

Jak otworzyć kolej na mieszkańców

Raport z projektu

Raport z projektu *Jak otworzyć kolej na mieszkańców* realizowanego przez Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię, Centrum Unijnych Projektów Transportowych i Spółdzielnię Socjalną FADO przy wsparciu Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD).

opracowania treści dokumentu: Wojciech Lesiak

opracowanie kształtu i zakresu merytorycznego: Magdalena Jochemczyk, Wojciech Lesiak

skład i opracowanie graficzne: Wojciech Lesiak

raport realizowany był we współpracy z przedstawicielami Departamentu Komunikacji i Transportu Urzędu Metropolitalnego: Marcinem Domańskim, Magdaleną Jochemczyk, Ewą Lutogniewską, Jackiem Zalwertem, Wojciechem Dingesem i Mateuszem Bieńkowskim

autorzy zdjęć: Piotr Kocjan, Krzysztof Malinowski, Wojciech Lesiak, Magdalena Jochemczyk, Łukasz Folda, Witold Trólka

opracowanie map własności terenu: Kuba Krysiak

opracowanie schematów stacji: Jan Olma

korekta językowa i redakcja: Łukasz Kacperski, Barbara Słania

Katowice, lipiec 2023



Spis treści

Spis treści	1
O projekcie “Jak otworzyć kolej na mieszkańców”	2
Diagnoza i ogólne wskazówki dotyczące okolic stacji	4
Jak chcemy, żeby wyglądały okolice stacji	14
Tarnowskie Góry	15
Tarnowskie Góry Osada Jana	29
Nakło Śląskie	42
Radzionków	54
Radzionków Rojca	66
Bytom Stroszek	78
Bytom Karb	93
Bytom	110
Bytom Rozbark	124
Chorzów Stary	138
Chorzów Miasto	151
Chorzów Uniwersytet	166
Wyzwania zgłaszane przez mieszkańców dotyczące transportu zbiorowego	180

O projekcie

Jak otworzyć kolej na mieszkańców?

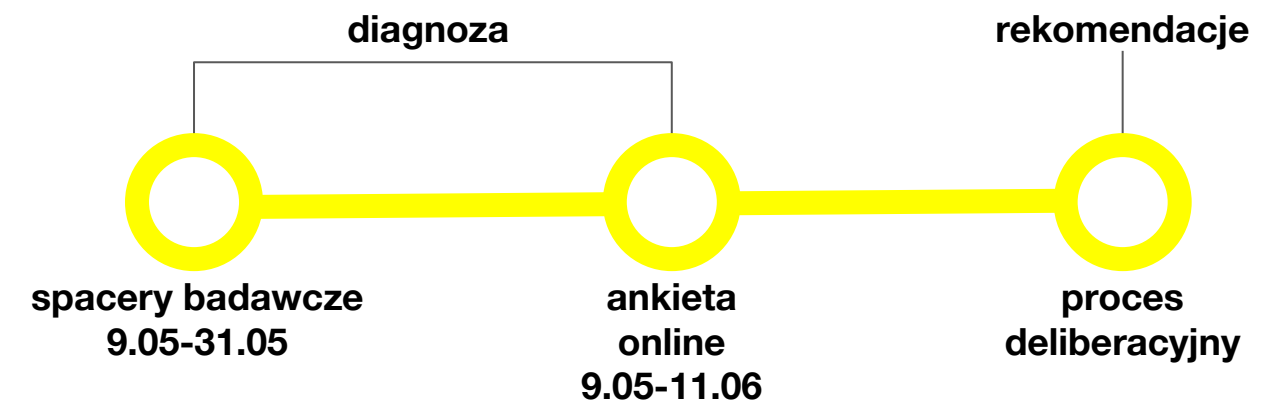
PKP Polskie Linie Kolejowe przeprowadzają modernizację linii kolejowej między Chorzowem a Tarnowskimi Górami. W ramach tej inwestycji powstają nowe lub remontowane są istniejące stacje, które w przyszłości będą stacjami Kolei Metropolitalnej. W założeniach spółki inwestycja ma zapewnić możliwość częstszych i szybszych połączeń na trasie **Tarnowskie Góry-Katowice**.

Chcieliśmy sprawdzić, **jak wyglądają i działają okolice przyszłych stacji Kolei Metropolitalnej**. Zaprośmy do tego **mieszkańców**, którzy jako codzienni użytkownicy są specjalistami w dziedzinie przestrzeni swoich miast i osiedli.

W celu poznania problemów i wartości okolic przyszłych stacji zorganizowaliśmy 12 spacerów badawczych oraz przygotowaliśmy ankietę internetową. Na ich podstawie opracowaliśmy ten raport. Raport nie uwzględnia planowanych i realizowanych przez samorządy inwestycji.

W kolejnym etapie projektu zorganizowany będzie proces deliberacyjny - forum obywatelskie. Zastosowaliśmy różne metody badawcze, aby uniknąć błędów oraz pogłębić badane problemy. Taki zabieg w świecie nauk społecznych jest nazywany triangulacją metod badawczych.

Raport jest skierowany do **mieszkańców i pracowników urzędów** oraz jednostek miejskich z Chorzowa, Bytomia, Radzionkowa, gminy Świerklaniec i Tarnowskich Gór. Znajdziesz tutaj rozdziały poświęcone całemu badanemu obszarowi zawierające ogólne wskazówki, jak można poprawić okolice stacji, oraz jakie udogodnienia powinny się tam znaleźć. W dalszej części dokumentu znajdują się opisy każdej ze stacji wraz z proponowanymi udoskonaleniami i wskazówkami dla urzędników oraz projektantów. Wszystkie te elementy wynikają ze **zbadanych w trakcie projektu potrzeb mieszkańców i stanowią interpretacje wyników badań**.



Chcemy, aby w przyszłości dotarcie na stacje i korzystanie z nich było możliwie jak najprostsze i przyjemne. Dzięki dokładnej diagnozie przestrzeni otoczenia stacji urzędy będą mogły realizować inwestycje poprawiające komfort korzystania z tych przestrzeni i usprawniające ruch pasażerów.

Raport nie jest koncepcją ani dokumentem planistycznym. Naszym założeniem jest pomóc urzędom w zlecaniu projektów, a samym projektantom w lepszym poznaniu terenu i tworzeniu lepszych koncepcji odpowiadających na realne potrzeby mieszkańców.

Pisząc go unikaliśmy specjalistycznego języka, aby odbiór treści w nim zawartych był możliwie jak najprostszy.

Jak pracowaliśmy?

→ Spacery badawcze

Przeprowadziliśmy **spacery badawcze** wokół **12 przyszłych stacji Kolei Metropolitalnej**. Na spacery mogli zapisać się mieszkańcy poza osobami pełniącymi ważne funkcje publiczne oraz zawodowo bądź hobbystycznie zajmującymi się transportem. Zależało nam na poznaniu **doświadczenia zwykłych użytkowników**. Każda grupa mogła liczyć maksymalnie 10 uczestników. Staraliśmy się, aby były jak najbardziej zróżnicowane pod względem płci i wieku (0-17, 18-59, 60+), aby poznać różne potrzeby i perspektywy.

Spacery prowadziliśmy w sposób ustrukturyzowany, a metodę wypróbowaliśmy przed rozpoczęciem projektu. Wypowiedzi mieszkańców oraz obserwacje spisywaliśmy (dokładny protokół ze spacerów znajdziesz jako załącznik do raportu).

W niektórych lokalizacjach problemem było pozyskanie uczestników. Jednak, nawet gdy uczestników było mało, spacer miał inną jakość, bo rozmowa była bardziej pogłębiona, a uczestnicy chętniej odwoływali się do swoich doświadczeń.

→ Ankieta

Przygotowaliśmy też ankietę internetową, w której pytaliśmy o codzienne podróże, wyzwania z tym związane oraz o to, jak mają wyglądać i działać okolice stacji Kolei Metropolitalnej. Uzyskaliśmy **421 poprawnie wypełnionych ankiet**. Dzięki niej mogliśmy też dokładnie przeanalizować to, jak poruszają się mieszkańcy między Tarnowskimi Górami i Katowicami oraz na jakie trudności najczęściej natrafiają. Wnioski i najważniejsze dane z ankiety zawarliśmy w tym raporcie. Dokładny protokół przeprowadzonego badania znajdziesz w załączniku.

→ Proces deliberacyjny

Jesienią 2023 roku planujemy realizację **procesu deliberacyjnego**, podczas którego będziemy rozmawiać z mieszkańcami na temat kierunku zmian w okolicach stacji Kolei Metropolitalnej w **północno-zachodnim korytarzu transportowym**, czyli obszarze gmin Chorzów, Bytom, Radzionków, Świerklaniec i Tarnowskie Góry. Proces będzie angażował reprezentatywną dla obszaru północno-zachodniego korytarza transportowego grupę mieszkańców, a jego owocem będą rekomendacje.



Spacer badawczy w Radzionkowie Rojcy.

fot. Łukasz Folda (2023 r.)

Diagnoza i ogólne wskazówki dotyczące okolic stacji

W tym rozdziale przeczytasz o tym, jakie są wyzwania w północno-zachodnim korytarzu transportowym Metropolii. Analizujemy w nim, jakie są wartości tego obszaru i co można zrobić, aby okolice stacji Kolei Metropolitalnej lepiej działały, a przebywanie w nich było przyjemne.

Wyniki procesu diagnoza i wskazówki

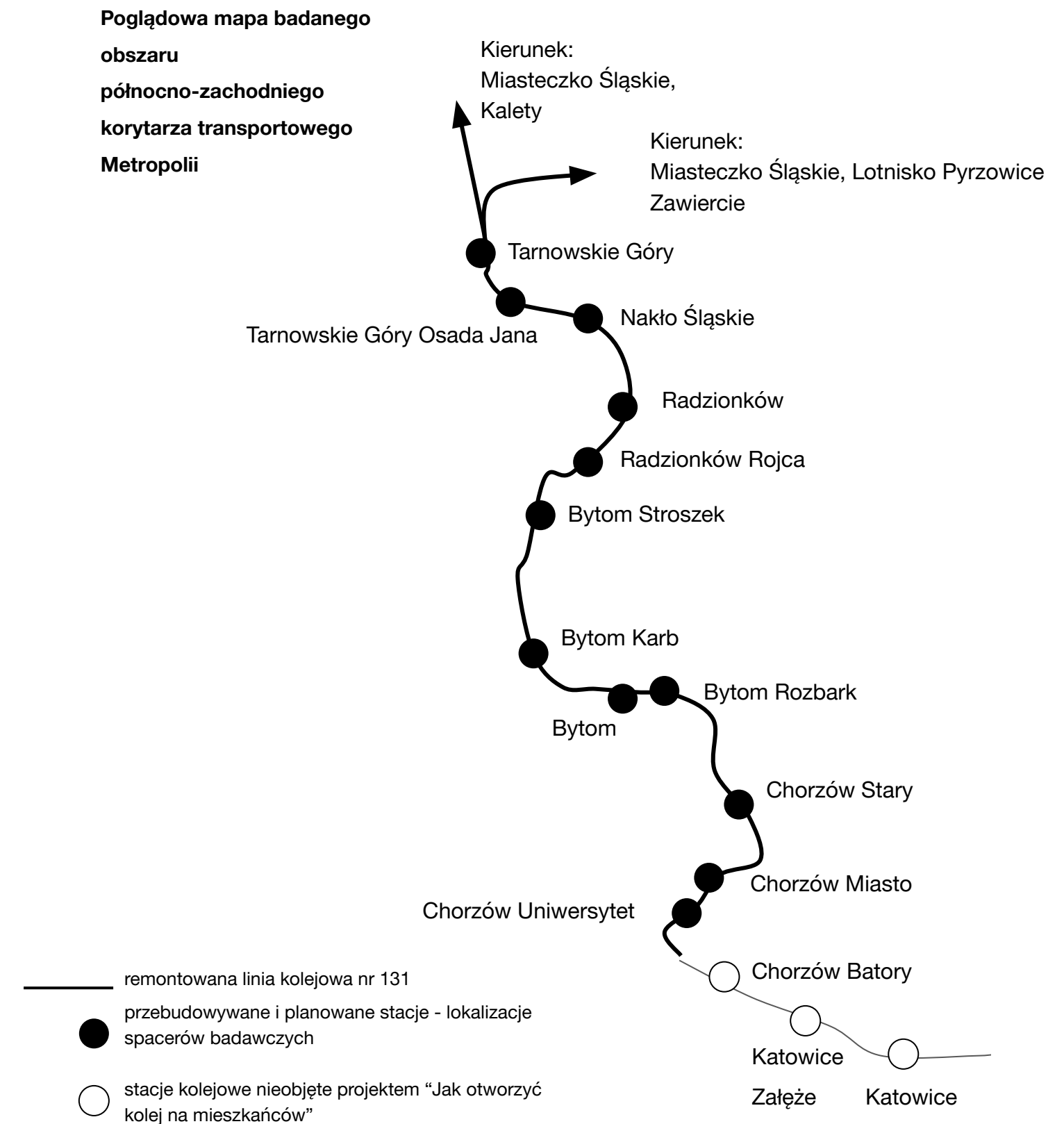
Remontowana linia kolejowa przebiega przez gminy Chorzów, Bytom, Radzionków, Świerklaniec i Tarnowskie Góry. Dzięki spacerom badawczym i ankiecie poznaliśmy atuty, a także problemy okolic przyszłych stacji Kolei Metropolitalnej oraz całego obszaru.

Na podstawie wypowiedzi mieszkańców określiliśmy wyzwania, z którymi zmierzyć muszą się urzędy i projektanci. W tym rozdziale poznasz ogólną diagnozę i wskazówki do zmian dla okolic stacji z całego obszaru.



Przejazd pod torami przy stacji Radzionków Rojca.

fot. Łukasz Folda (2023 r.)



Czego dowiedzieliśmy się w ankiecie?

- Pytaliśmy o codzienne podróże w północno-zachodnim korytarzu transportowym Metropolii, czyli między Tarnowskimi Górami a Katowicami.

Dowiedzieliśmy się skąd i dokąd jeżdżą ankietowani oraz gdzie się przesiadają. Najczęstszymi celami podróży były centra miast: Katowic, Bytomia, Tarnowskich Gór, Chorzowa i Gliwic. Najbardziej uczęszczana przez ankietowanych trasa to północno-zachodni korytarz transportowy Metropolii, czyli korytarz łączący Tarnowskie Góry z Katowicami. Jednak część ankietowanych porusza się na relacji Bytom-Gliwice oraz Tarnowskie Góry-Gliwice. Kwestia przemieszczeń między Tarnowskimi Górami a Gliwicami warta jest pogłębienia w przyszłości.

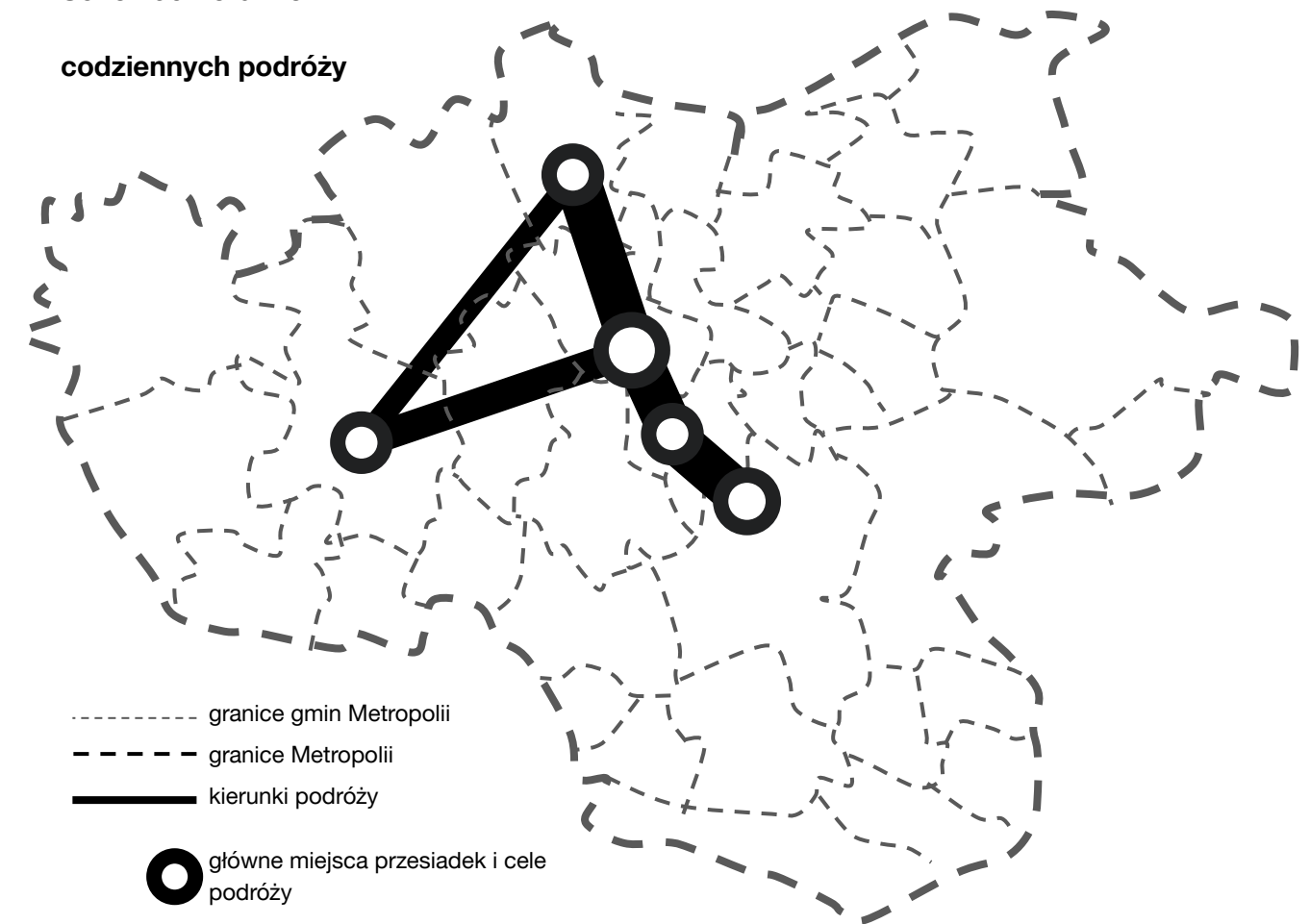
Pytaliśmy o cel podróży. Najwięcej osób wskazywało: pracę (65,4%), zakupy (26,7%) i spotkania ze znajomymi (31,0%) oraz z rodziną (17,4%).

- Prawie połowa ankietowanych w ciągu codziennej podróży przesiada się

43% ankietowanych deklaruje, że w czasie codziennej podróży przesiada się. Najwięcej miejsc przesiadek wskazywano w śródmieściu **Bytomia**. Wielu ankietowanych wskazywało też centra Chorzowa, Katowic i Tarnowskich Gór. Spyaliśmy o trudności w trakcie przesiadek. Ankietowani mieli możliwość wyboru więcej niż jednej odpowiedzi. Najczęściej wskazywane odpowiedzi to: **długi czas oczekiwania na kolejny środek transportu** (61,4%), **odległości różnych przystanków od siebie** (46,7%), **brak miejsc do siedzenia** (22,3%), **brak biletomatów** (24%).

Schemat kierunków

codziennych podróży



Wnioski: Co z tego wynika?

W obszarze północno-zachodniego korytarza transportowego Metropolii, główny kierunek przemieszczeń pokrywa się z przebiegiem linii kolejowej, co stanowi o jej potencjale. Duża część pasażerów **przesiada się**. Żeby poprawić komfort ich podróży **musimy zadbać o przestrzenie węzłów przesiadkowych, czyli tereny okolic przyszłych stacji Kolei Metropolitalnej**.

**W oparciu o obserwacje, spacery i ankietę
sformułowaliśmy wartości i wyzwania dla okolic
stacji w północno-zachodnim korytarzu
transportowym Metropolii**

Wartości

→ Dogodne lokalizacje stacji

Realizowane stacje Kolei Metropolitalnej znajdują się blisko osiedli lub centrów miast. Dzięki temu wielu mieszkańców będzie mogło korzystać z kolei na co dzień.

→ Wolor kulturowy

Obszar północno-zachodniego korytarza GZM jest pełen miejsc ważnych dla kultury i historii regionu. Przez ten obszar biegnie czynna linia Górnośląskich Kolei Wąskotorowych. Znajduje się tu m.in. wpisana na Listę Dziedzictwa Kulturowego i Przyrodniczego UNESCO kopalnia srebra w Tarnowskich Górach i zabytkowe zespoły parkowo-pałacowe. Aspekty te były podkreślane przez mieszkańców podczas spacerów badawczych. Popularność wymienionych obiektów będzie prowadzić do zwiększenia ruchu pasażerskiego.

→ Przyroda na wyciągnięcie ręki

W sąsiedztwie badanych stacji Kolei Metropolitalnej jest wiele obszarów dzikiej przyrody, w których mieszkańcy chętnie spędzają czas. Niektóre tereny zieleni mają znaczenie lokalne, ale są tu również obszary o znaczeniu ponadlokalnym jak znajdujące się na granicy Chorzowa, Bytomia i Piekar Śląskich Żabie Doły. Temat wartości przyrodniczych bardzo często poruszali uczestnicy spacerów.

Wyzwania:

→ Jak ułatwić dojście pieszym do stacji?

Podczas spacerów mieszkańcy zaznaczali, że często muszą nadkładać drogi, by dostać się na przystanek bądź stację. Sygnalizacja świetlna daje pierwszeństwo kierowcom, a czas oczekiwania na zielone światło jest długi. Pieszym doskwiera hałas, latem problemem jest brak cienia, a jesienią chlapiące samochody i brak miejsc osłoniętych od deszczu.

→ Co zrobić, by przesiadki były wygodne?

Obecnie przystanki autobusowe i tramwajowe oddalone są od siebie i od stacji kolej, a droga dojścia jest zawiła. Mieszkańcy często zaznaczali problem braku biletomatów i czytelnej informacji wizualnej, czyli widocznych z daleka numerów linii lub prostych strzałek i innych znaków wskazujących drogę dla przesiadających się pasażerów.

→ Jak ułatwić dojazd do stacji rowerzystom?

Teraz drogi rowerowe urywają się zniemacka, są kręte i wąskie. Brakuje zadaszonych i chronionych monitoringiem miejsc do przypięcia roweru.

→ Co zrobić, by okolice stacji były miejscami, które lubimy?

Problemem jest połączenie funkcji transportowych z potrzebą estetyki. W wielu badanych lokalizacjach znajdują się cenne obiekty historyczne i przyrodnicze, które wymagają indywidualnego podejścia.

Jakiej przestrzeni chcemy wokół stacji?

W ankiecie mieszkańcy mieli możliwość wyboru zdjęć, które najbardziej się im podobały. Prezentujemy te najczęściej wybierane. W **żółtych chmurkach kursywą** wypisane są wybrane odpowiedzi z ankiety.



Część ankietowanych zaznaczała, że cegła kojarzy się z trwałością i nawiązuje do historii.



Uważam, że potrzebne jest nam więcej drzew, które mogłyby dać cień w upalne dni.

Wybierając ten obrazek, ankietowani zwracali uwagę na dające cień wysokie drzewa i gęste żywopłoty.



Naprawdę wypocząć można tylko wśród zieleni.



Ankietowani, którzy wybierali ten obrazek, zwracali uwagę na bujną zieleń, przestrzeń dla pieszego i miejsca do siedzenia.



Otacza nas zbyt mało zieleni.

Ankietowani często podkreślali potrzebę większej ilości przyrody w mieście. Zaznaczyli, że w miastach przybywa terenów zabetonowanych.



Ma cechy "klasycznej", wytrzymała, chroniąca przed pogodą, zapewniająca widoczność, a jednocześnie zielona i ładniejsza.

Zapewne nie grzeje się tak latem, daje cień i przy okazji mamy trochę roślinności.

Wnioski: Co z tego wynika?

Ankietowani wielokrotnie zaznaczali, że w miastach brakuje zieleni (drzew krzewów, rabat) oraz przyjaznych przestrzeni do odpoczynku. Wskazywali też na potrzebę używania naturalnych materiałów.

- **Zieleń powinna być elementem każdej nowej inwestycji realizowanej w przestrzeni publicznej.**
- **W przestrzeni miasta powinno pojawiać się drewno na przykład jako element małej architektury.**

Czego nie chcemy?

W ankiecie mieszkańcy mieli możliwość wyboru zdjęć, które podobały im się najbardziej.

Prezentujemy te, które wybierali najrzadziej.

W **czarnych chmurkach kursywą** wypisane są wybrane odpowiedzi z ankiety.



Ankietowani wielokrotnie zwracali uwagę na brak zieleni w miastach i wszechobecny beton.



W miastach brakuje nam zieleni, każdy zielony kawałek jest na wagę złota.

Ankietowani zwracali uwagę na problem *betonozy*, brak cienia i przegrzewanie się miast w sezonie letnim.



Zbyt betonowo jest w naszych miastach.



Jest zbyt dużo wszechobecnego betonu wokół nas.

Wnioski: Co z tego wynika?

Ankietowani wielokrotnie wskazywali na problem *betonozy*. Zaznaczali, że w miastach brakuje cienia i kontaktu z przyrodą.

- Przy nowych inwestycjach należy minimalizować powierzchnie utwardzone.
- Przy planowaniu i realizacji inwestycji konieczna jest systemowa ochrona istniejącej zieleni.

Jak chcemy, żeby działały okolice stacji Kolei Metropolitalnej - względy praktyczne

Na podstawie rozmów z mieszkańcami, obserwacji i odpowiedzi z ankiety internetowej sformułowaliśmy główne wartości, jakie muszą cechować węzły przesiadkowe, aby korzystało się z nich nie tylko łatwo i bezpiecznie, ale też przyjemnie.



Spacer badawczy wokół stacji Tarnowskie Góry.

fot. Witold Trółka (2023 r.)

Wartości

→ Bezpieczeństwo

Teren wokół stacji powinien być oświetlony i wyposażony w monitoring. Budujmy w okolicy stacji takie drogi w taki sposób, aby kierowcy zachowali ostrożność i nie mogli rozwijać dużych prędkości.

→ Dostępność

Każda stacja i jej okolica powinna być przyjazna osobom z ograniczoną mobilnością. Osoby z ograniczoną mobilnością to między innymi osoby z niepełnosprawnościami, seniorzy, pasażer z dużą walizką lub rodzic z dzieckiem w wózku.

Liczbę schodów ograniczmy do minimum, a w wypadku dużej różnicy poziomów instalujmy windy. Całość powinna być wyposażona w linie prowadzące i wzbogacona komunikatami głosowymi. Rozwiązania te pomogą nie tylko osobom z niepełnosprawnością, ale wszystkim użytkownikom.

→ Intuicyjność

Twórzmy przestrzenie takie, w których łatwo odnajdzie się każdy już podczas pierwszej wizyty na miejscu. Ciągi piesze powinny prowadzić możliwie najkrótszą trasą, a wszystkie wejścia i przystanki zaznaczmy widocznymi z daleka tablicami.

→ Wygoda i komfort

Chrońmy ludzi przed hałasem, ostrym słońcem i zanieczyszczeniem sadząc dużo drzew i krzewów. Zadbajmy o dużą liczbę wygodnych miejsc do siedzenia z oparciami i podłokietnikami. Twórzmy przestrzeń przyjazną przez cały rok, również podczas deszczowych zimnych dni. Pamiętajmy o umieszczeniu w widocznym miejscu biletomatów i zadaszonych miejsc na rowery.

W oparciu o wyniki spacerów i ankiety opracowaliśmy wskazówki, które pomogą poprawić okolice stacji

Wskazówki ogólne dla urzędów

- W proces projektowy zaangażujemy użytkowników, w tym osoby z niepełnosprawnością, seniorów i rodziców małych dzieci. Dzięki temu uda się wyłapać błędy projektowe. Już na etapie projektu koncepcyjnego wykonawca dokumentacji projektowej powinien zorganizować **warsztaty z różnymi użytkownikami**. Działanie to powinno być powtórzone na etapie projektu budowlanego.
- Projekty opracowywane przez wykonawców powinny być zgodne z zapisami **Standardów dostępności ruchu pieszego dla miast i gmin Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, Standardów i Wytycznych Projektowania Infrastruktury Rowerowej oraz Wytycznych dotyczących Infrastruktury Publicznego Transportu Zbiorowego**.
- Od wykonawcy projektu wymagamy **projektu zieleni** opracowanego przez **architekta krajobrazu**, jako integralnej części projektu, dzięki czemu projekt będzie pełniejszy i bardziej przyjazny użytkownikowi.
- Od wykonawcy projektu wymagamy **wizualizacji** projektowanych rozwiązań. Wizualizacje powinny być wykonane zarówno z lotu ptaka, jak i perspektywy człowieka.
- Dla przestrzeni każdej stacji zaplanujemy montaż **monitoringu i oświetlenia**, żeby przestrzenie te były bezpieczne przez całą dobę.

Uwaga

- Wszystkie powyższe wymogi należy zapisać w umowie z wykonawcą dokumentacji projektowej.
- Ważne jest, aby osoby odpowiedzialne za utrzymanie obiektów użyteczności publicznej i przestrzeni publicznych znały potrzeby osób z niepełnosprawnościami, tak by w trakcie eksploatacji przestrzenie nie traciły one swojej funkcjonalności np. przez ustawione na liniach prowadzących przedmioty.
- Dla każdej stacji sformułowaliśmy indywidualne wskazówki. Znajdziesz je w każdym z działów poświęconych konkretnym lokalizacjom.

Co się stanie, jeśli tego nie zrobimy

- Bez zaangażowania użytkowników w proces projektowy przestrzenie węzłów przesiadkowych będą pełne błędów i niewygodnych rozwiązań, co może zniechęcić mieszkańców do przesiadania się na pociąg. Utrudnienia te mogą być problemem zwłaszcza dla osób z ograniczoną mobilnością.
- Okolice stacji nie będą w pełni bezpieczne dla pieszych i rowerzystów. Niska jakość infrastruktury pieszej i rowerowej może prowadzić do wielu wypadków.
- Bez projektu zieleni, zagospodarowanie okolicy będzie niskiej jakości i nieestetyczne.
- Bez wizualizacji mieszkańcy nie będą wiedzieli, jak ma wyglądać przebudowany teren, a rozmowa z nimi będzie utrudniona.
- Ze stacji nie będą chciały w nocy korzystać kobiety i seniorzy, a nowa infrastruktura będzie narażona na dewastację.

Wskazówki ogólne dla projektantów

- Projektując ciągi piesze i przystanki skorzystaj ze *Standardów dostępności ruchu pieszego dla miast i gmin Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii*. W ciągach pieszych nie powinny znajdować się żadne słupy, znaki, szafy elektryczne, ani inne przeszkody.
- Projektując drogi rowerowe i udogodnienia dla rowerzystów korzystaj ze *Standardów i Wytycznych Projektowania Infrastruktury Rowerowej*. Na drogach rowerowych nie powinny znajdować się żadne słupy, znaki, szafy elektryczne, ani inne przeszkody. Przy każdej stacji zaplanuj miejsce dla stacji Roweru Metropolitalnego.
- Podczas projektowania nowych elementów infrastruktury minimalizuj ingerencję w tereny zieleni. Pamiętaj o zachowaniu odstępu między projektowanymi elementami a drzewami (minimum na odległość 3 średnic pnia).
- Aby poprawić retencję wody tam, gdzie to możliwe, stosuj nawierzchnie przepuszczalne.
- Używaj szlachetnych materiałów takich jak stal, beton, kamień. Zastosuj charakterystyczną dla regionu cegłę, a do każdej przestrzeni dodawaj drewno, żeby projektowane przestrzenie były przyjemne w odbiorze.
- Dobór zieleni opieraj o rodzime gatunki odporne na warunki miejskie. Pamiętaj, aby zieleń była łatwa w utrzymaniu. Projektuj szpalery drzew przy drogach i żywopłoty.
- Pamiętaj, że z okolic stacji Kolei Metropolitalnej korzystają nie tylko pasażerowie pociągów, ale też na przykład spacerowicze, turyści albo przechodnie. Uwzględnij ich potrzeby.

Co się stanie, jeśli tego nie zrobimy

- Chodzenie pieszo będzie niewygodne i niebezpieczne, a co za tym idzie, korzystanie z pociągu będzie utrudnione. Utrudnienia w ruchu pieszym dotkną zwłaszcza osoby starsze, mające problemy z przemieszczaniem się oraz rodziców z małymi dziećmi.
- Ze źle zaprojektowanych dróg rowerowych, czyli np. zbyt krętych, zbyt wąskich, wykonanych z kostki lub z różnicami poziomów i progami nikt nie chce korzystać, a rowerzyści zmuszeni są do jazdy po jezdni lub chodniku.
- Projektowanie nowych elementów w bezpośrednim sąsiedztwie drzew spowoduje ich uszkodzenie w trakcie prac budowlanych i zmieni ich warunki siedliskowe, co doprowadzi do ich choroby lub obumarcie.
- Teren będzie przegrzewał się latem, a w czasie ulewnych deszczów zalegać będzie nadmiar wody.
- Nadmiar materiałów i kolorów utrudni konserwację oraz będzie wyglądał nieestetycznie. Zły stan techniczny sprawi, że ludzie nie będą chcieli przebywać w zaprojektowanych przestrzeniach.
- Jeśli nie zadamy o zieleń, to z przestrzeni źle będzie korzystać się latem. Miejsca zostanie przypięta łątka *betonozy*. Bez krzewów i żywopłotów pył wzbijany przez koła samochodów i spaliny będzie zanieczyszczać okolicę.
- Może wystąpić konflikt między osobami korzystającymi z tych przestrzeni w celach transportowych a mieszkańcami i innymi użytkownikami.

Mając na uwadze problemy zgłaszane przez mieszkańców na spacerach oraz w ankiecie, przygotowaliśmy przykładowe rozwiązania ułatwiające korzystanie z przestrzeni węzłów przesiadkowych



Wyniesione przejścia dla pieszych

Takie przejście działa jak próg zwalniający, a pieszy jest lepiej widoczny, ponadto w czasie deszczu nie zalega na nim woda.

Na zdjęciu: przejście dla pieszych we Wrocławiu.



Poduszka berlińska

To mały garb na jezdni, który wymusi na kierowcach obniżenie prędkości, a autobus dzięki szerszemu rozstawowi kół przejedzie po niej bez wstrząsu.

Na zdjęciu: poduszka berlińska w Katowicach.



Windy

Dzięki windom można zapewnić dostęp do stacji osobom z ograniczeniami w poruszaniu się, np. pasażerowi z ciężką walizką, rodzicowi z wózkiem lub osobie na wózku inwalidzkim.

Na zdjęciu: winda na stacji Tychy Zachodnie.



Zadaszone stojaki na rowery

Dzięki zadaszonym wiatom pozostawiony na stacji rower nie zamoknie podczas deszczu, więc ludzie będą chętniej z nich korzystali.

Na zdjęciu: fragment centrum przesiadkowego w Pszczynie.



Kiss & ride

Miejsce postojowe dedykowane krótkim postojom. Można zatrzymać się na nim podwożąc kogoś na stację.

Na zdjęciu: Kiss & Ride w Warszawie.



Czytelna identyfikacja wizualna

Dzięki czytelnym kierunkowskazom i tablicom, z węzłów przesiadkowych będzie korzystał się łatwo nawet osobom rzadko z nich korzystającym.

Na zdjęciu: identyfikacja wizualna w Katowicach.



Ławki z oparciami i podłokietnikami

Dzięki oparciom i podłokietnikom z ławki chętnie korzysta będą seniorzy. Podłokietnik ułatwia wstawanie i siadanie osobom z ograniczoną mobilnością.

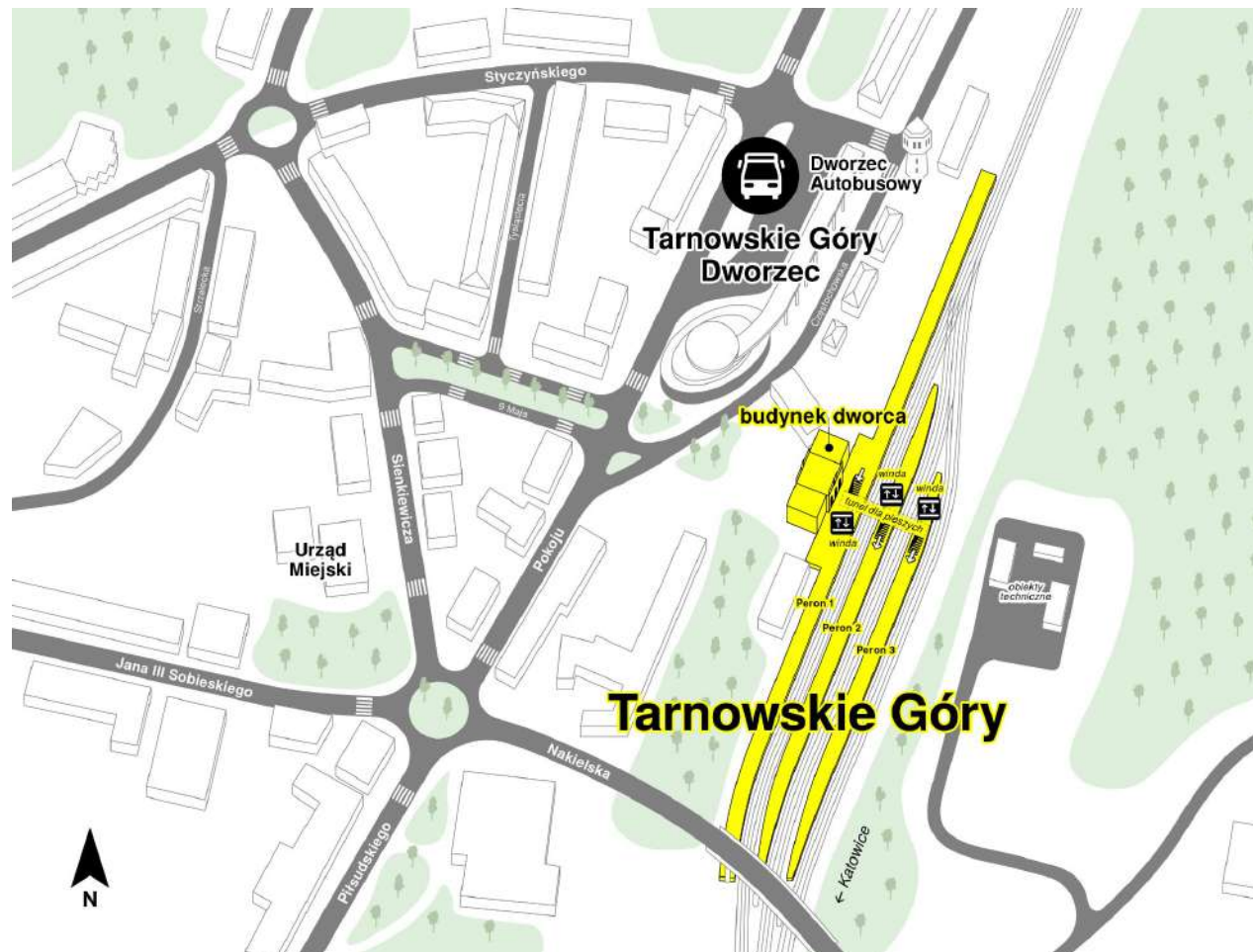
Jak chcemy, żeby wyglądały okolice stacji

W tym rozdziale znajdziesz informację na temat otoczenia każdej badanej przez nas stacji Kolei Metropolitalnej w korytarzu północno-zachodnim.

Dowiesz się, jakie są wskazywane przez mieszkańców wartości i główne problemy okolic stacji. Przedstawione są one w formie tekstowej i map. Dla każdej lokalizacji wypisaliśmy potencjalne konflikty, jakie mogą pojawić się przy planowaniu oraz wprowadzaniu zmian.

Na tej podstawie sformułowaliśmy wskazówki, które mogą pomóc w lepszym zaprojektowaniu usprawnień w okolicach stacji Kolei Metropolitalnej.

Stacja Tarnowskie Góry



Schemat stacji

Dla kogo może to być stacja?

Ze stacji mogą korzystać między innymi mieszkańcy Tarnowskich Gór i okolicznych wsi oraz odwiedzający miasto turyści.

Gdzie jest ta stacja?

Stacja położona jest w centrum miasta przy ulicy Piłsudskiego.

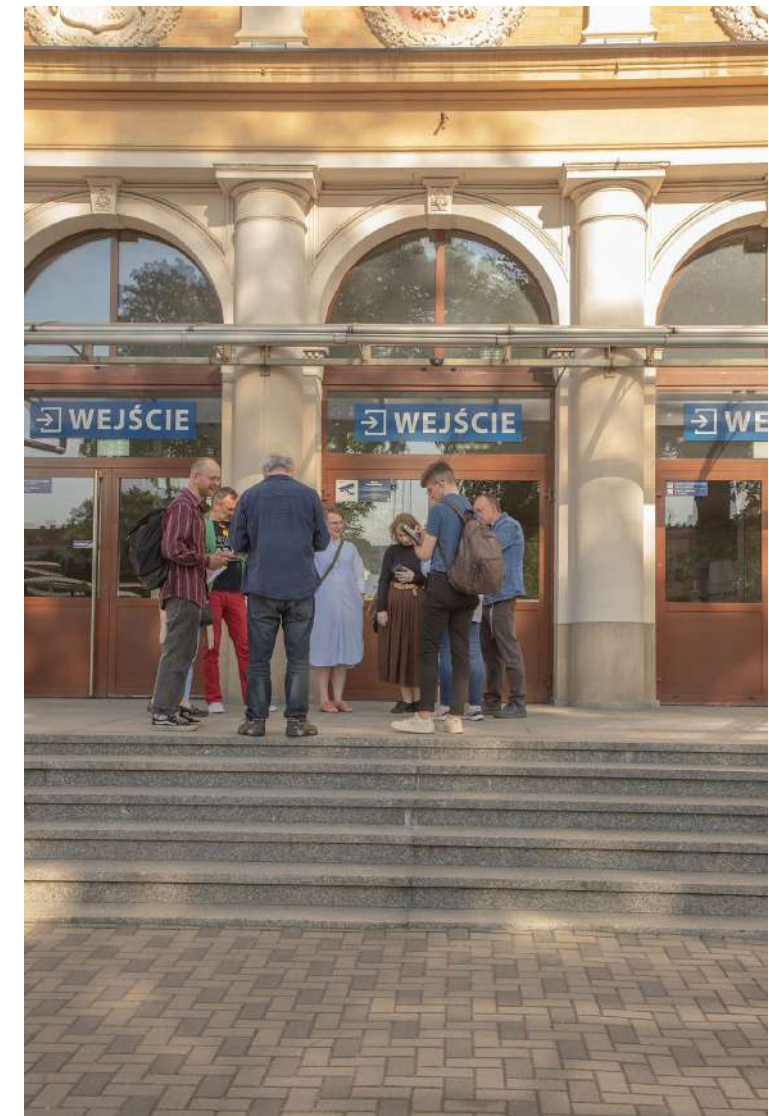
Co zakłada projekt PKP Polskich Linii Kolejowych?

- 2 perony dwukrawędziowe (przy każdym będą po dwa tory),
- 1 peron jednokrawędziowy (znajdzie się przy nim jeden tor),
- wejście na perony odbywać się będzie tunelem od strony dworca,
- wchodzić na peron będzie się schodami bądź windą,
- przy wejściach na perony zamontowane będą niezadaszone stojaki na rowery,
- perony będą zadaszone.

Czego nie obejmuje projekt PKP Polskich Linii Kolejowych?

- remontu układu drogowego wokół stacji.

Co widzieliśmy na spacerze?



Kolaż zdjęć ze spaceru badawczego przy stacji Tarnowskie Góry.

fot. Witold Trólka (2023 r.)





Widok na dworzec i miasto.
fot. Krzysztof Malinowski (2023 r.)

Kto uczestniczył w spacerze badawczym?

Spacerowaliśmy z grupą 9 osób. Wśród uczestników była osoba niewidoma oraz niedosłysząca, dzięki czemu dowiedzieliśmy się wiele na temat dostępności okolic stacji i istniejącego centrum przesiadkowego. Jedna z uczestniczek przyszła na spacer z małym dzieckiem w wózku i opowiadała o trudnościach w korzystaniu z transportu zbiorowego.

Czego dowiedzieliśmy się podczas spaceru?

Dowiedzieliśmy się, że centrum przesiadkowe ma wiele plusów, jednak wymaga udoskonalenia. Poznaliśmy też potrzeby osoby niewidzącej i niedosłyszącej związane z przebywaniem w przestrzeni publicznych.

→ W otoczeniu dworca brakuje linii prowadzących

Spacer rozpoczęliśmy przed dworcem kolejowym. Z dworca przeszliśmy w stronę centrum przesiadkowego. W centrum przesiadkowym uczestnicząca w spacerze osoba niewidoma opowiadała o trudnościach, jakie tutaj napotyka. Mówiła, że w okolicach stacji i w centrum przesiadkowym brakuje linii naprowadzających, co uniemożliwia osobom niewidomym samodzielne korzystanie z tej przestrzeni. Przystanki nie są też wyposażone w informację głosową o odjeżdżających autobusach. Sugerowała, że przed dworcem mogłaby pojawić się tyflomapa, czyli wypukły model przestrzeni, dzięki któremu osoby niewidome mogą poznać otoczenie i samodzielnie wybrać odpowiednią drogę. Przeszliśmy centrum przesiadkowe od strony przystanku, na którym wysiadają pasażerowie i przeszliśmy w stronę peronów z przystankami do wsiadania. Uczestnicy spaceru zaznaczali, że chodnik łączący ten przystanek z resztą centrum jest bardzo wąski, a w miejscu wysiadania brakuje tablicy wyświetlającej odjazdy autobusów oraz informacji, z którego stanowiska odjeżdża konkretna linia autobusowa.



Spacer rozpoczęliśmy przed wejściem do dworca kolejowego.

fot. Witold Trólka (2023 r.)



Perony centrum przesiadkowego są wąskie i brakuje na nich linii prowadzących dla osób niewidomych.

fot. Witold Trólka (2023 r.)



Peron centrum przesiadkowego jest wąski. Aby porozmawiać w grupie, musieliśmy stanąć na miejscach postojowych.

fot. Witold Trólka (2023 r.)

Szliśmy peronem z przystankami, mieszkańcy zaznaczali, że jest on bardzo wąski, a w godzinach szczytu ciężko tu przejść. Jedna z uczestniczek spaceru zwróciła uwagę na fakt, że ławki na przystankach nie mają oparcia.

Uczestniczka, która przyszła na spacer z dzieckiem w wózku, opowiadała o trudnościach poruszaniu się komunikacją publiczną. Powiedziała, że są one na tyle duże, że z dzieckiem jeździ tylko samochodem, mimo że jest to droższe.

→ Przed dworcem przydałby się zielony plac

Wróciliśmy na dworzec, gdzie rozmawialiśmy o placu przed dworcem. Uczestnicy spaceru sugerowali, że nie jest to przyjazna przestrzeń. Podkreślali też, że z racji wpisania na Listę Dziedzictwa Przyrodniczego i Kulturowego UNESCO kopalni srebra, Tarnowskie Góry stały się miastem turystycznym. Co za tym idzie przy dworcu powinny znaleźć się tablice informacyjne z mapą i drogowskazy, dzięki którym przyjezdnym łatwiej będzie się odnaleźć. Mieszkańcy zaznaczali też rolę, jaką dla rozwoju kolei miała stacja w Tarnowskich Górach i mówili, że wymaga to podkreślenia. Jedna z mieszkanki dzieliła się pomysłem na utworzenie przyjaznej pieszej przestrzeni w formie zielonego placu, gdzie podróżni i przyjezdni mogliby odpocząć lub poczekać na pociąg. Inna mieszkanka wspominała o działającym na dworcu punkcie wydawania posiłków Miejskiego Ośrodka Pomocy Społecznej.

Mieszkańcy mówili o problemach związanych z transportem kolejowym. Zaznaczali, że rozkłady jazdy często się zmieniają, a niektóre połączenia pojawiały się i znikaly, przez co jeżdżenie pociągiem nie weszło im w nawyk.

Przeszliśmy ulicą Piłsudskiego w stronę ronda i estakady biegnącej nad torami. Miejscami problemem były bardzo wąskie chodniki parkujące na nich samochody i hałas. Ze względu na szerokość chodników, przejście tego odcinka z grupą nie było łatwe. Doszliśmy do estakady, z której oglądaliśmy budowany parking. Mieszkańcy zaznaczali potrzebę połączenia parkingu z sąsiadującymi z nim ulicami.



Wnętrze centrum przesiadkowego.

fot. Witold Trólka (2023 r.)



Na zdjęciu widoczne jest miejsce, gdzie powstaje przydworcowy parking.

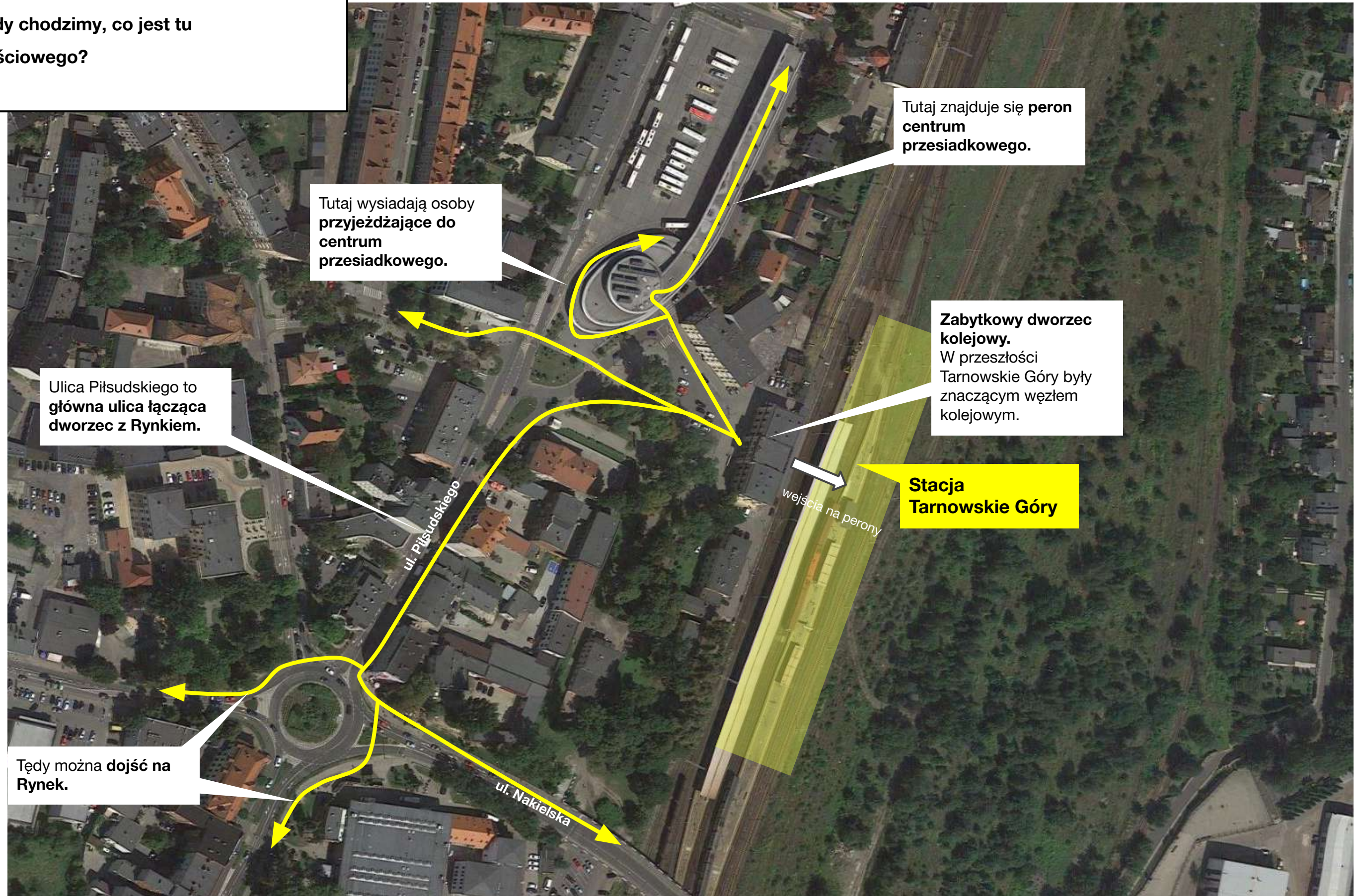
fot. Witold Trólka (2023 r.)



Widok na centrum przesiadkowe i dworzec z lotu ptaka.
fot. Krzysztof Malinowski (2023 r.)

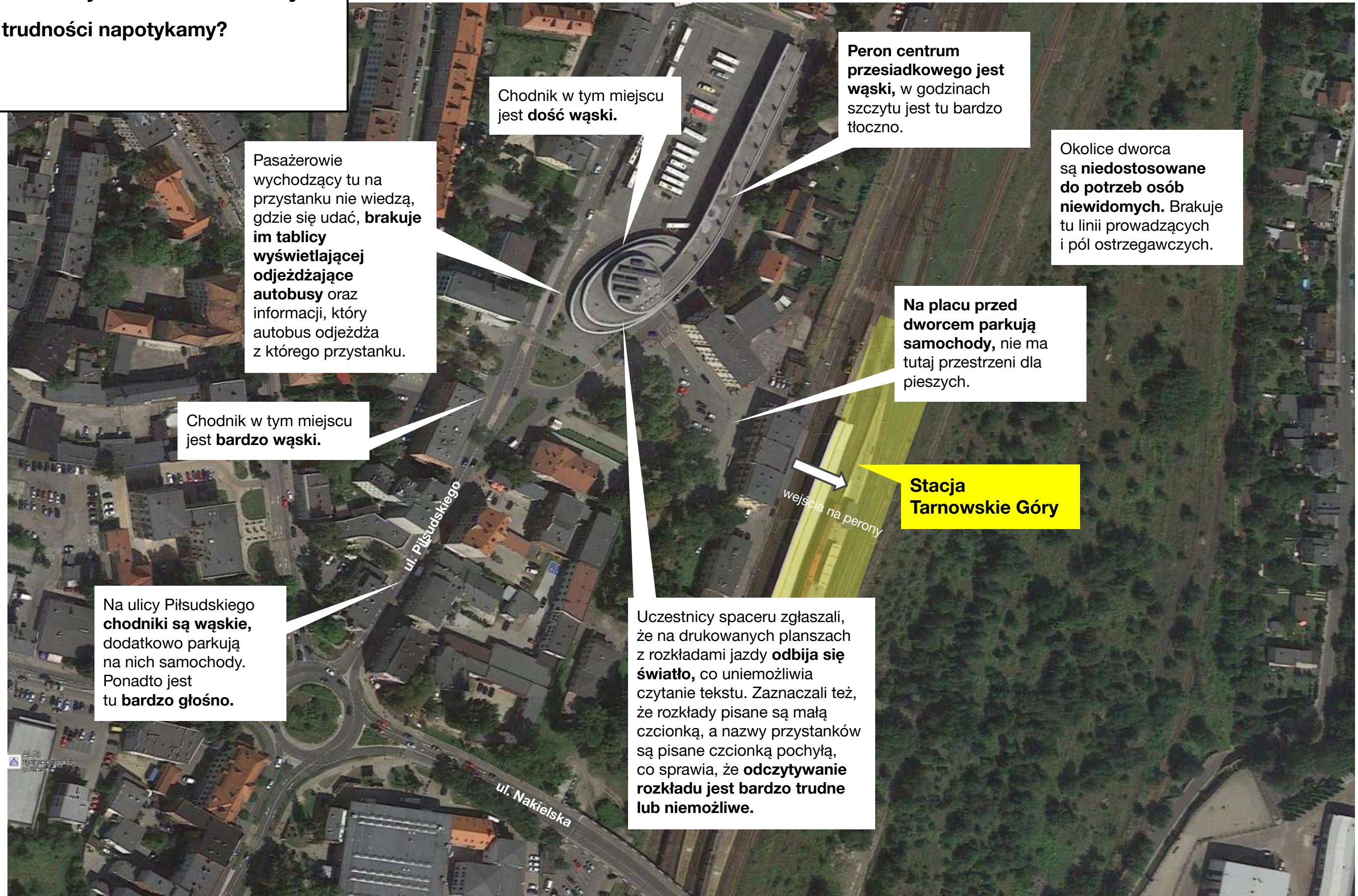
Okolice stacji Tarnowskie Góry

Którędy chodzimy, co jest tu wartościowego?



Okolice stacji Tarnowskie Góry

Jakie trudności napotykamy?



Chodnik w tym miejscu jest **dość wąski**.

Pasażerowie wychodzący tu na przystanku nie wiedzą, gdzie się udać, **brakuje im tablicy wyświetlającej odjeżdżające autobusy** oraz informacji, który autobus odjeżdża z którego przystanku.

Chodnik w tym miejscu jest **bardzo wąski**.

Na ulicy Piłsudskiego **chodniki są wąskie**, dodatkowo parkują na nich samochody. Ponadto jest tu **bardzo głośno**.

Peron centrum przesiadkowego jest **wąski**, w godzinach szczytu jest tu bardzo tłoczno.

Okolice dworca są **niedostosowane do potrzeb osób niewidomych**. Brakuje tu linii prowadzących i pól ostrzegawczych.

Na placu przed dworcem **parkują samochody**, nie ma tutaj przestrzeni dla pieszych.

Stacja Tarnowskie Góry

Uczestnicy spaceru zgłaszali, że na drukowanych planszach z rozkładami jazdy **odbija się światło**, co uniemożliwia czytanie tekstu. Zaznaczali też, że rozkłady pisane są małą czcionką, a nazwy przystanków są pisane czcionką pochyloną, co sprawia, że **odczytywanie rozkładu jest bardzo trudne lub niemożliwe**.

Czego dowiedzieliśmy się na spacerze - podsumowanie

Główne zalety obszaru zgłaszane przez mieszkańców

- Zaletą centrum przesiadkowego jest **zgrupowanie wielu linii autobusowych** w jednym miejscu i **powiązanie z dworcem PKP**.
- W centrum przesiadkowym znajduje się toaleta, kiosk i ogrzewana poczekalnia, co uczestnicy spaceru wskazywali jako atut.
- W pobliżu stacji jest zabytkowy Rynek, a w mieście znajduje się wpisana na listę dziedzictwa UNESCO zabytkowa kopalnia srebra.
- Ze względu na **możliwość dojazdu transportem publicznym** ze stacji będą mogli korzystać nie tylko mieszkańcy Tarnowskich Gór, ale i okolicznych miejscowości.

Możliwe konflikty, które należy uwzględnić przed realizacją inwestycji w tym miejscu

- Piesi korzystający z centrum przesiadkowego oczekujący poszerzenia peronu przystankowego kosztem miejsc postojowych **kontra** kierowcy parkujący wzdłuż peronu przystankowego swoje samochody.
- Kierowcy przejeżdżający przez ulicę Piłsudskiego lub parkujący na niej auta **kontra** piesi oczekujący szerszych chodników i komfortu chodzenia wzdłuż ulicy.

Główne problemy zgłaszane przez mieszkańców

- W centrum przesiadkowym brakuje linii naprowadzających oraz informacji głosowej dla osób niewidomych. Peron przystanków jest wąski i w godzinach szczytu ciężko tu przejść, a istniejące ławki nie mają oparc. Brakuje tablicy informacyjnej przy przystanku, na którym wysiadają pasażerowie.
- Przed dworcem brakuje reprezentacyjnego placu i tablic informacyjnych na temat miasta.
- Na ulicy Piłsudskiego na chodnikach parkują samochody i jest tu bardzo głośno.
- Rozkłady jazdy pisane są bardzo małą czcionką, co utrudnia ich odczytanie. Ponadto na planszach odbija się światło.

Wnioski: Co zrobić z tym obszarem?

