

Remont ścieżki rowerowej na ul. Przedsiębiorców

Mamy informację, która ucieszy zapewne wszystkich siemianowickich rowerzystów. Rozpoczęła się naprawa gwarancyjna uszkodzonej ścieżki pieszo-rowerowej wzdłuż ul. Przedsiębiorców.

Remontem objęty jest odcinek – od ul. Michałkowickiej do ul. Zwycięstwa – o długości 1,3 km. W ramach prac budowlanych zostanie wymieniona nawierzchnia asfaltowa ścieżki rowerowej i chodnika na całej długości drogi.

Naprawę usterek, powstałych w okresie gwarancyjnym, realizuje firma DROGOPOL Sp. z o.o z Katowic. Nową nawierzchnię rowerzyści będą mieli okazję przetestować już jutro, bowiem 9. marca planowane jest zakończenie robót.

Źródło: UM Siemianowice Śląskie

Metropolia rozpoczyna realizację budowy велоstrad. Ogłoszono pierwszy przetarg

Metropolia ogłosiła przetarg na opracowanie szczegółowej dokumentacji technicznej dla велоstrad, planowanych w ramach Metropolitalnej Sieci Tras Rowerowych. To efekt porozumienia, które w 2022 roku Metropolia zawarła z miastami w sprawie realizacji tej inwestycji rowerowej.

Budowa Vелоstrad GZM jest jednym ze strategicznych działań

podejmowanych we współpracy z miastami Metropolii. Mają one pełnić głównie funkcje transportową zapewniając bezpieczny przejazd do pracy, szkoły, instytucji w ramach jednego miasta lub pomiędzy miastami.

Planowane przebiegi велоstrad zostały wytyczone przez Metropolię we współpracy z miastami członkowskimi. Łącznie powstanie 8 велоstrad o długości ok. 120 km. Ten katalog nie jest zamknięty. Trwają ustalenia dotyczące kolejnych przebiegów.

Przetarg zakłada przygotowanie koncepcji dla czterech велоstrad

▪ KATOWICE – SOSNOWIEC

Długość: 9,7 km

Trasa tej велоstrady ma przebiegać od katowickich Bulwarów Rawy, w okolicy ul. Bankowej, przez tereny na wschód od drogi ekspresowej S86, aż po centrum Sosnowca. Koniec trasy został przewidziany przy parku Dietla, nieopodal ul. Żeromskiego.

▪ KATOWICE – TYCHY

Długość: 14 km

Koncepcja tego odcinka zakłada przebieg trasy z Giszowca, przez Murcki, do tyskiego Czułowa wzdłuż drogi krajowej nr 86. Planowane jest obejście Murcek od strony wschodniej i ominięcie gęstej zabudowy Czułowa poprzez rowerową obwodnicę, w pewnym oddaleniu od zabudowań. Od strony zakończenia велоstrady w Tychach w planie jest stworzenie bezkolizyjnego przejścia nad DK44 i połączenie z siecią miejskich dróg rowerowych, w tym powiązanie z tyskim Rynkiem. Od strony katowickiego Giszowca wariantowo przewidziano połączenie z Velostradą nr 6 relacji Katowice (Brynów – Giszowiec) – Mysłowice.

▪ KATOWICE – MYSŁOWICE

Długość: 9,1 km

Droga rowerowa rozpocznie się w Katowicach-Brynowie, będzie biegła wzdłuż nieczynnej linii kolejowej nieopodal doliny Trzech Stawów i w dalszym biegu przez dzielnicę Giszowiec. Następnie w kierunku miasta Mysłowice będzie przebiegać wzdłuż ulicy Mysłowickiej, docierając do granicy z Mysłowicami i dalej wzdłuż ul. Mikołowskiej, aż do rejonu ronda Rotmistrza Pileckiego (os. Ćmok). Rozpoczęcie prac budowlanych na terenie Katowic jest planowane na II kwartał 2023 r.

Przypomnijmy, 20 grudnia GZM podpisała dwie pierwsze umowy dotyczące dofinansowania budowy велоstrady w przebiegu Katowice – Mysłowice, realizowanej w ramach dużego projektu o nazwie Metropolitalna Sieć Tras Rowerowych. Trasa, o której mowa, w pierwszej kolejności połączy dwie katowickie dzielnice, Brynów z Giszowcem.

▪ SOSNOWIEC – CZELADŹ – BĘDZIN – DĄBROWA GÓRNICZA

Długość: 16,9 km

Kontynuacją trasy z Katowic mają być odgałęzienia do kolejnych miast Zagłębia Dąbrowskiego. koncepcja zakłada wykorzystanie terenu po kolei piaskowej w Sosnowcu i Czeladzi, a następnie Będzinie i Dąbrowie Górniczej. Pod uwagę brane jest też poprowadzenie jej wzdłuż S86, a później DK94. Tak czy inaczej – dojedziemy nią do Dąbrowy Górniczej.

Co należy uwzględnić w koncepcji?

Rozwiązania, które znajdą się w koncepcji technicznej велоstrad, mają stanowić plan dla przyszłych projektów m.in. architektoniczno-budowlanych, zagospodarowania terenu, technicznych.

Realizacja koncepcji technicznych dla czterech велоstrad

zakłada również wykonanie wszelkich uzgodnień własnościowych oraz z zarządcami sieci naziemnych, nadziemnych i podziemnych. Wykonawca dokumentacji będzie także musiał przedstawić rozwiązania przejścia tras w punktach newralgicznych i kolizyjnych, takich jak skrzyżowania z drogami publicznymi, przejścia przez rzeki czy linie kolejowe. Do zadań wykonawcy będzie też należało przedstawienie rozwiązań występujących ryzyk w zakresie geodezyjnym i dysponowania nieruchomościami, urbanistyki oraz planowania przestrzennego.

Koncepcja powinna uwzględniać kwestie bezpieczeństwa i wyposażenia, związane z infrastrukturą towarzyszącą, jak np. barierki ochronne, miejsca obsługi rowerzystów, preferowane rozwiązania ochrony rowerzysty przez zastosowanie „zielonej bariery” czy też wymagane oświetlenie drogi rowerowej. Przy projektowaniu należy unikać rozwiązań, które mogą stanowić bariery dla osób z niepełnosprawnościami. Rozwiązania w tym zakresie mają podlegać uzgodnieniom z Powiatową Radą ds. Osób Niepełnosprawnych.

W ramach prac nad dokumentem przewidziane są również konsultacje społeczne.

Termin składania ofert w przetargu mija 30 stycznia 2023 roku. Po rozstrzygnięciu przetargu i podpisaniu umowy wyłoniony oferent będzie miał 10 miesięcy na przygotowanie koncepcji.

W przyszłym roku kolejny przetarg

W I kwartale 2023 planowana jest organizacja przetargu na wykonanie koncepcji technicznych kolejnych велоstrad:

- **KATOWICE – SIEMIANOWICE ŚLĄSKIE – CHORZÓW – BYTOM – PIEKARY ŚLĄSKIE**
- **TARNOWSKIE GÓRY – BYTOM**
- **KATOWICE- SOSNOWIEC- MYSŁOWICE (wzdłuż Przemszy)**

Metropolia wyznacza standardy inwestycji rowerowych

„Ramowy program realizacji metropolitalnych dróg rowerowych w obszarze GZM” jest podstawowym dokumentem, który określa zasady i tryb realizacji dróg rowerowych o funkcji transportowej i o znaczeniu ponadlokalnym. Przedstawia kierunki rozbudowy dróg, których zadaniem jest stworzenie sieci połączeń o charakterze transportowym.

Dokument wyznacza także podział zadań przy realizacji tych inwestycji pomiędzy GZM a gminami na trasie ich przebiegu. Bardzo ważnym elementem jest wzmocnienie roli społecznej na etapie przygotowania inwestycji. Gminy, które przyjęły program realizacji metropolitalnych dróg rowerowych, zobowiązują się do konsultowania rozwiązań projektowych z organizacjami pozarządowymi. Mają też obowiązek stosowania opracowanych przez Metropolię **standardów i wytycznych kształtowania infrastruktury rowerowej**.

Metropolia angażuje się finansowo w budowę nowych dróg rowerowych o znaczeniu transportowym.

Pierwszym elementem jest budowa велоstrad, ale ramowy program jest znacznie szerszy. Jego celem jest wdrożenie wspólnego programu rozbudowy dróg rowerowych, dzięki czemu powstanie spójna sieć.

Umożliwi to maksymalne wykorzystanie potencjału transportowego prowadzonych inwestycji rowerowych w poszczególnych gminach.

