikacyjno-turystyczny, a pozostałe to trasy o charakterze komunikacyjnym.

#### *9.3.1.6. Mysłowice*

Propozycje w końcowej (wynikowej) wersji studium.

Główną oś komunikacji rowerowej miasta stanowi trasa nr 35 prowadząca kolejno wzdłuż prawego brzegu Brynicy, Czarnej Przemszy i Przemszy z Siemianowic Śląskich skrajem Katowic obok Szabelni, Starego Miasta, Słupnej do Trójkąta Trzech Cesarzy i dalej obok Os. Powstańców Śląskich, Brzezinki, Dzieńkowic i Imielina-Jazdu w stronę Chełmka i Oświęcimia. Od strony Katowic do trasy nr 35 dochodzą trasy nr 3 i 7, rozgałęziające się przy Stawach Hubertus i Szabelni – trasa nr 3 prowadzi w stronę Sosnowca, a trasa nr 7 biegnie wraz z trasą nr 35 do Trójkąta Trzech Cesarzy, kierując się dalej skrajem Sosnowca w stronę Jaworzna. Przy Trójkącie Trzech Cesarzy od tras nr 7 i 35 odchodzi w stronę Sosnowca-Zagórza i Dąbrowy Górniczej trasa nr 461. Przy Os. Powstańców Śląskich od trasy nr 35 odgałęzia się trasa nr 151 w stronę Łędzin i Starego Bierunia przez Brzęczkowice, Brzezinkę, Kosztowy, Krasowy i Furmaniec, a od trasy nr 151 w Kosztowach odgałęzia się trasa nr 111 do Imielina. W Brzezince trasy nr 35 i 151 przecina trasa nr 28 prowadząca z Katowic-Podlesia i Bożych Darów przez Wesołą, Morgi i Brzezinkę do Jaworzna. W Morgach do trasy nr 28 dochodzi trasa nr 914 z Katowic-Giszowca. W Imielinie-Jeździe trasę nr 35 przecina trasa nr 8 prowadząca ze Starego Bierunia i Imielina przez Dzieńkowice-Jazd w stronę Jaworzna.

Łącznie przez Mysłowice prowadzi 9 tras, z których trasa nr 461 tylko formalnie zaczyna się na terenie miasta, a trasy nr 3 i 8 przebiegają w granicach miasta na bardzo krótkich odcinkach – trasy nr 3, 8, 28 i 914 mają charakter komunikacyjno-turystyczny, a pozostałe to trasy o charakterze komunikacyjnym.

#### *9.3.1.7. Piekary Śląskie*

Propozycje w końcowej (wynikowej) wersji studium.

Główną oś komunikacji rowerowej miasta stanowi trasa nr 401 prowadząca ze Świerklańca obok zapory w Kozłowej Górze, przez Os. Wieczorka, Os. Buczka, nieopodal Bazyliki i Kalwarii, przez Szarlej do Bytomia. Przy zaporze w Kozłowej Górze trasa nr 401, tuż za granicą Piekar Śląskich, styka się z trasą nr 21 z Tarnowskich Gór przez Rogoźnik i Przeczyce do Siewierza. Przy Os. Wieczorka od trasy nr 401 odgałęzia się trasa nr 421, która prowadzi przez Kozłową Górę w stronę Tarnowskich Gór. W poprzek trasy nr 401 przebiega trasa nr 6, prowadząca od strony Dąbrowy Górniczej, Będzina

i Czeladzi przez Brzozowice-Kamień i Szarlej, obok Kalwarii i Bazyliki, nieopodal Kopca Wyzwolenia w stronę Radzionkowa, północnych dzielnic Bytomia i Zabrze oraz Gliwic. Koło Dąbrówki Wielkiej trasę nr 6 przecina trasa nr 413 z Bytomia przez Jutrzyny i Dąbrówkę Wielką do Wojkowic i Psar, a w Kamieniu trasę nr 414 z Parku Śląskiego i Siemianowic Śląskich przez Dąbrówkę Wielką i Kamień do Wojkowic-Żychcic.

łącznie przez Piekary Śląskie prowadzi 5 tras, z których trasa nr 6 ma charakter komunikacyjno-turystyczny, a pozostałe to trasy o charakterze komunikacyjnym.

#### *9.3.1.8. Ruda Śląska*

Propozycje w końcowej (wynikowej) wersji studium.

Trasy rowerowe prowadzące przez miasto tworzą szachownicę, z dwoma osiami północ – południe (trasy nr 32 i 44) i 4 osiami wschód – zachód (trasy nr 4, 42, 45 i 3). Główną oś północ – południe stanowi trasa nr 32 z Bytomia przez Os. Powstańców Śląskich, Godulę, Chebzie, Nowy Bytom, Czarny Las, Wirek i Halembę do Ornontowic i Orzesza, a drugą z osi trasa nr 44 z Bytomia przez Świętochłowice, Nowy Wirek i Kochłowice do Mikołowa. Przecinają je kolejno trasy relacji wschód – zachód: nr 4 ze Świętochłowic-Lipin przez Godulę i Rudę Północną do Zabrze, nr 45 prowadząca z Os. Hutników w Chorzowie przez Nowy Wirek, Bykowinę, Nowy Bytom, Czarny Las i Bielszowice do Os. Janek w Zabrzu oraz nr 3 z Zabrze-Makoszów przez Os. Halemba i Starą Kuźnię do Panewnik i Ochojca w Katowicach. W Chebziu od trasy nr 32 odgałęzia się trasa nr 42 w stronę Świętochłowic. Od skrzyżowania tras nr 3 i 32 w Halembie odgałęzia się trasa nr 373 prowadząca przez Borową Wieś w Mikołowie, Gieratowice i Knurów oraz gminy Pilchowice i Sośnicowice do Łączy w gminie Rudziniec, a od trasy nr 3 w Starej Kuźni odgałęzia się trasa nr 137 do Mikołowa, Wyr i Kobióra.

łącznie przez Rudę Śląską prowadzi 8 tras, z których tylko trasy nr 3 i 373 mają charakter komunikacyjno-turystyczny, a pozostałe to trasy o charakterze komunikacyjnym.

#### *9.3.1.9. Siemianowice Śląskie*

Propozycje w końcowej (wynikowej) wersji studium.

Główne osie komunikacji rowerowej tworzą trasy nr 35, 114 i 414, układające się w prostokąt wokół centrum miasta. Od północy prostokąt zamyka trasa nr 35, prowadząca z Bytomia-Łagiewnik przez Michałkowice-Maroko i Park Pszczelnik do Dąbrówki Małej w Katowicach i Mysłowic. Od południa i wschodu prostokąt zamyka trasa nr 114, prowadząca z Chorzowa skrajem Parku Śląskiego i Bytkowa, przez Kol. Alfred, koło Os. Tuwima, omija Park Pszczelnik i biegnie obok Przełajki do Wojkowic. Od zachodu prostokąt zamyka trasa nr 414, odgałęziająca się od trasy nr 114 przy Parku Śląskim, po czym biegnie przez Os. Węzłowiec, Bytków, Maroko i Michałkowice do Dąbrówki

Wielkiej w Piekarach Śląskich i Wojkowic-Żychcic. Od wschodu przez skrzyżowanie tras nr 35 i 114 nieopodal Parku Pszczelnik przechodzi trasa nr 23 z Katowic przez tereny przemysłowe i Sadzawki do Czeladzi. W Przełajce trasę nr 114 przecina trasa nr 6 prowadząca z Będzina i Czeladzi-Madery przez Przełajkę do Piekar Śląskich. Na tym skrzyżowaniu formalnie odgałęzia się trasa nr 463 prowadząca do Czeladzi i Sosnowca.

łącznie przez Siemianowice Śląskie prowadzi 6 tras, z których tylko trasa nr 6 ma charakter komunikacyjno-turystyczny, a pozostałe dwie trasy mają charakter komunikacyjny.

#### *9.3.1.10. Sosnowiec*

Propozycje w końcowej (wynikowej) wersji studium.

Główną oś komunikacji rowerowej miasta stanowią trasy nr 3 i 463. Trasa nr 463 prowadzi przez centrum miasta, łącząc węzeł tras nr 5 i 36 przy Egzotarium w Starym Sosnowcu z trasą nr 3 na wschodnim skraju centrum. Trasa nr 463 biegnie dalej w kierunku zachodnim do Czeladzi. Od trasy nr 463 do stacji kolejowej biegnie łącznik – trasa nr 463a. Przez węzeł tras rowerowych przy Egzotarium przebiegają trasy: nr 5 z Katowic obok Stadionu Ludowego i Egzotarium, przez Stary Sosnowiec i Pogoń do Będzina oraz nr 36 od Egzotarium przez Os. Kalety do Czeladzi-Piasków i Będzina. Wspomniana powyżej trasa nr 3 prowadzi z Katowic obok Stawów Hubertus, przez Os. Naftowa, Radochę, skrajem centrum miasta (połączenie z trasą nr 463), przez Dańdówkę, Klimontów, Galat, Nowe Zawodzie, Bory i Cieśle w stronę Sławkowa. Trasę nr 3 przecinają kolejno dwie trasy: nr 461 z Trójkąta Trzech Cesarzy w Mysłowicach przez Niwkę, Os. Robotnicze Jedność, Pekin i Zagórze do Dąbrowy Górniczej, oraz nr 470 ze Strzemieszyc Wielkich w Dąbrowie Górniczej przez Ostrowy Górnicze, Bory i Maczki do Jaworzna. Przez południowy skrawek Sosnowca przebiega trasa nr 7, prowadząca z Katowic i Mysłowic przez Trójkąt Trzech Cesarzy, koło Jęzora do Jaworzna.

łącznie przez Sosnowiec prowadzi 8 tras, z których trasa nr 36 tylko formalnie zaczyna się na terenie miasta, a trasa nr 463a jest krótkim łącznikiem – trasy nr 3 i 470 mają charakter komunikacyjno-turystyczny, a pozostałe to trasy o charakterze komunikacyjnym.

#### *9.3.1.11. Świętochłowice*

Propozycje w końcowej (wynikowej) wersji studium.

Przez miasto przebiegają 3 trasy, w tym jedna w relacji północ – południe i dwie w relacji wschód – zachód. Pierwsza z nich to trasa nr 44, która prowadzi z Bytomia i Os. Gwarecka w Chorzowie przez Os. Markiefki, centrum Świętochłowic, Podgórze i Kol. Janasa do Nowego Wirku i Bykowiny w Rudzie Śląskiej. Przecinają ją trasy: nr 4 z Chorzowa przez Skałkę, Os. Piasniki i Lipiny do Goduli w Rudzie Śląskiej oraz nr 42 z Chorzowa-Batorego przez centrum Świętochłowic do Chebzia w Rudzie Śląskiej.

Wszystkie 3 trasy mają charakter komunikacyjny.

#### 9.3.1.12. Tychy

Propozycje w końcowej (wynikowej) wersji studium.

Miasto dysponuje koncepcją infrastruktury rowerowej wykonaną w 2007 r. przez p. Piotra Rościszewskiego, zgodną z koncepcją Śląskiej Sieci Tras Rowerowych. Koncepcja zakładała wzbogacenie istniejącej infrastruktury drogowej poprzez budowę lub przebudowę dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, a także wykonanie pasów ruchu dla rowerów. Zrealizowany został częściowo jej etap I, przy czym nie wykonano kompletu oznakowania, a także nie wykonano przebudowy wszystkich dróg, które tego wymagają. Tychy jako jedyne miasto aglomeracji posiada dość rozbudowaną sieć dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, ale ich część znacznie odbiega od przyjętych standardów technicznych lub pozostaje nieoznakowana w formie tras rowerowych. Istniejąca sieć dróg dla rowerów jest systematycznie modernizowana i rozbudowywana o nowe fragmenty. Ostatnio wybudowane ciągi pieszo-rowerowe charakteryzuje stosunkowo dobry standard techniczny. Aktualna koncepcja głównych tras rowerowych GZM nawiązuje do istniejących przebiegów tras rowerowych, ale sugeruje ich modyfikację.

Propozycje ze studium. Główną oś komunikacji rowerowej miasta stanowi trasa nr 33 prowadząca z Mikołowa przez Wilkowyje, Glinkę, Zuble, Oiedle M, Osiedle P, tereny przemysłowe do Bierunia. Równoległe do trasy nr 33 biegnie trasa nr 142, prowadząca z Łazisk Górnych i Wyr, przez Wilkowyje obok dworca kolejowego, przez Os. Budowlanych, Osiedle E, Osiedle F, Urbanowice, Jaroszowice i Wygorzele do L. Łędziny na granicy Katowic i Łędzin. We wschodniej części miasta trasy nr 33 i 142 spina łącznik – trasa nr 757 prowadząca z Urbanowic do terenów przemysłowych. Trasy nr 33 i 142 przecina trasa nr 1 prowadząca z Katowic przez Mąkołowic, obok dworca kolejowego, przez Os. Budowlanych, Glinkę, Zuble, Żwaków do Kobióra i Pszczyny. Przy granicy z Katowicami przebiega trasa nr 28, prowadząca z Mikołowa przez Podlesie, skrajem Bożych Darów w stronę Wesołej i Brzezinki w Mysłowicach.