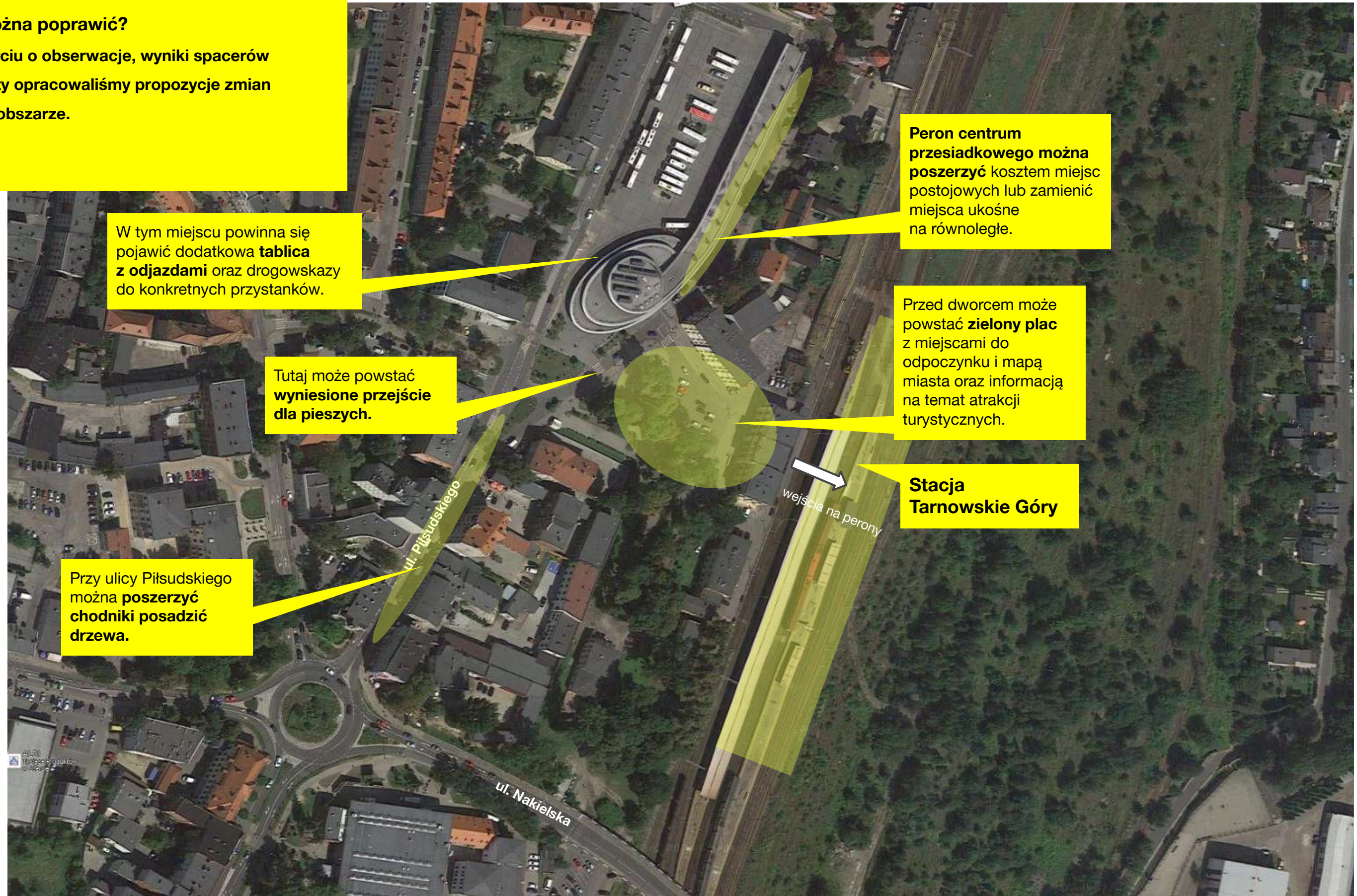
Żeby wykorzystać potencjał stacji należy udoskonalić istniejące centrum przesiadkowe i poprawić otoczenie dworca, tak by było bardziej przyjazne pieszym i zyskało charakter przestrzeni miejskiej.

- Na kolejnych stronach znajdziesz propozycje zmian, mapę własności oraz opracowane przez nas wskazówki dla urzędu gminy i projektantów.

Okolice stacji Tarnowskie Góry

Co można poprawić?

W oparciu o obserwacje, wyniki spacerów i ankiety opracowaliśmy propozycje zmian w tym obszarze.



Okolice stacji Tarnowskie Góry

Jaka jest struktura własności terenu?



Wskazówki dla Urzędu Miasta

- Patrz na wskazówki ogólne ze strony 11.
- Przed dworcem może pojawić się **zielony plac lub skwer**. Na placu powinna znaleźć się mapa z informacją o mieście i drogowskazami do najważniejszych atrakcji. Blisko wejścia do dworca dobrze sprawdziłaby się tyflomapa, czyli wypukła mapa dworca i centrum przesiadkowego, dzięki której w terenie mogłyby się odnaleźć osoby niewidome. Byłaby pomocna także dla turystów.
- Na ulicy Sienkiewicza można zasadzić drzewa i wprowadzić zakaz parkowania na chodnikach.
- Należy zapewnić **miejsca postojowe kiss & ride w pobliżu wejścia na perony**.
- Między centrum przesiadkowym a dworcem ruch pieszcy można usprawnić przez dodanie wyniesionego przejścia dla pieszych.

Wskazówki, jak poprawić centrum przesiadkowe

- Perony przystanków można poszerzyć kosztem miejsc postojowych, a przy przystankach zamontować ławki z oparciami i podłokietnikami. Można też poszerzyć chodnik łączący perony z przystankiem, na którym wysiadają pasażerowie.
- Centrum należy dostosować do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Dodać linie naprowadzające i informacje głosowe oraz poszerzyć ciągi piesze.
- Dobrze byłoby udoskonalić informację wizualną. Dodać tablice z wyświetlaczami na zewnątrz budynku oraz dodać większe cyfry numerów linii przy przystankach.
- Rozkłady jazdy powinny być pisane większą czcionką i przykryte matową folią, tak by nie odbijało się w nich światło.

Co się stanie, jeśli tego nie zrobimy

- Czekaający na pociąg pasażerowie nie będą mieli gdzie usiąść, a przyjezdni nie będą mieli dobrego pierwszego wrażenia. Bez informacji wizualnej turyści mogą czuć się zagubieni.
- Piesi będą unikać tej ulicy, a droga z dworca do Rynku będzie niekomfortowa.
- Osoby podwożące kogoś na stację nie będą miały gdzie zaparkować i będą stawały na jezdni.
- Kierowcy nie będą zwalniali przed pasami, co przy dużym natężeniu ruchu pieszego może prowadzić do wypadków.

Wskazówki dla projektantów

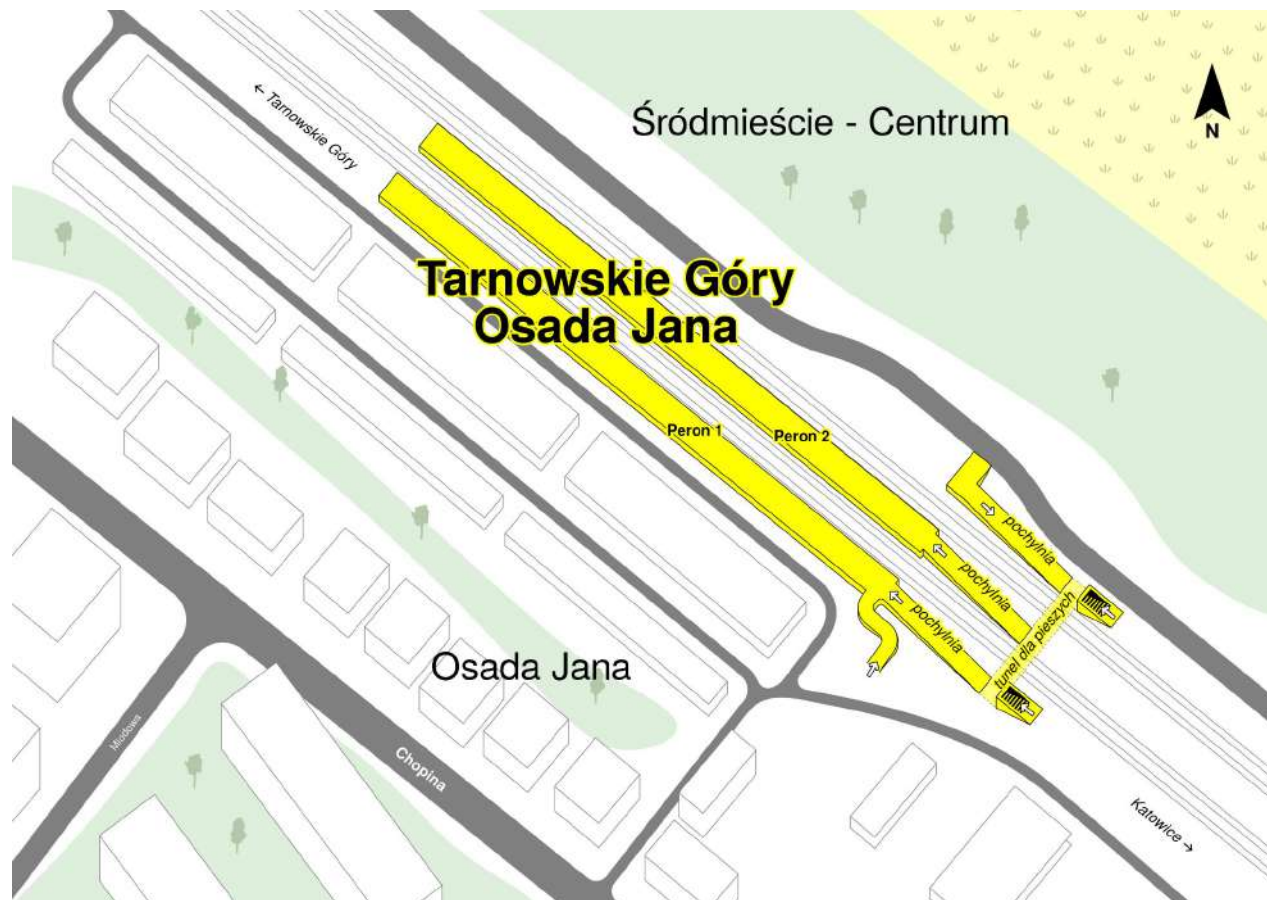
- Patrz na wskazówki ogólne ze strony 12.
- Dworzec kolejowy jest zabytkowym obiektem z interesującą historią. Pamiętaj o **kulturowych wartościach miejsca**. Nowa infrastruktura powinna je podkreślać i nawiązywać we współczesny sposób.
- Na terenie wokół dworca jest silne **natężenia ruchu pieszego i autobusowego** niezależnie od pory roku. Zadbaj o bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów oraz ich wygodę, tak żeby mogli korzystać z tego miejsca zarówno w upalne, jak i mroźne lub deszczowe dni.
- Obszar powinien mieć **reprezentacyjny charakter**. Projektuj nowe elementy z **trwałych i szlachetnych materiałów**, tak żeby były estetyczne mimo intensywnego użytkowania.

Co się stanie, jeśli tego nie zrobimy

- Miasto i jego mieszkańcy stracą możliwość podkreślenia swojej tożsamości, a odwiedzający je przyjezdni nie docenią walorów kulturowych Tarnowskich Gór.
- Brak bezpiecznej i wygodnej infrastruktury pieszej oraz rowerowej może zniechęcić do przyjazdu lub przyścia na stację. Ponadto przy tak dużym natężeniu ruchu może prowadzić do wielu wypadków.
- Miasto straci możliwość uzyskania przestrzeni, z której dumni będą jego mieszkańcy, a niska jakość materiałów będzie wpływać na negatywny odbiór miasta przez przyjezdnych.

Stacja Tarnowskie Góry

Osada Jana



Schemat stacji

Dla kogo może to być stacja?

Ze stacji mogą korzystać głównie mieszkańcy Osady Jana i Bobrownik Śląskich.

Gdzie jest ta stacja?

Stacja znajdzie się w pobliżu ulicy Chopina.

Co zakłada projekt PKP Polskich Linii Kolejowych?

- 1 perony jednokrawędziowy (będzie przy nim jeden tor),
- 1 peron dwukrawędziowy (będę przy nim dwa tory),
- wejście na perony odbywać się będzie przez pieszy tunel,
- tunel będzie przechodził na drugą stronę torów,
- wchodzić na peron będzie się schodami bądź pochylnią,
- przy wejściach na perony zamontowane będą niezadaszone stojaki na rowery,
- perony będą zadaszone.

Czego nie obejmuje projekt PKP Polskich Linii Kolejowych?

- remontu układu drogowego wokół stacji,
- wind przy wejściach na perony.

Co widzieliśmy na spacerze?



Kolaż zdjęć otoczenia stacji

Tarnowskie Góry.

fot. Witold Trólka (2023 r.)

Kto uczestniczył w spacerze badawczym?

Spacerowaliśmy z grupą 11 osób, uczestnikami byli głównie mieszkańcy osiedla, ale pojawiła się też mieszkanka sąsiednich Bobrownik Śląskich, dla której projektowana stacja będzie najbliższą stacją Kolei Metropolitalnej. Grupa była zróżnicowana pod względem płci i wieku. Kobiety zwracały uwagę na kwestie bezpieczeństwa, z kolei mężczyźni na kwestie techniczne, funkcjonowanie transportu publicznego oraz sprawy związane z własnością gruntów.

Czego dowiedzieliśmy się podczas spaceru?

Dowiedzieliśmy się, że Osada Jana to spokojne osiedle, gdzie wiele usług można znaleźć na miejscu. Uczestnicy spaceru zgłaszali obawy dotyczące przebiegu drogi dojazdowej do stacji. Najkrótsza droga do projektowanych wejść na perony prowadzi przez teren spółdzielni mieszkaniowej, co podkreślali jej przedstawiciele. Dookoła projektowanej stacji znajdują się garaże i ogródki działkowe.

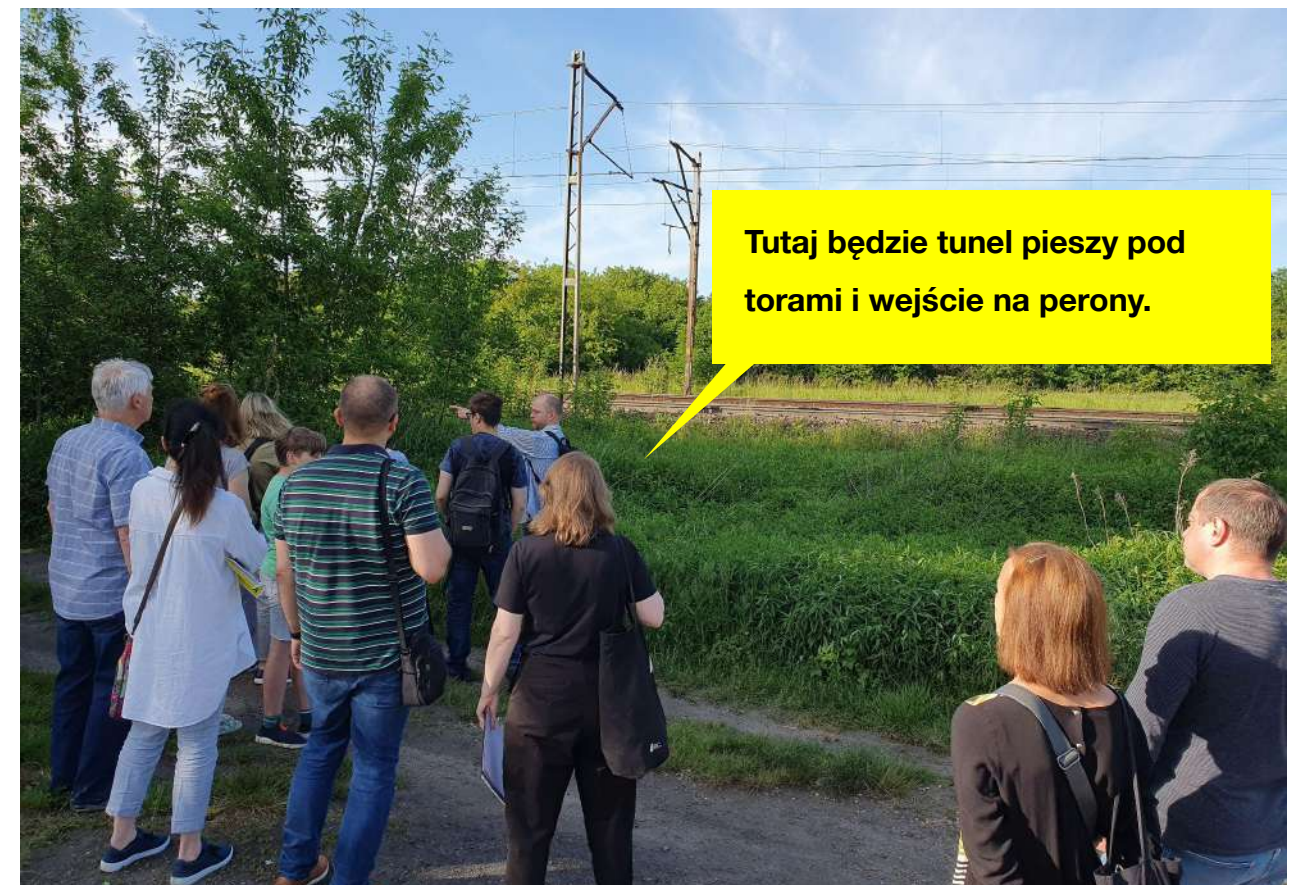
→ Dojście do projektowanej stacji prowadzi między domami jednorodzinnymi i terenem spółdzielni

Spacer rozpoczęliśmy na rondzie między ulicą Chopina a Aleją Kwiatów. Szliśmy ulicą Chopina w stronę miejsca, gdzie będzie wejście na stację Kolei Metropolitalnej. Przechodziliśmy wąską ulicą między domami jednorodzinnymi i minęliśmy garaże. Wśród uczestników spaceru byli przedstawiciele Spółdzielni Mieszkaniowej Gwarek. Zaznaczali fakt, że trasą, którą szliśmy, przechodzi się przez teren administrowany przez spółdzielnię. Wyrażali obawę, że spółdzielnia i najemcy garaży będą musieli ponieść koszty remontu drogi oraz jej utrzymania. Uczestniczki spaceru mówiły, że przy stacji powinny znaleźć się zadaszone miejsca na rowery i wyrażały obawę, że bez monitoringu i oświetlenia, nie czułyby się tu bezpiecznie. Zwracały uwagę na ryzyko kradzieży i dewastacji.



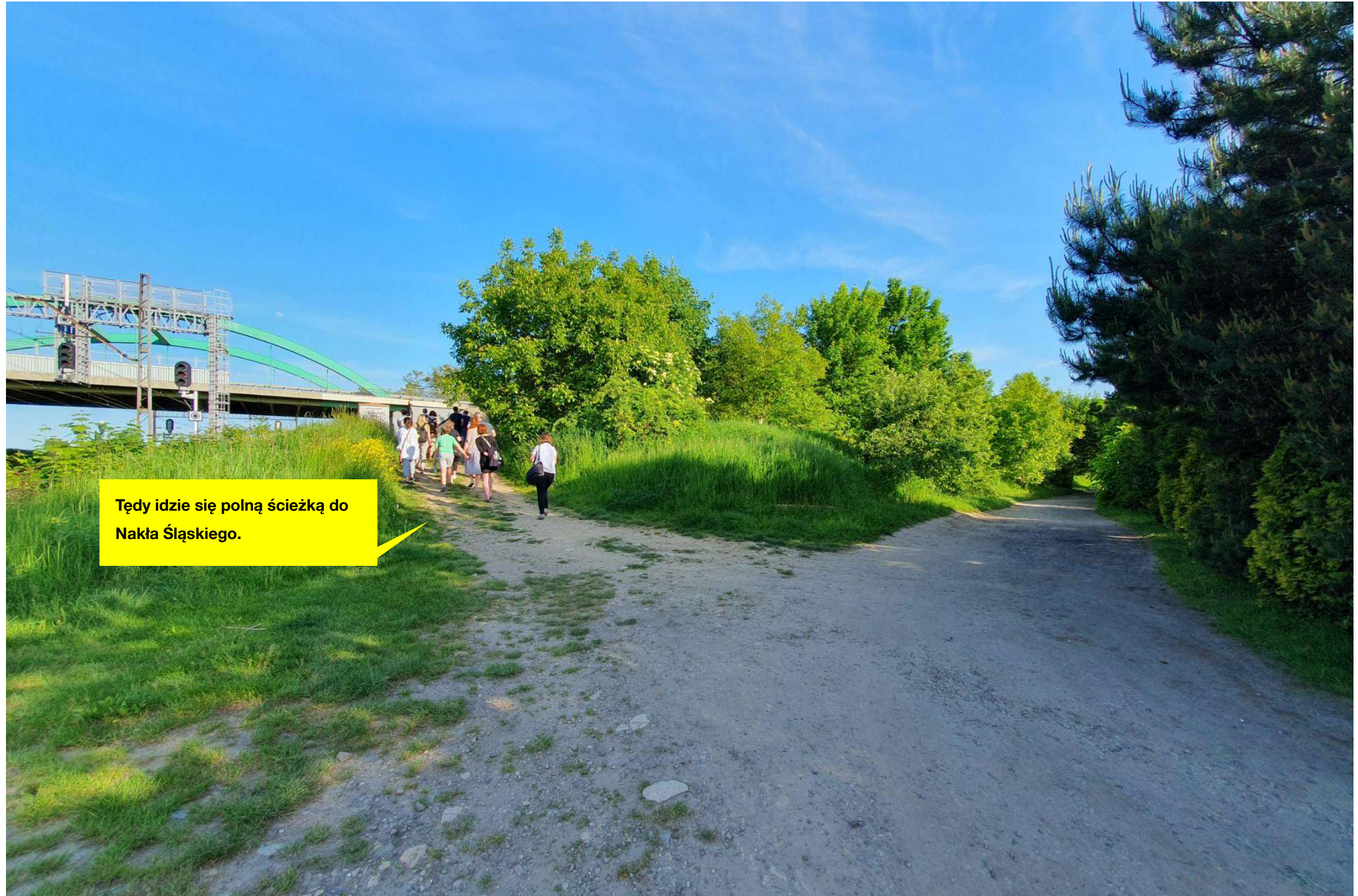
Ta droga będzie głównym dojściem na stację od strony osiedla.

fot. Piotr Kocjan (2023 r.)



Na zdjęciu widoczne jest miejsce, gdzie będzie wejście na perony.

fot. Piotr Kocjan (2023 r.)



Tędy idzie się polną ścieżką do Nakła Śląskiego.

Na zdjęciu widoczna jest ścieżka biegnąca w stronę mostu obwodnicy.

fot. Piotr Kocjan (2023 r.)



Polna ścieżka do Nakła Śląskiego.

W oddali po prawej stronie widać ogródki działkowe.

fot. Piotr Kocjan (2023 r.)

→ **W okolicach ludzie spacerują i wyprowadzają psy, ale mieszkańcy okolicy nie uznają tego miejsca za bezpieczne**

Z okolic planowanej stacji korzystają działkowicze, część z nich przechodzi przez tory w miejscach niedozwolonych, ponieważ najbliższe bezkolizyjne przejście na drugą stronę torów biegnie przez most obwodnicy, na który wejść da się tylko stromymi schodami technicznymi. Pod mostem biegnie ścieżka łącząca Osadę Jana z Bobrownikami Śląskimi. Latem wykorzystywana jest przez mieszkańców jako trakt spacerowy. Ścieżka jest jednak nieoświetlona, co powoduje, że uczestniczki spaceru nie czują się tu bezpiecznie.

Jedna z uczestniczek wskazywała miejsce pod mostem, gdzie gromadzą się osoby pijące alkohol. Padł pomysł utwardzenia i oświetlenia ścieżki, tak aby mogła służyć przez cały rok jako ciąg pieszo-rowerowy dla dojeżdżających do stacji mieszkańców Bobrownik Śląskich. Uczestnik spaceru mówił, że teren jest podmokły i wyrażał obawę, że tunel pod torami może ulec zalaniu podczas intensywnych opadów.

→ **Mieszkańcy dyskutowali nad możliwością dojazdu na stację**

Uczestnicy spaceru zastanawiali się nad możliwościami dojazdu lub dojścia na stację. Zaznaczali, że najbliższe przystanki autobusowe są daleko stąd. Mówili też, że ryzykiem będą osoby spoza osiedla, chcące przyjechać na stację samochodem i zaparkować go w okolicy stacji, co może wygenerować ruch na spokojnym obecnie osiedlu i uniemożliwić parkowanie mieszkańcom i użytkownikom garaży. Po dłuższej dyskusji mieszkańcy twierdzili, że stacja powinna służyć głównie osobom z Osady Jana. Nie chcieli, aby w sąsiedztwie stacji powstały duże parkingi lub węzeł przesiadkowy. Jeden z uczestników spaceru zaznaczał, że na przez osiedle nie ma prostego dojścia chodnikiem na teren stacji, a pieszy musi przechodzić przez jezdnię wiele razy.



Na zdjęciu widać szutrową drogę wzdłuż garaży.

fot. Piotr Kocjan (2023 r.)



Z powodu braku bezkolizyjnego przejścia użytkownicy ogródków działkowych są zmuszeni przechodzić przez tory w miejscach niedozwolonych.

fot. Piotr Kocjan (2023 r.)



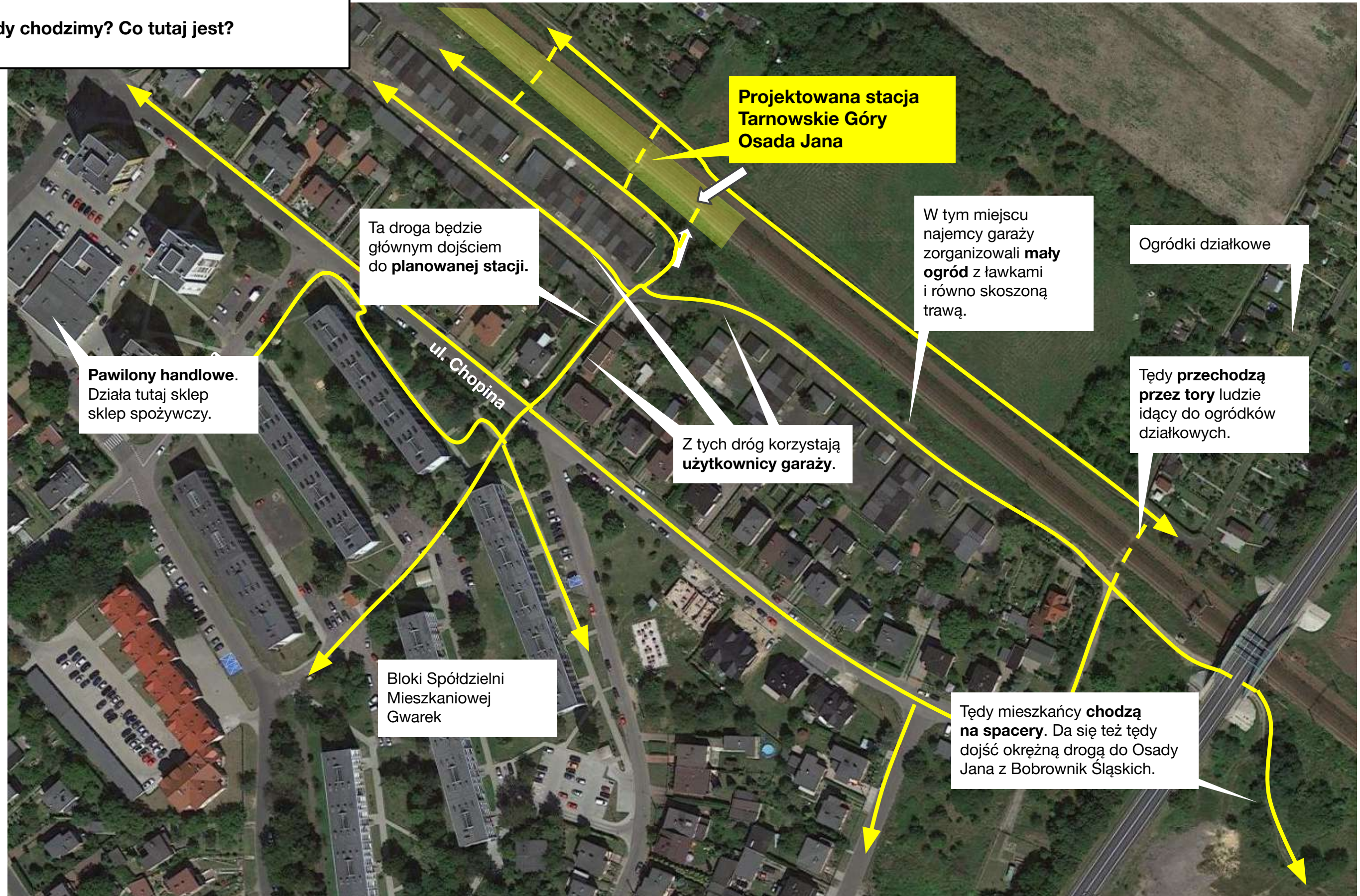
Tutaj będzie stacja Kolei
Metropolitalnej.

Na zdjęciu widoczne jest miejsce, w którym będzie wejście na perony.
fot. Krzysztof Malinowski (2023 r.)

Okolice stacji Tarnowskie Góry

Osada Jana

Którędy chodzimy? Co tutaj jest?



Projektowana stacja
Tarnowskie Góry
Osada Jana

Ta droga będzie
głównym dojściem
do planowanej stacji.

W tym miejscu
najemcy garaży
zorganizowali **mały
ogród** z ławkami
i równo skoszoną
trawą.

Ogródki działkowe

Pawilony handlowe.
Działa tutaj sklep
sklep spożywczy.

ul. Chopina

Z tych dróg korzystają
użytkownicy garaży.

Tędy przechodzą
przez tory ludzie
idący do ogródków
działkowych.

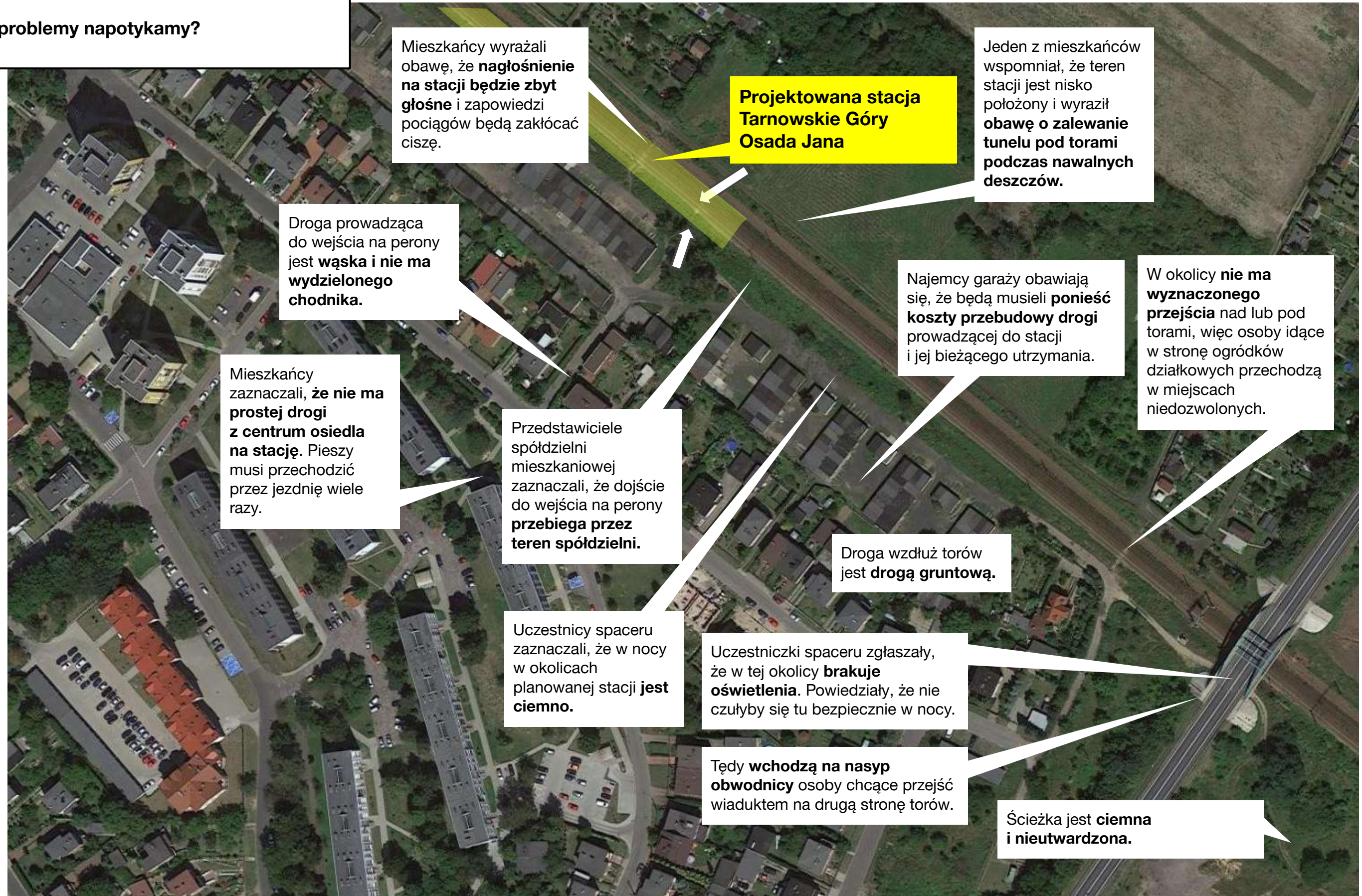
Bloki Spółdzielni
Mieszkaniowej
Gwarek

Tędy mieszkańcy **chodzą
na spacer**. Da się też tędy
dojść okężną drogą do Osady
Jana z Bobrownik Śląskich.

Okolice stacji Tarnowskie Góry

Osada Jana

Jakie problemy napotykamy?



Mieszkańcy wyrażali obawę, że **nagłośnienie na stacji będzie zbyt głośne** i zapowiedzi pociągów będą zakłócać ciszę.

Projektowana stacja Tarnowskie Góry Osada Jana

Jeden z mieszkańców wspomniał, że teren stacji jest nisko położony i wyraził **obawę o zalewanie tunelu pod torami podczas nawaalnych deszczów.**

Droga prowadząca do wejścia na perony jest **wąska i nie ma wydzielonego chodnika.**

Najemcy garaży obawiają się, że będą musieli **ponieść koszty przebudowy drogi** prowadzącej do stacji i jej bieżącego utrzymania.

W okolicy **nie ma wyznaczonego przejścia** nad lub pod torami, więc osoby idące w stronę ogródków działkowych przechodzą w miejscach niedozwolonych.

Mieszkańcy zaznaczali, że **nie ma prostej drogi z centrum osiedla na stację**. Pieszy musi przechodzić przez jezdnię wiele razy.

Przedstawiciele spółdzielni mieszkaniowej zaznaczali, że dojscie do wejścia na perony **przebiega przez teren spółdzielni.**

Droga wzdłuż torów jest **drogą gruntową.**

Uczestnicy spaceru zaznaczali, że w nocy w okolicach planowanej stacji **jest ciemno.**

Uczestniczki spaceru zgłaszały, że w tej okolicy **brakuje oświetlenia**. Powiedziały, że nie czułyby się tu bezpiecznie w nocy.

Tędy **wchodzą na nasyp obwodnicy** osoby chcące przejść wiaduktem na drugą stronę torów.

Ścieżka jest **ciemna i nieutwardzona.**

Czego dowiedzieliśmy się na spacerze - podsumowanie

Główne zalety obszaru zgłaszane przez uczestników spaceru

- Osiedle Osada Jana jest spokojne i bezpieczne, a podstawowe usługi można znaleźć na miejscu.
- Lokalizacja stacji ułatwi mieszkańcom dojazd do innych miast Metropolii. Będzie to korzyść zwłaszcza dla osób niemających samochodu.
- Trakty wzdłuż torów i ścieżka w stronę Bobrownik Śląskich to miejsca spacerów.

Możliwe konflikty, które należy uwzględnić przed realizacją inwestycji w tym miejscu

- Osoby dojeżdżające z dalszych dzielnic zostawiające tutaj samochody **kontra** mieszkańcy okolicznych osiedli.
- Osoby dojeżdżające z dalszych dzielnic zostawiające tutaj samochody **kontra** najemcy garaży.
- Pasażerowie korzystający ze stacji **kontra** mieszkańcy okolicznych domów.

Główne problemy zgłaszane przez uczestników spaceru

- W okolicach projektowanej stacji oraz torów jest ciemno. Uczestniczki mówiły, że nie czułyby się tu bezpiecznie. Pojawiały się też obawy przed kradzieżą pozostawionego przy stacji roweru lub dewastacją nowej infrastruktury.
- Dojście do projektowanej stacji biegnie między garażami, przez teren spółdzielni mieszkaniowej. Najemcy garaży oraz przedstawiciele spółdzielni mają obawę, że będą zmuszeni ponieść koszty naprawy oraz bieżącego utrzymania dróg.
- Z powodu braku bezkolizyjnego przejście przez tory wiele osób przechodzi przez nie w miejscach niedozwolonych.

Wnioski: Co zrobić z tym obszarem?

Żeby wykorzystać potencjał stacji należy wprowadzić tylko drobne zmiany w jej otoczeniu. Ważne, aby zapewnić do niej oświetlony dojazd, a przy wejściu zamontować zadaszone miejsca na rowery.

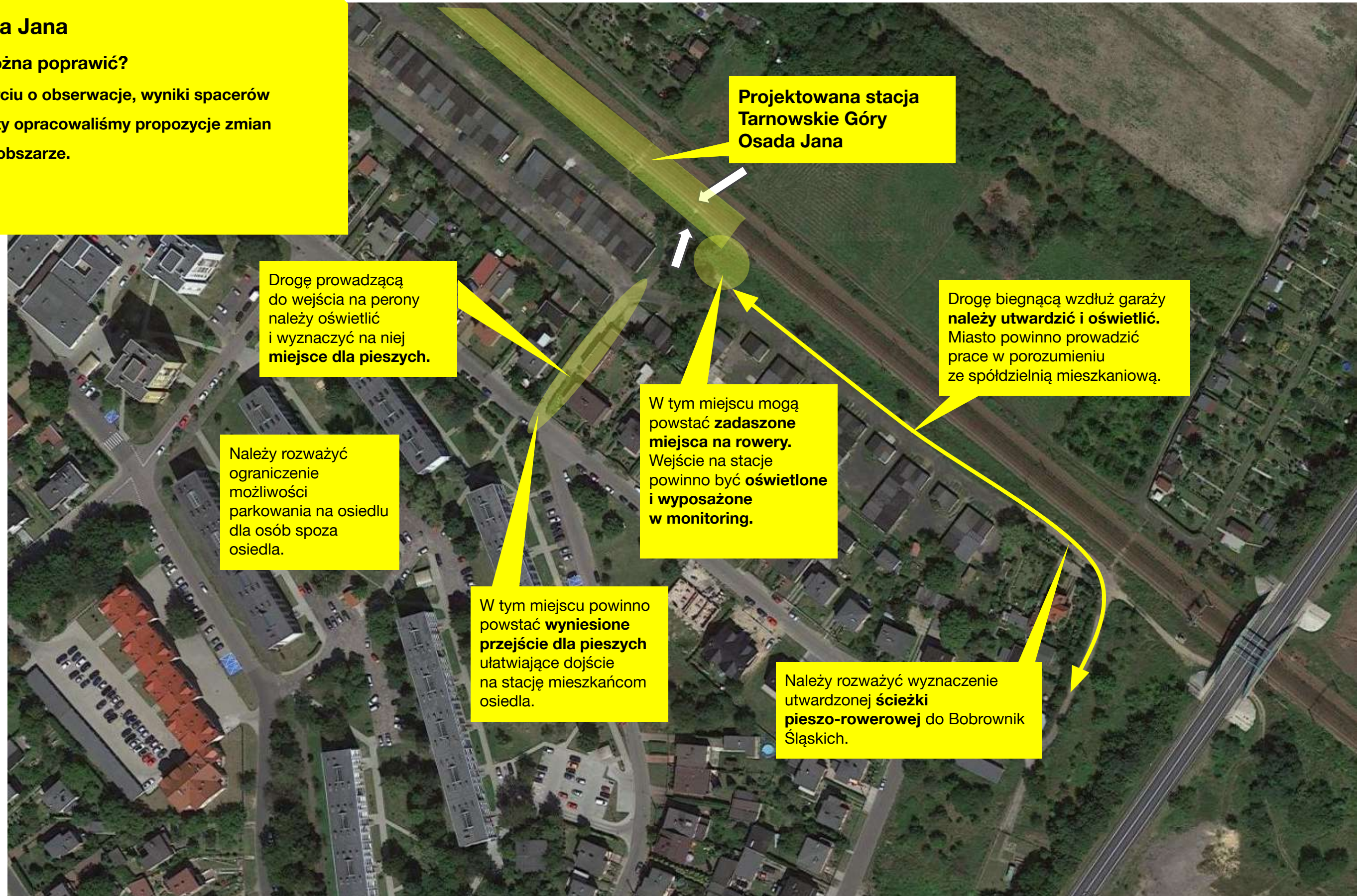
- Na kolejnych stronach znajdziesz propozycje zmian, mapę własności oraz opracowane przez nas wskazówki dla urzędu gminy i projektantów.

Okolice stacji Tarnowskie Góry

Osada Jana

Co można poprawić?

W oparciu o obserwacje, wyniki spacerów i ankiety opracowaliśmy propozycje zmian w tym obszarze.



Projektowana stacja
Tarnowskie Góry
Osada Jana

Drogę prowadzącą do wejścia na perony należy oświetlić i wyznaczyć na niej **miejsce dla pieszych**.

Należy rozważyć ograniczenie możliwości parkowania na osiedlu dla osób spoza osiedla.

W tym miejscu powinno powstać **wyniesione przejście dla pieszych** ułatwiające dojście na stację mieszkańcom osiedla.

W tym miejscu mogą powstać **zadaszone miejsca na rowery**. Wejście na stację powinno być **oświetlone i wyposażone w monitoring**.

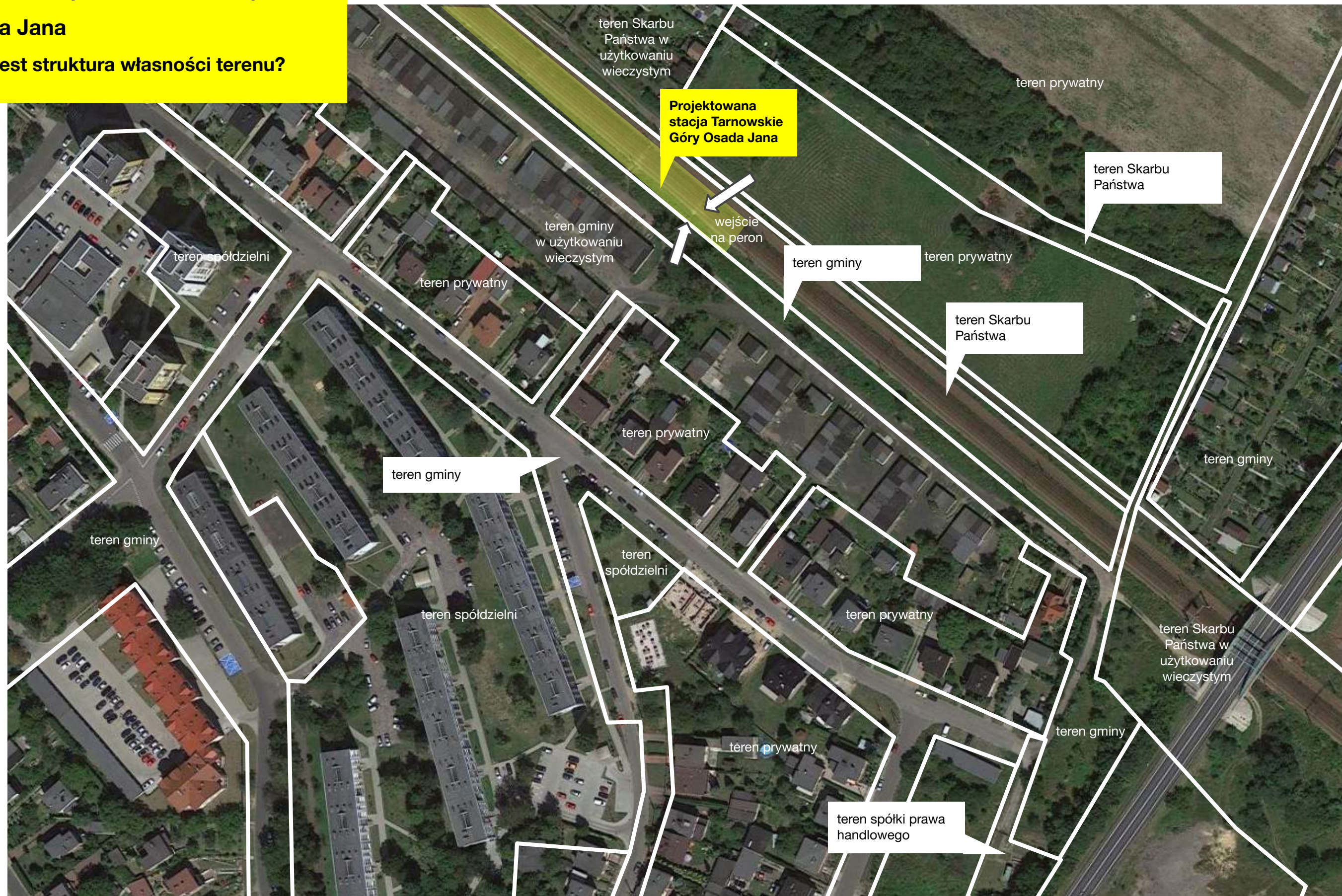
Drogę biegnącą wzdłuż garaży należy **utwardzić i oświetlić**. Miasto powinno prowadzić prace w porozumieniu ze spółdzielnią mieszkaniową.

Należy rozważyć wyznaczenie utwardzonej **ścieżki pieszo-rowerowej** do Bobrownik Śląskich.

Okolice stacji Tarnowskie Góry

Osada Jana

Jaka jest struktura własności terenu?



Opracowano na podstawie mapy własności gruntów dostępnej pod adresem internetowym:
<https://gis.tarnogorski.pl/e-uslugi/portal-mapowy> (dostęp: 14.07.2023 r.).

Wskazówki dla Urzędu Miasta

- **Patrz na wskazówki ogólne ze strony 11.**
- Należy rozwiązać kwestię własności działek na drodze prowadzącej do stacji. Spółdzielnia mieszkaniowa nie powinna ponosić kosztów budowy ani naprawy infrastruktury.
- Należy wybudować drogę do peronów. Droga powinna być przyjazna głównie dla rowerzystów i pieszych oraz nie powinna zachęcać do przyjeżdżania autem na stację.
- Przy wejściu na stację powinny powstać zadane miejsca na rowery. Powinien być oświetlony i wyposażony w monitoring.
- Należy rozważyć połączenie stacji oświetloną drogą rowerową z Bobrownikami Śląskimi.

Wskazówki dla projektantów

- **Patrz na wskazówki ogólne ze strony 12.**
- Miej na uwadze spokojny charakter osiedla projektując oświetlenie wokół stacji, dobierz taki rodzaj opraw, aby latarnie nie oświetlały znajdujących się dookoła stacji posesji prywatnych.
- Droga dojazdowa do wejścia na perony powinna być bezpieczna dla pieszych i rowerzystów. Nowe drogi powinny być na tyle wąskie, aby nie zachęcać do przyjazdu na stację samochodem osób z innych osiedli. Pamiętaj, że korzystać z niej będą też użytkownicy okolicznych garaży.

Co się stanie, jeśli tego nie zrobimy

- Spółdzielnia mieszkaniowa i najemcy garaży będą protestować przeciwko budowie stacji, co negatywnie wpłynie na odbiór inwestycji.
- Korzystanie ze stacji będzie niekomfortowe, przez co mieszkańcy nie będą chętnie z niej korzystać.
- Bez monitoringu i oświetlenia miejsce może być uznawane za niebezpieczne, co może zniechęcić do korzystania z kolei.

Co się stanie, jeśli tego nie zrobimy

- Zbyt jasne oświetlenie nocą negatywnie wpłynie na dobrostan mieszkańców okolicznych domów.
- Osoby z innych osiedli i miejscowości będą przyjeżdżały na stację i parkowały tutaj samochody, co utrudni korzystanie z terenu spacerującym tu mieszkańcom i najemcom okolicznych garaży.

Stacja Nakło Śląskie



Schemat stacji

Dla kogo może to być stacja?

Ze stacji mogą korzystać między innymi mieszkańcy Nakła Śląskiego, Świerklańca i Orzecha.

Gdzie jest ta stacja?

Stacja znajduje się przy ulicy Dworcowej na wschód od dawnego dworca kolejowego.

Co zakłada projekt PKP Polskich Linii Kolejowych?

- 1 peron jednokrawędziowy (będzie się przy nim jeden tor),
- 1 peron dwukrawędziowy (będą przy nim dwa tory, po każdej stronie jeden)
- pod torami zostanie wybudowany tunel dla pieszych łączący dwie strony torów, wejście do tunelu będzie od ulicy Dworcowej,
- do tunelu pod torami będą prowadzić schody i pochylnia,
- na perony z tunelu będą prowadzić pochylnie,
- przy wejściu do tunelu na perony zamontowane będą niezadaszone stojaki na rowery,
- na peronach znajdą się wiaty przystankowe.

Czego nie obejmuje projekt PKP Polskich Linii Kolejowych?

- remontu dawnego dworca kolejowego,
- budowy placu przed dawnym dworcem i parkingu,
- wind przy wejściach na perony.

Co widzieliśmy na spacerze?



Kolaż zdjęć otoczenia stacji Nakło Śląskie.

fot. Witold Trólka, Krzysztof Malinowski (2023 r.)

Kto uczestniczył w spacerze badawczym?

Spacerowaliśmy z dwoma mieszkańcami Nakła Śląskiego. Dzięki kameralnej grupie rozmowa miała charakter wywiadu pogłębionego. Pod koniec spaceru mieliśmy też okazję porozmawiać z panią, która przez wiele lat pracowała w dworcowej kasie biletowej.

Czego dowiedzieliśmy się podczas spaceru?

Dowiedzieliśmy się, że Nakło jest dobrym miejscem do życia, jego atutem są cisza i otaczająca miejscowość przyroda. Uczestnicy spaceru mówili, że ciężko jest tutaj funkcjonować bez samochodu, a dojazd do Katowic jest problemem nawet dla osób zmotoryzowanych. Mieszkańcy z entuzjazmem zareagowali na plany modernizacji linii kolejowej. *Trzeba rozwijać kolej, bo to jest (...) ekologiczne. Jak bilety będą tanie i tak dalej, to ludzie będą jeździć* - powiedział nam uczestnik spaceru.

→ W pobliżu stacji stoją stare piece wapienne

Spacer rozpoczęliśmy przed dawnym dworcem kolejowym. Podeszliśmy do torów, gdzie podziwialiśmy wapienniki - czyli piece, które służyły do wypalania wapna. Są one charakterystycznym elementem krajobrazu. Mur oporowy pod piecami służy czasem jako miejsce spotkań lokalnej młodzieży.

Przeszliśmy przez parking, gdzie kiedyś zostawiali samochody pracownicy pobliskiego zakładu produkcyjnego. Uczestnicy spaceru wskazywali, że miejsce to mogłoby potencjalnie służyć jako parking dla osób z innych miejscowości dojeżdżających na stację samochodem. Szliśmy remontowaną ulicą Dworcową. Mieszkańcy wyrażali obawę, że po powstaniu stacji i położeniu nowej nawierzchni na jezdni, ruch samochodowy zwiększy się, a kierowcy będą rozwijali większą, niż dotychczas prędkość. Wskazywali też na rosnące bardzo blisko jezdni stare drzewa i wąskie oraz nierówne chodniki.



Budynek dawnego dworca kolejowego.

fot. Witold Trólka (2023 r.)



Na zdjęciu widoczne jest miejsce, gdzie dawniej parkowali pracownicy lokalnej firmy.

fot. Witold Trólka (2023 r.)



W sąsiedztwie stacji stoją stare piece wapienne.

fol. Witold Trólka (2023 r.)

→ **W Nakle Śląskim jest potencjał do rozwijania turystyki rowerowej**

Rozmawialiśmy o atrakcjach okolicy. Uczestnicy spaceru mówili o Pałacu Donnersmarcków i otaczającym go parku. Zwracali jednak uwagę, że potencjał tego zabytku jest niewykorzystany, a park jest zaniedbany, przez co nie jest atrakcyjnym miejscem dla mieszkańców. Zaznaczano, że w Nakle brakuje miejsc, gdzie można spotkać się ze znajomymi na świeżym powietrzu. Brakuje również usług gastronomicznych, a młodzież spędza czas wolny w Tarnowskich Górach lub Katowicach, przy czym zaznaczali, że dojazdy do Katowic nie są komfortowe. Mówili też, że Nakło mogłoby się stać punktem na mapie turystyki rowerowej, która rozwija się w powiecie tarnogórskim. W tym kontekście zaznaczano potrzebę możliwości przewozu roweru pociągiem i konieczność powstania infrastruktury rowerowej. Uczestnik spaceru mówił też o charakterystycznych dla wsi materiałach, czyli cegle i wapieniu.

→ **Przed budynkiem dworca mógłby powstać skwer lub plac**

Uczestnicy spaceru proponowali, aby przed budynkiem dworca wybudować plac lub skwer, gdzie spotykać mogliby się mieszkańcy i osoby korzystające ze stacji. Wskazywali miejsce, gdzie mógłby znaleźć się parking dla osób przesiadających się z aut na pociąg oraz zaznaczali potrzebę oświetlenia terenu i zamontowania monitoringu w obawie przed wandalizmem. Uczestnik spaceru wspominał jak przed laty plac przed dworcem wypełniał się wracającymi z pracy ludźmi, a naprzeciwko stacji działał bar piwny.

Spacer zakończyliśmy rozmową z panią, która przez wiele lat pracowała w kasie biletowej dworca. Kiedyś działała tu poczekalnia z toaletą.



Uczestnicy spaceru mówili, że przed dawnym dworcem mógłby powstać plac lub skwer.

fot. Witold Trólka (2023 r.)



Przy ulicy Dworcowej rosną stare drzewa.

fot. Witold Trólka (2023 r.)

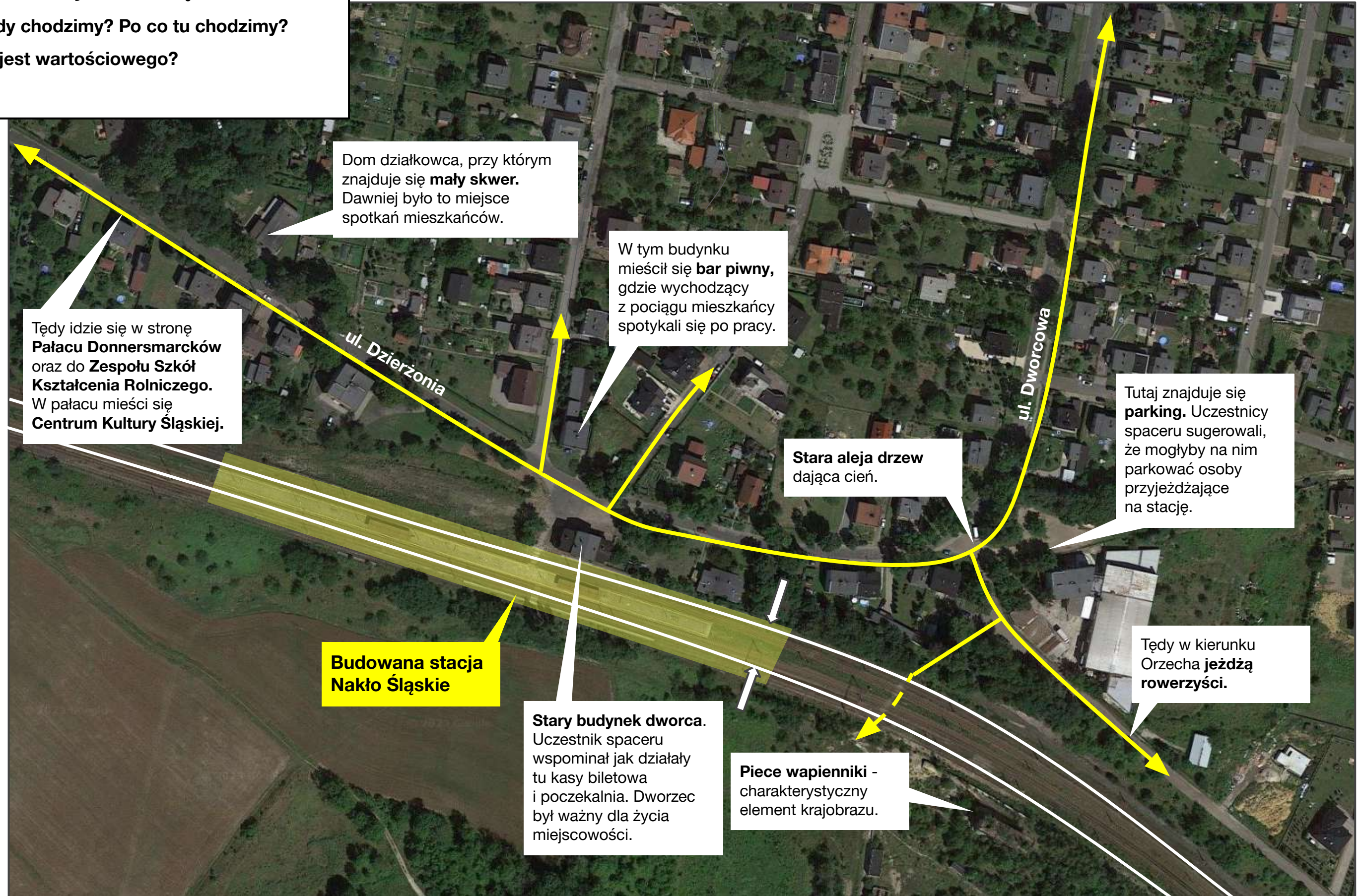


Na zdjęciu widoczne jest miejsce, w którym będzie wejście na perony.
fot. Krzysztof Malinowski (2023 r.)

Okolice stacji Nakło Śląskie

Którędy chodzimy? Po co tu chodzimy?

Co tu jest wartościowego?



Tędy idzie się w stronę **Pałacu Donnersmarcków** oraz do **Zespołu Szkół Kształcenia Rolniczego**. W pałacu mieści się **Centrum Kultury Śląskiej**.

Dom działkowca, przy którym znajduje się **mały skwer**. Dawniej było to miejsce spotkań mieszkańców.

W tym budynku mieścił się **bar piwny**, gdzie wychodzący z pociągu mieszkańcy spotykali się po pracy.

Stara aleja drzew dająca cień.

Tutaj znajduje się **parking**. Uczestnicy spaceru sugerowali, że mogłyby na nim parkować osoby przyjeżdżające na stację.