Przydatne linki:

Warunki przetargu: [miniPortal \(uzp.gov.pl\)](http://miniPortal.uzp.gov.pl)

120 km Velostrad w GZM. Miasta GZM wchodzi w etap realizacji pierwszych czterech dróg – Metropolia GZM

Rower usprawni codzienne podróże po Metropolii. Oto założenia programów – Metropolia GZM

120 km Velostrad w GZM. Miasta GZM wchodzą w etap realizacji pierwszych czterech dróg

W Katowicach przedstawiciele 11 samorządów podpisali w piątek (20 maja) porozumienia o rozpoczęciu budowy szybkich dróg rowerowych w GZM. Łącznie powstanie 8 velostrad o długości ok. 120 km. Podpisane w piątek porozumienia dotyczą pierwszych czterech. Realizacja tych inwestycji rozpocznie się w 2023 roku, a kolejnych w 2024 roku.

- Velostrady GZM to szybkie drogi rowerowe, w większości odseparowane od jezdni i ruchu samochodowego.
- Dzięki ich powstaniu, mieszkańcy otrzymają możliwość bezpiecznego przejazdu na rowerze pomiędzy miastami Metropolii.
- Łącznie powstanie 8 velostrad o długości ok. 120 km.
- Porozumienia zostały podpisane w piątek (20 maja) przez samorządowców z 11 miast i gmin GZM, przez które będą przebiegać pierwsze cztery Velostrady GZM. To: Będzin, Chorzów, Czeladź, Dąbrowa Górnicza, Gliwice, Katowice, Mysłowice, Ruda Śląska, Sosnowiec, Świętochłowice, Zabrze.
- Dla miast i gmin GZM ważne jest nie tylko to, by było gdzie jeździć, ale również na czym – w przyszłym roku zostanie uruchomiony Rower Metropolitalny. GZM jest na półmetku dialogu konkurencyjnego, firmy wkrótce będą składać swoje oferty.

Powstanie Velostrad GZM to jedno ze strategicznych działań

podejmowanych przez miasta Metropolii. Założenie jest takie, aby pełniły one funkcję transportową, a nie tylko rekreacyjną, czyli zapewniały możliwość bezpiecznego przejazdu w drodze do pracy, szkoły, czy na studia w ramach jednego miasta lub pomiędzy miastami.



– Velostrady zintegrują jeszcze bardziej miasta i gminy. Dotychczas miasta GZM budowały lokalne drogi, realizując tylko nieliczne inicjatywy z miastami sąsiednimi – mówi **Kazimierz Karolczak**, przewodniczący zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. – Zanim powstała metropolia, było to trudne zarówno pod względem finansowym, jak i organizacyjnym. Dzięki temu, że działamy razem w ramach GZM, realizacja tego typu ponadlokalnych inwestycji jest zdecydowanie usprawniona. Powstanie Velostrad GZM zostanie w całości sfinansowane z budżetu Metropolii i dotacji zewnętrznych, o które będziemy się ubiegać na ten cel – podkreśla.

Arkadiusz Chęciński, prezydent Sosnowca zwraca uwagę, że szybkie połączenie rowerowe: z jednej strony z Katowicami, a z

drugiej z Czeladzią, Będzinem i Dąbrową Górniczą – będzie dla mieszkańców podregionu sosnowieckiego fantastycznym rozwiązaniem otwierającym nowe możliwości dla codziennych podróży.

– Z niecierpliwością czekamy na realizację велоstrad, a mówimy tutaj o budowie ok. 10 km tras wyłącznie na terenie Sosnowca, w sumie z innymi miastami mamy już blisko 30 km. Budowa велоstrady śladem dawnej linii kolejowej wzdłuż ulicy Wiązowej oraz Sedlaka do ścisłego centrum miasta i dalej w kierunku ulicy Żeromskiego, pozwoli na szybki transfer pomiędzy Sosnowcem i Katowicami. Dodatkowe połączenia z miastami Zagłębia również dają same plusy – mówi **Arkadiusz Chęciński**, prezydent Sosnowca.



Waldemar Bojarun, wiceprezydent Katowic, podkreśla z kolei, że miasto stawia na zrównoważony transport, dlatego rozbudowa dróg rowerowych jest dla Katowic niezmiernie istotna.

– Dzięki podpisanym dziś porozumieniom tylko na terenie

Katowic powstanie prawie 16 km dróg rowerowych o standardzie velostrady. Połączenie Katowic z Sosnowcem, Mysłowicami i Gliwicami znacznie usprawni dojazd do pracy czy zwiedzanie przy wykorzystaniu „dwóch kółek”. W połączeniu z funkcjonującymi i budowanymi drogami rowerowymi, które docelowo mają połączyć chociażby Nikiszowiec z Giszowcem czy ulicę Gospodarczą z osiedlem Paderewskiego przez tereny Doliny Trzech Stawów, tworzymy infrastrukturę, która ma przekonać mieszkańców do tego, że warto przemieszczać się przy użyciu roweru – mówi **Waldemar Bojarun**, wiceprezydent Katowic.

Mariusz Śpiewok, wiceprezydent Gliwic, zwracał uwagę, że podpisane w piątek porozumienia to efekt ścisłej współpracy miast i gmin w ramach Metropolii.

– Ta współpraca daje wymierne efekty. Dzięki szerszemu spojrzeniu łączymy nasze miasta. W Metropolii możemy poszczycić się świetnymi drogami. Stale doskonalimy transport publiczny. Niedawno ogłaszaliśmy nowe inwestycje kolejowe. Teraz inaugurujemy projekt rowerowy. Chcemy, by rower był używany przez mieszkańców nie tylko do rekreacji, ale również jako codzienny środek transportu. Dlatego wspólnie, w ramach podregionu gliwickiego oraz całej Metropolii, rozpoczynamy projekt budowy velostrad. Celem jest powstanie spójnej sieci rowerowej łączącej miasta aglomeracji. Jest to kolejny dowód na to, że we współpracy tkwi nasza siła – podkreśla **Mariusz Śpiewok**, zastępca prezydenta Gliwic.

Pobierz: Mapa Velostrady GZM

Szczegółowe przebiegi pod galerią zdjęć.











Oto planowane trasy pierwszych czterech велоstrad, których powstanie wchodzi w etap realizacji, dzięki podpisanym porozumieniom:

▪ GLIWICE – ZABRZE – RUDA ŚLĄSKA – ŚWIĘTOCHŁOWICE –
CHORZÓW – KATOWICE

Długość: ok. 30 km

Wyznaczone zostały już przebiegi, odbyły się przejazdy w terenie i wypracowano wspólne założenia, uwzględniające przebieg miejskich sieci dróg rowerowych oraz planowane nowe inwestycje (np. centrum przesiadkowe). Chodzi o to, by велоstrada była „kręgosłupem”, do którego będą docierać „ości”, czyli lokalne drogi rowerowe.

▪ KATOWICE – SOSNOWIEC

Długość: ok. 9,7 km

Powstanie w ciągu najbliższych kilku lat. Trasa tej велоstrady ma przebiegać od katowickich Bulwarów Rawy, w okolicy ul. Bankowej, przez tereny na wschód od drogi ekspresowej S86, aż po centrum Sosnowca. Koniec trasy został przewidziany przy parku Dietla, nieopodal ul. Żeromskiego.

▪ SOSNOWIEC – CZELADŹ – BĘDZIN – DĄBROWA GÓRNICZA

Długość: ok. 16,9 km

Kontynuacją trasy z Katowic mają być odgałęzienia do kolejnych miast Zagłębia Dąbrowskiego. Koncepcja zakłada wykorzystanie terenu po kolei piaskowej w Sosnowcu i Czeladzi, a następnie Będzinie i Czeladzi. Pod uwagę brane jest też poprowadzenie jej wzdłuż S86, a później DK94. Tak czy inaczej – dojedziemy nią do Dąbrowy Górniczej.

▪ KATOWICE – MYSŁOWICE

Długość: ok. 9,1 km

Droga rowerowa rozpocznie się w Katowicach – w Brynowie, będzie biegła wzdłuż nieczynnej linii kolejowej wzdłuż doliny Trzech Stawów i w dalszym biegu przez dzielnicę Giszowiec. Następnie w kierunku miasta Mysłowice będzie przebiegać wzdłuż

ulicy Mysłowickiej, docierając do granicy z Mysłowicami i dalej wzdłuż ul. Mikołowskiej, aż do rejonu ronda Rotmistrza Pileckiego (oś. Ćmok)

Velostrady, które powstaną w kolejnych etapach:

▪ **KATOWICE – SIEMIANOWICE ŚLĄSKIE – CHORZÓW – BYTOM –
PIEKARY ŚLĄSKIE**

Długość: ok. 15,5 km

To droga, która połączy Katowice z północną częścią Metropolii.