Łącznie przez Tychy prowadzi 6 tras, z których trasa nr 757 jest tylko krótkim łącznikiem – trasy nr 1 i 757 mają charakter komunikacyjny, a trasy nr 28, 33 i 142 charakter komunikacyjno-turystyczny.

#### 9.3.1.13. Zabrze

Propozycje w końcowej (wynikowej) wersji studium.

Główną oś komunikacji rowerowej miasta stanowią trasy nr 43 i 430 odchodzące od trasy nr 4 przy Os. M. Curie Skłodowskiej. Trasy te prowadzą: nr 43 do Gierałtowic i Knurowa przez centrum miasta obok Domu Muzyki i Tańca, przez Os. Dzierżona, Os. Janek i Makoszowy oraz nr 430 do Zbrostawic i Brynku w gminie Tworóg przez Os. Kopernika i Mikulczyce. Przecinają je następujące trasy: nr 6 prowadząca z Bytomia-Miechowic przez Rokitnicę i Mikulczyce w stronę Gliwic, nr 4 prowadząca z Rudy Północnej w Rudzie Śląskiej przez Os. Borsig, Biskupice, Os. M. Curie-Skłodowskiej i Maciejów

do Gliwic, nr 45 prowadząca z Nowego Bytomia i Bielszowic w Rudzie Śląskiej przez Zaborze Południe, Os. Janek do Gliwic-Sołnicy oraz nr 3 z Gliwic przez Makoszowy do Halemby w Rudzie Śląskiej. W centrum miasta od trasy nr 43 odchodzi łącznik – trasa nr 43a do dworca kolejowego. W Biskupicach od trasy nr 4 odgałęzia się trasa nr 40 prowadząca do Bytomia. W Mikulczycach od skrzyżowania tras nr 6 i 430 odgałęzia się trasa nr 384 do Gliwic-Czechowic i Pyskowic.

łącznie przez Zabrze prowadzi 9 tras, z których trasy nr 3, 6 i 384 mają charakter komunikacyjno-turystyczny, a pozostałe to trasy o charakterze komunikacyjnym.

### 9.3.2. Powiaty ziemskie – gminy miejskie i wiejskie

Wokół rdzenia Metropolii znajduje się obszar metropolitalny, w którym skupionych jest 28 gmin z 6 powiatów ziemskich. Przez obszar metropolitalny prowadzą trasy główne wychodzące promieniście z rdzenia Metropolii. Kolejne trasy główne łączą ze sobą bezpośrednio miasta obszaru metropolitalnego, a także miasta poza Metropolią. Sieć tras rowerowych uzupełniają trasy drugorzędne, łączące ze sobą siedziby mniejszych gmin.

#### 9.3.2.1. Powiat będziński

To jeden z dwóch powiatów, którego wszystkie gminy wchodzi w skład Metropolii. Poszczególne gminy mają zróżnicowany charakter. Będzin i Czeladź są miastami średniej wielkości, a Wojkowice, Siewierz i Sławków to małe miasta, przy czym Siewierz jest również siedzibą gminy wiejskiej, a Sławków stanowi enklawę pomiędzy Dąbrową Górniczą a woj. małopolskim. Pozostałe 3 gminy, to gminy wiejskie, przy czym gmina Mierzęcice obejmuje fragment Portu Lotniczego Katowice, który mocno wpływa na jej charakter.

Propozycje w końcowej (wynikowej) wersji studium.

Będzin. Centralny punkt miasta stanowi nietypowe rondo zwane „nerką”, położone nieopodal zamku na drugim brzegu Przemszy. Tutaj przecinają się trasy nr 5, 23 i 36. Trasa nr 5 prowadzi z Katowic przez Sosnowiec, Będzin i Psary w kierunku Częstochowy, trasa nr 23 z Czeladzi przez Będzin i dalej wzdłuż Przemszy przez Zieloną nad Jez. Pogoria III w Dąbrowie Górniczej, wykorzystująca istniejącą trasę rowerową, a trasa nr 36 z Sosnowca przez Czeladź, Będzin i Dąbrowę Górniczą w kierunku Zawiercia. W Łagiszy trasę nr 5 przecina trasa nr 6, prowadząca z Dąbrowy Górniczej przez Zieloną, Łagiszę i Os. Zamkowe do Piekar Śląskich, zahaczając o północne fragmenty Czeladzi i Siemianowic Śląskich. W Zielonej do trasy nr 6 dołącza łącznik – trasa nr 6a z centrum Dąbrowy Górniczej.



O Łagiszę zahacza też trasa nr 507 z Dąbrowy Górniczej do Psar i Mierzęcic. Skrajem Grodzca prowadzi trasa nr 413 z Bytomia i Wojkowic do Psar. Łącznie przez Będzin prowadzi 7 tras.

Bobrowniki. Nad Jez. Rogoźnickim przecinają się trasy nr 21 i 114, niedaleko od Urzędu Gminy. Trasa nr 21 biegnie z Tarnowskich Gór przez Świerklaniec, obok Jez. Rogoźnik i przez Przeczyce do Siewierza. A trasa nr 114 z Siemianowic Śląskich przez Wojkowice i Rogoźnik, obok Jez. Rogoźnik i zalewu w Kozłowej Górze do Miasteczka Śląskiego. W Rogoźniku od trasy nr 114 odgałęzia się trasa nr 496 do Psar, a w lesie na północ od Jez. Rogoźnik trasa nr 841 przez Sączów do Ożarowic. Łącznie przez gminę Bobrowniki prowadzą 4 trasy.

Czeladź. Przez centrum miasta przebiegają 2 trasy: trasa nr 23, prowadząca z Katowic i skrajem Siemianowic Śląskich do Będzina i trasa nr 463, prowadząca z Sosnowca do Przełajki w Siemianowicach Śląskich. Przez północną część Czeladzi przebiega trasa nr 6, prowadząca z Dąbrowy Górniczej przez Łagiszę i Os. Zamkowe w Będzinie, Maderę w Czeladzi i Przełajkę w Siemianowicach Śląskich do Piekar Śląskich. Przez wschodnią część Czeladzi przebiega trasa nr 36 ze Starego Sosnowca przez Piasek do Będzina. Łącznie przez Czeladź prowadzą 4 trasy, które wykorzystują fragmentarycznie istniejące niestandardowo oznakowane trasy rowerowe.

Mierzęcice. W Przeczycach przecinają się trasy nr 5, 21 i 423. Przez Mierzęcice przebiega trasa nr 423, która prowadzi ze Świerklańca przez Ożarowice, Pyrzowice, Mierzęcice i Przeczyce do Siewierza. Trasa nr 5 prowadzi z Będzina przez Psary i Przeczyce do Siewierza, a trasa nr 21 z Tarnowskich Gór przez Świerklaniec, obok Jez. Rogoźnik i przez Przeczyce do Siewierza. W Mierzęcicach od trasy nr 423 odgałęzia się trasa nr 507 do Psar i Dąbrowy Górniczej. Na północy gminy trasy nr 21 i 423 spina trasa nr 420 łącząca Pyrzowice z trasą nr 5 i Siewierzem. Łącznie przez gminę Mierzęcice prowadzi 3 trasy.

Psary. Przez gminę przebiega trasa nr 5, prowadząca z Będzina przez Gródków Drugi, Psary, Brzękowice Dolne, Goląszę Dolną i Dąbie do Przeczyc i dalej w kierunku Częstochowy. Punkt węzłowy pozostałych 3 tras znajduje się na skrzyżowaniu nieopodal Urzędu Gminy. Trasa nr 507 prowadzi z Dąbrowy Górniczej przez Będzin-Łagiszę, Psary, Malinowice i Dąbie do Mierzęcic. Trasa nr 413 prowadzi z Psar przez Wojkowice do Bytomia, a trasa nr 496 do Rogoźnika w gminie Bobrowniki, gdzie łączy się z trasą nr 114 z Siemianowic Śląskich przez Wojkowice i Rogoźnik do Miasteczka Śląskiego. Łącznie przez gminę Psary prowadzą 4 trasy, przy czym trasy nr 5 i 507 zostały już oznakowane, ale wymagają modernizacji.

Siewierz. Trasa nr 21 prowadzi z Tarnowskich Gór przez Przeczyce w gminie Mierzęcice, przez północną część Siewierza i przez Porębę do Zawiercia. Centralny punkt miasta stanowi Rynek, z którego rozchodzi się kilka tras rowerowych. W kierunku zachodnim prowadzą trasa nr 423 przez Kuźnicę Świętojańską, Os. Jeziorna do Przeczyc, Mierzęcic i Pyrzowic oraz trasa nr 432 przez Zendek w gminie Ożarowice do Kalet, która jeszcze w Siewierzu przecina trasę nr 21. W kierunku północnym prowadzi trasa nr 552 przez Nową Wioskę i Żeliszawice-Podlesie do Koziegłówek. Trasa ta została oznakowana przez Klub PTTK M-2 z Myszkowa. W kierunku wschodnim oprócz trasy nr 21 prowadzi trasa nr 433 do Łaz i Sławkowa. W kierunku południowym prowadzą trasa nr 510 przez Sulików

i Podwarpie nad Jez. Kuźnica Warężyńska i do Dąbrowy Górniczej oraz trasa nr 518 przez Gołuchowice do Trzebiesławic, Tucznowy i Błędowa w Dąbrowie Górniczej. Trasa nr 510 prowadzi śladem trasy oznakowanej niestandardowo i wymagającej modernizacji. Łącznie przez Siewierz prowadzi 7 tras.

Sławków. Centralny punkt miasta stanowi Rynek, z którego rozchodzą się trasy nr 3, 8 i 22. Ponieważ Rynek znajduje się na wzniesieniu, trasy, które go omijają, spotykają się nie opodal Walcowni, wykorzystując torowisko dawnej bocznicy kolejowej – są to trasy nr R11a, 3 i 6. Przechodzą tędy również trasy nr 22 i 518. W kierunku zachodnim prowadzą trasy nr 3 i 6. Trasa nr 3 prowadzi przez Sosnowiec i południowe dzielnice Katowic do Gliwic, a trasa nr 6 prowadzi przez Dąbrowę Górniczą, Będzin Piekary Śląski do Gliwic. W kierunku północnym prowadzą trasy nr R11a i 22, a trasa nr R11a również w kierunku wschodnim. Trasa nr R11a. prowadzi z Krakowa przez Olkusz i Bukowno, a ze Sławkowa dalej równoległe z trasą nr 22 przez Błędów w Dąbrowie Górniczej i Ogrodzieniec do Częstochowy. Trasa nr 518 prowadzi z Siewierza przez wschodnie dzielnice Dąbrowy Górniczej i Sławków do Bolesławia. Łącznie przez Sławków prowadzi 6 tras, wykorzystując fragmenty tras wykonanych niestandardowo w latach ubiegłych.

Wojkowice. Przez centrum miasta przechodzi trasa nr 114, prowadząca z Siemianowic Śląskich przez Wojkowice i Rogoźnik, obok Jez. Rogoźnik i zalewu w Kozłowej Górze do Miasteczka Śląskiego. Po stronie wschodniej przez Wojkowice prowadzi trasa nr 413 z Bytomia przez Dąbrówkę Wielką w Piekarach Śląskich, Wojkowice do Psar. Po stronie zachodniej do Żychcic dochodzi trasa nr 414 z Siemianowic Śląskich przez Kamień w Piekarach Śląskich. Łącznie przez Wojkowice prowadzą 3 trasy.

#### *9.3.2.2. Powiat bieruńsko-lędziński*

To jeden z dwóch powiatów, którego wszystkie gminy wchodzi w skład Metropolii. Poszczególne gminy mają zróżnicowany charakter. Bieruń i Lędziny są miastami średniej wielkości, a Imielin jest małym miastem. Pozostałe 2 gminy, to małe gminy wiejskie.

Propozycje w końcowej (wynikowej) wersji studium.

Bieruń. Centralny punkt miasta stanowi skrzyżowanie w Starym Bieruniu obok kościółka p.w. św. Walentego, z którego rozchodzą się trasy nr 8, 33 i 151. Drugi punkt węzłowy, to skrzyżowanie w Nowym Bieruniu, z którego rozchodzą się trasy nr 33, 101, 111, 156 i 158. Trasa nr 8 prowadzi z Tychów przez osiedla Domy Polne, Za Kopcem, Stary Bieruń i Nowy Bieruń do Oświęcimia. Trasa nr 8 prowadzi z Pszczyny przez Świerczyniec w gminie Bojszowy, Stary Bieruń i Górki w Lędzinach do Imielina i Jaworzna, a trasa nr 151 z Mysłowic przez Lędziny, Stary Bieruń i Bojszowy do Woli w gminie Miedźna. Z Nowego Bierunia trasa nr 101 prowadzi przez Lędziny do Katowic, trasa nr 111 przez Chełm Śląski i Imielin do Mysłowic, trasa nr 156 przez Bijasowice do Chełmka, a trasa nr 158

przez Bijasowice, Kopań, Jajosty i Bojszowy do Tychów. Łącznie przez Bieruń prowadzi 7 tras, w tym oznakowana już trasa nr 151.