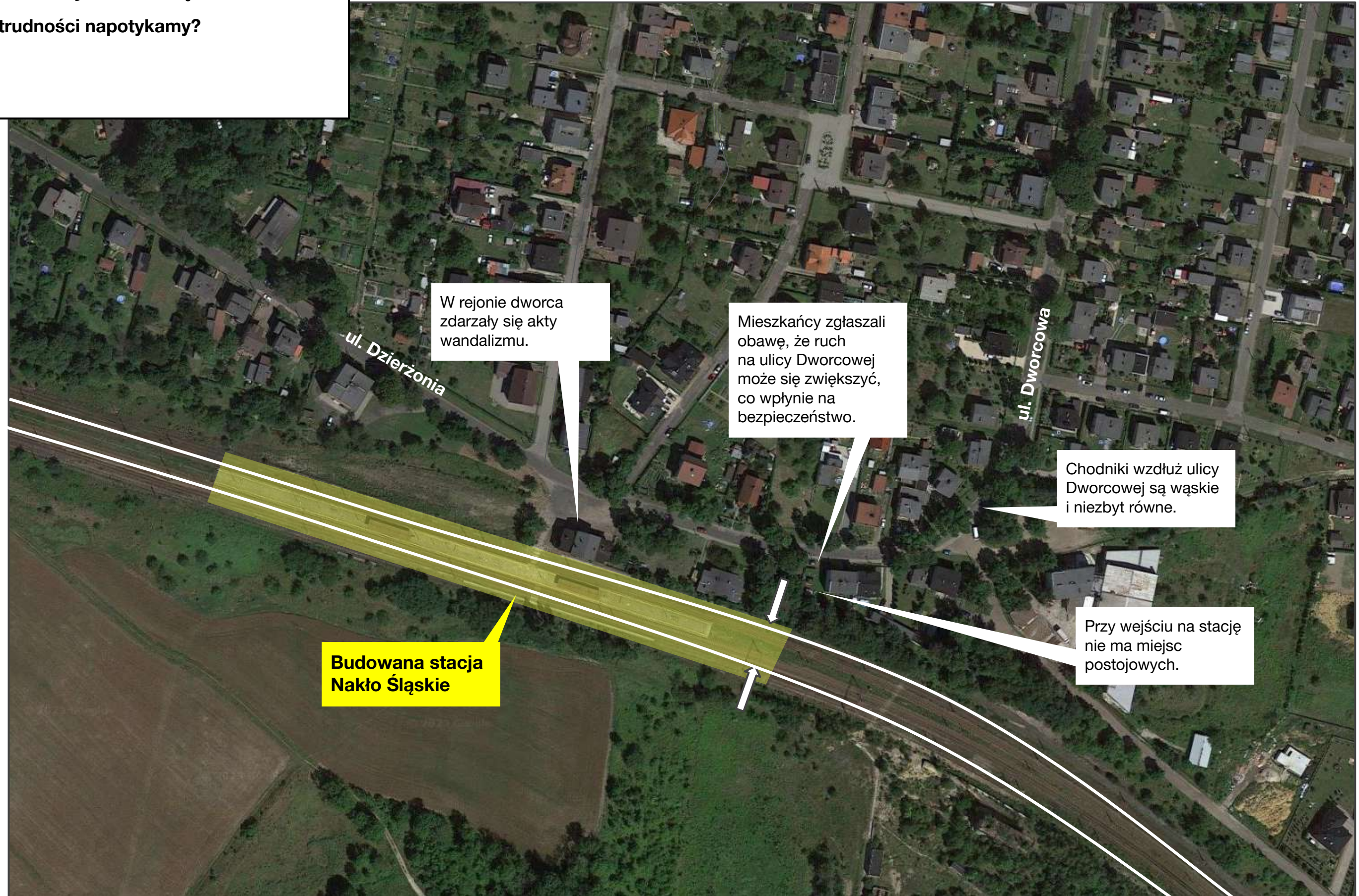
Budowana stacja Nakło Śląskie

Stary budynek dworca. Uczestnik spaceru wspominał jak działały tu kasy biletowa i poczekalnia. Dworzec był ważny dla życia miejscowości.

Pieczęcienniki - charakterystyczny element krajobrazu.

Tędy w kierunku Orzecha **jeżdżą rowerzyści**.

Okolice stacji Nakło Śląskie
Jakie trudności napotykamy?



W rejonie dworca zdarzały się akty wandalizmu.

Mieszkańcy zgłaszali obawę, że ruch na ulicy Dworcowej może się zwiększyć, co wpłynie na bezpieczeństwo.

Chodniki wzdłuż ulicy Dworcowej są wąskie i niezbyt równe.

Przy wejściu na stację nie ma miejsc postojowych.

Budowana stacja Nakło Śląskie

Czego dowiedzieliśmy się na spacerze - podsumowanie

Główne zalety obszaru zgłaszane przez mieszkańców

- Nakło Śląskie jest cichą i spokojną wsią otoczoną przyrodą.
- W sąsiedztwie stacji jest zabytkowy park z pałacem, gdzie działa Centrum Kultury Śląskiej.
- Ze względu na **możliwość dojazdu autem** ze stacji będą mogli korzystać nie tylko mieszkańcy Nakła Śląskiego, ale też Świerklańca i Orzecha.

Możliwe konflikty, które należy uwzględnić przed realizacją inwestycji w tym miejscu

- Osoby dojeżdżające z okolicznych zostawiające tutaj samochody **kontra** mieszkańcy okolicznych domów.
- Utrzymanie zielonego charakteru miejsca **kontra** wprowadzenie funkcji parkingu.

Główne problemy zgłaszane przez mieszkańców

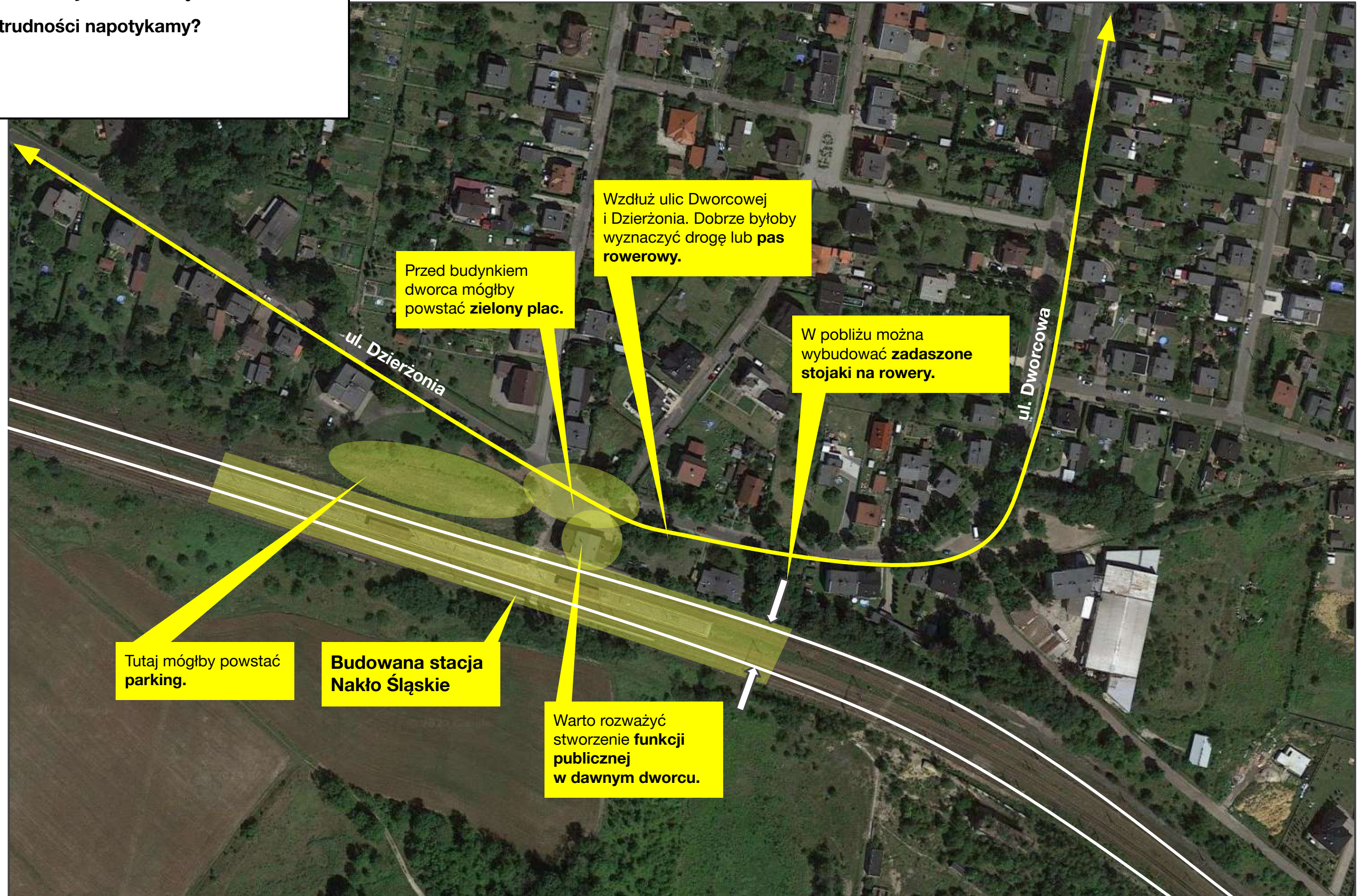
- Brak wyznaczonych miejsc do **zaparkowania samochodu**.
- Brak miejsc, gdzie mieszkańcy mogliby się **spotykać i spędzać wolny czas**.
- Brak możliwości **szybkiego dojazdu do Katowic** i innych miast Metropolii.

Wnioski: Co zrobić z tym obszarem?

Żeby wykorzystać potencjał stacji należy zapewnić możliwość przesiadki na pociąg z samochodu i roweru. Zmieniając otoczenie stacji należy wykreować integrującą mieszkańców przestrzeń.

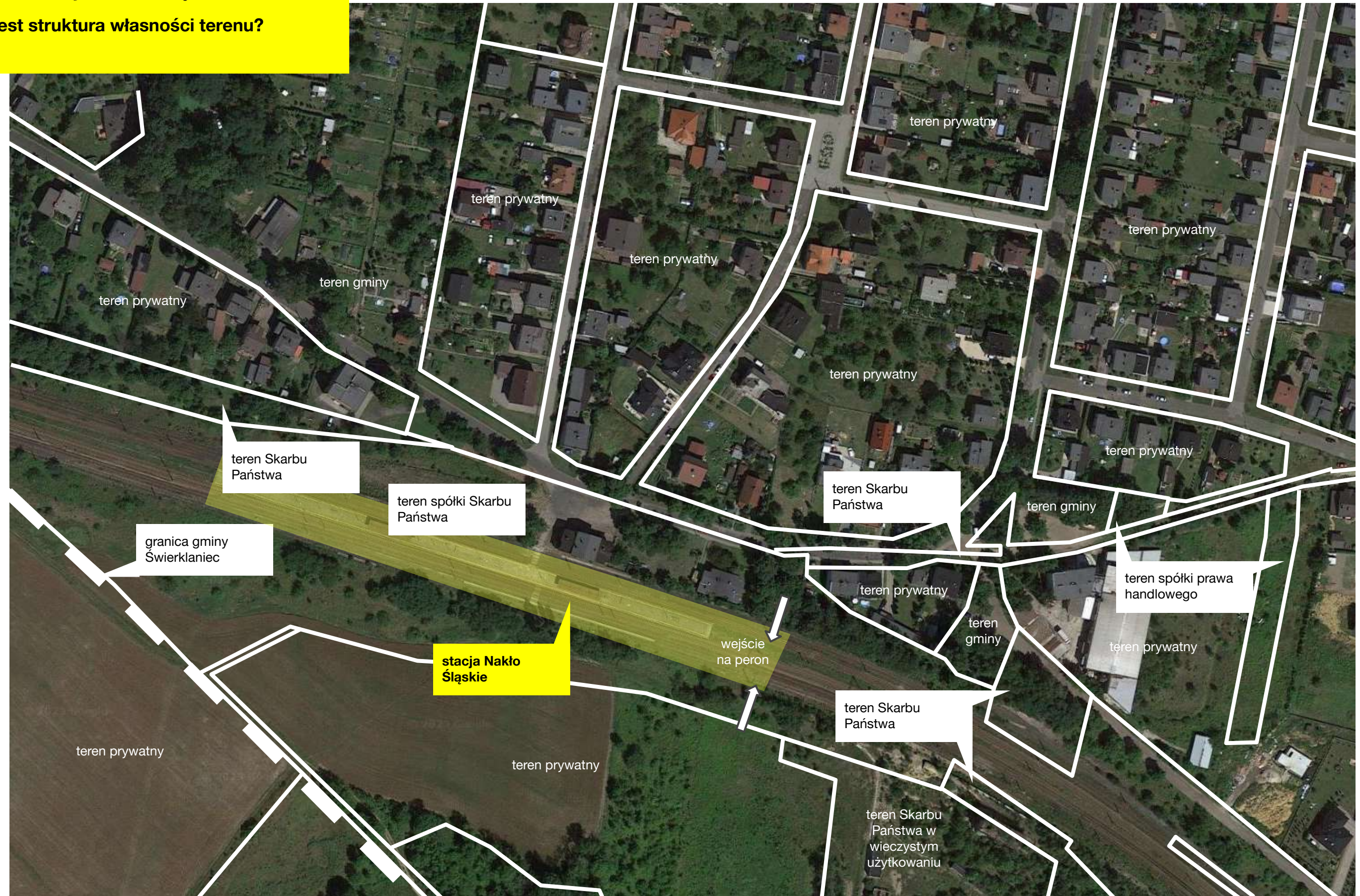
- Na kolejnych stronach znajdziesz propozycje zmian, mapę własności oraz opracowane przez nas wskazówki dla urzędu gminy i projektantów.

Okolice stacji Nakło Śląskie
Jakie trudności napotykamy?



Okolice stacji Nakło Śląskie

Jaka jest struktura własności terenu?



Wskazówki dla Urzędu Gminy

- **Patrz na wskazówki ogólne ze strony 11.**
- W celu umożliwienia korzystania ze stacji osobom z innych miejscowości, należy wybudować **parking i zadane miejsca na rowery**. Ważne jest, aby parking nie zepsuł krajobrazu. Powinien być wzbogacony zielenią w postaci **drzew i krzewów**. Dzięki temu samochody nie zdominują okolicy.
- Przed dworcem może pojawić się **zielony plac lub skwer**. Plac powinien być oświetlony i wyposażony w monitoring oraz stację naprawy roweru. Mieszkańcy będą mogli się na nim spotykać, a przejeżdżający przez Nakło rowerzyści odpocząć w cieniu drzew.
- Wzdłuż ulicy Dworcowej i Dzierżonia należałoby wyznaczyć **drogę rowerową lub pas dla rowerów**.
- Dobrze byłoby rozważyć zorganizowanie publicznej funkcji w budynku starego dworca.

Wskazówki dla projektantów

- **Patrz na wskazówki ogólne ze strony 12.**
- Droga dojazdowa do wejścia na perony powinna **być bezpieczna dla pieszych i rowerzystów**. Infrastruktura nie powinna zachęcać kierowców do rozwijania dużych prędkości.
- Miej na uwadze **sielski charakter miejsca**, niech nową infrastrukturę towarzyszy zieleni w postaci drzew, krzewów i kwitnących bylin. Nawiązując do lokalnej architektury dodaj akcenty z wapienia i cegły.

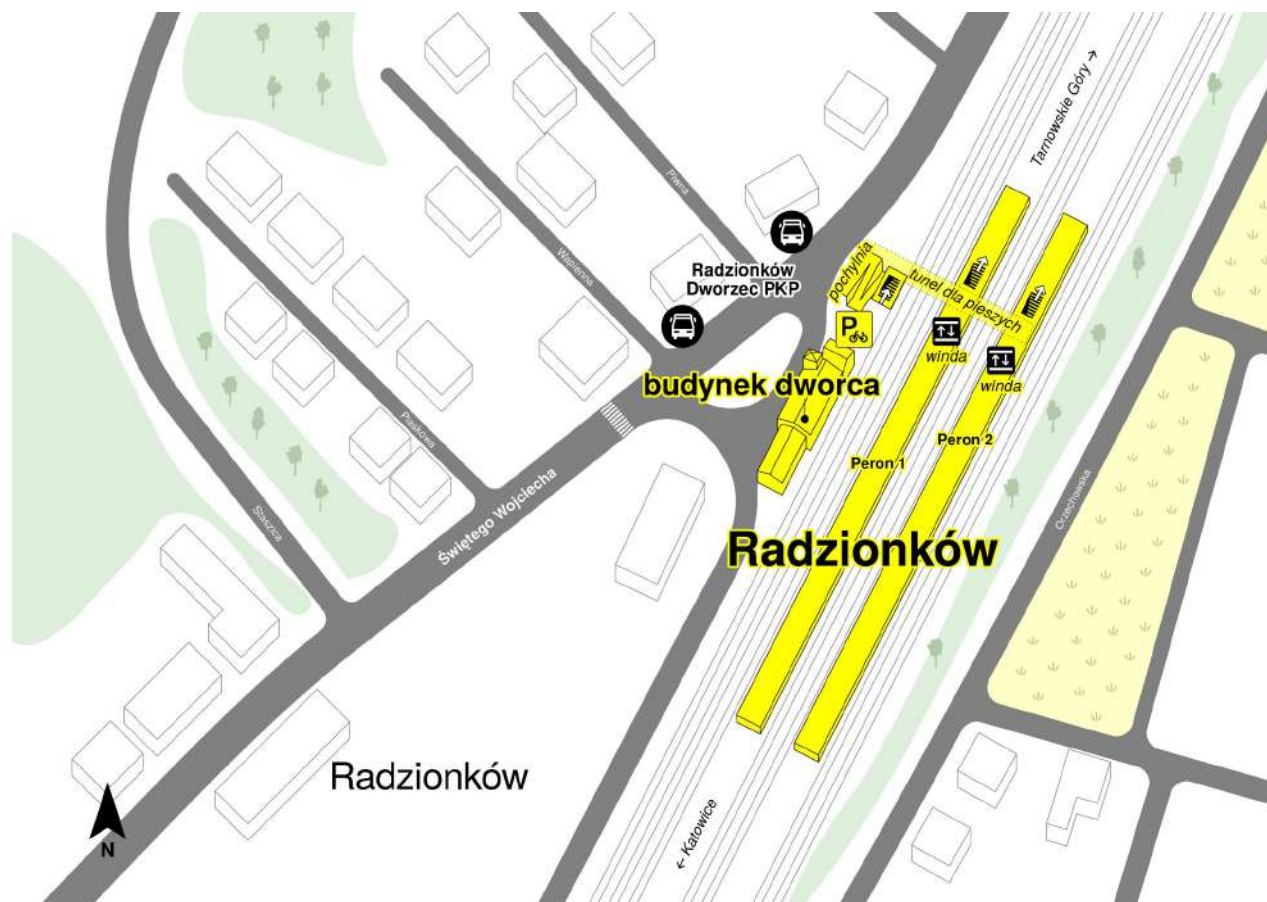
Co się stanie, jeśli tego nie zrobimy

- Kierowcy przesiadający się na pociąg będą parkowali samochody na trawnikach i poboczu, co może **wywołać konflikt z mieszkańcami**. Brak zadanych miejsc na rowery wywołała niechęć rowerzystów do przyjazdu na dworzec.
- Miejscowość straci możliwość uzyskania przestrzeni, z której dumni będą jej mieszkańcy.
- Jazda ulicą będzie niebezpieczna, co zniechęci do jazdy na rowerze seniorów i rodziców z małymi dziećmi.

Co się stanie, jeśli tego nie zrobimy

- Kierowcy będą jeździć szybko ulicą Dworcową, co zakłóci spokój okolicznych mieszkańców i będzie generowało niebezpieczeństwo dla pieszych i rowerzystów.
- Za dużo betonu i brak odwołań do lokalnych materiałów oraz zieleni spowoduje, że mieszkańcy nie polubią tego miejsca.

Stacja Radzionków



Schemat stacji

Dla kogo może to być stacja?

Ze stacji mogą korzystać między innymi mieszkańcy Radzionkowa, Orzecha i dzielnicy Piekar Śląskich- Kozłowej Góry.

Gdzie jest ta stacja?

Stacja znajduje się przy ulicy świętego Wojciecha, w północnej części miasta.

Co zakłada projekt PKP Polskich Linii Kolejowych?

- wejście na perony jedynie od strony dawnego dworca,
- 1 peron dwukrawędziowy - będą przy nim dwa tory, po każdej stronie jeden,
- wejście na peron będzie odbywać się tunelem,
- do tunelu pod torami będą prowadzić schody i pochylnia,
- na perony z tunelu będą prowadzić schody i winda,
- przy wejściu do tunelu na perony zamontowane będą niezadaszone stojaki na rowery,
- na peronie znajdą się wiaty przystankowe,
- budowę tunelu pieszego pod torami, łączącego dwie części ulicy Anieli Krzywoń.

Czego nie obejmuje projekt PKP Polskich Linii Kolejowych?

- budowy placu przed dawnym dworcem i parkingu,
- windy przy wejściu do tunelu,
- możliwości przejścia tunelem na drugą stronę torów.

Jakie jest otoczenie stacji?



Kolaż zdjęć otoczenia stacji

Radzionków.

fot. Krzysztof Malinowski, Wojciech Lesiak (2023 r.)

Kto uczestniczył w spacerze badawczym?

W spacerze badawczym uczestniczyło 9 osób. W grupie były osoby w różnym wieku, choć dominowali seniorzy, dzięki czemu dowiedzieliśmy się, jak stacja funkcjonowała w przeszłości, gdy jeszcze działał tu dworzec.

Czego dowiedzieliśmy się podczas spaceru?

Poznaliśmy wiele ciekawostek na temat Radzionkowa. Słuchaliśmy wspomnień związanych z jeżdżeniem pociągami i dowiedzieliśmy się, że mieszkańcy cieszą się z powodu planowanej poprawy połączeń kolejowych. Spacer zakończyliśmy w Centrum Dokumentacji Deportacji Górnoślązaków, gdzie przedstawicielka tej instytucji pokazała nam prezentację na temat historii dworca.

→ Przed dawnym dworcem stoi wagon bydlęcy upamiętniający ofiary deportacji

Spacer rozpoczęliśmy przed dawnym dworcem kolejowym. Uczestnicy wspominali, że kiedyś z Radzionkowa można było dojechać bezpośrednim pociągiem nawet nad morze. Opowiadali o ludziach dojeżdżających pociągami codziennie do pracy i mieszkańcach innych miejscowości, którzy przychodzili na stację pieszo. Podeszliśmy do przystanków autobusowych, uczestnicy spaceru mówili, że nie korzystają z nich, bo zazwyczaj poruszają się po Radzionkowie pieszo lub samochodem. Mieszkańcy zaznaczali problem dużego ruchu na ulicy świętego Wojciecha i braku wyznaczonej drogi rowerowej lub chodnika w stronę Orzecha. Padł też pomysł, by w przyszłości wybudować dojście do peronów od drugiej strony torów, żeby skrócić drogę na stację mieszkańcom osiedli położonych za torami.



Plac przed dawnym dworcem. Na placu widać wóz bydlęcy upamiętniający ofiary deportacji.
fot. Krzysztof Malinowski (2023 r.)



Na zdjęciu widoczne jest szeroka i na co dzień ruchliwa ulica Świętego Wojciecha.
fot. Wojciech Lesiak (2023 r.)



Widok na okolice stacji z lotu ptaka.
fot. Krzysztof Malinowski (2023 r.)

→ **Wzdłuż ulicy świętego Wojciecha była kiedyś aleja starych kasztanowców**

Szliśmy ulicą świętego Wojciecha, gdzie jeden z uczestników spaceru wspominał o starych kasztanowcach, które rosły po dwóch stronach ulicy. Wskazywał jeden, który ostał się obok dworca.

Minęliśmy stary krzyż przydrożny. Uczestnicy spaceru mówili, że odbywała się niedawno przy nim procesja. Mieszkańcy zaznaczali, że takich starych krzyży jest w okolicy kilka. Skręciliśmy w ulicę Anieli Krzywoń, którą doszliśmy do torów kolejowych. Widzieliśmy miejsce, w którym mieszkańcy przechodzą przez tory, co przy dużym ruchu kolejowym jest niebezpieczne.

Doszliśmy do Centrum Dokumentacji Deportacji Górnoślązaków do ZSRR w 1945 roku, gdzie wysłuchaliśmy prezentacji na temat historii kolei w Radzionkowie. Dowiedzieliśmy się, że cesarz niemiecki Wilhelm II Hohenzollern, gdy przyjeżdżał z wizytą do nieodległego stąd Świerklańca, wysiadał z pociągu na dworcu w Radzionkowie.



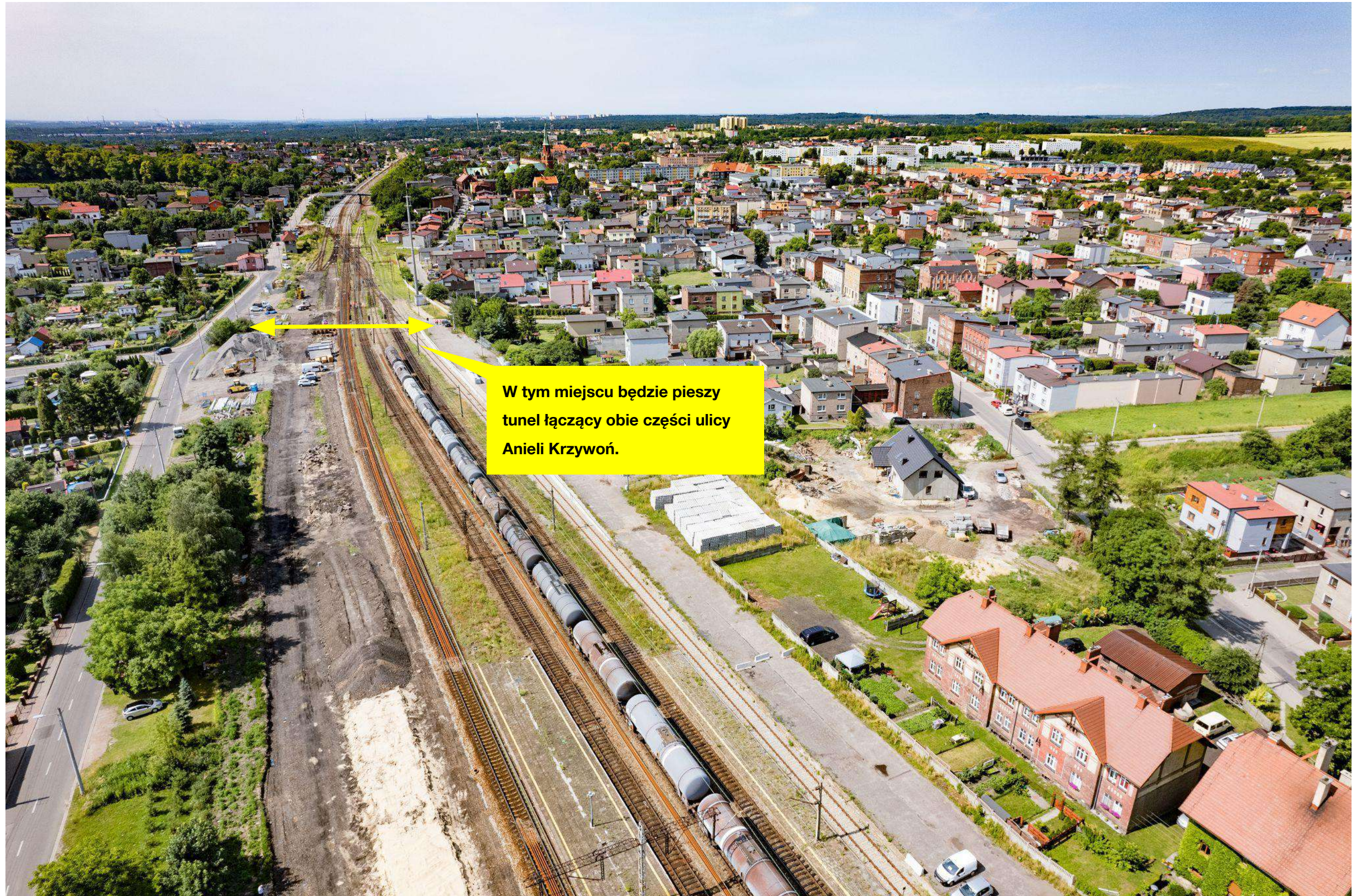
Widok na plac przed stacją z lotu ptaka.

fot. Krzysztof Malinowski (2023 r.)



Dawniej przy ulicy świętego Wojciecha rosły dorodne kasztanowce.

fot. Wojciech Lesiak (2023 r.)



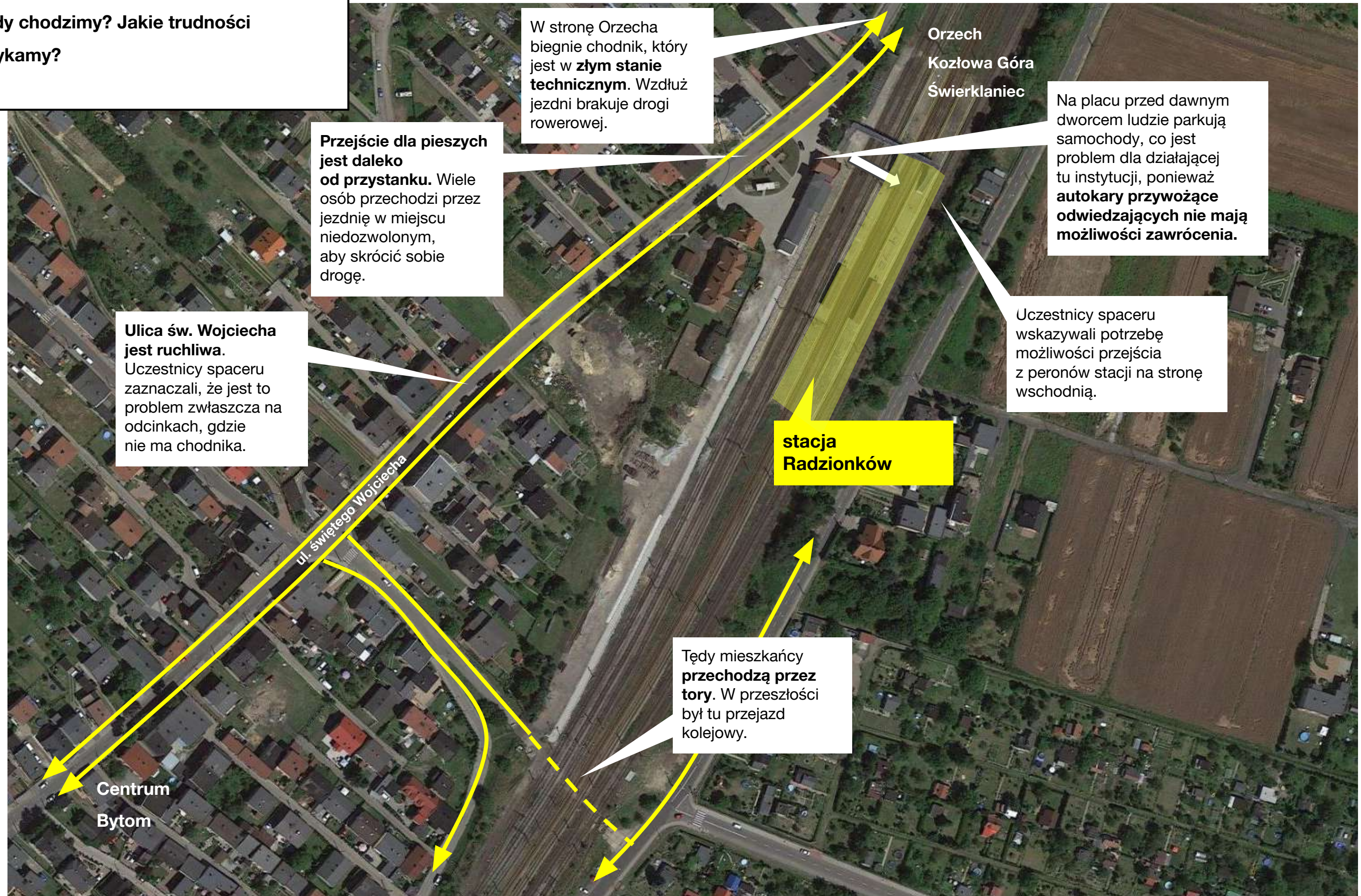
W tym miejscu będzie pieszy
tunel łączący obie części ulicy
Anieli Krzywoń.

Widok na Radzionków.

foto. Krzysztof Malinowski (2023 r.)

Okolice stacji Radzionków

Którędy chodzimy? Jakie trudności napotykamy?



Ulica św. Wojciecha jest ruchliwa. Uczestnicy spaceru zaznaczali, że jest to problem zwłaszcza na odcinkach, gdzie nie ma chodnika.

Przeście dla pieszych jest daleko od przystanku. Wiele osób przechodzi przez jezdnię w miejscu niedozwolonym, aby skrócić sobie drogę.

W stronę Orzecha biegnie chodnik, który jest w **złym stanie technicznym**. Wzdłuż jezdni brakuje drogi rowerowej.

Orzech
Kozłowa Góra
Świerklaniec

Na placu przed dawnym dworcem ludzie parkują samochody, co jest problem dla działającej tu instytucji, ponieważ **autokary przywożące odwiedzających nie mają możliwości zawrócenia.**

Uczestnicy spaceru wskazywali potrzebę możliwości przejścia z peronów stacji na stronę wschodnią.

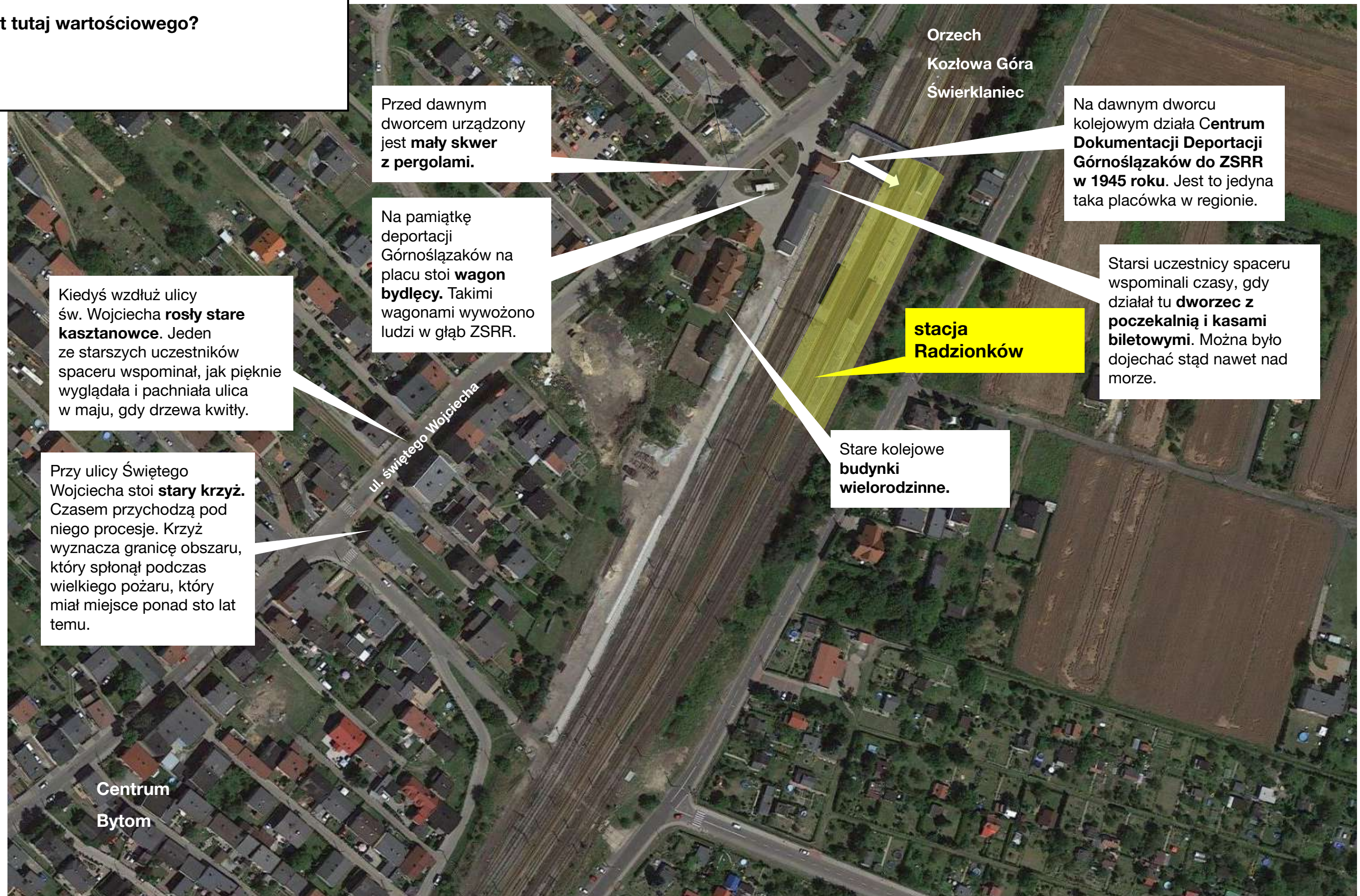
stacja Radzionków

Tędy mieszkańcy **przechodzą przez tory**. W przeszłości był tu przejazd kolejowy.

Centrum
Bytom

Okolice stacji Radzionków

Co jest tutaj wartościowego?



Przed dawnym dworcem urządzony jest **mały skwer z pergolami**.

Na pamiątkę deportacji Górnoślązaków na placu stoi **wagon bydłęcy**. Takimi wagonami wywożono ludzi w głąb ZSRR.

Kiedyś wzdłuż ulicy św. Wojciecha **rosły stare kasztanowce**. Jeden ze starszych uczestników spaceru wspominał, jak pięknie wyglądała i pachniała ulica w maju, gdy drzewa kwitły.

Przy ulicy Świętego Wojciecha stoi **stary krzyż**. Czasem przychodzą pod niego procesje. Krzyż wyznacza granicę obszaru, który spłonął podczas wielkiego pożaru, który miał miejsce ponad sto lat temu.

Orzech
Kozłowa Góra
Świerklaniec

Na dawnym dworcu kolejowym działa **Centrum Dokumentacji Deportacji Górnoślązaków do ZSRR w 1945 roku**. Jest to jedyna taka placówka w regionie.

Starsi uczestnicy spaceru wspominali czasy, gdy działał tu **dworzec z poczekalnią i kasami biletowymi**. Można było dojechać stąd nawet nad morze.

stacja Radzionków

Stare kolejowe **budynki wielorodzinne**.

Centrum
Bytom

Czego dowiedzieliśmy się na spacerze - podsumowanie

Główne zalety obszaru zgłaszane przez mieszkańców

- Radzionków jest spokojnym miastem, po którym przyjemnie chodzi się pieszo.
- Miasto charakteryzuje się tradycyjną dla regionu ceglana architekturą.
- Na dawnym dworcu działa Centrum Dokumentacji Deportacji Górnoślązaków do ZSRR w 1945 roku, które jest placówką ważną dla całego Górnego Śląska. Jest odwiedzane przez wycieczki z całego regionu.
- Ze względu na **możliwość dojazdu autem i rowerem** ze stacji będą mogli korzystać nie tylko mieszkańcy Radzionkowa, ale też Orzecha i Kozłowej Góry.

Możliwe konflikty, które należy uwzględnić przed realizacją inwestycji w tym miejscu

- Osoby dojeżdżające z dalszych dzielnic zostawiające tutaj samochody **kontra** turyści przyjeżdżający autokarami do Centrum Dokumentacji Deportacji Górnoślązaków do ZSRR w 1945 roku
- Utrzymanie charakteru placu przed dworcem wraz z pamiątkowym wozem **kontra** wprowadzenie funkcji parkingu.

Główne problemy zgłaszane na spacerze

- Brak możliwości przejścia na drugą stronę torów.
- Brak wydzielonej **drogi rowerowej i chodnika** na drodze w kierunku Orzecha.
- Brak możliwości **szybkiego dojazdu do Katowic** i innych miast Metropolii.
- Samochody parkujące przed mieszczącą się w dworcu instytucji blokują dojazd do obiektu autokarom z turystami.

Wnioski: Co zrobić z tym obszarem?

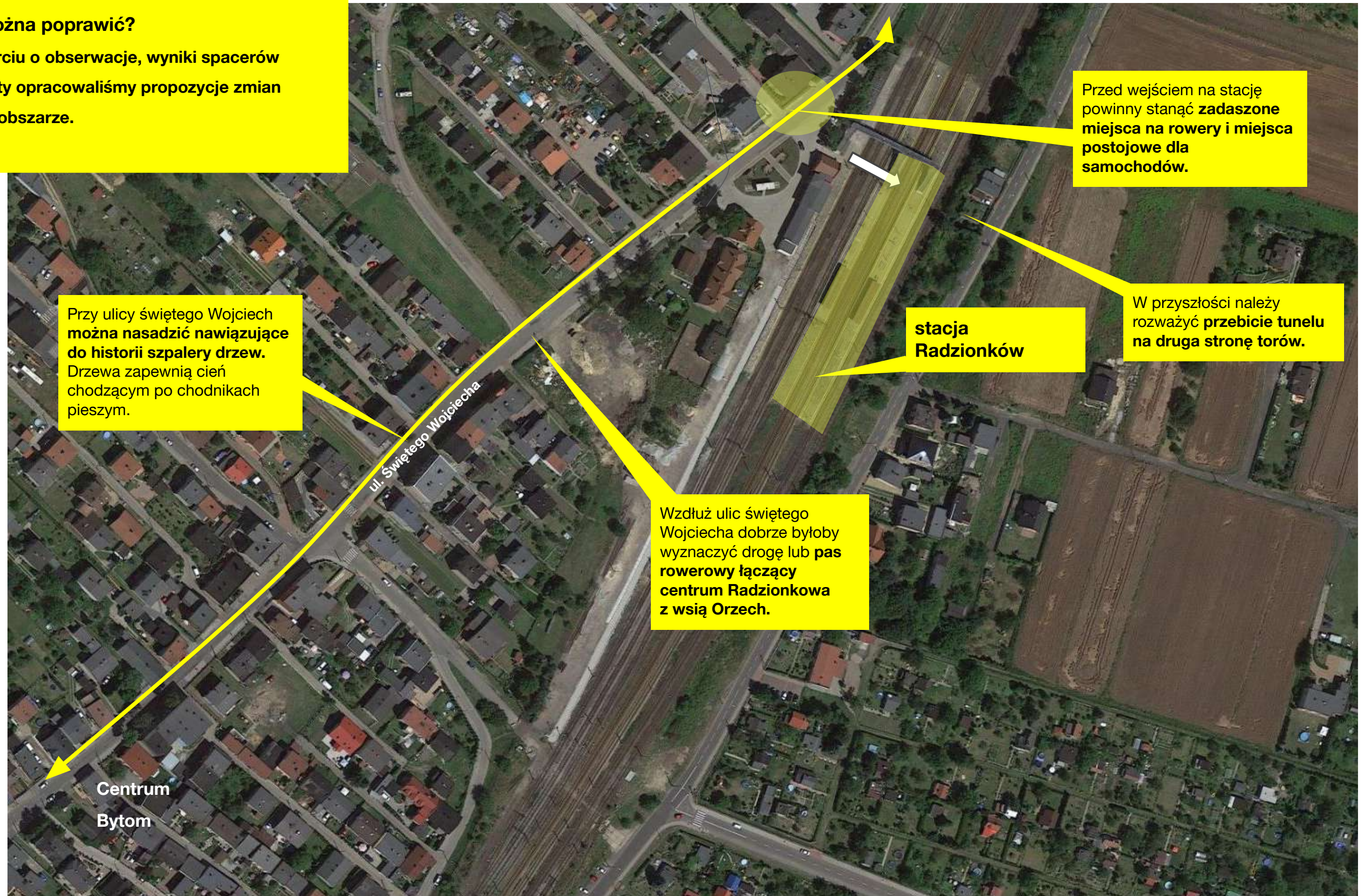
Żeby wykorzystać potencjał stacji należy zapewnić możliwość przesiadki na pociąg z samochodu i roweru. Wyzwaniem jest pogodzenie funkcji przesiadkowej i charakteru miejsca pamięci, jaką pełni Centrum Dokumentacji Deportacji Górnoślązaków do ZSRR w 1945 roku.

- Na kolejnych stronach znajdziesz propozycje zmian, mapę własności oraz opracowane przez nas wskazówki dla urzędu gminy i projektantów.

Okolice stacji Radzionków

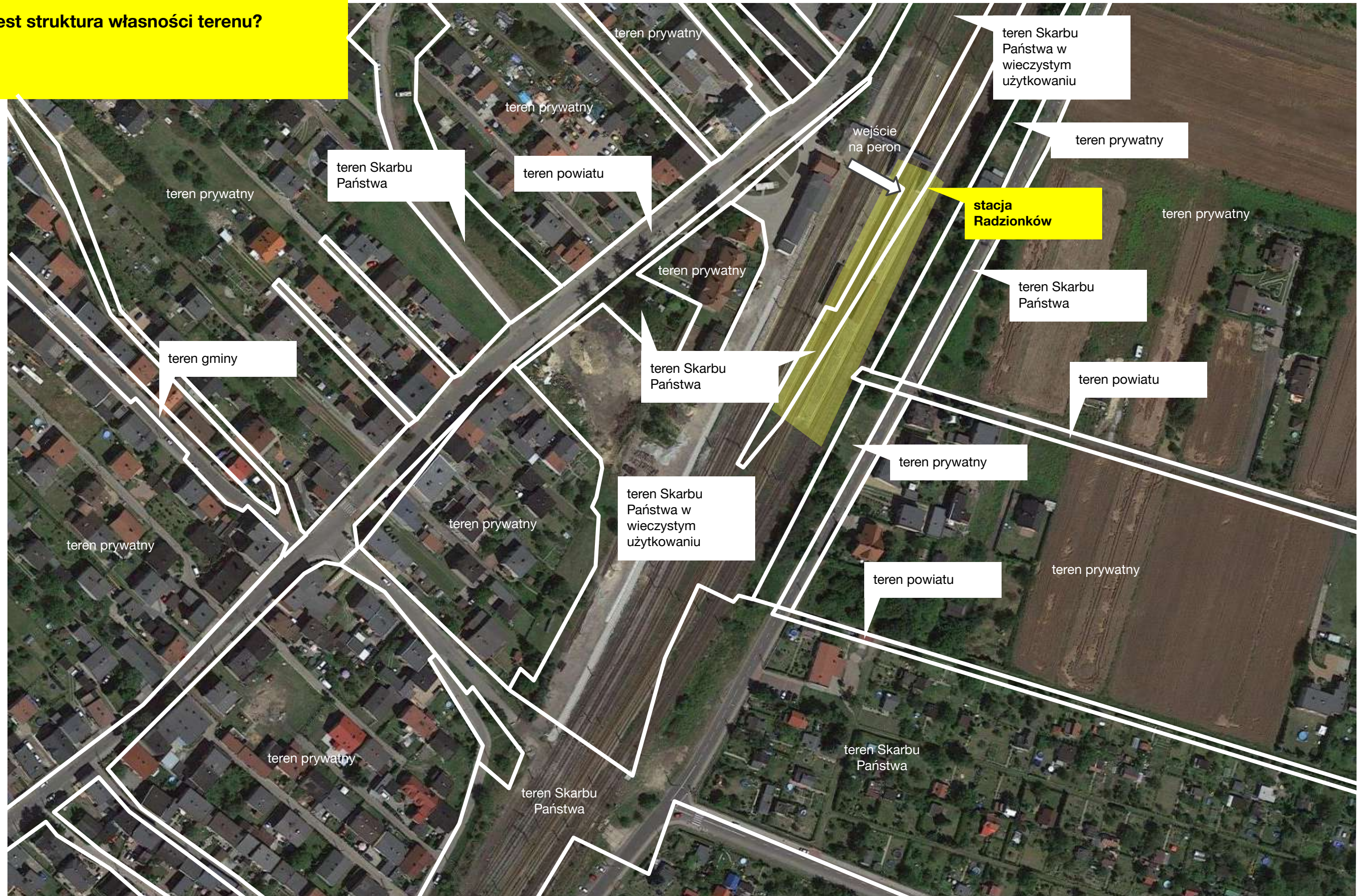
Co można poprawić?

W oparciu o obserwacje, wyniki spacerów i ankiety opracowaliśmy propozycje zmian w tym obszarze.



Okolice stacji Radzionków

Jaka jest struktura własności terenu?



Wskazówki dla Urzędu Gminy

- **Patrz na wskazówki ogólne ze strony 11.**
- W celu umożliwienia korzystania ze stacji osobom z innych miejscowości, należy wyznaczyć **parking** i zamontować **zadaszone miejsca na rowery**. Ważne, aby parking nie zdominował placu przed dawnym dworcem. Na placu musi być możliwość zawracania autokarów przywożących wycieczki do Centrum Dokumentacji Deportacji Górnoślązaków do ZSRR w 1945 roku.
- Wzdłuż ulicy świętego Wojciecha dobrze byłoby wyznaczyć **drogę rowerową lub pas dla rowerów** łączące Radzionków z Orzechem.
- Przy ulicy świętego Wojciecha dobrze byłoby posadzić **szpalery drzew**.
- Należy dodać przejście dla pieszych w pobliżu przystanku.

Wskazówki dla projektantów

- **Patrz na wskazówki ogólne ze strony 12.**
- Plac przed stacją musi pogodzić funkcję parkingową i placu wejściowego do mieszczącej się tu instytucji. Uważaj, aby nie zabetonować tego terenu.
- Miej na uwadze **charakter miejsca**, niech nowej infrastrukturze towarzyszy zieleń w postaci drzew, krzewów i kwitnących bylin. Nawiązując do lokalnej architektury dodaj akcenty z cegły.

Co się stanie, jeśli tego nie zrobimy

- Kierowcy przesiadający się na pociąg będą parkowali samochody przed mieszcząca się w dawnym dworcu instytucją, co uniemożliwi autokarom zawracanie. Brak zadaszonych miejsc na rowery zniechęci ludzi do przyjazdu na rowerze.
- Jazda ulicą nie będzie bezpieczna, co zniechęci do jazdy na rowerze seniorów i rodziców z małymi dziećmi.
- Ulica latem będzie się przegrzewać, przez co chodzenie pieszo będzie niekomfortowe.
- Piesi będą przechodzić w miejscach niedozwolonych, co może prowadzić do wypadków.

Co się stanie, jeśli tego nie zrobimy

- Parkujące przy stacji samochody zdominują przestrzeń oraz zasłonią stojący tu stary dworzec i wagon kolejowy upamiętniający deportacje Górnoślązaków.
- Za dużo betonu i brak lokalnych odwołań spowoduje, że mieszkańcy nie polubią tego miejsca.

Stacja Radzionków Rojca



Schemat stacji

Dla kogo może to być stacja?

Ze stacji mogą korzystać głównie mieszkańcy Radzionkowa Rojcy i części centrum miasta

Gdzie jest ta stacja?

Stacja znajduje się przy ulicach Jana Kuźaja i Stanisława Schwallenberga w sąsiedztwie centrum przesiadkowego.

Co zakłada projekt PKP Polskich Linii Kolejowych?

- 2 perony jednokrawędziowe (przy każdym będzie jeden tor),
- wejście na perony jedynie od strony południowej, od strony ulicy Jana Kuźaja i Stanisława Schwallenberga,
- wchodzić na peron będzie się schodami bądź pochylnią długości ponad 170 metrów,
- przy wejściach na perony zamontowane będą niezadaszone stojaki na rowery,
- na peronach znajdą się wiaty przystankowe.

Czego nie obejmuje projekt PKP Polskich Linii Kolejowych?

- dojścia na perony od strony Radzionkowa Rojcy,
- remontu układu drogowego wokół stacji,
- wind przy wejściach na perony.

Co widzieliśmy na spacerze?



**Kolaż zdjęć ze spaceru
badawczego przy stacji
Radzionków Rojca.
fot. Łukasz Folda (2023 r.)**

Kto uczestniczył w spacerze badawczym?

Na spacer badawczy mimo deszczu przyszło 11 osób. Grupa była zróżnicowana pod względem wieku. Do spaceru dołączyła również mieszkanka z małym dzieckiem w wózku, która pokazała nam swoją codzienną drogę.

Czego dowiedzieliśmy się podczas spaceru?

Okolice stacji potrzebują małych zmian, by były bardziej przyjazne dla pieszych. Dowiedzieliśmy się też, że w Radzionkowie już przed wojną była droga rowerowa.

→ Przystanki autobusowe mogłyby być bliżej centrum przesiadkowego

Spacer rozpoczęliśmy w centrum przesiadkowym, z którego udaliśmy się do przystanków autobusowych. Mieszkańcy zaznaczali, że odległość między centrum a przystankiem jest duża. Mówili, że problemem jest brak wyświetlaczy pokazujących odjeżdżającego autobusu, przez co pasażerowie nie mogą korzystać z centrum przesiadkowego i muszą czekać na autobus bezpośrednio na przystanku, co przy złej pogodzie nie jest komfortowe. Mówili też, że centrum przesiadkowe zamykane jest wcześniej. Uczestnicy spaceru zaznaczali też, że przejścia dla pieszych prowadzące na przystanki wymuszają nadrabianie drogi i wspominali, że dawniej przejścia były w dużo bardziej dogodnych lokalizacjach. Przeszliśmy w stronę miejsca, gdzie powstaną nowe wejścia na perony. Tam mieszkańcy zaznaczali potrzebę dobudowania wejść na drugich końcach peronów, tak by skrócić drogę do pociągu mieszkańcom północnej części Radzionkowa. Uczestnicy spaceru wielokrotnie mówili, że linia kolejowa jest w Radzionkowie barierą, która rozdziela miasto na dwie części, a mieszkańcy z powodu braku przejść bezkolizyjnych przechodzą przez tory w miejscach niedozwolonych. Wskazywali potencjalne lokalizacje nowych kładek.



Wyburzana kładka nad torami kolejowymi.

fot. Łukasz Folda (2023 r.)



Przystanek jest oddalony od centrum przesiadkowego.

fot. Łukasz Folda (2023 r.)



Skrzyżowanie przy wiadukcie kolejowym. Droga widoczna po prawej stronie prowadzi do przedwojennej drogi rowerowej.

fot. Łukasz Folda (2023 r.)

→ **Fajnie by było pojechać do centrum czy na targ rowerem**

Poszliśmy w stronę szkoły, musieliśmy przejść pasami, które były dość oddalone od skrzyżowania i szliśmy chodnikiem aż do skrzyżowania ulicy Stanisława Schwallenberga i Szynały. Na tym skrzyżowaniu jest sygnalizacja świetlna. Mieszkańcy zaznaczali, że jest dzięki niej bezpieczniejsze. Problemem jest tu urywająca się nagle ścieżka rowerowa, która kończy się wjazdem na chodnik, co powoduje, że rowerzyści jeżdżą między pieszymi i przejeżdżają przez jezdnię po przejściu dla pieszych. Jeden z mieszkańców wskazywał, że ścieżka jest wykonana z kostki brukowej, co dodatkowo obniża jej użyteczność. Wróciliśmy w stronę torów. Gdy mijaliśmy parking centrum przesiadkowego, mieszkańcy mówili, że z racji remontu linii kolejowej nie jest zbyt uczęszczany, wyjątkiem są dni, gdy w Radzionkowie odbywa się targ.

Przechodziliśmy obok ciągu pieszo-rowerowego. Jeden z uczestników spaceru z dumą zaznaczał, że to droga rowerowa, która powstała z inicjatywy generała Jerzego Ziętka, gdy ten był naczelnikiem miasta w latach 30. XX wieku. Po drodze do pracy w Kopalni Bytom na rowerach i motorach jeździli górnicy, teraz droga jest nieco zapomniana. Brakuje przy niej oświetlenia, przez co wiele osób boi się korzystać z niej w nocy. Ponadto ciąg rowerowy urywa się nagle przy skrzyżowaniu ulic Schwallenberga i Męczenników Oświęcimia. Mieszkańcy mówili, że w centrum Radzionkowa nie jeździ się dobrze na rowerze, wolą jeździć na rowerze rekreacyjnie wśród przyrody. Choć jedna z mieszkanki powiedziała: *Fajnie by było pojechać do centrum, czy na targ rowerem.*



Mieszkańcy pokazują miejsce, gdzie mogłaby powstać kładka nad torami.

fot. Łukasz Folda (2023 r.)



Na ulicy Jana Kuźaja jest duży ruch samochodowy.

fot. Łukasz Folda (2023 r.)

→ **Droga w stronę Ogrodu Botanicznego jest bardzo stroma**

Minęliśmy centrum przesiadkowe i poszliśmy w stronę wąskiego tunelu pod torami kolejowymi, który łączy stację z osiedlem domów jednorodzinnych, ulicą Przyjaźni i ogródkami działkowymi.

Droga ta była kręta i stroma, w niektórych miejscach przy drodze wybudowane są schody terenowe, są one jednak bardzo strome i nieoświetlone. Droga, mimo że jest wąska, jest dość ruchliwa i nie ma na niej wyznaczonego chodnika. Mieszkańcy mówili, że tędy chodzą w stronę Śląskiego Ogrodu Botanicznego. Droga jest też uczęszczana przez działkowców. Uczestniczki spaceru mówiły, że do Ogrodu Botanicznego przydałby się autobus, ponieważ pieszo z centrum jest to dość daleko, w dodatku pod górkę.



Schody prowadzące do ulicy Przyjaźni są bardzo strome.

fot. Łukasz Folda (2023 r.)



Schody przy ogródkach działkowych.

fot. Łukasz Folda (2023 r.)

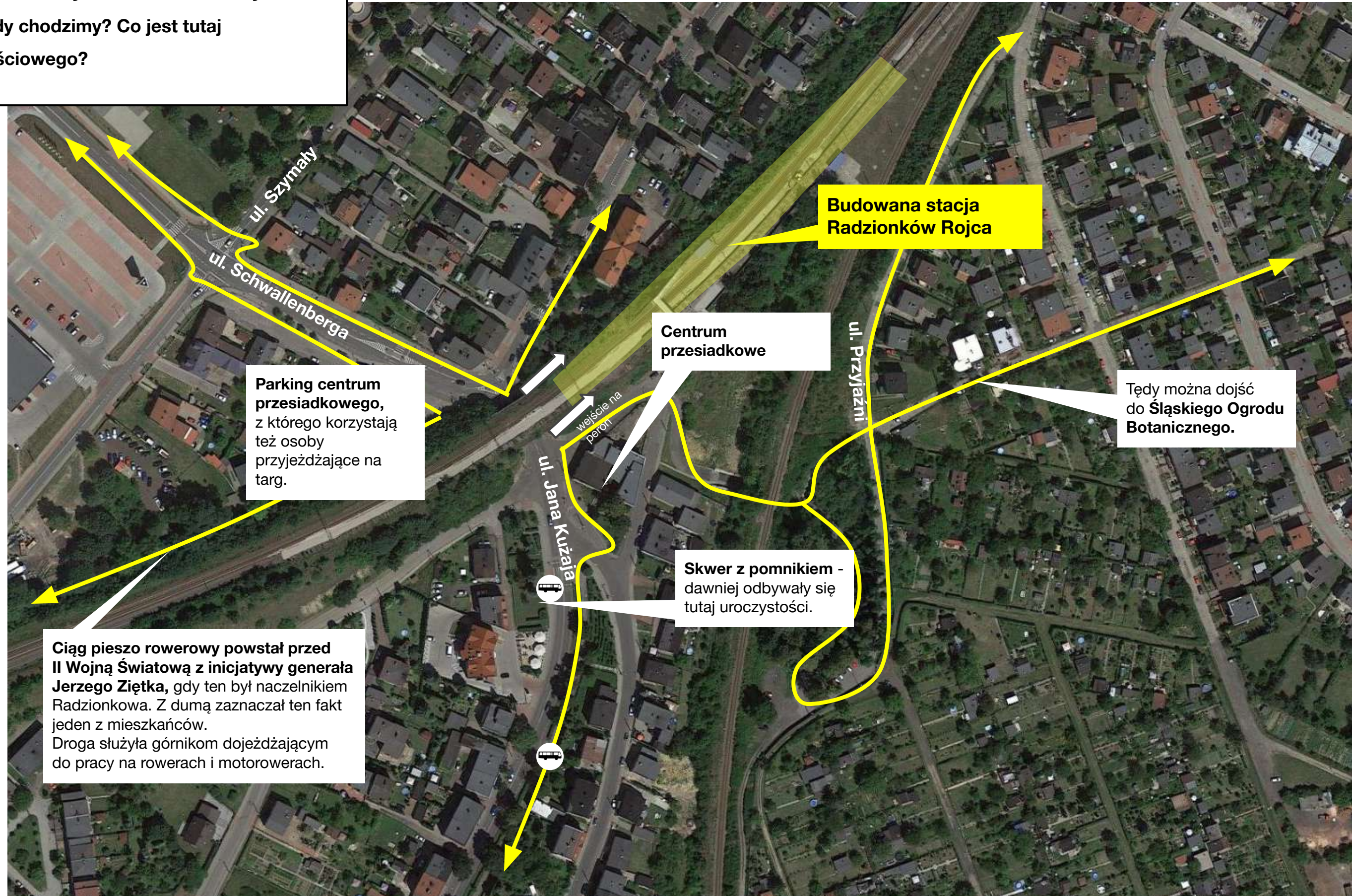


W tle widać niebieskie centrum przesiadkowe.

fot. Łukasz Folda (2023 r.)

