

**PRZEDSIĘBIORSTWO PROJEKTOWO - USŁUGOWE "INKOM" S.C.
SPÓŁKA PRAWA CYWILNEGO**



40-053 KATOWICE, ul. Św. Barbary 21a * Tel/fax: 32-257-08-66(-67)

Pocztą: inkom@inkom.katowice.pl * Strona: www.inkom.katowice.pl

PROJEKT NR K – 13 014 – 04 – 01

Tytuł opracowania: **BUDOWA DRÓG ROWEROWYCH – WYKONANIE KONCEPCJI
PROJEKTOWEJ ROZBUDOWY SIECI DRÓG ROWEROWYCH NA TERENIE
MIASTA GLIWICE**

**CZ. B. KONCEPCJA PROJEKTOWA ROZBUDOWY SIECI DRÓG
ROWEROWYCH NA TERENIE MIASTA GLIWICE**

ETAP 1. KONCEPCJA UKŁADOWA

Zamawiający: **Miasto Gliwice**

Numer zlecenia
(zamówienia): **IR/13/2720/14/4586 (INKOM: 14/13) Z DNIA 12.07.2013 ROKU**

Projektant: mgr inż. **Jan GREGOROWICZ**

mgr inż. **Piotr TRYBUŚ**

Z Z E S P O Ł E M

KATOWICE, GRUDZIEŃ 2013 ROKU

K - 13 014 - 04 - 01 - A

PROJEKTANT:

mgr inż. **Jan GREGOROWICZ**

mgr inż. **Piotr TRYBUŚ**

Z ZESPOŁEM:

KONCEPCJA DOCELOWEJ SIECI ROWEROWEJ: SIEĆ

mgr inż. **Piotr ROŚCISZEWSKI**

KONCEPCJA DOCELOWEJ SIECI ROWEROWEJ: INFRASTRUKTURA

mgr **Robert JĘDRZEJCZAK**

ANALIZA WŁASNOŚCIOWA

mgr inż. **Katarzyna BARYŻEWSKA**

Anna NASIEK

SYMULACJE RUCHU ROWEROWEGO

mgr inż. **Bartosz CHUDERSKI**

BAZY I ANALIZY GIS ORAZ EDYCJA

mgr inż. **Katarzyna BARYŻEWSKA**

Anna NASIEK

Lucyna JANISZEWSKA

Anita WŁODARCZYK

KATOWICE, GRUDZIEŃ 2013 ROKU

K - 13 014 - 04 - 01 - B

**PRZEDSIĘBIORSTWO PROJEKTOWO-USŁUGOWE
„INKOM” S. C.
SPÓŁKA PRAWA CYWILNEGO**

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

Tytuł opracowania: **BUDOWA DRÓG ROWEROWYCH – WYKONANIE KONCEPCJI PROJEKTOWEJ
ROZBUDOWY SIECI DRÓG ROWEROWYCH NA TERENIE MIASTA GLIWICE.**

**CZ. B. KONCEPCJA PROJEKTOWA ROZBUDOWY SIECI DRÓG ROWEROWYCH
NA TERENIE MIASTA GLIWICE**

ETAP 1. KONCEPCJA UKŁADOWA

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

L.p.	Pozycja	Numer	L. arkuszy
CZĘŚĆ OPISOWA			
1	Metryka projektu	K - 13 014 - 04 - 01 - A	2
2	Spis dokumentacji	K - 13 014 - 04 - 01 - B	1
3	Opis z częścią tabelaryczno-graficzną	K - 13 014 - 04 - 01 - C	122
CZĘŚĆ GRAFICZNA			
4	PODZIAŁ TRAS ZE WZGLĘDU NA WAŻNOŚĆ W SYSTEMIE TRAS ROWEROWYCH	K - 13 014 - 04 - 01 - D - 01	1
5	PODZIAŁ TRAS ZE WZGLĘDU NA FUNKCJĘ W SYSTEMIE TRAS ROWEROWYCH	K - 13 014 - 04 - 01 - D - 02	1
6	PRZEBIEG TRAS WEDŁUG PROJEKTU KONCEPCJI WRAZ Z ETAPOWANIEM ICH REALIZACJI	K - 13 014 - 04 - 01 - D - 03	1
7	ZAKRES PRAC NA POSZCZEGÓLNYCH ODCINKACH TRAS ROWEROWYCH	K - 13 014 - 04 - 01 - D - 04	1
8	LOKALIZACJA INFRASTRUKTURY ZWIĄZANEJ Z DOCELOWYM UKŁADEM TRAS ROWEROWYCH	K - 13 014 - 04 - 01 - D - 05	1
9	LOKALIZACJA PARKINGÓW I STOJAKÓW ROWEROWYCH	K - 13 014 - 04 - 01 - D - 06	1
10	TRASY ROWEROWE A WAŻNIEJSZE OBIEKTY HISTORYCZNE, TURYSTYCZNE I REKREACYJNE	K - 13 014 - 04 - 01 - D - 07	1
11	DOCELOWY UKŁAD TRAS ROWEROWYCH NA TLE PODZIAŁÓW WŁASNOŚCIOWYCH NA TERENIE MIASTA GLIWICE	K - 13 014 - 04 - 01 - D - 08	1
12	ANALIZA KONFLIKTÓW WŁASNOŚCIOWYCH	K - 13 014 - 04 - 01 - D - 09	1
13	PROGNOZA DOCELOWEGO RUCHU ROWEROWEGO	K - 13 014 - 04 - 01 - D - 10	1
CZĘŚĆ ELEKTRONICZNA			
14	Zapis opracowania na CD (pliki: *.pdf, *.jpg)	K - 13 014 - 04 - CD	1

KATOWICE, GRUDZIEŃ 2013 ROKU

K - 13 014 - 04 - 01 - C

O P I S

**Z CZĘŚCIĄ
TABELARYCZNO-GRAFICZNĄ**

1. CEL OPRACOWANIA	10
2. MATERIAŁY WEJŚCIOWE I ZAKRES OPRACOWANIA	10
3. KONCEPCJA ROZBUDOWY SIECI TRAS ROWEROWYCH W GLIWICACH	11
3.1. Wstęp	11
3.2. Zakres opracowania	12
3.3. Definicje	12
4. KONFIGURACJA TRAS	15
4.1. Zasady konfiguracji tras	15
4.2. Miejsca węzłowe	15
4.3. Trasy rowerowe	15
4.4. Numeracja tras rowerowych	16
4.5. Przebieg tras rowerowych	16
4.5.1. Warunek spójności	17
4.5.2. Warunek bezpośredniości	17
4.5.3. Warunek atrakcyjności	17
4.5.4. Warunek bezpieczeństwa w ruchu drogowym	17
4.5.5. Warunek wygody	18
4.6. Parkowanie rowerów	18
4.7. Rozpracowanie tzw. wąskich gardeł	18
4.8. Natężenie ruchu rowerowego	19
4.9. Sprawy własnościowe	19
4.10. Rodzaje infrastruktury rowerowej.	19
4.10.1. Modernizacja	23
4.10.2. Usprawnienia	23
4.10.3. Nowe drogi dla rowerów i ciągi pieszo-rowerowe	23
4.10.4. Modernizacje dróg istniejących	23
4.10.5. Nowe obiekty inżynierskie	23
4.10.6. Parkingi	24
5. PARAMETRY TECHNICZNE TRAS	24
5.1. Nawierzchnie dróg dla rowerów	24
5.2. Szerokość drogi dla rowerów	24
5.3. Szerokość ciągu pieszo-rowerowego	25
5.4. Szerokość pasa ruchu dla rowerów na jezdni	25
5.5. Skrajnia drogi dla rowerów i pasa ruchu dla rowerów	25
5.6. Łuki poziome	26
5.7. Pochylenia podłużne	26
5.8. Obiekty inżynierskie	26
5.9. Progi spowalniające dla samochodów	26
5.10. Inne rozwiązania spowalniające dla samochodów	27
5.11. Przejazdy dla rowerzystów	27
5.12. Pasy ruchu dla rowerów w obrębie skrzyżowań:	28
5.13. Śluzy rowerowe	28
5.14. Samodzielne skrzyżowania dróg dla rowerów z innymi drogami:	28

5.15. Wygrozienia	29
5.16. Oświetlenie	29
5.17. Zieleń	29
5.18. Parkingi dla rowerów	29
6. ORGANIZACJA RUCHU DROGOWEGO	31
6.1. Oznakowanie pionowe i poziome	31
6.2. Oznakowanie sieci tras rowerowych	33
7. ZAPROJEKTOWANY PRZEBIEG TRAS	34
7.1. Trasy główne	35
7.1.1. Centrum Gliwic	35
<u>Trasa nr 4 w centrum</u>	
<u>Trasa nr 3 w centrum.</u>	
<u>Trasa nr 30 w centrum</u>	
<u>Trasa nr 5 w centrum</u>	
<u>Trasa nr 10 w centrum</u>	
7.1.2. Pozostałe trasy główne	37
<u>Trasa nr 1</u> (Szobiszowice, most – Szobiszowice – Radiostacja – Żerniki – Szalsza, docelowo Szalsza – Zabrze-Mikulczyce – Bytom-Miechowice – ... – Piekary Śląskie)	
<u>Trasa nr 10</u> (Starówka – dworzec kolejowy – Os. Millenium – Żerniki – Szalsza, docelowo Szalsza – Kamieniec – Zbrostawice – ... – Tarnowskie Góry).	
<u>Trasa nr 2</u> (Szobiszowice – Zatorze – Maciejów, docelowo Maciejów – Zabrze – ... – Katowice z odgałęzieniem Zabrze – ... – Bytom).	
<u>Trasa nr 20</u> (Os. Zubrzyckiego – Politechnika Śląska – Zatorze – Żerniki – kąpielisko w Maciejowie, docelowo kąpielisko w Maciejowie – hipermarket M1 – Zabrze)	
<u>Trasa nr 3</u> (Gliwice, Urząd Miejski – Politechnika Śląska – Sośnica (Os. Żeromskiego) – Os Janek w Zabrze, docelowo Os Janek w Zabrze – Zabrze-Makoszowy – ... – Katowice-Ligota)	
<u>Trasa nr 30</u> (Gliwice, dworzec kolejowy – Sośnica – Zabrze (Os. Południowe)). Początek trasy w centrum Gliwic został opisany powyżej.	
<u>Trasa nr 4</u> (Gliwice, Urząd Miejski – Politechnika Śląska – Nowe Gliwice – Bojków Dolny – Przyszowice, docelowo Przyszowice – Chudów – ... – Mikołów)	
<u>Trasa nr 40</u> (skraj lotniska – Bojków Dolny – Gierałtowiec, docelowo Gierałtowiec – Ormontowice)	
<u>Trasa nr 5</u> (Gliwice, pl. Piastów – katedra – Sikornik – hipermarket Auchan – Bojków Górny – Os. Wojska Polskiego, docelowo Os. Wojska Polskiego – Knurów)	
<u>Trasa nr 50</u> (Gliwice, katedra – Os. Trynek – Bojków – Knurów (skraj), docelowo Knurów (skraj) – ... – Pszczyna)	
<u>Trasa nr 6</u> (Szobiszowice, most – Wójtowa Wieś – Kolonia Żernicka, docelowo Kolonia Żernicka – Żernica – Pilchowice – Rudy – Racibórz)	
<u>Trasa nr 60</u> (Gliwice-Ostropa – Wilcze Gardło – Smolnica, docelowo Smolnica – Pilchowice – ... – Rybnik)	
<u>Trasa nr 7</u> (Gliwice, Urząd Miejski – Wójtowa Wieś – Ostropa – Karnowice, docelowo Karnowice – Łany Wielkie – Rachowice – ... – Kędzierzyn-Koźle)	
<u>Trasa nr 70</u> (Gliwice-Ostropa – Choryńskowice, docelowo Choryńskowice – Sośnicowice – Trachy – ... – Kuźnia Raciborska)	
<u>Trasa nr 8</u> (Gliwice, Urząd Miejski – Os. Wojska Polskiego – Stare Gliwice – Brzezinka – Os. Kleszczów, docelowo Os. Kleszczów – Kleszczów – Bojszów – ... – Rudziniec)	
<u>Trasa nr 80</u> (Gliwice, Urząd Miejski – Szobiszowice, most – Stare Łabędy – Ligota Łabędzka, docelowo Ligota Łabędzka – Rzeczyce – Pławniowice – Rudziniec – Góra Św. Anny)	
<u>Trasa nr 9</u> (Gliwice, Urząd Miejski – Szobiszowice, most – Os. Kopernika – Łabędy-Przyszówka – Czechowice – Pyskowice (skraj), docelowo Pyskowice (skraj) – Pyskowice)	

<u>Trasa nr 90</u> (Gliwice, pl. Piastów – Szobiszowice – Os. Kopernika – Czechowice)	
7.2. Trasy drugorzędne	52
7.2.1. Os Obrońców Pokoju	52
<u>Trasa nr 11</u> (Radiostacja – Os. Obrońców Pokoju – Os. Wojciecha)	
<u>Trasa nr 12</u> (Os. Kopernika – Os. Wojciecha – Żerniki – Szalsza)	
7.2.2. Żerniki	53
<u>Trasa nr 21</u> (Żerniki – Zabrze-Maciejów)	
7.2.3. Zatorze	53
<u>Trasa nr 22</u> (Zatorze – las Żorek)	
7.2.4. Sośnica	53
<u>Trasa nr 31</u> (Sośnica – Zabrze-Maciejów)	
<u>Trasa nr 32</u> (Sośnica – Ligota Zabrska – lotnisko – droga techniczna autostrady A4 – Ostropa)	
<u>Trasa nr 33</u> (Os. Bema – Sośnica)	
7.2.5. Ligota Zabrska	55
<u>Trasa nr 41</u> (Starówka – Ligota Zabrska – hipermarket Europa Centralna – Przyszowice – Paniówki)	
<u>Trasa nr 42</u> (Ligota Zabrska – Os. Trynek)	
7.2.6. Bojków	57
<u>Trasa nr 43</u> (Bojków – Bojków Dolny)	
<u>Trasa nr 44</u> (Bojków Górny – hipermarket Europa Centralna)	
<u>Trasa nr 53</u> (hipermarket Auchan – Żernica)	
7.2.7. Trynek	58
<u>Trasa nr 51</u> (katedra – ul. Rybnicka – Os. Trynek)	
<u>Trasa nr 52</u> (pl. Grunwaldzki – Os. Zubrzyckiego)	
7.2.8. Wójtowa Wieś	58
<u>Trasa nr 61</u> (Os. Trynek – Sikornik – Wójtowa Wieś)	
<u>Trasa nr 72</u> (ul. Rybnicka – Wójtowa Wieś – Os. Wojska Polskiego – hipermarket Arena)	
7.2.9. Ostropa	60
<u>Trasa nr 62</u> (Ostropa – Żernica)	
<u>Trasa nr 71</u> (Sikornik – pl. Grunwaldzki – Karnowiec – Kozłów – Rachowice)	
7.2.10. Wilcze Gardło	61
<u>Trasa nr 63</u> (Wilcze Gardło – Smolnica)	
<u>Trasa nr 74</u> (Wilcze Gardło – Kol. Leśna – Łany Wielkie)	
7.2.11. Stare Gliwice	61
<u>Trasa nr 73</u> (Ostropa – Stare Gliwice – ul. Portowa)	
<u>Trasa nr 81</u> (Szobiszowice, most – hipermarket Arena – hipermarket Tesco – General Motors – Niepaszyce – Stare Łabędy)	
<u>Trasa nr 84</u> (Os. Waryńskiego – General Motors)	
7.2.12. Osiedle Wojska Polskiego	63
<u>Trasa nr 82</u> (Wójtowa Wieś – Os. Wojska Polskiego – hipermarket Arena)	
<u>Trasa nr 83</u> (Os. Wojska Polskiego – hipermarket Tesco)	
7.2.13. Brzezinka	64
<u>Trasa nr 85</u> (ul. Portowa – Niepaszyce – Os. Brzezinka)	
<u>Trasa nr 87</u> (Kozłów – Brzezinka – Ligota Łabędzka – most na Kłodnicy – Dzierżno)	
<u>Trasa nr 89</u> (droga do Rzeczyc – Rzeczycy)	
7.2.14. Łabędy	65
<u>Trasa nr 86</u> (Przyszówka – Łabędy – Stare Łabędy – Brzezinka – Bojszów)	