Bojszowy. Przez Bojszowy prowadzą trasy nr 151 i 158. Trasa nr 151 prowadzi z Mysłowic przez Łędziny, Stary Bieruń i Bojszowy do Woli w gminie Miedźna, a trasa nr 158 z Tychów przez Świerczyniec i Bojszowy do Nowego Bierunia. Oprócz trasy nr 158 przez Świerczyniec prowadzi trasa nr 8 przez Świerczyniec, Stary Bieruń do Imielina i Jaworzna. Odgałęzia się od niej trasa nr 164 prowadząca przez Międzyrzecze do Miedznej. Przez Międzyrzecze prowadzi również trasa nr 161 z Kobióra do Brzeszcz. Łącznie przez gminę Bojszowy prowadzi 5 tras, w tym oznakowana już trasa nr 151, a trasa nr 164 prowadzi przez teren gminy Bojszowy dwukrotnie.

Chełm Śląski. Przez Chełm Śląski prowadzą trasy nr 111 i 153. Trasa nr 111 prowadzi z Mysłowic przez Imielin, Chełm Śląski i Kopciowice do Nowego Bierunia, a trasa nr 153 z Łędzin przez Chełm Śląski i Chełm Mały do Chełmka. Wzdłuż Przemszy biegnie trasa nr 35 z Mysłowic do Oświęcimia, która w Chełmie Małym przekracza kładkę na rzece, prowadząc dalej przez gminę Chełmek. W Bijasowicach od trasy nr 111 odgałęzia się trasa nr 156 prowadząca z Nowego Bierunia do Chełmka. Łącznie przez gminę Chełm Śląski prowadzą 4 trasy.

Imielin. Przez Imielin prowadzą trasy nr 8 i 111. Trasa nr 8 prowadzi z Pszczyny przez Stary Bieruń, Górki w Łędzinach, Imielin, Imielin-Jazd i Dzieckowice-Jazd w Mysłowicach do Jaworzna i Sławkowa. Wzdłuż Przemszy biegnie trasa nr 35 z Mysłowic do Oświęcimia, która w Imielinie-Jeździe przecina trasę nr 8, prowadząc dalej przez Chełm Mały w gminie Chełm Śląski. Łącznie przez Imielin prowadzą 3 trasy.

Łędziny. Przez Łędziny prowadzą trasy nr 101 i 151. Drugi punkt węzłowy, to skrzyżowanie koło Osiedla Centrum, nieopodal Urzędu Miejskiego, gdzie od trasy nr 151 odgałęziają się trasy nr 153 i 155. Trasa nr 101 prowadzi z Katowic przez Łędziny i Górki do Nowego Bierunia, a trasa nr 151 z Mysłowic przez Hołdunów, Os. Centrum, Łędziny, Stary Bieruń i Bojszowy do Woli w gminie Miedźna. Z Os. Centrum trasa nr 153 prowadzi przez Smardzowice i Chełm Śląski do Chełmka, a trasa nr 155 do połączenia się z trasą nr 101 w kierunku Nowego Bierunia. Oprócz trasy nr 101 przez Górki prowadzi trasa nr 8 z Pszczyny przez Stary Bieruń, Górki i Imielin do Jaworzna. Łącznie przez Łędziny prowadzi 5 tras, które częściowo wykorzystują przebiegi dotychczasowych tras rowerowych.

### *9.3.2.3. Powiat gliwicki*

W skład Metropolii wchodzi tylko 6 z 8 gmin powiatu gliwickiego. Poszczególne gminy mają zróżnicowany charakter. Knurów i Pyskowice są miastami średniej wielkości, a Sośnicowice są małym miastem, przy czym jest również siedzibą gminy wiejskiej. Pozostałe 3 gminy, to gminy wiejskie.

Propozycje w końcowej (wynikowej) wersji studium.

Gierałtowie. W gminie Gierałtowie 3 trasy przecinają się parami w Gierałtowicach, Przyszowicach i przy zamku w Chudowie. Trasa nr 33 prowadzi z Gliwic przez Przyszowice, obok zamku w Chudowie i skrajem Paniówek do Mikołowa i Tychów. Trasa nr 43 prowadzi z Zabrze przez Przyszowice i Gierałtowie do Czerwionki-Leszczyn, a trasa nr 373 biegnie z Rudy Śląskiej przez Borową Wieś w Mikołowie, Paniówki, obok zamku w Chudowie i przez Gierałtowie, Knurów, gminy Pilchowice i Sośnicowice do Łączy w gminie Rudziniec. Przez narożnik gminy Gierałtowie koło Gliwic-Sośnicy przebiega trasa nr 3 z Gliwic przez Zabrze-Makoszowy do Katowic-Ligoty i Sławkowa, a przez narożnik gminy Gierałtowie koło Bekszy przebiega trasa nr 29 z Gliwic przez Knurów, Bekszę i Ornontowice do Pszczyny. Łącznie przez gminę Gierałtowie prowadzi 5 tras, które częściowo wykorzystują przebiegi dotychczasowych tras rowerowych nr 371 (obecnie nr 33) i nr 373.

Knurów. Główną oś komunikacji rowerowej miasta stanowi trasa nr 49, prowadząca z Gliwic przez Os. Wojska Polskiego, Os. Tysiąclecia, centrum Knuruwa, Krywałd i Szczygłowice do Czerwionki-Leszczyn. W centrum miasta przecina ją trasa nr 373 biegnąca z Rudy Śląskiej przez Borową Wieś w Mikołowie, Gierałtowie, Knurów, Nieborowice w gminie Pilchowice, Smolnicę w gminie Sośnicowice do Łączy w gminie Rudziniec. Przez wschodnią część Knuruwa przebiega trasa nr 29 z Gliwic przez Knurów, Farskie, Bekszę i Ornontowice do Pszczyny. Przez las na południe od Knuruwa przebiega trasa nr 43, prowadząca z Zabrze przez Przyszowice i Gierałtowie do Czerwionki-Leszczyn. Łącznie przez Knurów prowadzą 4 trasy.

Pilchowice. Główną oś komunikacji rowerowej gminy stanowi trasa nr 6, prowadząca z Gliwic przez Żernicę do Nieborowic i dalej po torowisku zlikwidowanej linii kolei wąskotorowej przez Pilchowice, Stanicę do Rud w gminie Kuźnia Raciborska, p oczym dalej do Raciborza. W Pilchowicach od trasy nr 6 odgałęziają się trasa nr 295 przez Trześniówką do Rybnika i trasa nr 374 przez Leboszowice do Smolnicy w gminie Sośnicowice. W Nieborowicach trasę nr 6 przecina trasa nr 373 biegnąca z Rudy Śląskiej przez Gierałtowie, Knurów, Nieborowice, Smolnicę w gminie Sośnicowice do Łączy w gminie Rudziniec. Tutaj odgałęzia się trasa nr 371 prowadząca do Gliwic po torowisku zlikwidowanej linii kolei wąskotorowej. Łącznie przez gminę Pilchowice prowadzi 5 tras, które częściowo wykorzystują przebiegi dotychczasowych tras rowerowych.

Pyskowice. Trasy nr 17, 66 i 384 przecinają się na skrzyżowaniu ul. Powstańców Śląskich z ul. Sikorskiego i ul. Zaolszany. Trasa nr 17 prowadzi z Gliwic przez Pyskowice i Łubie w gminie Zbrostawice w kierunku Lublińca. Trasa nr 66 prowadzi z Tarnowskich Gór przez Zbrostawice, Pyskowice i Rudziniec do Kędzierzyna-Koźła, a trasa nr 384 z Zabrze przez Gliwice-Czechowice i Pyskowice do Toszka. Łącznie przez Pyskowice prowadzą 3 trasy, które częściowo wykorzystują przebiegi dotychczasowych tras rowerowych.

Sośnicowice. Przez gminę prowadzi trasa nr 15 z Gliwic przez Łany Wielkie, Rachowice, Sierakowice, kotłarnię w gminie Bierawa do Kędzierzyna-Koźła. W Rachowicach przecina ją trasa nr 373 biegnąca z Rudy Śląskiej przez Gierałtowie, Knurów, Nieborowice w gminie Pilchowice, Smolnicę, Kuźniczkę i Rachowice do Łączy w gminie Rudziniec. W Gliwicach-Ostropie od trasy nr 15 odgałęzia się trasa

nr 396, prowadząca przez Chorynkowice do Sośnicowic. Od trasy nr 15 odgałęzia się również trasa nr 378, prowadząca przez Sośnicowice do Smolnicy, a w Smolnicy od trasy nr 373 odgałęzia się trasa nr 374 do Pilchowic. W Sierakowicach trasę nr 15 przecina trasa nr 30, prowadząca z Rybnika i Rud w gminie Kuźnia Raciborska do Pławniowic w gminie Rudziniec i Toszka. Łącznie przez gminę Sośnicowice prowadzi 6 tras, które częściowo wykorzystują przebiegi dotychczasowych tras rowerowych.

Rudziniec. Trasy nr 16, 30 i 66 przeplatają się wokół Jez. Pławniowickiego. Trasa nr 16 prowadzi z Gliwic przez Rzeczyce, Taciszów, Pławniowice i Rudziniec do Ujazdu i na Górę Św. Anny. Trasa nr 30 prowadzi z Rybnika i Rud w gminie Kuźnia Raciborska, przez Sierakowice w gminie Sośnicowice, łączę, Rudnio, Pławniowice, Niewieszę, Poniszowice i Słupsko do Toszka. Trasa nr 66 prowadzi z Tarnowskich Gór przez Zbrostawice, Pyskowice, północną stroną Jez. Pławniowickiego, przez Rudziniec i Ujazd do Kędzierzyna-Koźła. W Rudzińcu od tras nr 16 i 66 odgałęzia się trasa nr 382 do łączy, gdzie rozpoczyna się trasa nr 373 prowadząca przez Rachowice w gminie Sośnicowice, Nieborowice w gminie Pilchowice, i Knurów do Gierałtowic. Łącznie przez gminę Rudziniec prowadzi 5 tras, które częściowo wykorzystują przebiegi dotychczasowych tras rowerowych.

#### *9.3.2.4. Powiat mikołowski*

W skład Metropolii wchodzi tylko 3 z 5 gmin powiatu mikołowskiego. Poszczególne gminy mają zróżnicowany charakter. Łaziska Górne i Mikołów są miastami średniej wielkości, a gmina Wiry jest gminą wiejską.

Propozycje w końcowej (wynikowej) wersji studium.

Łaziska Górne. Główną oś komunikacji rowerowej miasta stanowią trasy nr 143 i 147, prowadzące przez centrum ul. Dworcową i ul. Cieszyńską. Trasa nr 143 rozpoczyna się przy przystanku kolejowym i prowadzi przez centrum i osiedle Kąty do Żor, a trasa nr 147 prowadzi z Ornontowic przez Bradę, centrum i Kopaninę, skrajem Gostyni w gminie Wiry do Kobióra. O północno-zachodni skrawek miasta zahacza formalnie trasa nr 2, która prowadzi z Katowic przez Mikołów-Mokre, skrajem Brady do Orzesza i Rybnika. Od trasy nr 2 koło Brady odgałęzia się trasa nr 28, prowadząca przez Os. Leśne, obok przystanku kolejowego i kąpieliska do Mikołowa. Przez południową część miasta biegnie trasa nr 142, prowadząca z Orzesza koło Huty Łaziska, przez Łaziska Średnie i Wiry do Tychów. W Łaziskach Średnich od trasy nr 142 odgałęzia się trasa nr 133, prowadząca skrajem Gostyni w gminie Wiry i przez Mościska w Orzeszu do Suszca. Łącznie przez Łaziska Górne prowadzi 6 tras, które częściowo wykorzystują przebiegi dotychczasowych tras rowerowych.

Mikołów. Centralny punkt miasta stanowi skrzyżowanie tras nr 28 i 137 przy wejściu do parku na ul. Miarki, nieopodal Rynku. Przez centrum przebiegają też trasy nr 33 i 44. Trasa nr 28 prowadzi od strony Orzesza przez Łaziska Górne, Os. Mickiewicza, Os. 30-lecia, Wymyślankę, centrum Mikołowa,

Os. Grunwaldzkie, Gniotek, Katowice-Podlesie i Mysłowice-Wesołą do Jaworzna. Trasa nr 137 prowadzi ze Starej Kuźni w Rudzie Śląskiej przez Retę Śmiłowicką, Retę Mikołowską, Os. Piłsudskiego, obok dworca kolejowego, przez centrum Mikołowa, Kol. Wojewódzką i Wiry do Kobióra. Trasa nr 33 prowadzi z Gliwic obok zamku w Chudowie w gminie Gierałtowie, przez Paniowy, Mokre, Os. Mickiewicza, Os. 30-lecia, Wymyślanę, Kol. Wojewódzką do Tychów i Oświęcimia. Trasa nr 44 prowadzi z centrum Mikołowa przez Jamnę do Rudy Śląskiej i Bytomia. Przez miasto przebiegają 4 kolejne trasy rowerowe. Trasa nr 2 prowadzi z Katowic przez Starganiec, Jamnę, Retę Śmiłowicką, Śmiłowice, Mokre, Kol. Huta, skrajem Brady przez Hucisko i Peclówkę do Orzesza i Rybnika. Przez Hucisko trasa nr 2 biegnie razem z trasą nr 147, prowadzącą z Ornontowic przez Bradę i Łaziska Górne do Kobióra. W Paniowach trasę nr 33 przecina trasa nr 32, prowadząca z Bytomia i Rudy Śląskiej przez Paniowy i Bujaków do Orzesza i Żor. Przez Borową Wieś przebiega trasa nr 373 z Rudy Śląskiej przez Borową Wieś i Gierałtowie do Knuruwa. Łącznie przez Mikołów prowadzi 8 tras, które częściowo wykorzystują przebiegi dotychczasowych tras rowerowych.