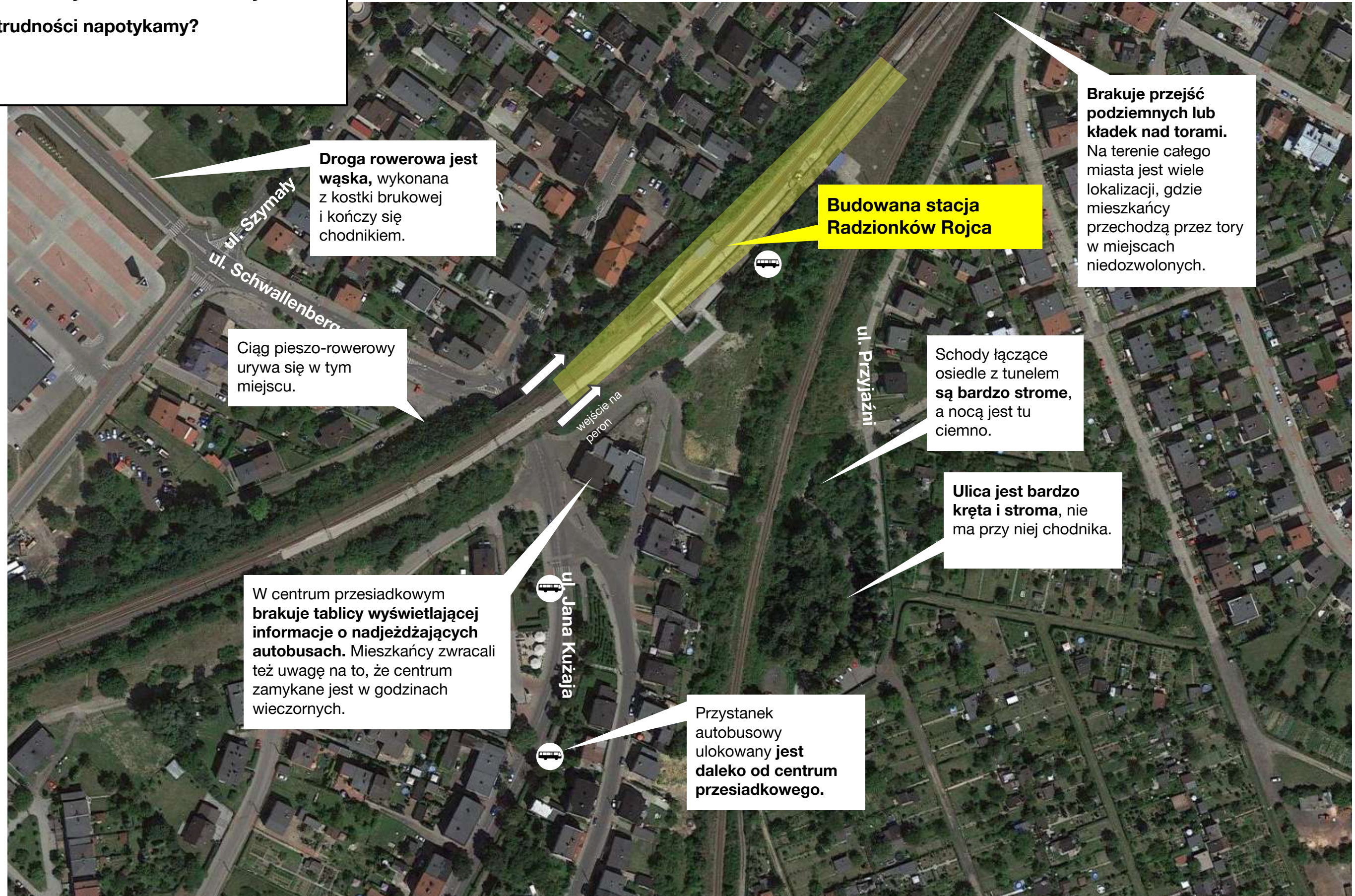
Okolice stacji Radzionków Rojca

Którędy chodzimy? Co jest tutaj wartościowego?



Okolice stacji Radzionków Rojca

Jakie trudności napotykamy?



Droga rowerowa jest wąska, wykonana z kostki brukowej i kończy się chodnikiem.

Brakuje przejść podziemnych lub kładek nad torami. Na terenie całego miasta jest wiele lokalizacji, gdzie mieszkańcy przechodzą przez tory w miejscach niedozwolonych.

Ciąg pieszo-rowerowy urywa się w tym miejscu.

Budowana stacja Radzionków Rojca

Schody łączące osiedle z tunelem są **bardzo strome**, a nocą jest tu ciemno.

Ulica jest bardzo kręta i stroma, nie ma przy niej chodnika.

W centrum przesiadkowym **brakuje tablicy wyświetlającej informacje o nadjeżdżających autobusach**. Mieszkańcy zwracali też uwagę na to, że centrum zamykane jest w godzinach wieczornych.

Przystanek autobusowy ulokowany **jest daleko od centrum przesiadkowego**.

Czego dowiedzieliśmy się na spacerze - podsumowanie

Główne zalety obszaru zgłaszane przez mieszkańców

- Radzionków jest spokojnym miastem, po którym przyjemnie chodzi się pieszo.
- W okolicy jest zielono i blisko stąd do wielu terenów rekreacyjnych.
- W pobliżu stacji biegnie ciąg pieszo rowerowy, który powstał przed wojną z inicjatywy generała Jerzego Ziętka, który pełnił funkcję naczelnika miasta.

Możliwe konflikty, które należy uwzględnić przed realizacją inwestycji w tym miejscu

- Osoby dojeżdżające z innych miejscowości zostawiające tutaj samochody **kontra** mieszkańcy okolicznych domów.
- Kierowcy przejeżdżający przez ten teren **kontra** piesi i rowerzyści oczekujący sprzyjającej im infrastruktury.

Główne problemy zgłaszane na spacerze

- Duża odległość między przystankami autobusowymi a centrum przesiadkowym.
- Niewygodna lokalizacja przejść dla pieszych.
- Brak połączenia biegnącego wzdłuż torów ciągu pieszo-rowerowego z układem drogowym, ponadto mieszkanki zaznaczały, że nocą nie czują się tam bezpiecznie.
- Ulica łącząca stację i leżące po drugiej stronie osiedle domów jednorodzinnych przy ulicy Przyjaźni jest bardzo stroma i nie ma na niej chodnika.
- Brak możliwości **szybkiego dojazdu do Katowic** i innych miast Metropolii.

Wnioski: Co zrobić z tym obszarem?

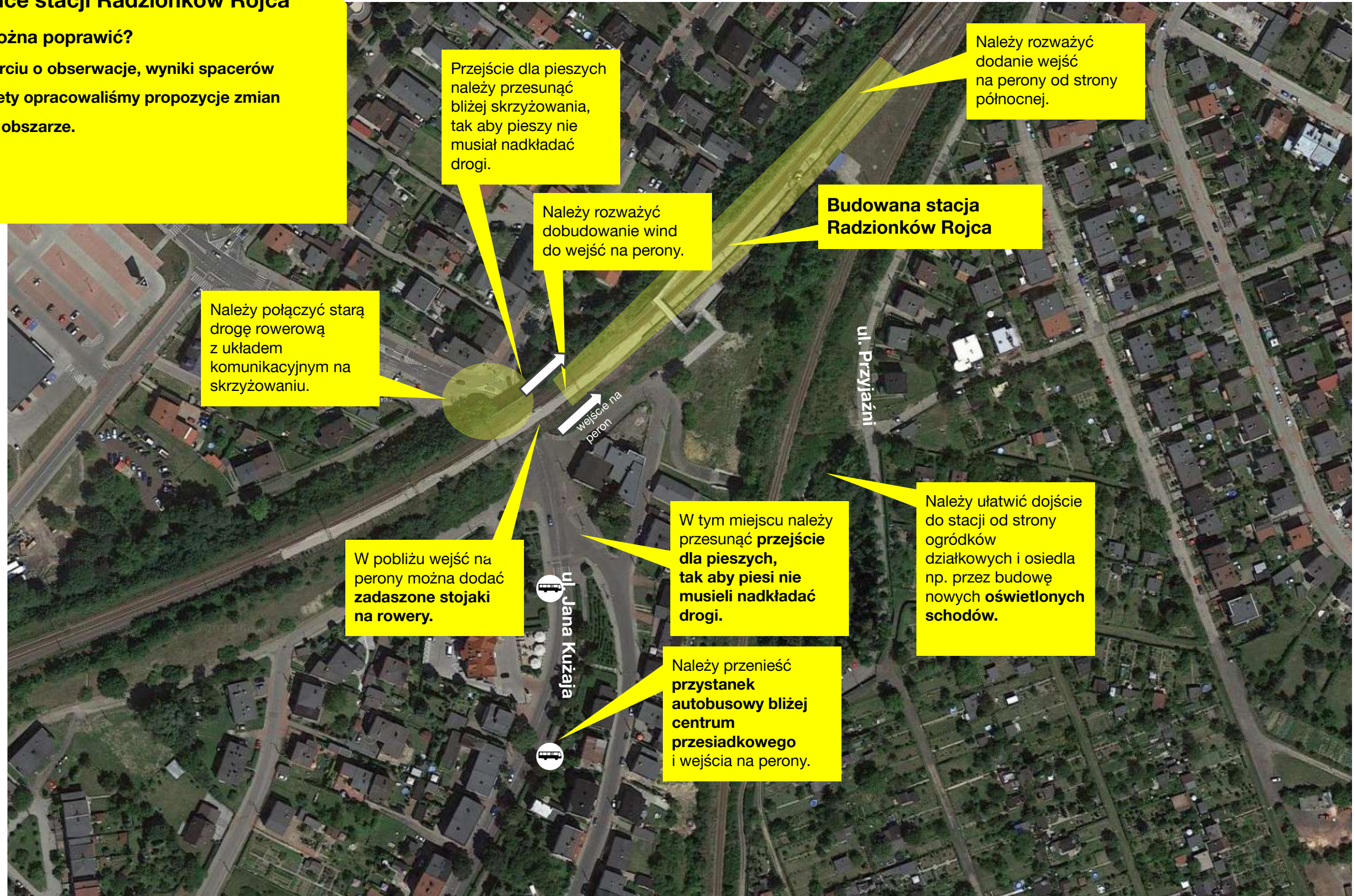
Żeby wykorzystać potencjał stacji należy wprowadzić drobne zmiany w jej otoczeniu, które ułatwią chodzenie pieszo oraz przesiadanie się na pociąg z autobusu.

- Na kolejnych stronach znajdziesz propozycje zmian, mapę własności oraz opracowane przez nas wskazówki dla urzędu gminy i projektantów.

Okolice stacji Radzionków Rojca

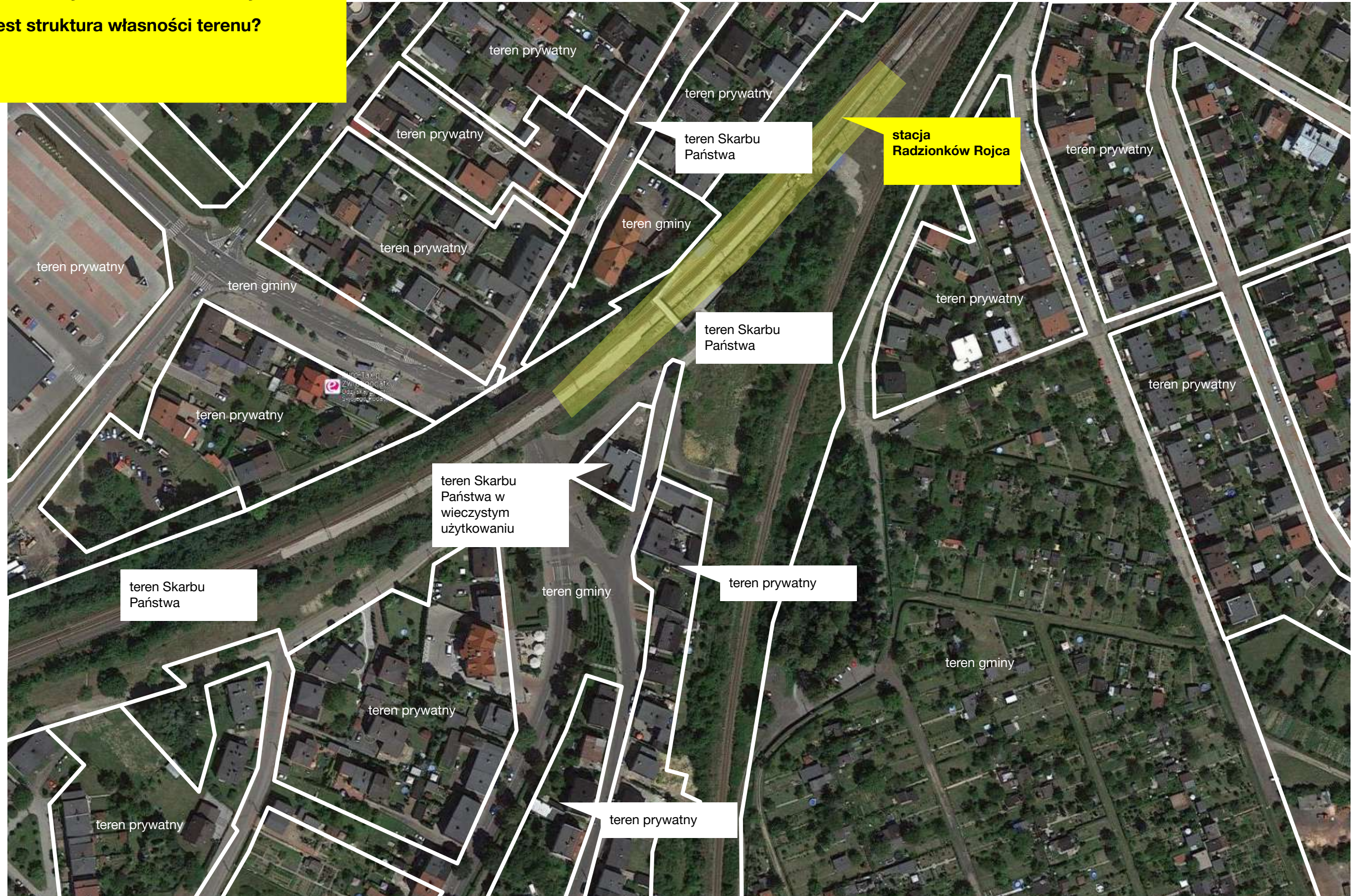
Co można poprawić?

W oparciu o obserwacje, wyniki spacerów i ankiety opracowaliśmy propozycje zmian w tym obszarze.



Okolice stacji Radzionków Rojca

Jaka jest struktura własności terenu?



Wskazówki dla Urzędu Miasta

- Patrz na wskazówki ogólne ze strony 11.
- Droga rowerowa biegnąca wzdłuż torów powinna być oświetlona i połączona z układem drogowym.
- Przystanki autobusowe należy przesunąć bliżej stacji kolejowej.
- W porozumieniu z PKP Polskimi Liniami Kolejowymi należy rozważyć dobudowanie do stacji wind łączących perony z poziomem chodnika.

Wskazówki dla projektantów

- Patrz na wskazówki ogólne ze strony 12.
- Miej na uwadze **sielski charakter miasta**, niech nowej infrastrukturze towarzyszy zielen w postaci drzew, krzewów i kwitnących bylin. Nawiązując do lokalnej architektury, dodaj akcenty z wapienia i cegły.

Co się stanie, jeśli tego nie zrobimy

- Rowerzyści będą niechętnie korzystali z ciągu rowerowego i będą jeździć po chodnikach lub jezdniach.
- Przesiadanie się z autobusu na pociąg będzie niekomfortowe, co zniechęci do korzystania z transportu zbiorowego.
- Ze stacji nie będą mogły korzystać osoby mające problemy z mobilnością.

Co się stanie, jeśli tego nie zrobimy

- Za dużo betonu i brak zieleni spowodują, że mieszkańcy nie polubią tego miejsca.

Stacja Bytom Stroszek



Schemat stacji

Dla kogo może to być stacja?

Ze stacji mogą korzystać między innymi mieszkańcy sąsiadujących osiedli Vitor i Stroszka oraz Stolarzowic, Suchej Góry i części Radzionkowa Rojcy.

Gdzie jest ta stacja?

Stacja jest przy ulicy Strzelców Bytomskich w południowej części osiedla Vitor. Stacja zastąpi istniejącą dawniej stację Bytom Północny, która zostanie zlikwidowana.

Co zakłada projekt PKP Polskich Linii Kolejowych?

- 2 perony jednokrawędziowe (przy każdym będzie jeden tor),
- wejście na perony jedynie od strony południowej, od strony ulicy Strzelców Bytomskich,
- wchodzić na peron będzie się schodami bądź pochylnią o długości ponad 170 metrów,
- przy wejściach na perony zamontowane będą niezadaszone stojaki na rowery,
- na peronach znajdą się wiaty przystankowe.

Czego nie obejmuje projekt PKP Polskich Linii Kolejowych?

- dojścia na perony od strony Radzionkowa Rojcy,
- remontu układu drogowego wokół stacji,
- wind przy wejściach na perony.

Co widzieliśmy na spacerze?



Kolaż zdjęć otoczenia stacji Bytom Stroszek.

fot. Krzysztof Malinowski (2023 r.)



Kto uczestniczył w spacerze badawczym?

Spacerowaliśmy z grupą 11 osób, uczestnikami byli mieszkańcy okolicznych osiedli. W grupie byli zarówno mężczyźni, jak i kobiety w różnym wieku, nie zabrakło seniorów ani dzieci, dzięki czemu grupa była bardzo zróżnicowana a tematy, które poruszaliśmy, dotyczyły różnych spraw.

Czego dowiedzieliśmy się podczas spaceru?

Dowiedzieliśmy się, że Stroszek i Vitor są spokojnymi i bezpiecznymi osiedlami. W okolicy powstała strefa ekonomiczna, w której powstają nowe zakłady pracy. Mieszkańcy zaznaczali, że okolica jest przyjazna, jednak wskazywali miejsca, które wymagają prostych zmian.

→ Obszar wymaga punktowych zmian i udoskonaleń

Spacer rozpoczęliśmy w pobliżu przystanku tramwajowego Stroszek Kopalnia. Stamtąd przeszliśmy w stronę skrzyżowania przy pawilonie handlowym. Uczestnicy spaceru wskazywali, że przy skrzyżowaniu brakuje przejść dla pieszych i piesi zmuszeni są przechodzić przez szeroką jezdnię. Uczestnik spaceru, który często jeździ tutaj rowerem, zaznaczał, że ścieżki rowerowe przechodzące przez Vitor ze Stroszka w stronę centrum miasta urywają się nagle, przez co musi jeździć chodnikami. Wskazywał też stopnie na chodniku biegnącym wzdłuż torów tramwajowych jako dodatkową przeszkodę.

Jedna z mieszkank pokazała miejsce, gdzie mógłby pojawić się dodatkowy przystanek tramwajowy, tak aby seniorzy mieli zapewniony dojazd do przychodni lekarskiej.

Mieszkańcy wskazywali ścieżki, którymi spieszący się na tramwaj lub autobus przebiegają ukosem przez tory tramwajowe.

Następnie przeszliśmy na drugą stronę ulicy Strzelców Bytomskich. Grupa miała problem ze zmieszczeniem się na małej przestrzeni między jezdnią a torami.



W tym miejscu widać skrót, którym przechodzą ludzie idący na przystanek tramwajowy.

Na zdjęciu widać zachodnią stronę ulicy Strzelców Bytomskich na wysokości Vitora. Dzięki cieniowi dawanemu przez drzewa i izolacji pasem zieleni od jezdni mieszkańcy wolą chodzić tędy niż stroną wschodnią.

fot. Krzysztof Malinowski (2023 r.)



Jeden z peronów przystanku tramwajowego jest bardzo wąski i brakuje na nim wiaty.

fot. Krzysztof Malinowski (2023 r.)



Przejsie na druga strone ulicy Strzelcow Bytomskich bylo trudne, poniewaz dwa razy musieliśmy czekać na zielone swiatlo. Najpierw przechodziliśmy przez tory tramwajowe, a potem przez jezdnie. Między torami a jezdnia było bardzo malo miejsca.

fot. Krzysztof Malinowski (2023 r.)

Widoczne tu osiedle to Stroszek.

Radzionków Rojca

W tym miejscu brakuje przejścia dla pieszych.

Na tych światłach pieszy czeka bardzo długo, a zielone świeci się bardzo krótko.



Czas oczekiwania na zielone światło był długi, a świeciło ono tylko przez chwilę. Następnie poszliśmy w kierunku budowanych wejść na perony.

Uczestniczki spaceru mówiły, że chodnik na północnej stronie ulicy Strzelców Bytomskich jest zdecydowanie rzadziej używany, bo brakuje tu cienia i doskwiera hałas przejeżdżających samochodów. Mieszkańcy wspominali też, że mieszczące się tu usługi często upadają.

Doszliśmy do budowanych wejść na perony. Uczestnicy spaceru wskazywali, że lokalizacja stacji jest dużo bardziej trafiona niż istniejącej dawniej stacji Bytom Północny. Zwracali uwagę na korki i intensywny ruch na ulicy Strzelców Bytomskich. Wyrażali też obawę, że chodnik, z którego prowadzić będą wejścia na perony jest wąski, co może spowodować kolizję ruchu pasażerów wychodzących ze stacji i przechodniów. Rozmawialiśmy o sposobach dojścia i dojazdu na przyszłą stację. Mieszkańcy zwracali uwagę na potrzebę wytyczenia nowej linii autobusowej z głębi osiedla Stroszek do stacji. Uczestniczka spaceru, która mieszka tuż przy stacji zaznaczała obawę, że ludzie z dalszych osiedli będą przyjeżdżać na stację samochodem i parkować auta na osiedlowych parkingach.

→ W sąsiedztwie stacji jest strefa ekonomiczna

Ze stacji przeszliśmy w stronę strefy ekonomicznej, gdzie powstają nowe zakłady pracy. Uczestnicy spaceru zwracali uwagę na zły stan drogi łączącej strefę z przyszłą stacją oraz brak oświetlenia. Zgłaszali również, że trudno tu minąć się pieszym i samochodom. Osoby biorące udział w spacerze sugerowały, aby drogę przekształcić w ciąg pieszo-rowerowy, którym pracownicy i mieszkańcy pobliskiego *osiedla Awaryjnego* mogliby komfortowo dotrzeć na stację. Uczestniczki spaceru opowiadały o ścieżce biegnącej wzdłuż torów, którą wykorzystują do niedzielnej jazdy na rowerze i spacerów. Jeden z uczestników spaceru zaznaczał, że w sąsiedztwie stacji znajduje Zakład Aktywizacji Zawodowej, do którego przyjeżdża wiele osób z niepełnosprawnościami.



Na zdjęciu widać znak oznaczający koniec ścieżki rowerowej, dalej rowerzyści jeżdżą chodnikiem lub ruchliwą drogą.

fot. Krzysztof Malinowski (2023 r.)



Na zdjęciu widać miejsce, gdzie powstają wejścia na perony.

fot. Krzysztof Malinowski (2023 r.)

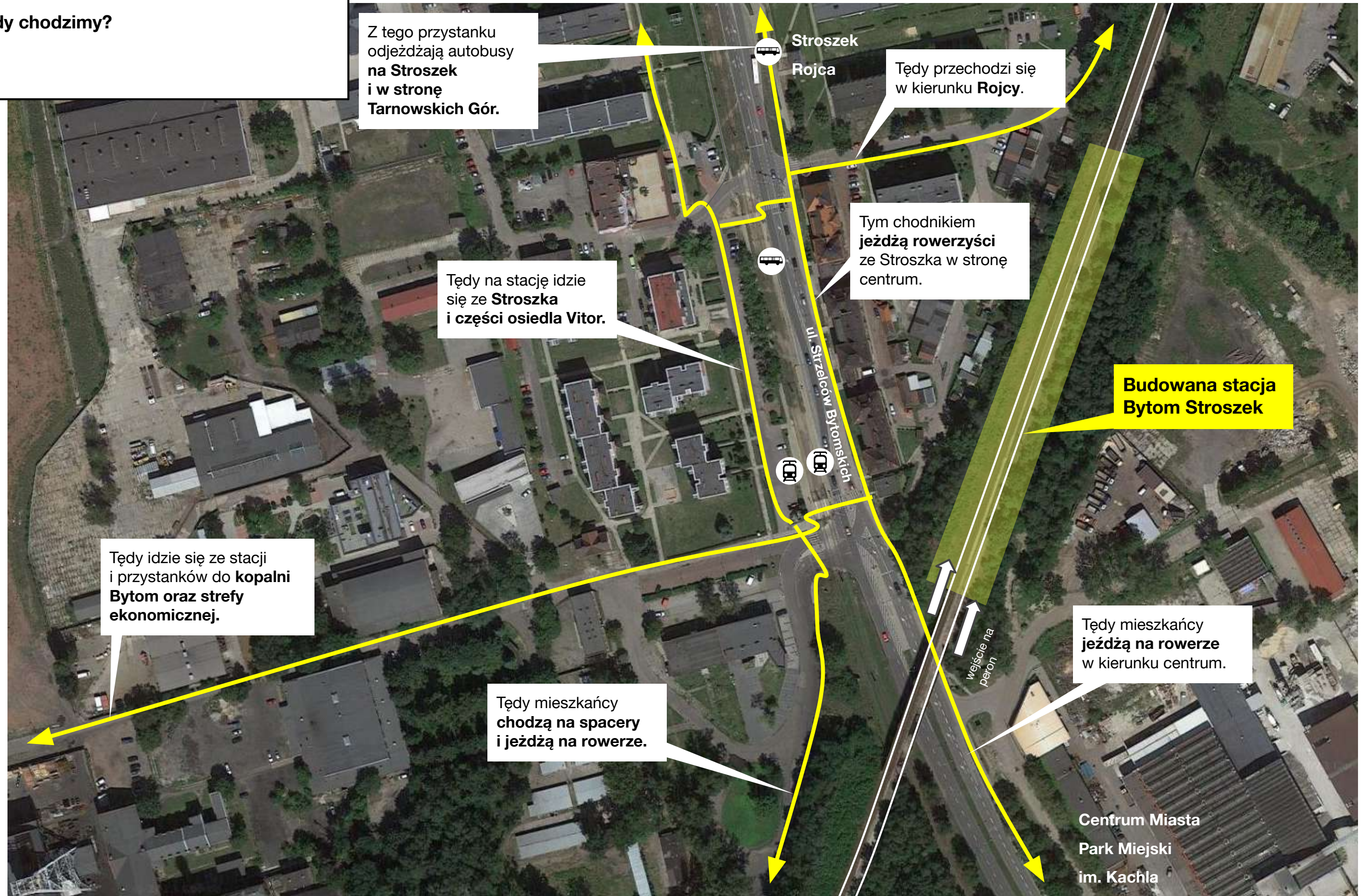


Na chodniku biegnącym wzdłuż ulicy Strzelców Bytomskich brakuje cienia i jest tu też bardzo głośno. Na ogół mieszkańcy chodzą drugą stroną ulicy, gdzie chodnik oddzielony jest od jezdni drzewami i żywopłotami.

fot. Krzysztof Malinowski (2023 r.)

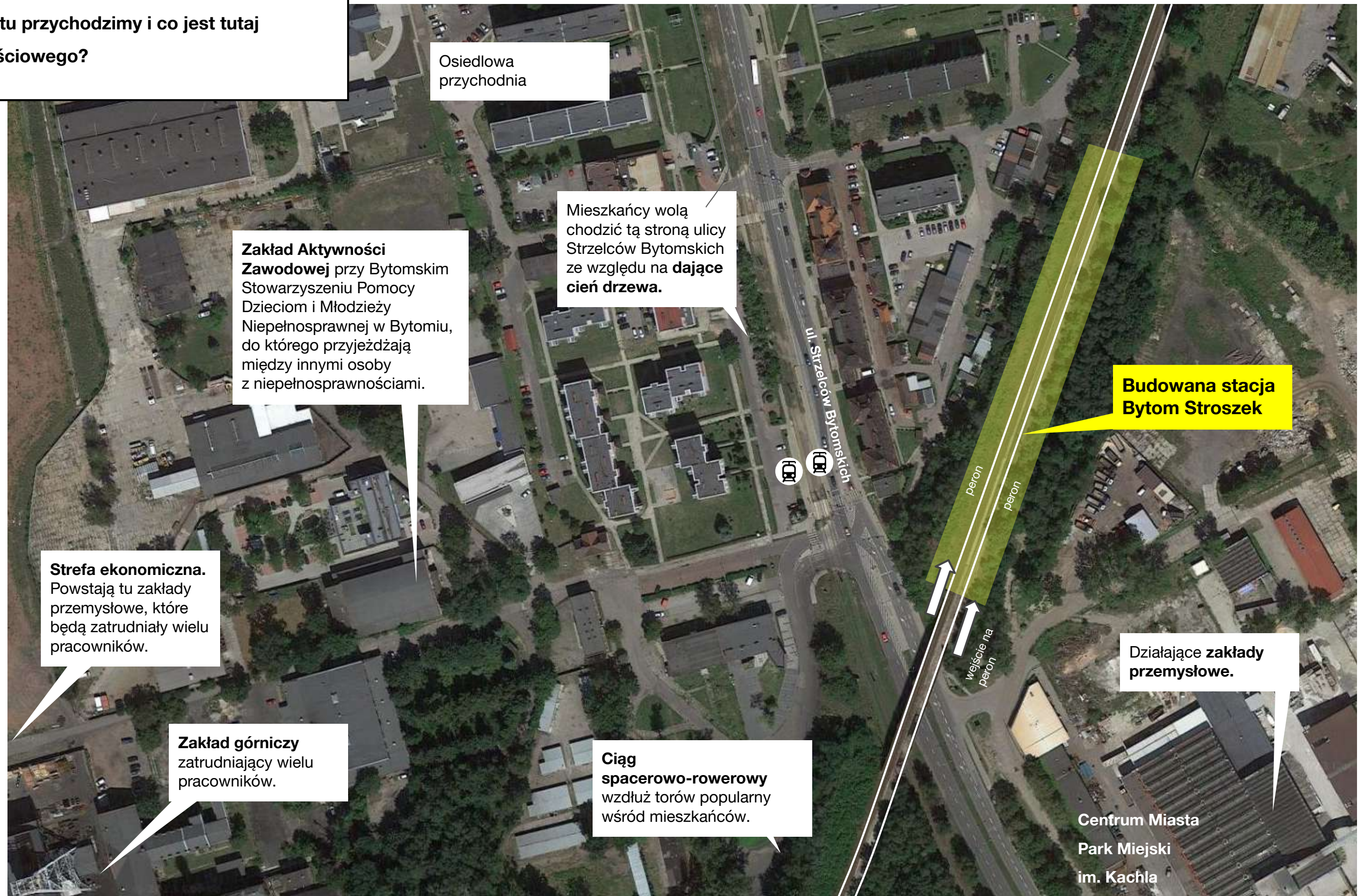
Okolice stacji Bytom Stroszek

Którędy chodzimy?



Okolice stacji Bytom Stroszek

Po co tu przychodzimy i co jest tutaj wartościowego?



Osiedlowa przychodnia

Mieszkańcy wolą chodzić tą stroną ulicy Strzelców Bytomskich ze względu na **dające cień drzewa**.

Zakład Aktywności Zawodowej przy Bytomskim Stowarzyszeniu Pomocy Dzieciom i Młodzieży Niepełnosprawnej w Bytomiu, do którego przyjeżdżają między innymi osoby z niepełnosprawnościami.

Strefa ekonomiczna. Powstają tu zakłady przemysłowe, które będą zatrudniały wielu pracowników.

Zakład górniczy zatrudniający wielu pracowników.

Ciąg spacerowo-rowerowy wzdłuż torów popularny wśród mieszkańców.

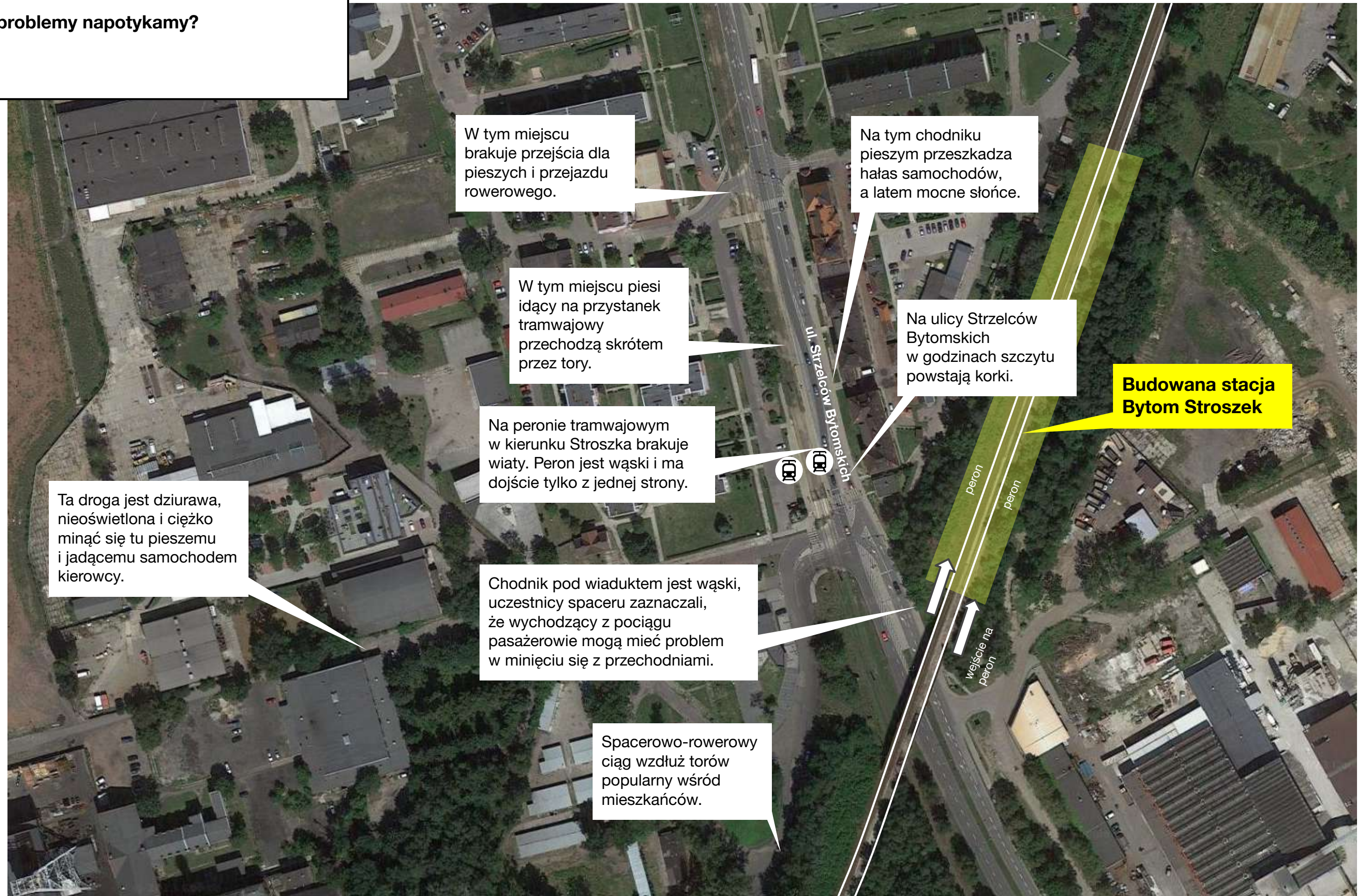
Budowana stacja Bytom Stroszek

Działające zakłady przemysłowe.

Centrum Miasta
Park Miejski
im. Kachla

Okolice stacji Bytom Stroszek

Jakie problemy napotykamy?



Czego dowiedzieliśmy się na spacerze - podsumowanie

Główne zalety obszaru zgłaszane przez mieszkańców

- Stacja położona jest blisko przystanków autobusowych i tramwajowych, dzięki czemu przesiadanie może być szybkie.
- Stacja znajduje się blisko zabudowy mieszkaniowej, dzięki czemu wielu mieszkańców będzie mogło dojść na pociąg pieszo bądź przyjechać rowerem.
- W pobliżu stacji znajduje się strefa ekonomiczna, w której powstają nowe miejsca pracy.
- Droga biegnąca wzdłuż torów kolejowych w stronę dawnej stacji Bytom Północny działa jak ciąg spacerowo-rowerowy. Mieszkańcy korzystają z niego głównie w celach rekreacyjnych.

Możliwe konflikty, które należy uwzględnić przed realizacją inwestycji w tym miejscu

- osoby przyjeżdżające na stację samochodami i parkujące je na osiedlu **kontra** mieszkańcy okolicznych bloków.
- kierowcy przejeżdżający ulicą Strzelców Bytomskich w stronę odleglejszych dzielnic oczekujący udroźnienia ruchu **kontra** piesi, rowerzyści i osoby przesiadające się z tramwajów i autobusów.
- Osoby idące pieszo ze stacji w stronę zakładów pracy w strefie ekonomicznej **kontra** kierowcy parkujący samochody przy kopalni.

Główne problemy zgłaszane przez mieszkańców

- Na ulicy Strzelców Bytomskich tworzą się korki, a ruch generuje hałas.
- Chodniki po północnej stronie ulicy Strzelców Bytomskich nie są oddzielone od jezdni drzewami i krzewami, przez co jest tu głośno, a latem gorąco.
- Droga z przystanków w stronę strefy ekonomicznej jest dziurawa, ciemna i parkują na niej samochody, przez co dla pieszych i rowerzystów korzystanie z niej jest utrudnione.
- **Długi czas oczekiwania** na przejściu dla pieszych i krótki czas trwania zielonego światła. Światło czerwone zapala się jeszcze, gdy pieszy jest na pasach.
- Brakuje przejście dla pieszych na jezdni przed pawilonem i przez tory tramwajowe, o czym świadczą wydeptane przez tory ścieżki.
- Brak **ciągłości dróg rowerowych**, rowerzyści jadący ze Stroszka w stronę centrum muszą korzystać z chodników lub jezdni.

Wnioski: Co zrobić z tym obszarem?

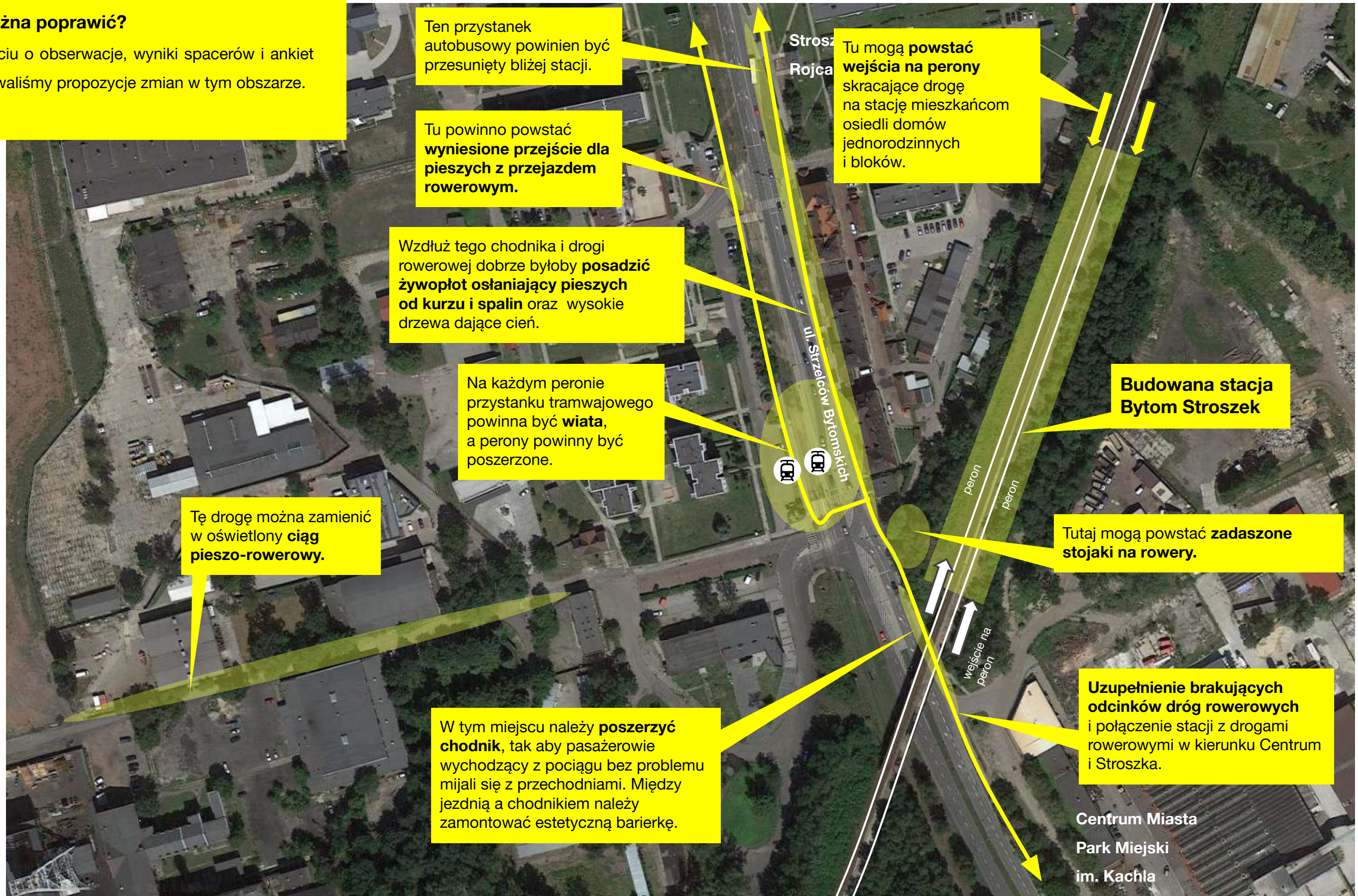
Żeby wykorzystać potencjał stacji wystarczy jedynie poprawić istniejącą infrastrukturę. W pobliżu stacji należy dodać zieleń niską i wysoką, która zapewni cień i ochronę przed hałasem i spalinami. Można rozważyć dodanie przy stacji parkingu dedykowanego dla osób przesiadających się.

- Na kolejnych stronach znajdziesz propozycje zmian, mapę własności oraz opracowane przez nas wskazówki dla urzędu gminy i projektantów.

Okolice stacji Bytom Stroszek

Co można poprawić?

W oparciu o obserwacje, wyniki spacerów i ankiet opracowaliśmy propozycje zmian w tym obszarze.



Ten przystanek autobusowy powinien być przesunięty bliżej stacji.

Tu powinno powstać **wyniesione przejście dla pieszych z przejazdem rowerowym**.

Wzdłuż tego chodnika i drogi rowerowej dobrze byłoby **posadzić żywopłot osłaniający pieszych od kurzu i spalin** oraz wysokie drzewa dające cień.

Na każdym peronie przystanku tramwajowego powinna być **wiata**, a perony powinny być poszerzone.

Tę drogę można zamienić w oświetlony **ciąg pieszo-rowerowy**.

W tym miejscu należy **poszerzyć chodnik**, tak aby pasażerowie wychodzący z pociągu bez problemu mijali się z przechodniami. Między jezdnią a chodnikiem należy zamontować estetyczną barierkę.

Tu mogą powstać **wejścia na perony** skracające drogę na stację mieszkańcom osiedli domów jednorodzinnych i bloków.

Budowana stacja Bytom Stroszek

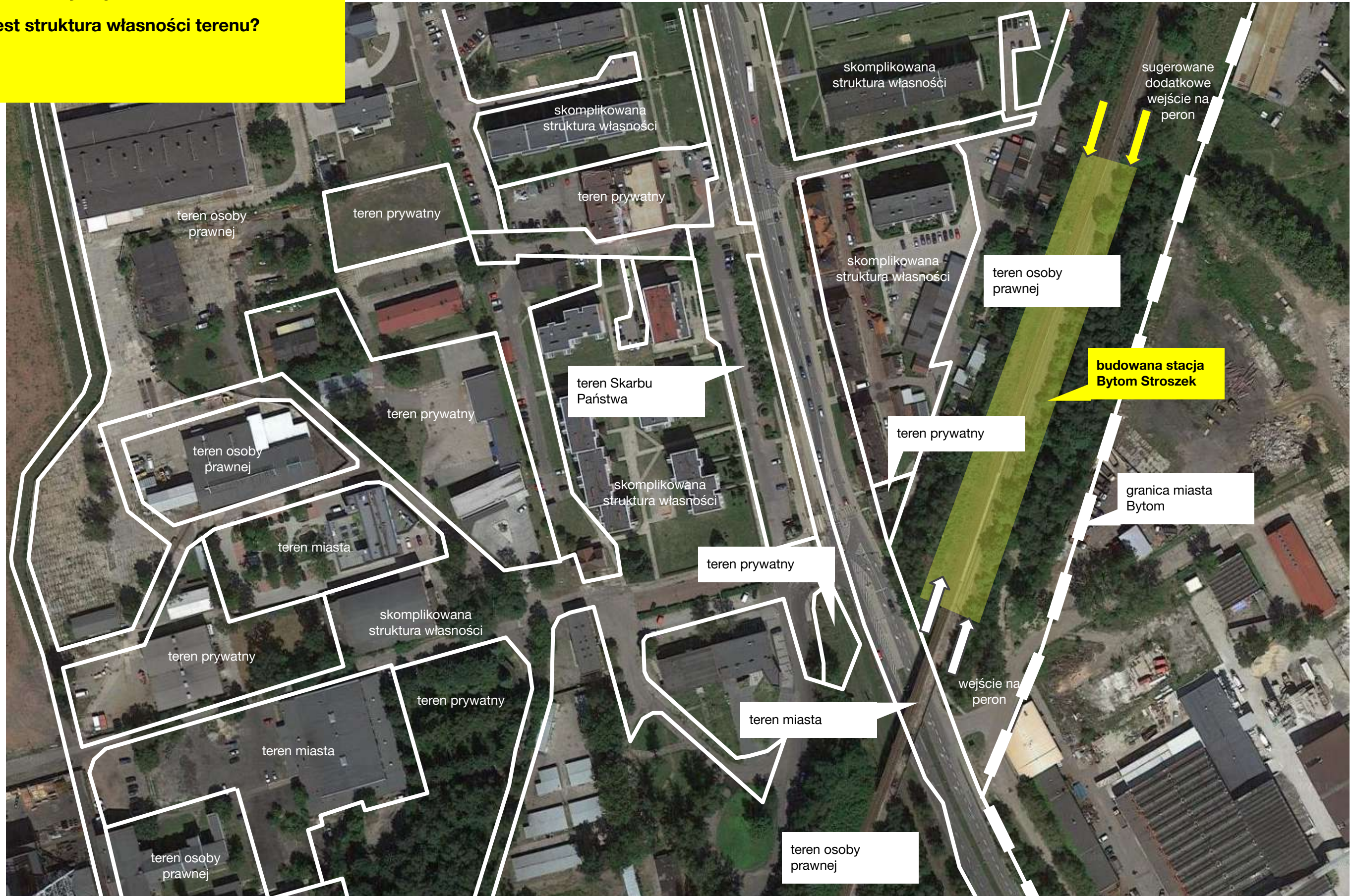
Tutaj mogą powstać **zadaszone stojaki na rowery**.

Uzupełnienie brakujących odcinków dróg rowerowych i połączenie stacji z drogami rowerowymi w kierunku Centrum i Stroszka.

Centrum Miasta
Park Miejski
im. Kachla

Okolice stacji Bytom Stroszek

Jaka jest struktura własności terenu?



Opracowano na podstawie mapy własności gruntów dostępnej pod adresem internetowym:
<https://sitplan.um.bytom.pl> (dostęp: 14.07.2023 r.).

Wskazówki dla Urzędu Miasta

- **Patrz na wskazówki ogólne ze strony 11.**
- Okolice stacji Bytom Stroszek **wystarczy tylko poprawić** zachowując ogólny układ terenu. Dzięki temu będziecie mogli stworzyć węzeł przesiadkowy bez konieczności prowadzenia wielkich inwestycji.
- W celu zapewnienia **wygody i bezpieczeństwa pieszych** dobrze byłoby usprawnić sygnalizację świetlną uwzględniając pieszych jako najważniejszych użytkowników. Aby pieszym łatwo było dotrzeć na stację należy wyznaczyć dodatkowe przejścia dla pieszych przy skrzyżowaniach.
- Należy dodać **zielen niską i wysoką** (żywoploty i drzewa) wzdłuż chodników, tak by odizolować pieszych od hałasu i zanieczyszczeń.
- Należy rozważyć wyznaczenie małego parkingu i postoju *kiss & ride* dla osób przyjeżdżających na stację z dalszych osiedli.
- W ramach wykonywania dokumentacji projektowej należy opracować **program ochrony zieleni** dla terenu objętego inwestycją. Określi on jak chronić drzewa i krzewy w trakcie budowy. Taki dokument może przygotować architekt krajobrazu lub dendrolog.

Uwaga

- Wszystkie powyższe wymogi i elementy należy zapisać w umowie z wykonawcą dokumentacji projektowej.
- Należy w przyszłości rozważyć dodanie wejść na perony od strony północnej, tak aby skrócić na nie drogę mieszkańcom osiedli domków jednorodzinnych i części Radzionkowa Rojcy. Aby zwiększyć dostępność stacji warto przy wejściach na perony dobudować windy.

Co się stanie, jeśli tego nie zrobimy

- Za duża inwestycja w tym miejscu może być kosztowna i nie przynieść zamierzonych rezultatów, a zachowanie infrastruktury w istniejącym stanie nie umożliwi wykorzystania potencjału stacji.
- Piesi będą przechodzić jezdnię i tory tramwajowe w miejscach niedozwolonych lub na czerwonym świetle co może prowadzić do wypadków.
- Bez drzew i krzewów latem będzie tutaj gorąco co sprawi, że czekanie na pociąg lub przesiadanie się będzie nieprzyjemne.
- Osoby przyjeżdżające na stację z innych osiedli będą parkować swoje samochody na osiedlu zabierając miejsca mieszkańcom.
- Podczas prac budowlanych ucierpi wiele drzew i krzewów. **Uszkodzone rośliny obumrą** lub będą chorowały.

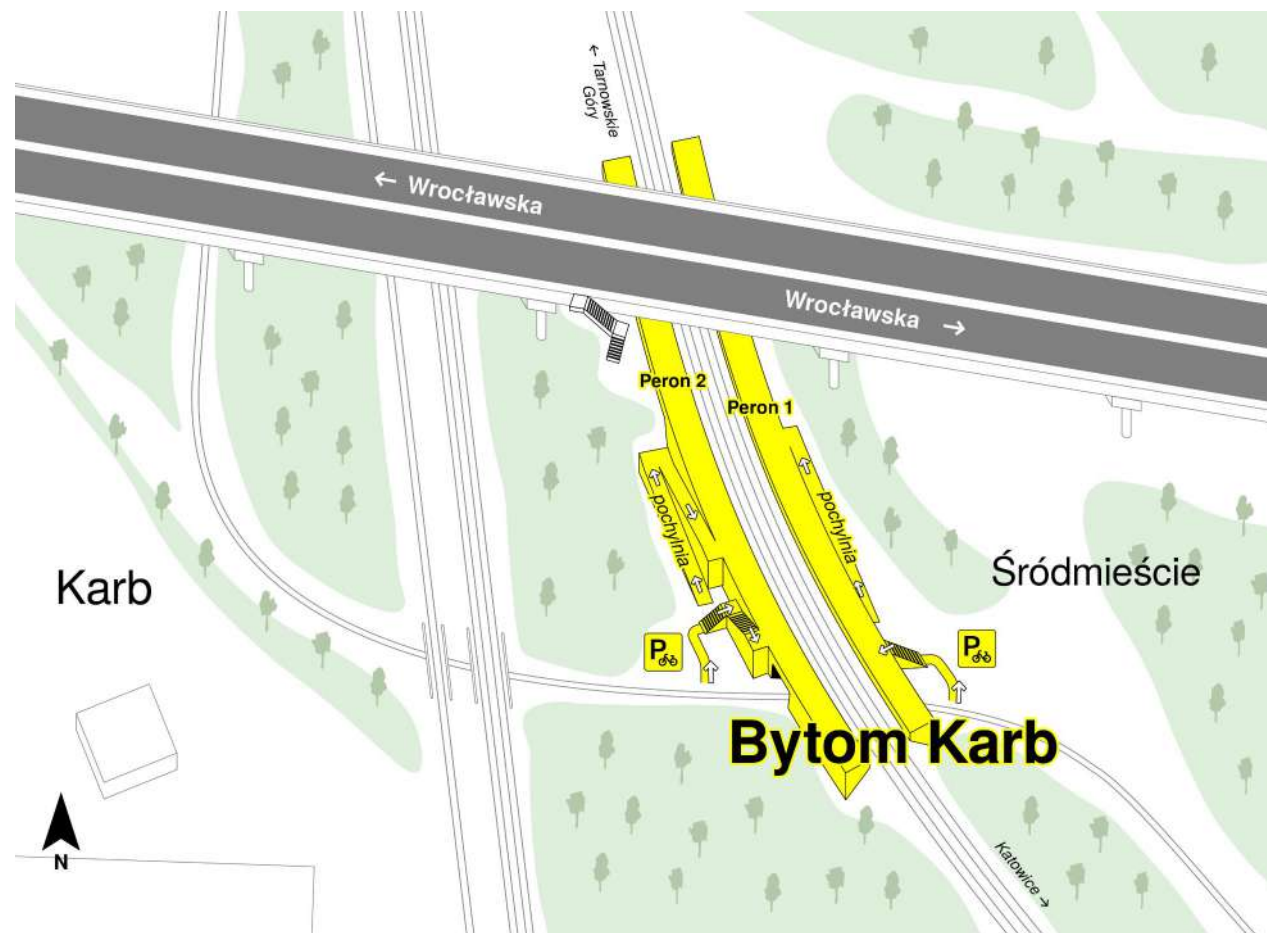
Wskazówki dla projektantów

- **Patrz na wskazówki ogólne ze strony 12.**
- Do istniejącej infrastruktury dodaj zieleni niską i wysoką, tak żeby okolica była estetyczna i nie przegrzewała się latem.
- Z tego obszaru poza pasażerami będą korzystać też mieszkańcy osiedla i osoby przejeżdżające na rowerze ze Stroszka w stronę centrum, zadbaj by drogi rowerowe i chodniki były szerokie. Jeśli niemożliwe będzie wytyczenie drogi rowerowej projektuj szerokie ciągi pieszo-rowerowe, ale stosuj to rozwiązanie tylko w ostateczności.

Co się stanie, jeśli tego nie zrobimy

- Bez drzew i krzewów latem będzie tutaj gorąco, co sprawi, że czekanie na pociąg lub przesiadanie się będzie nieprzyjemne.
- Brak odpowiedniej szerokości chodników spowoduje, że rowerzyści będą musieli omijać osoby spieszące się na pociąg, co może prowadzić do wypadków.

Stacja Bytom Karb



Schemat stacji

Dla kogo może to być stacja?

Ze stacji mogą korzystać między innymi mieszkańcy Karbia, Bobrka, zachodniej części Śródmieścia, Miechowic oraz dzielnic Zabrze: Rokitnicy i Helenki, dla których będzie to najbliższa stacja Kolei Metropolitalnej.

Gdzie jest ta stacja?

Stacja znajduje się pomiędzy zachodnią częścią Śródmieścia (Knajfeld/Kleinfeld) i Karbiem w pobliżu ulicy Wrocławskiej.

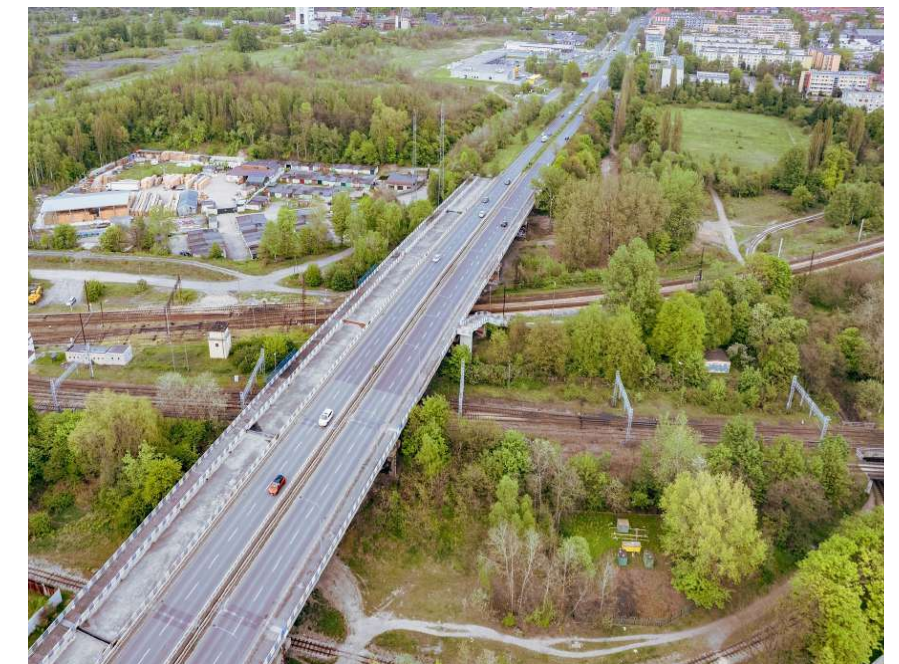
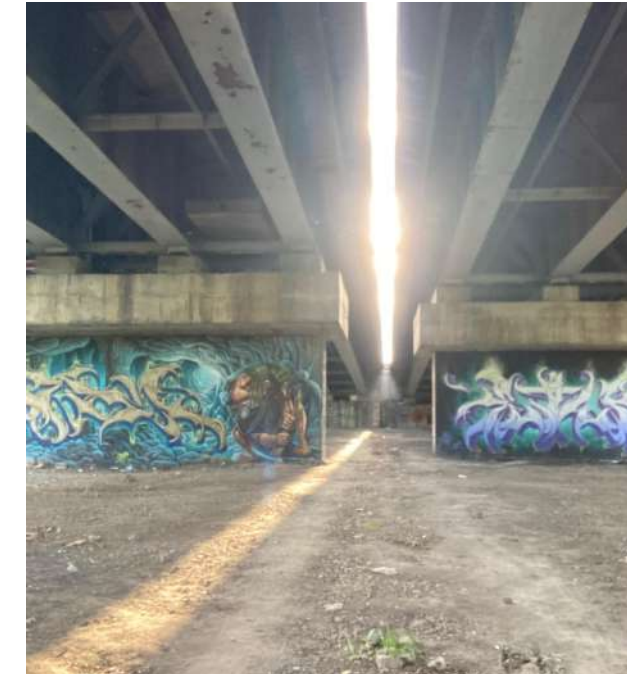
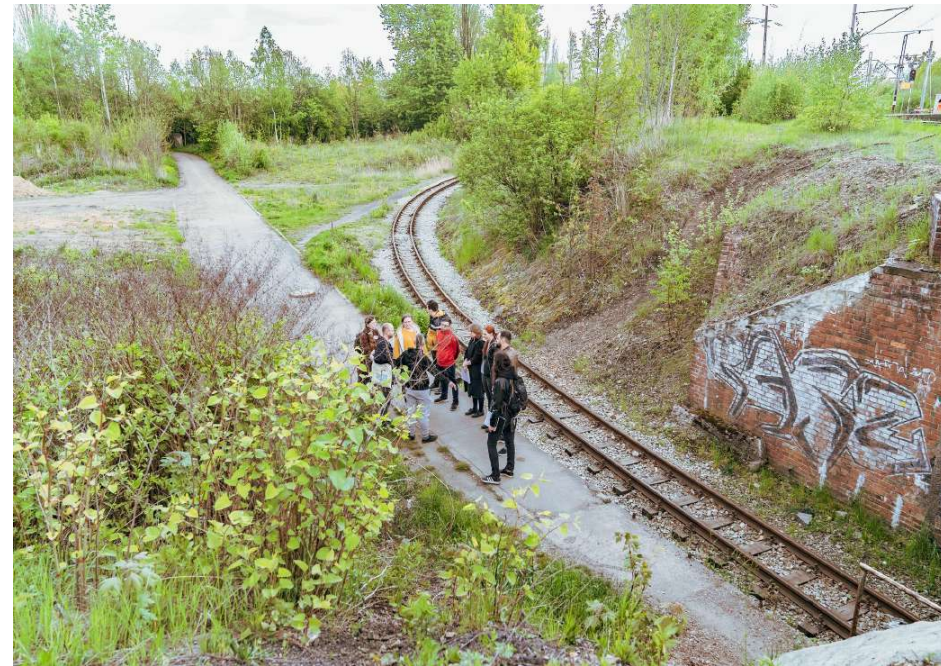
Co zakłada projekt PKP Polskich Linii Kolejowych?

- 2 perony jednokrawędziowe (przy każdym będzie jeden tor),
- wejście na perony jedynie od strony południowej, istniejącej ścieżki pieszo-rowerowej,
- wchodzić na peron będzie się schodami bądź pochylnią długości ponad 60 metrów,
- przy wejściach na perony zamontowane zostaną niezadaszone stojaki na rowery,
- na peronach znajdą się wiaty przystankowe.

Czego nie obejmuje projekt PKP Polskich Linii Kolejowych?