<u>Trasa nr 88</u> (Stare Łabędy – Ligota Łabędzka)	
<u>Trasa nr 92</u> (Łabędy – huta – Pyskowice)	
<u>Trasa nr 93</u> (Łabędy – Czechowice)	
7.2.15. Os. Kopernika	67
<u>Trasa nr 91</u> (Os. Kopernika – Os. Obrońców Pokoju – Żerniki)	
7.2.16. Czechowice	68
<u>Trasa nr 94</u> (zakłady mechaniczne – Czechowice – Przezchlebie)	
<u>Trasa nr 95</u> (kapielisko w Czechowicach – Pyskowice-Dzierżno)	
<u>Trasa nr 96</u> (kapielisko w Czechowicach – Pyskowice)	
<u>Trasa nr 97</u> (kapielisko w Czechowicach – Zawada)	
7.3. Trasy trzeciorzędne	70
7.3.1. Os Powstańców Śląskich	70
<u>Trasa nr 15</u> (Os. Powstańców Śląskich)	
7.3.2. Os Obrońców Pokoju	70
<u>Trasa nr 16</u> (ul. Graniczna)	
<u>Trasa nr 111</u> (ul. Bażancia)	
<u>Trasa nr 112</u> (ul. Bzów – ul. Orzechowa – ul. Paderewskiego)	
7.3.3. Żerniki	71
<u>Trasa nr 17</u> (projektowana ulica)	
<u>Trasa nr 18</u> (Żerniki – Szalsza)	
<u>Trasa nr 19</u> (Os. Żerniki – Zabrze-Maciejów)	
7.3.4. Os. Millenium	71
<u>Trasa nr 25</u> (Os. Powstańców Śląskich – Os. Millenium – stadion – Las Żorek)	
7.3.5. Zatorze	72
<u>Trasa nr 26</u> (Zatorze – stadion – radiostacja)	
<u>Trasa nr 27</u> (las Żorek)	
7.3.6. Politechnika Śląska	72
<u>Trasa nr 35</u> (Politechnika Śląska – Podium)	
<u>Trasa nr 36</u> (ul. Robotnicza – ul. Olszynka)	
<u>Trasa nr 38</u> (Trynek, ul. Pszczyńska – Podium – ul. Królewskiej Tamy – Zabrze-Maciejów)	
<u>Trasa nr 45</u> (Politechnika Śląska – Podium)	
7.3.7. Sośnica	74
<u>Trasa nr 131</u> (Os. Bema – Os. Żeromskiego)	
<u>Trasa nr 132</u> (ul. Wiślana)	
<u>Trasa nr 133</u> (Os. Żeromskiego – Sośnica – Stare Zabrze)	
<u>Trasa nr 134</u> (ul. Cmentarna)	
7.3.8. Ligota Zabrska	75
<u>Trasa nr 37</u> (Ligota Zabrska – Sośnica)	
<u>Trasa nr 47</u> (ul. Górna)	
<u>Trasa nr 48</u> (Ligota Zabrska – KWK „Sośnica”)	
<u>Trasa nr 49</u> (hipermarket Europa Centralna)	
7.3.9. Trynek	76
<u>Trasa nr 46</u> (ul. Gwarków – ul. Bojkowska)	
<u>Trasa nr 55</u> (ul. Żwirki i Wigury – ul. Lotników)	
<u>Trasa nr 56</u> (ul. Asnyka)	
<u>Trasa nr 57</u> (ul. Kilińskiego)	

<u>Trasa nr 58</u> (Os. Trynek – lotnisko)	
<u>Trasa nr 59</u> (ul. Kormoranów – ul. Pliszki – ul. Biegusa)	
7.3.10. Stare Miasto	77
<u>Trasa nr 65a</u> (ul. Raciborska – ul. Bytomska)	
<u>Trasa nr 65b</u> (ul. Dolnych Wałów)	
<u>Trasa nr 65c</u> (ul. Zwycięstwa – ul. Plebańska)	
<u>Trasa nr 65d</u> (ul. Zwycięstwa – ul. Bytomska)	
7.3.11. Wójtowa Wieś	78
<u>Trasa nr 66</u> (Wójtowa Wieś – droga techniczna autostrady A4)	
7.3.12. Wilcze Gardło	79
<u>Trasa nr 67</u> (ul. Bławatków)	
<u>Trasa nr 68</u> (Wilcze Gardło – Smolnica)	
7.3.13. Nowe Miasto	79
<u>Trasa nr 75</u> (ul. Wieczorka – ul. Daszyńskiego – ul. Sowińskiego)	
7.3.14. Os. Wojska Polskiego	80
<u>Trasa nr 181</u> (połączenie ul. Nadbrzeżnej z ul. Góry Chełmskiej)	
7.3.15. Stare Gliwice	80
<u>Trasa nr 180</u> (Stare Gliwice – rez. „Dąbrowa” – Brzezinka)	
<u>Trasa nr 182</u> (Park Szwajcaria – Stare Gliwice – Os. Waryńskiego – trasa nr 8 wzdłuż ul. Kozielskiej)	
<u>Trasa nr 183</u> (Os. Waryńskiego – hipermarket Tesco)	
<u>Trasa nr 184</u> (trasa wzdłuż General Motors – ul. da Vinci – ul. Eiffi’a)	
7.3.16. Brzezinka	82
<u>Trasa nr 185</u> (Os. Brzezinka – Brzezinka)	
<u>Trasa nr 186</u> (ul. Płocka – ul. Kaliska – ul. Olsztyńska)	
<u>Trasa nr 187</u> (ul. Płocka – ul. Siedlecka)	
<u>Trasa nr 189</u> (ul. Gaudiego – ul. Gutenberga)	
7.3.17. Łabędy	83
<u>Trasa nr 188</u> (ul. Murarska – ul. Klasztorna – ul. Rzeczycka)	
<u>Trasa nr 194</u> (ul. Heweliusza –Kąpielisko Leśne – Przyszówka, ul. Tęczowa)	
<u>Trasa nr 195</u> (Łabędy – Os. Kosmonautów – ul. Piaskowa)	
<u>Trasa nr 196</u> (ul. Zakątek Leśny – trasa nr 9 w Lesie Łabędzkim)	
<u>Trasa nr 197</u> (Huta „Łabędy” – Zakłady Mechaniczne „Bumar”)	
7.3.18. Os. Kopernika	84
<u>Trasa nr 191</u> (ul. Andromedy)	
<u>Trasa nr 192</u> (ul. ks. Witoszka – ul. Kopernika – ul. Syriusza)	
<u>Trasa nr 193</u> (ul. Gwiazdy Polarnej – ul. Centaura)	
7.3.19. Czechowice	85
<u>Trasa nr 198</u> (kąpielisko w Czechowicach)	
8. FUNKCJE TRAS ROWEROWYCH	86
8.1. Trasy komunikacyjne	86
8.2. Trasy rekreacyjno-turystyczne	86
8.3. Trasy o funkcji mieszanej	86
9. ETAPOWANIE BUDOWY SIECI TRAS ROWEROWYCH	87
9.1. Etap I	87
9.2. Etap II	88
9.3. Etap III	88

10. KOLEJNOŚĆ REALIZACJI TRAS W ETAPIE I	93
10.1. Uwagi dotyczące realizacji tras rowerowych	93
11. ŚLĄSKA SIEĆ TRAS ROWEROWYCH	94
11.1. Uwagi dotyczące realizacji Śląskiej Sieci Tras Rowerowych	95
12. ROZMIESZCZENIE PARKINGÓW ROWEROWYCH NA TERENIE MIASTA GLIWICE	96
12.1. Wstęp	96
12.2. Dane wejściowe	96
12.3. Lokalizacja stojaków	97
12.4. Strefa Płatnego Parkowania	98
12.5. Stojaki mechaniczne	99
13. POWIĄZANIE PROPONOWANEJ KONCEPCJI TRAS ROWEROWYCH Z PROGRAMAMI ROZWOJOWYMI OKREŚLONYMI W STRATEGII ROZWOJU MIASTA GLIWICE	102
13.1. Założenia	102
DODATKOWE ANALIZY (NIE WYMAGANE W SIWZ) WYKONANE W RAMACH WNIOSKÓW POKONSULTACYJNYCH	103
14. ANALIZA WŁASNOŚCIOWA	104
14.1. Wstęp	104
15. PROGNOZA DOCELOWEGO RUCHU ROWEROWEGO W MIEŚCIE GLIWICE	107
15.1. Wstęp	107
15.2. Główne założenia	107
15.3. Model podaży - planowana infrastruktura rowerowa	108
15.4. Rejony komunikacyjne	111
15.5. Model popytu – prognoza na 2016 rok	113
15.6. Symulacje ruchu	114
15.7. Podsumowanie	121
16. WNIOSKI KOŃCOWE	122

WPROWADZENIE

PODSTAWĘ FORMALNĄ NINIEJSZEGO OPRACOWANIA STANOWI UMOWA NR IR/13/2720/14/4586 (INKOM: 14/13) Z DNIA 12.07.2013 ROKU ZAWARTA POMIĘDZY MIASTEM GLIWICE A PRZEDSIĘBIORSTWEM PROJEKTOWO-USŁUGOWYM "INKOM" S.C. Z KATOWIC NA WYKONANIE OPRACOWANIA P.T.: „BUDOWA DRÓG ROWEROWYCH - WYKONANIE KONCEPCJI PROJEKTOWEJ ROZBUDOWY SIECI DRÓG ROWEROWYCH NA TERENIE MIASTA GLIWICE”.

BIEŻĄCY TOM STANOWI MATERIAŁ WYNIKOWY OPRACOWANIA I ZAWIERA KONCEPCJĘ PROJEKTOWĄ ROZBUDOWY DOCELOWEGO UKŁADU SIECI DRÓG ROWEROWYCH W MIEŚCIE GLIWICE W ZAKRESIE KONCEPCJI UKŁADU TRAS ROWEROWYCH NA POZIOMIE SYSTEMU JAKO CAŁOŚCI.

1. CEL OPRACOWANIA

Niniejsza część opracowania stanowi jego podstawową część, w której przedstawiono zaprojektowaną koncepcję docelowego układu dróg rowerowych na obszarze miasta Gliwice.

Dla opracowanej koncepcji została następnie opracowana jej etapizacja, na podstawie której w dalszych częściach opracowania wykonano parametryzację: techniczną, kosztową, własnościową oraz ruchową systemu.

2. MATERIAŁY WEJŚCIOWE I ZAKRES OPRACOWANIA

2.1. Materiały wejściowe

Jako materiały wejściowe dla opracowania docelowej koncepcji systemu dróg rowerowych na obszarze miasta Gliwice posłużyły:

- Zebrane materiały wejściowe (cztery części od K-13 014-01-01 do K-13 014-01-04,
- Analizy stanu istniejącego (K-13 014-02)
- Ankieta rowerowa, konsultacje i uzgodnienia z Zamawiającym (K-13 014-03)
- Wytyczne projektowania tras rowerowych
- Normatywy drogowe

2.2. Zakres opracowania

W ramach niniejszej części wykonano następujące prace:

- Opracowanie definicji,
- Opracowanie zasad konfiguracji tras rowerowych,
- Opracowanie spójnego systemu numeracji tras z uwzględnieniem warunków „dobrego projektowania”,
- Opracowanie przebiegu tras,
- Opracowanie problematyki parkowania rowerów w systemie,
- Opracowanie parametrów technicznych tras rowerowych,
- Opracowanie organizacji ruchu rowerowego,
- Opracowanie podziału funkcyjnego tras,
- Opracowanie etapowania realizacji systemu (trzy ETAPY),
- Opracowanie kolejności realizacji w ramach ETAP-u pierwszego,
- Opracowanie rozmieszczenia parkingów rowerowych w systemie,
- Opracowanie powiązania projektowanych tras rowerowych (szczególnie w ETAPIE I) z programami określonymi w strategii miasta,
- Opracowanie analizy własnościowej dla docelowego układu sieci dróg rowerowych (dodatkowo, poza SIWZ),
- Opracowanie docelowej prognozy ruchu rowerowego dla miasta Gliwice.

3. KONCEPCJA ROZBUDOWY SIECI TRAS ROWEROWYCH W GLIWICACH

3.1.Wstęp

Niniejsza koncepcja powstała w oparciu o opracowane wcześniej „Podstawowe standardy infrastruktury rowerowej w Gliwicach”. Standardy bazują na obowiązujących przepisach i wypracowanej w oparciu o dobrą praktykę inżynierską metodyce projektowania i wzorach rozwiązań różnych sytuacji drogowych.

Przepisy, które mają największe znaczenie przy projektowaniu, to:

- a) **Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym** z dn. 27 marca 2003 r. (<http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20030800717>) wraz z późniejszymi zmianami,
- b) **Ustawa o drogach publicznych** z dnia 21 marca 1985 r. wraz z późniejszymi zmianami (<http://isip.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU19850140060>),
- c) **Ustawa – Prawo o ruchu drogowym** z dnia 20 czerwca 1997 r. wraz z późniejszymi zmianami (<http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU19970980602>),
- d) **Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji** z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (<http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20021701393>) wraz z uzupełniającymi je późniejszymi rozporządzeniami,
- e) **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury** z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach wraz z uzupełniającymi je późniejszymi rozporządzeniami (<http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20032202181>),
- f) **Ustawa – Prawo budowlane** z dnia 7 lipca 1994 r. z późniejszymi zmianami (<http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU19940890414>),
- g) **Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej** z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (<http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU19990430430>), wraz z późniejszymi zmianami.

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

- a) **Podręcznik „Sign Up For The Bike”** („Postaw na Rower”) holenderskiej organizacji standaryzacyjnej C.R.O.W., przetłumaczony na język polski i wydany w 1999 r. przez Polski Klub Ekologiczny (http://rowerowy.szczecin.pl/index.php/pliki-do-pobrania/doc_download/2-postaw-na-rower),
- b) **Standardy projektowe i wykonawcze systemu rowerowego Miasta Szczecin** z grudnia 2012 r. (http://rowerowy.szczecin.pl/index.php/pliki-do-pobrania/doc_download/81-standardy-projektowe-i-),
- c) **Opinie Departamentu Studiów –Wydziału Studiów GDDKiA w Krakowie** dotyczące problematyki infrastruktury rowerowej z okresu lat 2011÷2012 (<http://www.gddkia.gov.pl/pl/932/infrastruktura-rowerowa>)

3.2. Zakres opracowania

Koncepcja obejmuje:

- a) utworzenie szkieletu planowanej sieci tras rowerowych łączących wszystkie duże źródła i cele podróży – siedziby gmin, centra dzielnic, osiedli i miejscowości wewnątrz miasta i w jego sąsiedztwie, urzędy, szkoły, zakłady pracy, hipermarkety, obiekty sportowo-rekreacyjne i kultury oraz dworce i przystanki kolejowe,
- b) konfigurację sieci tras rowerowych z podziałem na trasy główne – ponad gminne, drugorzędne łączące dzielnice i duże miejscowości oraz trzeciorzędne łączące osiedla i poszczególne obiekty,
- c) ustalenie szczegółowego przebiegu poszczególnych tras wraz z identyfikacją tzw. wąskich gardeł i przeprowadzeniem ich inwentaryzacji w terenie, analizą stanu własnościowego gruntów, obliczeniami spodziewanego ruchu rowerowego, ustaleniem rodzajów prac budowlanych i związanych z organizacją ruchu drogowego na poszczególnych odcinkach tych tras,
- d) ustalenie rodzajów parkingów rowerowych i ich lokalizacji,
- e) ustalenie kolejności realizacji poszczególnych tras i parkingów rowerowych planowanej sieci z podziałem na 3 etapy, z połączeniem ze sobą dzielnic miasta i Gliwic z sąsiednimi gminami w etapie I oraz stopniowym zagęszczeniem tej sieci w kolejnych etapach,
- f) ustalenie funkcji poszczególnych tras z podziałem na trasy komunikacyjne użytkowane najczęściej w dni robocze, trasy turystyczno-rekreacyjne użytkowane najczęściej w dni wolne i trasy o funkcji pośredniej użytkowane dość równomiernie przez cały tydzień,
- g) zaproponowanie korekt przebiegu planowanej Śląskiej Sieci Tras Rowerowych o znaczeniu regionalnym,
- h) sprawdzenie przydatności planowanej sieci tras rowerowych dla celów promocji turystycznej miasta poprzez ustalenie dostępności dla rowerzystów poszczególnych obiektów stanowiących przedmiot zainteresowania turystów,
- i) szczegółowe zestawienie prac budowlanych wraz z zestawieniem kosztów realizacji etapu I miejskiej sieci tras rowerowych w rozbiciu na poszczególne trasy.

3.3. Definicje

W niniejszej koncepcji używane są nazwy opracowane wcześniej i zestawione w odrębnym zeszycie. Poza tymi definicjami pozostało powszechnie używane określenie „ścieżka rowerowa”, które można z powodzeniem stosować tam, gdzie komunikowanie się nie ma charakteru ściśle technicznego lub prawnego.

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

Poniżej najważniejsze z używanych definicji.

Trasa rowerowa to czytelny i spójny ciąg różnych rozwiązań technicznych, funkcjonalnie łączący poszczególne części miasta i obejmujący: wydzielone drogi rowerowe, pasy i kontrapasy rowerowe, ulice o ruchu uspokojonym,

strefy zamieszkania, łączniki rowerowe, drogi niepubliczne o małym ruchu (w porozumieniu z zarządcą takiej drogi) oraz inne odcinki, które mogą być bezpiecznie i wygodnie wykorzystywane przez rowerzystów. W skład jednej trasy rowerowej mogą wchodzić dwie (lub więcej) drogi rowerowe, biegnące równolegle (np. po dwóch stronach jezdnii czy rzeki) lub ulice o ruchu uspokojonym.

[Miasta dla Rowerów → <http://www.rowery.org.pl/rowery.htm>].

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

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

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

Droga dla rowerów (droga rowerowa, w niektórych starszych przepisach zwana ścieżką rowerową) – droga lub jej część przeznaczona do ruchu rowerów, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi; droga dla rowerów jest oddzielona od innych dróg lub jezdni tej samej drogi konstrukcyjnie lub za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. [PoRD → <http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU19970980602>]

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

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

[PoRD → <http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU19970980602>]

Chodnik – część drogi przeznaczona do ruchu pieszych.

[PoRD → <http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU19970980602>]

Zjazd – połączenie drogi publicznej z nieruchomością położoną przy drodze.