Wiry. Przez Wiry prowadzą trasy nr 137 i 142. Trasa nr 137 prowadzi ze Starej Kuźni w Rudzie Śląskiej przez Mikołów i Wiry do Kobióra, a trasa nr 142 z Orzesza koło Huty Łaziska, przez Łaziska Średnie i Wiry do Tychów. W Łaziskach Średnich od trasy nr 142 odgałęzia się trasa nr 133, prowadząca skrajem Gostyni i przez Mościska w Orzeszu do Suszca. Przez Gostyń prowadzi też trasa nr 147 z Ornontowic przez Bradę, centrum i Kopaninę, skrajem Gostyni w gminie Wiry do Kobióra. Łącznie przez gminę Wiry prowadzą 4 trasy, które częściowo wykorzystują przebiegi dotychczasowych tras rowerowych.

#### *9.3.2.5. Powiat pszczyński*

W skład Metropolii wchodzi tylko jedna z gmin powiatu pszczyńskiego – gmina wiejska Kobiór, położona na śródleśnej polanie.

Propozycje w końcowej (wynikowej) wersji studium.

Kobiór. Punkt węzłowy tras rowerowych znajduje się na drodze przy kładce na Korzeńcu, którą przebiegają trasy nr 1 i 178 oraz rozpoczyna się trasa nr 147. Trasa nr 1 prowadzi z Katowic przez Tychy, obok Promnic, przez Kobiór do Pszczyny, a trasa nr 178 zwana „Plessówką” prowadzi z Pawłowic przez Suszec i Kobiór do Pszczyny, przy czym niniejsze studium nie rozpatruje ostatniego odcinka tej trasy. Trasa nr 147 prowadzi przez Gostyń w gminie Wiry i Łaziska Górne do Ornontowic. Niedaleko stąd od trasy nr 178 odgałęzia się trasa nr 137, prowadząca przez Wiry i Mikołów do Rudy Śląskiej. We wschodniej części Kobióra od tras nr 1 i 178 odchodzi trasa nr 161, prowadząca przez Międzyrzecze w gminie Bojszowy do Brzeszcz. Przez tereny leśne we wschodniej części gminy przebiegają trasa nr 8 z Pszczyny przez Świerczyniec w gminie Bojszowy i Bieruń do Jaworzna oraz

trasa nr 158 z Tychów przez Bojszowy do Brzeszcz. Łącznie przez gminę Kobiór prowadzi 7 tras, które częściowo wykorzystują przebiegi dotychczasowych tras rowerowych.

#### 9.3.2.6. Powiat tarnogórski

W skład Metropolii wchodzi tylko 5 z 9 gmin powiatu tarnogórskiego. Poszczególne gminy mają zróżnicowany charakter. Tarnowskie Góry są miastem średniej wielkości, a Radzionków jest małym miastem. Pozostałe 3 gminy, to gminy wiejskie, przy czym gmina Ożarowice obejmuje Port Lotniczy Katowice, który mocno wpływa na jej charakter.

Propozycje w końcowej (wynikowej) wersji studium.

Ożarowice. Centralny punkt gminy stanowi skrzyżowanie koło Urzędu Gminy, z którego rozchodzą się trasy nr 423 i 841. Trasa nr 423 prowadzi ze Świerklańca przez Niezdarę, Kolonię pod Brynicą, Ożarowice, Pyrzowice, Mierzęcice i Przeczyce do Siewierza, a trasa nr 841 prowadzi stąd do Sączowa w gminie Bobrowniki i do połączenia się z trasą nr 114, którą można dotrzeć do Wojkowic i Siemianowic Śląskich. W Kolonii nad Brynicą od trasy nr 423 odchodzi trasa nr 426 do Miasteczka Śląskiego. Przez Zendek w północnej części gminy przebiega trasa nr 432, prowadząca z Siewierza do Kalet, a przez jego kolonię Strąków biegnie trasa nr 5 z Katowic i Będzina przez Psary, Przeczyce w gminie Mierzęcice, Strąków do Woźnik i Częstochowy. Łącznie przez gminę Ożarowice prowadzi 5 tras, w tym trasa nr 423 ułatwiająca rowerzystom dojazd do lotniska w Pyrzowicach.

Radzionków. Centralny punkt miasta stanowi rynek – pl. Letochów, przez który rozchodzą przebiegają trasy nr 401 i 427. Trasa nr 401 tworzy pętlę, prowadzącą z Dąbrowy Miejskiej w Bytomiu przez Radzionków, Świerklaniec i Piekary Śląskie do Bytomia, a trasa nr 427 prowadzi z Bytomia-Stroszka kolo Os. Ziętka, przez centrum Radzionkowa do Rojcy, gdzie łączy się z trasą nr 6. Trasa nr 6 biegnie od strony Dąbrowy Górniczej, Będzina i Piekar Śląskich nieopodal Kopca Wyzwolenia, przez Rojcę oraz północne dzielnice Bytomia i Zabrze do Gliwic. Łącznie przez Radzionków prowadzą 3 trasy.

Świerklaniec. Centralny punkt Świerklańca stanowi skrzyżowanie ul. Głównej, ul. Oświęcimskiej, ul. Stabińskiego i ul. Kościuszki, z którego rozchodzą się trasy nr 401 i 423. Trasa nr 401 tworzy pętlę, prowadzącą z Dąbrowy Miejskiej w Bytomiu przez Radzionków, Orzech, Świerklaniec i Piekary Śląskie do Bytomia, a trasa nr 423 prowadzi ze Świerklańca przez Ostrożnicę, Bizję, Ożarowice, Pyrzowice i Mierzęcice do Siewierza. Tuż za Świerklańcem od trasy nr 423 odgałęzia się łącznik – trasa nr 423a, prowadząca nad jez. Chechło-Nakło do skrzyżowania tras nr 20 i 114. Od północnego-wschodu Świerklaniec omija trasa nr 21, prowadząca z Tarnowskich Gór przez Chechło, skraj Świerklańca, zaporę Kozłowa Góra, obok Jez. Rogoźnik w gminie Bobrowniki do Siewierza. Trasa nr 20 prowadzi z Katowic przez Bytom, Tarnowskie Góry, obok Jez. Chechło-Nakło i Żyglin w Miasteczku Śląskim do Woźnik, a trasa nr 114 z Siemianowic Śląskich przez Wojkowice, obok Jez. Rogoźnik w gminie Bobrowniki i Jez. Chechło-Nakło do Miasteczka Śląskiego. W Orzechu trasa nr 401 przecina trasę

nr 421, prowadzącą z tarnowskich Gór przez Nako Śląskie i Orzech do Piekar Śląskich. Łącznie przez gminę Świerklaniec prowadzi 7 tras, w tym trasa nr 423 ułatwiająca rowerzystom dojazd do lotniska w Pyrzowicach.

Tarnowskie Góry. Punkt węzłowy tras rowerowych znajduje się przed dworcem kolejowym, skąd wychodzą promieniście trasy nr 19, 20, 21, 421 i 426. Drugi punkt węzłowy, przez który przebiegają również trasy nr 20 i 421, znajduje się na końcu ul. Oświęcimskiej, nieopodal Komendy Powiatowej Policji – wybiegają stąd trasy nr 18 i 66. Trasa nr 20 prowadzi z Katowic przez Bytom, Os. Segiet koło Kopalni Zabytkowej, Tarnowskie Góry, Lasowice, obok Jez. Chechło-Nakło i Żyglin w Miasteczku Śląskim do Woźnik. Odgałęziająca się od niej trasa nr 18 prowadzi przez zabytkową starówkę, Os. Przyjaźń oraz gminy Zbrostawice i Wielowieś do Toszka. Trasa nr 19 prowadzi przez Pufferki, Pniowiec, Tworóg i Krupski Młyn do Ozimka, a trasa nr 21 przez Lasowice, Chechło, Świerklaniec, zaporę Kozłowa Góra, obok Jez. Rogoźnik w gminie Bobrowniki do Siewierza. Trasa nr 421 prowadzi przez Sowice do Kalet, a trasa nr 426 przez Czarną Hutę do Miasteczka Śląskiego. Trasa nr 66 ma charakter turystyczno-komunikacyjny i biegnie przez Os. Segiet koło Kopalni Zabytkowej, Repty Nowe i Repty Stare, po czym wzdłuż Dramy przez park w Reptach, Zbrostawice i Pyskowice, dalej wzdłuż Kanału Gliwickiego do Kędzierzyna-Koźła. Łącznie przez Tarnowskie Góry prowadzi 7 tras rowerowych.

Zbrostawice. Główną oś komunikacji rowerowej gminy stanowi torowisko po zlikwidowanej linii kolejowej, którym biegnie trasa nr 430. Trasa ta rozpoczyna się w Zabrze i początkowo prowadzi przez Czekanów i Świętoszowice, po czym znajduje wspomniane torowisko, prowadząc nim przez Kamieniec, Zbrostawice, Wilkowice i Miedary do Brynku w gminie Tworóg i dalej do Kalet innymi drogami. W Zbrostawicach znajduje się łącznik – trasa nr 430a do centrum wsi, a z torowiska korzysta też trasa nr 66, która prowadzi z Tarnowskich Gór do Rept, po czym wzdłuż Dramy przez park w Reptach, Zbrostawice, Kamieniec, Karchowice, Zawadę i Pyskowice, dalej wzdłuż Kanału Gliwickiego do Kędzierzyna-Koźła. Przez północną część gminy Zbrostawice wiedzie trasa nr 18, prowadząca z Tarnowskich Gór przez Laryszów, Miedary, Wilkowice, Księży Las, Łubie, Kopienicę i Zacharzowice w gminie Wielowieś do Toszka. W Łubiu przecina ją trasa nr 17 z Gliwic przez Pyskowice, Jaśkowice, Łubie, Kopienicę i Wojskę w gminie Tworóg do Krupskiego Młyna i Lublińca. W Zabrze-Mikulczycach od trasy nr 430 odgałęzia się trasa nr 384, która biegnie przez Czekanów, Przezchlebie, Gliwice-Czechowice i Pyskowice do Toszka. Tutaj przecina trasę nr 430 trasa nr 6, prowadząca od strony Będzina i Piekar Śląskich przez Radzionków oraz północne dzielnice Bytomia i Zabrze, przez Szałszę do Gliwic. Łącznie przez gminę Zbrostawice prowadzi 7 tras rowerowych.



## 10. ZESTAWIENIA, UWAGI I REKOMENDACJE

### 10.1. Hierarchizacja projektowanych tras

Na projektowany Metropolitalny System Tras Rowerowych (MSTR) GZM składa się sieć podstawowych tras rowerowych tworzona przez 87 korytarzy ruchu rowerowego, w tym:

- 33 trasy główne łączące gminy GZM ze sobą i sąsiednimi gminami, rozpoczynające się przeważnie w centrum gminy lub na skrzyżowaniach i rozwidleniach z innymi trasami głównymi; trasy te mają charakter regionalny, zarówno komunikacyjny, jak i turystyczny; trasy główne mają numery w przedziale od 1 do 49 (w tym samym przedziale mieszczą się inne trasy główne woj. śląskiego), z wyjątkiem trasy nr 66, która stanowi przedłużeni trasy z woj. opolskiego; z uwagi na aktualny układ granicy GZM trasa nr 8 podzielona jest na 2 odcinki przedzielone terenem miasta Jaworzno (poza GZM),
- 45 tras drugorzędnych, które również łączą gminy GZM ze sobą i sąsiednimi gminami oraz mają charakter zarówno komunikacyjny, jak i turystyczny; trasy drugorzędne mają numery trzycyfrowe w zależności od części woj. śląskiego, przez które przebiegają, z uwagi na aktualny układ granicy GZM - 2 trasy podzielone są na 4 odcinki przedzielone terenami gmin nie należących do GZM,
- 9 łączników, z których 7 stanowi odgałęzienia tras głównych i drugorzędnych (litera „a” lub „b” za numerem), a pozostałe stanowią część dłuższych tras drugorzędnych.

Zestawienia graficzne przebiegu ww. elementów systemu tras zostało przedstawione na **planszy** **”HIERARCHIZACJA PROJEKTOWANYCH TRAS ROWEROWYCH”** (Rys. nr K-18 014-D-06).

Wg założeń bieżącego opracowania tam, gdzie to było możliwe, trasy rowerowe zostały „wyprostowane”, wykorzystując: rezerwy terenu w pasach drogowych, torowiska zlikwidowanych linii i bocznic kolejowych, wały przeciwpowodziowe, tereny zrekultywowane po działalności przemysłowej a także nieużytki.

Łącznie na terenie GZM zaplanowano 1632,9 km głównych tras rowerowych oraz uzupełniających je tras drugorzędnych i łączników. Średni współczynnik wydłużenia dla tych tras wynosi 1,31.

Trasy główne stanowią 60,4 % wszystkich zaproponowanych tras rowerowych, uzupełniające je ważniejsze trasy drugorzędne 38,8 %, a łączniki 0,8 %.

Projektowane trasy rowerowe w 61 miejscach przekraczają granicę GZM.