- dojścia na perony od strony estakady,
- remontu układu drogowego wokół stacji,
- wind przy wejściach na perony.

Co widzieliśmy na spacerze?



Kolaż zdjęć otoczenia stacji Bytom Karb.

fot. Krzysztof Malinowski, Magdalena Jochemczyk, Wojciech Lesiak (2023 r.)

Kto uczestniczył w spacerze badawczym?

W spacerze wzięło udział 8 osób, byli to zarówno mieszkańcy okolicznych osiedli jak i mieszkańcy dwóch zabrzańskich dzielnic - Helenki i Rokitnicy. Jest to o tyle istotne, że w przyszłości stacja Bytom Karb będzie dla tych grup użytkowników najbliższą stacją Kolei Metropolitalnej. Wśród uczestników spaceru byli mężczyźni i kobiety w wieku od 18 do 60 lat. Pomimo niewielkich rozmiarów grupy, jej zróżnicowanie pod względem płci oraz wieku pomogło nam spojrzeć na badane miejsce z wielu różnych perspektyw i uwzględnić specyficzne problemy, np. kobiety częściej zwracały uwagę na kwestie związane z poczuciem bezpieczeństwa.

Czego dowiedzieliśmy się podczas spaceru?

Dowiedzieliśmy się, że ludzie korzystają z tej przestrzeni w celach rekreacyjnych. Wyprowadzają tutaj psy, jeżdżą na rowerach, a nawet grillują. Wiele osób mieszkających w okolicy chodzi tędy, by skrócić sobie drogę. Rozmawialiśmy też o atrakcjach turystycznych okolicy i graffiti.

→ Okolice są pełne zieleni!

Tereny między torami i wokół estakady porastają bujne krzewy i stare drzewa. Tak opisała to jedna z mieszkank: *Na dole, to tam jest klimat przyrody*. Teren ten mieszkańcy wykorzystują jako miejsce rekreacji, wyprowadzania psów i uciekają tu od ulicznego hałasu, to jedyny tak duży obszar dzikiej przyrody w okolicy. Blisko stacji znajduje się opuszczone boisko drużyny Czarni Bytom, które porośla łąka, a mieszkańcy w ciepłe dni chętnie robią tutaj grilla. Wzdłuż boiska rośnie szpaler topoli, którego urok zaznaczali mieszkańcy, a nasypy pełne są owocowych drzew i krzewów. Zaznaczali też, że rosnąca tam roślinność izoluje teren od ruchliwej ulicy Wrocławskiej.

Kierunki spacerów i skrótów można zobaczyć obserwując liczne przedепty. Służą one nie tylko jako miejsca spacerów, ale też skracają drogę na przystanek, do sklepu, czy pracy. Ścieżkach jeżdżą też rowerzyści, zarówno czysto okazjonalnie, rekreacyjnie, jak i regularnie, traktujący rower jako podstawowy środek transportu. Tuż przy stacji przepływa rzeka Bytomka. Mimo że jest ukryta przez gęste zarośla, jeden z mieszkańców bez problemu umiał ją wskazać.



Okolice stacji toną w zieleni.
Na zdjęciu widać liczne ścieżki.
fot. Krzysztof Malinowski (2023 r.)

Takie ogłoszenie znaleźliśmy na jednym z drzew przy stadionie.
fot. Magdalena Jochemczyk (2023 r.)

→ **To miejsce jest ważne dla uczestników spaceru i ma turystyczny potencjał**

Podczas spaceru poruszaliśmy temat cennych dla historii i kultury Śląska zabytków. Ze stacji biegnie urokliwa, pełna zieleni ścieżka w stronę stacji **Górnośląskiej Kolei Wąskotorowej**. Kolejka jest używana wiosną i latem w celach rekreacyjnych. Stacja jest jedną z atrakcji Industriady - Święta Szlaku Zabytków Techniki. Podczas imprezy jest tłumnie odwiedzana a organizatorzy wyznaczają tymczasowy parking dla turystów na terenie dawnego stadionu Czarnych Bytom.

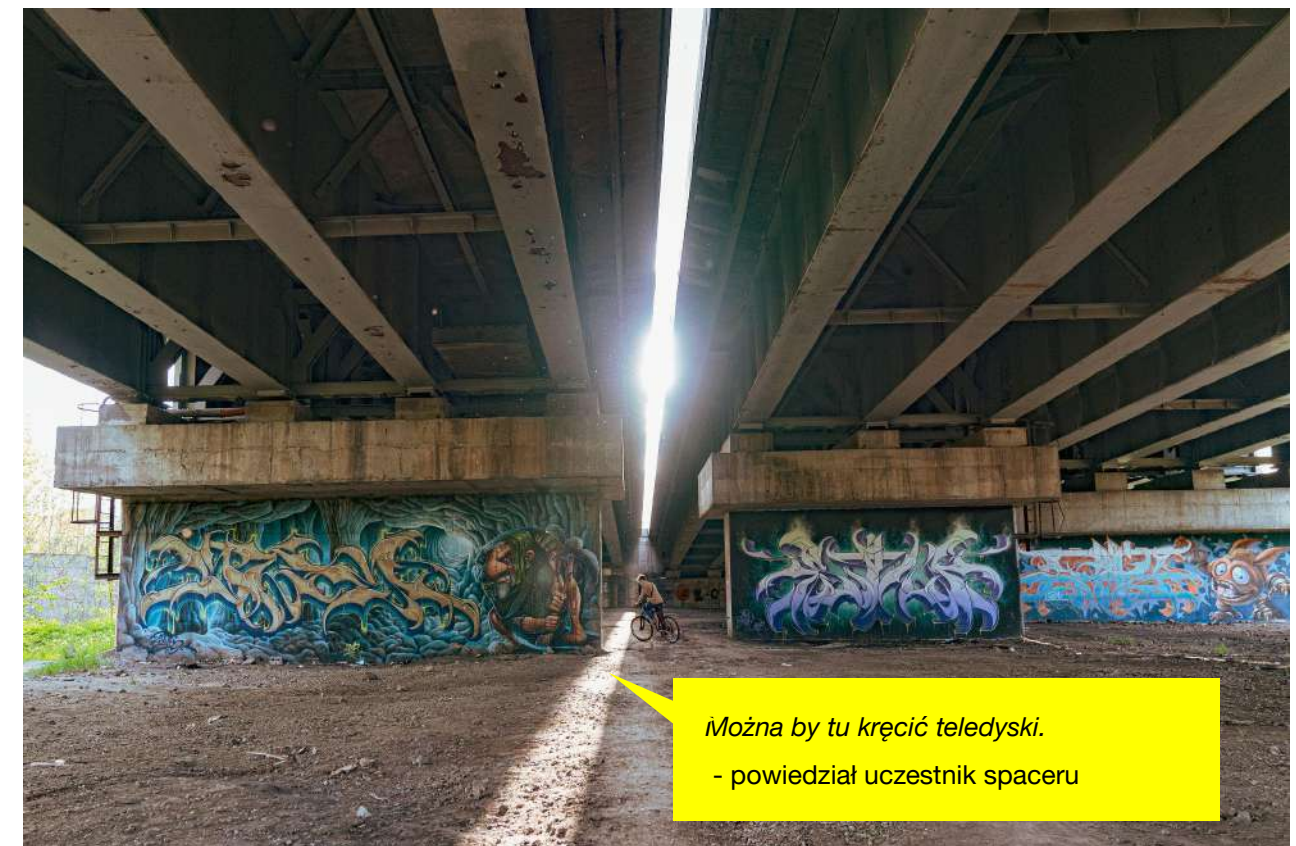
Inna ścieżka biegnie w stronę budynku **Elektrociepłowni Szombierki**, który jest jednym z najcenniejszych zabytków techniki w regionie. Obecnie jest własnością prywatną i czeka na rewitalizację. Właściciel - firma Arche planuje stworzyć w Elektrociepłowni centrum kulturalno-biznesowe.



Podczas spaceru przeszliśmy przez stację Bytom Karb.

fot. Krzysztof Malinowski (2023 r.)

Poza zabytkami uczestnicy spaceru wskazywali nam miejsca związane z nową tożsamością miejsca. Na słupach estakady lokalny artysta tworzy serię graffiti. *Można by tu kręcić teledyski* - powiedział jeden z mieszkańców. Blisko stacji powstała łąka kwietna z projektu Metropolitalne Łąki Kwietne, a mieszkańcy zgłaszają w Budżecie Obywatelskim projekty dotyczące poprawy tej przestrzeni.



Jeden z uczestników spaceru opowiadał o graffiti na podporach mostu, które tworzy lokalny artysta.

fot. Krzysztof Malinowski (2023 r.)



Stację otaczają tereny zieleni, w której ludzie spacerują, jeżdżą na rowerze i wyprowadzają psy.

Niedaleko stąd do zabytkowej Elektrociepłowni Szombierki.

fot. Krzysztof Malinowski (2023 r.)

→ Spacerując napotkaliśmy też wiele trudności

Podczas spaceru przeszliśmy wszystkie ścieżki prowadzące do stacji. W pierwszej kolejności zbadaliśmy fragment drogi łączącej centrum Karbia i estakadę ulicy Wrocławskiej. Było to niełatwe zadanie, ponieważ wielokrotnie musieliśmy przechodzić przez jezdnię, a czas oczekiwania na zielone światło na skrzyżowaniu przy ulicy Konstytucji był bardzo długi. Mieszkańcy zwracali uwagę, że aby pokonać to skrzyżowanie od strony przystanków autobusowych trzeba czekać na światłach aż trzy razy. Żeby wejść na chodnik prowadzący po estakadzie przy ulicy Wrocławskiej, trzeba przejść przez prywatny teren supermarketu NETTO i McDonald's. Uczestnicy spaceru mówili, że zazwyczaj chodzą tędy przekraczając jezdnię po ukosie. Zwracali też uwagę, że podczas budowy obiektów usługowych, teren był zamknięty, co uniemożliwiało dostanie się na estakadę.



Wejście na estakadę prowadzi przez ciasną pochylnię.

fot. Krzysztof Malinowski (2023 r.)

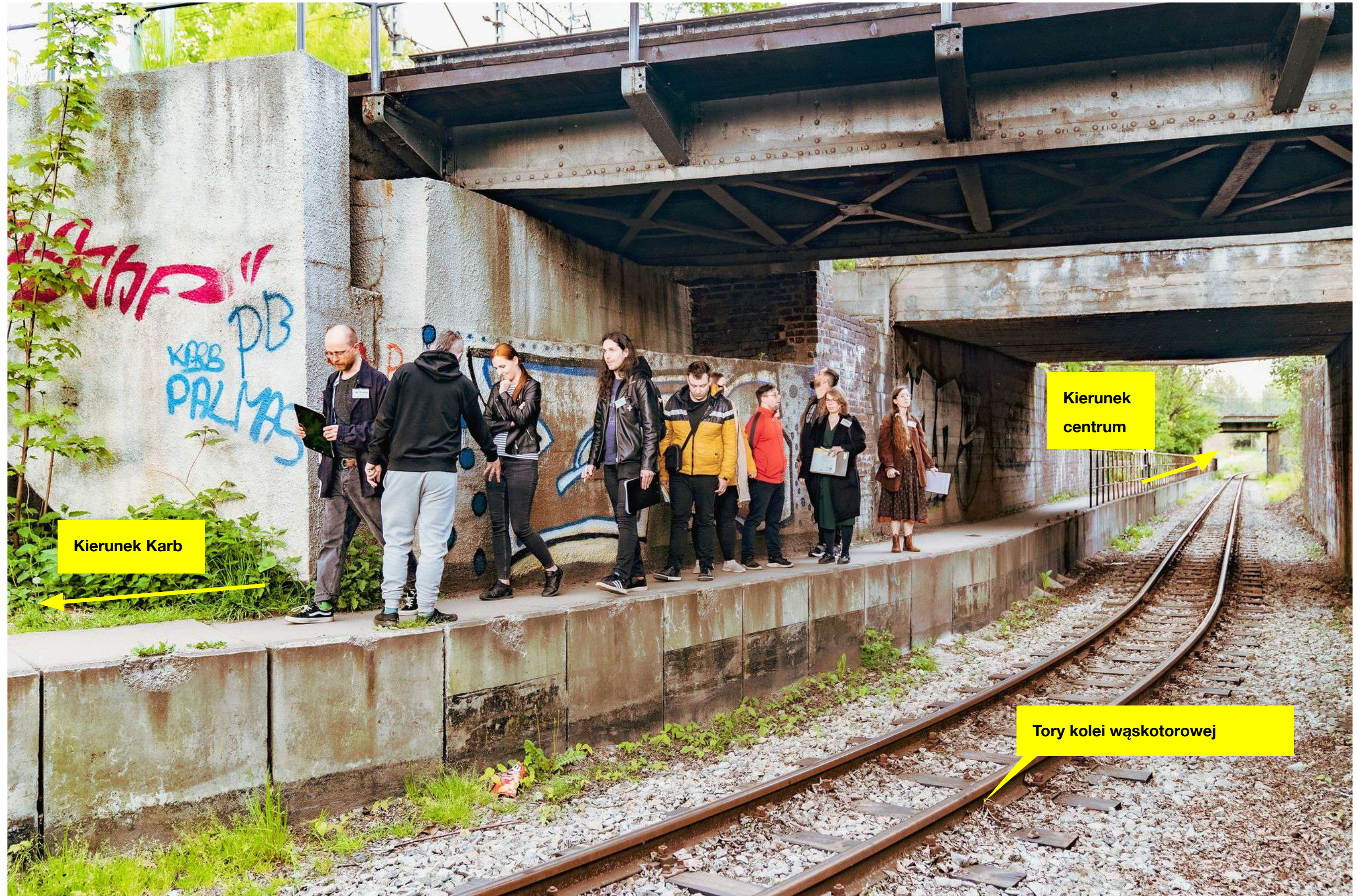
Z terenu McDonald'sa poszliśmy w stronę wejścia na estakadę. Po przejściu przez pasy weszliśmy na pochylnię dochodzącą do ulicy Wrocławskiej. Osoby chodzące pieszo po tej okolicy zaznaczały, że przejście jest ciasne. Na estakadzie wielokrotnie wskazywano na zły stan techniczny chodnika, luki w balustradzie i hałas przejeżdżających samochodów. Jedna z mieszkanki zaznaczyła, że chodzi tędy tylko nocą, ponieważ estakada jest oświetlona, za dnia woli przejść jedną z wielu ścieżek poniżej estakady, łączących Kleinfeld z Karbiem.

Na estakadzie poruszaliśmy też temat ruchu rowerowego. Osoby mieszkające w sąsiedztwie mówiły, że rowerzyści jadący po chodniku, muszą bardzo uważać z powodu dziur w nawierzchni, a znowu ci jadący jezdnią na szybko jadące samochody. Uczestnicy spaceru wspominali, że policja nakładała mandaty na rowerzystów za jazdę po jezdni na wiadukcie.



Na estakadzie pieszym doskwiera hałas przejeżdżających samochodów, a duży ruch zmusza rowerzystów do jazdy po dziurawym chodniku.

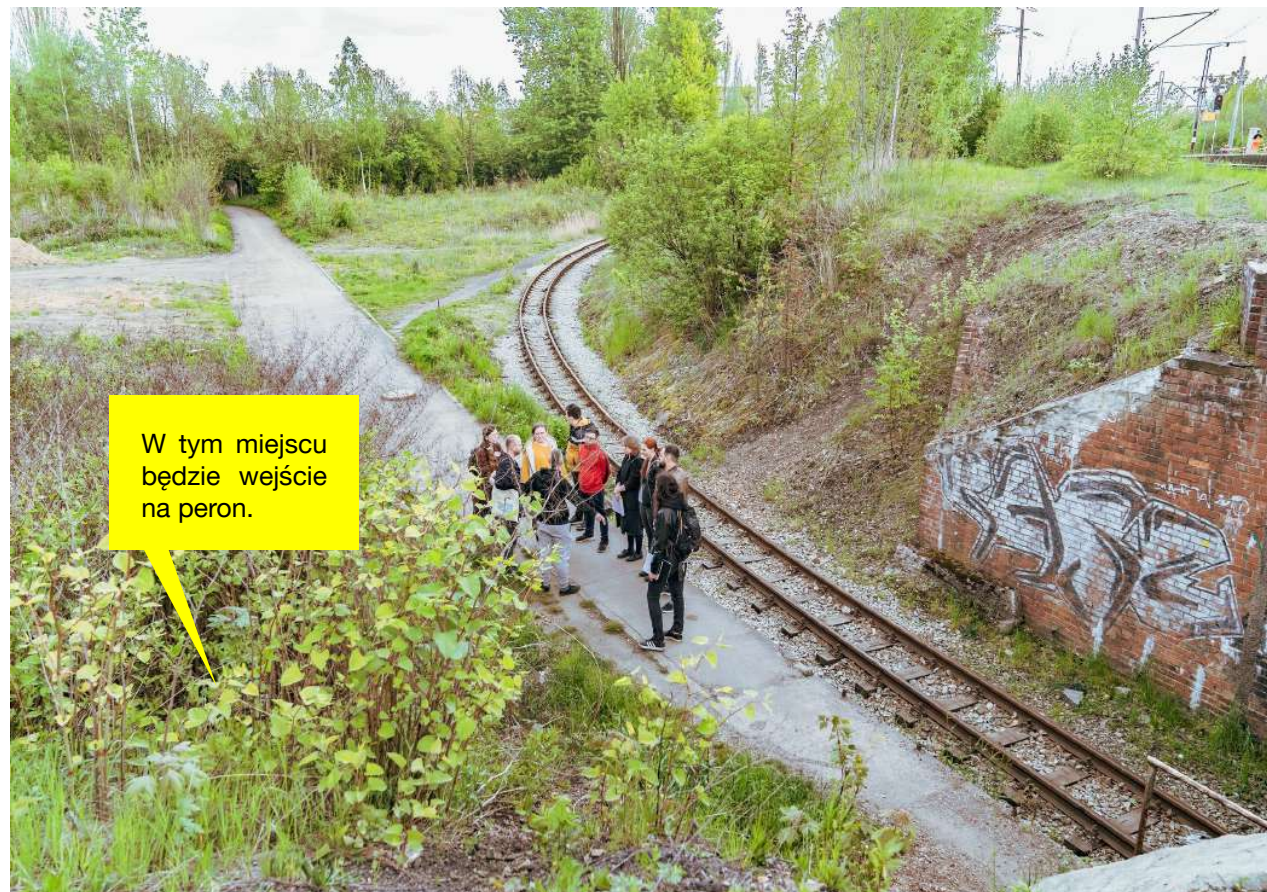
fot. Krzysztof Malinowski (2023 r.)



Widoczny na zdjęciu ciąg pieszo-rowerowy jest bardzo uczęszczany, mimo że jest tutaj bardzo wąsko. Problemem są też luki w balustradzie i jakość nawierzchni. Na prawo od chodnika widać tory kolei wąskotorowej.

fot. Krzysztof Malinowski (2023 r.)

Zeszliśmy z estakady w stronę opuszczonego stadionu Czarni Bytom. Uczestnicy spaceru zwrócili uwagę na bujną zieleń rosnącą po obu stronach ciągu pieszo-rowerowego i na to, że dzięki drzewom i krzewom jest tu zdecydowanie ciszej. Poszliśmy w stronę planowanych wejść na perony. Mieszkańcy zwrócili uwagę na szerokość ścieżki, z której mają one prowadzić. Wyrazili obawę, że może być tu za ciasno by pomieścić ruch pasażerów idących na pociąg i spacerowiczów oraz osób korzystających z tej drogi jako codziennego skrótu.



Wejście na estakadę prowadzi przez ciasną pochylnię.

fot. Krzysztof Malinowski (2023 r.)

Spod stacji poszliśmy w stronę skrzyżowania ulicy Wrocławskiej i Miechowickiej z ulicą Konstytucji. Przeszliśmy pod wiaduktem. Cały ten szlak jest bardzo uczęszczany, mimo że jest to tylko wydeptana przez okolicznych mieszkańców droga gruntowa. Podczas spaceru miały nas tutaj osoby na rowerach i hulajnogach elektrycznych.

Uczestnicy spaceru zaznaczali, że dojazd rowerem z Miechowic i Karbia do centrum jest trudny, bo ścieżka rowerowa urywa się przy skrzyżowaniu z ulicą Konstytucji. Niektórzy sugerowali, że ścieżka mogłaby być wytyczona śladem rezerwy terenowej na tramwaj do Miechowic.

Dotarliśmy do skrzyżowania ulic Konstytucji i Wrocławskiej przechodzącej w Miechowicką. Mieszkańcy zaznaczali, że bardzo długo czeka się tutaj na zielone światła, a gdy to już się zapali pieszy ma mało czasu na przejście przez drogę. Osoby mieszkające w okolicy zwracały też uwagę na przejście podziemne pod ulicą Miechowicką. Uczestniczka spaceru mówiła, że nocą bałaby się tamtędy chodzić. Zwrócono też uwagę, że przejście jest trudno dostępne dla osób starszych lub rodziców z wózkiem dziecięcym.



Na skrzyżowaniu ulic Wrocławskiej i Konstytucji pieszy musi bardzo długo czekać na zielone światło, nie ma też możliwości przejścia w każdym kierunku.

fot. Krzysztof Malinowski (2023 r.)



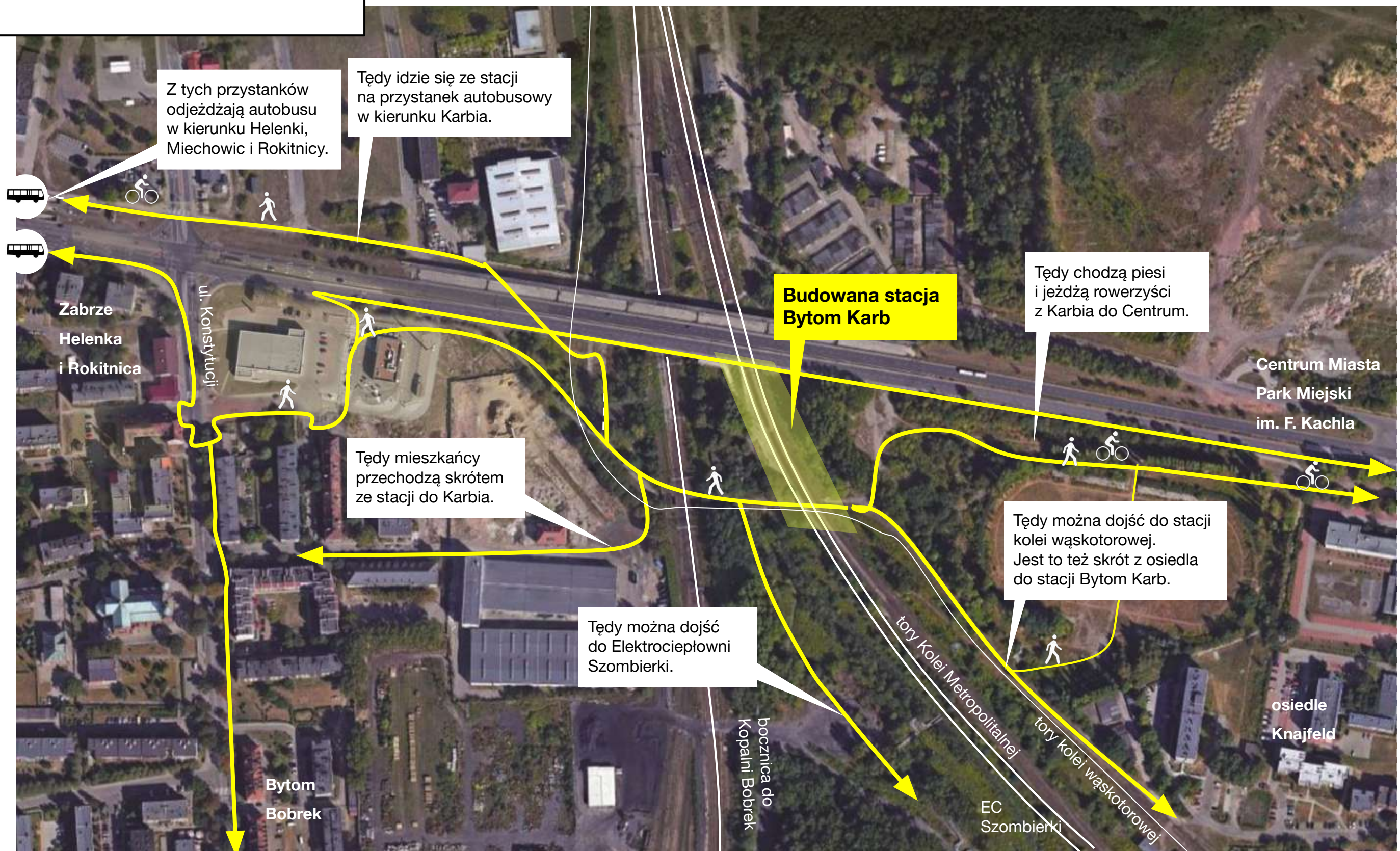
Uczestnicy spaceru zwracali uwagę na dyskomfort przechodzenia przejściem podziemnym pod ulicą Miechowicką.

W okolicy problemem są też hałas i brak cienia.

fot. Krzysztof Malinowski (2023 r.)

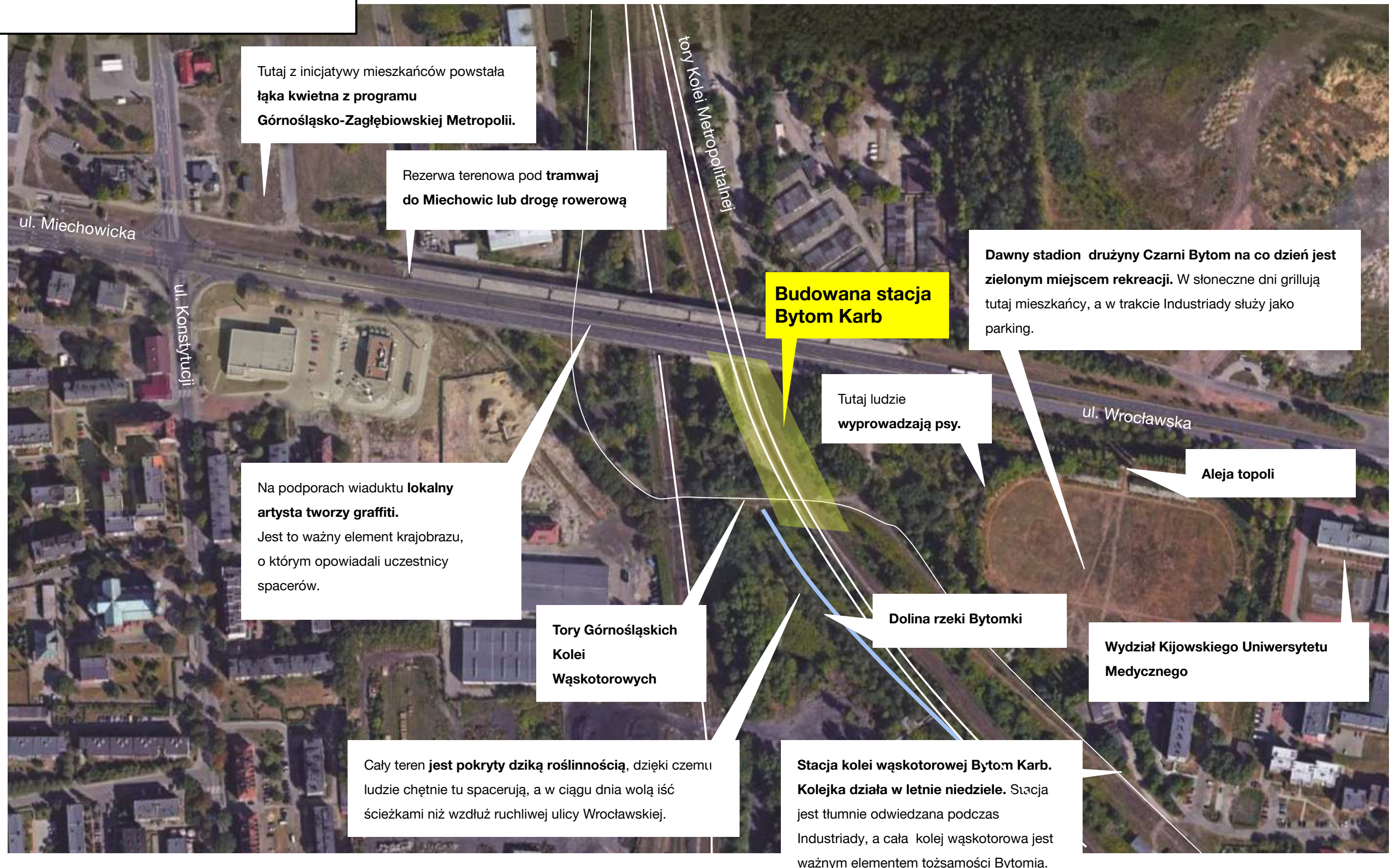
Okolice stacji Bytom Karb

Którędy chodzimy?

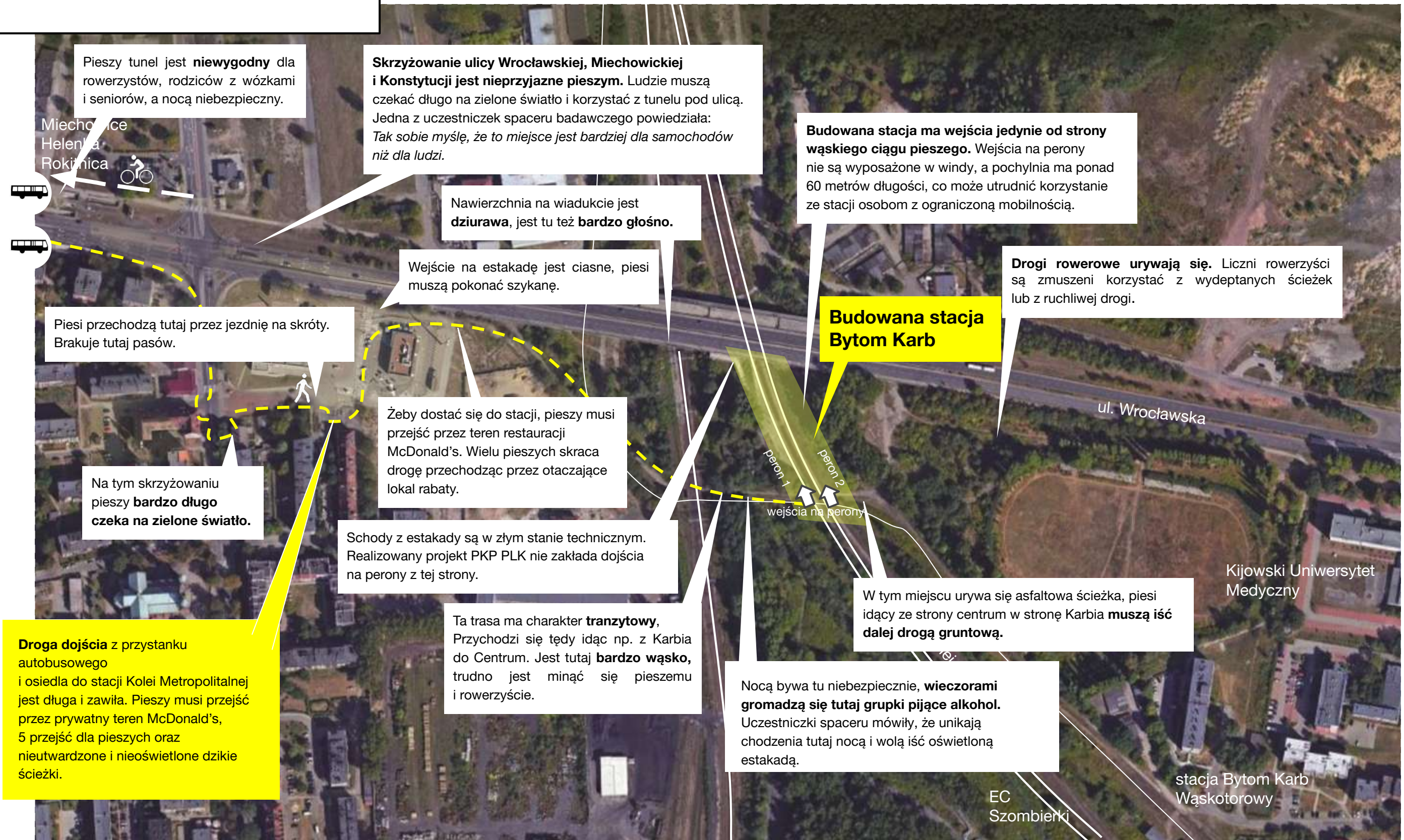


Okolice stacji Bytom Karb

Po co tu przychodzimy i co jest tutaj wartościowego?



Okolice stacji Bytom Karb Jakie trudności napotykamy?



Pieszy tunel jest **niewygodny** dla rowerzystów, rodziców z wózkami i seniorów, a nocą niebezpieczny.

Skrzyżowanie ulicy Wrocławskiej, Miechowickiej i Konstytucji jest nieprzyjazne pieszym. Ludzie muszą czekać długo na zielone światło i korzystać z tunelu pod ulicą. Jedna z uczestniczek spaceru badawczego powiedziała: *Tak sobie myślę, że to miejsce jest bardziej dla samochodów niż dla ludzi.*

Budowana stacja ma wejścia jedynie od strony wąskiego ciągu pieszego. Wejścia na perony nie są wyposażone w windy, a pochylnia ma ponad 60 metrów długości, co może utrudnić korzystanie ze stacji osobom z ograniczoną mobilnością.

Nawierzchnia na wiadukcie jest **dziurawa**, jest tu też **bardzo głośno**.

Wejście na estakadę jest **ciasne**, piesi muszą pokonać szukanę.

Drogi rowerowe urywają się. Liczni rowerzyści są zmuszeni korzystać z wydeptanych ścieżek lub z ruchliwej drogi.

Budowana stacja Bytom Karb

Piesi przechodzą tutaj przez jezdnię na skróty. Brakuje tutaj pasów.

Żeby dostać się do stacji, pieszy musi przejść przez teren restauracji McDonald's. Wielu pieszych skraca drogę przechodząc przez otaczające lokal rabaty.

peron 1
peron 2
wejścia na perony

Na tym skrzyżowaniu pieszy **bardzo długo czeka na zielone światło.**

Schody z estakady są w złym stanie technicznym. Realizowany projekt PKP PLK nie zakłada dojścia na perony z tej strony.

W tym miejscu urywa się asfaltowa ścieżka, piesi idący ze strony centrum w stronę Karbia **muszą iść dalej drogą gruntową.**

Droga dojścia z przystanku autobusowego i osiedla do stacji Kolei Metropolitalnej jest długa i zawiła. Pieszy musi przejść przez prywatny teren McDonald's, 5 przejść dla pieszych oraz nieutwardzone i nieoświetlone dzikie ścieżki.

Ta trasa ma charakter **tranzytowy**. Przychodzi się tędy idąc np. z Karbia do Centrum. Jest tutaj **bardzo wąsko**, trudno jest minąć się pieszemu i rowerzyście.

Nocą bywa tu niebezpiecznie, **wieczorami gromadzą się tutaj grupki pijące alkohol.** Uczestniczki spaceru mówiły, że unikają chodzenia tutaj nocą i wolą iść oświetloną estakadą.

Kijowski Uniwersytet Medyczny

stacja Bytom Karb Wąskotorowy

EC Szombierki

Czego dowiedzieliśmy się na spacerze - podsumowanie

Główne zalety obszaru zgłaszane przez mieszkańców

- Teren wokół stacji **działa jak park**. Mieszkańcy spacerują tutaj, jeżdżą na rowerze, wyprowadzają psy. Dzika zieleń zapewnia potrzebę kontaktu z przyrodą i daje schronienie od hałasu.
- Na pylonach wiaduktu lokalny artysta tworzy **graffiti**, które podnosi poziom estetyczny tego miejsca
- W okolicach stacji znajdują się **atrakcje turystyczne** - stacja Karb Wąskotorowy i Elektrociepłownia Szombierki.
- Ze względu na **możliwość dojazdu autem i transportem publicznym** ze stacji będą mogli korzystać nie tylko mieszkańcy Karbia i Śródmieścia, ale też Bobrka, Miechowic oraz zabrzańskiej Helenki i Rokitnicy.

Możliwe konflikty, które należy uwzględnić przed realizacją inwestycji w tym miejscu

- Utrzymanie zielonego charakteru miejsca **kontra** wprowadzenie funkcji węzła przesiadkowego wraz z potrzebną infrastrukturą.
- Osoby dojeżdżające z dalszych dzielnic zostawiające tutaj samochody **kontra** mieszkańcy okolicznych osiedli i spacerowicze.
- Spacerowicze i osoby przechodzące przez teren tranzytowo **kontra** pasażerowie wchodzący i wychodzący z peronów.

Główne problemy zgłaszane przez mieszkańców

- Brak możliwości **wygodnej przesiadki** z autobusu, tramwaju lub samochodu. Pieszy musi przejść 600 metrów, 3 przejścia dla pieszych ze światłami, teren restauracji McDonald's.
- **Długi czas oczekiwania** na przejściu dla pieszych i krótki czas trwania zielonego światła. Światło czerwone zapala się jeszcze, gdy pieszy jest na pasach.
- Nieprzyjemne, niewygodne i **niedostępne podziemne przejście** dla pieszych pod ulicą Miechowicką.
- **Brak utwardzonych ścieżek** prowadzących przez tereny zieleni oraz do planowanych wejść na perony.
- W odczuciu uczestników spaceru w okolicach peronów **jest niebezpiecznie**. Często gromadzą się tutaj osoby pijące alkohol.
- Brak **ciągłości dróg rowerowych**.

Wnioski: Co zrobić z tym obszarem?

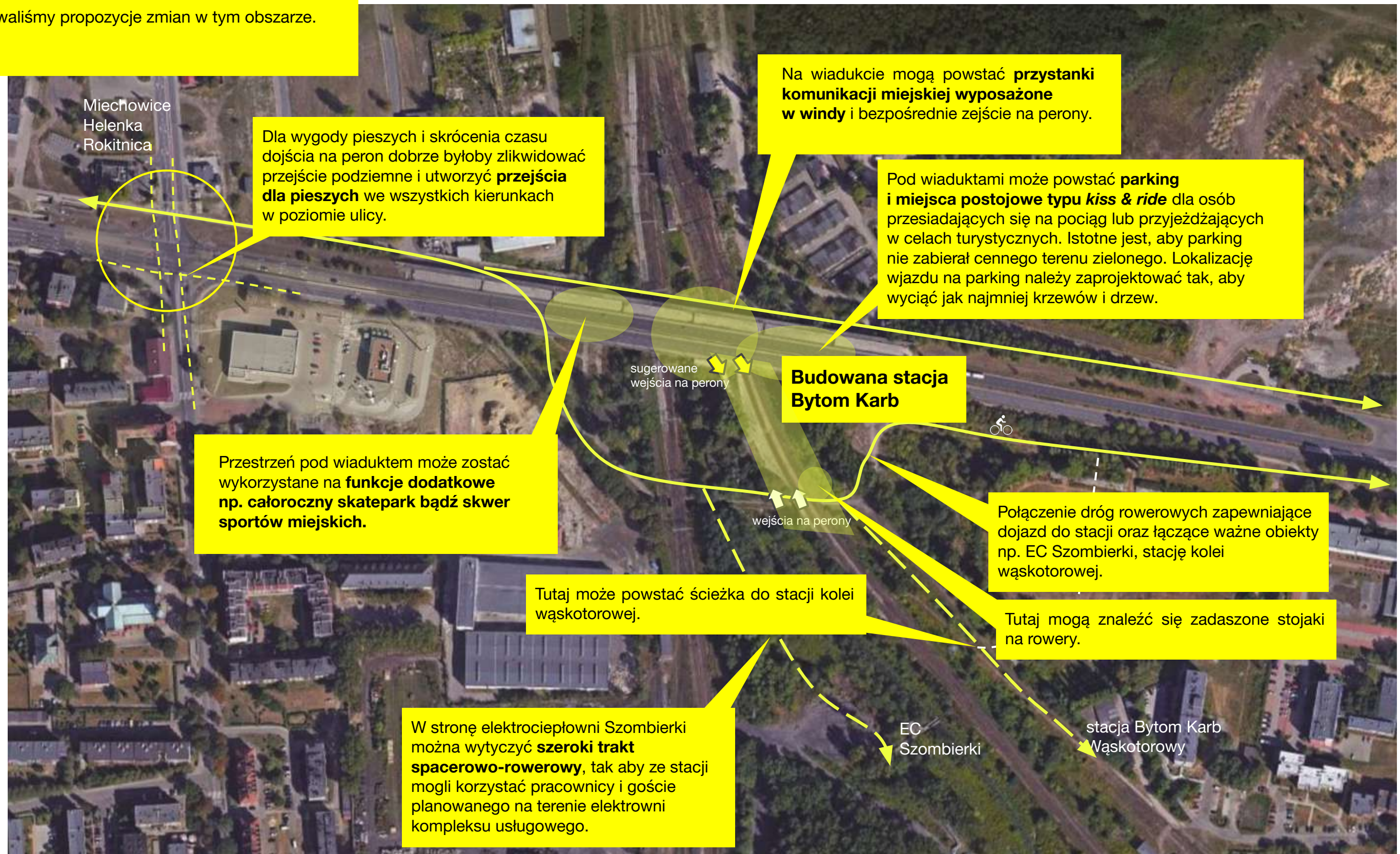
Żeby wykorzystać potencjał stacji należy wybudować przy niej **węzeł przesiadkowy wraz z funkcjami towarzyszącymi**. Okolica stacji wymaga **kompleksowej zmiany** obejmującej przebudowę infrastruktury **pieszej, rowerowej i drogowej**. Ważne, by mimo koniecznej skali inwestycji zadbać o zielony charakter miejsca i jego funkcję rekreacyjną.

- Na kolejnych stronach znajdziesz propozycje zmian, mapę własności oraz opracowane przez nas wskazówki dla urzędu gminy i projektantów.

Okolice stacji Bytom Karb

Co można poprawić?

W oparciu o obserwacje, wyniki spacerów i ankiet opracowaliśmy propozycje zmian w tym obszarze.



Okolice stacji Bytom Karb
Jaka jest struktura własności terenu?



Opracowano na podstawie mapy własności gruntów dostępnej pod adresem internetowym:
<https://sitplan.um.bytom.pl> (dostęp: 14.07.2023 r.).

Wskazówki dla Urzędu Miasta

- Patrz na wskazówki ogólne ze strony 11.
- Ważne, by zadbać o **zielony, rekreacyjny i turystyczny potencjał miejsca**. Nowe funkcje należy dodać tak, aby nie zniszczyć krajobrazu i wyciąć jak najmniej drzew. Na parkingi i funkcje dodatkowe należy wykorzystać teren pod estakadą.
- Wykorzystaj potencjał stacji. **Nowe przystanki komunikacji miejskiej** mogą powstać na estakadzie; powinny być połączone windami i schodami z peronami stacji Kolei Metropolitalnej. Dzięki czemu ze stacji korzystać będą mogły również osoby z niepełnosprawnościami, a przesiadka będzie szybka i prosta.
- Zapewnij mieszkańcom dalszych dzielnic **miejsca postojowe i kiss&ride w pobliżu wejścia na perony**, tak aby przesiadanie się na pociąg było szybkie i wygodne.
- Zapewnij **wygodę i bezpieczeństwo pieszych**. Zlikwidujemy przejście podziemne pod ulicą Miechowicką i zastąpmy je **przejściami dla pieszych w poziomie ulicy**. Dodajmy chodniki wzdłuż jezdnii, tak by piesi nie musieli nadkładać drogi, idąc na stację.
- W ramach wykonywania dokumentacji projektowej należy opracować **program ochrony zieleni** dla terenu objętego inwestycją. Zawarte w nim będą wskazówki, jak chronić drzewa i krzewy w trakcie prowadzonych prac budowlanych. Taki dokument może przygotować architekt krajobrazu lub dendrolog.

Uwaga

- Wszystkie powyższe wymogi i elementy należy zapisać w umowie z wykonawcą dokumentacji projektowej.

Co się stanie, jeśli tego nie zrobimy

- Mieszkańcy okolicznych osiedli **stracą miejsce rekreacji**, a turyści odwiedzający stację Bytom Karb Wąskotorowy nie będą mieli możliwości przyjemnego spędzenia czasu przed lub po przejeździe kolejką.
- Ze stacji **nie będą mogły korzystać osoby z niepełnosprawnościami**, ponieważ droga dojazdu do peronów jest długa i ma duże różnice poziomów. Osoby przesiadające się z autobusów i tramwajów będą musiały przejść długą drogę, co zniechęci do korzystania z pociągu osoby mieszkające dalej od stacji.
- Bez postojów *kiss & ride* **nie będziemy mogli zawieźć na stację** kogoś z dużą walizką ani sprawnie dojechać na nią taksówką. Brak parkingów uniemożliwi dojazd do stacji osobom, które są zmuszone korzystać z samochodu.
- Seniorzy, rodzice z dziećmi w wózkach lub inne osoby mające problemy z poruszaniem się **nie będą umiały przejść na drugą stronę ulicy Wrocławskiej**, co może uniemożliwić im dojazd na pociąg.
- Podczas prac budowlanych ucierpi wiele drzew i krzewów. **Uszkodzone rośliny obumrą** lub będą chorowały, a bujna zielen jest wartością tego miejsca.

Wskazówki dla projektantów

- Patrz na wskazówki ogólne ze strony 12.
- Pamiętaj o **krajobrazowych i przyrodniczych walorach terenu**, niech nowa infrastruktura ich nie zniszczy.
- Przyjrzyj się przebiegowi **wydeptanych przez pieszych ścieżek**, ciągi piesze i rowerowe prowadź po ich śladzie.
- Z tego obszaru poza pasażerami korzystają również **spacerowicze i rowerzyści**. W projekcie uwzględnij ich potrzeby, takie jak ławki stojaki na rowery, miejsca spotkań.

Co się stanie, jeśli tego nie zrobimy

- Mieszkańcy okolicznych osiedli stracą miejsce rekreacji, co za tym idzie jakość ich życia spadnie.
- Piesi będą chodzić utartymi ścieżkami i ignorować przebieg chodników. Źle usytuowana infrastruktura może też zagrozić używane dotąd przejścia.
- Na wąskich ścieżkach pieszych i rowerowych może wystąpić kolizja pomiędzy ich różnymi użytkownikami (osoby przechodzące przez ten obszar, spacerowicze, pasażerowie kolei).

Co widzieliśmy na spacerze?



Kolaż zdjęć otoczenia stacji Bytom.
fot. Łukasz Folda (2023 r.)

Kto uczestniczył w spacerze badawczym?

Spacerowaliśmy bardzo zróżnicowaną pod względem płci i wieku grupą 8 osób. Najmłodszy, zaledwie ośmioletni uczestnik spaceru dał się zapamiętać celnym spostrzeżeniem a seniorzy ciekawostkami, które opowiadali na temat Bytomia.

Czego dowiedzieliśmy się podczas spaceru?

Spacer badawczy odbywał się podczas ulewnego deszczu, przez co musieliśmy często chować się pod dachem. Rozmawialiśmy między innymi o dworcu autobusowym, ruchliwych ulicach w jego otoczeniu oraz ważnych dla historii miasta obiektach. Dowiedzieliśmy się nawet, gdzie przebiega umowna granica między strefą kibiców klubu Szombierki i Polonii Bytom.

→ Dużo czasu spędziliśmy na dworcu autobusowym

Spacer rozpoczęliśmy na ulicy Dworcowej, głównym deptaku miasta. W celu schronienia się przed deszczem weszliśmy do budynku dworca kolejowego. Z dworca przeszliśmy do dworca autobusowego. Dotarliśmy na jeden z peronów dworca autobusowego. Uczestnicy spaceru zwracali uwagę na panujący tutaj hałas powodowany przez przejeżdżające samochody i autobusy, dobiegający ze wszystkich stron. Perony są zdecydowanie za wąskie, a elementy, takie jak ławki, kosze i słupki, dodatkowo zawężają przestrzeń. Uczestnicy spacerów zwracali uwagę, że jest to duży problem w godzinach szczytu. Jako wartość wskazywali bliskość dwóch dworców obok siebie i to, że można stąd dojechać do wielu miejsc.

Przeszliśmy do przystanku, na którym wysiadają pasażerowie linii kończących tutaj bieg. Uczestnicy spaceru zwracali uwagę na to, że jest on oddalony od reszty przystanków i żeby dojść stamtąd na inne stanowisko, trzeba przejść przez wjazd na dworzec. Nie ma tutaj wyznaczonego przejścia dla pieszych, a ruch autobusów jest bardzo duży.



Oznaczenie numerów linii na peronach nie jest widoczne ze wszystkich stron i z dużej odległości.

fot. Łukasz Folda (2023 r.)



Wychodzący z autobusów ludzie muszą przejść widoczny na zdjęciu wjazd na dworzec, aby dotrzeć na przystanki innych linii.

fot. Łukasz Folda (2023 r.)



Perony dworca autobusowego są bardzo wąskie. Problemem jest też zadaszenie nieobejmujące całej długości przystanków.

fot. Łukasz Folda (2023 r.)

Dużo rozmawialiśmy o identyfikacji wizualnej dworca. Uczestnicy spaceru zaznaczali problem ze znalezieniem odpowiedniego przystanku i peronu. Mówili, że jest to trudne, zwłaszcza gdy na przesiadkę z jednego autobusu na drugi ma się bardzo mało czasu. Z dworca poszliśmy na wschód, w stronę przejścia pod torami.

→ **Ulice wokół dworca są bardzo ruchliwe i brakuje tutaj przejść dla pieszych**

Z dworca poszliśmy na wschód, w stronę przejścia pod torami. Mieszkańcy zwracali uwagę, że ulica Kolejowa i Plac Wolskiego są bardzo ruchliwe i brakuje na nich przejść dla pieszych. Miejsce ze względu na dużą ilość pasów i prędkość jadących samochodów nie jest przyjazne również dla rowerzystów. Jedna z uczestniczek spaceru wspominała jak próbowała przejechać tędy rowerem i podsumowała to tak: *Zdarzyło się, ale więcej bym tego nie powtórzyła*. Szliśmy północną stroną placu Wolskiego, osoby będące na spacerze zwracały uwagę na hałas samochodów, a najmłodszy uczestnik stwierdził: *Tu jest brzydko* i wywołał dyskusję na temat estetyki, chaosu reklamowego i zaniedbanych fasad kamienic. Przeszliśmy na południową stronę torów korzystając z chodnika biegnącego wzdłuż przejazdu pod torami. Przez całą drogę dokuczał nam hałas, ponadto musieliśmy bardzo długo czekać na przejściach dla pieszych na zielone światło. Doszliśmy do wejścia na dworzec od strony Zamłynia. Tam rozmawialiśmy dużo o historii i wartości znajdujących się dookoła elementów krajobrazu. Przy dworcu płynie rzeka Bytomka, działa stacja kolei wąskotorowej i blisko stąd na wzgórze Małgorzatki. Z południowego wejścia na dworzec można też dojść do Szombierek, gdzie odbywa się największy w regionie targ staroci. Uczestnik spaceru wspominał jak dawniej dworzec pełen był pasażerów i działała tam całodobowa restauracja. Dowiedzieliśmy się też, że w tym rejonie przebiegała umowna granica między kibicami Szombierek Bytom i Polonii Bytom.



Na chodnikach wzdłuż ulicy Kolejowej i placu Wolskiego jest bardzo głośno. Uczestnicy spacerów zaznaczali, że nie lubią tędy chodzić.

fot. Łukasz Folda (2023 r.)



Na światłach pieszcy czeka bardzo długo.

fot. Łukasz Folda (2023 r.)



Na tyłach stacji Bytom znajduje się stacja kolei wąskotorowej. Wejście na nią odbywa się od przystanku Zamłynie.

fot. Łukasz Folda (2023 r.)

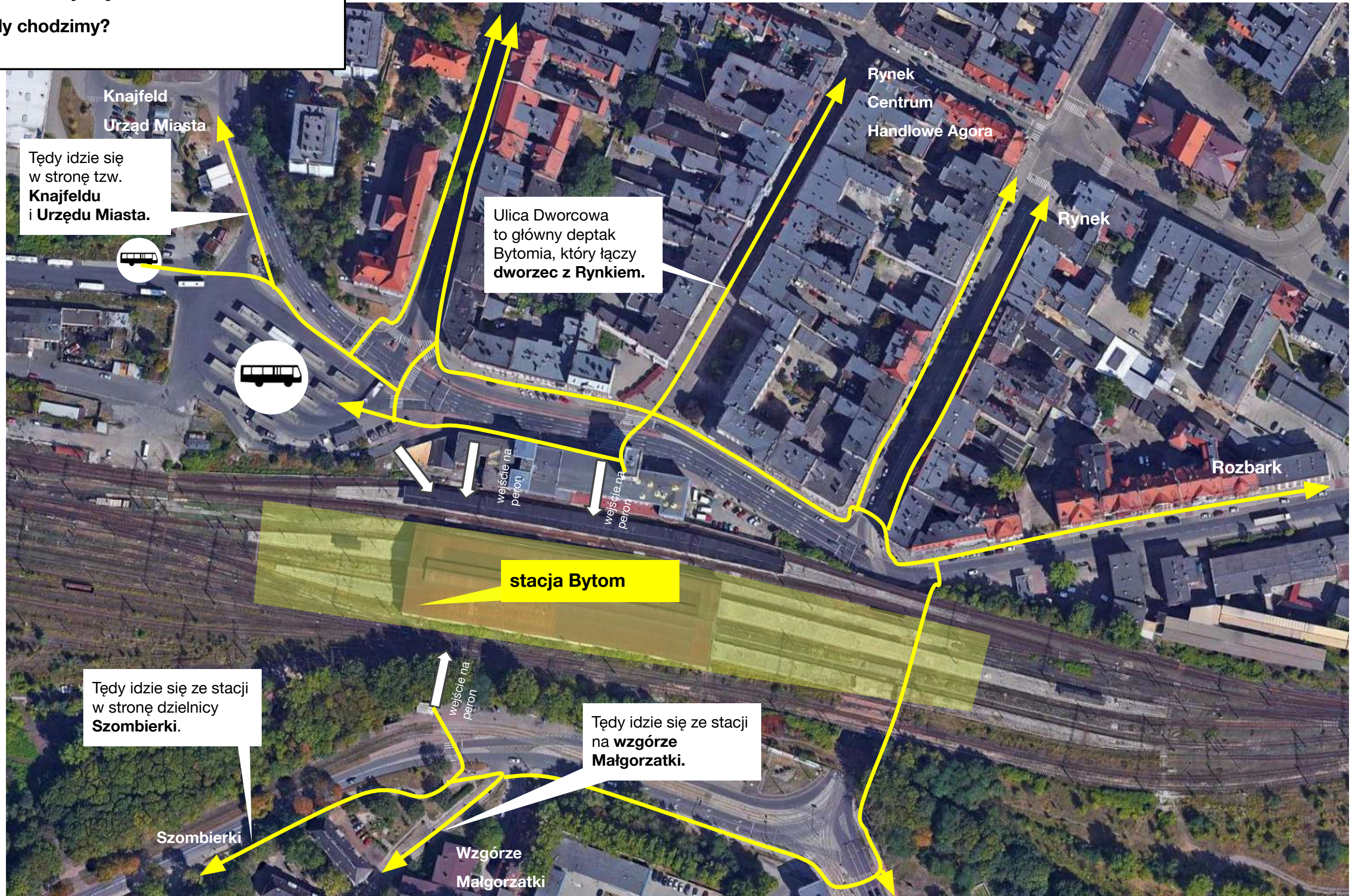


Dworzec kolejowy znajduje się w sąsiedztwie gęsto zabudowanego, zabytkowego Śródmieścia.

fot. Krzysztof Malinowski (2023 r.)

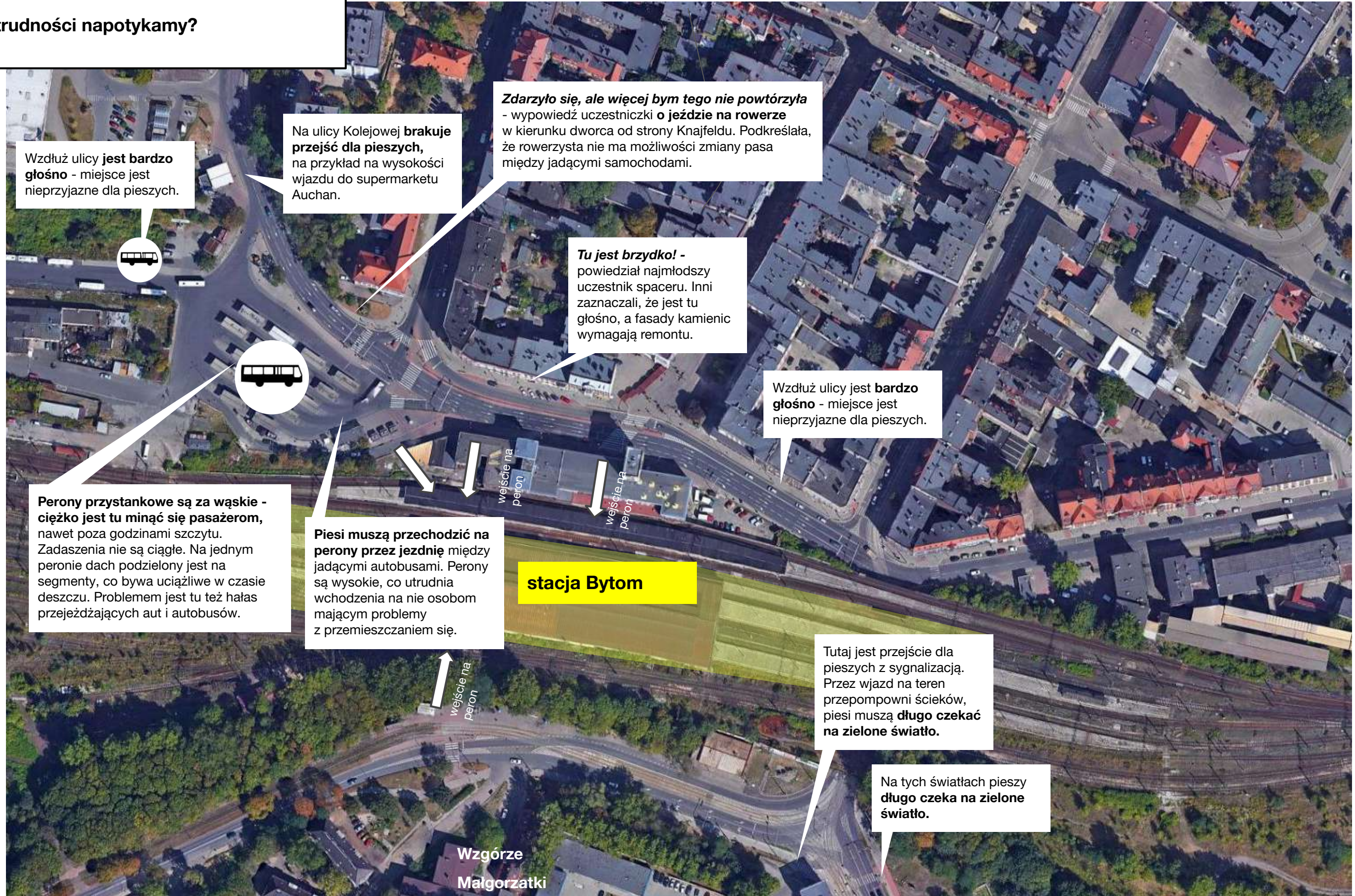
Okolice stacji Bytom

Którędy chodzimy?