Jej planowany początek to okolice pl. Alfreda w Katowicach. Następnie będzie łączyła Siemianowice Śląskie z Chorzowem i poprzez zespół przyrodniczo-krajobrazowy „Żabie Doły” ma docierać do Bytomia. W pobliżu Drogi Wojewódzkiej nr 911 ma połączyć się z lokalnymi drogami rowerowymi w Piekarach Śląskich.

▪ **TARNOWSKIE GÓRY – BYTOM**

Długość: ok. 14 km

Inna trasa w tym rejonie Metropolii będzie biec z Bytomia do Tarnowskich Gór, stanowiąc połączenie o dodatkowych walorach rekreacyjnych.

▪ **KATOWICE – TYCHY**

Długość: 10–17 km

Koncepcje dla tego odcinka są przynajmniej dwie. Może zostać zbudowany przez południowe dzielnice Katowic, Podlesie i Kostuchnę, albo przez tuską dzielnicę Czułów, katowickie Murcki i tereny leśne. Tutaj kwestia przebiegu jest jeszcze otwarta.

ROWER METROPOLITALNY

Ważne jest również, aby było czym jeździć po велоstradach. W przyszłym roku ma zostać uruchomiony Rower Metropolitalny, czyli system wypożyczalni rowerów miejskich.

Będzie działał przez cały rok. Płatność za wypożyczenie będzie docelowo odbywać się za pomocą tej samej aplikacji, dzięki której kupimy bilety komunikacji miejskiej. W systemie będzie ok. 8 tys. rowerów, a stojaki będą rozmieszczone w wielu lokalizacjach. Ponadto zostanie uruchomiona długoterminowa wypożyczalnia rowerów elektrycznych.

Tak zmieniają się ulice Królowej Jadwigi i Piłsudskiego [WIZUALIZACJE]

Kilka tygodni temu opisaliśmy, jak przy okazji rozpoczętej w zeszłym roku przebudowy torowiska tramwajowego, zmieniają się ulica Królowej Jadwigi oraz aleja Piłsudskiego. Teraz opisywane zmiany zwizualizowaliśmy na pięciu planszach. Każdą możecie powiększyć, by poznać szczegóły.

Zamieszczone poniżej wizualizacje udostępnił wcześniej na swoim profilu w mediach społecznościowych prezydent Marcin Bazyłak. Warto zapoznać się z tymi wpisami, bo przy okazji prezydent odpowiedział w komentarzach na wiele pytań związanych z wprowadzanymi zmianami.

Zależy nam na uspokojeniu ruchu na ul. Królowej Jadwigi i al. Piłsudskiego. Chcemy, by mieszkańcy nie traktowali ich, jak autostrady. Stąd miejscami – m.in. przed nowymi przejściami dla pieszych i dojazdem do nowego ronda turbinowego – zawężymy jezdnie do dwóch pasów. Kierowcom łatwiej będzie wtedy

dostosować prędkość do obowiązującego w mieście ograniczenia prędkości do 50 km na godzinę.

Warto pamiętać, że budujemy alternatywę dla przejazdu ul. Sobieskiego, Królowej Jadwigi i Piłsudskiego. **Wiele zmian, szczególnie w centrum, zostanie wprowadzonych, gdy alternatywna trasa będzie gotowa, a tunel pod torami na przedłużeniu ulicy Kościuszki zostaniemy udostępniony kierowcom, pieszym i rowerzystom.** To ostatnie powinno być możliwe w połowie 2022 roku. Wtedy też drogowcy przyspieszą z pracami na ul. Królowej Jadwigi i Piłsudskiego.

ALEJA PIŁSUDSKIEGO: OD UL. KASPRZAKA do UL. TYSIĄCLECIA



*□ Obie jezdnie na wysokości przejścia dla pieszych przy budynkach ul. Kasprzaka 4 i 6 (przy dawnym „Spaleniaku”) zawężone zostaną do dwóch pasów – pozwoli to na bezpieczniejsze przechodzenie na drugą stronę jezdni;

*□ Nieczynne od lat przejście podziemne zostanie zasypane;

*□ Powstaną nowe miejsca parkingowe na pasach jezdni wyłączonych z ruchu – na odcinku od przejścia dla pieszych do ul. Trzeciego Powstania Śląskiego – skorzystają na tym mieszkańcy bloków;

*□ Na każdym z przejść dla pieszych powstaną przejazdy rowerowe – dzięki temu będzie można swobodnie, zgodnie z przepisami, jechać rowerem bez konieczności przeprowadzania go przez jezdnię;

*□ Dzięki przejazdom rowerowym istniejące drogi rowerowe wzdłuż ul. Piłsudskiego zyskają połączenie zarówno z infrastrukturą rowerową na ul. Tysiąclecia i dalej Aleją Zagłębia jak i z ul. Kasprzaka;

*□ Położone zostaną nowe tory tramwajowe i powstanie nowy przystanek dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych;

*□ Słupy oświetleniowe wraz z latarniami zostaną wymienione na nowe, w technologii LED.

ALEJA PIŁSUDSKIEGO: OD ULICY TYSIĄCLECIA DO UL. MORCINKA



*□ Pomędzy ul. Tysiąclecia i Morcinka, wzdłuż al. Piłsudskiego, powstanie droga rowerowa oraz chodnik;

*□ Droga rowerowa na tym samym odcinku, ale po stronie osiedla Manhattan, zyska asfaltowo-betonową nawierzchnię i „zamieni się” miejscem z chodnikiem. Dzięki temu chodnik będzie bliżej osiedla i piesi nie będą musieli wchodzić na drogę dla rowerów;

*□ Przejście podziemne łączące Manhattan z Broadwayem zostanie wyremontowane. Prowadzić będą do niego nowe pochylnie, które ułatwią korzystanie osobom poruszającym się na wózkach, rodzicom z wózkami i rowerzystom;

*□ Przystanki autobusowe i tramwajowe zostaną połączone w jeden wspólny przystanek znajdujący się na pasie pomiędzy jezdniami. Wewnętrzne pasy ruchu przed przystankami zostaną wyłączane i posłużą jako zjazd dla autobusów. W ten sposób autobusy wjadą na wyremontowane torowisko i zabiorą pasażerów ze zintegrowanego przystanku. Później korzystając z pasa zjazdowego sprawnie i bezkolizyjnie włączą się do ruchu;

*□ Skrzyżowanie ulic Piłsudskiego, Morcinka i Leśnej zostanie przebudowane na rondo turbinowe, a jezdnia przed nim zostanie zawężona do dwóch pasów. Oznacza to, że z wewnętrznego pasa będzie można jechać tylko prosto lub w lewo, a z zewnętrznego – tylko prosto lub w prawo. Rozwiązanie to poprawi także warunki wyjazdu z dróg podporządkowanych, co obecnie, szczególnie w godzinach szczytu, jest mocno kłopotliwe;

*□ W miejscu dotychczasowego przejścia dla pieszych w rejonie skrzyżowania z ul. Morcinka powstanie nowe przejście wraz z przejazdem rowerowym.

ALEJA PIŁSUDSKIEGO: OD UL. MORCINKA DO ALEI MAJAKOWSKIEGO



*□ Od skrzyżowania z ul. Morcinka (stacja benzynowa Amic) do skrzyżowania z Alejami i ul. Poniatowskiego (targ) infrastruktura rowerowa będzie po obu stronach alei Piłsudskiego. Po stronie Damelu będzie to ciąg pieszo-rowerowy, a po stronie Zespół Szkół Ekonomicznych droga

rowerowa i chodnik;

*□ Przejście podziemne przy Damelu czeka na likwidację. Zastąpi je przejściem dla pieszych oraz przejazd rowerowy zlokalizowany bezpośrednio przy istniejącej sygnalizacji świetlnej. Dzięki temu bez przeszkód przejdziemy na drugą stronę jezdni i dostaniemy się na przebudowany przystanek tramwajowy;

*□ Ciąg pieszo-rowerowy po stronie Damelu połączy się z drogą rowerową na Alejach Majakowskiego. Natomiast droga rowerowa wzdłuż targu połączy się z budowaną właśnie drogą na plantach;

*□ Utrzymane zostaną trzy pasy ruchu w obu kierunkach. Każdy będzie miał po 3 metry, dzięki czemu kierowcom łatwiej będzie dostosować prędkość do obowiązującego w mieście ograniczenia do 50 km na godzinę. Pasy tej szerokości funkcjonują już dzisiaj na odcinku od Ekonomika do targu.