Zaprojektowana w ramach bieżącego studium wynikowa sieć tras metropolitalnych (MSTR) świadomie została opracowana jako sieć o charakterze docelowym - w zamyśle autorów zawierająca w przyjętych rozwiązaniach „pewne rezerwy” (np. poniekąd „dublowanie” niektórych korytarzy na kierunkach wschód - zachód lub północ – południe).

Postąpiono tak ze względu na przewidywane, a niemożliwe aktualnie do zlokalizowania, prawdopodobne redukcje odcinkowe bądź punktowe elementów sieci - wynikające m.in. ze

spodziewanych ograniczeń projektowanych rozwiązań sytuacyjnych narzucanych/wymaganych przez opiniujących i uzgadniających koncepcje i projekty budowlane.

Stąd - pomimo potencjalnych redukcji elementów - winna ona nadal zapewniać:

- maksymalnie jednorodną funkcjonalność podstawowego systemu tras o zasięgu i znaczeniu metropolitalnym,
- możliwość odbywania wygodnych i maksymalnie bezpiecznych podróży rowerowych na terenie miast GZM, ale przede wszystkim – dogodną realizację powiązań międzymiejskich/metropolitalnych.

## 10.2. Etapowanie budowy MSTR

Planowana realizacja MSTR została wstępnie podzielona przez autorów na 4 etapy: Ia, Ib, II i III-

### 10.2.1. Etap Ia (trasy stanowiące elementy podstawowej sieci tras rowerowych).

W etapie Ia proponuje się wykonanie niżej wymienionych tras rowerowych o łącznej długości 259,8 km (15,9 % wszystkich tras):

– trasy główne:

- nr 1, odcinek Katowice – Tychy – Kobiór – Pszczyna, połączenie z trasami międzynarodowymi EuroVelo nr 4 i Greenways Kraków – Wiedeń,
- nr 3 Gliwice – Sośnica (trasa nr 45), drugi odcinek w etapie Ib,
- nr 5, odcinek Katowice – Sosnowiec – Będzin – Psary – Mierzęcice – Woźniki,
- nr 6, odcinek Dąbrowa Miejska (Bytom) – Zabrze – Gliwice – Pilchowice – Rudy – Racibórz, drugi odcinek w etapie Ib,
- nr 7, Katowice – Mysłówice – Jaworzno – Chrzanów, połączenie z trasami Velo Małopolska,
- nr 15, odcinek Gliwice – Sierakowice (gmina Sośnicowice) – Kotlarnia (gmina Bierawa),
- nr 17, odcinek Gliwice – Pyskowice – Łubie – Lubliniec,
- nr 20, Katowice-Panewniki – Chorzów (Park Śląski) – Bytom – Tarnowskie Góry – Woźniki, połączenie ze Szlakiem Liswarty,
- nr 45, Katowice – Chorzów-Batory – Ruda Śląska (Nowy Bytom) – Zabrze (Janek) – Gliwice.

### 10.2.2. Etap Ib

W etapie Ib proponuje się wykonanie niżej wymienionych tras rowerowych o łącznej długości 485,1 km (29,7 % wszystkich tras):

– trasy główne:

- nr 2, Katowice – Mikołów – Orzesze – Rybnik
- nr 3 Gliwice – Zabrze-Makoszowy – Ruda Śląska-Halemba – Katowice-Piotrowice – Sosnowiec – Sławków, druga co do długości trasa na terenie GZM,
- nr 4, Katowice – Chorzów – Świętochłowice – Ruda Śląska-Godula – Zabrze (Os. M. Curie-Skłodowskiej – Gliwice,
- nr 6, odcinek Sławków – Dąbrowa Górnicza – Będzin – Siemianowice Śląskie – Piekary Śląskie – Radzionków – Dąbrowa Miejska (Bytom), razem z odcinkiem wymienionym w etapie Ia – najdłuższa trasa na terenie GZM,
- nr 19, odcinek Tarnowskie Góry – Tworóg – Zawadzkie, połączenie z trasami w dolinie dolnej Małej Panwi,
- nr 21, odcinek Tarnowskie Góry – Świerklaniec – Siewierz – Poręba,
- nr 23, odcinek Katowice – Siemianowice Śląskie – Czeladź – Będzin, drugi odcinek w etapie III,
- nr 28, Łaziska Górne – Mikołów – Katowice – Mysłowice – Jaworzno – Trzebinia, połączenie z trasami Velo Małopolska,
- nr 32, odcinek Bytom – Ruda Śląska – Mikołów-Paniowy – Orzesze,
- nr 33, Gliwice – Mikołów – Tychy – Bieruń – Oświęcim, trzecia co do długości trasa na terenie GZM,
- nr 35, odcinek Bytom – Siemianowice Śląskie – Sosnowiec – Mysłowice – Oświęcim, połączenie z trasami międzynarodowymi EuroVelo nr 4 i Greenways Kraków – Wiedeń
- nr 36, odcinek Sosnowiec – Czeladź-Piaski – Będzin – Dąbrowa Górnicza – Łazy,
- nr 43, Zabrze – Gierałtów – Czerwionka-Leszczyny, z łącznikiem nr 43a w Zabrze,
- nr 49, Gliwice – Knurów – Czerwionka-Leszczyny,

– trasy drugorzędne:

- nr 401, odcinek Bytom – Radzionków – Świerklaniec – Piekary Śląskie – Bytom.

Zasięg sytuacyjny potencjalnych realizacji dwóch pierwszych etapów Ia oraz Ib został zaprezentowany:

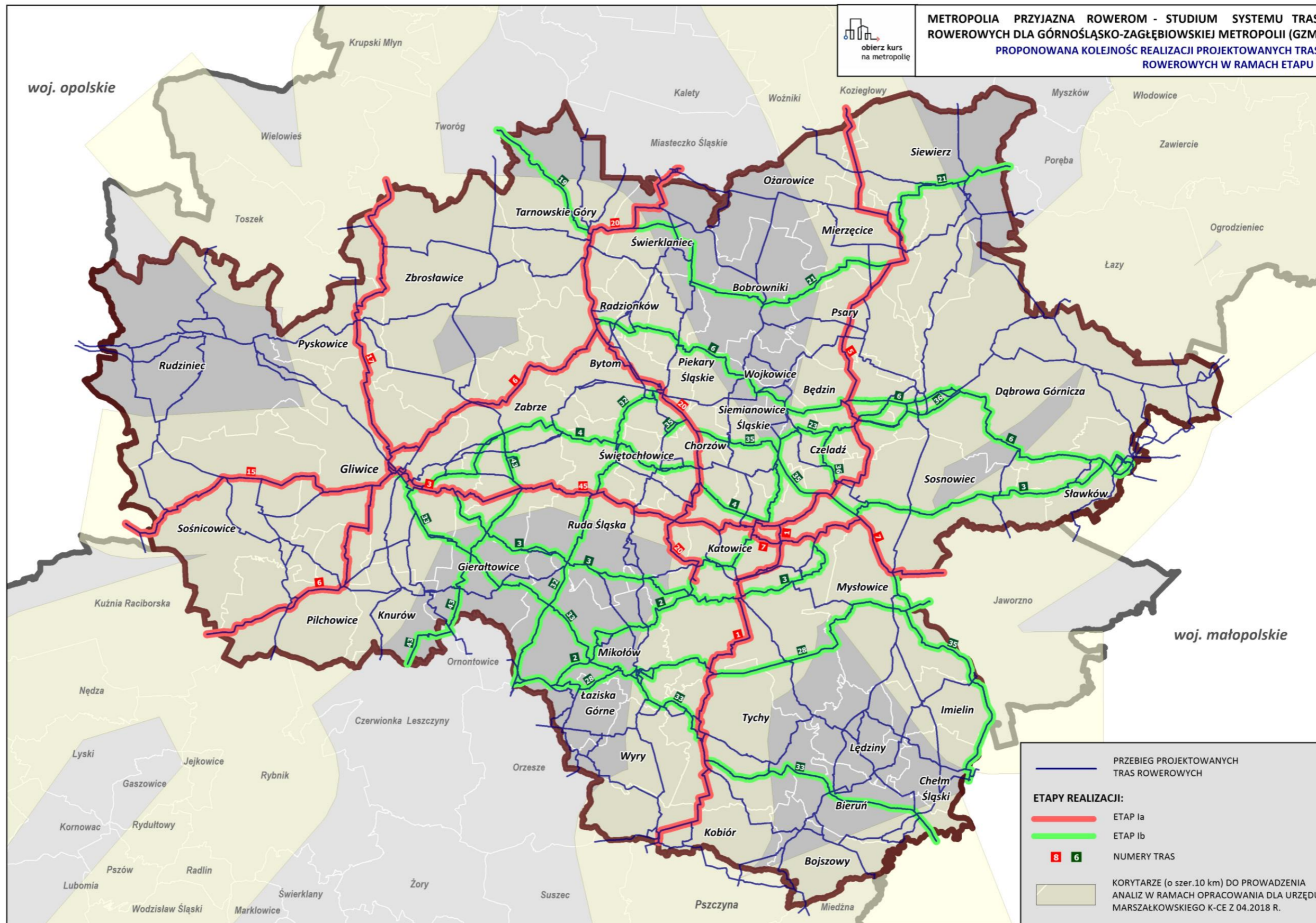
- na rysunku „**PROPONOWANA KOLEJNOŚĆ REALIZACJI PROJEKTOWANYCH TRAS ROWEROWYCH W RAMACH ETAPU I**” zamieszczonym na następnej stronie opracowania

oraz

- na **planszy** o takim samym tytule (Rys. nr K-18 014-D-07) przygotowanej w skali 1:75 000 - umożliwiającej lepszą analizę szczegółów - m. in. odniesienie lokalizacji projektowanych tras do istniejącego podstawowego układu drogowego GZM.

Podstawą zaproponowania przez autorów takiej kolejności prac były:

- chęć w miarę równomiernego rozłożenia na terenie GZM korytarzy głównych tras rowerowych proponowanych w ramach etapu Ia w celu obsługi jej mieszkańców, ze szczególnym uwzględnieniem centralnego lokowania osi przebiegów: wschód – zachód oraz północ – południe.



PROPONOWANA KOLEJNOŚĆ REALIZACJI PROJEKTOWANYCH TRAS ROWEROWYCH W RAMACH ETAPU I

oraz

- zapewnienie spójności tras rowerowych proponowanych w ramach etapu Ia z przebiegiem korytarzy regionalnych/wojewódzkich tras rowerowych opracowanych wiosną br. przez Urząd Marszałkowski w Katowicach.

Natomiast na rysunkach - zamieszczonych na następnej i kolejnych stronach opracowania zamieszczono zobrazowanie sytuacyjne oraz pomierzone metodami GIS-owymi wielkości liczbowe będące wynikami analiz występowania szeregu czynników, obiektów bądź atrakcji służących ocenie poprawności wskazanego lokowania projektowanych podstawowych tras rowerowych w ramach systemu metropolitalnego - szczególnie w ramach porównawczego zestawienia tras z etapu Ia oraz Ib.

Dla przyjętych do analiz korytarzy/buforów w wymiarze po 1 km od osi projektowanych tras proces ten zobrazowano na następujących rysunkach:

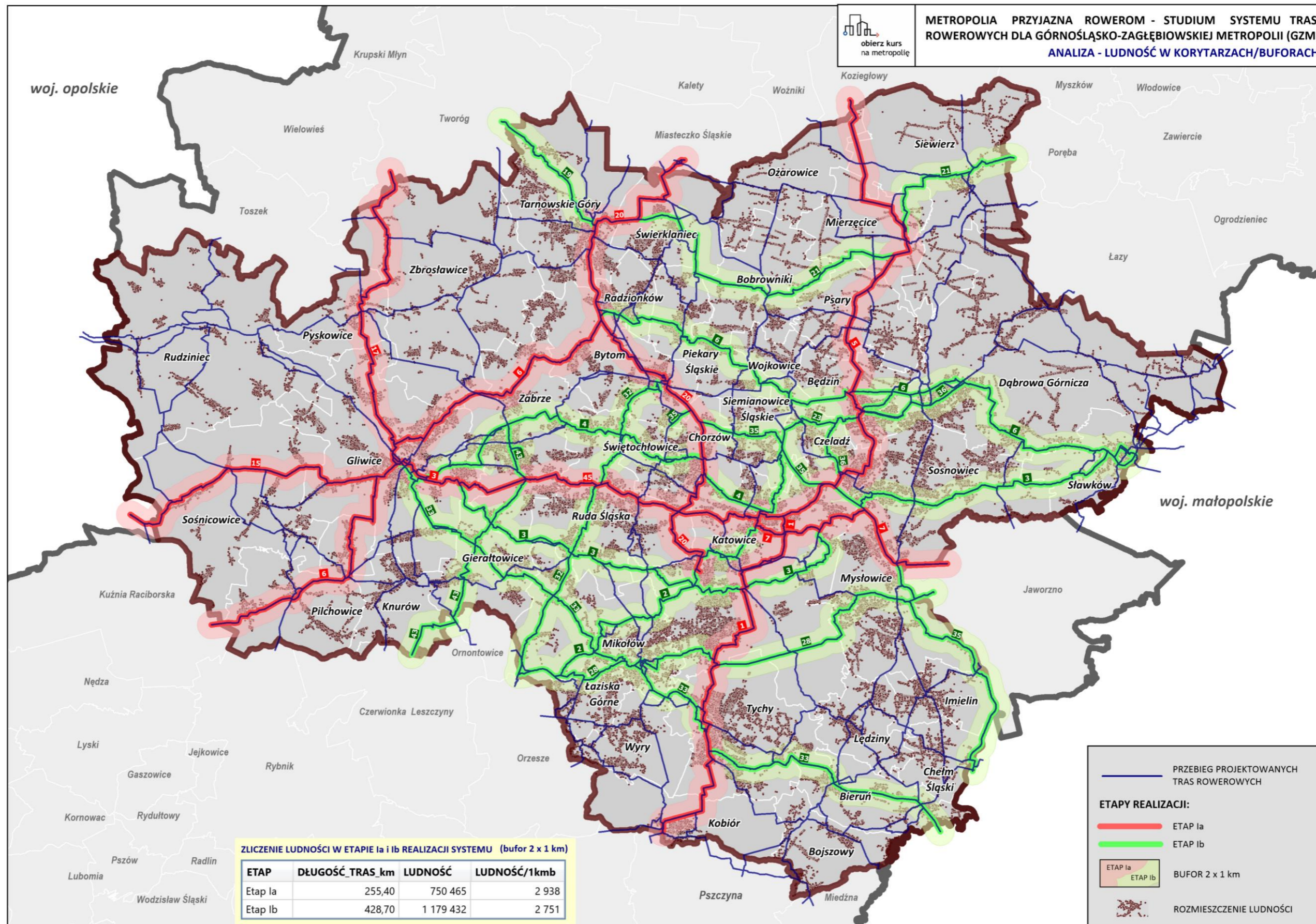
- „ANALIZA - LUDNOŚĆ W KORYTARZACH/BUFORACH”
- „ANALIZA - WĘZŁY INTEGRACYJNE I STACJE/PRZYSTANKI KOLEJOWE”
- „ANALIZA - URZĘDY GMIN”
- „ANALIZA - ATRAKCJE TURYSTYCZNE I KULTURALNE”
- „ANALIZA - KORYTARZE PO ZLIKWIDOWANYCH LINIACH KOLEJOWYCH”

oraz

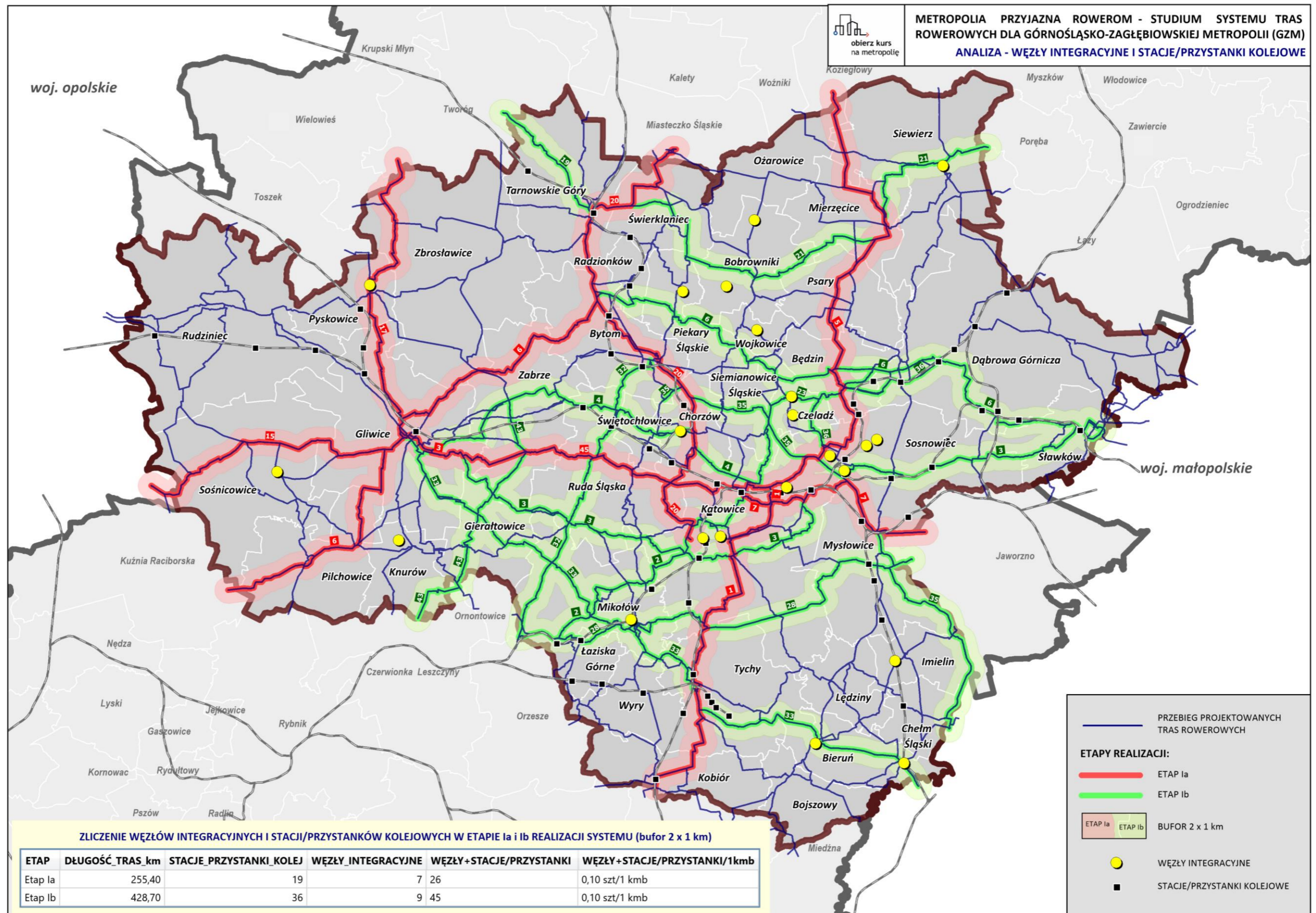
- „ANALIZA - OBIEKTY INŻYNIERSKIE”

Dodatkowo – bieżącą fazę analiz graficznych/mapowych, uwzględniającą szczególnie zestawienia tras z proponowanego etapu realizacji Ia oraz Ib – zakończono **rysunkiem** „PROJEKTOWANE TRASY ROWEROWE NA TLE MAPY WYSOKOŚCIOWEJ GZM” obrazującym przebieg projektowanych tras MSTR na tle mapy wysokościowej obszaru GZM.