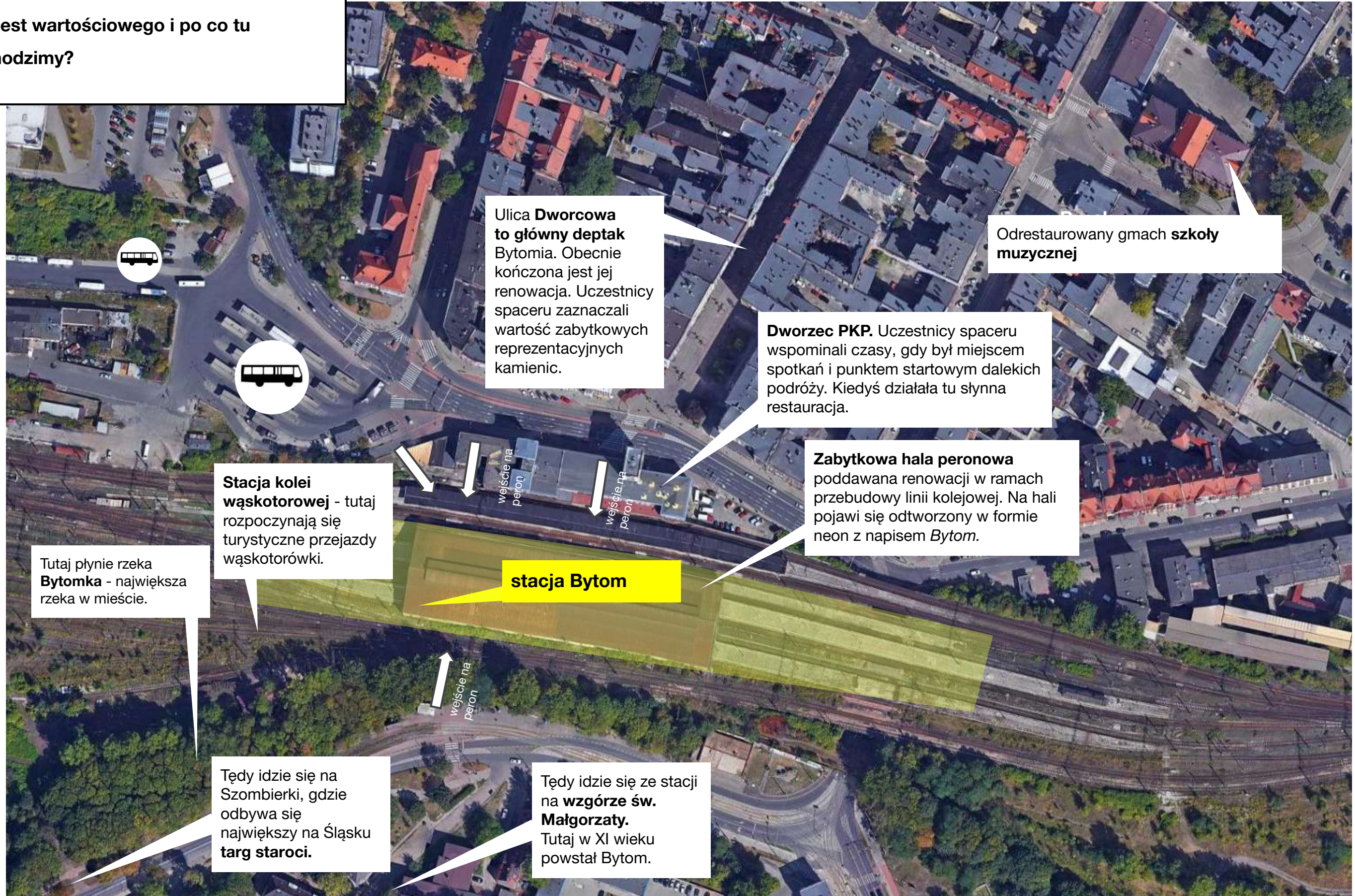
Okolice stacji Bytom

Jakie trudności napotykamy?



Okolice stacji Bytom

Co tu jest wartościowego i po co tu przychodzimy?



Ulica Dworcowa to główny deptak Bytomia. Obecnie kończona jest jej renowacja. Uczestnicy spaceru zaznaczali wartość zabytkowych reprezentacyjnych kamienic.

Odrestaurowany gmach **szkoły muzycznej**

Dworzec PKP. Uczestnicy spaceru wspominali czasy, gdy był miejscem spotkań i punktem startowym dalekich podróży. Kiedyś działała tu słynna restauracja.

Zabytkowa hala peronowa poddawana renowacji w ramach przebudowy linii kolejowej. Na hali pojawi się odtworzony w formie neon z napisem *Bytom*.

Stacja kolei wąskotorowej - tutaj rozpoczynają się turystyczne przejazdy wąskotorówki.

Tutaj płynie rzeka **Bytomka** - największa rzeka w mieście.

Tędy idzie się na Szombierki, gdzie odbywa się największy na Śląsku **targ staroci**.

Tędy idzie się ze stacji na **wzgórze św. Małgorzaty**. Tutaj w XI wieku powstał Bytom.

Czego dowiedzieliśmy się na spacerze - podsumowanie

Główne zalety obszaru zgłaszane przez mieszkańców

- Zaletą dworca autobusowego jest **zgrupowanie wielu linii autobusowych** w jednym miejscu i **powiązanie z dworcem PKP**.
- Na Dworzec kolejowy prowadzi remontowana, zamknięta dla ruchu samochodowego ulica Dworcowa, dzięki temu dojście na Dworzec z Rynku będzie przyjazne dla pieszych i rowerzystów.
- Okolica pełna jest **obiektów ważnych dla historii i kultury Bytomia**. Cenne są między innymi: Dworzec kolejowy z halą peronową, stacja kolei wąskotorowej, wzgórze Św. Małgorzaty, zabytkowe kamienice śródmieścia i rzeka Bytomka.
- Ze względu na **możliwość dojazdu transportem publicznym** ze stacji będą mogli korzystać nie tylko mieszkańcy Śródmieścia i pobliskiego Knajfeldu, ale także Rozbarku, Szombierek i Łagiewnik.

Możliwe konflikty, które należy uwzględnić przed realizacją inwestycji w tym miejscu:

- Piesi i rowerzyści korzystający z dworca i potrzebujący bezpiecznej i cichej przestrzeni przed dworcem **kontra** osoby przejeżdżające samochodem przed dworcem tranzytowo.
- Osoby korzystające turystycznie ze stacji Bytom Wąskotorowy **kontra** pasażerowie wchodzący na stację Bytom od strony Zamłynia.
- Osoby przechodzące przez dworzec tunelem łączącym Zamłynie z placem Wolskiego **kontra** pasażerowie idący tunelem na perony.

Główne problemy zgłaszane przez mieszkańców

- Na dworcu autobusowym brakuje pasów prowadzących na perony, piesi muszą chodzić między jadącymi autobusami. Zadaszenia peronów nie obejmują całych przystanków, przez co pasażerowie są narażeni na deszcz. Perony przystanków są za wąskie, na dworcu brakuje też wyraźnych, widocznej z daleka i różnych oznaczenia numerów linii i przystanków.
- **Długi czas oczekiwania** na przejściu dla pieszych i krótki czas trwania zielonego światła. światło czerwone zapala się jeszcze gdy pieszy jest na pasach, w niektórych miejscach brakuje przejść dla pieszych.
- W okolicach stacji i jest bardzo głośno z powodu intensywnego ruchu samochodów i autobusów,
- Brak **dróg rowerowych** wzdłuż ulicy Kolejowej i Placu Wolskiego oraz połączenia przejazdem rowerowym ulicy Dworcowej z dworcem autobusowym i kolejowym.

Wnioski: Co zrobić z tym obszarem?

Żeby wykorzystać potencjał stacji należy udoskonalić istniejący dworzec autobusowy i poprawić komfort pieszych i rowerzystów zapewniając im bezpieczną drogę do wejść dworca PKP. W tym miejscu należy rozważyć dodanie funkcji dodatkowych jak np. gastronomii czy punktu informacji turystycznej.

- Na kolejnych stronach znajdziesz propozycje zmian, mapę własności oraz opracowane przez nas wskazówki dla urzędu gminy i projektantów.

Okolice stacji Bytom

Co można poprawić?

W oparciu o obserwacje, wyniki spacerów i ankiet opracowaliśmy propozycje zmian w tym obszarze.

Należy **przenieść przystanek autobusowy** do wysiadania bliżej peronów lub zapewnić do nich komfortowe dojście.

Tutaj potrzebne są **przejścia dla pieszych**.

Dworzec autobusowy wymaga udoskonalenia. Perony powinny być poszerzone, zadaszenie powinno być ciągłe-obejmować całe perony. Na zadaszeniach peronów może pojawić się zieleń - zielone dachy i ściany z pnączy oddzielające perony od jezdni.

Rzekę Bytomkę należy **wyeksponować**, można rozważyć jej częściową **renaturyzację**.

Stacja Kolei Wąskotorowej wymaga **widocznego i atrakcyjnego wejścia**.

Na ulicy Kolejowej jest potrzeba wyznaczenia dodatkowych przejść dla pieszych m.in. na wysokości wjazdu do sklepu Auchan.

Należy zapewnić bezpieczne dojście do peronów dworca autobusowego z dworca PKP.

Plac Wolskiego wymaga przebudowy. Między chodnikami a jezdnią powinny pojawić się **drzewa i żywopłoty**. Należy rozważyć ograniczenie lub spowolnienie ruchu samochodowego, aby miejsce było bardziej przyjazne pieszym.

Należy ułatwić **przechodzenie przez jezdnię pieszym**, wzdłuż jezdni dobrze byłoby dodać pasy zieleni.

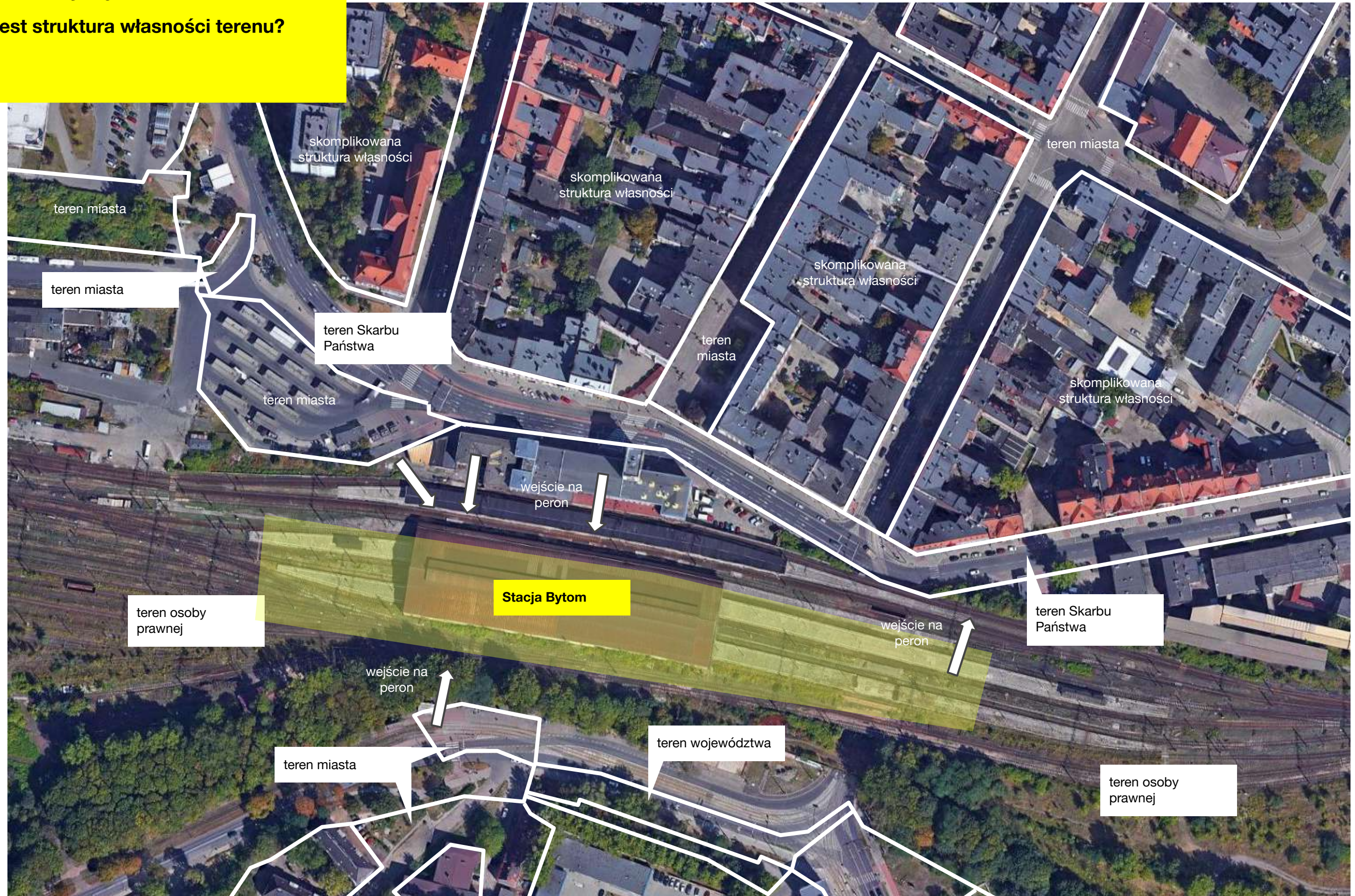
Przy tym przejściu dla pieszych można **zlikwidować sygnalizację świetlną**.

Stacja Bytom

Wzgórze
Małgorzatk

Okolice stacji Bytom

Jaka jest struktura własności terenu?



Opracowano na podstawie mapy własności gruntów dostępnej pod adresem internetowym: <https://sitplan.um.bytom.pl> (dostęp: 14.07.2023 r.).

Wskazówki dla Urzędu Miasta

- Patrz na wskazówki ogólne ze strony 11.
- Istniejący dworzec autobusowy potrzebuje udoskonalenia. Perony powinny być szersze, a wejście na nie prowadzić przez przejścia dla pieszych. Zadaszenia powinny obejmować całe perony, tak aby wszyscy pasażerowie mieli możliwość schować się przed deszczem. Wszystkie przystanki powinny być oznaczone dużymi tablicami z nazwami odjeżdżających z nich linii, tak by były widoczne z daleka i z różnych stron. Wszystkie przystanki powinny być możliwie blisko siebie.
- Należy dodać **zieleń niską i wysoką** (żywopłoty i drzewa) wzdłuż chodników, tak aby odizolować pieszych od hałasu i zanieczyszczeń, oraz podkreślić reprezentacyjny charakter miejsca. Można rozważyć zazielenienie dworca autobusowego, na przykład przez dodanie zielonych dachów lub zielonych ścian z pnączy.
- W otoczeniu potrzeba szerokich dróg rowerowych, tak aby możliwy był przejazd ulicą Kolejową i placem Wolskiego oraz bezpieczny przejazd do ulicy Dworcowej do dworca autobusowego i kolejowego.
- Należy zapewnić **miejsca postojowe i kiss & ride w pobliżu wejścia na perony** zarówno od strony placu Wolskiego, jak i Zamłynia, aby przesiadanie się na pociąg było szybkie i wygodne.
- Warto zadbać o **wygodę i bezpieczeństwo pieszych** w okolicy. Na ulicy Kolejowej powinny pojawić się dodatkowe przejścia dla pieszych, a chodniki w okolicy dworca powinny być poszerzone.

Uwaga

- Należy rozważyć ograniczenie lub spowolnienie ruchu samochodowego na placu Wolskiego i ulicy Kolejowej.

Co się stanie, jeśli tego nie zrobimy

- Dworzec autobusowy nie będzie bardziej komfortowy niż obecnie, co będzie zniechęcać ludzi do korzystania z transportu zbiorowego.
- Bez drzew i krzewów latem będzie tutaj gorąco, a osobom korzystającym z tego terenu będzie przeszkadzał hałas przejeżdżających samochodów i autobusów. Czekanie na pociąg lub autobus będzie nieprzyjemne.
- Ze względu na duży ruch samochodowy i pieszy dojazd na dworzec rowerem dalej będzie praktycznie niemożliwy.
- Bez postoju *kiss & ride* **nie będziemy mogli zawieźć na stację** kogoś z dużą walizką ani sprawnie dojechać na nią taksówką.
- Okolice stacji będą niebezpieczne dla pieszych. Niska jakość infrastruktury pieszej może prowadzić do wielu wypadków oraz zniechęcić do korzystania z kolei wiele osób. Przede wszystkim użytkowników mających problemy z poruszaniem się, jak na przykład osoby z niepełnosprawnością lub rodzice z dziećmi w wózkach.

Wskazówki dla projektantów

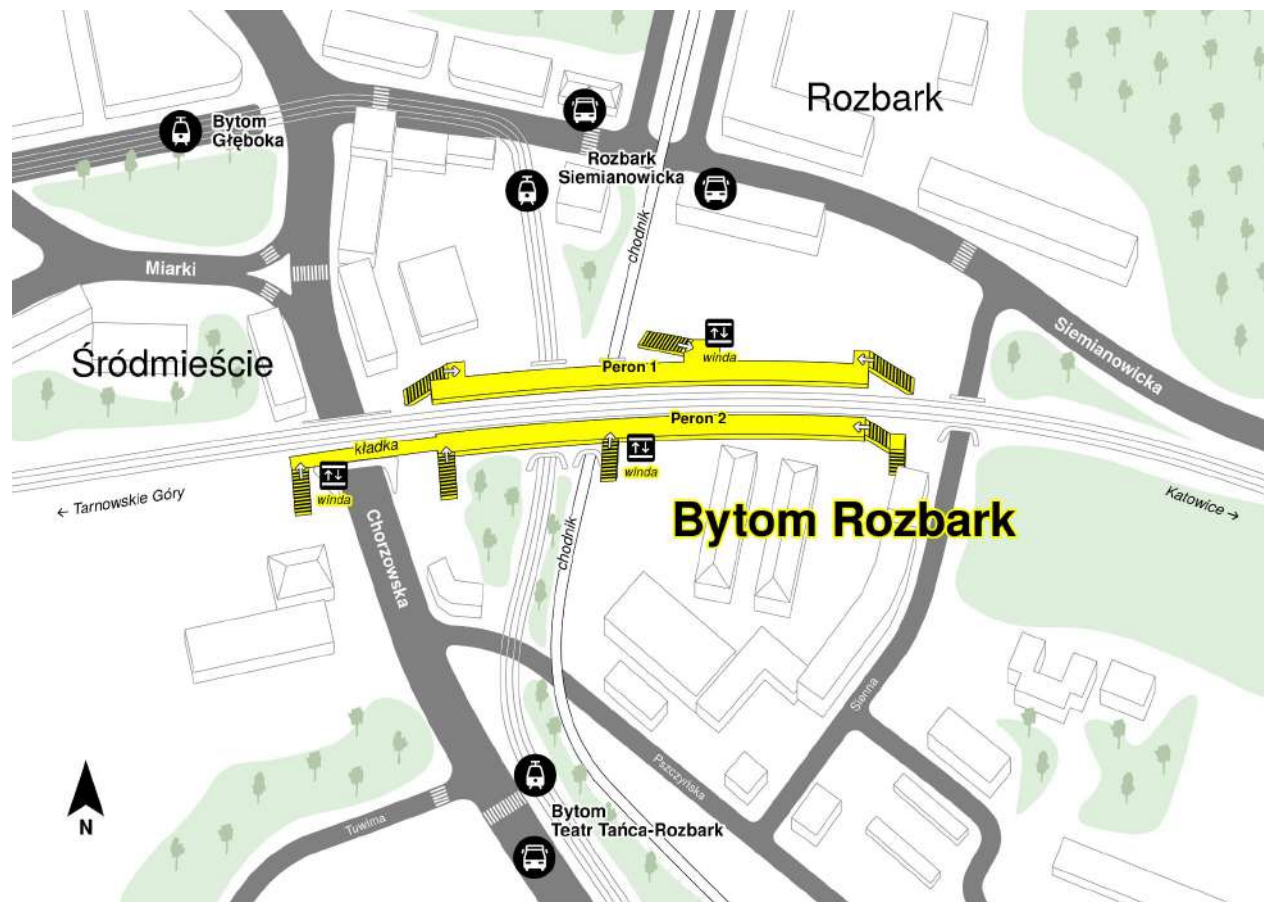
- **Patrz na wskazówki ogólne ze strony 12.**
- Otoczenie dworca jest **pełne zabytkowych obiektów i miejsc ważnych dla Bytomia**, takich jak śródmiejskie kamienice, budynek dworca z halą peronową, wzgórze Małgorzatki, rzeka Bytomka i przystanek Bytom Wąskotorowy. Pamiętaj o **kulturowych wartościach miejsca**. Nowa Infrastruktura powinna je podkreślać i nawiązywać do nich we współczesny sposób.
- Na terenie wokół dworca jest silne **natężenia ruchu pieszego i samochodowego** niezależnie od pory dnia i roku. Zadbaj o bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów oraz ich wygodę, tak żeby mogli korzystać z tego miejsca zarówno w upalne, jak i mroźne lub deszczowe dni.
- Obszar powinien mieć **reprezentacyjny charakter**. Projektuj nowe elementy z **trwałych i szlachetnych materiałów**, tak żeby były estetyczne mimo intensywnego użytkowania.

Co się stanie, jeśli tego nie zrobimy

- Miasto i jego mieszkańcy stracą możliwość podkreślenia swojej tożsamości, a odwiedzający je przyjezdni nie docenią walorów kulturowych Bytomia.
- Brak bezpiecznej i wygodnej infrastruktury pieszej i rowerowej może zniechęcić do przyjazdu lub przyścia na stację i korzystania z kolei. Ponadto przy tak dużym natężeniu ruchu może prowadzić do wielu wypadków.
- Miasto straci możliwość uzyskania przestrzeni, z której dumni będą jego mieszkańcy, a niska jakość materiałów będzie wpływać na negatywny odbiór Bytomia przez przyjezdnych.

Stacja Bytom Rozbark

stacja planowana do realizacji



Schemat stacji

Gdzie jest ta stacja?

Stacja planowana jest w dzielnicy Rozbark między ulicami Pszczyńską, Siemianowicką i Chorzowską. Ulokowana ma być w południowo-wschodniej części dzielnicy.

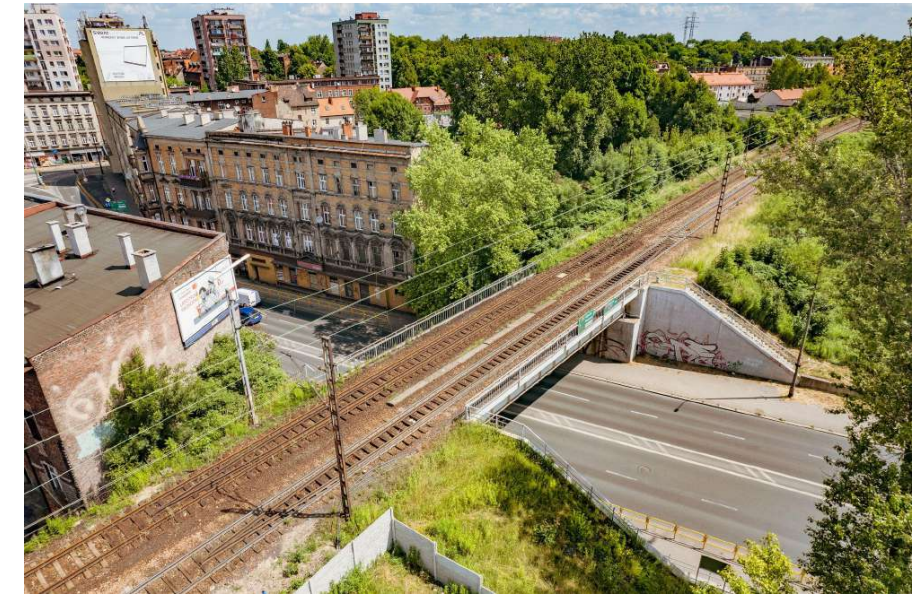
Dla kogo może to być stacja?

Ze stacji będą mogli korzystać między innymi mieszkańcy Rozbarku i Piekar Śląskich, ponieważ będzie to dla nich najbliższa stacja Kolei Metropolitalnej. Ze stacji będą mogli też korzystać turyści i spacerowicze przyjeżdżający na Żabie Doły.

Co zakłada Wstępne Studium Planistyczno-Prognostyczne opracowane na zlecenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na potrzeby programu Kolej+

- budowę dwóch peronów jednokrawędziowych (przy każdym będzie jeden tor),
- wejścia schodami od ulic: Chorzowskiej, Kopalnianej i traktu pieszo-rowerowego biegnącego po śladzie kolei wąskotorowej,
- wszystkie wejścia mają być wyposażone w windy.

Okolice stacji Bytom Rozbark



Kolaż zdjęć z okolic stacji Bytom Rozbark

fot. Krzysztof Malinowski, Wojciech Lesiak (2023 r.)

Kto uczestniczył w spacerze badawczym?

Na spacer przyszła grupa 7 osób. W grupie dominowały kobiety, a jedna z uczestniczek była asystentką osoby z niepełnosprawnością, która pomogła nam spojrzeć na przestrzeń z perspektywy osób o ograniczonej mobilności.

Czego dowiedzieliśmy się podczas spaceru?

Dowiedzieliśmy się, że w okolicy wiele osób się przesiada, a ruch pieszy jest bardzo duży. Mieszkańcy mówili też, że w okolicy planowana jest nowa siedziba szkoły baletowej.

→ Przez teren biegnie trakt spacerowo-rowerowy na Żabie Doły

Spacer rozpoczął się na przystanku autobusowym, z którego przeszliśmy w stronę planowanej stacji. Szliśmy ulicą Sienną, która przechodzi tunelem na drugą stronę torów kolejowych. Uczestnicy zwracali uwagę na to, że tunel jest wąski, a ulicą Sienną czasem kierowcy skracają sobie drogę omijając zakorkowane skrzyżowanie ulicy Chorzowskiej i Siemianowickiej. Uczestniczka spaceru zwróciła też uwagę na to, że tunel jest ciemny i bałaby się przechodzić przez niego sama w nocy.

Następnie przeszliśmy w stronę skrzyżowania ulicy Siemianowickiej z Aleją Jana Pawła Drugiego. Uczestnicy spaceru mówili, że mimo dużego natężenia ruchu samochodowego w tym rejonie, przejścia dla pieszych są raczej bezpieczne, a pieszy z daleka widzi nadjeżdżające samochody. Rejon ten, jak i całe otoczenie stacji nie jest przyjazny dla rowerzystów, co mówiła jedna z uczestniczek spaceru, która często jeździ po mieście na rowerze. Zaznaczała, że jeździ zgodnie z przepisami jezdnią, lecz ruch samochodowy jest duży, co obniża komfort jazdy. Przeszliśmy w stronę nasyp, gdzie biegła kolej wąskotorowa, a obecnie znajduje się ciąg spacerowo-rowerowy.



Widok na skrzyżowanie ulicy Siemianowickiej i Alei Jana Pawła II.

fot. Krzysztof Malinowski (2023 r.)



Ulica Sienna. W tle widać wąski przejazd pod torami.

fot. Krzysztof Malinowski (2023 r.)



Tutaj biegnie trakt
pieszo-rowerowy.

Dawne Zakłady Naprawcze
Górnośląskich Kolei
Wąskotorowych.

Dworzec kolejowy znajduje się w sąsiedztwie gęsto zabudowanego, zabytkowego Śródmieścia.

fot. Krzysztof Malinowski (2023 r.)

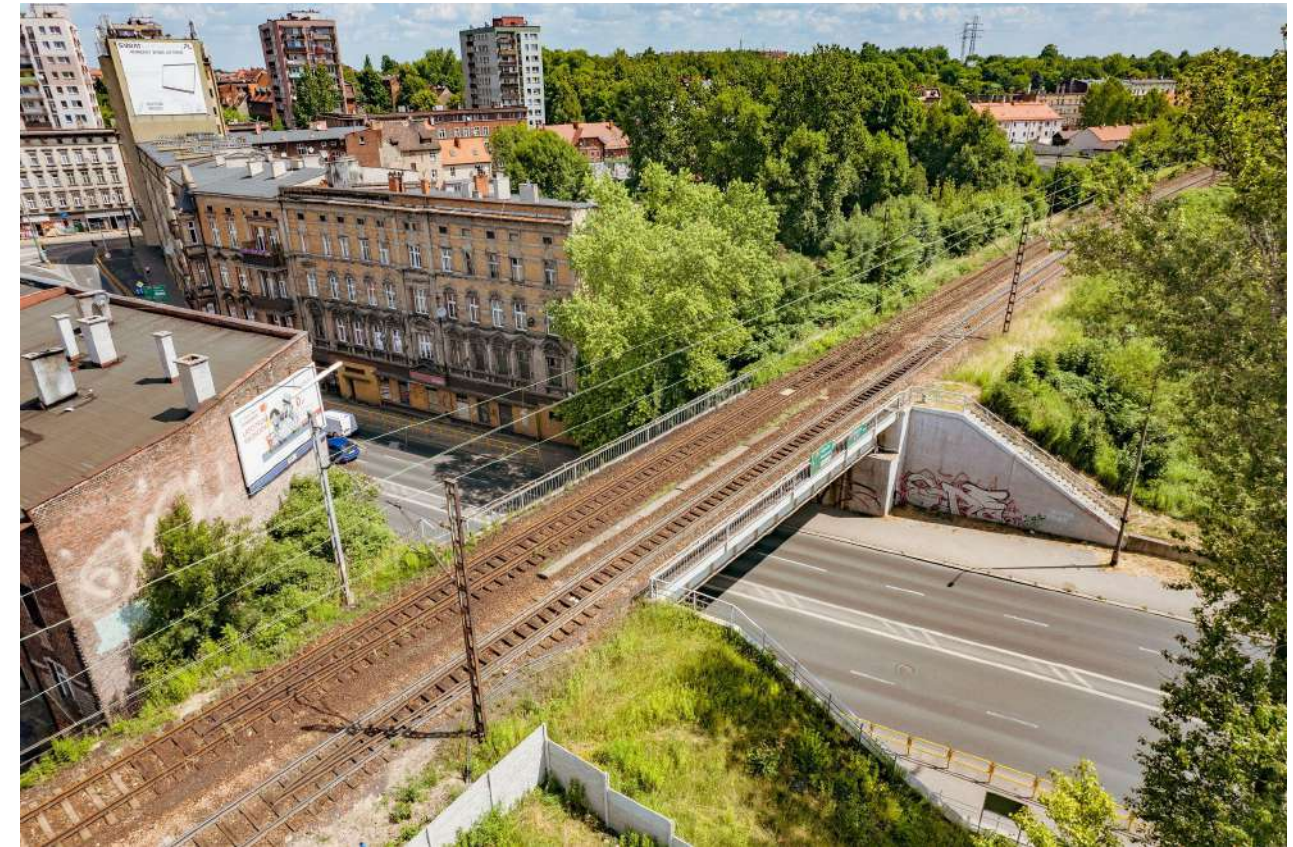
Uczestnicy spaceru mówili, że jest to popularna trasa spacerów i wycieczek. Można nią jechać w stronę Żabich Dołów z jednej strony, a z drugiej do dawnych Zakładów Naprawczych Górnośląskich Kolei Wąskotorowych. Nasyp jest bardzo wysoki i jedna z uczestniczek spaceru zaznaczała, że spacerowanie tutaj z dzieckiem wymaga od rodzica szczególnej uwagi. Przeszliśmy traktem nad ulicą Siemianowicką i pod torami kolejowymi, gdzie brakuje fragmentu nawierzchni. W sąsiedztwie przejścia pod torami planowane jest jedno z wejść na perony. Uczestnicy spaceru mówili o potencjalnym ryzyku kolizji ruchu spacerowego i rowerowego z ruchem wchodzących na stację pasażerów.

→ W okolicy są funkcje o znaczeniu ponadlokalnym

Podeszliśmy do przystanku tramwajowego *Bytom Teatr Tańca - Rozbark*. Młodszy uczestnicy spaceru sugerowali, że przystanków tramwajowych mogłoby być mniej, dzięki czemu skróciłby się czas przejazdu. Uczestniczka spaceru zajmująca się zawodowo pomocą osobom z niepełnosprawnościami mówiła, że gęste rozmieszczenie przystanków umożliwi seniorom podróże po mieście, ponieważ ci potrzebują przystanków możliwie jak najbliżej swoich domów.

Mieszkańcy zwrócili uwagę na obiekty znajdujące się w sąsiedztwie przystanku, czyli Teatr Tańca i Ruchu Rozbark oraz Centrum Sportu Skarpa. Inna uczestniczka spaceru mówiła, że w okolicy planowany jest też nowa siedziba szkoły baletowej wraz z internatem.

Następnie przeszliśmy wzdłuż ruchliwej ulicy Chorzowskiej w stronę skrzyżowania z ulicą Siemianowicką. Pojawił się pomysł, aby w sąsiedztwie centrum sportu powstał parking dla osób przesiadających się na pociąg. Uczestnicy spaceru zwracali uwagę, że chodzenie w tym rejonie jest nieprzyjemne ze względu na hałas i brak cienia. Na przejściach dla pieszych bardzo długo czeka się na zielone światło. Dodatkową uciążliwością jest przejście podziemne pod ulicą Witczaka, z którego trzeba korzystać, aby dojść do przystanku autobusowego. Uczestniczka spaceru zaznaczała, że przejście jest czasem zalewane i nie jest miejscem, gdzie czuje się bezpiecznie.



Przejazd kolejowy nad ulicą Chorzowską.

fot. Wojciech Lesiak (2023 r.)



Śladem dawnej kolei wąskotorowej biegnie popularny trakt spacerowo-rowerowy.

fot. Wojciech Lesiak (2023 r.)



Tutaj planowana jest stacja Bytom Rozbark.

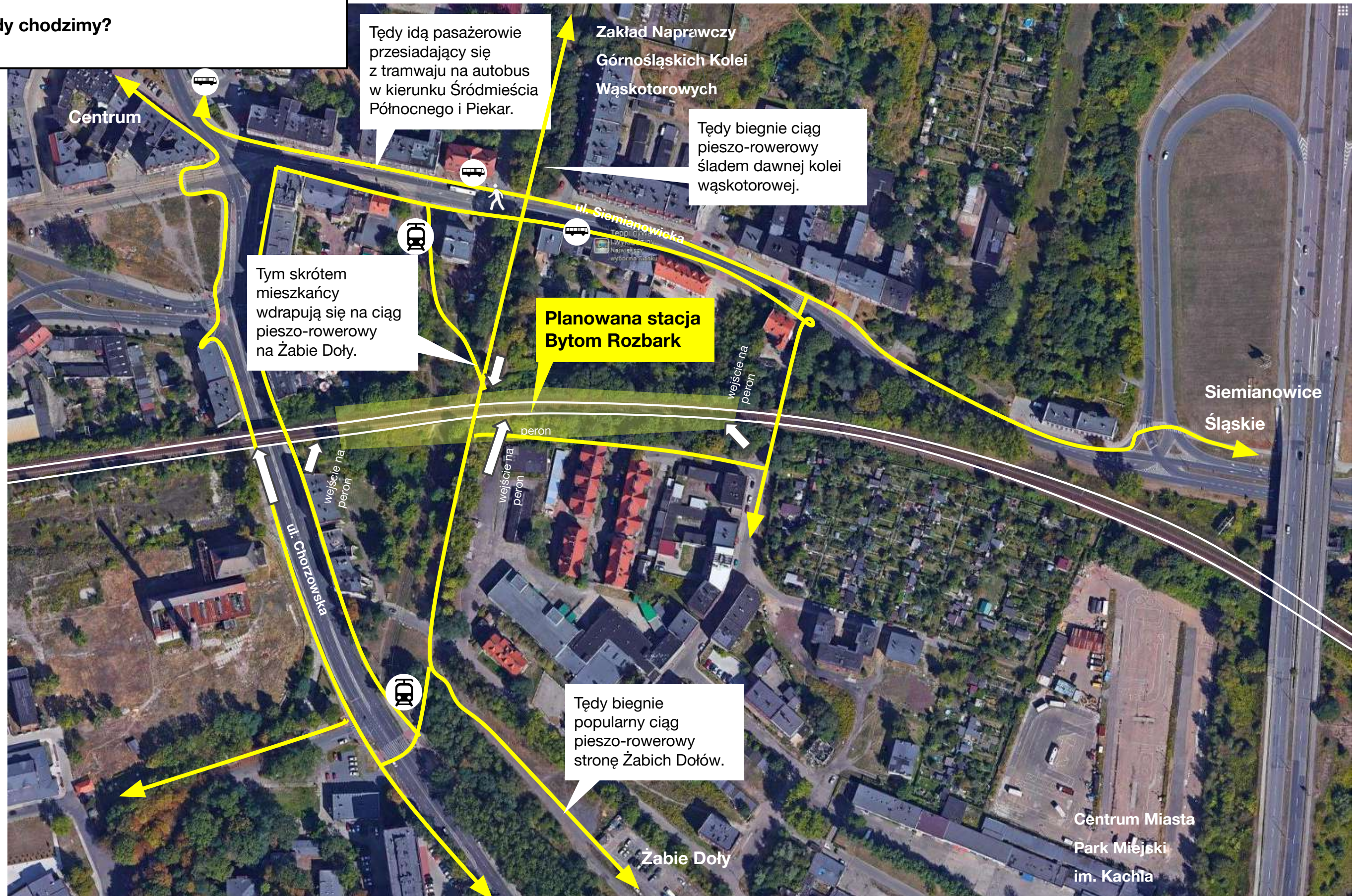
Centrum Sportu Skarpa Bytom

Dworzec kolejowy znajduje się w sąsiedztwie gęsto zabudowanego, zabytkowego Śródmieścia.

fot. Krzysztof Malinowski (2023 r.)

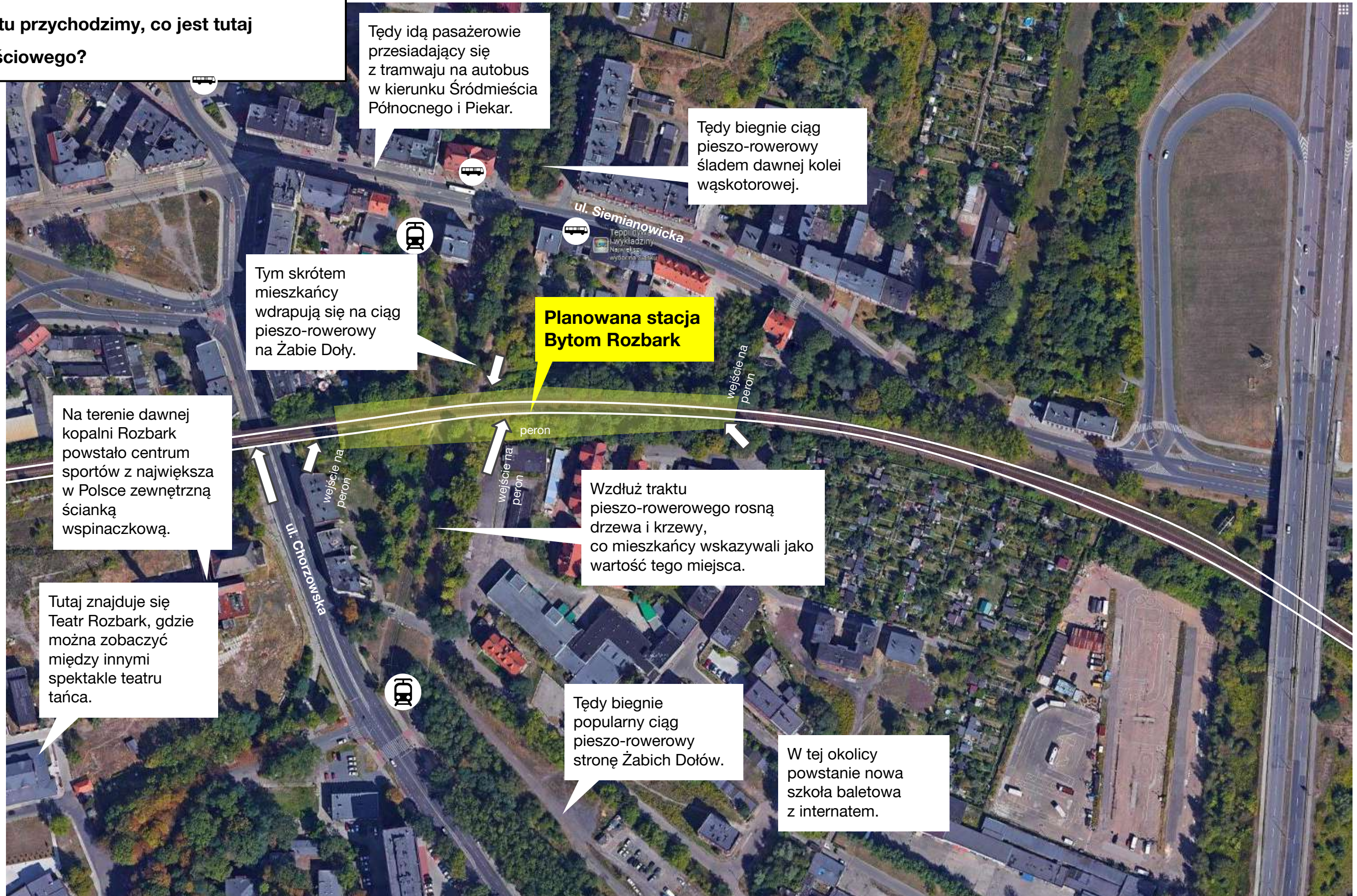
Okolice stacji Bytom Rozbark

Którędy chodzimy?



Okolice stacji Bytom Rozbark

Po co tu przychodzimy, co jest tutaj wartościowego?



Tędy idą pasażerowie przesiadający się z tramwaju na autobus w kierunku Śródmieścia Północnego i Piekary.

Tędy biegnie ciąg pieszo-rowerowy śladem dawnej kolei wąskotorowej.

Tym skrótem mieszkańcy wdrapują się na ciąg pieszo-rowerowy na Żabie Doły.

Planowana stacja Bytom Rozbark

Na terenie dawnej kopalni Rozbark powstało centrum sportów z największą w Polsce zewnętrzną ścianką wspinaczkową.

Tutaj znajduje się Teatr Rozbark, gdzie można zobaczyć między innymi spektakle teatru tańca.

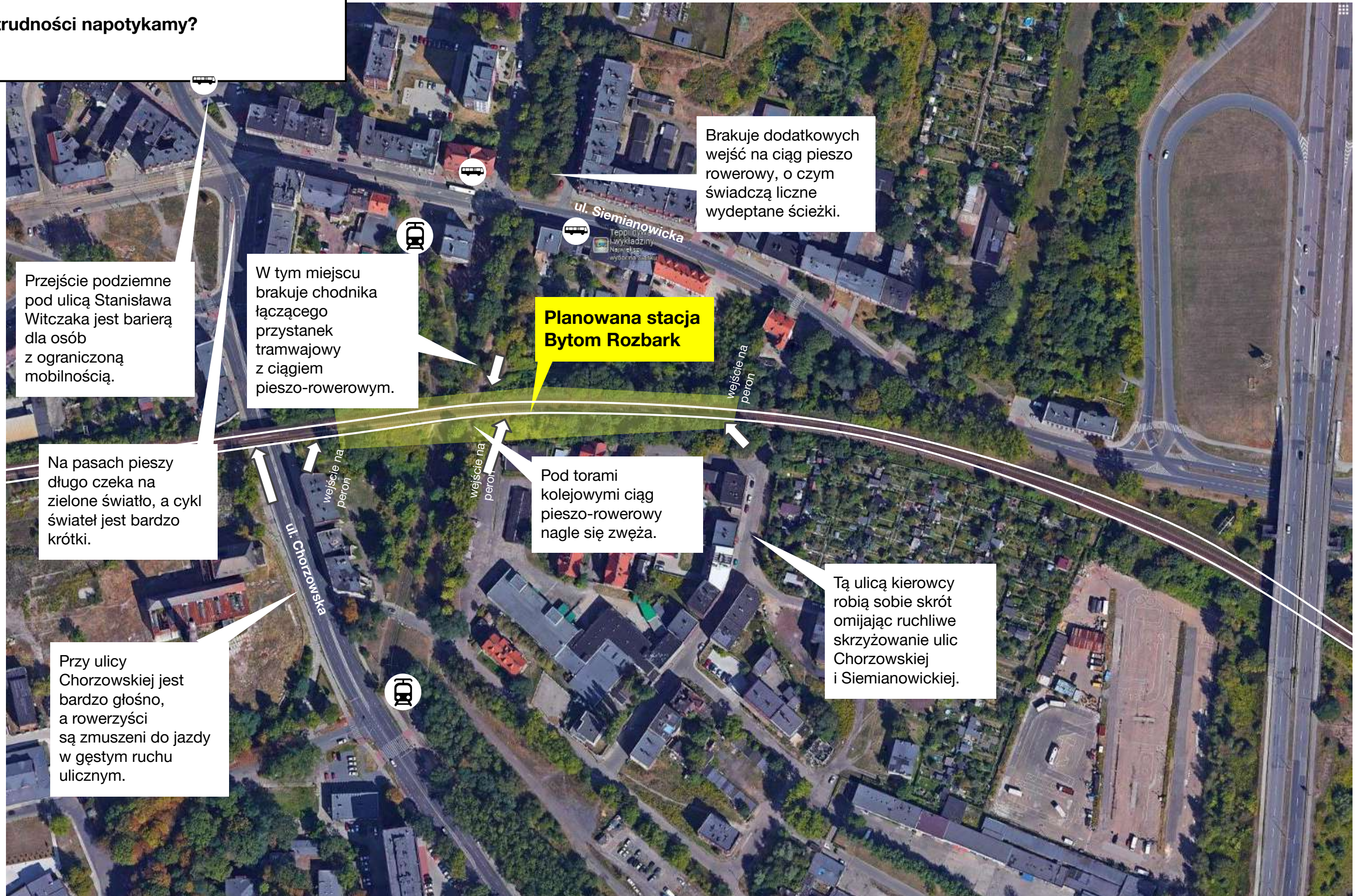
Wzdłuż traktu pieszo-rowerowego rosną drzewa i krzewy, co mieszkańcy wskazywali jako wartość tego miejsca.

Tędy biegnie popularny ciąg pieszo-rowerowy stronę Żabich Dołów.

W tej okolicy powstanie nowa szkoła baletowa z internatem.

Okolice stacji Bytom Rozbark

Jakie trudności napotykamy?



Przejęcie podziemne pod ulicą Stanisława Witczaka jest barierą dla osób z ograniczoną mobilnością.

W tym miejscu brakuje chodnika łączącego przystanek tramwajowy z ciągiem pieszo-rowerowym.

Brakuje dodatkowych wejść na ciąg pieszo-rowerowy, o czym świadczą liczne wydeptane ścieżki.

Planowana stacja Bytom Rozbark

Na pasach pieszy długo czeka na zielone światło, a cykl świateł jest bardzo krótki.

Pod torami kolejowymi ciąg pieszo-rowerowy nagle się zwęża.

Tą ulicą kierowcy robią sobie skrót omijając ruchliwe skrzyżowanie ulic Chorzowskiej i Siemianowickiej.

Przy ulicy Chorzowskiej jest bardzo głośno, a rowerzyści są zmuszeni do jazdy w gęstym ruchu ulicznym.

Czego dowiedzieliśmy się na spacerze - podsumowanie

Główne zalety obszaru zgłaszane przez mieszkańców

- Lokalizacja stacji jest według uczestników spaceru trafiona i możliwe będzie jej powiązanie z przystankami autobusowymi i tramwajowymi.
- Przez teren przebiega popularny trakt spacerowo-rowerowy szlakiem dawnej kolei wąskotorowej, którym da się dojechać na Żabie Doły. Trakt otoczony jest przez stare drzewa i krzewy.
- W pobliżu stacji znajdują się ważne obiekty: Teatr Tańca i Ruchu Rozbark oraz Centrum Sportów Skarpa Bytom.

Możliwe konflikty, które należy uwzględnić przed realizacją inwestycji w tym miejscu:

- Piesi i rowerzyści korzystający z dworca i potrzebujący bezpiecznej drogi do stacji **kontra** osoby przejeżdżające samochodem oczekujące dużej przepustowości dróg.
- Piesi i rowerzyści jadący traktem pieszo rowerowym **kontra** pasażerowie wchodzący i wychodzący z pociągu.

Główne problemy zgłaszane przez mieszkańców

- Nieprzyjemne, niewygodne i **niedostępne podziemne przejście** dla pieszych pod ulicą Stanisława Witczaka.
- **Długi czas oczekiwania** na przejściu dla pieszych i krótki czas trwania zielonego światła. Światło czerwone zapala się jeszcze, gdy pieszy jest na pasach. W niektórych miejscach brakuje przejść dla pieszych.
- Przy ulicy Chorzowskiej jest bardzo głośno z powodu intensywnego ruchu drogowego.
- Brak prostej drogi na szczyt nasypu, którym biegnie ciąg rowerowo-pieszy.
- Brak **dróg rowerowych**. Rowerzyści zmuszeni są do jazdy ruchliwymi jezdniami.

Wnioski: Co zrobić z tym obszarem?

Żeby wykorzystać potencjał stacji należy powiązać przystanki tramwajowe i autobusowe z planowaną stacją. Ważne jest, by nie zakłócić tranzytowego ruchu rowerowego i spacerowego oraz poprawić komfort pieszych i rowerzystów na ulicach otaczających stację.

- Na kolejnych stronach znajdziesz propozycje zmian, mapę własności oraz opracowane przez nas wskazówki dla urzędu gminy i projektantów. W przypadku tej stacji zamieszczamy też **wskazówki dla PKP PLK**, ponieważ dla tej stacji jeszcze nie opracowano projektu.

Okolice stacji Bytom Rozbark

Jakie trudności napotykamy?

Warto zlikwidować przejście podziemne pod ulicą Stanisława Witczaka i zastąpić je wyniesionym przejściem dla pieszych na poziomie jezdni.

Przystanek tramwajowy i stacja powinny być połączone windą, która umożliwi przesiadanie się osobom z ograniczoną mobilnością.

Planowana stacja Bytom Rozbark

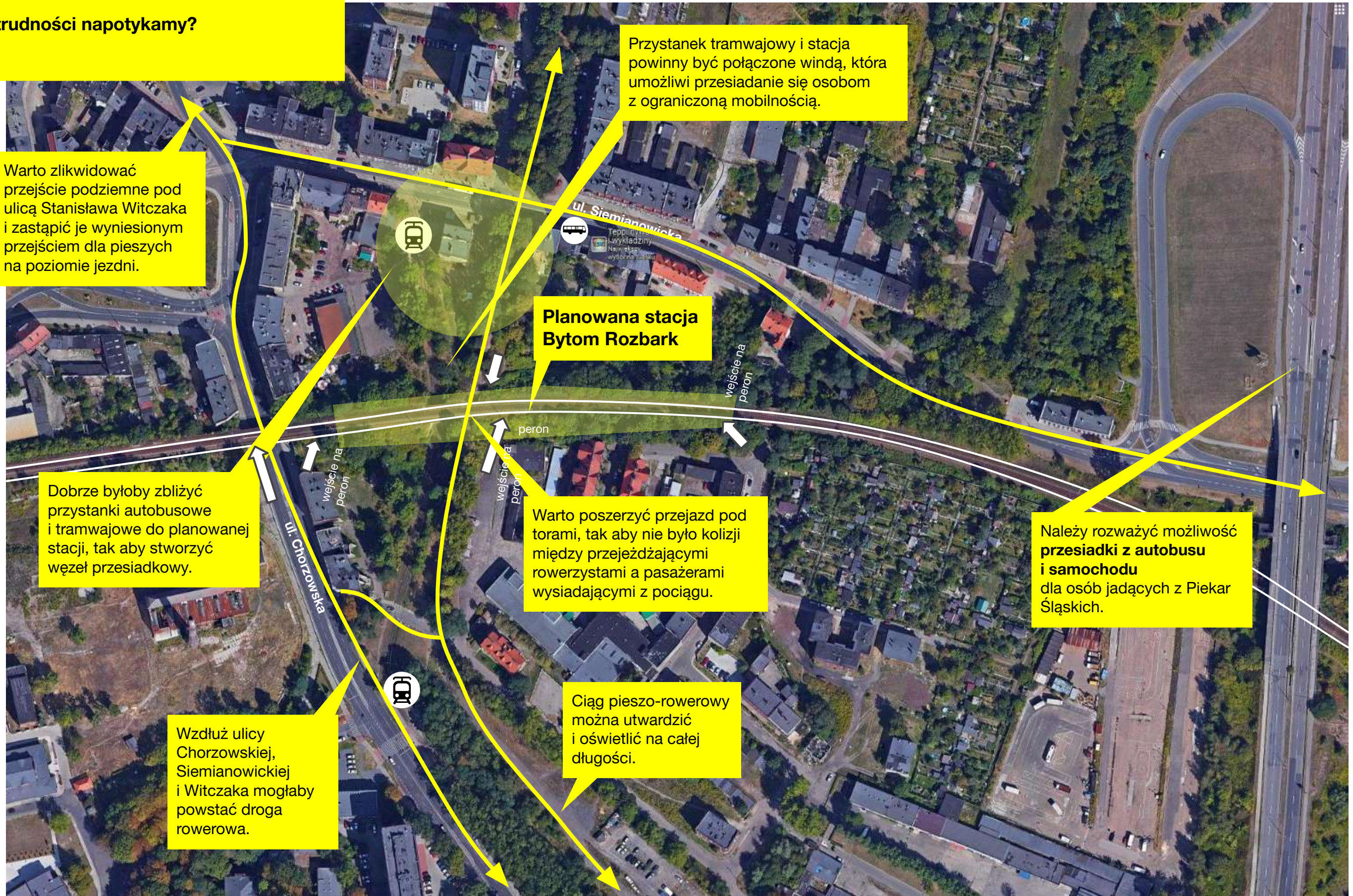
Dobrze byłoby zbliżyć przystanki autobusowe i tramwajowe do planowanej stacji, tak aby stworzyć węzeł przesiadkowy.

Warto poszerzyć przejazd pod torami, tak aby nie było kolizji między przejeżdżającymi rowerzystami a pasażerami wysiadającymi z pociągu.

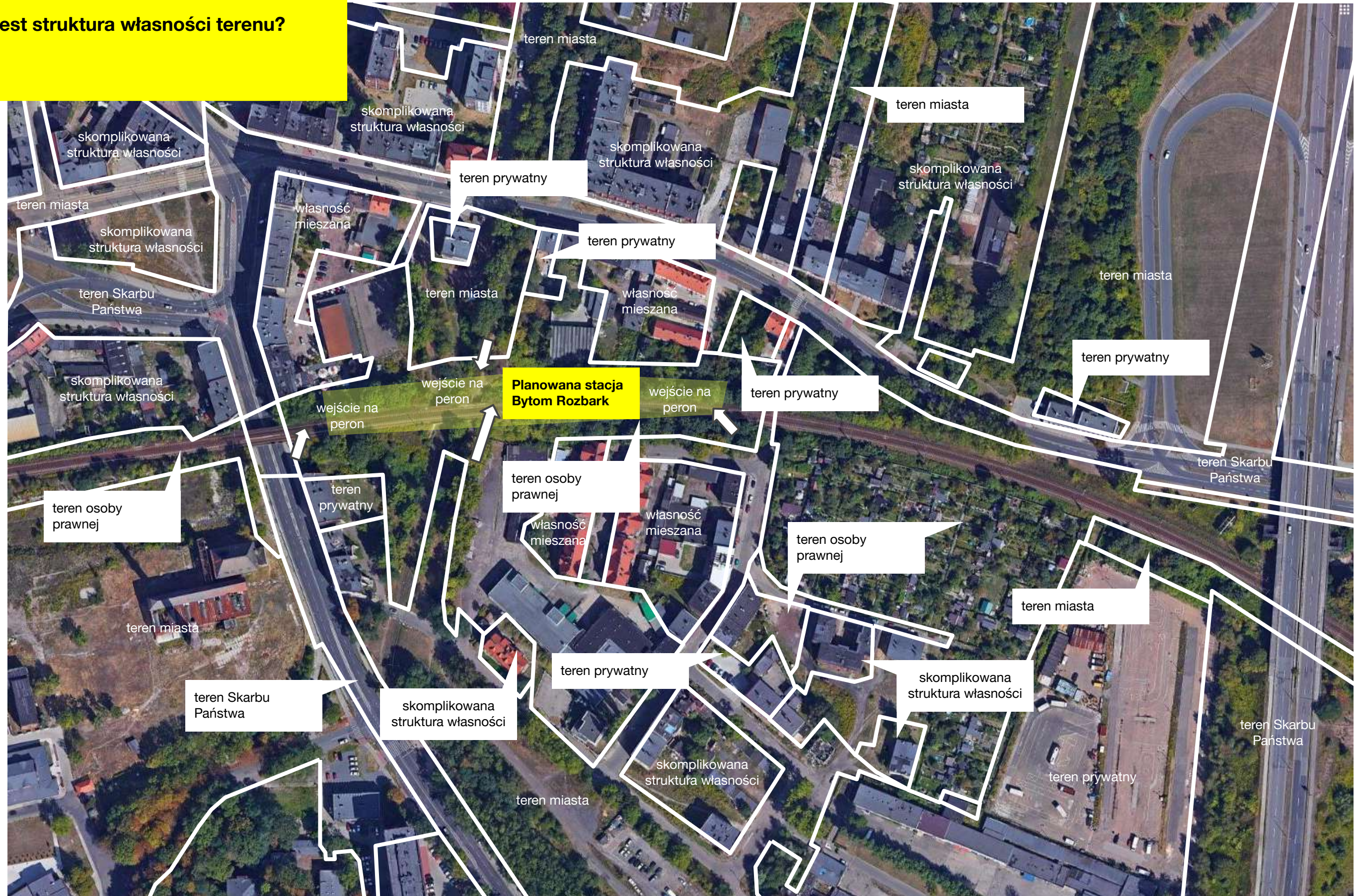
Należy rozważyć możliwość przesiadki z autobusu i samochodu dla osób jadących z Piekar Śląskich.

Wzdłuż ulicy Chorzowskiej, Siemianowickiej i Witczaka mogłaby powstać droga rowerowa.

Ciąg pieszo-rowerowy można utwardzić i oświetlić na całej długości.



Okolice stacji Bytom Rozbark
Jaka jest struktura własności terenu?



Opracowano na podstawie mapy własności gruntów dostępnej pod adresem internetowym:
<https://sitplan.um.bytom.pl> (dostęp: 14.07.2023 r.).

Wskazówki dla Urzędu Miasta

- **Patrz na wskazówki ogólne ze strony 11.**
- Wzdłuż ulic Witczaka, Siemianowickiej i Chorzowskiej dobrze byłoby wyznaczyć **drogę rowerową lub pas dla rowerów** łączący stację z innymi częściami miasta.
- Przystanki tramwajowe powinny być **połączone windą** z poziomem peronów i pieszo-rowerowej promenady.
- Przy wejściu na stację powinny stanąć **wiaty na rowery**.
- Przystanki autobusowe i tramwajowe powinny być możliwie blisko siebie, tak aby przesiadanie się nie wymagało zbyt wiele czasu
- W celu zapewnienia **wygody i bezpieczeństwa pieszych** należy zlikwidować przejście podziemne pod ulicą Stanisława Witczaka. Można zastąpić je **wyniesionymi przejściami dla pieszych**. Dodajmy chodniki wzdłuż jezdni, tak aby piesi nie musieli nadkładać drogi, idąc na stację.
- Ważne, by zadbać o **zielony, rekreacyjny i turystyczny potencjał traktu pieszo-rowerowego**. Nowe funkcje należy dodać tak, aby nie zniszczyć krajobrazu i wyciąć jak najmniej drzew.
- W ramach wykonywania dokumentacji projektowej należy opracować **program ochrony zieleni** dla terenu objętego inwestycją. Zawarte w nim będą wskazówki, jak chronić drzewa i krzewy w trakcie prowadzonych prac budowlanych. Taki dokument może przygotować architekt krajobrazu lub dendrolog.

Co się stanie, jeśli tego nie zrobimy

- Jazda ulicą nie będzie bezpieczna, co zniechęci do jazdy na rowerze seniorów i rodziców z małymi dziećmi.
- Bez wind ze stacji i przystanków nie będą mogły korzystać osoby mające problemy z mobilnością.
- Mieszkańcy będą niechętnie przyjeżdżać na stację rowerem.
- Mieszkańcy będą obawiać się korzystania ze stacji w nocy lub zimowymi popołudniami.
- Seniorzy, rodzice z dziećmi w wózkach lub inne osoby mające problemy z poruszaniem się **nie będą umiały przejść na drugą stronę ulicy Stanisława Witczaka**, co może uniemożliwić im dojsze na pociąg.
- Bez zieleni trakt pieszo-rowerowy nie będzie tak atrakcyjny, jak dotychczas, a mieszkańcy okolicy stracą miejsce rekreacji.
- Podczas prac budowlanych ucierpi wiele drzew i krzewów. **Uszkodzone rośliny obumrą** lub będą chorowały, a bujna zieleń jest wartością tego miejsca.