[Ust. o drog. publ. → <http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU19850140060>]

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

[Ust. o drog. publ. → <http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU19850140060>].

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

[PoRD → <http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU19970980602>]

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

[PoRD → <http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU19970980602>]

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

[PoRD → <http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU19970980602>]

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

[PoRD → <http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU19970980602>]

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

4. KONFIGURACJA TRAS

4.1. Zasady konfiguracji tras

Celem koncepcji jest ustalenie i połączenie ze sobą trasami rowerowymi wszystkich dużych źródeł i celów podróży zwanych miejscami węzłowymi. Wstępne ustalenia zostały dokonane w formie schematu na mapie w skali 1:50000, obejmującej teren Gliwic i gmin sąsiadujących z tym miastem. Uszczegółowienie nastąpiło na mapie w skali 1:10000, na której została dokonana wstępna selekcja ulic i dróg, co do których należało się spodziewać, że można wzdłuż nich poprowadzić potrzebne trasy rowerowe.

Przy rozpatrywaniu przebiegów poszczególnych tras obowiązuje tzw. zasada „rybiego kręgosłupa” – trasa powinna biec możliwie prosto, a jeżeli istnieje konieczność ominięcia któregoś źródła lub celu podróży, to łączy się je z główną trasą łącznikami lub trasami niższego rzędu.

4.2. Miejsca węzłowe

Za takie miejsca zostały uznane siedziby gmin, w tym centrum Gliwic, centra dzielnic, osiedli i miejscowości wewnątrz miasta i w jego sąsiedztwie, większe urzędy, szkoły, zakłady pracy, hipermarkety, obiekty sportowo-rekreacyjne i kultury, a także dworce i przystanki kolejowe.

Gliwice sąsiadują od zachodu z miastem Zabrze jako powiatem grodzkim, od północy z gminą Zbroslawice w powiecie tarnogórskim, a z pozostałych stron z powiatem gliwickim – miastami Knurów i Pyskowice oraz gminami Gierałtowice, Pilchowice, Sośnicowice i Rudziniec. Do wszystkich tych gmin zostały wyprowadzone główne trasy z centrum Gliwic.

Pod względem administracyjnym miasto podzielone jest na 20 osiedli, przy czym zwyczajowo większe skupiska zabudowy mieszkaniowej nazywane są popularnie dzielnicami, a mniejsze osiedlami. Łącznie na terenie Gliwic wyodrębnione zostały 32 takie miejsca węzłowe. Wyodrębniono też 16 większych zakładów pracy, hipermarketów, obiektów sportowo-rekreacyjnych, cmentarzy, do których wskazane jest doprowadzenie tras rowerowych lub łączników. Zgodnie z zamówieniem na plan miasta zostały też naniesione ciekawostki krajoznawcze, co umożliwiło późniejsze sprawdzenie projektowanej sieci tras rowerowych pod kątem możliwości jej wykorzystania przez turystów oraz gliwickie szkoły i organizacje społeczne.

4.3. Trasy rowerowe

Projektowane trasy rowerowe w znacznej części wykorzystują trasy istniejące obecnie, ale jak wykazała ich inwentaryzacja, wymagają dostosowania do opracowanych standardów i zupełnie innego podejścia do ich numerowania. Dostosowania będą wymagały również trasy, które znajdują się w budowie, ale w znacznie

mniej w zakresie, niż istniejące. Jak już wspomniano projektowane trasy zostały podzielone na główne, drugorzędne i trzeciorzędne.

Trasy główne to 18 tras łączących centrum Gliwic z centrami sąsiednich gmin i wszystkimi dzielnicami miasta, przy czym 15 tras rozpoczyna się w ścisłym centrum Gliwic, a 3 trasy w Bojkowie i Ostropie.

Trasy drugorzędne to 37 tras prowadzących w poprzek tras głównych, łączących ze sobą dzielnice Gliwic, a także łączące je z sąsiadującymi z Gliwicami dzielnicami tych miast oraz innymi miejscowościami w gminach wiejskich.

Trasy trzeciorzędne to pozostałe połączenia, które mają znaczenie komunikacyjne dla połączenia ze sobą wszystkich miejsc węzłowych. W koncepcji uwzględniono 54 takie trasy.

Koncepcja nie obejmuje tras, które w przyszłości mogą zastąpić trasy istniejące w przypadku budowy nowych ulic z drogami dla rowerów, jak również tych tras, które będą mieć znaczenie głównie rekreacyjne, a także tras stanowiących dojazd do mniejszych grup domów i pojedynczych obiektów.

4.4. Numeracja tras rowerowych

Miejskim trasom głównym zostały nadane numery od G1 do G9 oraz od G10 do G90 – dwucyfrowe z cyfrą „0” na końcu, trasom drugorzędnym pozostałe numery dwucyfrowe poprzedzone literą „G”, a trasom trzeciorzędnym nie wykorzystane numery dwucyfrowe i numery trzycyfrowe poprzedzone literą „G”.

4.5. Przebieg tras rowerowych

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

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

Analiza objęła drogi istniejące i znajdujące się w trakcie realizacji, a także propozycje budowy nowych dróg dla rowerów poza istniejącym układem drogowym. Podczas analizy rozpatrywane były wyłącznie parametry techniczno-ruchowe poszczególnych dróg, niezależnie od polityki, jaką prowadzą niektórzy ich obecni administratorzy.

4.5.1. Warunek spójności

Trasy rowerowe powinny nie tylko łączyć ze sobą wszystkie miejsca węzłowe, ale również umożliwiać dojazd do nich w ciągu kilku minut, co oznacza, że w rejonach zwartej zabudowy trasy powinny być prowadzone nie rzadziej niż co 500 m. Rezygnacja z wykonania którejś trasy może spowodować, że część mieszkańców nadal będzie preferować inne rodzaje komunikacji, zazwyczaj samochód lub autobus.

4.5.2. Warunek bezpośredniości

Z obserwacji zachowań rowerzystów wynika, że w pierwszej kolejności decydują się na wybór krótszych tras, nawet o gorszych pozostałych parametrach. Brak możliwości spełnienia tego warunku może spowodować, że spora część rowerzystów będzie korzystała z jazdy jezdniami głównych ulic, przy których nie ma możliwości wydzielenia dróg lub pasów ruchu dla rowerów.

4.5.3. Warunek atrakcyjności

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

4.5.4. Warunek bezpieczeństwa w ruchu drogowym

Bezpieczeństwo, to nie tylko rozdzielenie i mała ilość miejsc krzyżowania się różnych rodzajów ruchu, ale również dobór szerokości dróg, właściwa geometria skrzyżowań i ich oznakowanie, zwłaszcza poziome.

Dobra widoczność, to krzyżowanie się różnych rodzajów ruchu w miejscach, które łatwo obserwować z daleka. Jednoznaczność sytuacji, to brak krzyżowania się różnych rodzajów ruchu w nieoczekiwanych miejscach.

Brak spełnienia tego warunku jest wymieniany najczęściej jako przyczyna nie używania roweru do celów komunikacyjnych. Niestety nie da się wykluczyć pomyłek uczestników ruchu drogowego, zwykłej brawury i wypadków spowodowanych zawodnością sprzętu.

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

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

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

4.5.5. Warunek wygody

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

4.6. **Parkowanie rowerów**

W koncepcji zostały wskazane miejsca, w których powinny znaleźć się duże parkingi rowerowe z możliwością ich bezpiecznego przechowywania, a także wypożyczalnie rowerów miejskich. Gospodarze pojedynczych obiektów również powinni zadbać o bezpieczne miejsca do parkowania lub w przypadku krótkich okresów parkowania – o parkingi ze stojakami umożliwiającymi zabezpieczenie przed kradzieżą całego roweru – ramy i przedniego koła, które najłatwiej zdemontować.

4.7. **Rozpracowanie tzw. wąskich gardeł**

Na projektowanych trasach rowerowych występują miejsca, które uniemożliwiają lub znacznie utrudniają proste i szybkie wykonanie infrastruktury rowerowej. Zazwyczaj są to istniejące skrzyżowania i obiekty inżynierskie, a także istniejąca zabudowa. Temat ten dotyczy również niektórych projektów drogowych, które zostały już skierowane do realizacji.

Wykonanie koncepcji poprzedziło wykonanie szczegółowej inwentaryzacji w terenie, pozwalającej na to, aby projektowane elementy infrastruktury rowerowej uwzględniały aktualny stan zagospodarowania terenu i obiekty, które nie zostały wcześniej naniesione na mapę zasadniczą. Inwentaryzacja objęła ponad 300 skrzyżowań, a także wspomniane wyżej obiekty inżynierskie i odcinki zabudowy zawężającej pasy drogowe.

4.8. **Natężenie ruchu rowerowego**

Przeprowadzone obliczenia spodziewanego natężenia ruchu rowerowego wykazały, że w miejscach najbardziej obciążonych należy spodziewać się 300 rowerzystów na godzinę, co wskazuje na potrzebę wybudowania w

centrum miasta dróg dla rowerów o szerokości nominalnej 4,0 m, umożliwiającej na swobodne mijanie się rowerzystów jadących w obu kierunkach.

4.9. Sprawy własnościowe

Zdecydowana większość zaprojektowanych tras rowerowych prowadzi wzdłuż dróg publicznych, chociaż nie zawsze mieszczą się w istniejących pasach działek geodezyjnych tych dróg. Trasy prowadzą też drogami gospodarczymi we władaniu Gminy Gliwice i Lasów Państwowych (w granicach Gliwic działają 3 nadleśnictwa). Innymi właścicielami gruntów są spółdzielnie mieszkaniowe, wspólnoty mieszkaniowe, hipermarkety i zakłady pracy oraz osoby prywatne. Poszerzenie pasów drogowych w związku z koniecznością budowy dróg dla rowerów wymaga wykupu gruntu, a w innych przypadkach zawarcia umów o współużytkowaniu lub użytkowaniu dróg, którymi mają prowadzić zaprojektowane trasy rowerowe.

4.10. Rodzaje infrastruktury rowerowej

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

❖ pomiędzy skrzyżowaniami:

- a) drogi dla rowerów (znaki C-13, rowerzyści mają pierwszeństwo w korzystaniu z tej drogi)
 - jednokierunkowa lub dwukierunkowa,
 - wolno biegnąca, przylegająca do chodnika (niżej niż chodnik) lub jezdni, z zachowaniem skrajni lub z jej ograniczeniami,
 - szerokości standardowej, węższa w przypadku braku miejsca lub szersza w przypadku prognozy dużego ruchu rowerowego,
- b) ciągi pieszo-rowerowe (znaki C-13/16 – rowerzyści mają pierwszeństwo tylko w korzystaniu ze swojej części drogi, a w przypadku braku wydzielenia pasa dla rowerów znaki C-16-13 – pierwszeństwo mają piesi)
 - z ruchem rowerów z jednym lub dwu kierunkach,
 - z wydzielonymi pasami ruchu dla rowerów i pieszych lub wspólną przestrzenią, z zachowaniem skrajni lub z jej ograniczeniami,
 - szerokości standardowej, węższy w przypadku braku miejsca lub szerszy w przypadku prognozy dużego ruchu rowerowego i pieszego,
- c) chodniki dopuszczone do ruchu rowerów – w przypadku krótkiego odcinka, na którym nie ma możliwości wykonania drogi dla rowerów lub ciągu pieszo-rowerowego (znaki C-16 + T-22, pierwszeństwo mają piesi)

- d) elementy oddzielające drogę dla rowerów od otoczenia, zapewniające zachowanie skrajni do innych obiektów liniowych i punktowych
 - pasy zieleni – trawniki lub niskie krzewy,
 - pasy o innej nawierzchni niż droga dla rowerów, np. bruk, ewentualnie ze słupkami blokującymi,
- e) zjazdy na posesje i drogi gospodarcze
 - nie przerywające ciągłości drogi dla rowerów lub ciągu pieszo-rowerowego – bez zmiany szerokości lub z poszerzeniem umożliwiającym oznakowanie przejazdu dla rowerzystów,
 - wykonane jak wylot ulicy na skrzyżowaniu z przejazdem dla rowerzystów (patrz przejazdy dla rowerzystów),
- f) obiekty inżynierskie
 - kładki z drogą dla rowerów lub ciągiem pieszo-rowerowym,
 - przepusty w nasypie kolejowym,
 - przepusty dla poprowadzenia drogi dla rowerów lub ciągu pieszo-rowerowego nad ciekiem wodnym, kanałem lub rowem,
 - mury oporowe w miejscach skarp wykorzystanych na drogi dla rowerów,
- g) jezdnie ulic z pasami ruchu dla rowerów (znaki pionowe F-19 i poziome P-23)
 - jednokierunkowe lub dwukierunkowe dla samochodów,
 - w przypadku ulicy jednokierunkowej dla samochodów z kontrapasem dla rowerów (znaki B-2 + T-22 i D-3 + T-22 z oznakowaniem poziomym) lub pasami ruchu dla rowerów w obu kierunkach
 - w przypadku ulicy dwukierunkowej z pasami dla rowerów w jednym lub obu kierunkach,
 - pasy ruchu dla rowerów szerokości standardowej, węższe w przypadku braku miejsca lub szersze w przypadku prognozy dużego ruchu rowerowego,
 - pasy ruchu dla rowerów z zachowaniem skrajni do parkujących samochodów lub z jej ograniczeniami,
- h) elementy oddzielające pasy ruchu dla rowerów od otoczenia, zapewniające zachowanie skrajni do innych obiektów
 - przy krawężniku poza jezdnią pasy o innej nawierzchni niż chodnik, miejsca parkingowe dla samochodów lub zatoki autobusowe, np. bruk,
 - pasy przy krawężniku na jezdni w formie wyłączającego z ruchu oznakowania poziomego,
- i) jezdnie ulic nie wymagające rozdzielania ruchu samochodowego i rowerowego (ruch rowerowy na zasadach ogólnych)
 - jednokierunkowe lub dwukierunkowe dla samochodów,
 - w przypadku ulicy jednokierunkowej dla samochodów z dopuszczeniem ruchu rowerów w obu kierunkach (znaki B-2 + T-22 i D-3 + T-22 bez oznakowania poziomego)
 - z ograniczoną prędkością dopuszczalną dla samochodów lub w strefie zamieszkania,
 - wyłączone z ruchu samochodowego w całości lub częściowo, z dopuszczonym ruchem rowerowym (znaki B-1 + T-22),

- z szykanami ograniczającymi prędkość jazdy samochodów i nie uciążliwych dla rowerzystów,
- j) ulice i drogi bez wydzielania jezdni, tj. z ruchem pieszym i rowerowym na całej szerokości drogi
 - z wydzielonym pasem ruchu dla rowerów lub bez takiego wydzielenia,
 - z przegrodzeniem słupkami wygradzającymi lub bez przegrodzenia,
- k) inne drogi o małym ruchu samochodowym lub maszyn wykorzystane przez trasy rowerowe (ruch rowerowy na zasadach ogólnych, ewentualnie przy drogach znaki B-1 + tabliczka dopuszczające ruch określonej grupy pojazdów + T-22)
 - drogi publiczne,
 - drogi gospodarcze między zabudowaniami,
 - drogi gospodarcze polne,
 - drogi gospodarcze leśne,
 - drogi technologiczne autostrad i obwodnic,

❖ w obrębie skrzyżowań:

- a) skrzyżowania
 - jedno- i dwupoziomowe,
 - równorzędne, z pierwszeństwem przejazdu lub z sygnalizacją świetlną,
 - bez wydzielania pasów do skrętu, z częściowym lub całkowitym wydzieleniem pasów do jazdy w różnych kierunkach,
 - z wydzielonymi drogami dla rowerów i przejazdami dla rowerzystów, pasami ruchu dla rowerów lub bez nich,
 - ze śluzami dla rowerów lub bez nich,
 - runda z pasem ruchu lub drogą dla rowerów wokół ronda, względnie z drogami dla rowerów i przejazdami dla rowerzystów stanowiących odrębne skrzyżowania przy rondzie,
 - wyloty bocznych ulic przebudowane tak, jak zjazdy na posesje (patrz zjazdy na posesje)
- b) przejazdy dla rowerzystów (znaki pionowe D-6a i poziome P-11, pierwszeństwo w obrębie przejazdu dla rowerzystów jak na całym skrzyżowaniu)
 - samodzielne lub przy przejściu dla pieszych,
 - w osi drogi dla rowerów lub oddalone od skrzyżowania,
 - o szerokości łączonych odcinków dróg dla rowerów lub szersze,
 - prostopadłe do jezdni lub skośne,
 - z wtopionymi krawężnikami lub nie przerywające ciągłości drogi dla rowerów,
 - na progu płytowym,
 - stanowiące część skrzyżowania dróg z różnymi rodzajami ruchu lub odrębne skrzyżowanie drogi dla rowerów z ruchem samochodowym, a także z chodnikiem,

- z dojazdami dostosowanymi wyłącznie do jazdy na wprost lub z możliwością skrętu rowerem z jezdni na drogę dla rowerów i na odwrót,
- c) pasy ruchu dla rowerów (znaki poziome P-1 i P-23)
 - stanowiące kontynuację pasów ruchu dla rowerów prowadzących wzdłuż ulicy lub wynikające ze sprowadzenia drogi dla rowerów na jezdnię w strefie skrzyżowania,
 - wydzielone z pasów ruchu dla samochodów tylko w obrębie dojazdu do skrzyżowania, ewentualnie również na skrzyżowaniu,
- d) śluz dla rowerów (znaki poziome P-14 + P-23)
 - przed skrzyżowaniami, przed sygnalizatorami świetlnymi, zazwyczaj na pasie dla samochodów do jazdy na wprost, rzadziej na pasie do skrętu w lewo,
 - w obrębie skrzyżowania jako azyl do skrętu w lewo obok przejazdu dla rowerzystów lub pasa ruchu dla rowerów, od strony jezdni lub przejścia dla pieszych, w razie potrzeby z odrębnym sygnalizatorem umożliwiającym kontynuowanie jazdy przez skrzyżowanie,
 - sygnalizacja świetlna (sygnalizatory S-6 lub S-1 i S-3 dostosowane do potrzeb ruchu rowerowego)
 - odrębna dla przejazdów dla rowerzystów lub wspólna z przejściami dla pieszych (S-5-6),
 - ze stałymi cyklami, z detekcją rowerów lub przyciskami uruchamiającymi wyświetlenie sygnału zielonego,
 - z potraktowaniem pasów ruchu dla rowerów tak samo, jak pasów ruchu dla samochodów i z zastosowaniem dostosowanych do tego sygnalizatorów S-1 i S-3,
- ❖ parkingi:
 - ze stojakami w formie odwróconej litery U i inne,
 - strzeżone i niestrzeżone,
 - na wolnym powietrzu lub zadaszone,
 - z indywidualnymi boksami z bezpiecznym zamkiem,
 - dla rowerów stanowiących własność ich użytkowników lub do wypożyczenia,
 - jedno- i wielopoziomowe, np. typu karuzelowego lub magazynowego.