*□ Dzięki węższym pasom zyskamy też więcej zieleni – trawnik wzdłuż jezdni po stronie Damelu będzie miał szerokość 3 metrów.

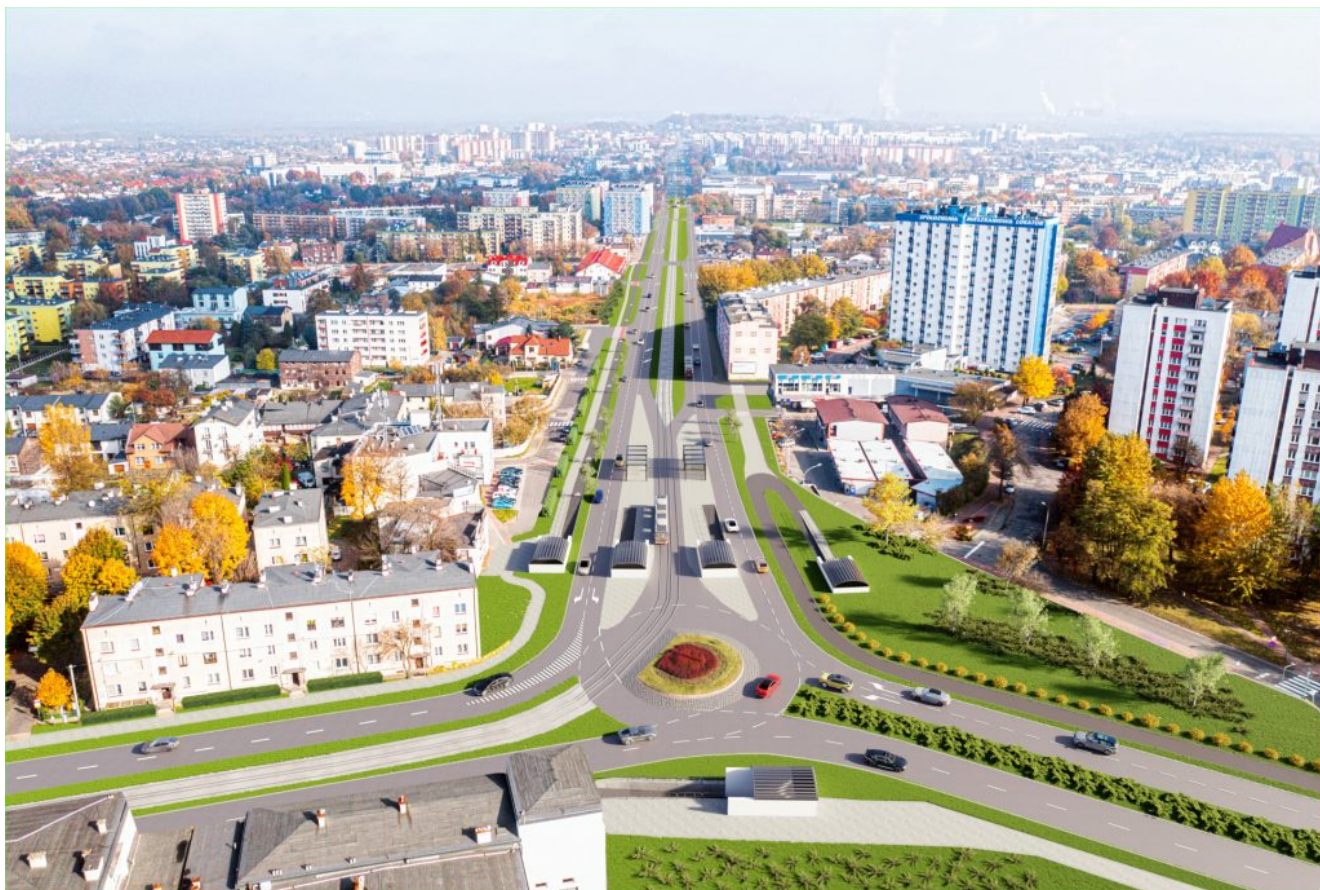
**ULICA KRÓLOWEJ JADWIGI: OD AL.
MAJAKOWSKIEGO DO UL. WOJSKA POLSKIEGO**



- *□ Przystanki autobusowe ułokujemy bliżej targu, podobnie jak przystanki tramwajowe, które przesuniemy na wysokość obecnych przystanków autobusowych;
- *□ Dzięki temu rozwiązaniu nie trzeba będzie zbiegać do przejścia podziemnego, by przesiąść się na autobus lub tramwaj. Sprawną komunikację między przystankami zapewni nowe przejście dla pieszych w poziomie jezdni;
- *□ Zachowamy przejście podziemne w rejonie ul. Wojska Polskiego, ale bez wyjść na perony;
- *□ Zmieni się geometria jezdni. Od Wojska Polskiego do nowego przejścia dla pieszych jezdnią zwęzi się z trzech pasów do dwóch. Trzy pasy ponownie pojawią się przed sygnalizacją świetlną przy Alei Majakowskiego;
- *□ Podobnie będzie na jezdni w kierunku centrum miasta: od targu dwa pasy, a w rejonie ul. Reymonta i dalej do skrzyżowania z ul. Wojska Polskiego – trzy pasy;

*□ Na całym odcinku – wzdłuż jezdni w kierunku centrum – powstanie droga rowerowa i chodnik.

ULICA KRÓLOWEJ JADWIGI: OD UL. WOJSKA POLSKIEGO DO AL. RÓŻ



*□ Po stronie jezdni w kierunku centrum powstanie chodnik i droga rowerowa zakończona wjazdem do przejścia podziemnego przez pochylnię;

*□ Pochylnie przy przejściu będą trzy: poza wspomnianą powyżej, także po stronie Merkurego i przy Zespole Szkół Technicznych. Tą ostatnią pochylnią wyjedziemy na nową drogą rowerową, której budowa wchodzi już w zakres kolejnego zadania: **przebudowy torowiska i drogi od alei Róż do pętli przy Powiatowym Urzędzie Pracy.**

*□ Wybudujemy zjazd i wyjazd z ul. Orzeszkowej na ul. Królowej Jadwigi; W tym miejscu, jak i przy skrzyżowaniu z ul. 1 Maja, powstaną przejścia dla pieszych z przejazdami rowerowymi.

*□ Przy alei Róż powstanie drugi (po Manhattanie) zintegrowany przystanek autobusowo-tramwajowy: w kierunku Gołonoga autobus wjedzie na torowisko z tarczy ronda, w kierunku centrum wjazd na torowisko odbędzie się z wewnętrznego pasa ul. Królowej Jadwigi.

*□ Po przebudowie każda jezdnia przy dojeździe do ronda będzie miała po dwa pasy służące do jazdy w lewo lub w prawo.

Więcej informacji na stronie internetowej zieloneswiatlo.dg.pl.

Źródło: UM w Dąbrowie Górniczej

Kładka pieszo-rowerowa na ulicy Grota Roweckiego już otwarta

Kładka nad wykopem kolejowym wzdłuż ul. Grota Roweckiego, jest już otwarta. Obiekt przeszedł odbiór techniczny i dzisiaj (wtorek, 21-12) został oddany do użytku. To dobra wiadomość zarówno dla pieszych, jak i rowerzystów.

Nowo wybudowana kładka pieszo-rowerowa przebiega nad wykopem kolejowym i łączy ul. Dąbrowskiego z Jana Pawła II. To nowoczesny obiekt, spełniający obecne normy i standardy.

– Z kładki mogą korzystać piesi, rowerzyści, a pokonanie jej nie powinno sprawiać trudności osobom poruszającym się na wózku – wyjaśnia Artur Kruczek, dyrektor MZUiM w Tychach.
– Obiekt został też oświetlony i zabezpieczony barierami. Kładka pozostanie już na stałe i mam nadzieję, że będzie służyć mieszkańcom i zrekompensuje niedogodności, jakie były

odczuwalne w czasie prac.

Budowa kładki zakończyła się terminowo, a jej koszt to nieco ponad 2 mln zł. Co istotne, jest ona częścią szerszego zadania.

W ramach umowy zawartej z wyłonionym w drodze przetargu wykonawcą – firmą Mostostal Kielce S.A. – w sąsiedztwie kładki budowany jest też na nowo wiadukt drogowy w ciągu ul. Grota Roweckiego. Prace postępują.