Wskazówki dla PKP Polskich Linii Kolejowych

- Z powodu sąsiedztwa z traktem pieszo-rowerowym, należy przygotować stacje na duży ruch rowerzystów, którzy będą chcieli wejść do pociągu z rowerem. Ciągi schodów powinny być szerokie i wyposażone w płozy do prowadzenia roweru.
- Wejścia na perony nie powinny powodować kolizji z traktem pieszo-rowerowym. Potrzebne jest poszerzenie ciągów pieszych i rowerowych przy wejściach bądź oddzielenie ruchu tranzytowego od ruchu pasażerów wchodzących i wychodzących z peronów.
- Windy powinny łączyć różne poziomy terenu to znaczy poziom przystanków tramwajowych z poziomem traktu pieszo-rowerowego i poziom peronów.

Wskazówki dla projektantów

- Patrz na wskazówki ogólne ze strony 12.
- Prawdopodobnie ze stacji oprócz mieszkańców będą korzystali rowerzyści przyjeżdżający na Żabie Doły. Zadbaj o wysoką jakość dróg rowerowych łączących stację z okolicą. Powinny być szerokie i możliwie mało kręte.
- Miej na uwadze charakter miejsca, niech nowej infrastrukturze towarzyszy zieleń w postaci drzew i krzewów. Nawiązując do lokalnej architektury możesz dodać akcenty z cegły.

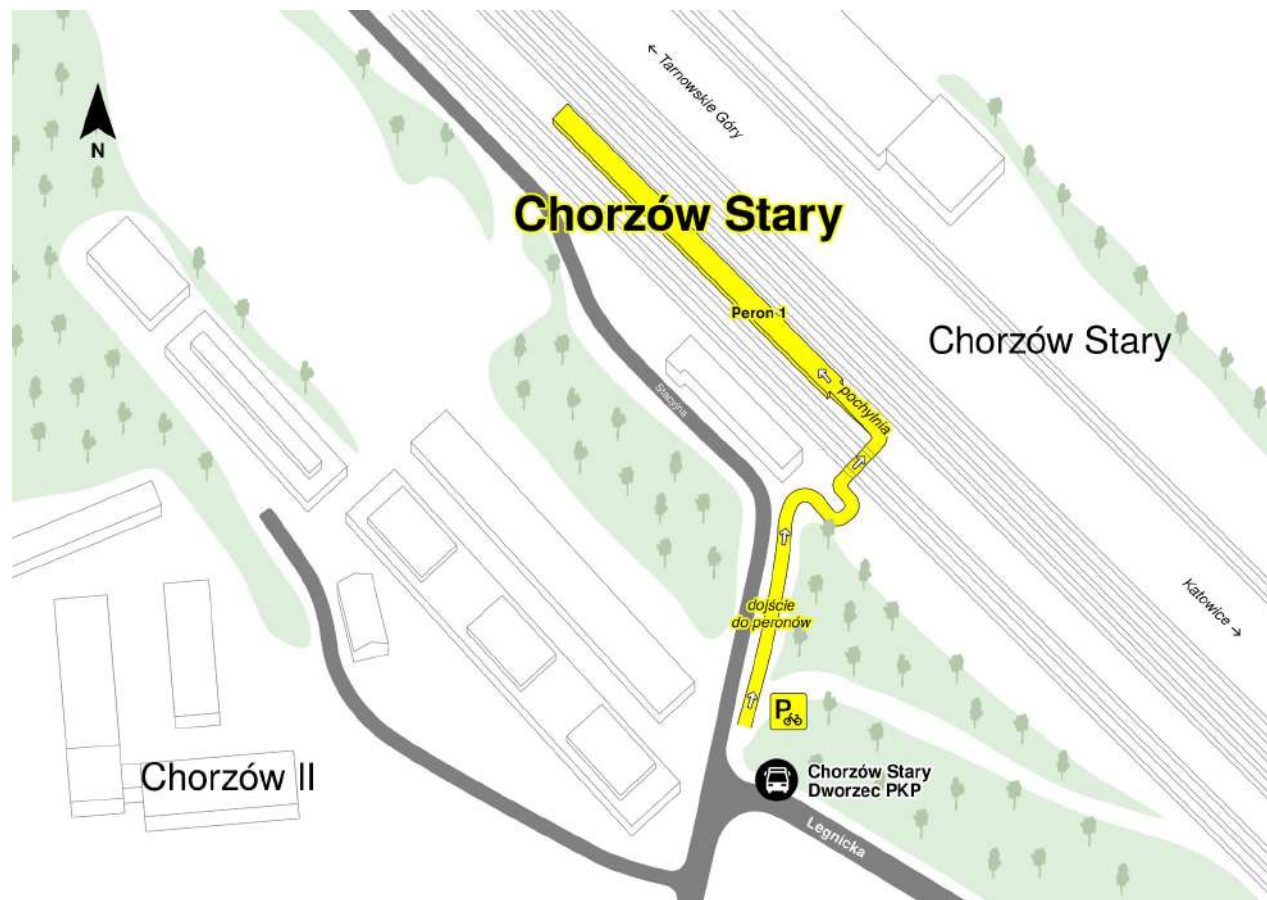
Co się stanie, jeśli tego nie zrobimy

- Po wąskich schodach rowerzyści wnoszący na peron rowery będą zderzać się z pieszymi wychodzącymi z peronów.
- Rowerzyści i spacerowicze będą tłoczyć się na wąskich przejściach, co obniży atrakcyjność traktu pieszo-rowerowego.
- Osoby z niepełnosprawnościami nie będą mogły przesiadać się z pociągu na tramwaj oraz korzystać z traktu spacerowego.

Co się stanie, jeśli tego nie zrobimy

- W ciepłe dni przy stacji będą tworzyć się zatory rowerowe a rowerzyści będą poruszać się po jezdni.
- Zbyt dużo betonu spowoduje, że mieszkańcy nie polubią tego miejsca, a cenny kulturowo krajobraz zostanie zniszczony.

Stacja Chorzów Stary



Schemat stacji

Gdzie jest ta stacja?

Stacja powstanie na miejscu istniejącej stacji położonej w pobliżu ulicy Stacyjnej i Legnickiej.

Dla kogo może to być stacja?

Ze stacji będą mogli korzystać między innymi mieszkańcy Chorzowa Starego, Chorzowa II i części Siemianowic Śląskich, ponieważ będzie to dla nich najbliższa stacja Kolei Metropolitalnej. Ze stacji będą mogli też korzystać turyści i spacerowicze przyjeżdżający na Żabie Doły.

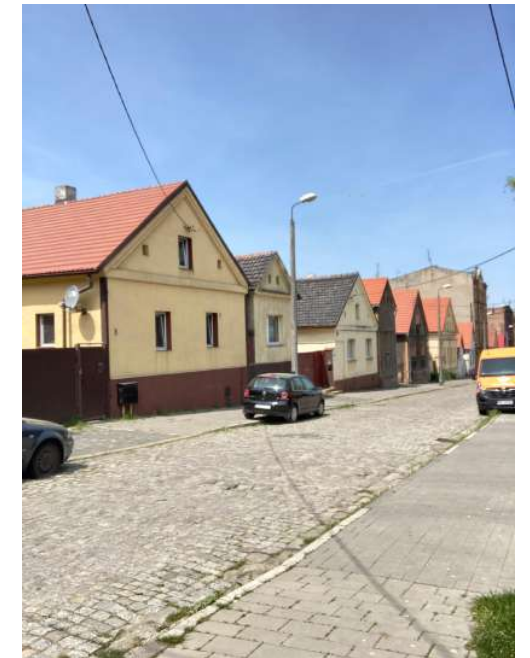
Co zakłada projekt PKP Polskich Linii Kolejowych?

- budowę jednego peronu dwukrawędziowego, tory będą po obu stronach peronu,
- wejście od ulicy Kolejowej,
- przejście po torach na peron (w poziomie torów),
- niezadaszone stojaki na rowery.

Czego nie zakłada projekt PKP Polskich Linii Kolejowych?

- przejścia na drugą stronę torów,
- budowy kładki nad torami,
- budowy przejścia podziemnego pod torami.

Okolice stacji Chorzów Stary



Kolaż zdjęć z okolic stacji Chorzów Stary.

fot. Krzysztof Malinowski, Wojciech Lesiak, Piotr Kocjan (2023 r.)



Kto uczestniczył w spacerze badawczym?

Na spacer przyszła grupa 4 osób. Wśród nich byli mieszkańcy pobliskiego osiedla domów jednorodzinnych oraz dwie mieszkanki nieco dalszych osiedli.

Czego dowiedzieliśmy się podczas spaceru?

Uczestnicy spaceru opowiadali wiele o wartościach przyrodniczych pobliskich Żabich Dołów. W pobliżu stacji przed II Wojną Światową przebiegała granica polsko-niemiecka, po której pamiątką są liczne bunkry. Uczestnicy spaceru wskazywali też na wartość Chorzowa Starego jako miejsca, gdzie żywe są śląska kultura i tradycja.

→ W pobliżu są Żabie Doły - popularne miejsce spacerów

Spacer rozpoczęliśmy w okolicy wejścia na stację. Uczestnicy spaceru zwracali uwagę, że stacja jest ulokowana w niewidocznym miejscu. Jedna z pań powiedziała: *Mieszkałam w okolicy 10 lat i nie wiedziałam, że jest tu stacja.* Na jej wniosek miasto zamontowało tu drogowy znak, jednak w opinii uczestników spaceru był on zbyt mały. Mieszkańcy mówili, że w okolicy stacji w nocy jest bardzo ciemno, a ponadto czasem przebywają tu osoby pijące alkohol. Wyrażali obawę, że bez monitoringu i oświetlenia okolice stacji będą narażone na wandalizm, a ludzie niechętnie będą z niej korzystali, zwłaszcza po zmroku. Zwrócili też uwagę na potrzebę postawienia wiaty na rowery przy wejściu na stację. Dalej przeszliśmy do przystanku autobusowego, do którego nie prowadzi żaden chodnik ani pasy. Uczestnicy spaceru spontanicznie poruszyli temat pobliskich Żabich Dołów, czyli przemysłowego obszaru chronionego krajobrazu na pograniczu Chorzowa, Bytomia i Piekar Śląskich. Jest to miejsce pieszych wędrówek i wycieczek rowerowych popularne wśród mieszkańców Metropolii.



Na przystanek autobusowy nie prowadzi przejście dla pieszych ani chodnik.

fot. Piotr Kocjan (2023 r.)



W Chorzowie Starym zachowała się stara wiejska zabudowa.

fot. Wojciech Lesiak (2023 r.)



Przy stacji jest kameralne osiedle domów jednorodzinnych.

fot. Wojciech Lesiak (2023 r.)



Na zdjęciu widać stary tunel i kopalnię.
fot. Krzysztof Malinowski (2023 r.)

Uczestnicy spaceru zachwycali się tym miejscem. *Tam jest cisza, spokój, kontemplacja, ptaszki śpiewają* - powiedział jeden z nich. Aby dojść do Żabich Dołów trzeba iść chodnikiem wzdłuż ulicy Legnickiej, przejść tunelem na drugą stronę torów i przez Dolinę Górnika. Udaliśmy się w tamtą stronę, mieszkańcy zwracali uwagę na wszechobecną dziką przyrodę. Mimo że ulica nie ma wyznaczonej drogi dla rowerów, jest tu wielu rowerzystów, a ruch ten zwiększa się gwałtownie w weekendy. Uczestnicy spaceru zwracali uwagę na stary ceglany tunel pod torami kolejowymi, który jest charakterystycznym punktem i wąskim gardłem. Wielu rowerzystów przejeżdża przez niego po wąskim chodniku. Przeszliśmy na drugą stronę torów, tam uczestnicy spaceru opowiadali o tym, jak dawniej przy stacji działała kopalnia, a pociągi i autobusy pełne były przyjeżdżających do pracy górników. Jeden z mieszkańców wskazywał drogę rowerową prowadzącą do centrum Chorzowa Starego i Parku Śląskiego. Niestety droga urywa się przed skrzyżowaniem i dalej rowerzyści muszą podróżować jezdnią. Poruszyliśmy też temat licznych ścieżek przechodzących przez tory. Mieszkańcy mówili, że z powodu małej liczby bezkolizyjnych przejść, wiele osób przechodzi przez tory na skróty w miejscach niedozwolonych. Zaznaczali potrzebę budowy kolejnych kładek lub tuneli.

→ Ze stacji blisko jest do Chorzowa II

Poszliśmy w stronę Chorzowa II, minęliśmy pofuturystyczne tereny, na których planowane są osiedla. Chorzów II jest niedaleko stacji, jednak znajduje się po drugiej stronie ruchliwej ulicy Katowickiej. *Katowicka, jak rzeka!* - powiedziała jedna z uczestniczek spaceru. Doszliśmy do stawu Herman. Uczestnicy spaceru zaznaczali, że jego wartością jest dziki charakter.



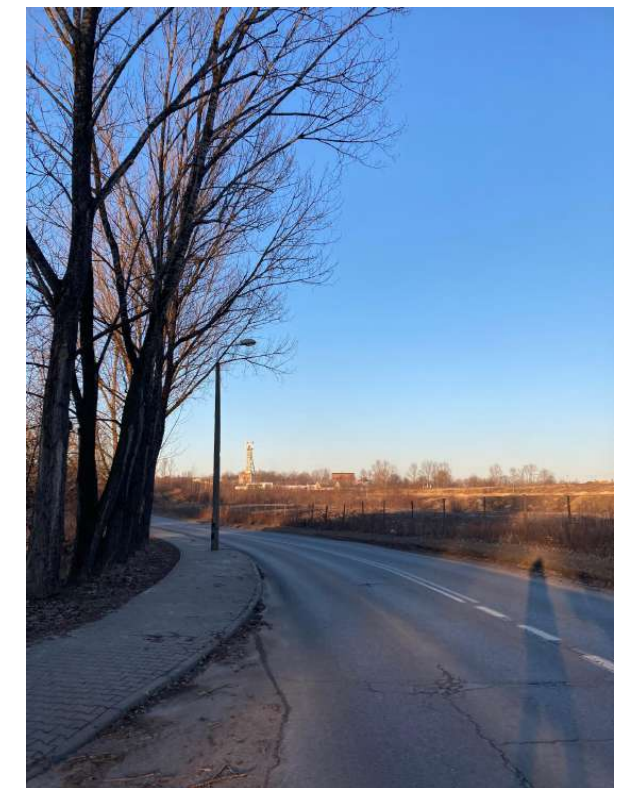
Droga do Doliny Górnika i na Żabie Doły. W tle widoczna jest stojąca obok stacji kopalnia.

fot. Krzysztof Malinowski (2023 r.)



Staw Herman ma dzikie, porośnięte trzciną brzegi.

fot. Wojciech Lesiak (2023 r.)



Ulica Stacyjna, po prawej stronie widać teren, na którym planowane są osiedla.

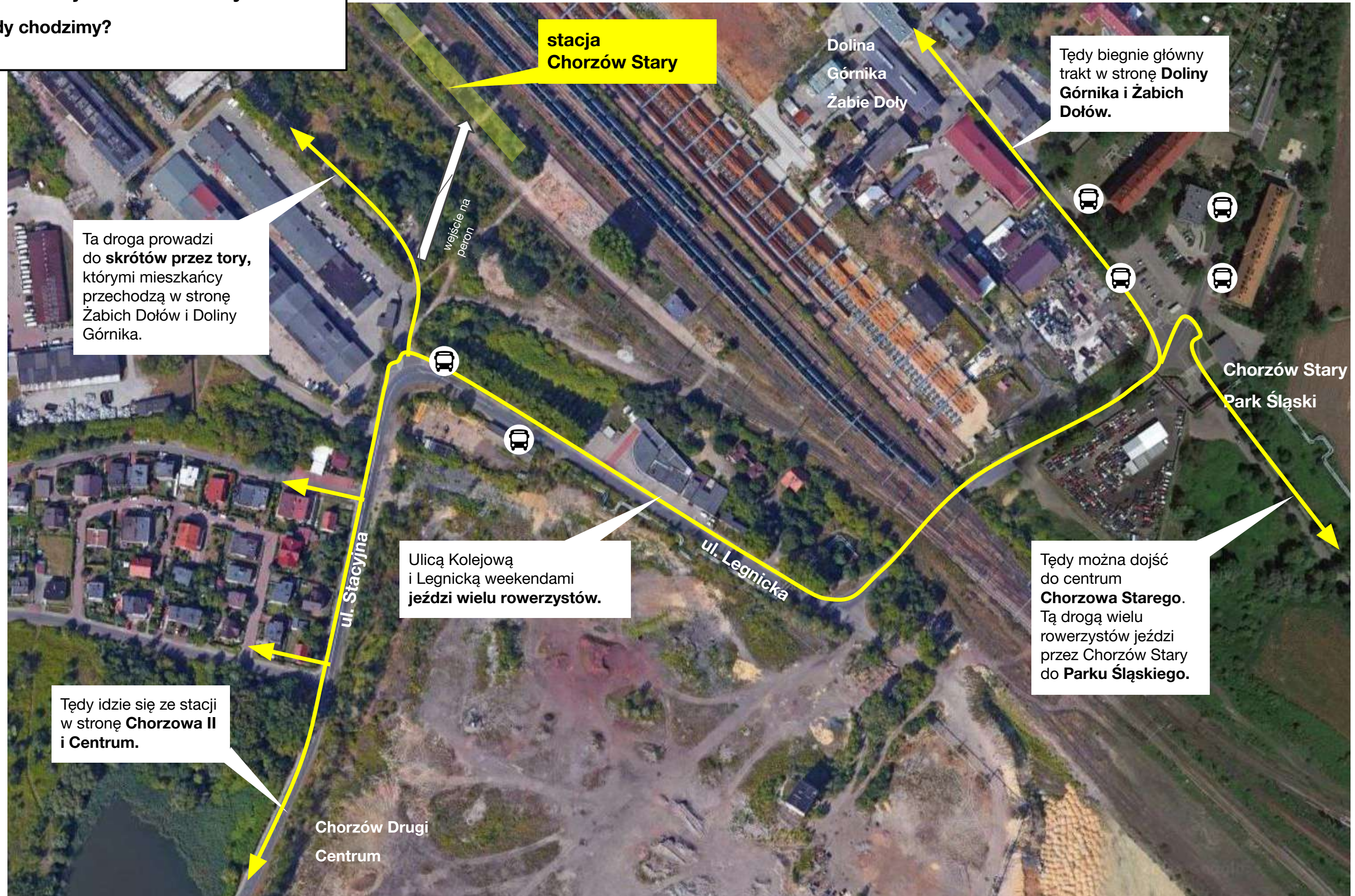
fot. Wojciech Lesiak (2023 r.)



Widok na Żabie Doły i Dolinę Górnika.
fot. Krzysztof Malinowski (2023 r.)

Okolice stacji Chorzów Stary

Którędy chodzimy?



Okolice stacji Chorzów Stary

Po co tu приходzimy i co jest tu wartościowego?

Uczestnicy spaceru mówili o historii terenu. Niedaleko stąd w latach 1921-1939 przebiegała **granica między Polską a Niemcami**. Pamiątką po tych czasach są stare **bunkry** Obszaru Warownego Śląsk.

Tutaj znajduje się osiedle domów jednorodzinnych. Uczestnicy spaceru zwracali uwagę na jego **kameralny charakter**.

Staw Herman. Wokół stawu biegnie dzika ścieżka. Mieszkańcy zwracali uwagę na wartość rosnącej tu zieleni i możliwość **odpoczynku wśród przyrody**.

Pohutnicze tereny inwestycyjne. Planowane są tu **obiekty przemysłowe i osiedla zabudowy wielorodzinnej**.

Wzdłuż ul. Legnickiej rosną bujne krzewy i wysokie drzewa.

Tędy biegnie droga na Żabie Doły i Dolinę Górnika. Żabie Doły to cenny obszar dzikiej przyrody. Można obserwować tam liczne gatunki ptaków, spacerować, jeździć na rowerze, a nawet wędkować. Jeden z uczestników spaceru opisał to tak: **Tam jest cisza, spokój, kontemplacja, ptaszki śpiewają**. Miejsce przyciąga nie tylko spacerowiczów, ale też artystów: **Fotografują, obrazy malują!** - opowiadała jedna z uczestniczek spaceru.

Chorzów Stary ma **charakterystyczną wiejską zabudowę**, co jest postrzegane jako jej atut. Uczestnicy spaceru zwracali uwagę, że jest to spokojne miejsce. Jedna z mieszkanki wyraziła to w następujący sposób: **Taka cisza, taki spokój!**

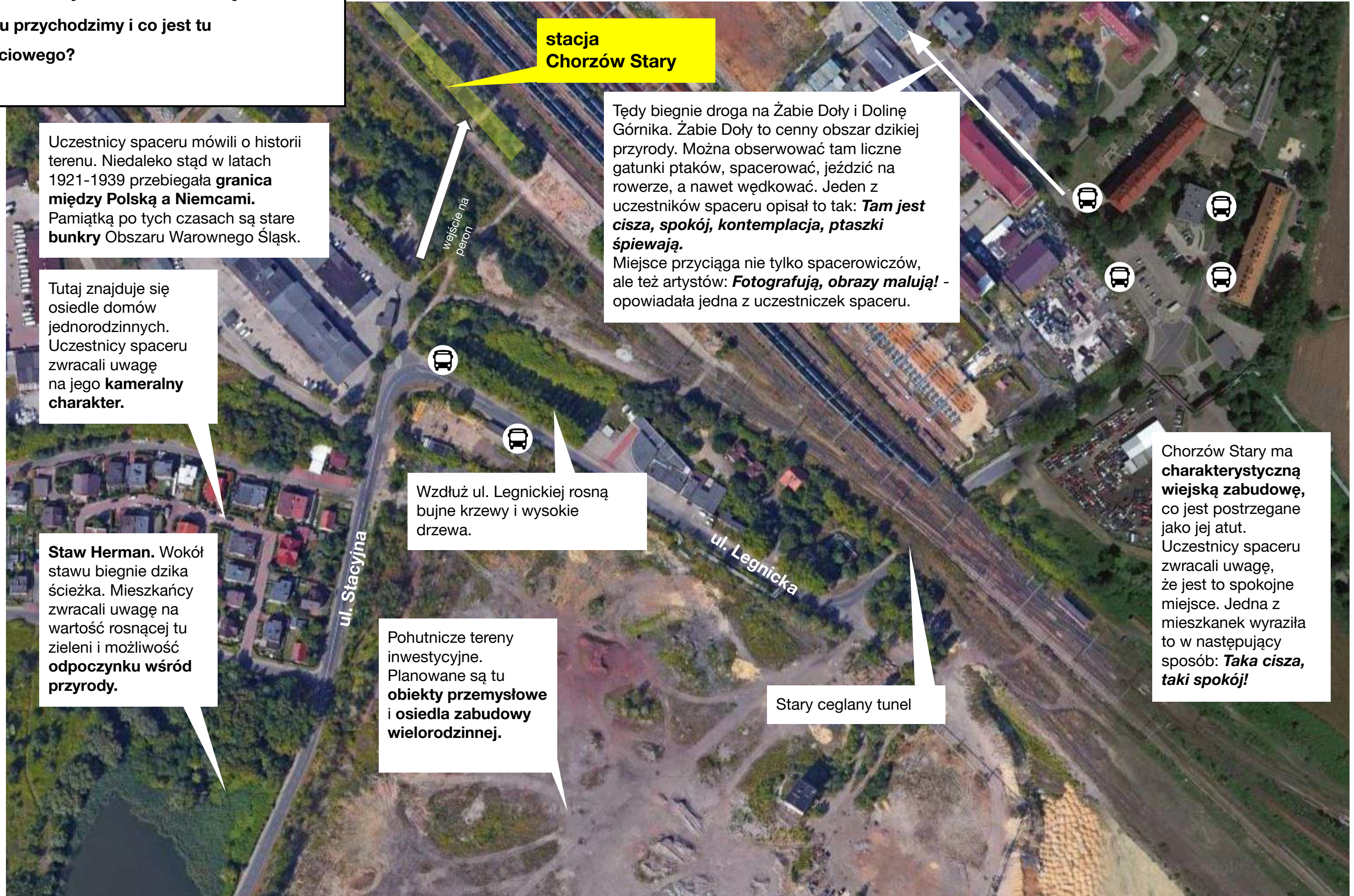
stacja Chorzów Stary

wejście na peron

ul. Stacyjna

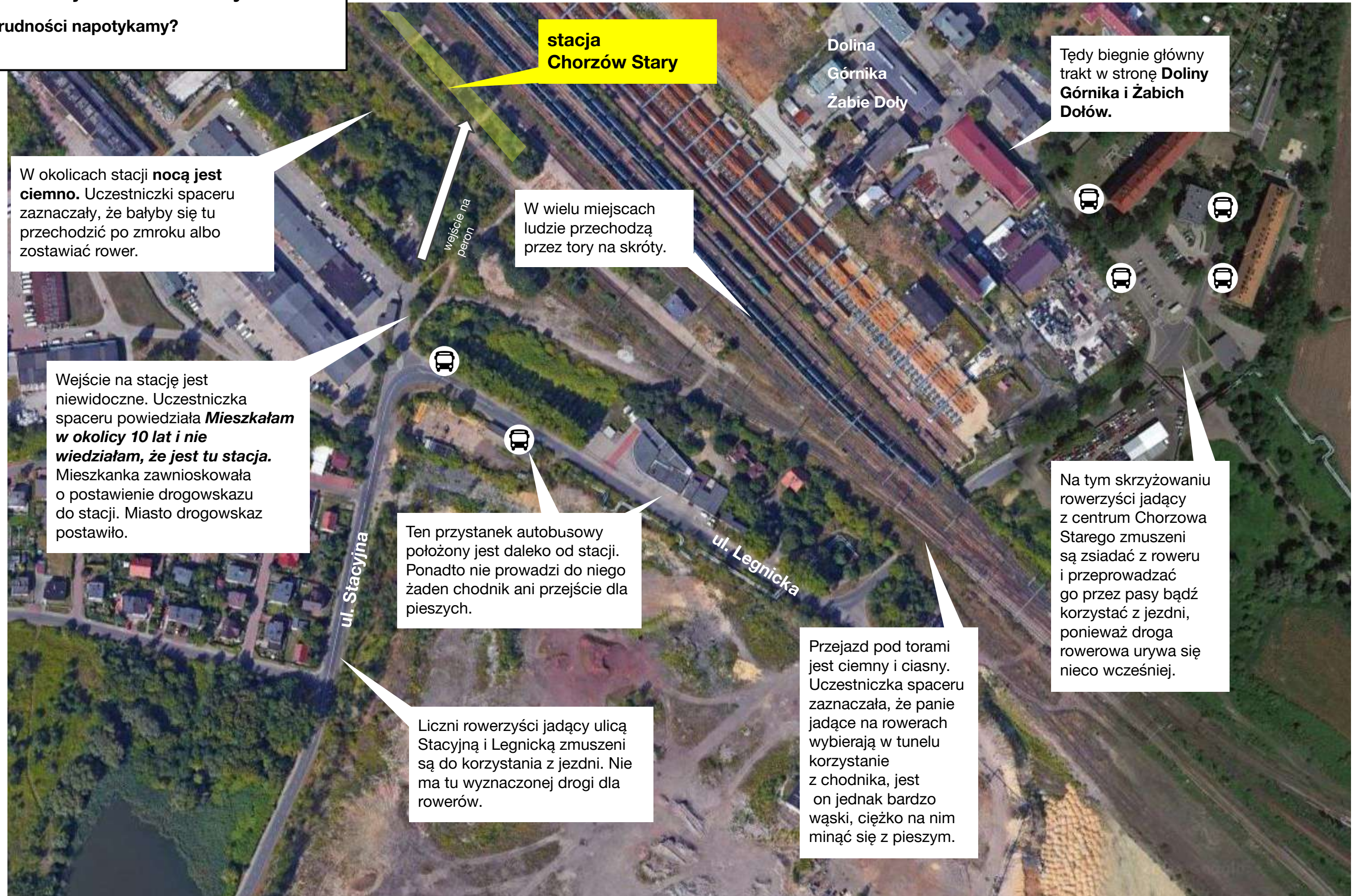
ul. Legnicka

Stary ceglany tunel



Okolice stacji Chorzów Stary

Jakie trudności napotykamy?



W okolicach stacji **nocą jest ciemno**. Uczestniczki spaceru zaznaczały, że bałyby się tu przechodzić po zmroku albo zostawiać rower.

W wielu miejscach ludzie przechodzą przez tory na skróty.

Tędy biegnie główny trakt w stronę **Doliny Górnika i Żabich Dołów**.

Wejście na stację jest niewidoczne. Uczestniczka spaceru powiedziała **Mieszkałam w okolicy 10 lat i nie wiedziałam, że jest tu stacja**. Mieszkanka zawnioskowała o postawienie drogowskiego do stacji. Miasto drogowski postawiło.

Ten przystanek autobusowy położony jest daleko od stacji. Ponadto nie prowadzi do niego żaden chodnik ani przejście dla pieszych.

Na tym skrzyżowaniu rowerzyści jadący z centrum Chorzowa Starego zmuszeni są zsiadać z roweru i przeprowadzać go przez pasy bądź korzystać z jezdni, ponieważ droga rowerowa urywa się nieco wcześniej.

Liczni rowerzyści jadący ulicą Stacyjną i Legnicką zmuszeni są do korzystania z jezdni. Nie ma tu wyznaczonej drogi dla rowerów.

Przejazd pod torami jest ciemny i ciasny. Uczestniczka spaceru zaznaczała, że panie jadące na rowerach wybierają w tunelu korzystanie z chodnika, jest on jednak bardzo wąski, ciężko na nim minąć się z pieszym.

Czego dowiedzieliśmy się na spacerze - podsumowanie

Główne zalety obszaru zgłaszane przez mieszkańców

- W okolicy znajdują się Żabie Doły - cenny obszar przyrodniczy i miejsce rekreacji.
- Między stacją a Chorzowem Drugim jest dziki staw Glinianka.
- Chorzów Stary jest znany z zabytkowej architektury i żywej śląskiej kultury.

Możliwe konflikty, które należy uwzględnić przed realizacją inwestycji w tym miejscu

- mieszkańcy okolicznych domów **kontra** ludzie przyjeżdżający na stację i parkujący samochody.
- rowerzyści jeżdżący ulicami Legnicką i Stacyjną **kontra** przejeżdżający tutaj kierowcy.
- zwolennicy budowy obwodnicy Chorzowa **kontra** ludzie korzystający z Żabich Dołów w celu odpoczynku i rekreacji.

Główne problemy zgłaszane przez mieszkańców

- Stacja jest w niewidocznym, ciemnym miejscu.
- Na ulicach Stacyjnej i Legnickiej brakuje drogi rowerowej, rowerzyści muszą korzystać z jezdni, niektórzy jeżdżą po chodniku.
- Przystanek autobusowy ulokowany jest daleko od stacji i nie prowadzi do niego żaden chodnik ani przejście dla pieszych.
- W okolicach stacji nocą jest ciemno. Uczestniczki spaceru wyrażały obawę związaną z bezpieczeństwem.
- Ulica Katowicka oddziela Chorzów Drugi od Chorzowa Starego i jest barierą, która może ograniczać dojście do stacji.

Wnioski: Co zrobić z tym obszarem?

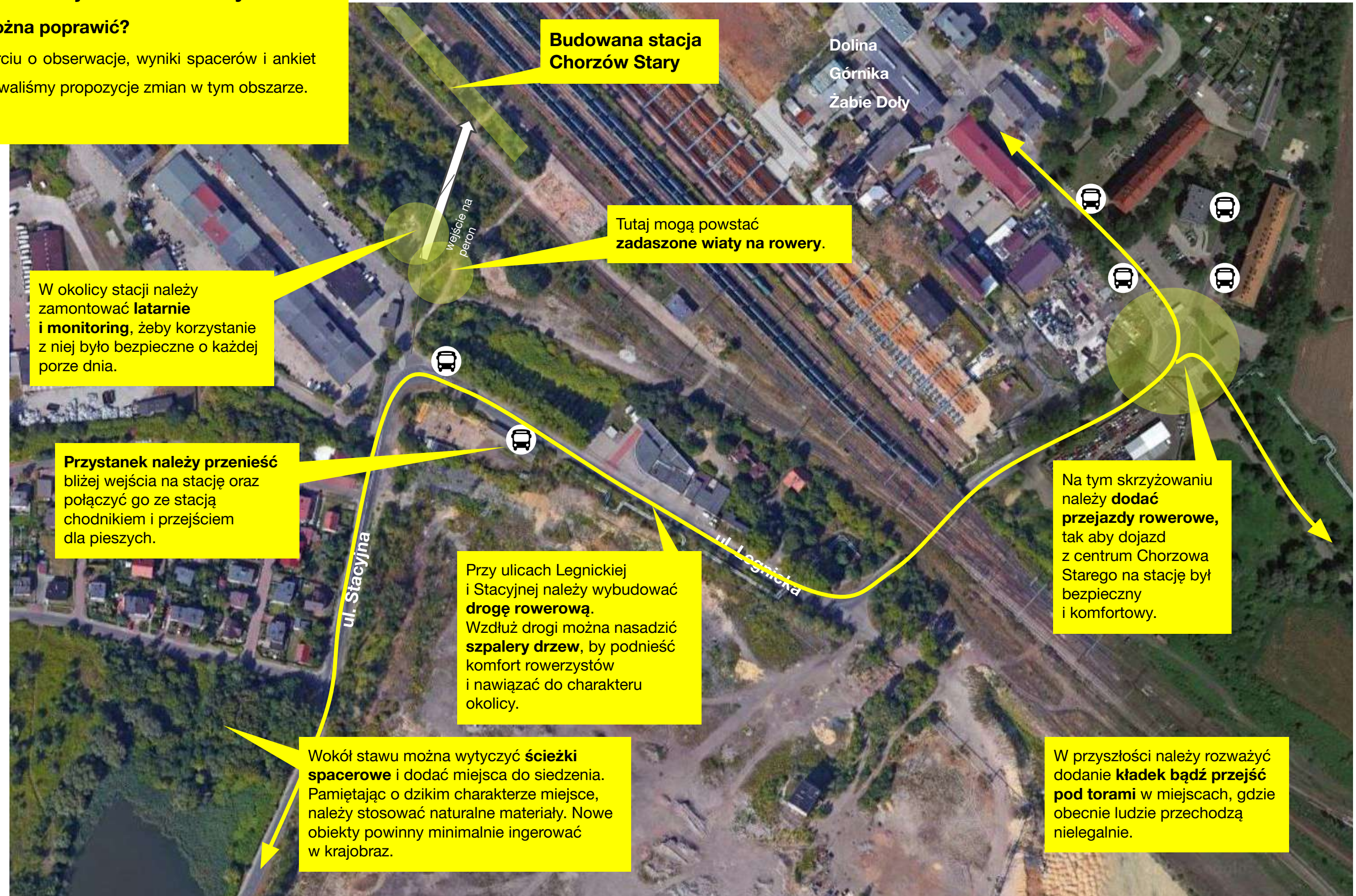
Przy stacji trzeba zadbać o bezpieczeństwo i utrzymanie zielonego charakteru okolicy oraz infrastrukturę dla przyjeżdżających na Żabie Doły turystów. Projektując zmiany w tej okolicy, trzeba mieć na uwadze fakt, że w sąsiedztwie planowane są osiedla, co spowoduje, że stacja będzie bardziej popularna niż w przeszłości.

- Na kolejnych stronach znajdziesz propozycje zmian, mapę własności oraz opracowane przez nas wskazówki dla urzędu gminy i projektantów.

Okolice stacji Chorzów Stary

Co można poprawić?

W oparciu o obserwacje, wyniki spacerów i ankiet opracowaliśmy propozycje zmian w tym obszarze.



Budowana stacja Chorzów Stary

Dolina
Górnika
Żabie Doły

Tutaj mogą powstać **zadaszone wiaty na rowery**.

W okolicy stacji należy zamontować **latarnie i monitoring**, żeby korzystanie z niej było bezpieczne o każdej porze dnia.

Przystanek należy przenieść bliżej wejścia na stację oraz połączyć go ze stacją chodnikiem i przejściem dla pieszych.

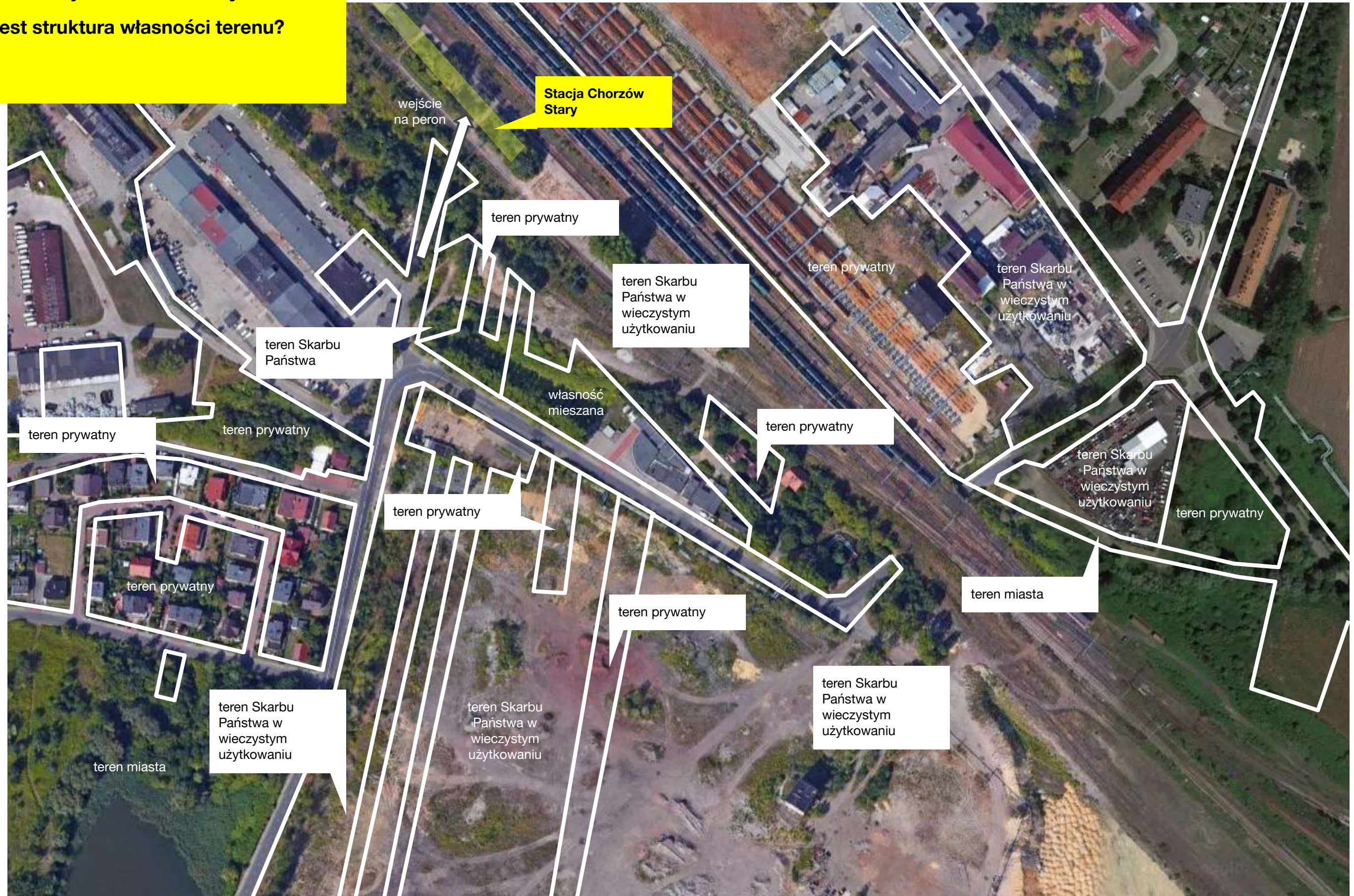
Przy ulicach Legnickiej i Stacyjnej należy wybudować **drogę rowerową**. Wzdłuż drogi można nasadzić **szpalery drzewi**, by podnieść komfort rowerzystów i nawiązać do charakteru okolicy.

Wokół stawu można wytyczyć **ścieżki spacerowe** i dodać miejsca do siedzenia. Pamiętając o dzikim charakterze miejsce, należy stosować naturalne materiały. Nowe obiekty powinny minimalnie ingerować w krajobraz.

Na tym skrzyżowaniu należy **dodać przejazdy rowerowe**, tak aby dojazd z centrum Chorzowa Starego na stację był bezpieczny i komfortowy.

W przyszłości należy rozważyć dodanie **kładek bądź przejść pod torami** w miejscach, gdzie obecnie ludzie przechodzą nielegalnie.

Okolice stacji Chorzów Stary
Jaka jest struktura własności terenu?



Opracowano na podstawie mapy własności gruntów dostępnej pod adresem internetowym:
<https://geoportal.chorzow.eu/geoportal> (dostęp: 14.07.2023 r.).

Wskazówki dla Urzędu Miasta

- Patrz na wskazówki ogólne ze strony 11.
- Wzdłuż ulic Stacyjnej i Legnickiej dobrze byłoby wyznaczyć drogę rowerową lub pas dla rowerów łączący Chorzów II z Żabimi Dołami i Chorzowem Starym.
- Wzdłuż ulicy Stacyjnej dobrze byłoby nasadzić szpalery drzew.
- Przy wejściu na stację powinny stanąć wiaty na rowery.
- W okolicy wejścia na stację potrzebny jest monitoring i oświetlenie uliczne.
- Należy przenieść przystanek autobusowy bliżej wejścia na stację i dodać do niego przejście dla pieszych.

Wskazówki dla projektantów

- Patrz na wskazówki ogólne ze strony 12.
- Prawdopodobnie ze stacji oprócz mieszkańców będą korzystali rowerzyści przyjeżdżający na Żabie Doły. Zadbaj o wysoką jakość dróg rowerowych łączących stację z okolicą. Powinny być szerokie i możliwie mało kręte.
- Miej na uwadze charakter miejsca, niech nowej infrastrukturze towarzyszy zieleń w postaci drzew i krzewów. Nawiązując do lokalnej architektury dodaj akcenty z cegły.

Co się stanie, jeśli tego nie zrobimy

- Jazda ulicą nie będzie bezpieczna, co zniechęci do jazdy na rowerze seniorów i rodziców z małymi dziećmi.
- Ulica latem będzie się przegrzewać, przez co chodzenie pieszo będzie niekomfortowe.
- Mieszkańcy będą niechętnie przyjeżdżać na stację rowerem.
- Mieszkańcy będą obawiać się korzystania ze stacji w nocy lub zimowymi popołudniami.
- Piesi będą przechodzić w miejscach niedozwolonych, co może prowadzić do wypadków.

Co się stanie, jeśli tego nie zrobimy

- W ciepłe dni przy stacji będą tworzyć się zatory rowerowe a rowerzyści będą poruszać się po jezdni.
- Zbyt dużo betonu spowoduje, że mieszkańcy nie polubią tego miejsca, a cenny kulturowo krajobraz zostanie zniszczony.

Stacja Chorzów Miasto



Schemat stacji

Gdzie jest ta stacja?

Stacja jest w centrum Chorzowa na miejscu istniejącej wcześniej stacji, w pobliżu Rynku i ulicy Wolności. Wejścia na perony będą od strony ulic Pocztowej i Henryka Sienkiewicza.

Dla kogo może to być stacja?

Ze stacji będą mogli korzystać między innymi mieszkańcy centrum Chorzowa i Chorzowa Drugiego.

Co zakłada koncepcja PKP Polskich Linii Kolejowych?

- budowę jednego peronu dwukrawędziowego, tory będą po obu stronach peronu,
- wejście na peron schodami z ulicy Sienkiewicza w miejscu przejazdu tej ulicy pod torami, wejście to wyposażone będzie w windę,
- wejścia na peron od strony ulicy Pocztowej, w sąsiedztwie budynku Poczty Polskiej, na poziomie torów,
- niezadaszone stojaki na rowery.

Czego nie obejmuje koncepcja PKP Polskich Linii Kolejowych?

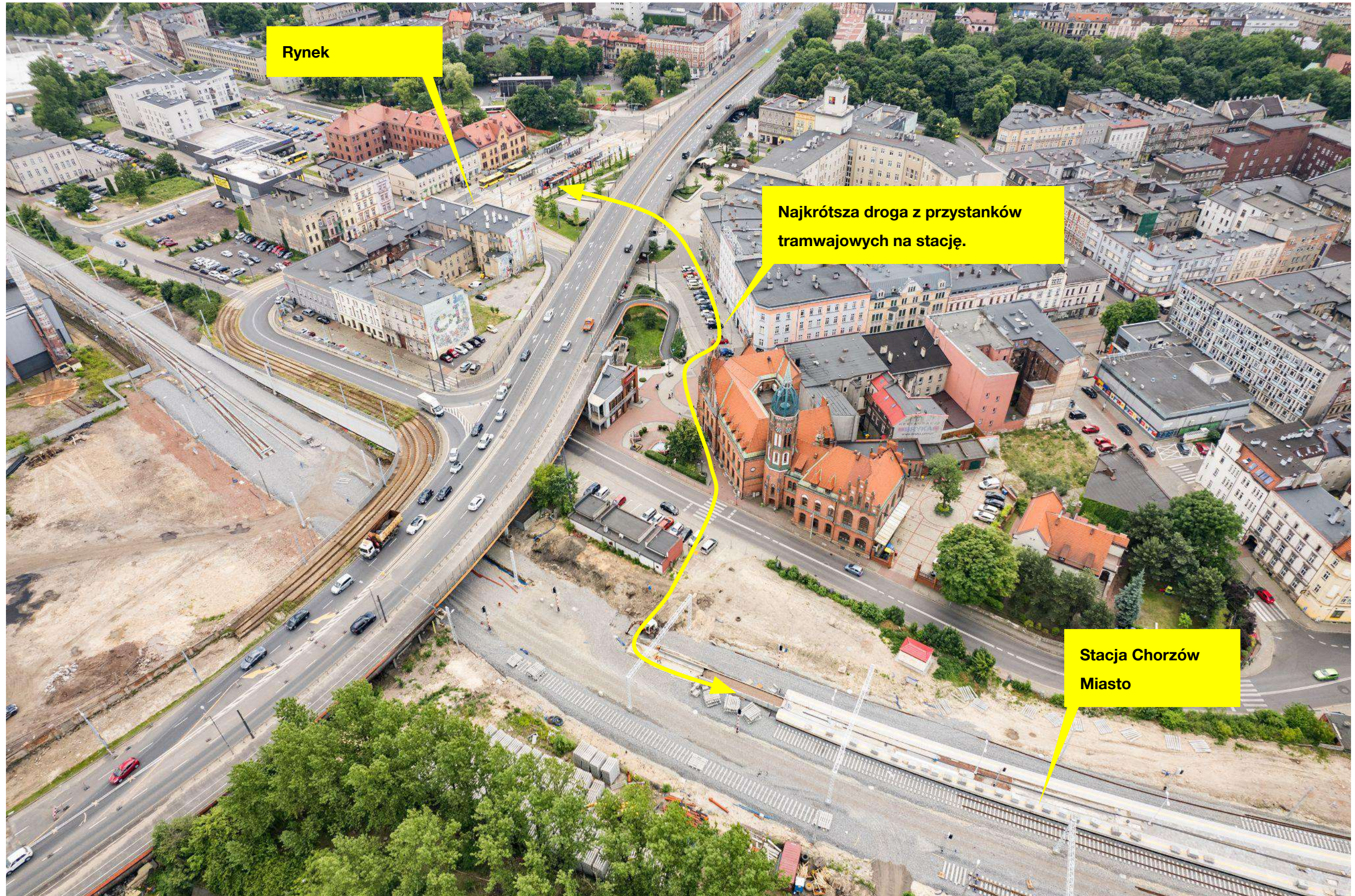
- remontu dworca kolejowego,
- wejścia na peron w miejscu starego dworca kolejowego.

Okolice stacji Chorzów Miasto



Kolaż zdjęć z okolic stacji Chorzów
Miasto

fot. Krzysztof Malinowski, Piotr
Kocjan (2023 r.)



Widok na Rynek i stację Chorzów Miasto.

fol. Krzysztof Malinowski (2023 r.)

Kto uczestniczył w spacerze badawczym?

Na spacer przyszły 3 osoby. Była to mała grupa, ale dzięki temu wiele kwestii mogliśmy pogłębić, co pozwoliło bardzo szczegółowo przeanalizować otoczenie stacji.

Czego dowiedzieliśmy się podczas spaceru?

Dowiedzieliśmy się, że atutem centrum Chorzowa są ulokowane blisko Rynku skwery. Uczestnicy spaceru odwołując się do swoich doświadczeń wskazali elementy centrum przesiadkowego na rynku, które można poprawić.

→ Przez Rynek ciężko jest przejechać na rowerze

Spacer rozpoczęliśmy od przejścia przez Rynek na przystanki tramwajowe. Uczestniczki spaceru wskazywały krawężniki i krótki cykl świateł, które są przeszkodami zwłaszcza dla osób mających problem w poruszaniu się. Przeszliśmy pod estakadę w miejsce, gdzie kończy się droga rowerowa. Uczestnik spaceru zaznaczał, że przejazd przez Rynek na rowerze jest bardzo trudny, więc on woli jeździć rowerem po jezdni na przecinającej rynek estakadzie, mimo że jest to niedozwolone. Uczestnicy spaceru zwrócili uwagę na skwery sąsiadujące z rynkiem, zaznaczając, że jest to atut Chorzowa. Żałowali jednak, że w centrum brakuje przestrzeni integrującej młodzież. Doszliśmy do przystanku autobusowego mieszczącego się na estakadzie. Uczestnicy spaceru mówili, że przystanek powinien być usytuowany pozostałych przystanków, tak aby przesiadanie się było możliwie proste i szybkie.



Przy wejściach na pasy są wysokie krawężniki, a zielone światło świeci się bardzo krótko.

fot. Piotr Kocjan (2023 r.)



Chodnik wzdłuż północnej strony rynku jest bardzo wąski, ponadto parkują na nim samochody.

fot. Piotr Kocjan (2023 r.)



Na chodniku są przeszkody, które utrudniają chodzenie.

fot. Piotr Kocjan (2023 r.)

→ Po otwarciu stacji na chodnikach może być za ciasno

Wróciliśmy na Rynek i poszliśmy w stronę przebudowywanej stacji. Szliśmy północną stroną Rynku, gdzie problemem był wąski chodnik. Dodatkowo na chodniku stały zaparkowane samochody, przez co pieszy ledwo mieścił się nim. Poszliśmy dalej w kierunku wejścia na perony. Przechodziliśmy pod estakadą, gdy uczestnik spaceru określił to miejsce tak: *To dystopia totalna!*

Uczestniczki spaceru zwracały uwagę na wąskie chodniki i brak przejść dla pieszych. Doszliśmy do miejsca, gdzie planowane są wejścia na perony. Między uczestnikami spaceru wywiązała się dyskusja na temat możliwości przyjazdu na stację. Zastanawiali się, czy przyjeżdżać tu komunikacją miejską, czy samochodem.

Mieszkancka zaznaczała, że przy wejściu przydałaby się wiata na rowery z monitoringiem. Przeszliśmy ulicą Wolności, gdzie uczestnicy spaceru mówili o degradacji ulicy i zaniku usług gastronomicznych. Narzekali, że centrum Chorzowa zamiera wieczorami. Padło też stwierdzenie, że Chorzów z biegiem lat ulega degradacji. Uczestnicy spaceru opowiadali, że przestrzeń centrum, która w przeszłości była eleganckim śródmieściem teraz nie jest przestrzenią, gdzie chciałoby się spędzać wolny czas. Przeszliśmy w stronę skrzyżowania z ulicą Sienkiewicza. Skręciliśmy w stronę torów kolejowych. Mijaliśmy Chorzowskie Centrum Kultury, które mieści się bardzo blisko stacji Chorzów Miasto. Rozmawialiśmy o tym, że kolej zwiększy dostępność obiektów kultury. Trochę dalej znajduje się Zespół Szpitali Miejskich z małym skwerem. Uczestnik spaceru zwrócił uwagę na matki z dziećmi odpoczywające na ławkach.



Skwer przy Zespole Szpitali Miejskich.

fot. Piotr Kocjan (2023 r.)



Widok na stację Chorzów Miasto.
fot. Krzysztof Malinowski (2023 r.)



Plac przed dawnym dworcem kolejowym.

fot. Piotr Kocjan (2023 r.)

→ Bezpośrednie sąsiedztwo stacji

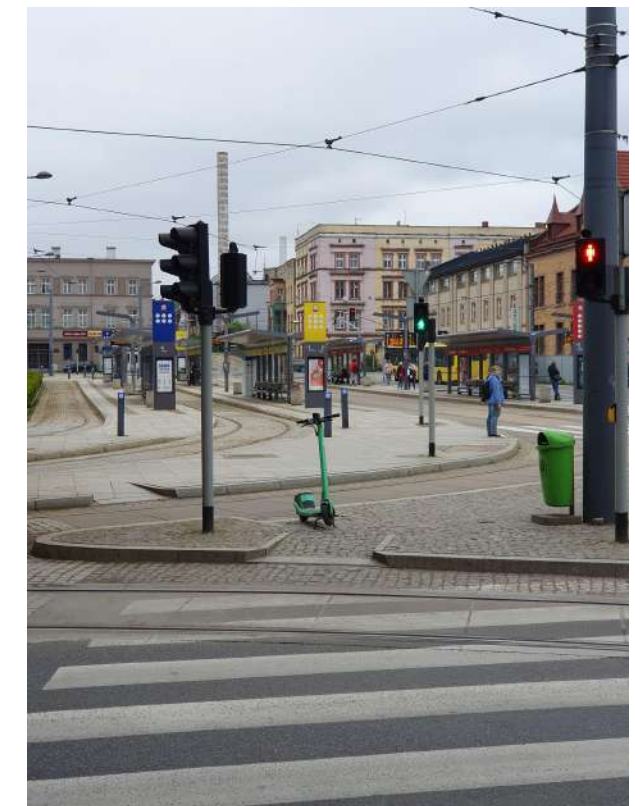
Podeszliśmy do południowego wejścia na stację kolejową. Uczestnicy spaceru zaznaczali, że problemem jest usytuowanie windy na peron po innej stronie ulicy niż schodów. Uczestniczka spaceru zaznaczała, że będzie to wymuszać na pasażerach podjęcie decyzji, którą stroną ulicy iść na długo przed zbliżeniem się do wejścia na perony. Przeszliśmy na drugą stronę torów. Mieszkańcy zaznaczali, że dawny przejazd pod torami był wysoki, co było uciążliwe zwłaszcza dla rowerzystów, a ulica Sienkiewicza i Floriańska mają potencjał, by stać się osią ruchu rowerowego łączącą centrum z Chorzowem Drugim.

Udaliśmy się w okolice wejścia na dworzec, gdzie mieszkańcy zaznaczali, że Chorzów zasługuje na dworzec z funkcjonalnym placem dworcowym. Uczestnicy spaceru zwrócili uwagę na przystanek autobusowy bez zadaszenia.



Urywająca się w parku droga rowerowa pod estakadą.

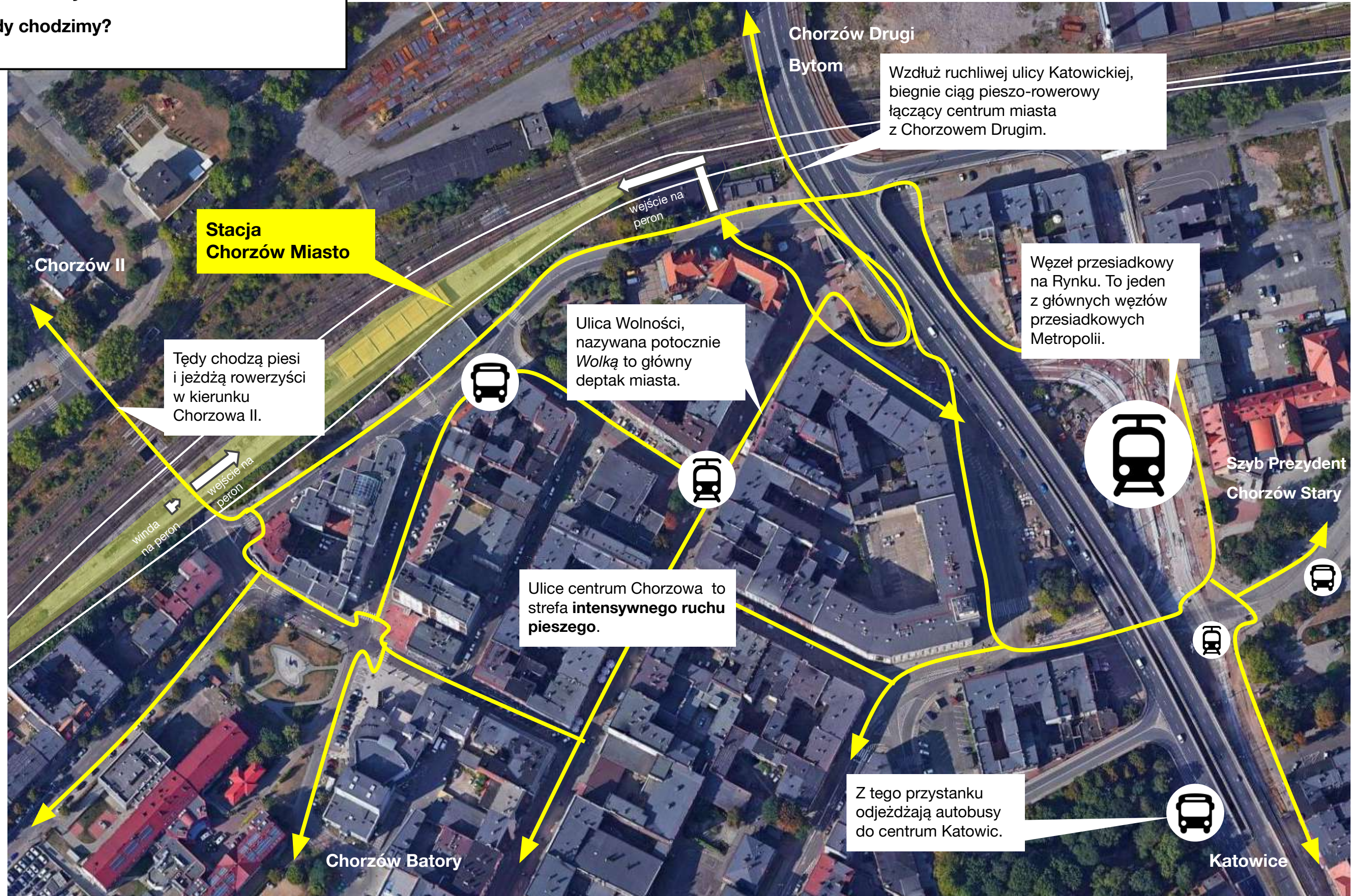
fot. Piotr Kocjan (2023 r.)



Chodzenie w okolicach Rynku utrudniają źle zaparkowane hulajnogi.