Najważniejsze zalety i wady poszczególnych elementów infrastruktury rowerowej zostały opisane w części poświęconej standardom (tom drugi niniejszej części opracowania: Projekt K-13 014-04-02).

4.10.1. Modernizacja

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

4.10.2. Usprawnienia

Duża szerokość kilku ulic umożliwi wydzielenie pasów ruchu dla rowerów na jezdni. Kilka jednokierunkowych ulic powinno zostać dopuszczonych do ruchu rowerowego w obu kierunkach. Tam, gdzie jest małe natężenie ruchu samochodowego i można prowadzić ruch rowerowy jezdniami ulic konieczna będzie wymiana istniejących progów spowalniających na dostosowane do ruchu rowerowego lub wykonanie innego rodzaju szykan, niż obecnie stosowane.

4.10.3. Nowe drogi dla rowerów i ciągi pieszo-rowerowe

Uzyskanie wysokich parametrów dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych w wielu przypadkach będzie możliwe w przypadku zmniejszenia ilości miejsc parkingowych w obecnych pasach drogowych i poszerzenia tych pasów o fragmenty przydomowych ogródków i trawników, łącznie z wycinką (lub przesadzeniem) znajdujących się tam drzew i krzewów, a także w wyniku przebudowy niektórych skrzyżowań. Z uwagi na możliwość nielegalnego parkowania niektóre z dróg rowerowych będą wymagały zastosowania słupków wygradzających. Na skrzyżowaniach, przez które zostaną poprowadzone drogi dla rowerów, konieczna będzie przebudowa sygnalizacji świetlnej. W niektórych miejscach zostało zaproponowane wybudowanie nowych dróg dla rowerów poza istniejącymi drogami.

4.10.4. Modernizacje dróg istniejących

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

4.10.5. Nowe obiekty inżynierskie

Tam, gdzie tras rowerowych nie można poprowadzić zbyt wąskimi jezdniami i chodnikami z wykorzystaniem istniejących obiektów inżynierskich, konieczne będzie wybudowanie nowych.

4.10.6. Parkingi

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

5. PARAMETRY TECHNICZNE TRAS

5.1. Nawierzchnie dróg dla rowerów

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

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

5.2. Szerokość drogi dla rowerów

W koncepcji przyjęto następujące szerokości dróg dla rowerów:

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

5.3. Szerokość ciągu pieszo-rowerowego

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

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

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

5.4. Szerokość pasa ruchu dla rowerów na jezdni

W koncepcji przyjęto, że szerokość takiego pasa wynosi:

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

5.5. Skrajnia drogi dla rowerów i pasa ruchu dla rowerów:

- skrajnia drogi dla rowerów i pasa ruchu dla rowerów wynosi:
 - 1,0 m w odniesieniu od lica ścian,
 - 0,75 m w odniesieniu od słupów i drzew,
 - 0,2 m w odniesieniu od znaków drogowych.
- szerokość opasek oddzielających drogę dla rowerów i pas ruchu dla rowerów wynosi:
 - 0,5 m od krawędzi chodnika (lub poszerzenie chodnika),
 - 0,7 m od krawędzi jezdni dla samochodów,
 - 1,0 m od krawędzi pasa parkingowego dla samochodów.

5.6. Łuki poziome

W koncepcji przyjęto następujące łuki poziome:

- $R = 25$ m w przypadku prędkości projektowej 40 km/h – główna trasa rowerowa w terenie niezabudowanym,
- $R = 20$ m w przypadku prędkości projektowej 30 km/h – główna trasa rowerowa w terenie zabudowanym i drugorzędna trasa rowerowa,
- $R = 10$ m w przypadku prędkości projektowej 20 km/h – trzeciorzędne trasy rowerowe,
- $R = 4$ m w przypadku prędkości projektowej 12 km/h – strefy skrzyżowań ze zmianą kierunku trasy rowerowej,
- mniejsze promienie łuków w przypadku ograniczeń wymuszonych warunkami lokalnymi.

5.7. Pochylenia podłużne

Nachylenie podłużne niwelety powinno umożliwiać jazdę z jak największą prędkością, a więc powinno być jak najmniejsze, zalecane do 6 %, wyjątkowo przy pokonywaniu skarp do 15 %. W projektach technicznych należy też unikać nagłych załamań niwelety przy dojazdach do przejazdów dla rowerzystów, stąd preferowane jest przebudowywanie zjazdów i wylotów ulic tak, aby w ich obrębie niweleta drogi dla rowerów nie ulegała zmianie.

5.8. Obiekty inżynierskie

Obiekty te powinny znajdować się w miarę możliwości w osi drogi dla rowerów lub ciągu pieszo-rowerowego, a ich szerokość nie powinna być mniejsza niż przylegających odcinków tych dróg.

5.9. Progi spowalniające dla samochodów

W przypadku prowadzenia tras rowerowych jezdniami ulic polecane są trzy rodzaje progów spowalniających o wysokości do 12 cm, wykonanych z płyt betonowych lub elementów gumowych:

- trapezoidalne o długości 12 m i kącie nachylenia rampy podjazdu 2,5 %; umożliwiają samochodom przejazd z prędkością 50 km/h i nie stanowią żadnego utrudnienia dla rowerzystów,
- sinusoidalne o długości 4,80 m – ograniczają prędkość jazdy samochodów do 30 km/h i również nie utrudniają jazdy rowerem,
- sinusoidalne o długości 3,40 m – ograniczają prędkość jazdy samochodów do 20 km/h i utrudniają jazdę rowerem, a więc ich stosowanie powinno łączyć się z wydzieleniem pasów ruchu dla rowerów, na których nie ma tego progu,
- w przypadku innych progów powinny być wykonane po bokach jezdni omijające je pasy ruchu dla rowerów.

5.10. Inne rozwiązania spowalniające dla samochodów

Inne zalecane rozwiązania spowalniające to zwężenia z zakrętami, ustawienie szykan lub zwężenie pozwalające rowerzystom ominąć je wykonanymi po bokach pasami ruchu dla rowerów.

Na etapie koncepcji nie była rozpatrywana szczegółowa lokalizacja progów i innych rozwiązań spowalniających ruch samochodów.

5.11. Przejazdy dla rowerzystów

Przejazdy dla rowerzystów powinny znajdować się na każdym skrzyżowaniu drogi dla rowerów z inną drogą o nawierzchni twardej, po której odbywa się ruch samochodowy. Przejazdy powinny też znajdować się na progach zjazdów o dużym ruchu samochodowym.

Zaleca się, aby przebudowywać wyloty ulic tak, aby długości przejazdów dla rowerzystów były jak najmniejsze.

Szerokość przejazdu nie powinna być mniejsza, niż przylegających odcinków dróg dla rowerów lub linii naprowadzających w przypadku ciągów pieszo-rowerowych. Przepisy przewidują wykonywanie przejazdów dla rowerzystów o szerokości 2,0 lub 4,0 m, z zachowaniem odstępu 0,5 m od przylegającego do przejazdu przejścia dla pieszych. W przypadku bocznych uliczek alternatywą jest wykonanie w poprzek jezdni ciągu pieszo-rowerowego w formie progu przypominającego zjazd, bez wykonywania przejścia dla pieszych.

Podstawowym typem rozwiązania jest lokalizowanie przejazdów dla rowerzystów w osi drogi lub pasa dla rowerów. W przypadku dużego ruchu samochodowego, jeżeli miejsce na to pozwala, przejazdy dla rowerzystów mogą być odsunięte od skrzyżowania, ale łuki poziome powinny znajdować się poza jego obrębem, aby nie sugerować kierowcom samochodów, że rowerzyści zmieniają kierunek jazdy.

W przypadku jednokierunkowych dróg dla rowerów zalecane jest, aby w strefie skrzyżowania były wykonywane jako pasy ruchu dla rowerów na jezdni.

Na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną, przez które przebiega jedna dwukierunkowa droga dla rowerów, umożliwienie wykonania przez rowerzystów lewoskrętów wymaga wykonania drugiego przejazdu dla rowerzystów przez jezdnię ulicy, wzdłuż której prowadzi droga dla rowerów. Alternatywą jest wykonywanie tego manewru przez rowerzystów na jezdni na zasadach ogólnych.

Jeżeli wokół ronda znajdują się jednokierunkowe przejazdy dla rowerzystów, należy wykonać linie zatrzymania nie tylko przy dojeździe do jezdni, ale również przed przejazdami dla rowerzystów.

Jeżeli dwukierunkowy przejazd dla rowerzystów znajduje się obok ronda, należy traktować go jako odrębne skrzyżowanie, na którym pierwszeństwo przejazdu określają znaki pionowe A-7.

5.12. Pasy ruchu dla rowerów w obrębie skrzyżowań:

- szerokość pasów przed skrzyżowaniem powinna umożliwiać swobodne oczekiwanie na przejazd dwóch rowerzystów obok siebie, co odpowiada szerokości 1,75 m, wyjątkowo 1,50 m,
- nie zaleca się wykonywania pasów o szerokości ponad 2,00 m, aby uniknąć wykorzystywania ich przez samochody,
- pasy ruchu dla rowerów powinny być kontynuowane w obrębie skrzyżowania, z wyjątkiem wyjazdów z dróg podporządkowanych nie objętych sygnalizacją świetlną,
- na rondzie zaleca się oddzielenie pasów ruchu dla rowerów od pasów dla samochodów separatorami ruchu U-25a, co uniemożliwia samochodom zjechanie na pas ruchu dla rowerów.

5.13. Śluzy rowerowe

- śluz dla rowerów składa się z dwóch linii zatrzymań P-14 oddalonych od siebie o 3,5 m, przy czym pierwsza linia (bliżej skrzyżowania) przeznaczona jest dla rowerzystów, a druga dla samochodów, powierzchnia pomiędzy nimi zaznaczona jest kolorem czerwonym z umieszczonym na niej rowerem – znakami P-23 na każdym pasie ruchu,
- śluz do lewoskrętów jest potrzebna wtedy gdy ma oddzielną fazę zielonego światła, śluz do skrętów w prawo nie wykonuje się,
- śluz do lewoskrętów wykonuje się na wylotach dróg poprzecznych, w celu umożliwienia dwufazowego wykonania skrętu w lewo
 - na skrzyżowaniach z pasami ruchu dla rowerów lokalizuje się je na prawo od pasa ruchu dla rowerów – znaki P-23 „rower” i strzałka kierunkowa P-8b z grotem zwróconym w lewo znajdujące się w śluzie powinny być zorientowane w kierunku, z którego nadjeżdżają rowerzyści,
 - na skrzyżowaniach z przejazdami dla rowerzystów śluzy należy lokalizować pomiędzy przejazdami a pasami ruchu dla samochodów,
 - na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną lokalizacja śluz powinna umożliwiać zlokalizowanie przy nich sygnalizatorów dla rowerzystów.

5.14. Samodzielne skrzyżowania dróg dla rowerów z innymi drogami

Samodzielne skrzyżowania dróg dla rowerów z innymi drogami:

- oznakowuje się na zasadach ogólnych,
- w przypadku małego ruchu zakłada się, że są to skrzyżowania dróg równorzędnych,
- w przypadku dużego ruchu rowerowego pierwszeństwo na skrzyżowaniu przyznaje się głównym trasom rowerowym, a w następnej kolejności trasom drugorzędnym; skrzyżowanie może znajdować się na progu spowalniającym dla samochodów,

- w przypadku dużego ruchu samochodowego i rowerowego skrzyżowanie powinno być wyposażone w sygnalizację świetlną,
- promień skrętu krawędzi dróg powinien wynosić co najmniej $R = 4 \text{ m}$, a w wyjątkowych przypadkach $R = 2 \text{ m}$.

5.15. Wygradzenia

Zasady wygradzenia dróg dla rowerów:

- słupki należy stawiać wyłącznie tam, gdzie inaczej drogi dla rowerów byłyby wykorzystywane do nielegalnego parkowania lub jazdy samochodami,
- najlepiej jest stosować słupki stałe, ponieważ słupki składane w pozycji złożonej mogą stać się przyczyną wypadku,
- zaleca się ustawiać słupki w odstępach co 1,5 m, wyjątkowo 1,1 m w świetle między słupkami z uwagi na możliwość przejazdu wózków dla niepełnosprawnych lub nieco ponad 1,5 m z uwagi na możliwość przejazdu maszyn do czyszczenia lub odśnieżania.

5.16. Oświetlenie

Trasy powinny być oświetlone równomiernie, co odpowiada odległości 30 m między latarniami. W przypadku, gdy dwie trasy przebiegają w niewielkiej odległości od siebie, można zrezygnować z oświetlenia na tej, która jest nocą mniej uczęszczana. Można też zrezygnować z oświetlania nie uczęszczanych nocą tras turystyczno-rekreacyjnych.

5.17. Zieleń

Zieleń powinna uprzyjemniać jazdę rowerem, ale nie powinna ograniczać widoczności na skrzyżowaniach i na łukach, w szczególności na głównych i drugorzędnych trasach rowerowych, w tych miejscach wskazana jest zieleń niska (krzewy). Wyższa zieleń powinna być sadzona co najmniej 5 m od drogi dla rowerów.

5.18. Parkingi dla rowerów

Koncepcja nie rozpatruje szczegółowej lokalizacji parkingów dla rowerów, ograniczając się do podania gdzie się powinny znajdować i jaka powinna być ich wielkość. Ważniejsze z warunków, jakie powinny być spełnione, to:

- każdy stojak rowerowy powinien być trwale przymocowany do podłoża w sposób uniemożliwiający jego odkręcenie lub wyrwanie.
- zaleca się, aby kształt stojaków rowerowych był możliwie prosty, pozbawiony elementów podatnych na dewastację (np. cienkich rurek lub prętów). Dla stojaków w kształcie litery "U" lub podobnych, zaleca się wysokość ok. 0,65 m i długość ok. 1,0 m by stanowił wygodne oparcie dla roweru i jednocześnie nie kolidował z kierownicą roweru.

- nie dopuszcza się stosowania stojaków umożliwiających zapięcie roweru jedynie za koło i nie dających możliwości oparcia roweru o ramę.
- stojaki powinny być ustawiane w łatwo dostępnych, oświetlonych i dobrze widocznych miejscach, w pobliżu wejść do budynków, na rogach ulic. Jeśli obiekt – cel podróży posiada więcej niż jedno wejście, to stojaki powinny zostać, adekwatnie do ilości osób korzystających z wejścia, rozproszone i zlokalizowane przy każdym z nich. Wskazana jest lokalizacja w miejscach monitorowanych kamerami telewizji przemysłowej. W jednym miejscu zaleca się stawianie co najmniej 2 sztuk stojaków.
- należy zapewnić dojazd rowerem w bezpośrednie pobliże stojaka. Zalecane jest stosowanie oznakowania pionowego i poziomego przy wskazywaniu rowerzystom miejsc postojowych dla rowerów.
- odległość od miejsca pozostawienia roweru do celu podróży nie powinna przekraczać:
 - 25 metrów (zalecane 10 m), jeśli wizyta jest krótka (np. mało powierzchniowe sklepy);
 - 50 metrów, jeśli wizyta jest dłuższa (restauracja, miejsce pracy, kino, teatr itp.).
- stojaki powinny być ustawiane w takiej odległości od lica ścian i innych przeszkód oraz od siebie, aby umożliwić swobodne wstawianie i wyciąganie rowerów. Należy przyjąć długość roweru 2,0 m i szerokość 0,75 m a szerokość łącznie z prowadzącym go rowerzystą co najmniej 1,0 m. Odległość pomiędzy stojakami ustawionymi do siebie równolegle nie może być mniejsza niż 1,0 m. Odległość stojaka ustawionego równolegle do jezdni bądź drogi dla rowerów nie może być mniejsza niż 0,5 m (zalecana 1,0 m).
- jeśli warunki lokalne pozwalają to zaleca się część słupków blokujących nielegalne parkowanie samochodów na chodnikach zastąpić stojakami rowerowymi (zalecane zwłaszcza w Śródmieściu).
- stojaki umieszczane na chodnikach powinny w możliwie małym stopniu ograniczać swobodę poruszania się pieszych. Nie mogą zawęzić szerokości chodnika poniżej 1,5 m.
- zaleca się lokalizowanie stojaków w zatokach postojowych bądź na jezdni. W przypadku umieszczania stojaków rowerowych w jezdni lub zatoce postojowej, należy je grupować po kilka, ustawiać pod kątem ok. 45 stopni do osi jezdni (w orientacji ułatwiającej wjazd z jezdni), aby rower o długości 2,0 m nie wystawał poza obrys miejsc postojowych dla samochodów.
- zalecaną ilość miejsc parkingowych podaje tabela zamieszczona w opracowanych standardach infrastruktury rowerowej. Na większych parkingach część miejsc powinno być zadaszonych.
- w pobliżu stacji przesiadkowych transportu publicznego, końcowych przystankach linii autobusowych, dworcu i przystankach kolejowych itp. należy umożliwić pozostawienie roweru w miejscach specjalnie do tego przeznaczonych. Należy zapewnić łatwy dojazd rowerem i umieszczenie go stosunkowo blisko miejsca oczekiwania na pojazdy komunikacji zbiorowej.
- wszystkie miejsca postojowe dla rowerów przy stacjach przesiadkowych powinny być pod stałym monitoringiem. Co najmniej 60 % miejsc postojowych dla rowerów powinno być zadaszonych, a część pozostałych powinny stanowić szafki rowerowe.