– W ostatnim czasie wykonano już zbrojenie ustroju nośnego wiaduktu, co pozwoli rozpocząć betonowanie – dodaje dyrektor Kruczek. – Roboty postępują zgodnie z harmonogramem, a ich zaawansowanie jest na poziomie około 50%. Cały obiekt ma być gotowy w lipcu 2022 roku.

Łączny koszt zadania (wiaduktu i kładki) wynosi ok.10 mln zł, z czego 3,7 mln zł stanowi dofinansowanie z subwencji ogólnej budżetu państwa.

Źródło: UM Tychy

Urząd Miasta Katowice ogłosił przetarg na wykonanie projektu велоstrady

Urząd Miasta Katowice ogłosił przetarg na wykonanie projektu велоstrady, która połączy Giszowiec z obszarem Katowickiego Parku Leśnego. Wybrana w przetargu firma zaprojektuje drogę dla rowerów i chodnik wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Droga ta połączy Giszowiec (rejon ul. Mysłowickiej i Kolistej) z Katowickim Parkiem Leśnym (ul. Francuska) i dalej w kierunku

przejścia pieszo-rowerowego w sąsiedztwie ul. Huberta. Przebiegać będzie po śladzie nieczynnej linii kolejowej.

– Katowice są miastem przyjaznym rowerzystom, rowery służą tu nie tylko jako sposób rekreacji, ale także jako środek transportu. Każdego roku przeznaczamy pokaźne środki na rozbudowę infrastruktury rowerowej, np. w zeszłym roku wydaliśmy na ten cel ponad 6 mln zł, a w tym roku zarezerwowano w budżecie około 14 mln zł. Dzięki kolejnym oddawanym inwestycjom, pod koniec 2020 roku mieliśmy w Katowicach blisko 180 km tras, a naszym priorytetem jest połączyć wszystkie dzielnice miasta komfortowymi drogami rowerowymi z centrum. Zdecydowaliśmy przejąć tereny po dawnej kolei piaskowej, w śladzie której powstać będzie mogła droga o parametrach velostrady. Inwestycja ta doskonale wpisować się będzie w naszą politykę zrównoważonego transportu – mówi **Marcin Krupa**, prezydent Katowic.

Velostrada będzie fragmentem planowanego połączenia dzielnicy Giszowiec z Centrum Przesiadkowym „Brynów” o łącznej długości ok. 5,3 km. Większość tego odcinka, bo ok. 4,2 km stanowić będzie droga rowerowa o podwyższonych parametrach, która ma być wykonana w śladzie dawnej kolei piaskowej na odcinku od ul. Kolistej do włączenia w ul. Huberta. Powstanie wygodne i bezpieczne połączenie dla rowerzystów i dla pieszych (równolegle do velostrady planowany jest chodnik i obiekty małej architektury), które umożliwi szybki dostęp do węzła przesiadkowego. Dzięki temu będzie też możliwość wykorzystania tego terenu dla przejazdów z Giszowca i Nikiszowca do rekreacyjnych obszarów Katowickiego Parku Leśnego.

Wybrany w przetargu wykonawca będzie musiał opracować dokumentację projektową, uzyskać niezbędne uzgodnienia i wymagane przepisami prawa decyzje, które pozwolą na przygotowanie procedury przetargowej na realizację robót budowlanych. Projektant będzie brał udział w zebraniach Zespołu konsultacyjnego ds. polityki rowerowej miasta Katowice, konsultacjach z Radami Jednostek Pomocniczych oraz

konsultacjach społecznych.

Otwarcie ofert w przetargu nastąpi 9 sierpnia. Wybrana firma będzie miała 11 miesięcy na wykonanie projektu. Pod koniec 2022 r. ogłoszone może zostać postępowanie na wybór wykonawcy.

Rozwiązania infrastrukturalne realizowane w ramach przebudowywanego węzła drogowego DK81/DK86 w Giszowcu są dostosowane do poprowadzenia велоstrady. Ponadto, plan miasta Katowice wpisuje się w sieć велоstrad Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, która zadeklarowała udział i współpracę przy tej realizacji. Miasto Katowice uzgodniło zapisy specyfikacji technicznej велоstrady z przedstawicielami GZM i obecnie trwają prace nad porozumieniem w sprawie dofinansowania planowanego przedsięwzięcia przez Metropolię.

Przypomnijmy, że w maju podpisany został akt notarialny w sprawie przejęcia przez Katowice gruntów po zlikwidowanej kolei piaskowej, należącej do Spółki CTL Maczki-Bór S.A. Akt notarialny podpisali Marcin Krupa, prezydent Katowic i Sławomir Rzepecki, Prezes Zarządu CTL Maczki-Bór. Umowa dotyczyła sprzedaży działek na rzecz miasta Katowice o łącznej powierzchni 5,7 ha za kwotę 591 688,09 złotych. Grunty nabyte przez Miasto znajdowały się w użytkowaniu wieczystym bądź we własności Spółki CTL Maczki-Bór S.A., należącej od 2001 r. do Grupy CTL Logistics. Dawny podmiot o nazwie Kopalnia Piasku Maczki-Bór Sp. z o.o. z Sosnowca, aktualnie Spółka CTL Maczki-Bór S.A., powstał z Przedsiębiorstwa Materiałów Podsadzkowych Przemysłu Węglowego w Katowicach. Do majątku Spółki należały między innymi tereny zabudowane piaskową linią kolejową o długości ok. 130 km.

To tereny po zlikwidowanej piaskowej linii kolejowej, które tworzyły sieć linii kolejowych biegnących wzdłuż Zabrze poprzez Rudę Śląską, Chorzów, Katowice, Mysłowice, Jaworzno, Sosnowiec oraz Imielin i Łędziny. Infrastruktura kolejowa spełniała istotną dla regionu funkcję komunikacyjną, umożliwiając transport piasku podsadzkowego pomiędzy

działającymi na Śląsku kopalniami węgla kamiennego a kopalnią piasku Maczki-Bór. Teraz ten teren będzie spełniał również funkcję komunikacyjną, ale już w zupełnie innym wymiarze.

Źródło: UM Katowice

Rower usprawni codzienne podróże po Metropolii. Oto założenia programów

Trwają przygotowania do ogłoszenia postępowania na wybór wykonawcy Roweru Metropolitalnego, zarekomendowany został wariant przebiegu pierwszej metropolitalnej velostrady, a podczas ostatniej sesji Zgromadzenia, która odbyła się pod koniec lutego, przyjęty został program dalszej budowy spójnej sieci tras. Oto szczegóły działań podejmowanych przez Metropolię GZM w obszarach związanych z rozwojem systemu rowerowego jako równorzędnego środka transportu. Przedstawia je Marcin Dworak, pełnomocnik GZM ds. nowej mobilności.

Rower odgrywa kluczową rolę w budowanym przez Metropolię systemie zrównoważonej mobilności miejskiej. Wszystkie podejmowane w tym kontekście działania, mają jeden cel: zachęcenie mieszkańców, by korzystali z niego podczas codziennych podróży np. do pracy, szkoły, na zakupy.

Aby to było możliwe ważne jest zapewnienie szerokiego dostępu do wypożyczalni. Ale równie istotne są inwestycje w rozbudowę nowych dróg, na których użytkownicy będą mogli bezpiecznie,

szybko i wygodnie dojechać do wybranego celu.

Metropolia przyjazna rowerom: szczegóły dotyczące uruchomienia Roweru Metropolitalnego, budowy велоstrad i spójnej sieci tras rowerowych, przedstawia Marcin Dworak, pełnomocnik GZM ds. nowej mobilności.

Poniżej można przeczytać szczegółowe informacje o wskazanych projektach.

Rower Metropolitalny, czyli jedna z większych wypożyczalni w Europie

Działający przez cały rok, z wypożyczalniami zlokalizowanymi co kilkaset metrów oraz z możliwością wynajęcia na dłużej roweru ze wspomaganie elektrycznym. To kilka z podstawowych założeń systemu Roweru Metropolitalnego, czyli jednej z większych w Europie wypożyczalni rowerów miejskich, która powstanie w miastach i gminach Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

Rowery standardowe

Po przeprowadzeniu uzgodnień z gminami, rekomendowany został wariant, zakładający, że w wypożyczalniach udostępnione będą rowery standardowe IV generacji (tzw. smart bike), a rowery elektryczne przeznaczone będą do wynajmu długoterminowego.

Szczegóły dotyczące ostatecznego kształtu systemu (liczby rowerów i lokalizacji stojaków) poznamy po przeprowadzeniu zamówienia publicznego.

Metropolia przyjazna rowerom

Ułatwimy przemieszczanie się rowerem po naszych miastach i gminach



Na czym jeździć?