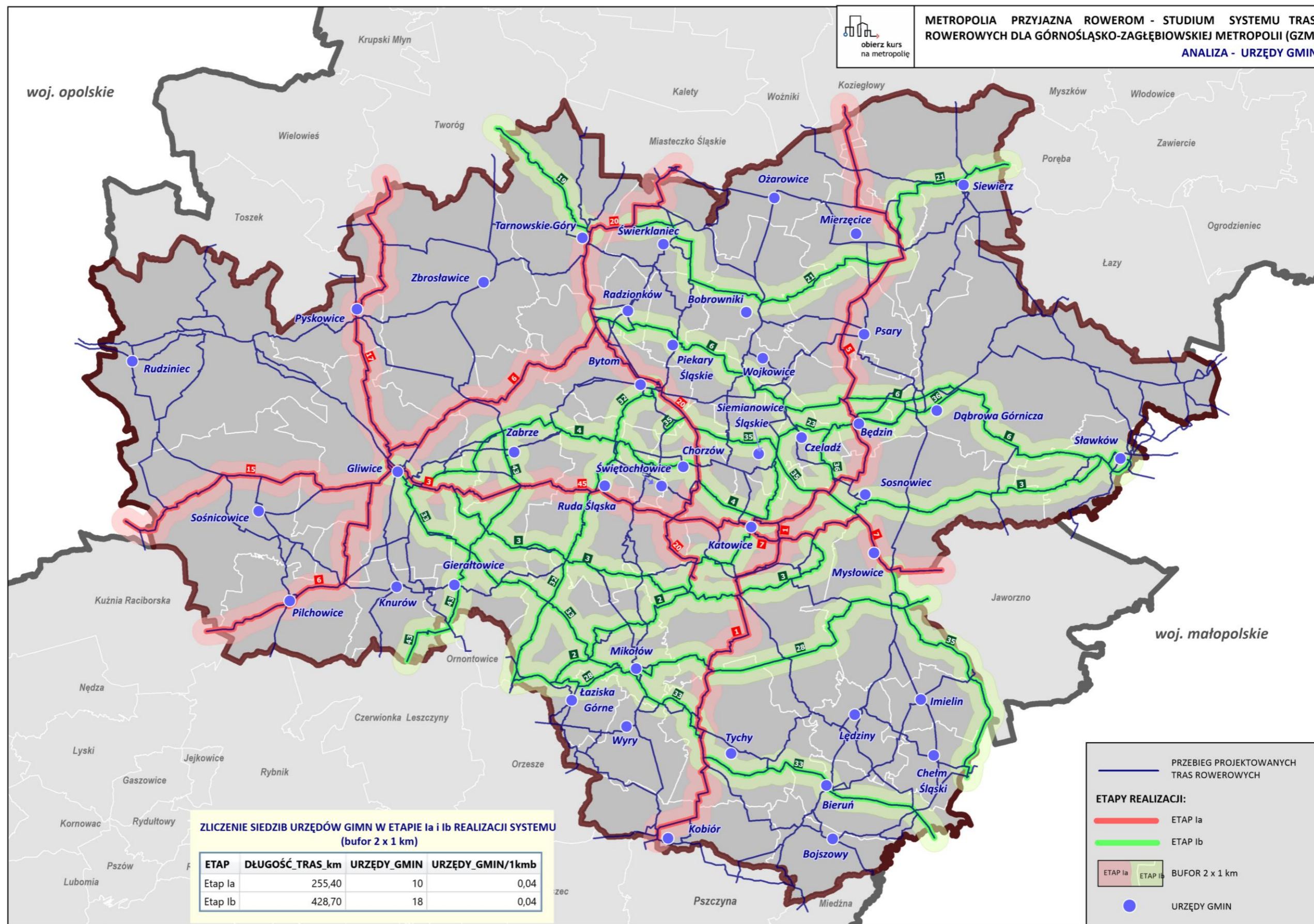




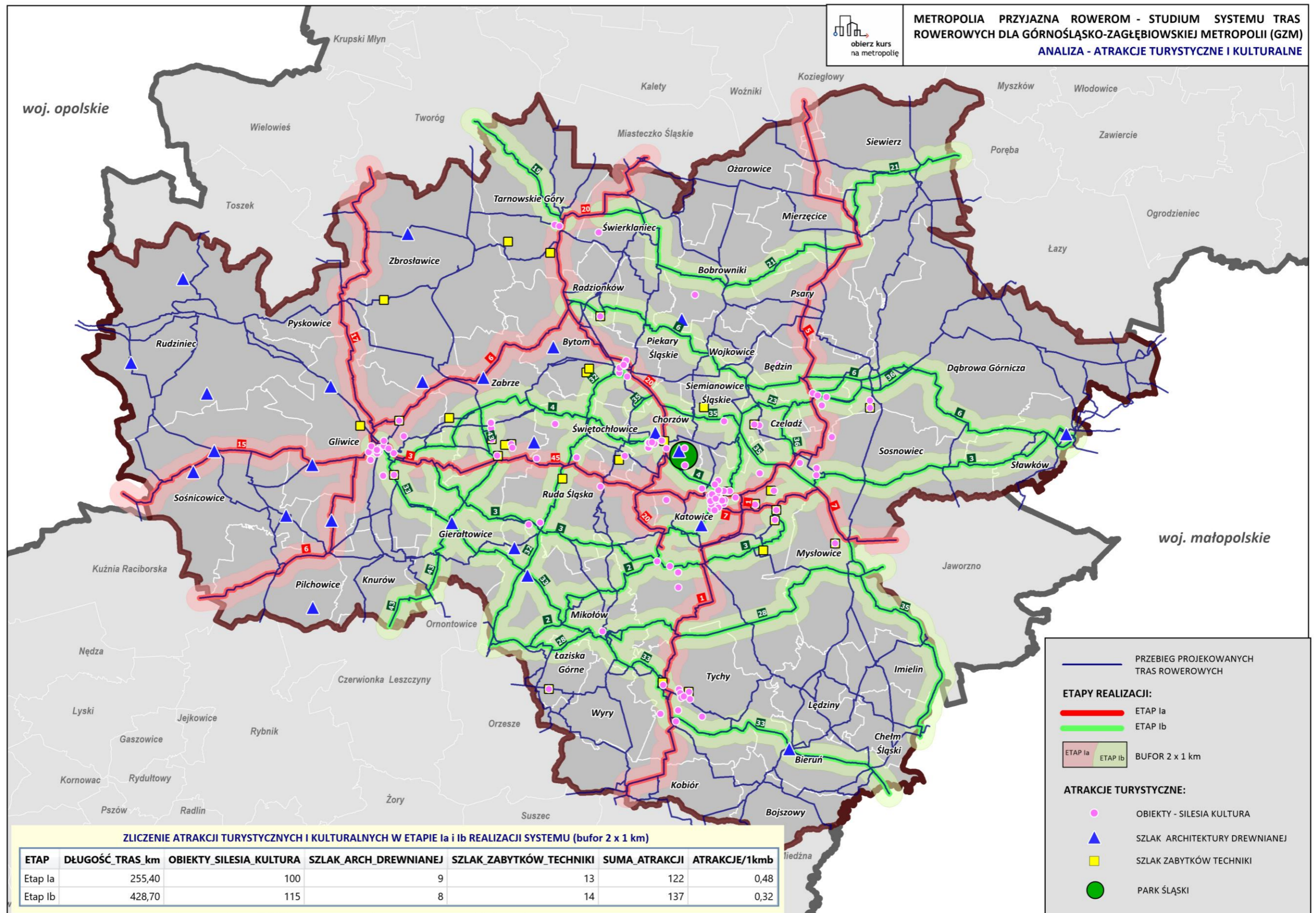




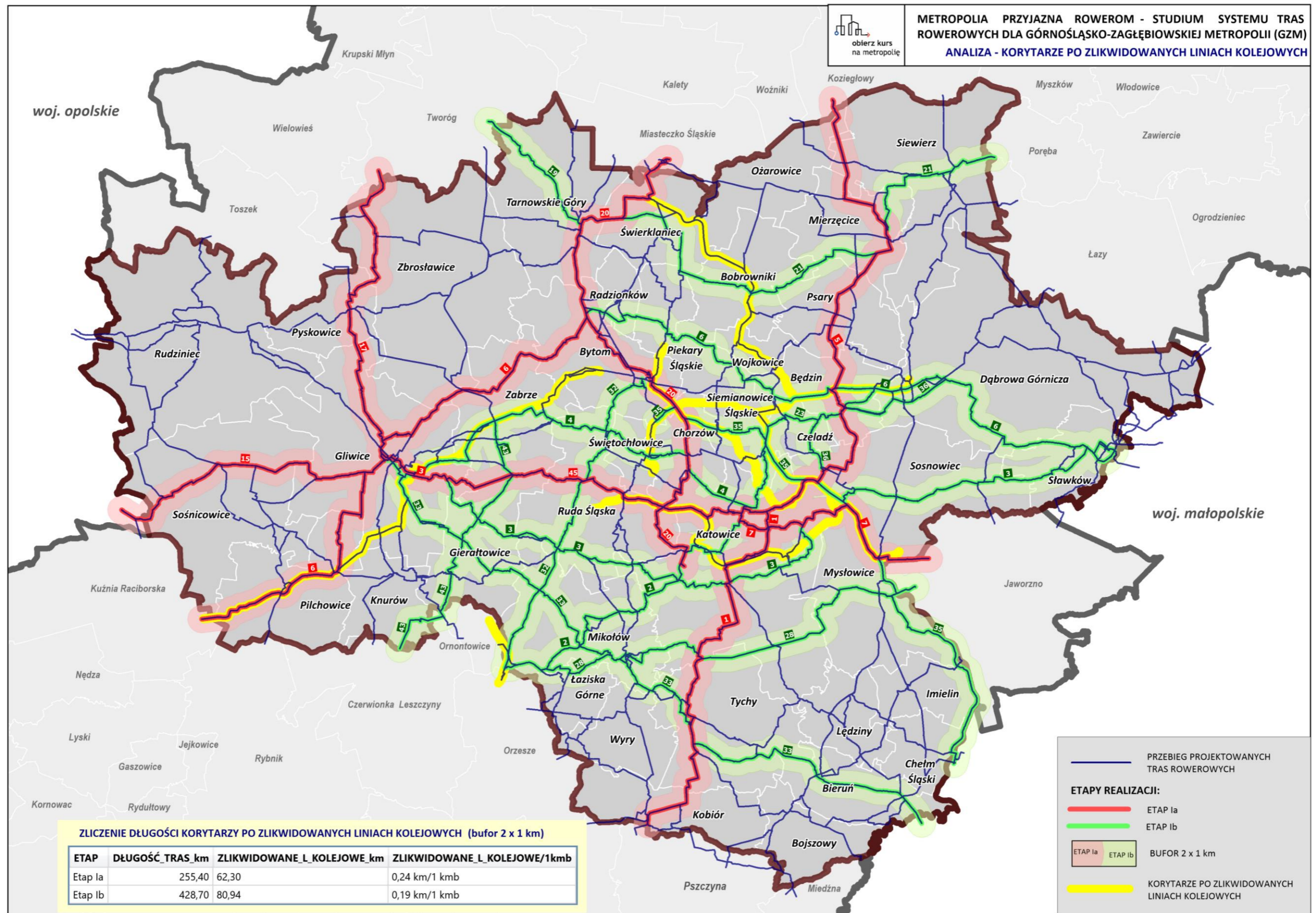




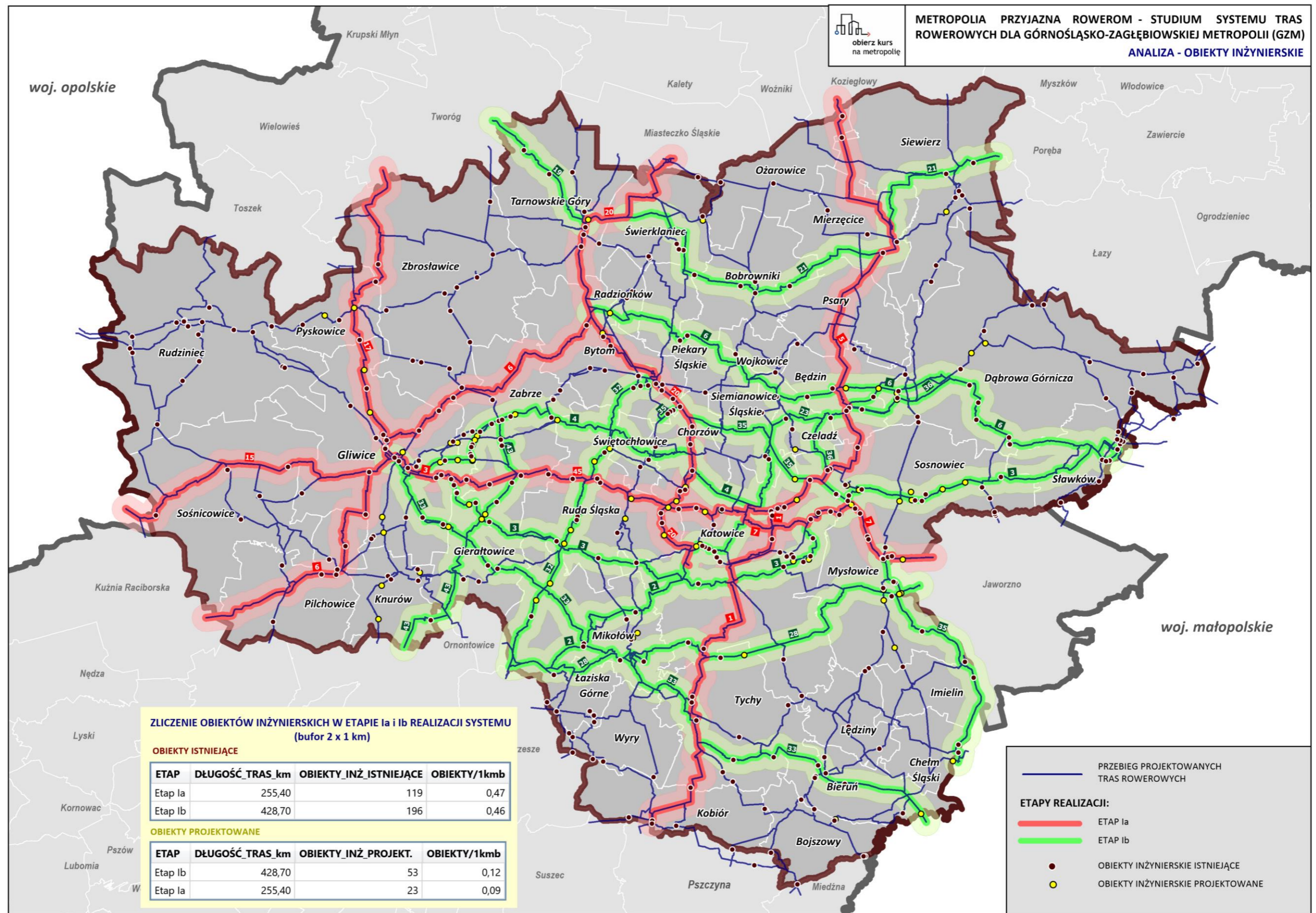




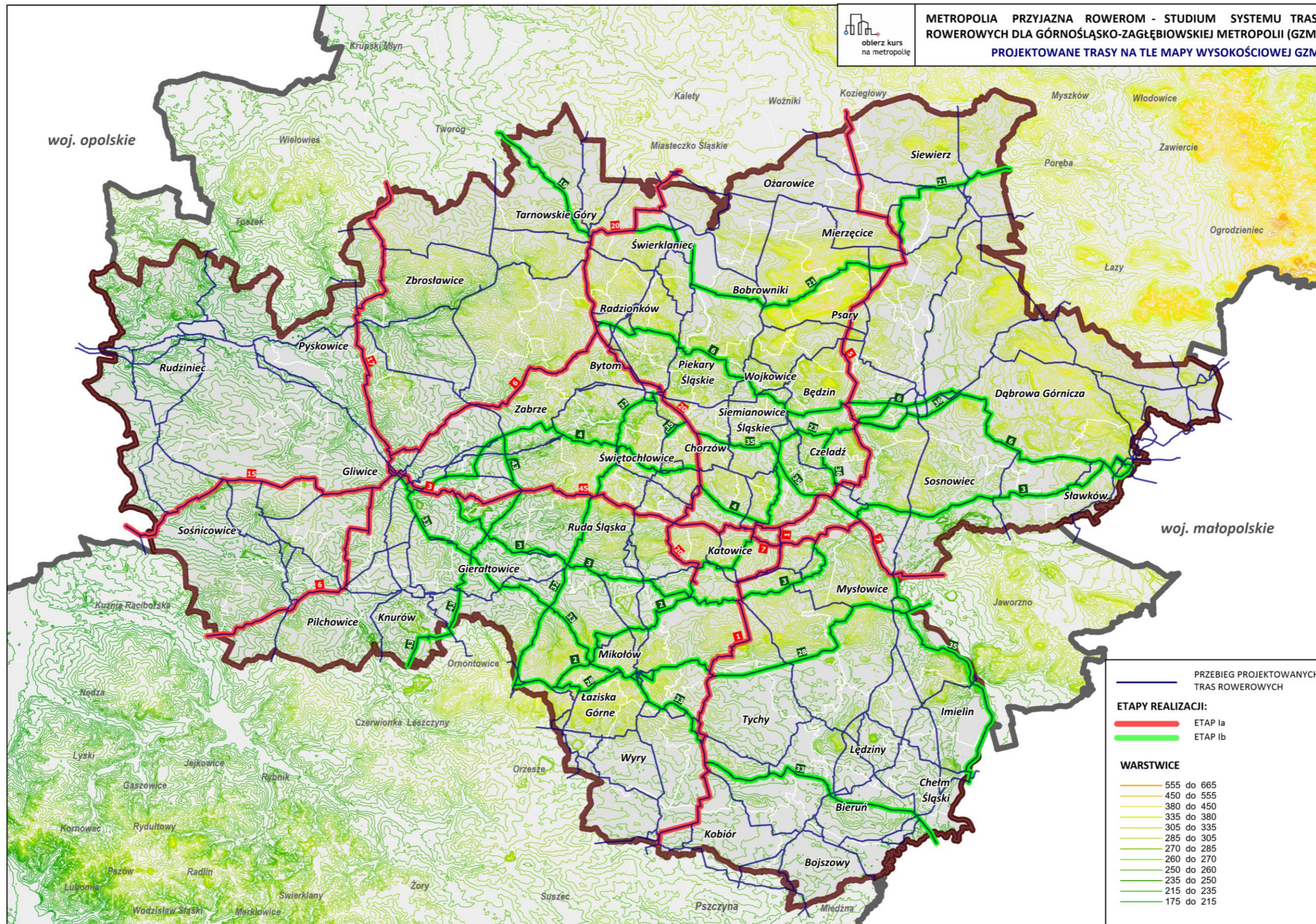












PROJEKTOWANE TRASY ROWEROWE NA TLE MAPY WYSOKOŚCIOWEJ GZM



### 10.2.3. Etap II

W etapie II proponuje się wykonanie niżej wymienionych tras rowerowych o łącznej długości 568,4 km (34,8 % wszystkich tras):

– trasy główne:

- nr 8, Pszczyna – Bieruń – Jaworzno – Pszczyna – Sławków,
- nr 16, odcinek Gliwice – Rudziniec – Ujazd,
- nr 18, odcinek Tarnowskie Góry – Łubie – Toszek,
- nr 22, odcinek Chechło (Klucze) – Będów (Dąbrowa Górnicza) – Sławków,
- nr 30, odcinek Rudy – Sierakowice (Sośnicowice) – Pławniowice – Toszek,
- nr 37, Dąbrowa Górnicza – Będów – Olkusz, połączenie z trasami Velo Małopolska,
- nr 40, Zabrze-Biskupice – Bytom, z łącznikiem nr 40a w Bytomiu,
- nr 66, odcinek Tarnowskie Góry – Pyskowice – Rudziniec – Ujazd,