6. ORGANIZACJA RUCHU DROGOWEGO

6.1. Oznakowanie pionowe i poziome

Koncepcja nie rozpatruje szczegółów dotyczących wyboru rodzaju potrzebnych znaków i ich lokalizacji.

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

drogi dla rowerów i ciągi pieszo-rowerowe:

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

pasy ruchu dla rowerów:

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

przejazdy dla rowerzystów i zjazdy na jezdnię:

- oznakowanie przejazdu dla rowerzystów przy użyciu znaków pionowych D-6a i znaków poziomych P-11, a w przypadku równoległego oznakowania przejścia dla pieszych użycia zamiast znaków pionowych D-6a – znaków D-6b,

- w przypadku braku możliwości zastosowania obok siebie znaków P-10 i P-11 proponuje się wykonanie na przedłużeniu ciągu pieszo-rowerowego (lub drogi dla rowerów) progu z pasem nawierzchni w kolorze czerwonym i oznakowanie progu znakami poziomymi P-25,
- znaki określające pierwszeństwo na skrzyżowaniu A-7 lub B-20 powinny znajdować się:
 - w przypadku jezdni bocznej drogi – przed lub razem ze znakami D-6a lub D-6b,
 - w przypadku drogi dla rowerów przecinającej główną drogę – przed wjazdem na przejazd,
- w przypadku nieoczekiwanych przez kierowców wyjazdów rowerzystów na jezdnię należy ustawić znaki pionowe A-24 „rowerzyści”, np. z powodu istniejących przy skrzyżowaniu budynków lub ogrodzeń, a także w przypadku końca drogi dla rowerów prowadzącej przy jezdni,

dopuszczenie ruchu rowerowego przy zakazie ruchu innych pojazdów:

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

sygnalizacja świetlna dla rowerzystów:

- umieszczenie sygnalizatorów S-6 z sygnałami dla rowerzystów na skrzyżowaniach z przejazdami dla rowerzystów objętych sygnalizacją świetlną, zazwyczaj obok istniejących sygnalizatorów S-5 dla pieszych (potrzebne jest sprawdzenie, czy wystarczające jest zasilanie sygnalizacji w energię elektryczną lub niezbędne jest wykonanie ewentualnego projektu nowego zasilania, w przypadku nowej lokalizacji sygnalizatorów S-1, S-2 i S-3 dla samochodów niezbędne jest wykonanie nowego programu dla sygnalizacji świetlnej całego skrzyżowania lub tymczasowo zamiana istniejących szkieł sygnalizatorów S-5 na szkła sygnalizatorów S-5/S-6.

zabezpieczenia przed wjazdem samochodów na drogę dla rowerów:

- w rejonie skrzyżowań i w pobliżu miejsc, gdzie zwyczajowo parkują samochody należy w projektach technicznych rozważyć potrzebę zastosowania słupków U-12c wygradzających drogę dla rowerów i uniemożliwiającą parkowanie samochodów. Słupki wygradzające powinny mieć wysokość do 0,6 m i być pozbawione ostrych krawędzi (wskazane zakończenie półsferyczne); w przypadku stosowania słupków zapobiegających wjazdowi na drogę rowerową, odległość między słupkami powinna wynosić 1,5 m, a w przypadku stosowania słupków zapobiegających nielegalnemu parkowaniu wystarczające powinno być stosowanie słupków co 2,0 m.
- w miejscach, gdzie zjechanie roweru z drogi dla rowerów lub wtargnięcie pieszego na drogę dla rowerów może być niebezpieczne należy rozważyć ustawienie ogrodzenia U-12a.

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

Poza zapisami z ustawy rozporządzenia wykonawcze nie precyzują m.in. szczegółów dotyczących oznakowania szlaków rowerowych. Brak jest też zapisów dotyczących oznakowania tras rowerowych, które na niektórych odcinkach z konieczności prowadzą jezdnię, ale nie można wydzielić na jezdni pasów ruchu dla rowerów.

6.2. Oznakowanie sieci tras rowerowych

Koncepcja nie rozpatruje szczegółów dotyczących wyboru rodzaju potrzebnych znaków i ich lokalizacji. Trasy rowerowe powinny mieć oznakowanie ułatwiające szybkie i wygodne skorzystanie z istniejącej sieci tras i dotarcie do obranego celu, z zastosowaniem znaków kategorii R:

- miejskie trasy rowerowe wybudowane z zachowaniem standardów infrastruktury rowerowej powinny być oznakowane przy użyciu znaków typu R-4,
- pozostałe trasy rowerowe, jeżeli mają ten sam standard – znakami typu R-4, a o niższym standardzie – znakami typu R-1 i R-3.

Szczegółowe zasady oznakowania zawarte są w instrukcji znakowania szlaków i tras rowerowych opracowanej przez Śląski Klub Znakarzy Tras Turystycznych PTTK w Gliwicach [<http://www.kztt.org.pl/010.html>], a szczegółowe wzory znaków w wersji 2.2. tej instrukcji. Najważniejsze z zasad zostały też przytoczone w opracowanych standardach infrastruktury rowerowej.

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

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

W przypadku tras tematycznych dochodzi czwarty rodzaj znaków, tj. znaki dodatkowe określające przebieg trasy tematycznej, jako tabliczki z logo takiej trasy pod znakami kategorii R i drogowskazy z logo trasy tematycznej.

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

Kontynuacją oznakowania w terenie powinny być foldery z mapami lub schematami tras rowerowych oraz strony internetowe z planami Gliwic i informacjami o mieście.

7. ZAPROJEKTOWANY PRZEBIEG TRAS

Projektowane trasy rowerowe w znacznej części wykorzystują trasy istniejące obecnie, ale wymagają dostosowania do opracowanych standardów, a także trasy, które znajdują się w budowie, ale w małym zakresie również będą wymagały dostosowania. Projektowane trasy zostały podzielone na główne, drugorzędne i trzeciorzędne.

Koncepcja nie obejmuje tras, które w przyszłości mogą zastąpić trasy istniejące w przypadku budowy nowych ulic z drogami dla rowerów, jak również tych tras, które będą mieć znaczenie głównie rekreacyjne, a także tras stanowiących dojazdy do mniejszych grup domów i pojedynczych obiektów.

Sieć tras rowerowych tworzy 109 tras rowerowych, w tym:

- 18 tras głównych łączących Gliwice z poszczególnymi dzielnicami miasta i sąsiednimi gminami, rozpoczynające się przeważnie w centrum miasta na skrzyżowaniach lub rozwidleniach z innymi trasami głównymi; trasy te mają charakter regionalny, zarówno komunikacyjny, jak i turystyczny; trasy główne mają numery od G1 do G9 oraz od G10 do G90 – dwucyfrowe z cyfrą „0” na końcu,
- 37 tras drugorzędnych łączących ze sobą dzielnice i większe osiedla Gliwic i miast sąsiednich oraz miejscowości w gminach sąsiadujących z Gliwicami; głównie o charakterze komunikacyjnym, niektóre z tras mają też równocześnie charakter turystyczno-rekreacyjny; trasy drugorzędne mają pozostałe numery dwucyfrowe poprzedzone literą „G”,
- 54 trasy trzeciorzędne o znaczeniu lokalnym komunikacyjnym lub wyłącznie rekreacyjnym; trasy trzeciorzędne mają pozostałe do dyspozycji numery dwucyfrowe i numery trzycyfrowe poprzedzone literą „G”.

TRASYS GŁÓWNE to 18 tras wychodzących promieniście z centrum Gliwic i łączących je z centrami sąsiednich gmin i wszystkimi dzielnicami miasta, przy czym 15 tras rozpoczyna się w ścisłym centrum Gliwic. Najwięcej, tj. 6 tras rozpoczyna się na skraju pl. Piłsudskiego nieopodal Urzędu Miejskiego. Pozostałe odgałęziają się od innych tras głównych w różnych punktach miasta. 4 trasy odgałęziają się w promieniu 650 m, a kolejne 5 tras w promieniu 1400 m od tego urzędu. Pozostałe 3 trasy odgałęziają się w Bojkowie i Ostropie.

TRASYS DRUGORZĘDNE to 37 tras prowadzących przeważnie w poprzek tras głównych, łączących ze sobą poszczególne dzielnice Gliwic, a także łączące je z sąsiadującymi z Gliwicami dzielnicami tych miast oraz innymi miejscowościami w gminach wiejskich. W kilku przypadkach są to warianty niektórych tras głównych lub łączniki między trasami głównymi a centrami niektórych dzielnic.

TRASYS TRZECIORZĘDNE to pozostałe połączenia, które mają znaczenie komunikacyjne dla połączenia ze sobą wszystkich miejsc węzłowych. Niektóre z tras mają charakter łączników. W koncepcji uwzględniono 54 takie trasy.

7.1. Trasy główne

7.1.1. Centrum Gliwic

System projektowanych tras rowerowych opiera się przede wszystkim na wykonaniu w ścisłym centrum miasta kilku tras, które pozwolą na stosunkowo swobodne przemieszczanie się rowerem w relacjach wschód – zachód i północ – południe.

Relacja wschód – zachód to trasy:

- **nr 4**, ul. Wyszyńskiego – ul. Strzody – ul. Akademicka, łącząca Urząd Miejski z obiektami Politechniki Śląskiej,
- **nr 3**, ul. Berbeckiego – al. Przyjaźni, biegnąca równolegle do trasy nr 4,
- **nr 30**, ul. Boh. Getta Warszawskiego – ul. Jagiellońska – ul. Szara – ul. Zabrska, prowadząca z dworca kolejowego w kierunku wschodnim.

Relacja północ – południe to trasy:

- **nr 5**, ul. Jana Pawła II – ul. Dworcowa – planowany tunel pod torami kolejowymi i planowana ulica łącząca się z ul. Toszecką, łącząca dzielnice południowe z północnymi,
- **nr 10**, ul. Zwycięstwa – tunel pod dworcem kolejowym – ul. Tarnogórska, biegnąca równolegle do trasy nr 4.

Trasa nr 4 w centrum

Przyjęte rozwiązanie zakłada poprowadzenie ciągu pieszo-rowerowego po północnej stronie ul. Wyszyńskiego i ul. Strzody. Wskazane jest, aby pas dla rowerów miał szerokość 4,0 m. Realizacja tej trasy będzie wymagała ominięcia przystanku autobusowego kosztem części skweru Doncaster, likwidacji miejsc parkingowych przed Urzędem Miejskim i pozostałej części ul. Wyszyńskiego oraz zwężenia ul. Strzody w jej środkowej części, a także wykonania przejazdów dla rowerzystów wraz z przebudową sygnalizacji świetlnej na 3 skrzyżowaniach. Z uwagi na brak miejsca fragment pasa dla rowerów będzie miał szerokość 2,0 m. Niezbędna będzie przebudowa skrzyżowania z ul. Dworcową i wskazana przebudowa skrzyżowania z ul. Wrocławską.

Sytuacja uległaby poprawie, gdyby został wyeliminowany ruch samochodów na ul. Zwycięstwa – do poprowadzenia drogi dla rowerów można by wtedy wykorzystać część jezdni z pasami do skrętów w prawo, a pas dla rowerów będzie miał szerokość 4,0 m na całej długości ul. Wyszyńskiego. Byłoby też możliwe odtworzenie części miejsc parkingowych przed Urzędem Miejskim.

Dalszy odcinek trasy prowadzi ul. Akademicką, wyłączoną z ruchu samochodowego. Obecnie trwa modernizacja ulicy, która nie przewiduje wydzielenia drogi dla rowerów, co może być przyczyną sytuacji kolizyjnych.

Trasa nr 3 w centrum

Trasa ta istnieje, prowadząc ul. Berbeckiego i al. Przyjaźni, ale wymaga modernizacji: wykonania nowej nawierzchni i przejazdów dla rowerzystów wraz z sygnalizacją świetlną, korekt przebiegu przy niektórych skrzyżowaniach, a także wykonania rampy zjazdowej w miejsce schodów przy skrzyżowaniu z ul. Zwycięstwa. Wskazane jest wykonanie nowego pasa dla rowerów przy chodniku w pobliżu ul. Konarskiego.

Sygnalizacja świetlna jest niezbędna na skrzyżowaniach z ul. Dworcową i ul. Częstochowską, modernizacji wymaga sygnalizacja na skrzyżowaniu z ul. Konarskiego. Na skrzyżowaniu z ul. Zwycięstwa sygnalizacja może okazać się niepotrzebna, jeżeli zostanie na niej zlikwidowany ruch samochodowy.

Trasa nr 30 w centrum

Przyjęte rozwiązanie zakłada poprowadzenie ciągu pieszo-rowerowego po północnej stronie ul. Boh. Getta Warszawskiego, ul. Jagiellońskiej i ul. Zaburskiej, z wykorzystaniem jezdni ul. Szarej.

Trasa ta odgałęzia się od trasy nr 10 na skrzyżowaniu z ul. Zwycięstwa. Wskazane jest, aby pas dla rowerów miał szerokość 4,0 m. W celu wygospodarowania odpowiedniej ilości miejsca wzdłuż ul. Boh. Getta Warszawskiego niezbędne będzie przebudowanie jezdni tej ulicy. Na pl. Piastów realizacja tej trasy będzie wymagała ominięcia przystanku autobusowego i przestawienia co najmniej jednego ze znajdujących się na nim kiosków.

Na pl. Piastów i na skrzyżowaniu ul. Jagiellońskiej z ul. Mitręgi konieczna będzie przebudowa sygnalizacji świetlnej. Przy ul. Jagiellońskiej można obecnie wygospodarować miejsce na ciąg pieszo-rowerowy z pasem dla rowerów szerokości 2,0 m. Poszerzenie tego pasa do 4,0 m będzie możliwe w przypadku wykorzystania części jezdni po likwidacji jednego z pasów ruchu dla samochodów, co prawdopodobnie będzie możliwe po oddaniu do użytku Drogowej Trasy Średnicowej.

Na ul. Zaburskiej trasa będzie początkowo wykonana jako ciąg pieszo-rowerowy, a od wylotu ul. Krzywej w formie pasów ruchu dla rowerów na jezdni.

Trasa nr 5 w centrum

Przyjęte rozwiązanie zakłada poprowadzenie ciągu pieszo-rowerowego po zachodniej stronie ul. Dworcowej i ul. Jana Pawła II, z wykorzystaniem jezdni uliczki równoległej do ul. Jana Pawła II.

Na pl. Piastów i na skrzyżowaniu ul. Dworcowej z ul. Wyszyńskiego konieczna będzie przebudowa sygnalizacji świetlnej.

Niezbędne będzie wykonanie przejazdów dla rowerzystów przez wyloty łącznic Drogowej Trasy Średnicowej, ominięcie przystanku autobusowego kosztem zajęcia części parkingu domu handlowego, przebudowa wylotów ul. Kłodnickiej, ul. Dolnych Wałów i ul. Górnych Wałów, likwidacja części miejsc parkingowych między ul. Kłodnicką a ul. Św. Barbary oraz między ul. Dolnych Wałów a ul. Basztową, przebudowa zjazdów na parking hotelowy, zwężenie początkowego fragmentu ul. Jana Pawła II. Przy katedrze i skwerze Dessau droga dla rowerów zajmie obecny chodnik, a nowy chodnik trzeba będzie odtworzyć poza szpalerem drzew przy obecnym chodniku.

Trasa nr 10 w centrum

Przyjęte rozwiązanie zakłada wykonanie wzdłuż ul. Zwycięstwa pasów ruchu dla rowerów pomiędzy ul. Dolnych Wałów a dworcem kolejowym. Gdyby został wyeliminowany ruch samochodów na ul. Zwycięstwa, ruch rowerowy odbywałby się na wspólnym pasie z autobusami i samochodami zaopatrzenia sklepów.