Rower Metropolitalny

Rowery standardowe IV generacji (smart bike)

- Aby system działał sprawnie
- Łatwiejsze wypożyczenie i zwrot
- Zamiast drogich stacji – tańsze i łatwiejsze w obsłudze stojaki, które można stawiać gęściej niż przy III generacji

Rowery elektryczne do wynajęcia na dłużej

- Będzie tańsze niż jednorazowy zakup takiego sprzętu
- Rozwiązuje problem wyczerpanych baterii, utrudniających korzystanie z systemu

Kiedy start systemu?

W optymistycznym scenariuszu uruchomienie systemu byłoby możliwe w połowie 2022 roku. Jednak w zależności od tego, jak długo będą trwały konieczne uzgodnienia z gminami, przeprowadzenie zamówienia publicznego i konsultacje społeczne, system może zostać uruchomiony na początku 2023 roku.

W tej chwili dobiegają końca uzgodnienia z gminami oraz przygotowywane jest postępowanie, w którym zostanie wybrany wykonawca.

Metropolia przyjazna rowerom

Ułatwimy przemieszczanie się rowerem po naszych miastach i gminach



Na czym jeździć?

Rower Metropolitalny

Start: połowa 2022 roku lub początek 2023

- Wpływ na termin ma m.in. to, jak długo potrwa procedura zamówienia

**Korzyści dla gmin:
system połowę tańszy w utrzymaniu**

- Zamawiając więcej i wspólnie – oszczędzamy
- Jedna usługa dla wszystkich mieszkańców GZM
- Możliwość zintegrowania wypożyczalni z transportem zbiorowym

Wypożyczalnie całoroczne

Rower to jeden z najważniejszych elementów systemu zrównoważonej mobilności miejskiej, do którego stworzenia dąży Metropolia. Przejedziemy nim najszybciej kilkukilometrowe trasy, ominiemy uliczne korki i nie stracimy czasu na szukanie miejsca parkingowego.

Rower Metropolitalny ma być dla mieszkańców GZM przede wszystkim środkiem transportu, który ułatwi podróżowanie po miastach i gminach, zwłaszcza na krótkich odcinkach. Dlatego najważniejszym założeniem projektowanego systemu jest to, aby działał cały rok, a nie tylko przez sezon wiosenno-jesienny, od marca do listopada.

Dzięki temu wypożyczalnia będzie cały czas dostępna dla mieszkańców, co pozwoli zachęcić do zmiany nawyków, aby korzystać z rowerów jako środka transportu.

Stojaki co kilkaset metrów

W projektowanym systemie wypożyczalnie będą zlokalizowane średnio co ok. 300 – 450 m, podczas gdy teraz ta średnia odległość jest prawie dwa razy większa i wynosi ponad 700 m.

Gdy system obejmie wszystkie gminy GZM, wówczas liczba rowerów przeznaczonych do wypożyczenia wzrośnie pięć razy – nawet do ponad 8 000, a liczba stacji z około 180 do ponad 940.

Rower Metropolitalny mają docelowo stworzyć rowery IV generacji. To oznacza zdecydowanie większą swobodę korzystania. Nowy model wypożyczalni pozwoli bowiem na łatwiejsze znalezienie i odstawienie roweru, ponieważ generacja ta umożliwi rezygnację z dotychczasowych drogich stacji na rzecz prostszych i tańszych stojaków.

Przypomnijmy, że w tej chwili wypożyczalnie rowerów miejskich udostępniane były od 5 do 7 gmin GZM.

Metropolia przyjazna rowerom

Ułatwimy przemieszczanie się rowerem po naszych miastach i gminach



Na czym jeździć?

Rower Metropolitalny

Wypożyczalnia całoroczna

- Bo rower jest najlepszy do przemieszczania się po mieście
- Dzięki niemu mniej czasu stracimy na dojazdy, bo ominiemy korki

Nawet 8000 rowerów i stojaki co kilkaset metrów

- Aby był blisko tych miejsc, gdzie się przesiadamy
- Uczelnie, biurowce, podróże do centrów miast – to tam generowane jest największe zapotrzebowanie

Rowery elektryczne do wynajęcia na dłużej

Nowością będzie stworzenie oferty długoterminowego wynajmu rowerów ze wspomaganie elektrycznym.

Mieszkańcy będą mogli wypożyczyć go na tydzień, miesiąc, cały sezon a nawet rok. Będzie to model, który jest ekonomicznie bardziej uzasadniony niż jednorazowy zakup takiego sprzętu.

Szczegółowy cennik będzie znany po przeprowadzeniu zamówienia publicznego i wyborze wykonawcy.

Zintegrowana płatność z komunikacją miejską

To jedno z ważniejszych założeń w kontekście budowania systemów zrównoważonej mobilności miejskiej i zachęcania pasażerów do korzystania z rowerów jako środka transportu publicznego.

Po przeprowadzeniu modernizacji i unowocześnienia systemu ŚKUP, będzie możliwe zintegrowanie go z system płatności w wypożyczalni. Oznacza to, że w przyszłości za pomocą jednej aplikacji będziemy mogli kupić bilet na autobus i uzyskać dostęp do roweru miejskiego.

Dodatkowo, planowane jest otworzenie systemu na podmioty zewnętrzne, tak, aby mogły one oferować wynajem rowerów w swoich własnych aplikacjach, np. bankowych, ubezpieczeniowych czy transportowych.

Metropolia przyjazna rowerom

Ułatwimy przemieszczanie się rowerem po naszych miastach i gminach



Na czym jeździć?

Rower Metropolitalny

Wspólny regulamin i cennik

- Te same warunki korzystania we wszystkich gminach systemu
- Ujednolicone ceny za wypożyczenie

Docelowo: płatność w jednej aplikacji ZTM

- Rower to środek transportu, więc wypożyczysz go tak samo, jak kupisz bilet na autobus
- Jadę bliżej – wybieram rower.
Muszę pojechać dalej – mogę przesiąść się na autobus

Korzyści dla gmin – wspólny system będzie tańszy

Dzisiaj średni koszt utrzymania jednego roweru w funkcjonujących wypożyczalniach wynosi prawie 480 zł. Po stworzeniu zintegrowanego i wspólnego systemu, z rozeznania rynku i szacunków eksperckich wynika, może być dużo niższa.

Zawarcie jednej umowy z tym samym operatorem, wpłynie również na ujednolicenie warunków korzystania z rowerów i cennik ich wypożyczeń.

Velostrada połączy miasta Śląska i Zagłębia. Koncepcja dla pierwszego etapu gotowa

Velostrada, czyli szybka trasa dla rowerów, która w pierwszym etapie połączy Katowice z miastami Zagłębia Dąbrowskiego, to obecnie najważniejsza inwestycja w infrastrukturę rowerową Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Którędy planowana trasa

będzie przebiegać? Jakie mogą być koszty jej budowy oraz utrzymania? Jak będzie oddziaływać na środowisko? Odpowiedzi na te i inne pytania zawarto w kompleksowej analizie dla pierwszego etapu велоstrady, opracowanej na zlecenie GZM.

1. Velostrada Wschód – z Katowic do Sosnowca, Będzina i Czeladzi

Warianty przebiegu szybkiej drogi rowerowej, a także jej charakterystyka, zostały ujęte w opracowaniu firmy LPW z Katowic pn. „Wielokryterialna analiza i wariantowa koncepcja przebiegu drogi rowerowej (Velostrady) Metropolia Wschód. Etap I”.

Na podstawie otrzymanej analizy Metropolia rekomenduje realizację prac przygotowawczych na dwóch odcinkach.

Pierwszy z nich to: Katowice (Bulwary Rawy) – Sosnowiec (ul. Hallera, S86). Długość tego odcinka wynosi 5,4 km, a szacunkowa wartość – 8,1 mln zł.

Przebieg drugiego odcinka to: Sosnowiec (ul. Hallera, S86) – Będzin/Czeladź (DK 86). Jego długość wynosi 2,9 km, a szacunkowa wartość – 5 mln zł.

Velostrada odseparowana od ruchu samochodowego

Velostrada ma być realizowana zgodnie ze „Standardami i wytycznymi kształtowania infrastruktury rowerowej GZM”. Inwestycja zapewni szybki i bezpieczny przejazd dla rowerzystów. Będzie odseparowana od ruchu samochodowego oraz ruchu pieszych z systemem bezkolizyjnych zjazdów oraz skrzyżowań. Wymagać to może budowy tuneli i kładek.

Rowerzyści będą się przemieszczać dwoma wyznaczonymi pasami ruchu, które łącznie mają mieć minimum 4 metry szerokości. Będą mogli skorzystać z punktów obsługi rowerów. Trasa będzie

miała także możliwość połączenia z gminnymi drogami rowerowymi.