– trasy drugorzędne:

- nr 101, Katowice – Łędziny – Nowy Bieruń, wraz z łącznikiem nr 155 w Łędzinach,
- nr 114, Chorzów – Siemianowice Śląskie – Wojkowice – Miasteczko Śląskie,
- nr 137, Stara Kuźnia (Ruda Śląska) – Mikołów,
- nr 142, Orzesze – Tychy – Łędziny,
- nr 147, Ornontowice – Łaziska Górne – Kobiór,
- nr 151, Mysłowice – Łędziny – Bieruń Stary – Bojszowy – Brzeszcze,
- nr 155, łącznik Łędziny: Osiedle Centrum – Osiedle PKP,
- nr 373, odcinek Gierałtowice – Knurów – Nieborowice (Pilchowice) – Smolnica (Sośnicowice) – Łącza (Rudziniec),
- nr 374, Smolnica (Sośnicowice) – Pilchowice,
- nr 382, Łącza – Rudziniec,
- nr 396, Gliwice – Sośnicowice.
- nr 413, Bytom – Siemianowice Śląskie – Psary,
- nr 423, Świerklaniec – Pyrzowice – Mierzęcice – Przeczyce – Siewierz,
- nr 423a, łącznik: Świerklaniec – jez. Chechło-Nakło,
- nr 430, odcinek Zabrze – Zbrosławice – Brynek (Tworóg), z łącznikiem nr 430a w Zbrosławicach,

- nr 510, odcinek Dąbrowa Górnicza – Siewierz.
- nr 518, Siewierz – Tucznawa (Dąbrowa Górnicza) – Sławków – Bolesław,
- nr 520, Siedliska (Ożarówice) – trasa nr 21 (Siewierz).
- nr 533, Siewierz – Wiesiółka (Łazy) – Błędów (Dąbrowa Górnicza),
- nr 757, łącznik Tychy: strefa przemysłowa – Urbanowice.
- nr 841, Bobrowniki – Ożarówice – Pyrzowice.

#### 10.2.4. Etap III

W etapie III proponuje się wykonanie pozostałych tras rowerowych o łącznej długości 319,6 km (19,6 % wszystkich tras):

– trasy główne:

- nr R11a, odcinek Bukowno – Sławków – Błędów (Dąbrowa Górnicza) – Chechło (Klucze),
- nr 6a, łącznik Dąbrowa Górnicza: dworzec kolejowy – trasa nr 6,
- nr 6b, łącznik Gliwice: Radiostacja – dworzec kolejowy,
- nr 23, odcinek Będzin – Jez. Pogoria III (Dąbrowa Górnicza),
- nr 29, odcinek Gliwice – Knurów – Orzesze – Pszczyna,
- nr 42, Chorzów – Świętochłowice – Ruda Śląska,
- nr 44, Bytom – Świętochłowice – Mikołów,

– trasy drugorzędne:

- nr 111, Mysłówice – Imielin – Chełm Śląski – Bieruń Nowy,
- nr 133, Łaziska Średnie – Gostyń (gmina Wiry) – Mościska (Orzesze),
- nr 143, Łaziska Górne – Stara Szklarnia (Orzesze),
- nr 153, Lędziny – Chełm Wielki – Chełmek,
- nr 158, Tychy – Bojszowy – Chełmek,
- nr 161, Promnice – Kobiór – Brzeszcze,
- nr 164, Świerczyniec – Międzyrzecze – Miedźna,
- nr 178, „Plessówka”, Pawłowice – Suszec – Kobiór – Pszczyna,
- nr 295, Pilchowice – Rybnik-Stodoły,
- nr 371, Bojków (Gliwice) – Nieborowice,

- nr 378, Leboszowice (Pilchowice) – Sośnicowice,
- nr 384, Zabrze – Pyskowice – Toszek,
- nr 414, Katowice – Siemianowice Śląskie – Żychcice (Wojkowice),
- nr 421, Tarnowskie Góry – Kalety,
- nr 426, Tarnowskie Góry – Miasteczko Śląskie – Brynica,
- nr 427, Radzionków – Bytom-Stroszek,
- nr 432, Kalety – Zendek (Ożarówce) – Siewierz,
- nr 461, Mysłowice (Trójkąt Trzech Cesarzy) – Sosnowiec-Pekin – Dąbrowa Górnicza,
- nr 463, Sosnowiec – Czeladź; wraz z łącznikiem nr 463a w Sosnowcu, z łącznikiem nr 463a w Sosnowcu
- nr 470, Dąbrowa Górnicza – Sosnowiec – Jaworzno,
- nr 496, Rogoźnik (Bobrowniki) – Psary,
- nr 507, odcinek Dąbrowa Górnicza – Psary,
- nr 552, Siewierz – Koziegłowy,
- nr 911, Katowice: Panewniki Stare – Muchowiec – Nikiszowiec.
- nr 914, Giszowiec (Katowice) – Morgi (Mysłowice).

### **10.3. Uwagi dotyczące realizacji oznakowania tras rowerowych**

W projekcie MSTR opracowanym w ramach bieżącego studium numerację i oznaczenia kolorystyczne podstawowych tras rowerowych przedstawiono w wersji „roboczej”.

Zgodnie z zasadami dotychczasowego rozwoju koncepcji Śląskiej Sieci Tras Rowerowych - przystąpienie do realizacji MSTR w terenie powinno wiązać się z weryfikacją tych informacji/danych w oparciu o aktualny kształt i koordynację elementów sieci wszystkich tras rowerowych tworzonych na danym podobszarze GZM/województwa śląskiego.

Przejrzystość numeracji i dobór kolorów tras są jednym z ważniejszych elementów budowy i funkcjonowania sieci i bezwzględnie powinny ułatwiać rowerzystom orientację w trakcie podróży.

Wskazane jest, aby tym problemem zajmował się koordynator z ramienia GZM bądź Urzędu Marszałkowskiego Woj. Śląskiego, znający całokształt tego rodzaju problematyki.



#### 10.4. Uwagi końcowe, zalecenia i rekomendacje

1. Podstawowym celem bieżącego studium było **ustalenie przebiegu podstawowych (głównych) tras rowerowych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii w zakresie sytuacyjnym**, łączących ze sobą wszystkie **znaczące, tj. odpowiednio ważne i duże źródła oraz cele podróży** (miejsca węzłowe na jej obszarze).

O ile dotychczasowe prace studialno-koncepcyjne dotyczące korytarzy ruchu rowerowego na terenach subregionu centralnego/województwa śląskiego (m. in. koncepcja "Śląskiej Sieci Tras Rowerowych /ŚSTR/) obejmowały głównie trasy o znaczeniu turystyczno-rekreacyjnym, o tyle **obecne studium akcentuje przede wszystkim ich funkcję komunikacyjną/transportową** – zapewniając realizację **częstych podróży o zasięgu pozamiejskim i charakterze bliskim obligatoryjności** (realizacja podróży: dom - praca - nauka - usługi).

2. Zaprojektowany system tras tworzy **kompletną sieć takich połączeń**, a każda z nich projektowana jest **na zasadzie „rybiego kręgosłupa”**, do którego - w trakcie dalszych etapów projektowania koncepcyjnego poszczególne gminy powinny dodawać „ości”, tj. **trasy optymalizujące dojazdy do poszczególnych dzielnic, miejscowości i obiektów**.

3. Nowymi istotnymi elementami w pracach nad bieżącą aktualizacją i rozszerzeniem zasięgu studium tras rowerowych dla GZM z 2014 roku było **dążenie w kierunku utworzenia/wydzielenia nowych dróg publicznych z przeznaczeniem ich przede wszystkim na drogi dla rowerów** i ich zaprojektowanie oraz budowa z wykorzystaniem **pasów po zlikwidowanych liniach i bocznicach kolejowych, zrekultywowanych nieużytków przemysłowych, nieużywanych dróg wewnętrznych (w tym także tych należących do gmin) i wałów przeciwpowodziowych**. Istotnym było uwzględnienie **w kilku aspektach projektu bieżącego studium metropolitalnego systemu tras rowerowych (MSTR) ustaleń przebiegu korytarzy systemu regionalnego/wojewódzkiego opracowanego przez Urząd Marszałkowski Woj. Śląskiego w Katowicach wiosną br.**

4. Zaprojektowana w ramach bieżącego studium **wynikowa sieć tras metropolitalnych (MSTR)** świadomie została opracowana jako sieć o **charakterze docelowym** - w zamyśle autorów **zwierająca w przyjętych rozwiązaniach „ pewne rezerwy”** (np. poniekąd „dublowanie” niektórych korytarzy na kierunkach wschód - zachód lub północ – południe).

5. Bardzo cennym zabiegiem w trakcie prac nad bieżącym studium **była możliwość**, m. in. dzięki **aktualnej formule organizacyjnej funkcjonowania Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii**, przeprowadzenia **bardzo szerokich konsultacji projektu studium** - zarówno od strony **merytoryczno-formalnej** (urzędy gmin GZM/oficerowie rowerowi, przedstawiciele organizacji pozarządowych, instytucje wyspecjalizowane), jak i **czysto merytorycznej** („zwykli” użytkownicy tras rowerowych) – **wykorzystujących narzędzia geoinformacyjne portalu/platformy Google**.

6. Wypracowane w ramach bieżącego studium **przebiegi proponowanych tras rowerowych – często w ujęciu alternatywnym/wariantowym - nie są ostateczne**. Mogą one być **modyfikowane**, o ile **nie rozbije to możliwości kształtowania i funkcjonowania systemu jako logicznej, racjonalnej i spójnej całości**, a zarazem **spowoduje poprawę parametrów funkcjonalnych i technicznych poszczególnych tras lub całościowo kształtowanych korytarzy**.

7. Wskazane jest, aby problemem **racjonalnej modyfikacji tras w MSTR** zajmował się **koordynator z ramienia GZM bądź Urzędu Marszałkowskiego Woj. Śląskiego**. Winna to być **osoba lub zespół, znający całokształt tego rodzaju problematyki i wyposażona w odpowiednio funkcjonalną platformę geoinformacyjną**.

8. **Kolejne etapy prac nad rozwojem MSTR GZM powinny – zdaniem autorów - iść co najmniej dwutorowo:**

a) podjęcie **w gminach GZM działań mających na celu opracowanie** - na kanwie materiałów bieżącego studium – **koncepcji systemu tras rowerowych**, które **uwzględniałyby szereg dodatkowych czynników** uszczegóławiających i optymalizujących **kierunki rozwoju i obsługi gminnego ruchu rowerowego niemożliwych do zastosowania w fazie studialnej**. W tych nielicznych gminach, gdzie koncepcje systemu tras rowerowych zostały już opracowane, należałoby **przeprowadzić analizę ich zgodności z wynikami bieżącego MSTR GZM i dokonać ewentualnych niezbędnych korekt**,

b) podjęcie **przez GZM inicjatywy przeprowadzenia procedur projektowych i wykonawczych** mających na celu realizację cyklu prac: **koncepcja – projekt – budowa** dotyczącego **trasy rowerowej** (o charakterze velostrady) istotnej z punktu widzenia **obsługi któregoś z centralnych korytarzy metropolii**.

9. Aby powyższe **zamierzenia** zyskały **dużą szansę powodzenia** – **należałoby**:

a) **wesprzeć** **prze GZM** – organizacyjnie i finansowo – te **gminy**, które zgłoszą gotowość podążania w kierunku **realizacji zarówno**:

- całościowego **zaprojektowania i rozwijania systemu na swoim terenie** (opracowanie/aktualizacja **koncepcji gminnego systemu tras rowerowych**),

- opracowania **dokumentacji projektowej i podjęcia realizacji tras** na terenie gminy **służących wzmocnieniu rozwoju całościowego systemu tras rowerowych metropolii**,

b) oprzeć **procesy inwestycyjne** w zakresie **projektowania przedwykonawczego i realizacji poszczególnych tras rowerowych** na zasadzie **stosowania procedur tzw. „specustawy” właściwej dla wykonywania zadań z zakresu drogownictwa**, którego - nie tylko zdaniem autorów - **trasy rowerowe** (o odpowiednio wysokim standardzie parametrów) w zakresie projektowania, realizacji i utrzymania **są immanentną częścią**;

c) uwzględnić **podstawowe (główne) trasy rowerowe wypracowane w ramach gminnych koncepcji systemu tras rowerowych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego** w taki sposób, aby:

- trasy już istniejące **nie ulegały degradacji i mogły być modernizowane**,

- trasy **planowane** miały **zapewnione korytarze terenu** (w liniach rozgraniczających pas drogowy) **służące całościowej realizacji podstawowych elementów systemu** w przyszłości,

d) dążyć do stanu, w którym **planowane drogi dla rowerów a także pasy drogowe dostosowywane do prowadzenia ruchu rowerowego** - otrzymały w wyniku **odpowiednich uchwał rad gminnych status dróg publicznych** , co powinno ułatwić ich **realizację oraz przyszłościowe utrzymanie**.

e) **uregulować sprawy własnościowe w pasach drogowych** (często nie załatwione przez wiele lat). Regulacja tych problemów jest **warunkiem niezbędnym**, aby **projektowane trasy w ogóle zaistniały lub uzyskały odpowiednio wysokie parametry projektowo-realizacyjne**.