Obecna sytuacja wymaga wykonania przebudowy istniejącej sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach z ul. Wyszyńskiego i ul. Boh. Getta Warszawskiego. W rejonie skrzyżowania z ul. Boh. Getta Warszawskiego pas ruchu dla rowerów powinien przechodzić w jednokierunkową drogę dla rowerów, która omija przystanek autobusowy i za przejazdem dla rowerzystów połączy się z ciągiem pieszo-rowerowym, którym pobiegnie trasa nr 30.

7.1.2. Pozostałe trasy główne

Trasa nr 1 (Szobiszowice, most – Szobiszowice – Radiostacja – Żerniki – Szalsza, docelowo Szalsza – Zabrze-Mikulczyce – Bytom-Miechowice – ... – Piekary Śląskie)

Trasa ta wraz z trasą nr 6 łączy północną i południową część miasta, omijając centrum od zachodu. Umowny początek trasy nr 1 znajduje się przy moście na Kłodnicy w ciągu ul. Orlickiego i ul. J. Śliwki, na skrzyżowaniu z ul. Wybrzeże Armii Krajowej i ul. Portową oraz znajdującymi się w budowie łącznicami Drogowej Trasy Średnicowej. Trasa ta istnieje wraz z oznakowaniem jako trasa nr 6 Śląskiej Sieci Tras Rowerowych, ale wymaga modernizacji. Modernizacji będzie wymagało budowane obecnie skrzyżowanie z Drogową Trasą Średnicową poprzez dostosowanie przejazdów dla rowerzystów do zalecanych standardów oraz wykonanie przejazdu dla rowerzystów przez wylot ul. J. Śliwki wraz z sygnalizacją świetlną i budowę ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. J. Śliwki do wylotu ul. Kasztanowej.

Dalej trasa prowadzi jezdniami ul. Kasztanowej i ul. Uszczyka i ul. Floriańskiej. Niezbędne jest wybudowanie sygnalizacji świetlnej przez ul. Toszecką lub przynajmniej wykonanie dobrze oznakowanego przejazdu dla rowerzystów. Na jednokierunkowym dla samochodów odcinku ul. Floriańskiej niezbędne jest dopuszczenie ruchu rowerowego w obu kierunkach.

Istniejąca trasa rowerowa prowadzi ciągami pieszo-rowerowymi przy szkole i ul. Orłąt Śląskich, a następnie jezdnią ul. Owocowej – rowerzyści na tym odcinku muszą trzykrotnie ustępować pierwszeństwa samochodom. Odcinek ten powinien być fragmentem trzeciorzędnej trasy nr 15.

Odcinek ten powinien być zastąpiony poprowadzeniem trasy jezdnią ul. Batalionu Kosynierów, nowoprojektowanym odcinkiem drogi dla rowerów i jezdnią ul. Polnej – rowerzyści będą musieli tylko dwukrotnie ustępować pierwszeństwa samochodom w miejscach o lepszej widoczności.

Kolejny odcinek prowadzi jezdniami ul. Polnej i ul. Małachowskiego objętych strefą zamieszkania.

Modernizacji wymagają ciągi pieszo-rowerowe wzdłuż ul. Lublinieckiej, przy maszcie radiostacji i wzdłuż ul. Tarnogórskiej. Obecnie ciąg pieszo-rowerowy ma szerokość od 1,8 do 3,0 m, natomiast powinien mieć co najmniej 4,0 m szerokości. Powinien być poszerzony przynajmniej tam, gdzie to jest możliwe pod względem technicznym. Niezbędne będzie wykonanie przejazdów dla rowerzystów przez projektowaną łącznicę z drogą nr 88

i przez zjazd do istniejącej stacji paliw. Konieczne jest wykonanie kładki nad drogą nr 88, ominięcie przystanków autobusowych przy wylotach ul. Granicznej i ul. Kurpiowskiej. Odcinek ciągu między ul. Śniadeckich a ul. Kurpiowską jest w złym stanie technicznym i wymaga pilnie remontu. Obecnie brak jest zjazdu z ciągu pieszo-rowerowego na ul. Kurpiowską – ciąg ten powinien zostać przedłużony do wyjazdu ze znajdującego się tu marketu. Dalej trasa prowadzi jezdniami ul. Kurpiowskiej i ul. Żernickiej, następnie żwirową drogą gospodarczą w kierunku Szalszy. Wzdłuż ul. Żernickiej istnieje możliwość wybudowania ciągu pieszo-rowerowego, ale nie jest to konieczne z uwagi na niewielki ruch samochodowy.

Trasa nr 10 (Starówka – dworzec kolejowy – Os. Millenium – Żerniki – Szalsza, docelowo Szalsza – Kamieniec – Zbrostawice – ... – Tarnowskie Góry)

Początek trasy w centrum Gliwic został opisany powyżej.

Ważnym elementem trasy jest przeprowadzenie jej jednym z tuneli pod dworcem kolejowym aż do wyjazdu na ul. Tarnogórską. Problem ten powinien zostać rozwiązany wraz z przebudową dworca kolejowego z uwagi na przewidywany duży ruch rowerowy na tym odcinku.

Przyjęte rozwiązanie zakłada poprowadzenie ciągu pieszo-rowerowego po zachodniej stronie ul. Tarnogórskiej, częściowo wraz z trasą nr 1. Ciąg ten powinien mieć co najmniej 4,0 m szerokości. Zakłada się modernizację 3 skrzyżowań z sygnalizacją świetlną, likwidację części miejsc parkingowych, ominięcie odcinkami drogi dla rowerów przystanków autobusowych, wykonanie przejazdu dla rowerzystów przez ul. Tarnogórską przy szkole nie opodal wylotu ul. Św. Marka. Pomiędzy wylotem ul. Ligockiej a granicą miasta konieczna będzie budowa nowego ciągu pieszo-rowerowego z wyjątkiem odcinka między ul. Kurpiowską a ul. Rogozińskiego, na którym obecnie istnieje chodnik i brak jest pasa dla rowerów.

Trasa nr 2 (Szobiszowice – Zatorze – Maciejów, docelowo Maciejów – Zabrze – ... – Katowice z odgałęzieniem Zabrze – ... – Bytom).

Trasa nr 2 rozpoczyna się na rozwidleniu tras nr 1 i 9, biegnąc początkowo jezdnią ul. Uszczyka wraz z trasą nr 1. Dalej biegnie projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Toszeckiej, po jej stronie zachodniej. Na skrzyżowaniu z ul. J. Śliwki i ul. Świętojańską koncepcja przewiduje 2 przejazdy dla rowerzystów wraz z przebudową sygnalizacji świetlnej. Stąd trasa biegnie przez skwer Nacka projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym i jezdnią ul. Mastalerza.

Kolejny odcinek biegnie projektowanymi ciągami pieszo-rowerowymi po zachodniej stronie ul. Dziewanny i po południowej stronie ul. Świętojańskiej. Na skrzyżowaniu z ul. Warszawską koncepcja przewiduje 4 jednokierunkowe przejazdy dla rowerzystów wraz z przebudową sygnalizacji świetlnej. Stąd trasa biegnie północną stroną ul. Świętojańskiej, ul. Opolskiej i ul. Dąbrowskiego. Po drodze znajdują się 3 skrzyżowania z sygnalizacją świetlną, wymagające modernizacji, na pozostałych skrzyżowaniach przewidywane są przejazdy dla rowerzystów, a na niektórych z nich wykonanie progów płytowych. Na skrzyżowaniach z ul. Witkiewicza i ul. Lipową projektowane są też przejazdy dla rowerzystów przez ul. Opolską. Wykonanie ciągu pieszo-rowerowego będzie się wiązało

z ograniczeniem parkowania na ul. Opolskiej i poprowadzeniem trasy obok przystanku autobusowego nie opodal skrzyżowania z ul. Poniatowskiego.

Szczegółnej uwagi wymaga skrzyżowanie ul. Dąbrowskiego, ul. Poniatowskiego, ul. Chorzowskiej i ul. Zabrskiej, na którym przecinają się trasy rowerowe nr 2 i 20. Dla trasy nr 2 wystarczające jest wykonanie przejazdu dla rowerzystów przez ul. Poniatowskiego, wraz z modernizacją sygnalizacji świetlnej.

Wzdłuż ul. Chorzowskiej trasa powinna biec po jej stronie północnej. Wykonanie ciągu pieszo-rowerowego wymaga likwidacji sporej części miejsc parkingowych dla samochodów między wylotami ul. Okrzei i ul. Jesionowej oraz przy wylotach ul. Akacyjowej i ul. Dębowej. Na skrzyżowaniach przewidywane są przejazdy dla rowerzystów, a na niektórych z nich wykonanie progów płytowych. Przejazdy dla rowerzystów powinny znaleźć się również przy wybranych przejściach dla pieszych przez ul. Chorzowską.

Przy zajezdni tramwajowej trasa przechodzi na stronę południową ul. Chorzowskiej – w tym miejscu przy przejściu dla pieszych powinien znaleźć się przejazd dla rowerzystów, dalej planowany jest ciąg pieszo-rowerowy do granicy Zabrze wraz z wykonaniem przejazdu dla rowerzystów przez ul. Knurowską (w Zabrzu) i modernizacją sygnalizacji świetlnej.

Trasa nr 20 (Os. Zubrzyckiego – Politechnika Śląska – Zatorze – Żerniki – kąpielisko w Maciejowie, docelowo kąpielisko w Maciejowie – hipermarket M1 – Zabrze)

Trasa nr 20 odgałęzia się od trasy nr 50 na skrzyżowaniu ul. Kochanowskiego i ul. ZWM. Rozpoczyna się przejazdem dla rowerów przez boczną uliczkę i początkowo biegnie projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym po północnej stronie ul. Kochanowskiego, a następnie po zachodniej stronie ul. Jasnej. Wykonanie drogi dla rowerów szerokości 4,0 m będzie wymagało likwidacji części miejsc parkingowych dla samochodów. Przy wylocie ul. Jasnej projekt zakłada wykonanie przejazdu dla rowerzystów obok przejścia dla pieszych przez ul. Pszczyńską, gdzie w przyszłości wskazane jest rozważenie wykonania sygnalizacji świetlnej.

Dalej trasa pobiegnie projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym do ul. Łużyckiej, gdzie planowany jest kolejny przejazd dla rowerzystów, a następnie jezdnią ul. Bolesława Krzywoustego, która jest częściowo wyłączona z ruchu samochodowego. Obecnie trwa modernizacja ul. Bolesława Krzywoustego przy skrzyżowaniu z ul. Akademicką, która nie przewiduje wydzielenia dróg dla rowerów, co może być przyczyną sytuacji kolizyjnych. Modernizacji wymaga połączenie ul. Bolesława Krzywoustego z kładką na Kłodnicy. Od kładki trasa nr 20 biegnie alejką nad Kłodnicą wraz z trasą nr 3 do następnej kładki. Odcinek między kładkami można również przebyć, korzystając z alejki na drugim brzegu rzeki. W miejsce obecnej drogi gruntowo-żwirowej niezbędne jest wybudowanie odcinka ciągu pieszo-rowerowego między drugą z kładek na Kłodnicy a drogą dojazdową na przedłużeniu ul. W. Pola. Ten odcinek trasy powinien mieć szerokość 3,0÷3,5 m.

Kolejny odcinek trasy pobiegnie drogą gospodarczą i jezdnią ul. W. Pola, a następnie projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym po północnej stronie tej ulicy i ul. Robotniczej, przecinając wylot łącznicy z Drogową Trasą Średnicową, dalej kładką nad tą drogą i ciągami pieszo-rowerowymi po północnej stronie ul. Franciszkańskiej i po wschodniej stronie ul. Hutniczej. Przy obu ulicach wykonanie ciągu nastąpi kosztem miejsc parkingowych dla samochodów.

Szczególnej uwagi wymaga skrzyżowanie ul. Zaburskiej, ul. Hutniczej, ul. bł. Czesława i ul. S. Kostki, na którym przecinają się trasy rowerowe nr 20 i 30. Niezbędna jest przebudowa tego skrzyżowania z wykonaniem przejazdów dla rowerzystów przez ul. Zaburską i ul. Hutniczą.

Dalej trasa prowadzi ul. Zaburską przez wiadukt nad torami kolejowymi. Na tym odcinku oraz na ul. Poniatowskiego zostały zaprojektowane pasy ruchu dla rowerów na jezdni.

Szczególnej uwagi wymaga również skrzyżowanie ul. Dąbrowskiego, ul. Poniatowskiego, ul. Chorzowskiej i ul. Zaburskiej, na którym przecinają się trasy rowerowe nr 2 i 20. Dla trasy nr 20 zaprojektowano jednokierunkowe drogi dla rowerów z przejazdami dla rowerzystów, wraz z modernizacją sygnalizacji świetlnej.

Od ul. Poniatowskiego trasa nr 20 będzie na przemian jezdniami ulic o nawierzchni brukowej lub asfaltowej i drogami o nawierzchni żwirowej. Są to kolejno ul. Krakusa i ul. Bienka, droga dojazdowa i aleje lasu Żorek, droga – ul. Aronii i ul. Jeżynowa, ul. Podlesie i ul. Omańkowskiej, droga – ul. J.Ch. Paska, ul. Kurpiowska, ul. Elsnera, ul. Legnicka i ul. Stepowa. Ostatni odcinek trasy będzie drogą leśną, pod wiaduktem autostrady A1 do kąpieliska w Zabrze-Maciejowie. Niektóre z dróg gruntowo-żwirowych wymaga remontu nawierzchni, w tym część ul. Aronii i droga leśna.

Trasa nr 3 (Gliwice, Urząd Miejski – Politechnika Śląska – Sośnica (Os. Żeromskiego) – Os Janek w Zabrzu, docelowo Os Janek w Zabrzu – Zabrze-Makoszowy – ... – Katowice-Ligota)

Trasa ta wymieniana jest w dokumentach jako istniejąca, ale na kilku odcinkach wymaga zmiany przebiegu lub odtworzenia. Początek trasy w centrum Gliwic został opisany powyżej.

Od skrzyżowania z ul. Konarskiego trasa będzie drogą gospodarczą o charakterze ciągu pieszo-rowerowego do ul. Zimnej Wody, po czym dalej ciągiem pieszo-rowerowym nad Kłodnicą. Modernizacji wymaga odcinek przy kładce na wysokości ul. Bolesława Krzywoustego. Trasa przekracza Kłodnicę następną kładką.

Istniejący odcinek trasy prowadzi dalej przez Park im. Bolesława Chrobrego i jezdnią ul. Akademickiej do skrzyżowania z ul. Panewnicką. Odcinek ten powinien być fragmentem trzeciorzędnej trasy nr 35.

Odcinek ten powinien być zastąpiony poprowadzeniem trasy drogą wzdłuż Kłodnicy do kładki na wysokości ul. Olszynki, po czym projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym do wylotu ul. Akademickiej, gdzie projektowany jest przejazd dla rowerzystów przez ul. Panewnicką.

Dalej trasa prowadzi asfaltową drogą do ogrodów działkowych w Ligocie Zaburskiej, a następnie wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi, przechodząc pod budowanym obecnie mostem Drogowej Trasy Średnicowej. Od ujścia Potoku Sośnickiego do Kłodnicy do przejazdu pod wiaduktem autostrady A-1 droga została zniszczona i wymaga odtworzenia. Wariantowo można rozpatrzyć poprowadzenie drogi do pętli drogi technologicznej autostrady nad Kłodnicą, a następnie wykorzystania fragmentu drogi technologicznej. Od autostrady A1 do ul. Kujawskiej trasa prowadzi skrajem parkingu giełdy samochodowej. Odcinek ten jest bardzo zniszczony i również wymaga modernizacji.

Wzdłuż ul. Kujawskiej projektowany jest ciąg pieszo-rowerowy – obecnie rowerzyści korzystają z wygrodzonego żwirowego pobocza, a także poprawnie wykonanego przejazdu dla rowerzystów. Stąd trasa prowadzi drogą gospodarczą nad Kłodnicą do kładki i kolejną drogą gospodarczą do ul. Jesiennej.

Istniejący odcinek trasy prowadzi dalej wymagającym rozległej modernizacji ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Wiślanej i drogą żwirową o charakterze ciągu pieszo-rowerowego do ul. Wschodniej. Odcinek ten powinien być fragmentem trzeciorzędnej trasy nr 132.

Odcinek ten powinien być zastąpiony poprowadzeniem trasy zmodernizowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Jesiennej, a następnie projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż Drogowej Trasy Średnicowej do ul. Wschodniej.

Ostatni odcinek trasy powinien przechodzić jezdnią ul. Wschodniej pod wiaduktem DTŚ-ki, a następnie nową drogą o charakterze ciągu pieszo-rowerowego na wschód do Parku Leśnego im. Powstańców Śląskich w Zabrze, korzystając z istniejącego przejazdu przez tor kolejowy.

Trasa nr 30 (Gliwice, dworzec kolejowy – Sośnica – Zabrze (Os. Południowe)). Początek trasy w centrum Gliwic został opisany powyżej.

Szczególnej uwagi wymaga skrzyżowanie ul. Zaburskiej, ul. Hutniczej, ul. bł. Czesława i ul. S. Kostki, na którym przecinają się trasy rowerowe nr 20 i 30. Niezbędna jest przebudowa tego skrzyżowania z wykonaniem przejazdów dla rowerzystów przez ul. Zaburską i ul. Hutniczą.