W planach połączenie pozostałych miast GZM

Trasa łącząca Katowice z miastami Zagłębia Dąbrowskiego to pierwszy etap planowanej inwestycji. Wykonawca koncepcji przebiegu velostrady zaproponował także kolejne warianty jej przebiegu.

Pierwszy z nich zakłada połączenie Bytomia i Piekar Śląskich z Chorzowem, Siemianowicami Śląskimi i Katowicami. Drugi projekt łączy Katowice z Tychami. Trzecia propozycja wyznacza przebieg trasy przez Gliwice, Zabrze, Rudę Śląską, Chorzów i Katowice.

Velostrady to nie wszystko. Celem jest stworzenie spójnej sieci połączeń rowerowych

Metropolitalny Program Tras Rowerowych został przyjęty przez Zgromadzenie 24 lutego. Określa zasady i tryb realizacji dróg rowerowych o funkcji transportowej i o znaczeniu ponadlokalnym. Przedstawia kierunki rozbudowy dróg, których zadaniem jest stworzenie sieci połączeń. Dzięki temu ułatwione zostanie przemieszczanie się na rowerach podczas codziennych, obowiązkowych podróży np. do pracy, szkoły, na zakupy, do przychodni.

Dokument wyznacza także podział zadań przy realizacji tych inwestycji pomiędzy Metropolią GZM a gminami na trasie ich przebiegu.

Metropolia zaangażuje się finansowo w budowę nowych dróg rowerowych o znaczeniu transportowym.

Kompleksowy program budowy dróg rowerowych o znaczeniu transportowym

Pierwszym elementem jest budowa велоstrad, ale MPTS jest znacznie szerszy. Jego celem jest wdrożenie wspólnego programu rozbudowy dróg rowerowych, dzięki czemu powstanie spójna sieć.

Umożliwi to na maksymalnie wykorzystanie potencjału transportowego prowadzonych inwestycji rowerowych w poszczególnych gminach.

Metropolia przyjazna rowerom

Ułatwimy przemieszczanie się rowerem po naszych miastach i gminach



Gdzie jeździć?
Velostrada

Planowane kierunki:

- Katowice (Bulwary Rawy) – Sosnowiec (ul. Hallera, S86) (długość ok. 5,4 km)
Sosnowiec (ul. Hallera (S86) – Będzin/Czeladź (DK 86) (długość ok. 2,9 km)
Katowice/Sosnowiec – Mysłowice (długość ok. 6,1 km)
- Piekary Śląskie – Bytom – Chorzów - Siemianowice Śląskie – Katowice (długość ok. 15 km)
- Gliwice – Zabrze - Ruda Śląska - Chorzów – Katowice (długość ok. 30 km)
- Tychy – Katowice (długość ok. 10 km)

Kolejne będą przygotowane razem z miastami i gminami we współpracy z GZM w ramach Metropolitalnej Sieci Tras Rowerowych

To uszczegółowienie studium tras rowerowych

Podstawą do podjęcia prac nad planowaniem przebiegu metropolitalnych dróg rowerowych jest dokument „Metropolia przyjazna rowerom – studium systemu tras rowerowych dla Górnośląsko–Zagłębiowskiej Metropolii (GZM)”. Dokument ten, stworzony wraz z mieszkańcami GZM, przedstawia główne kierunki

rozbudowy dróg rowerowych.

Na Metropolitalny System Tras Rowerowych (MSTR) GZM składa się sieć podstawowych tras, tworzona przez 87 korytarzy ruchu rowerowego, w tym:

- 33 trasy główne łączące gminy GZM ze sobą i sąsiednimi gminami. Rozpoczynają się przeważnie w centrum gminy lub na skrzyżowaniach i rozwidleniach z innymi trasami głównymi. Trasy te mają charakter regionalny, zarówno komunikacyjny, jak i turystyczny;
- 45 tras drugorzędnych, które również łączą gminy GZM ze sobą oraz mają charakter zarówno transportowy, jak i turystyczny;
- 9 łączników, z których 7 stanowi odgałęzienia tras głównych i drugorzędnych, a które ułatwią do nich dojazd.

Kolejny krok: ustalenie harmonogramu prac

Kolejnym krokiem będzie uzgodnienie zasad współdziałania z gminami, w tym sporządzenie harmonogramu realizacji projektu i określenie zasad finansowania. Następnie, we współpracy z poszczególnymi gminami, będzie można rozpocząć działania inwestycyjne.

Metropolia przyjazna rowerom

Ułatwimy przemieszczanie się rowerem po naszych miastach i gminach



Gdzie jeździć?
Velostrada

Spójna polityka rowerowa:

- Zaktualizujemy standardy infrastruktury rowerowej, rozwinimy część dotyczącą oznakowania
- Będziemy dofinansować budowę Metropolitalnych Tras Rowerowych o znaczeniu transportowym, które wpisują się w nasze studium tras rowerowych
- Dofinansowujemy budowę nowych dróg w gminach z Programu na rzecz ograniczania niskiej emisji i Funduszu Solidarności
- Współpracujemy z gminami, aby nowe drogi były jak najwyższej jakości. Działamy na rzecz pogotowie eksperckie, które doradza w zakresie dostosowania do metropolitalnych standardów zarówno pieszych, jak i rowerowych

Zakończenie kolejnej, ważnej inwestycji w mieście Imielin

W październiku br. została ukończona kolejna duża inwestycja w mieście Imielin. W ramach zadania pn. „Budowa drogi gminnej łączącej ulicę Brata Alberta i Drzymały w Imielinie” dofinansowanego ze środków RPO WSL na lata 2014 – 2020 oraz budżetu państwa wybudowano nową drogę wraz z chodnikiem, ścieżką rowerową. Powstało nowe oświetlenie oraz kanalizacja deszczowa.

Wykonanie Inwestycji wpłynie na:

- usprawnienie połączeń drogowych Imielina,
- poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, użytkowników lokalnej sieci drogowej,
- poprawę dostępności do obiektów użyteczności publicznej,

m.in. do nowego przedszkola ze żłobkiem
– poprawę estetyki przestrzeni publicznej.

Źródło: UM Imielin

autor zdjęć: Piotr Kałucki





Trakt Rudzki dłuższy o dwa odcinki

Ponad 5 ha zagospodarowanych terenów zielonych, w tym 140 tys. nasadzonych roślin, ponad 400 m nowej oświetlonej ścieżki pieszo-rowerowej oraz siłownia zewnętrzna z trampolinami i tyrolką – tak w skrócie prezentują się dwa nowe odcinki tzw. Traktu Rudzkiego. Chodzi o teren pomiędzy ul. Nowary i ul. Katowicką oraz skwer przy ul. Tuwima w Rudzie Śląskiej – Wirku. Koszt realizacji zadań wyniósł blisko 3,8 mln zł. Inwestycja była współfinansowana ze środków unijnych.

– Dzięki budowie Traktu Rudzkiego nie tylko tworzymy wygodne połączenie pomiędzy dwiema dzielnicami – Wirkiem i Nowym Bytomiem, ale także zmieniamy niezagospodarowane do tej pory tereny zielone. W ten sposób nadajemy nowy charakter wielu niewykorzystanym miejscom i przekazujemy je do dyspozycji mieszkańcom – podkreśla prezydent Grażyna Dziedzic. – Co również ważne, dzięki naszym działaniom dajemy impuls prywatnym inwestorom, którzy w pobliżu zrewitalizowanych obszarów, sami decydują się na podobne inwestycje. W ten sposób kilka miejsc w mieście zmieniło się nie do poznania – dodaje.

Najnowsze miejskie inwestycje z zakresu rewitalizacji dotyczą dzielnicy Wirek. Pierwsza z zagospodarowanych na nowo przestrzeni to ponad 2,6 ha skwer znajdujący się po obu stronach ul. Tuwima. Powstał tam plac wypoczynkowy z ławkami otoczony zielenią i nowa nawierzchnia alejek, zainstalowane zostały ławki. Ponadto utworzony został skwer z placem do aktywnego wypoczynku. Został on wyposażony w urządzenia siłowni terenowej i stoły piknikowe. Zainstalowane zostały także trampoliny oraz tyrolka.

Przestrzeń w rejonie ul. Tuwima została wzbogacona o dużo zieleni. Na skwerze nasadzonych zostało ponad 100 tys. roślin.