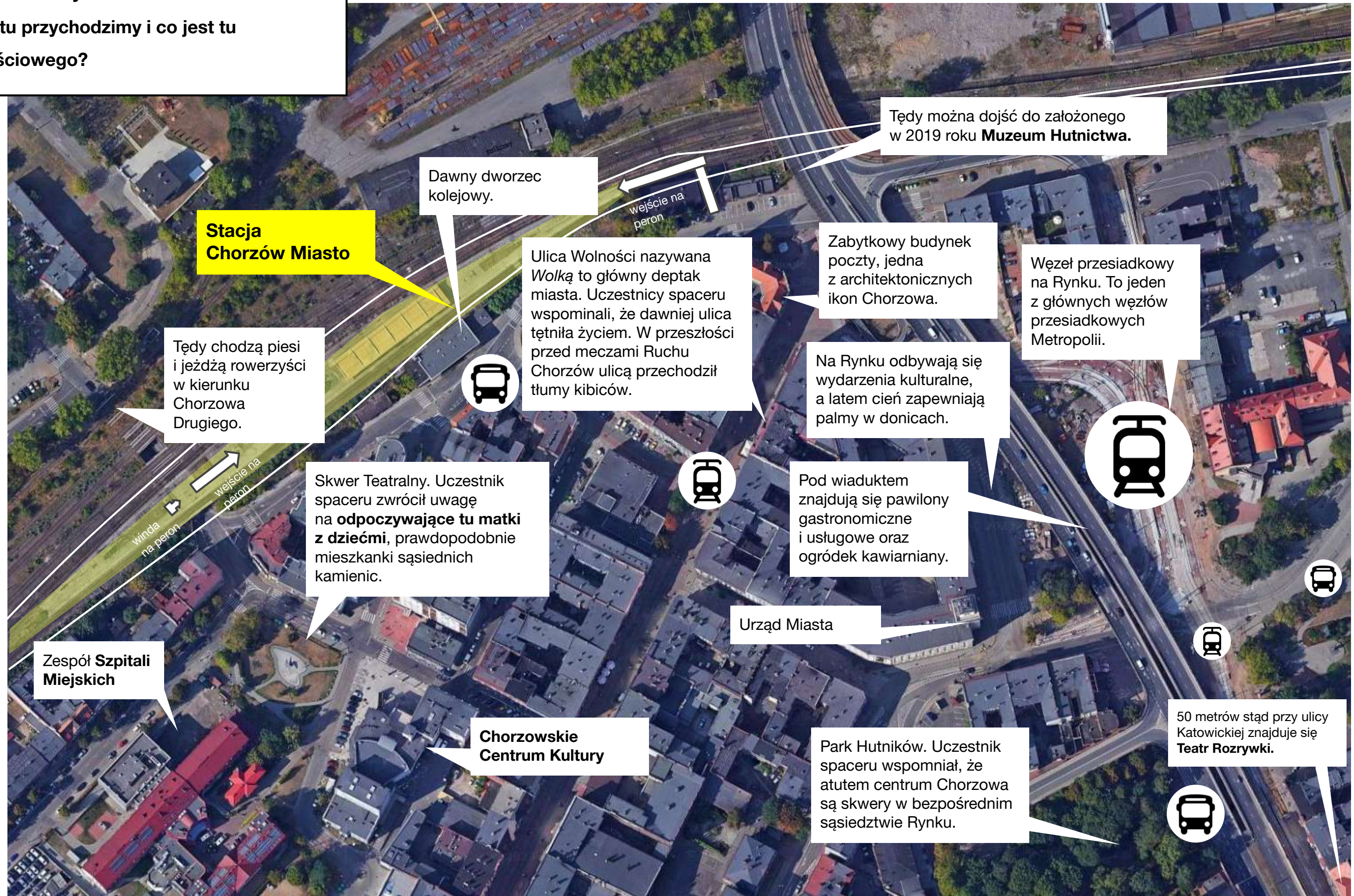
fot. Piotr Kocjan (2023 r.)

Okolice stacji Chorzów Miasto
Którędy chodzimy?



Okolice stacji Chorzów Miasto

Po co tu приходzimy i co jest tu wartościowego?



Stacja Chorzów Miasto

Tędy chodzą piesi i jeżdżą rowerzyści w kierunku Chorzowa Drugiego.

Dawny dworzec kolejowy.

Ulica Wolności nazywana *Wolką* to główny deptak miasta. Uczestnicy spaceru wspominali, że dawniej ulica tętniła życiem. W przeszłości przed meczami Ruchu Chorzów ulicą przechodził tłumy kibiców.

Tędy można dojść do założonego w 2019 roku **Muzeum Hutnictwa**.

Zabytkowy budynek poczty, jedna z architektonicznych ikon Chorzowa.

Węzeł przesiadkowy na Ryнку. To jeden z głównych węzłów przesiadkowych Metropolii.

Na Ryнку odbywają się wydarzenia kulturalne, a latem cień zapewniają palmy w donicach.

Skwer Teatralny. Uczestnik spaceru zwrócił uwagę na **odpoczywające tu matki z dziećmi**, prawdopodobnie mieszkanki sąsiednich kamienic.

Pod wiaduktem znajdują się pawilony gastronomiczne i usługowe oraz ogródek kawiarniany.

Zespół Szpitali Miejskich

Urząd Miasta

Chorzowskie Centrum Kultury

Park Hutników. Uczestnik spaceru wspominał, że atutem centrum Chorzowa są skwery w bezpośrednim sąsiedztwie Ryнку.

50 metrów stąd przy ulicy Katowickiej znajduje się **Teatr Rozrywki**.

Okolice stacji Chorzów Miasto

Jakie trudności napotykamy, jakie są tutaj problemy?

Stacja Chorzów Miasto

Uczestniczki spaceru mówiły, że nie chciałyby zostawić roweru przy wejściu na peron z obawy przed kradzieżą. Zwracały też uwagę na potrzebę wyznaczenia miejsca **postoju taksówek i postoju typu kiss & ride**.

To jest dystopia totalna! Tak przestrzeń pod wiaduktem opisał uczestnik spaceru.

Chodnik biegnący pod estakadą jest bardzo wąski, ciężko na nim minąć się pieszym idącym w dwóch różnych kierunkach.

Chodnik biegnący wzdłuż północnej strony rynku jest wąski i zastawiony przez parkujące samochody. **Pieszy musi przeciskać się między samochodami** i uważać na nierówności w chodniku.

Przejazd przez rynek rowerem jest bardzo trudny. Uczestnik spaceru zaznaczał, że woli ryzykować nielegalną jazdą po estakadzie, niż kluczyć między przystankami i samochodami.

Perony przystanków są **bardzo wąskie**, trudno tu minąć się wychodzącym z autobusów pasażerom i przechodniom.

W przejeździe pod torami nie ma miejsca dla **rowerzystów**, zmuszeni są do korzystania z jezdni.

Z przystanków ulokowanych na Rynku do stacji Kolei Metropolitalnej pieszy będzie mógł przejść dwoma drogami. **Droga A** prowadzi przez Rynek, problemem jest wąski odcinek między Rynkiem a pocztą. **Droga B** prowadzi pod estakadą. Na całej długości problemem jest mała szerokość chodnika.

Uczestnicy spaceru zwracali uwagę na **niską jakość przestrzeni** wokół opuszczonego dworca. Zaznaczyli, że to miejsce powinno mieć reprezentacyjny charakter. Ponadto zaznaczyli, że Chorzów jako duże miasto powinien mieć **działający dworzec**.

Na tym odcinku **chodnik jest za wąski**, by minąć się mogli liczni piesi.

Piesi idący z przystanków komunikacji miejskiej w stronę ulicy Wolności **muszą omijać przeszkody - ogródki kawiarniane i rabaty**.

Uczestnicy spaceru zaznaczyli, że w Centrum znajdują się skwery uczęszczane przez seniorów, jednak brakuje **miejsc spotkań dla młodzieży**.

Uczestnicy spaceru zwracali uwagę, że problemem może być **umieszczenie schodów na peron i windy po różnych stronach jezdni**. Pieszy będzie musiał wybrać odpowiednią stronę jezdni na długo przed dojściem do tunelu.

Uczestnicy spaceru zwracali uwagę na degradację ulicy Wolności. **Życie zamiera tu po 18** - mówili. Wspominali też świadczące o złej kondycji ulicy zamknięcie restauracji McDonald's. Według nich brakuje tu lokali gastronomicznych, a deptakowi i zabytkowym kamienicom potrzebny jest remont. Zwracali też uwagę na samochody jeżdżące między pieszymi.

Uczestniczki spaceru zwracały uwagę na brak możliwości przechodzenia skrótem przez park, ponieważ ścieżki są kręte. Zwracano też uwagę na brak estetycznej małej architektury.

Droga rowerowa z Szybu Prezydent urywa się za estakadą, a z powodu braku chodnika pod estakadą po ścieżce chodzą piesi, co przeszkadza rowerzystom.

Na tych światłach pieszy ma bardzo krótki czas na przejście, a czas oczekiwania na zielone światło jest długi. Przeszkodą są również wysokie krawężniki.

Droga na przystanek prowadzi **długimi pochylniami** zabezpieczonych barierkami, co bardzo wydłuża dojście na autobus. **Ja to skaczę przez te barierki jak Mario** - stwierdził uczestnik spaceru. Uczestnicy spaceru zaznaczyli, że przystanek ulokowany jest daleko od Rynku i przystanku tych samych linii autobusowych w drugim kierunku.

W tym miejscu rowerzyści jadący w stronę Stadionu Śląskiego i Katowic zmuszeni są do jazdy pod prąd lub chodnikiem.

Czego dowiedzieliśmy się na spacerze - podsumowanie

Główne zalety obszaru zgłaszane przez mieszkańców

- Zaletą okolic stacji jest bliskość skwerów, które ulokowane są w bezpośrednim sąsiedztwie Rynku.
- Na dworzec kolejowy prowadzi remontowana, zamknięta dla ruchu samochodowego ulica Dworcowa, dzięki temu dojście na dworzec z Rynku będzie przyjazne dla pieszych i rowerzystów.
- Okolica pełna jest **obiektów ważnych dla historii i kultury Chorzowa**. W sąsiedztwie stacji znajduje się zabytkowy gmach poczty i Chorzowskie Centrum Kultury.
- Ze względu na **możliwość dojazdu transportem publicznym** ze stacji będą mogli korzystać nie tylko mieszkańcy centrum, ale też innych dzielnic Chorzowa.

Możliwe konflikty, które należy uwzględnić przed realizacją inwestycji w tym miejscu:

- Piesi i rowerzyści korzystający ze stacji potrzebujący bezpiecznej przestrzeni i szerokich chodników **kontra** osoby parkujące samochody w centrum.
- Osoby oczekujące rozbudowy ogródków gastronomicznych w sąsiedztwie Rynku **kontra** pasażerowie chcący przejść szybko z przystanku na przystanek.

Główne problemy zgłaszane przez mieszkańców

- **Długi czas oczekiwania** na przejściu dla pieszych i krótki czas trwania zielonego światła. Światło czerwone zapala się jeszcze, gdy pieszy jest na pasach. Przy pasach są wysokie krawężniki.
- **Chodniki po północnej i wschodniej stronie Rynku są wąskie**, ciężko tu minąć się pieszym, dodatkowo parkują na nich samochody.
- Brakuje **dróg rowerowych**. Rowerzyści są zmuszeni do jazdy po chodniku lub jezdniami o dużym natężeniu ruchu.
- W okolicy **życie zamiera po godzinie 18**. Brakuje miejsc, gdzie można byłoby spędzać czas ze znajomymi lub rodziną.
- Opuszczony budynek dworca źle wpływa na **wizerunek miasta**.

Wnioski: Co zrobić z tym obszarem?

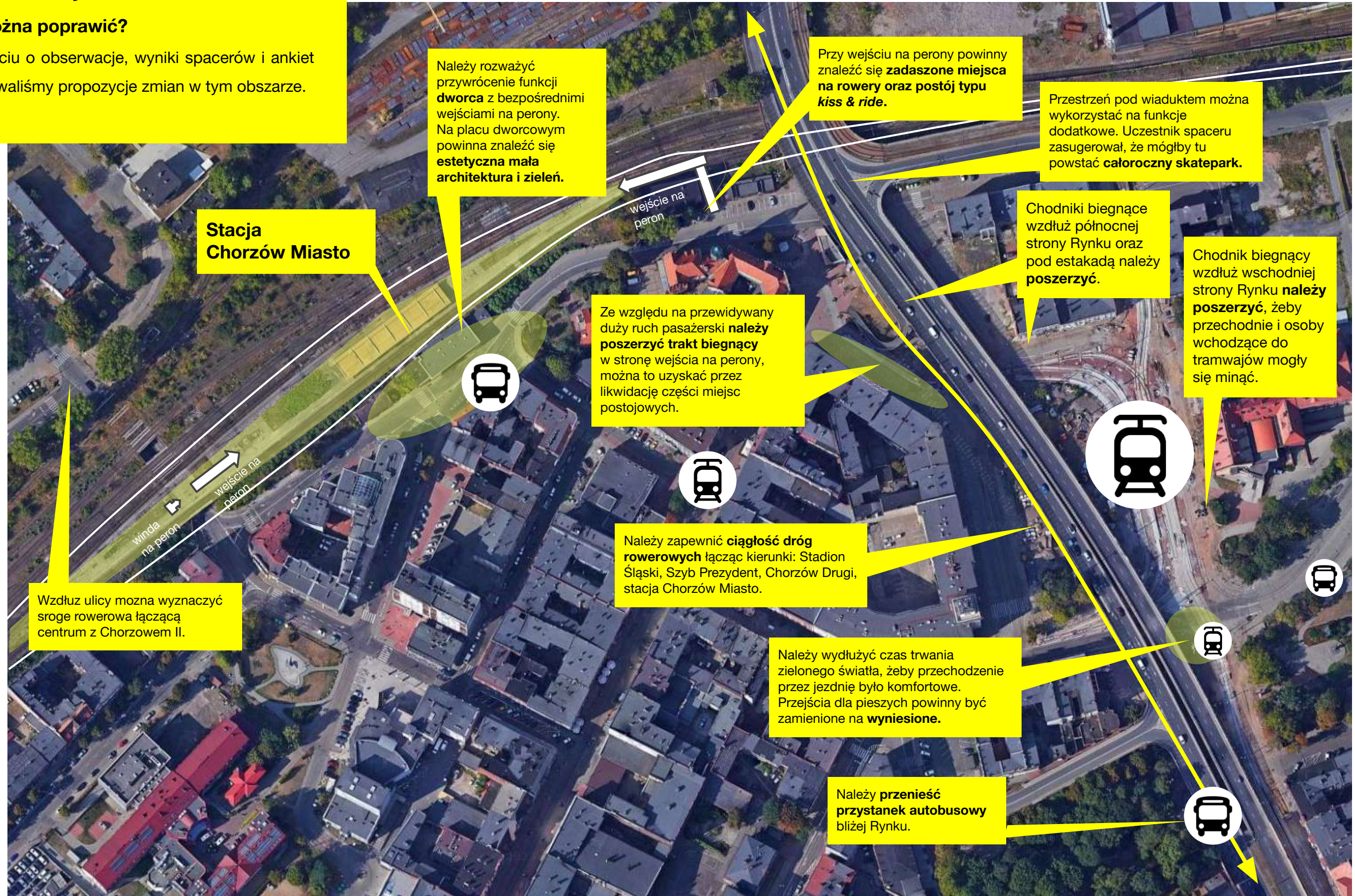
Żeby wykorzystać potencjał stacji należy udoskonalić istniejący węzeł przesiadkowy na Rynku i poprawić komfort pieszych i rowerzystów zapewniając im bezpieczną drogę do stacji Kolei Metropolitalnej.

- Na kolejnych stronach znajdziesz propozycje zmian, mapę własności oraz opracowane przez nas wskazówki dla urzędu gminy i projektantów.

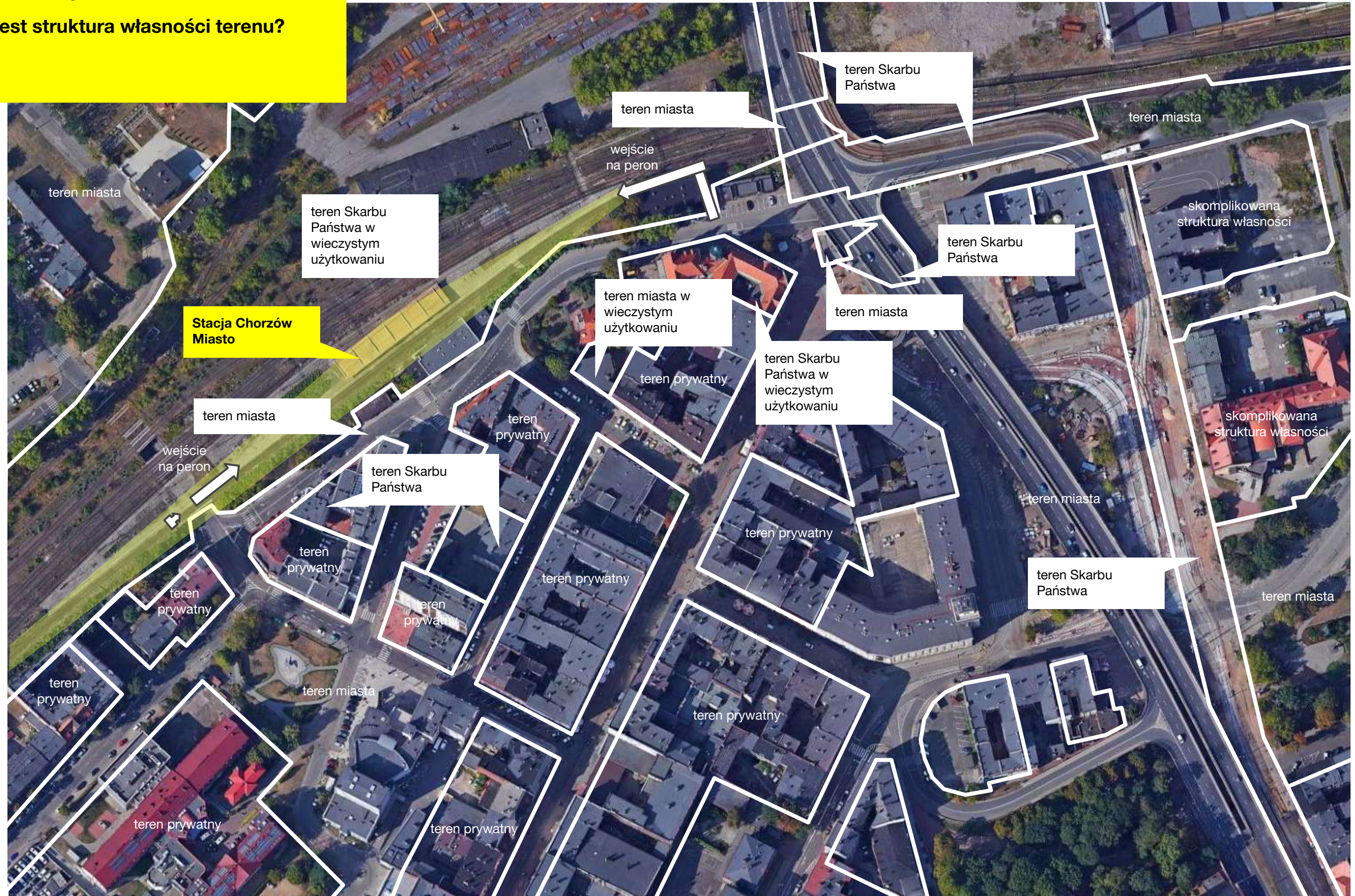
Okolice stacji Chorzów Miasto

Co można poprawić?

W oparciu o obserwacje, wyniki spacerów i ankiet opracowaliśmy propozycje zmian w tym obszarze.



Okolice stacji Chorzów Miasto
Jaka jest struktura własności terenu?



Opracowano na podstawie mapy własności gruntów dostępnej pod adresem internetowym:
<https://geoportal.chorzow.eu/geoportal> (dostęp: 14.07.2023 r.).

Wskazówki dla Urzędu Miasta

- Patrz na wskazówki ogólne ze strony 11.
- **Istniejący węzeł przesiadkowy na Rynku potrzebuje udoskonaleń.** Chodniki po wschodniej i północnej stronie Rynku powinny być szersze. Tam, gdzie to możliwe powinny powstać wyniesione przejścia dla pieszych lub zlikwidowane powinny być krawężniki, tak aby z przejść dla pieszych mogły bez problemu korzystać osoby z ograniczoną mobilnością.
- W otoczeniu stacji potrzeba **dróg rowerowych** łączących Rynek oraz stację z innymi częściami miasta.
- Należy zapewnić **miejsca postojowe i kiss & ride w pobliżu wejścia na perony** zarówno od strony placu Wolskiego, jak i Zamłynia, aby przesiadanie się na pociąg było szybkie i wygodne.
- Dojście do stacji z Rynku wymaga udroźnienia, warto zlikwidować kilka miejsc postojowych, aby uzyskać wygodną przestrzeń pieszą gotową na duże natężenie ruchu.
- Przestrzeń pod estakadą na północ od ulicy Pocztowej można wykorzystać na **funkcje dodatkowe**, takie jak skatepark lub skwer sportów miejskich.

Uwaga

- Warto podjąć działania mające na celu przywrócenie funkcji dworca. Umożliwiłoby to dobudowanie trzeciego wejścia na perony, co przy możliwym dużym ruchu pasażerów będzie bardzo potrzebne. Obiekt dworca mógłby stać się elementem budującym tożsamość miasta.

Co się stanie, jeśli tego nie zrobimy

- Przy wstrastającej liczbie pasażerów niedogodności będą dotkliwsze niż dotychczas, a tłok na chodnikach i przystankach może zniechęcić ludzi do korzystania z transportu zbiorowego.
- Jazda na rowerze będzie niebezpieczna, co zniechęci mieszkańców do tego środka transportu.
- Bez postojów *kiss & ride* **nie będziemy mogli zawieźć na stację** kogoś z dużą walizką ani sprawnie dojechać na nią taksówką.
- Niska jakość infrastruktury pieszej może zniechęcić do korzystania z kolei wiele osób. Przede wszystkim osoby z ograniczoną mobilnością, na przykład rodziców z dziećmi w wózkach lub seniorów.
- Puste miejsce pod estakadą będzie negatywnie wpływać na odbiór okolic stacji, a młodzież w dalszym ciągu nie będzie miała miejsca w centrum, gdzie mogłaby spędzać wolny czas.

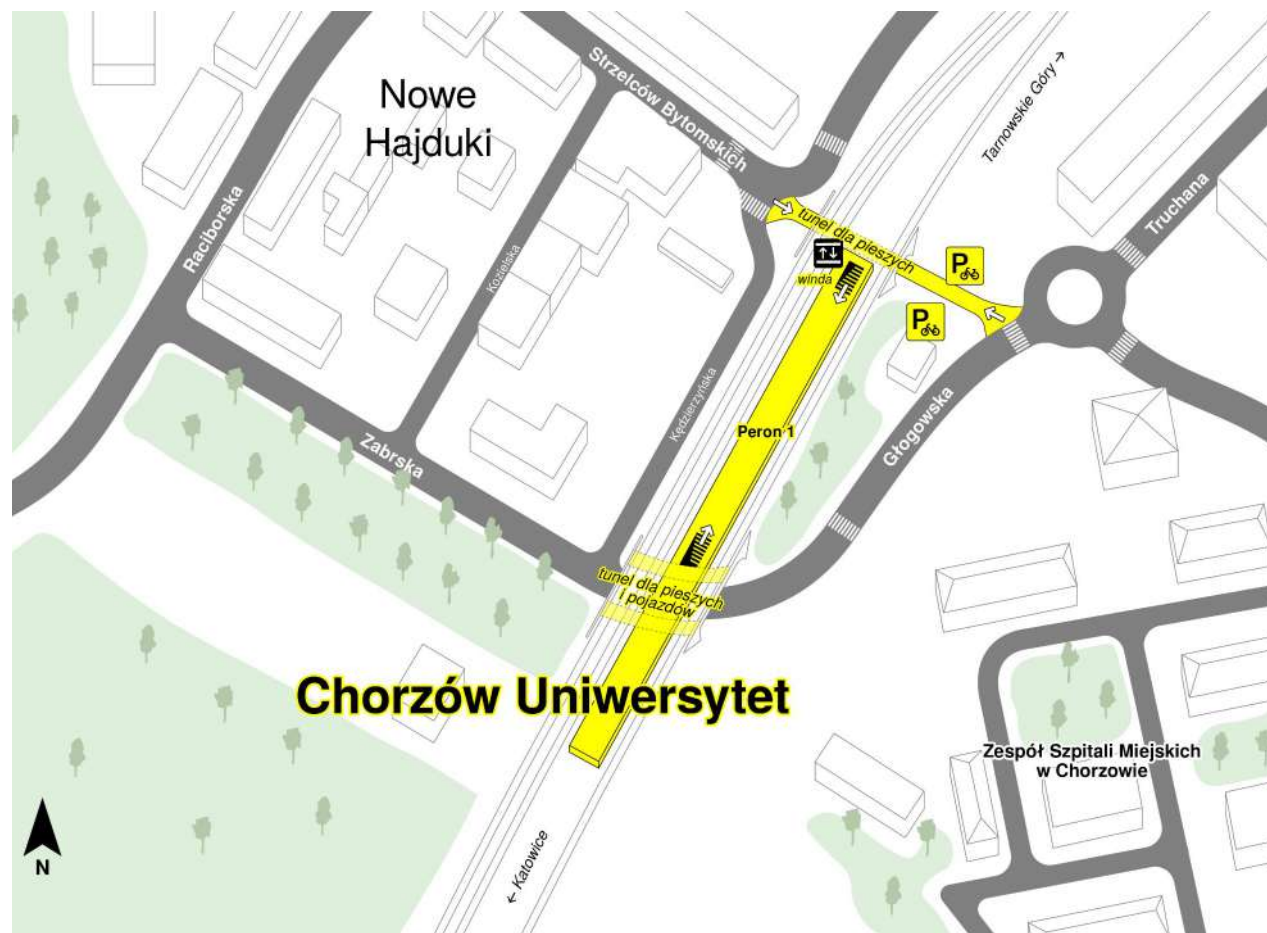
Wskazówki dla projektantów

- Patrz na wskazówki ogólne ze strony 12.
- Otoczenie dworca jest **pełne zabytkowych obiektów i miejsc ważnych dla miasta**, takich jak śródmiejskie kamienice i budynek Poczty. Pamiętaj o **kulturowych wartościach miejsca**. Nowa Infrastruktura powinna je podkreślać i nawiązywać do nich we współczesny sposób.
- Na terenie wokół stacji będzie silne **natężenia ruchu pieszego** niezależnie od pory dnia i roku. Zadbaj o bezpieczeństwo i wygodę pieszych projektuj szerokie chodniki i wyniesione przejścia dla pieszych, które zmusza kierowców do uważnej jazdy.
- Obszar powinien mieć **reprezentacyjny charakter**. Projektuj nowe elementy z **trwałych i szlachetnych materiałów**, tak żeby były estetyczne mimo intensywnego użytkowania.

Co się stanie, jeśli tego nie zrobimy

- Miasto i jego mieszkańcy stracą możliwość podkreślenia swojej tożsamości, a odwiedzający je przyjezdni nie docenią walorów kulturowych Chorzowa.
- Brak bezpiecznej i wygodnej infrastruktury pieszej może zniechęcić do przyjazdu lub przyścia na stację i korzystania z kolei.
- Miasto straci możliwość uzyskania przestrzeni, z której dumni będą jego mieszkańcy, a niska jakość materiałów będzie wpływać na negatywny odbiór Chorzowa przez przyjezdnych.

Stacja Chorzów Uniwersytet



Schemat stacji

Gdzie jest ta stacja?

Stacja budowana jest w centrum Chorzowa, w sąsiedztwie ulicy Strzelców Bytomskich.

Dla kogo może to być stacja?

Ze stacji będą mogli korzystać głównie mieszkańcy centrum Chorzowa oraz osoby pracujące lub studiujące w Instytucie Fizyki Uniwersytetu Śląskiego.

Co zakłada koncepcja PKP Polskich Linii Kolejowych?

- budowę jednego peronu dwukrawędziowego (z każdej strony peronu będzie jeden tor),
- wejścia schodami z tunelu od strony ulicy Strzelców Bytomskich,
- jedną windę na peron,
- wejście schodami od strony ogródków działkowych.

Czego nie obejmuje koncepcja PKP Polskich Linii Kolejowych?

- remontu ani przebudowy układu drogowego wokół stacji,
- budowy dworca.

Co widzieliśmy na spacerze?



Kolaż zdjęć ze spaceru wokół stacji
Chorzów Uniwersytet.
fot. Krzysztof Malinowski (2023 r.)



Kto uczestniczył w spacerze badawczym?

Na spacer przyszła grupa 8 osób. Wśród nich były mieszkanki okolicy oraz rowerzystka, która przyjechała na spacer z osiedla Paderewskiego w Katowicach i student pobliskiego Instytutu Fizyki Uniwersytetu Śląskiego.

Czego dowiedzieliśmy się podczas spaceru?

Dowiedzieliśmy się, że w okolicy wielu ludzi jeździ na rowerach i chodzi pieszo, mimo że infrastruktura temu nie sprzyja. Uczestnicy spaceru zaznaczali, że w okolicy brakuje miejsc, gdzie mogliby spotykać się ze znajomymi i spędzać czas wolny.

→ Jazda rowerem po mieście to wyzwanie!

Spacer rozpoczęliśmy od przyjrzenia się budowanej stacji Kolei Metropolitalnej. Mieszkańcy zaznaczali, że dobrym rozwiązaniem jest wybudowany pod torami tunel, jednak mieli wątpliwości czy znajdzie się w nim również miejsce dla licznych w okolicy rowerzystów. Przeszliśmy w stronę ulicy Wolności, gdzie wyzwaniem była mała szerokość chodników i stojące na nich przeszkody takie jak znaki, kosze i parkujące samochody. Uczestniczki spaceru zaznaczały, że jazda na rowerze po Chorzowie i innych śląskich miastach nie jest łatwa. Opowiadały, że są zmuszone korzystać na zmianę z chodników i jezdni, co jest niebezpieczne i wydłuża czas przejazdu. Zaznaczały jednak, że mimo wielu przeszkód poruszanie się rowerem jest szybsze niż jeżdżenie komunikacją zbiorową. Uczestnicy spacerów zwrócili również uwagę na krótki czas trwania zielonego światła na pasach przy ulicy Wolności.

Minęliśmy ulicę Truchana, gdzie jedna z mieszanek chwaliła ceglana nawierzchnię zaznaczając jej historyczny i praktyczny walor. Dzięki tej nawierzchni kierowcy nie jeżdżą ulicą szybko, co zapewnia bezpieczeństwo pieszym. Uczestniczka spaceru wspominała też rosnące tu jeszcze niedawno dorodne drzewa.



Widok na budowaną stację i wejście do tunelu pieszego.

fot. Krzysztof Malinowski (2023 r.)



Na ulicy Strzelców Bytomskich chodniki są wąskie, dodatkowo parkują na nich samochody.

fot. Krzysztof Malinowski (2023 r.)



Mieszkańcy sugerowali, aby w tym miejscu powstał mały plac lub skwer. W tle widać wejście do tunelu pieszego prowadzącego na perony, wieże kominowo-wodną szpitala i bloki osiedla Irys.

fot. Krzysztof Malinowski (2023 r.)

→ Przy wejściu na perony mógłby powstać mały skwer lub plac

Po drugiej stronie torów stanęliśmy w miejscu, gdzie pieszy tunel będzie łączyć się z ulicą Strzelców Bytomskich. Uczestniczki spaceru zaznaczały, że w tym miejscu powinien powstać skwer, który będzie przestrzenią odpoczynku dla mieszkańców i czekających na pociąg pasażerów, na przykład studentów pobliskiego wydziału. Przeszliśmy w stronę ronda i skręciliśmy do budowanej nowej drogi, która w przyszłości przejmie ruch z ulicy Strzelców Bytomskich.

Przeszliśmy wąskim odcinkiem Strzelców Bytomskich w stronę dawnej jednostki wojskowej, gdzie teraz mieszczą się budynki uniwersytetu. Za rondem mieszkanki wskazywały na problem braku chodnika po lewej stronie drogi. Ponadto chodnik po prawej stronie drogi jest bardzo wąski, a z powodu dużego ruchu samochodowego wielu rowerzystów jeździ po nim w obawie przed potrąceniem, co dodatkowo utrudnia chodzenie na tym odcinku.

Uczestniczki spaceru wskazywały też na problem smogu unoszącego się w tej okolicy w okresie grzewczym.

Następnie przeszliśmy między dwoma zielonymi obszarami, które mieszkanki wskazywały jako potencjalne miejsce na skwer lub mały park dla mieszkańców i studentów. Mieszkające w okolicy uczestniczki spaceru zaznaczały, że ulokowanie Instytutu Fizyki niewiele zmieniło w życiu dzielnicy i narzekały na brak usług, czego znakiem są liczne puste lokale w parterach kamienic. Doszliśmy do uniwersytetu, uczestnik spaceru pokazywał nam przystanki, z których korzystają przyjeżdżający na zajęcia autobusem studenci.

Student zaznaczał, że przejazd komunikacją publiczną z zajęć odbywających się w Chorzowie na inne zajęcia odbywające się w Sosnowcu, zajmuje mu tyle czasu, że nie jest w stanie zdążyć transportem publicznym. Przez co wielu studentów zmuszonych jest do jazdy samochodem. Wskazywał, że powstanie Kolei Metropolitalnej może tę sytuację zmienić.



Z tego przystanku korzystają studenci Instytutu Fizyki.

fot. Krzysztof Malinowski (2023 r.)



Instytut Fizyki im. A. Chełkowskiego Uniwersytetu Śląskiego.

fot. Krzysztof Malinowski (2023 r.)

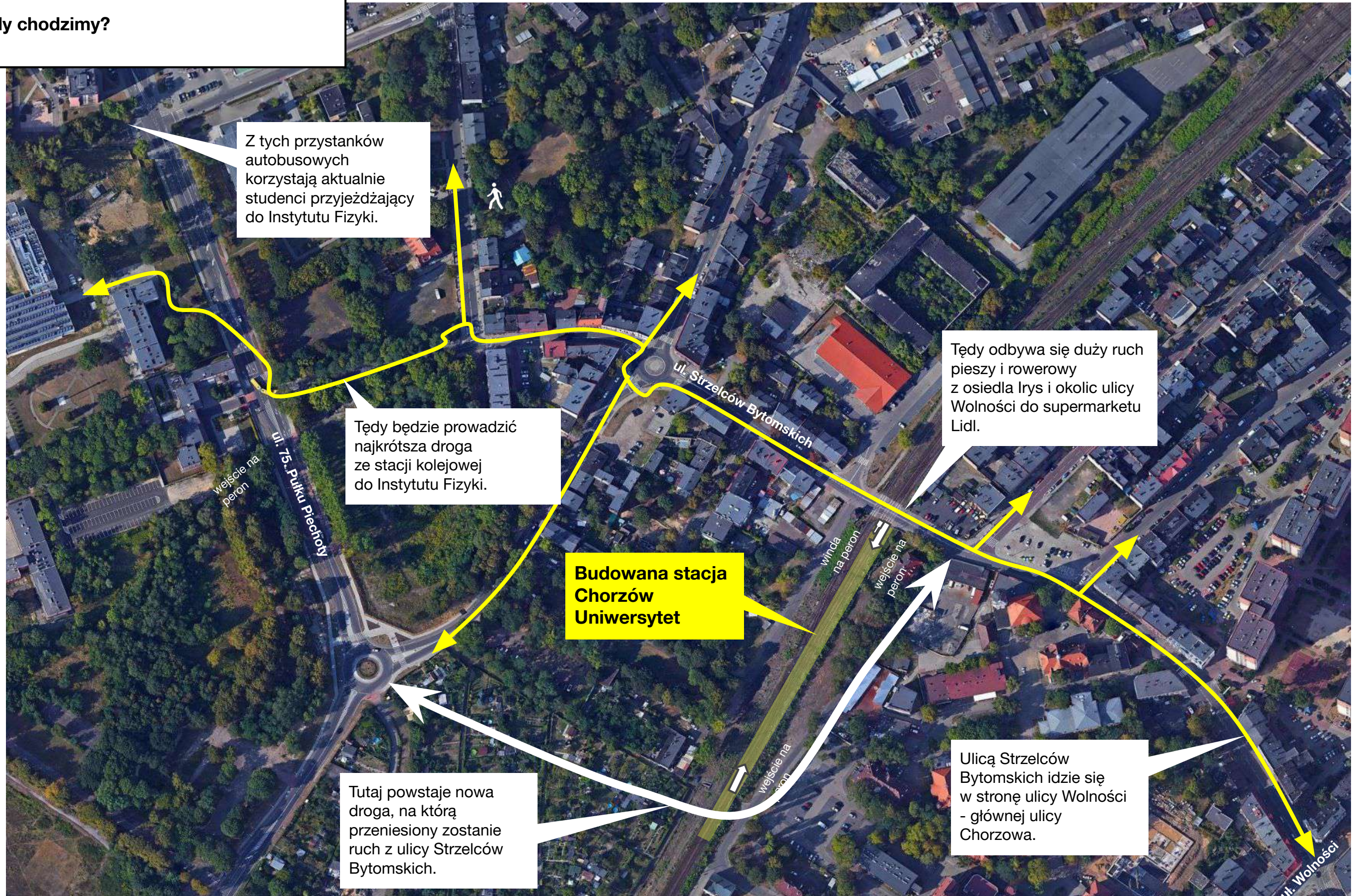


Tunel pieszy pod torami

Budowany peron stacji

Widok na budowaną stację Chorzów Uniwersytet
fot. Krzysztof Malinowski (2023 r.)

Okolice stacji Chorzów Uniwersytet
Którędy chodzimy?



Z tych przystanków autobusowych korzystają aktualnie studenci przyjeżdżający do Instytutu Fizyki.

Tędy będzie prowadzić najkrótsza droga ze stacji kolejowej do Instytutu Fizyki.

Budowana stacja Chorzów Uniwersytet

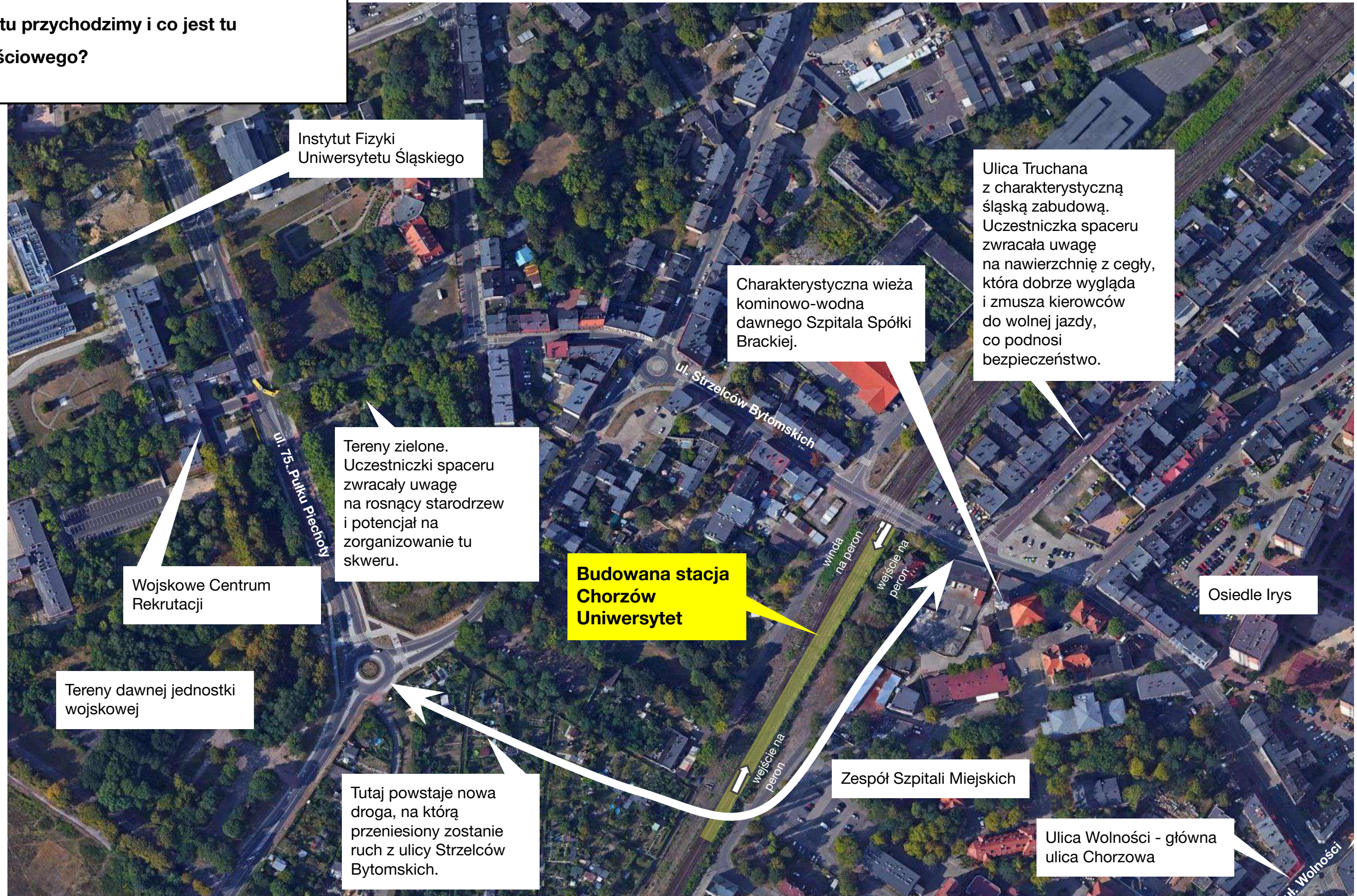
Tędy odbywa się duży ruch pieszy i rowerowy z osiedla Irys i okolic ulicy Wolności do supermarketu Lidl.

Tutaj powstaje nowa droga, na którą przeniesiony zostanie ruch z ulicy Strzelców Bytomskich.

Ulicą Strzelców Bytomskich idzie się w stronę ulicy Wolności - głównej ulicy Chorzowa.

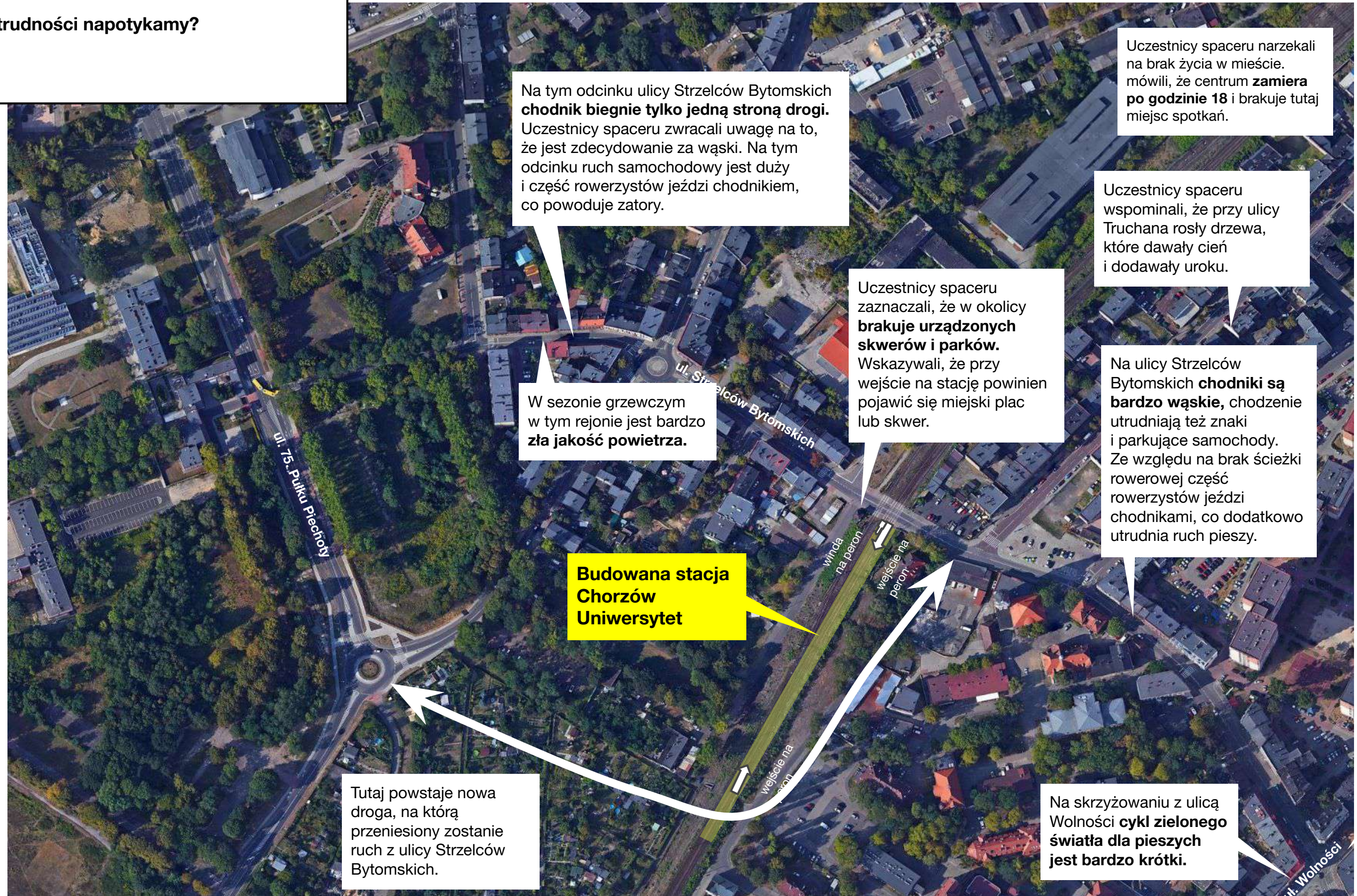
Okolice stacji Chorzów Uniwersytet

Po co tu przychodzimy i co jest tu wartościowego?



Okolice stacji Chorzów Uniwersytet

Jakie trudności napotykamy?



Czego dowiedzieliśmy się na spacerze - podsumowanie

Główne zalety obszaru zgłaszane przez mieszkańców

- Mieszkańcy chwalili **lokalizację stacji**. Zaznaczali, że ułatwi dostęp do innych miast Metropolii.
- W okolicy dużo ludzi jeździ na rowerze i porusza się pieszo.
- Blisko jest stąd do terenów zielonych - na przykład parku Skalka w Świętochłowicach.
- Między stacją a uniwersytetem są tereny ze starymi drzewami, gdzie mógłby powstać skwer lub park.

Możliwe konflikty, które należy uwzględnić przed realizacją inwestycji w tym miejscu

- Pasażerowie kolei wchodzący i wychodzący z peronów **kontra** przechodnie - mieszkańcy okolicznych kamienic i bloków.
- Piesi i rowerzyści oczekujący wygodniejszej i bezpieczniejszej infrastruktury **kontra** kierowcy oczekujący szybkiego przejazdu przez okolicę.

Główne problemy zgłaszane przez mieszkańców

- **Długi czas oczekiwania** na przejściu dla pieszych i krótki czas trwania zielonego światła. Światło czerwone zapala się jeszcze, gdy pieszy jest na pasach.
- **Chodniki w okolicy są wąskie**, ciężko tu minąć się pieszym, dodatkowo parkują na nich samochody.
- Mieszkańcy zgłaszali obawy związane z **szerokością tunelu pod torami** w śladzie ulicy Strzelców Bytomskich. Zwracali uwagę na duży ruch rowerowy w tej okolicy.
- Brakuje **dróg rowerowych**. Rowerzyści są zmuszeni do jazdy po chodniku lub jezdniach o dużym natężeniu ruchu.
- W okolicy **życie zamiera po 18.00**. Brakuje miejsc, gdzie można byłoby spędzać czas ze znajomymi lub rodziną.

Wnioski: Co zrobić z tym obszarem?

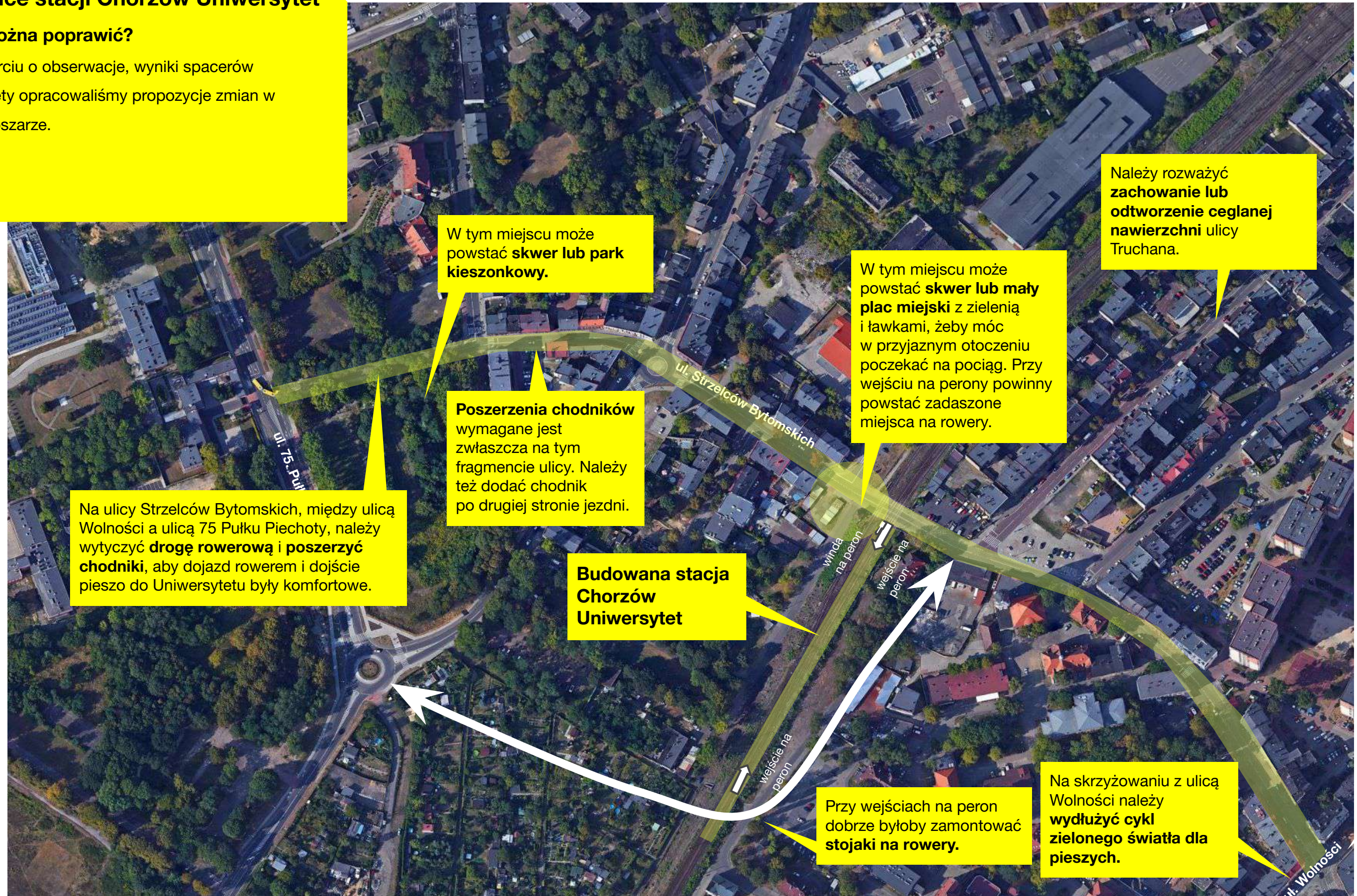
Żeby wykorzystać potencjał stacji należy przebudować otaczające je przestrzenie, przy stacji może powstać skwer lub plac, a ulica Strzelców Bytomskich powinna stać się bardziej przyjazna dla pieszych i rowerzystów.

- Na kolejnych stronach znajdziesz propozycje zmian, mapę własności oraz opracowane przez nas wskazówki dla urzędu gminy i projektantów.

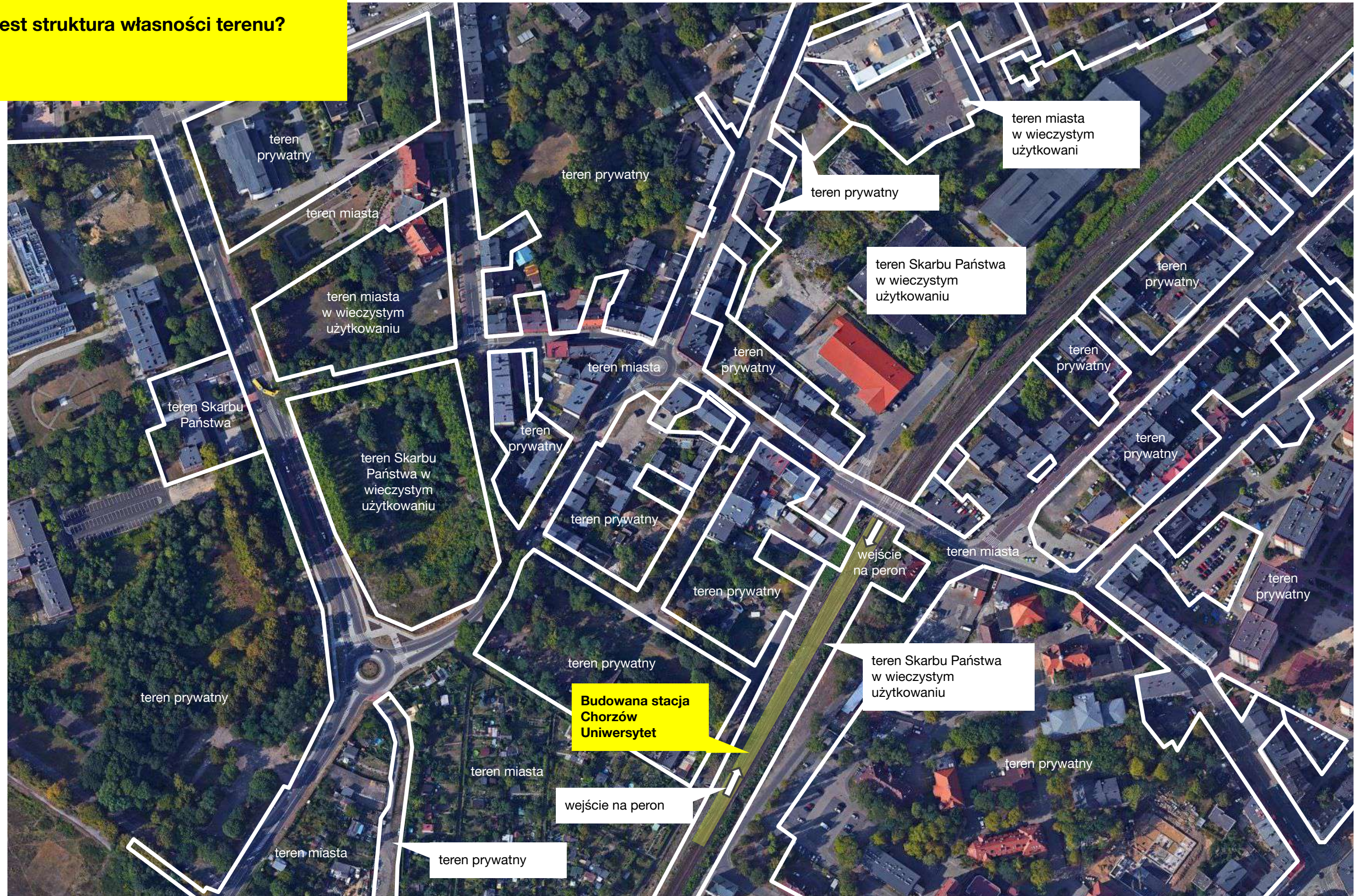
Okolice stacji Chorzów Uniwersytet

Co można poprawić?

W oparciu o obserwacje, wyniki spacerów i ankiety opracowaliśmy propozycje zmian w tym obszarze.



Okolice stacji Chorzów Uniwersytet
Jaka jest struktura własności terenu?



Opracowano na podstawie mapy własności gruntów dostępnej pod adresem internetowym:
<https://geoportal.chorzow.eu/geoportal> (dostęp: 14.07.2023 r.).

Wskazówki dla Urzędu Miasta

- **Patrz na wskazówki ogólne ze strony 11.**
- Należy zapewnić bezpieczeństwo i komfort pieszym oraz rowerzystom jadącym do stacji. Wzdłuż ulicy Strzelców Bytomskich należy **poszerzyć chodniki i wyznaczyć drogę rowerową**. Tam, gdzie to możliwe dobrze byłoby dodać wzdłuż jezdni zieleń niską i wysoką. Należy rozważyć uspokojenie ruchu na odcinku pomiędzy ulicami Wandy a Wincentego Styczyńskiego.
- Przy wejściu na stację od strony ulicy Strzelców Bytomskich można założyć plac miejski lub skwer. Poza przyjemnym miejscem oczekiwania na pociąg może to być również miejsce spotkań mieszkańców.
- Należy rozważyć zachowanie lub odtworzenie ceglanej nawierzchni ulicy Truchana. Poza wartością kulturową ma ona też atut praktyczny, bo wymusza na kierowcach spokojną jazdę.
- Należy rozważyć założenie skweru lub parku kieszonkowego w sąsiedztwie stacji, podniósłby on jakość życia okolicznych mieszkańców.

Co się stanie, jeśli tego nie zrobimy

- Piesi idący na stację będą musieli tłoczyć się na ciasnych chodnikach, a rowerzyści będą zmuszeni jeździć między samochodami. Taka sytuacja może prowadzić do wielu wypadków.
- Bez zielonego miejsca odpoczynku pasażerowie będą musieli czekać na pociąg na niezadaszonym peronie, co może być uciążliwe zwłaszcza w upalne letnie dni lub w czasie deszczu. Okolica straci też szansę na zyskanie atrakcyjnej przestrzeni publicznej.
- Bez ceglanej nawierzchni ulica straci swój śląski charakter, a kierowcy będą jeździć szybciej, co wpłynie negatywnie na bezpieczeństwo.
- Bez atrakcyjnej przestrzeni zielonej okolicy grozi dalsze wyludnianie się.

Wskazówki dla projektantów

- **Patrz na wskazówki ogólne ze strony 12.**
- Ta stacja ulokowana jest pośród gęstej zabudowy, a ulice są pełne pieszych i rowerzystów. Zadbaj o ich bezpieczeństwo i wygodę. Chodniki powinny być szerokie, a przejścia dla pieszych wyniesione, co wymusi na kierowcach ograniczenie prędkości.
- Rozejrzyj się po okolicy stacji, pełno tu starej, charakterystycznej dla Górnego Śląska architektury. Niech nowa infrastruktura nawiąże do niej we współczesny sposób. Projektuj zieleni niską i wysoką. Dzięki temu okolica może zyskać charakter i być lubiana przez mieszkańców.

Co się stanie, jeśli tego nie zrobimy

- Piesi idący na stację będą musieli tłoczyć się na ciasnych chodnikach, a rowerzyści będą zmuszeni jeździć między samochodami. Taka sytuacja może prowadzić do wielu wypadków.
- Miasto straci możliwość uzyskania przestrzeni, z której dumni będą jego mieszkańcy, a niska jakość materiałów będzie wpływać na negatywny odbiór tego miejsca przez przyjezdnych.

**Uwagi i pomysły mieszkańców dotyczące
organizacji transportu zbiorowego
zgłaszane podczas spacerów
i w ankiecie**

Podczas spacerów badawczych mieszkańcy poruszali kwestie związane z organizacją transportu publicznego. Spisaliśmy je.

Są one jedynie produktem ubocznym projektu *Jak otworzyć kolej nie mieszkańców*, ponieważ głównym celem było poznanie potrzeb dotyczących przestrzeni okolic stacji Kolei Metropolitalnej.

Najczęściej zgłaszane ogólne uwagi i pomysły dotyczące komunikacji miejskiej

- Brak korelacji odjazdu różnych linii autobusowych i tramwajowych, co obniża jakość przesiadek.
- Przystanki autobusowe oddalone są od wejść na stacje kolejowe.
- autobusy w godzinach szczytu są bardzo zatłoczone, co obniża komfort podróży.
- Częstotliwość połączeń jest zbyt niska.

Najczęściej zgłaszane ogólne uwagi i pomysły dotyczące kolei

- Połączenia kolejowe pojawiają się i znikają wraz ze zmianami rozkładu jazdy, co uniemożliwia zmiany nawyków transportowych mieszkańców.
- W pociągach Kolei Śląskich brakuje miejsc do przewozu rowerów, w tym tandemów, co jest odczuwalne zwłaszcza w weekendy i w sezonie letnim.
- Przy schodach prowadzących na perony brakuje prowadnic rowerowych.
- Na każdej stacji powinien być biletomat.
- Połączeń z Bytomia do Katowic i Gliwic powinno być *jak najwięcej*.

Uwagi i pomysły szczegółowe dotyczące komunikacji miejskiej

- Wprowadzenie zmiany trasy linii 608 i 708 tak, aby mieszkańcy os. Ziętka (ul. Szymały) mieli szybki dojazd do i z Centrum Przesiadkowego w Rojcy, a nie jeździli busem po całym Radzionkowie.
- Częstotliwość odjeżdżających autobusów ze Stroszka w niedziele jest za niska.
- Zbyt niska częstotliwość kursowania linii dojazdowych do stacji kolejowej Chorzów Stary.
- Przystanek ZTM powinien być bliżej stacji kolejowej Chorzów Uniwersytet.
- W tramwajach i autobusach brakuje biletomatów.
- Na przystankach brakuje wyświetlaczy z godzinami odjazdów autobusów i tramwajów.
- Autobusem nr 5 z Nakła do Katowic jedzie się 1,5 godziny.
- W Bytomiu na osiedlu Vitor mieszkanka zgłaszała potrzebę dodania przystanku tramwajowego przy skrzyżowaniu ulic Strzelców Bytomskich i Placu Żeromskiego. Pomysł był motywowany potrzebą dojazdu do pobliskiej przychodni lekarskiej.

załączniki:

protokół z wyników badania ankietowego

protokół ze spacerów badawczych