Przyjęte rozwiązanie zakłada poprowadzenie trasy nr 30 dalej ciągiem pieszo-rowerowym po południowej stronie ul. bł. Czesława kosztem obecnych miejsc parkingowych dla samochodów, z ewentualnym odtworzeniem ich w miejscu obecnej jezdni. W dwóch miejscach konieczne będzie wykonanie pasa dla rowerów kosztem obecnej jezdni – przy wylocie ul. Sportowej i między ul. Gdańską z ul. Franciszkańską. Na skrzyżowaniach przewidywane są przejazdy dla rowerzystów wraz z wykonaniem progów płytowych. Przejazdy dla rowerzystów bez progów przewidziane są przez ul. Franciszkańską i przez ul. Królewskiej Tamy, gdzie nie przewidziano ich w projekcie Drogowej Trasy Średnicowej.

Dalej trasa pobiegnie w formie projektowanego ciągu pieszo-rowerowego po południowej stronie ul. Królewskiej Tamy i początkowego odcinka ul. Odrowążów, następnie jezdnią ul. Nadbrzeżnej i wymagającą modernizacji drogą gospodarczą do ul. Wielickiej, po czym jezdnią ul. Poznańskiej, a po przekroczeniu ul. Reymonta wymagającą poszerzenia alejką. Z uwagi na znajdujące się tu schody niezbędne jest wykonanie omijającego je odcinka drogi dla rowerów.

Kolejny odcinek trasy prowadzi jezdniami ul. Limanowskiego i ul. Niedurnego, następnie znów alejką, która wymaga modernizacji wraz z kładką na Potoku Sośnickim. Od kładki konieczne jest wykonanie drogi dla rowerów wraz z przejazdem dla rowerzystów przez ul. Sikorskiego.

Dalej trasa prowadzi projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Sikorskiego. Realizacja tego odcinka będzie wymagała likwidacji części miejsc parkingowych przy tej ulicy.

Trasa kończy się na rondzie, od którego prowadzi łącznica do Drogowej Trasy Średnicowej. W celu kontynuacji trasy konieczne będzie wykonanie przy rondzie przejazdów dla rowerzystów.

Trasa nr 4 (Gliwice, Urząd Miejski – Politechnika Śląska – Nowe Gliwice – Bojków Dolny – Przyszowice, docelowo Przyszowice – Chudów – ... – Mikołów)

Początek trasy w centrum Gliwic został opisany powyżej.

Od końca odcinka ul. Akademickiej wyłączanej z ruchu samochodowego trasa prowadzi projektowanym odcinkiem ciągu pieszo-rowerowego do ul. Curie-Skłodowskiej, a następnie istniejącym odcinkiem ciągu do ronda i wokół niego. Odcinek ten wymaga modernizacji tak, aby uzyskać pas dla rowerów szerokości 4,0 m. Dalej projektowaną drogą dla rowerów wzdłuż ul. Kujawskiej i obok parkingu ostatniego budynku do ul. Pszczyńskiej. Droga ta ma również szerokość 4,0 m.

Koncepcja zakłada wykonanie przejazdu dla rowerzystów przy przejściu dla pieszych przez ul. Pszczyńską, wraz z modernizacją sygnalizacji świetlnej.

Dalej trasa prowadzi drogą osiedlową, a następnie projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym przez teren dawnej stacji kolei wąskotorowej do ul. Bojkowskiej.

Wzdłuż ul. Bojkowskiej planowany jest ciąg pieszo-rowerowy po jej stronie północnej, wraz z przejazdem dla rowerzystów przez wylot ul. Kopalnianej. Stąd aż do Bojkowa ciąg pieszo-rowerowy jest już zaprojektowany.

W Bojkowie konieczne jest wykonanie przedłużenia ciągu pieszo-rowerowego od przejazdu dla rowerzystów koło szybu kopalnianego do wylotu ul. Siennej.

Od wylotu ul. Siennej do ul. Rolników trasa poprowadzi drogami gospodarczymi, które wymagają modernizacji. Wzdłuż ul. Rolników został wykonany odcinek ciągu pieszo-rowerowego pod wiaduktem autostrady A1. Przy wylocie drogi gospodarczej należy wykonać przejazd dla rowerzystów i odcinek ciągu pieszo-rowerowego łączącego przejazd z istniejącym ciągiem. Ostatni odcinek trasy prowadzi ponownie drogami gospodarczymi, przy czym niezbędne jest wybudowanie łączącego je przepustu na potoku Cienka. Koniec gliwickiego odcinka trasy znajduje się na skrzyżowaniu ul. Granicznej i ul. Powstańców Śląskich w Przyszowicach.

Trasa nr 40 (skraj lotniska – Bojków Dolny – Gierałtowice, docelowo Gierałtowice – Ornontowice)

Trasa rozpoczyna się na wschód od lotniska na skrzyżowaniu dróg gospodarczych, przez które prowadzą też trasy nr 32 i 50. Biegnie na wschód drogą wymagającą modernizacji, a następnie wraz z trasą nr 4 zaprojektowanym ciągiem pieszo-rowerowym po północno-wschodniej stronie ul. Bojkowskiej. w Bojkowie przy szybie kopalnianym ciąg pieszo-rowerowy przechodzi na drugą stronę ulicy, kończąc się przy wylocie ul. Spacerowej.

Dalej koncepcja przewiduje wykonanie drogi dla rowerów po północno-wschodniej stronie ul. Bojkowskiej aż do granicy z Gierałtowicami, z wykorzystaniem chodnika na wiadukcie nad autostradą A1.

Trasa nr 5 (Gliwice, pl. Piastów – katedra – Sikornik – hipermarket Auchan – Bojków Górny – Os. Wojska Polskiego, docelowo Os. Wojska Polskiego – Knurów)

Początek trasy w centrum Gliwic został opisany powyżej.

Od skrzyżowania z ul. Jana Pawła II trasa nr 5 prowadzi projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym północną stroną ul. Nowy Świat. Przekroczenie ul. Kościuszki wymaga wykonania przejazdu dla rowerzystów i modernizacji sygnalizacji świetlnej. Pomiędzy ul. Kościuszki i ul. Sikornik trasa korzysta z drogi dojazdowej do szpitala i parkingów.

Następny odcinek korzysta z istniejących i wymagających modernizacji przejazdów dla rowerzystów na skrzyżowaniu ul. Nowy Świat z ul. Sikornik i istniejącej trasy rowerowej, prowadzącej ul. Sikornik. Jest to ciąg pieszo-rowerowy, początkowo biegnący obok jezdni do ul. Opawskiej, a następnie o charakterze alejki, z przejazdami dla rowerzystów przez poprzeczne ulice. Przejazdy te wymagają drobnych przebudów, zwłaszcza na skrzyżowaniu z ul. Czajki. Końcowy odcinek ul. Sikornik został zamieniony na parking, który należy zlikwidować i przenieść w inne miejsce albo tymczasowo oznakować go zgodnie ze stanem faktycznym – obecnie przy parkingu ustawione są znaki C-16-13!

Istniejący odcinek trasy prowadzi jezdniami ul. Kormoranów, ul. Pliszki i ul. Biegusa. Odcinek ten powinien być fragmentem trzeciorzędnej trasy nr 59.

Odcinek ten powinien być zastąpiony poprowadzeniem trasy skrajem działki szkoły projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym, łączącym ul. Kormoranów z ul. Biegusa.

Od ul. Biegusa trasa biegnie drogami gospodarczymi do ul. Rybnickiej. Początkowy odcinek drogi gospodarczej przekształcany jest w ul. Bielika. Drogi gospodarcze wymagają remontu.

Po wybudowaniu obwodnicy końcowy fragment tego odcinka trasy pobiegnie drogą technologiczną tej obwodnicy. Na skrzyżowaniu ul. Rybnickiej z łącznicami obwodnicy zostaną wykonane przejazdy dla rowerzystów.

Dalej trasa pobiegnie wzdłuż ul. Rybnickiej po jej stronie wschodniej projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym, co będzie wymagało wykonania przejazdu dla rowerzystów na skrzyżowaniu ze zjazdem przy łącznicach z autostradą A4 i prawdopodobnie wykonania kładki nad autostradą.

Przed zjazdem na drogę technologiczną autostrady ciąg pieszo-rowerowy skróci, prowadząc skrajem parkingów hipermarketów, a następnie przez parking pasem, który obecnie jest wyznaczony jako chodnik.

Po południowej stronie hipermarketów trasa poprowadzi drogą gospodarczą o nawierzchni z kostki betonowej, a następnie drogami gruntową i żwirową do ul. Szparagowej w Bojkowie. Drogi gruntowa i żwirowa wymagają modernizacji.

Nie opodal ul. Knurowskiej trasa powinna pobiec projektowaną kładką nad torem kolejowym, łącząc ul. Szparagową z ul. Św. brata Alberta przy jej wylocie na ul. Knurowską.

Dalej trasa prowadzi wzdłuż ul. Knurowskiej do połączenia z ciągiem pieszo-rowerowym na Os. Wojska Polskiego w Knurowie. Należy przebudować wylot ul. Św. brata Alberta i ul. Rolników. Pozwoli to wykonać ciąg pieszo-rowerowy po wschodniej stronie ul. Knurowskiej do skrzyżowania z ul. Chmielną i ul. Koniczynową, gdzie powinien znaleźć się przejazd dla rowerzystów przez ul. Knurowską i ul. Chmielną. Przy przystanku autobusowym powinien zostać wykonany odcinek drogi dla rowerów omijający wiatę przystankową.

Pomiędzy ul. Chmielną a ul. 26 Stycznia w Knurowie został wybudowany ciąg pieszo-rowerowy, który wymaga wykonania korekt, głównie po stronie Knurowa.

Trasa nr 50 (Gliwice, katedra – Os. Trynek – Bojków – Knurów (skraj), docelowo Knurów (skraj) – ... – Pszczyna)

Trasa nr 50 rozpoczyna się przy skrzyżowaniu ul. Nowy Świat z ul. Jana Pawła II i ul. Rybnicką, odgałęziając się od trasy nr 5. Pokonuje skrzyżowanie 3 przejazdami dla rowerzystów, co wymaga wykonania modernizacji sygnalizacji świetlnej, prowadząc dalej początkowo projektowaną drogą dla rowerów, a następnie projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym po wschodniej stronie ul. Rybnickiej, co będzie wymagało likwidacji sporej części znajdujących się tu miejsc parkingowych.

Dalej poprowadzi po północnej stronie ul. Kochanowskiego. Początkowo będzie to ciąg pieszo-rowerowy, co będzie wymagało przestawienia znajdującego się tu kiosku, a pomiędzy wylotami dróg osiedlowych – projektowany odcinek drogi dla rowerów. W tym miejscu przewiduje się przejazd dla rowerzystów przez ul. Kochanowskiego i odcinek drogi dla rowerów pozwalający na włączenie się w ul. ZWM.

Trasa będzie prowadzić jezdnią ul. ZWM, a następnie przejazdami dla rowerzystów przez ul. Żwirki i Wigury, po czym projektowanym odcinkiem ciągu pieszo-rowerowego do ul. Dzierżona, przy której wylocie niezbędne jest wykonanie przejazdu dla rowerzystów.

Kolejny odcinek trasy będzie prowadzić jezdnią ul. Dzierżona, przekraczając ul. Toruńską przejazdem dla rowerzystów przy skrzyżowaniu, łączącym ul. Dzierżona z parkingiem przy ul. Toruńskiej.

Dalej trasa poprowadzi drogami gospodarczymi do lotniska i na jego terenie, kontynuując przebieg znajdującym się tu ciągiem pieszo-rowerowym, po czym biegnie drogami gospodarczymi do Bojkowa. Droga gospodarcza po południowej stronie lotniska wymaga pilnie remontu, a pozostałe remontu częściowego. Wskazane jest ich wyasfaltowanie.

Przez Bojków trasa prowadzi jezdniami ul. Łanowej, ul. Plonowej, ul. Zielnej i ul. Pistacjowej. Ul. Plonowa jest ulicą jednokierunkową dla samochodów, na której powinien być dopuszczony ruch rowerów w obu kierunkach.

Ul. Pistacjowa między Bojkowem a szybem kopalnianym ma nawierzchnię żwirową, dalej do granicy z Knurówem asfaltową. Ulica ta na całej długości wymaga remontu.

Trasa nr 6 (Szobiszowice, most – Wójtowa Wieś – Kolonia Żernicka, docelowo Kolonia Żernicka – Żernica – Pilchowice – Rudy – Racibórz)

Trasa ta wraz z trasą nr 1 łączy północną i południową część miasta, omijając centrum od zachodu. Umowny początek trasy nr 6 znajduje się przy moście na Kłodnicy w ciągu ul. Orlickiego i ul. J. Śliwki, na skrzyżowaniu z ul. Wybrzeże Armii Krajowej i ul. Portową oraz znajdującymi się w budowie łącznicami Drogowej Trasy Średnicowej. Trasa ta istnieje wraz z oznakowaniem jako trasa nr 6 Śląskiej Sieci Tras Rowerowych, ale wymaga modernizacji. Początkowy odcinek trasy biegnie istniejącymi ciągami pieszo-rowerowymi wzdłuż ul. Orlickiego – należy zmodernizować sygnalizację świetlną przejazdu dla rowerzystów i nawierzchnię ciągów, a także poszerzyć dojazd do przejazdu. Dalej trasa prowadzi ciągiem pieszo-rowerowym łączącym ul. Orlickiego z ul. Jasnogórską, którą przekracza przejazdem dla rowerzystów.

Istniejący odcinek trasy prowadzi przez skwer alejkami zamienionymi na ciąg pieszo-rowerowy. Odcinek ten powinien być zastąpiony poprowadzeniem trasy do ul. Młyńskiej i prowadzić jej jezdnią. Ulica jest na tym odcinku wyłączona z ruchu – wskazane jest dopuszczenie tu ruchu rowerowego.

Trasa przekracza ul. Powstańców Warszawy przejazdem dla rowerzystów i biegnie jezdnią ul. Młyńskiej, a następnie ciągiem pieszo-rowerowym przez skwer Bottrop.

Wskazane jest poprawienie lokalizacji przejazdu dla rowerzystów przez ul. Wieczorka i wykonanie wyraźnego połączenia ciągiem pieszo-rowerowym z ul. Korfantego.

Wzdłuż ul. Korfantego biegnie wąska droga dla rowerów wymagająca wykonania drobnych usprawnień w obrębie skrzyżowań z bocznymi ulicami. W przypadku wzrostu ruchu rowerowego należy rozważyć zamienienie jej na jednokierunkową i puszczenie ruchu rowerowego w drugim kierunku jezdnią, zgodnie z wyznaczonym kierunkiem ruchu dla samochodów.

Trasa rowerowa przekracza ul. Kościuszki przejazdem dla rowerzystów. Z uwagi na duży ruch należy rozważyć ustawienie na tym skrzyżowaniu sygnalizacji świetlnej, nie tylko w obrębie przejazdu dla rowerzystów.

Obecnie trasa biegnie dalej jezdnią ul. Zawiszy Czarnego. Wskazane jest zaprojektowanie ciągu pieszo-rowerowego po północno-zachodniej stronie ulicy, łącznie z odcinkiem prowadzącym skrajem pl. Grunwaldzkiego.

Istniejący odcinek trasy nr 6 prowadzi dalej ul. Kazimierza Wielkiego, początkowo jezdnią, a następnie wąskim ciągiem pieszo-rowerowym, przekraczając przejazdem dla rowerzystów ul. Zygmunta Starego. Dalej biegnie drogami dojazdowymi do budynków i łączącym je ciągiem pieszo-rowerowym do przejazdu przez ul. Nowy Świat, gdzie łączy się z opisaną powyżej trasą nr 5, wraz z którą biegnie na południe do Os. Sikornik, a potem drogą gospodarczą do wiaduktu nad autostradą koło Koloni Żernickiej. Odcinek ten powinien być fragmentem tras nr 52, 5 i 32.

Docelowo odcinek ten powinien być zastąpiony poprowadzeniem trasy nr 6 innymi drogami. Koncepcja zakłada przebudowanie skrzyżowania ul. Mickiewicza i ul. Zawiszy Czarnego, z wykonaniem przejazdu dla rowerzystów przez ul. Zawiszy Czarnego i poprowadzenie ciągu pieszo-rowerowego po wschodniej stronie ul. Zawiszy Czarnego, następnie wykonanie przejazdów dla rowerzystów przez obie odnogi ul. Słowackiego i poprowadzenie trasy aleją nad potokiem Ostropka. Wskazane jest wykonanie przejazdu dla rowerzystów przez ul. Sobieskiego.

Dalej trasa prowadzi przez kładkę na Ostropce, alejką, którą należy przebudować na ciąg pieszo-rowerowy do ul. Dolnej Wsi. Tutaj niezbędne jest wykonanie przejazdu dla rowerzystów. Trasa będzie wiodła stąd ul. Głowackiego, a następnie drogami gospodarczymi do wiaduktu nad autostradą koło Koloni Żernickiej, przecinając planowaną obwodnicę.

Od tego miejsca trasa jest wykonana przez całą Gminę Pilchowice – drogi mają nawierzchnię żwirową lub asfaltową, oznakowana jest jako trasa nr 6 Śląskiej Sieci Tras Rowerowych.