W większości są to byliny oraz rośliny cebulowe. Dodatkowo w celu uzyskania izolacji akustycznej i wizualnej od strony ruchliwych ulic – Katowickiej i Odrodzenia – nasadzono drzewa i krzewy. Również w tej części skweru odnowiony został pomnik rudzkich nauczycieli pomordowanych w czasie okupacji w latach 1939-1945, który został wybudowany w 1948 r. Dodatkowo został on również oświetlony. Rewitalizacja skweru przy ul. Tuwima objęła także budowę oświetlenia. Ogółem zainstalowanych zostało 15 opraw LED.

Drugi teren, który właśnie na nowo został zagospodarowany, obejmuje odcinek od ul. Nowary do ul. Katowickiej. – Na długości ponad 300 m powstała oświetlona ścieżka pieszo-rowerowa, wzdłuż której zainstalowane zostały elementy małej architektury, takie jak ławki czy leżaki – wylicza wiceprezydent Michał Pierończyk. Na tym odcinku powstał także miniplac ze stołem piknikowym i stojakami na rowery. Wzdłuż budowanej ścieżki nasadzone zostały krzewy, byliny, a także rośliny cebulowe.

Oba nowe odcinki Traktu Rudzkiego zostały już odebrane. – Można już z nich korzystać. Jedynie przez najbliższe dwa tygodnie ze względów bezpieczeństwa niedostępna będzie jeszcze tyrolka znajdująca się na skwerze w rejonie ul. Tuwima. Musimy tyle poczekać, żeby do końca ustabilizował się grunt, na którym została posadowiona – wylicza wiceprezydent Michał Pierończyk.

W mieście trwają przygotowania do ogłoszenia kolejnego odcinka traktu. Ma on połączyć ul. Czarnoleśną z ul. Hallera. Prace budowlane mają rozpocząć się w przyszłym roku.

Przypomnijmy, że Trakt Rudzki to ścieżka pieszo-rowerowa, która ma połączyć obiekty sportowe, parki, skwery oraz miejsca związane z historią Nowego Bytomia i Wirku. W ramach projektu zrewitalizowanych zostanie łącznie 7 dużych obszarów zielonych, w tym kilka parków o łącznej powierzchni 35 ha. Trakt przebiegać ma od ul. Nowary przez podnóże hałdy do ul.

Katowickiej. Dalej ma wieść ul. Tuwima, Kupiecką, Obrońców Westerplatte do hałdy przy ul. 1 Maja. Następnie poprowadzi przez tereny hałdy do ul. Czarnoleśnej. Dalej trasa przebiegać będzie przez park przy ul. Hallera, a następnie pobiegnie tą ulicą w kierunku parku Dworskiego. Miasto w planach finansowych zabezpieczyło na ten cel ok. 16 mln zł. – Cały Trakt Rudzki gotowy ma być do 2021 r. W przyszłym roku prace obejmą m.in. budowę odcinka od ul. Czarnoleśnej do ul. Hallera oraz rewitalizację Parku Dworskiego – informuje wiceprezydent Michał Pierończyk. – Na realizację projektu pozyskaliśmy ponad 6 mln zł ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko – dodaje.

Pierwszy odcinek Traktu Rudzkiego od ul. Czarnoleśnej do hałdy przy ul. 1 Maja został wykonany w 2018 roku. Zakończona jest też rewitalizacja samej hałdy, realizowana w ramach międzynarodowego projektu Lumat. Oprócz dofinansowania z tego projektu, miasto na rewitalizację hałdy pozyskało także środki unijne z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, z których to środków realizowany jest również Trakt Rudzki. W ubiegłym roku do użytku oddano także zrewitalizowany amfiteatr przy ul. Czarnoleśnej. Jest to strefa wypoczynku, w której znajduje się miniplac zabaw, pergola, ławki, leżaki, stoły piknikowe oraz mnóstwo zieleni.

Źródło: UM Ruda Śląska

Pyskowice: Wybudujemy wspólnie autostradę rowerową dla

podregionu gliwickiego

Ta wiadomość powinna zelektryzować miłośników rowerowych wycieczek. Któryż z nich odmówiłby sobie bowiem przejażdżki bezpieczną, wydzieloną, a przy tym „zieloną” drogą od Pławniowic, aż do kopalni Guido? To co na razie wygląda jak tylko marzenie – nabiera cech realności. Pyskowice w porozumieniu z Gliwicami wystąpiły z pomysłem stworzenia drogi rowerowej szlakiem czterech jezior – od Pławniowic, przez Czechowice, z Dzierżnem Małym i Dużym na trasie. 22 września odbyło się pierwsze spotkanie robocze wszystkich samorządów zainteresowanych realizacją projektu.

Pyskowice zaproponowały współpracę nad kluczową inwestycją rowerową dla podregionu gliwickiego -budową nowej trasy, która docelowo połączy pięć gmin należących do Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii: Zabrze – Zbrostawice – Gliwice – Pyskowice – Rudziniec. Pomysł opiera się na wykorzystaniu korytarza zajętego obecnie przez kolej towarową Kopalni Piasku „Kotlarnia”S.A. (linia nr 301).

Trasa o długości ok. 40 km rozpoczynałaby się w rejonie Jeziora Pławniowice, a kończyła przy kopalni Guido. Pod uwagę brane są dwa warianty przebiegu. W pierwszym inwestycja prowadzona jest w śladzie istniejącej linii kolejowej, w drugiej – przy braku możliwości wykorzystania terenu kolei – wzdłuż torów. Na odcinku w Pyskowicach trasa przebiegałaby od strony ul.Toszeckiej i ul.Jagodowej (należących do Gliwic) w kierunku zachodnim, dochodząc do granicy Pyskowic z gminą Rudziniec, równoległe do ul.Mickiewicza. Natomiast możliwa jest kontynuacja budowy drogi w kierunku wschodnim do gminy Zbrostawice, dalej wykorzystując korytarz linii kolejowej.

Docelowo mogłyby powstać punkty widokowe wraz z wyposażeniem (ławki, stojaki, wiaty). Miejsca o wyższym standardzie mogłyby oferować WC, restauracje i bary, miejsca noclegowe, wypożyczalnie rowerów, sklepy z wyposażeniem rowerowym, punkty

serwisowe itp.

Zamierzenia są na początku drogi. Okazją do szerszego zapoznania się z koncepcją budowy autostrady było spotkanie 22 września w Urzędzie Miejskim w Pyskowicach. Na zaproszenie burmistrza Adama Wójcika do rozmów usiedli przedstawiciele Gliwic, Rudzińca, Zabrze i Zbrostawic oraz Górnośląsko – Zagłębiowskiej Metropolii. Ustalono, że dalsze działania rozpocznie podpisanie listu intencyjnego o współpracy między zainteresowanymi gminami oraz GZM. Plany przewidują również podjęcie rozmów ze spółką „Kotłarnia” oraz powołanie zespołów konsultacyjno – roboczych przy każdym z samorządów.

Spotkaniu towarzyszyła wizyta studyjna w terenie. Jego uczestnicy odbyli przejazd linią kolejową nr 301, korzystając z taboru użyczonego przez Towarzystwo Ochrony Zabytków Kolei i Organizacji Skansenów w Pyskowicach. Przejażdżka trasą normalnie zamkniętą dla przewozów osobowych, w składzie podpiętym pod lokomotywę spalinową, była też nie lada gratką dla pasjonatów kolejnictwa zaproszonych przez TOZKiOS.

Podstawowym założeniem przedsięwzięcia, nazwanego roboczo Autostradą Rowerową Czterech Jezior, jest promocja walorów krajobrazowych gmin leżących na trasie oraz zintegrowanie – poprzez atrakcyjne połączenie komunikacyjne – zbiorników wodnych w Czechowicach, Pyskowicach (Dzierżno Małe i Duże), Pławniowicach, oraz industrialnych zabytków Zabrze, w kompleks rekreacyjno-wypoczynkowy dostępny dla rowerzystów. Koncepcja zaś wpisuje się w jeden ze strategicznych celów Metropolii jakim jest transport – a tego typu rozwiązanie mogłoby skomunikować również dojazdy do pracy mieszkańców tej części podregionu gliwickiego.

W pracach nad projektem ważne jest również uwzględnienie interesów przedsiębiorców i miłośników kolei, którzy nie tylko turystycznie, ale i komercyjnie korzystają z linii 301. Dziś już wiadomo, że trasa będzie mogła również przebiegać wzdłuż toru, bo miejsca jest sporo.

Docelowo trasa mogłaby zostać powiązana połączeniami rowerowymi z drogami międzynarodowymi Euro Velo 4 i Greenways, które przebiegają przez Pszczynę, Oświęcim i Kraków.

Źródło: UM Pyskowice