Trasa nr 60 (Gliwice-Ostropa – Wilcze Gardło – Smolnica, docelowo Smolnica – Pilchowice – ... – Rybnik)

Trasa nr 60 odgałęzia się w Ostropie od trasy nr 7 na skrzyżowaniu ul. Geodetów z ul. Nauczycielską i ul. Piekarską. Prowadzi jezdnią ul. Geodetów i ul. Lekarskiej, przecinając ul. Daszyńskiego. Przy skrzyżowaniu przy

przejściu dla pieszych znajduje się przejazd dla rowerzystów z sygnalizacją świetlną, z którego można skorzystać w przypadku dużego ruchu samochodowego na ul. Daszyńskiego.

Dalej trasa prowadzi drogą gospodarczą do Wilczego Gardła – na przecięciu z autostradą A4 znajduje się wiadukt. Droga wymaga modernizacji nawierzchni. Trasa mija Wilcze Gardło, prowadząc jezdnią ul. Frezji do pierwszych zabudowań Smolnicy.

Trasa nr 7 (Gliwice, Urząd Miejski – Wójtowa Wieś – Ostropa – Karnowiec, docelowo Karnowiec – Łany Wielkie – Rachowice – ... – Kędzierzyn-Koźle)

Trasa rozpoczyna się przy skrzyżowaniu ul. Wyszyńskiego z ul. Berbeckiego, na skraju skweru Doncaster przy Urzędzie Miejskim. Przekracza ul. Wyszyńskiego projektowanym przejazdem dla rowerzystów. Na ul. Berbeckiego planowany jest jednokierunkowy dla rowerzystów ciąg pieszo-rowerowy i puszczenie ruchu rowerowego w drugim kierunku jezdnią.

Dalej trasa prowadzi jezdnią ul. Dolnych Wałów do ul. Wieczorka. Na ulicy został tymczasowo wprowadzony ruch dwukierunkowy. Rozwiązanie to powinno pozostać, przynajmniej w zakresie ruchu rowerowego. Na odcinku od ul. Wieczorka do alei nad potokiem Ostropka trasa nr 7 prowadzi razem z opisaną powyżej trasą nr 6.

Aleja nad Ostropką doprowadza do skrzyżowania ul. Daszyńskiego z ul. Ciupków i ul. Słowackiego, przekraczając je 2 projektowanymi przejazdami dla rowerzystów. Dalej trasa prowadzi wzdłuż ul. Daszyńskiego jej północną stroną – do ul. Ficka projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym, dalej drogą dla rowerów w miejscu obecnej jezdni. Budowa drogi dla rowerów będzie się wiązała z zaprojektowaniem przejazdu dla rowerzystów na skrzyżowaniu z projektowaną obwodnicą i przebudową skrzyżowań ul. Daszyńskiego z bocznymi ulicami. Na odcinku między ul. Toruńską a ul. Architektów trasa będzie prowadziła projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym. Realizacja trasy na ul. Daszyńskiego będzie wymagała ominięcia istniejących przystanków autobusowych.

Przez Ostropę trasa będzie prowadzić jezdnią ul. Architektów, z możliwością przejazdu ul. Nauczycielską i ul. Piekarską, gdzie na skrzyżowaniu z ul. Geodetów znajduje się początek tras nr 60 i 70.

Od ul. Architektów trasa nr 7 prowadzi jezdnią ul. Ciesielską, którą przetnie projektowana obwodnica Ostropy. Dalej do granicy Gliwic koło Karnowca trasa prowadzi drogą gospodarczą, która wymaga modernizacji.

Od granicy Gliwic trasa jest wykonana przez całą Gminę Sośnicowice – drogi mają nawierzchnię żwirową lub asfaltową, oznakowana jest jako trasa nr 15 Śląskiej Sieci Tras Rowerowych.

Trasa nr 70 (Gliwice-Ostropa – Choryńskowice, docelowo Choryńskowice – Sośnicowice – Trachy – ... – Kuźnia Raciborska)

Trasa nr 70 odgałęzia się w Ostropie od tras nr 7 i 60 na skrzyżowaniu ul. Geodetów z ul. Nauczycielską i ul. Piekarską. Prowadzi ul. Piekarską o nawierzchni żwirowej do ul. Architektów i dalej jej jezdnią do wylotu na ul. Daszyńskiego.

Przy ul. Daszyńskiego projektowany jest ciąg pieszo-rowerowy po stronie północnej. Niezbędne jest wykonanie przejazdu dla rowerzystów przez wylot łącznicy autostrady A4. Pozostałe wyloty dróg mają charakter zjazdów, które nie powinny przerywać ciągłości ciągu pieszo-rowerowego.

Trasa nr 8 (Gliwice, Urząd Miejski – Os. Wojska Polskiego – Stare Gliwice – Brzezinka – Os. Kleszczów, docelowo Os. Kleszczów – Kleszczów – Bojszów – ... – Rudziniec)

Trasa nr 8 biegnie początkowo razem z trasą nr 7, a następnie również z trasą nr 6 do skrzyżowania z ul. Kościuszki.

Przy ul. Kościuszki projektowany jest ciąg pieszo-rowerowy po stronie południowej, kosztem likwidacji znajdujących się tu miejsc parkingowych.

Stąd trasa biegnie południową stroną ul. Kościuszki i ul. Andersa. Po drodze znajdują się 3 skrzyżowania z sygnalizacją świetlną, wymagające modernizacji, na skrzyżowaniu z ul. Długosza przewidywany jest przejazd dla rowerzystów. Na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną projektowane są też przejazdy dla rowerzystów przez ul. Kościuszkii ul. Andersa. Wykonanie ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Kościuszki będzie się wiązało z ograniczeniem parkowania na ul. Kościuszki.

Na ul. Andersa pomiędzy ul. Styczyńskiego a ul. Płowiecką projektowana jest droga dla rowerów, a przy wylotach ul. Kosynierów i ul. Płowieckiej przejazdy dla rowerzystów. Dalej, poczynając od wylotu al. Majowej trasa będzie prowadzić projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym po stronie północnej ul. Daszyńskiego, omijając odcinkami dróg dla rowerów przystanki autobusowe. Przy wylocie ul. Mieszka I projektowany jest przejazd dla rowerzystów przy przejściu dla pieszych wraz z modernizacją sygnalizacji świetlnej, co umożliwi zjazd z ciągu pieszo-rowerowego w tą ulicę. Na wylotach bocznych uliczek zostaną wykonane 3 przejazdy dla rowerzystów.

Na skrzyżowaniu z ul. Okulickiego projektowane są 2 przejazdy dla rowerzystów wraz z modernizacją sygnalizacji świetlnej. Drugi przejazd pozwoli połączyć projektowany ciąg pieszo-rowerowy z istniejącym ciągiem przy ul. Okulickiego. W pobliżu marketu projektowany jest odcinek drogi dla rowerów.

Przy rondzie na skrzyżowaniu ul. Kozielskiej, ul. Andersa i ul. Łąbedzkiej projektowane są 2 przejazdy dla rowerzystów i łączący je odcinek ciągu pieszo-rowerowego oraz odcinki dróg dla rowerów do ciągów pieszo-rowerowych przy ul. Andersa i ul. Kozielskiej.

Przy ul. Kozielskiej projektowany jest ciąg pieszo-rowerowy po jej stronie północnej. Miejscami, głównie przy przystankach autobusowych projektowane są omijające je odcinki dróg dla rowerów.

W Starych Gliwicach pomiędzy ul. Chemiczną a ul. Wiejską wykonanie ciągu pieszo-rowerowego będzie się wiązało z przesunięciem osi jezdni ul. Kozielskiej. Budowie ciągu będzie towarzyszyło wykonanie przejazdów dla rowerzystów, a na niektórych z nich wykonanie progów płytowych. Pomiedzy ul. Żabińskiego a ul. Skalskiego ciąg będzie zwężony z uwagi na wysoką skarpe i istniejące zjazdy na posesje. Poszerzenie ciągu będzie możliwe w przypadku wykonania nowych zjazdów na posesje od strony ul. Skalskiego.

Ul. Daszyńskiego przecina niewielki potok. W tym miejscu budowa ciągu pieszo-rowerowego będzie wymagała wycinki drzew, poszerzenia nasypu i wydłużenia istniejącego przepustu. Projektowane jest wykorzystanie istniejącego odcinka drogi dla rowerów między ul. Gaudiego a ul. Wyczółkowskiego, jednakże wymagana jest jego

modernizacja, ponieważ obecnie ma nawierzchnię żwirową. Przy wylocie ul. Gaudiego projektowane są przejazd dla rowerzystów i przejście dla pieszych przez ul. Kozielską, aby udostępnić znajdującą się po drugiej stronie ulicy ścieżkę przyrodniczą w Lesie Dąbrowa.

W Brzezince wykonanie ciągu pieszo-rowerowego będzie wymagało przesunięcia ogrodzeń przydomowych ogrodów i wykonania przejazdów dla rowerzystów przez wyloty bocznych uliczek, w niektórych przypadkach wraz z wykonaniem progów płytowych. Modernizacji wymaga też istniejący odcinek ciągu między ul. Sopocka a ul. Zamojską. Z uwagi na wysokie skarpy wykonanie odcinków ciągu w pobliżu ul. Zamojskiej i ul. Bydgoskiej wiąże się z koniecznością wybudowania murów oporowych i umocowania na nich barierek, a także wcześniejszego przykrycia rowu przydrożnego. Niezbędna będzie modernizacja pętli autobusowej – budowa wysepki z przeznaczeniem na drogę dla rowerów i wykonanie 2 przejazdów dla rowerzystów.

Poza zabudowaniami trasa powinna prowadzić projektowaną drogą dla rowerów, z przejazdem dla rowerzystów przez wylot drogi prowadzącej do Rzeczyc.

Kontynuacja drogi dla rowerów poza granicą Gliwic będzie wymagała budowy kładki nad autostradą A4.

Trasa nr 80 (Gliwice, Urząd Miejski – Szobiszowice, most – Stare Łabędy – Ligota Łabędzka, docelowo Ligota Łabędzka – Rzeczycy – Pławniowice – Rudziniec – Góra Św. Anny)

Obecnie istnieje początkowy odcinek tej trasy, ale wymaga modernizacji.

Trasa rozpoczyna się przy skrzyżowaniu ul. Wyszyńskiego z ul. Berbeckiego, na skraju skweru Doncaster przy Urzędzie Miejskim. Przekracza ul. Berbeckiego istniejącym przejazdem dla rowerzystów, wymagającym poprawnego oznakowania, po czym biegnie drogą dla rowerów po północnej stronie pl. Piłsudskiego.

Istniejący odcinek trasy prowadzi dalej żwirową drogą dla rowerów przy krawędzi jezdni, która została zniszczona przez parkujące tu samochody. Odcinek ten powinien być zastąpiony poprowadzeniem trasy alejką na ukos przez skwer, z ominięciem dzikiego parkingu. Dalej trasa prowadzi al. Wybrzeże Wojska Polskiego o charakterze ciągu pieszo-rowerowego – nawierzchnia alei wymaga remontu.

Aleja kończy się przed ul. Orlickiego. Projekt Drogowej Trasy Średnicowej nie ujmuje jej połączenia z istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym przy ul. Orlickiego – należy ją doprojektować. Trasa nr 80 łączy się tu z trasami nr 1, 6, 9 i 81. Przekracza ul. Orlickiego przejazdem dla rowerzystów zaprojektowanym wraz z DTŚ-ką i biegnie dalej ul. Portową.

W trakcie budowy Drogowej Trasy Średnicowej nastąpią korekty przebiegu istniejącego ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż początkowego odcinka ul. Portowej. Ciąg ten ma nawierzchnię żwirową i wymaga modernizacji. Przed skrzyżowaniem z ul. Edisona przy ul. Portowej znajduje się parking, który powinien zostać przebudowany tak, aby wydzielić z niego ciąg pieszo-rowerowy.

Przy parkingu znajduje się przejazd dla rowerzystów przez ul. Portową. Dalej trasa prowadzi stroną północną ulicy. Istniejący ciąg pieszo-rowerowy wymaga modernizacji: wyprostowania niepotrzebnych łuków, prawidłowego wykonania obniżen krawężników, a w pobliżu skrzyżowania z ul. Edisona remontu nawierzchni.

Nie opodal Niepaszyc trasa ponownie przekracza ul. Portową przejazdem dla rowerzystów, prowadzi przez most nad jazem na Kłodnicy i biegnie drogą o nawierzchni żwirowej do pierwszych domów Niepaszyc (części Łabęd). Tutaj kończy się istniejący odcinek trasy nr 80.

Dalej trasa prowadzi wzdłuż Kłodnicy projektowana drogą dla rowerów w miejscu istniejącej ścieżki. Jej wylot znajduje się przy moście na ul. Staromiejską, gdzie został zlokalizowany przejazd dla rowerzystów, a od tego miejsca po obu stronach ulicy 2 jednokierunkowe drogi dla rowerów do pobliskiego rozwidlenia ul. Staromiejskiej.

Trasa prowadzi stąd jezdniami starej odnogi ul. Staromiejskiej, ulicy bez nazwy i ul. Rzeczyckiej.

Pomiędzy Łabędami a granicą Gliwic koło Ligoty Łabędzkiej trasa prowadzi mocno zdewastowaną drogą gospodarczą, wymagającą pilnie modernizacji.

Od granicy Gliwic trasa jest wykonana przez całą Gminę Rudziniec – drogi mają nawierzchnię żwirową lub asfaltową, oznakowana jest jako trasa nr 16 Śląskiej Sieci Tras Rowerowych. Oznakowanie tej trasy jest kontynuowane przez Ujazd, Górę Św. Anny i Krapkowice aż do granicy Gminy Strzeleczyki.

Trasa nr 9 (Gliwice, Urząd Miejski – Szobiszowice, most – Os. Kopernika – Łabędy-Przyszówka – Czechowice – Pyskowice (skraj), docelowo Pyskowice (skraj) – Pyskowice)

Trasa ta istnieje w ewidencji, ale wymaga modernizacji i zmiany przebiegu. Była też oznakowana na odcinku od centrum do Przyszówki, ale oznakowanie zanikło.

Trasa rozpoczyna się przy skrzyżowaniu ul. Wyszyńskiego z ul. Berbeckiego, na skraju skweru Doncaster przy Urzędzie Miejskim. Przekracza ul. Berbeckiego istniejącym przejazdem dla rowerzystów, wymagającym poprawnego oznakowania, po czym biegnie drogą dla rowerów po południowej stronie pl. Piłsudskiego.

Dalej biegnie istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym po północnej stronie ul. Powstańców Warszawy i ul. Orlickiego. Ciąg ten wymaga modernizacji nawierzchni i poszerzenia na skraju pl. Piłsudskiego. Przy wylocie ul. Wyspiańskiego trasa nr 9 łączy się z trasą nr 6, prowadząc razem do skrzyżowania z Drogową Trasą Średnicową. Stąd trasa nr 9 biegnie wraz z trasą nr 1 do rozwidlenia na ul. Nad Torami – opis tego odcinka znajduje się przy trasie nr 1.

Trasa nr 9 prowadzi jezdniami ul. Dworskiej, ul. Owczarskiej i ul. Zbożowej, dalej drogami gospodarczymi i łączącym je ciągiem pieszo-rowerowym przy nasypie drogi nr 88 – wskazana jest modernizacja nawierzchni na tym odcinku.

Dalej trasa prowadzi istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym po wschodniej stronie ul. Pionierów i ul. Perseusza. Istniejący ciąg wymaga modernizacji: wyprostowania niepotrzebnych łuków, prawidłowego wykonania obniżień przejazdów dla rowerzystów i miejsc przeplatania ruchu rowerowego i pieszego, a także usunięcia znaków poza skrajnię ciągu. Modernizowane odcinki powinny otrzymać nawierzchnię asfaltową.

Obecnie trasa rowerowa prowadzi do Przyszówki jezdnią ul. Zygmuntowskiej. Projektowany jest przejazd dla rowerzystów przez ul. Oriona, odcinek drogi dla rowerów do przepustu dla Potoku Leśnego, wydłużenie tego przepustu, dalej dobudowę pasa dla rowerów do chodnika, wraz z budową muru oporowego z uwagi na prowadzący tędy ciepłociąg.

Pomiędzy narożnikiem lasu a ul. Poezji na Os. Literatów przy ul. Zygmuntowskiej projektowany jest odcinek drogi dla rowerów, dalej ciąg pieszo-rowerowy. Projektowane są też przejazdy dla rowerzystów przez wyloty bocznych ulic, a na niektórych z nich wykonanie progów płytowych. Budowa ciągu pieszo-rowerowego będzie wymagała poszerzenia pasa drogowego i przestawienia ogrodzeń. Zakończeniem ciągu będzie przejazd dla rowerzystów przez ul. Przyszowską.

Kolejny odcinek trasy prowadzi inną z istniejących tras rowerowych, początkowo biegnie jezdniami ul. Zygmuntowskiej i ul. Kosmonautów.

Istniejący odcinek trasy prowadzi ul. Piaskową, drogą osiedlową i gospodarczą na skraj lasu. Odcinek ten powinien być zastąpiony poprowadzeniem trasy ul. Kosmonautów i drogami gospodarczymi omijającymi domy mieszkalne.

Trasa prowadzi dalej drogami leśnymi, wymagającymi remontu częściowego. Przy przekraczaniu ul. Czołgowej należy obok przejścia dla pieszych wykonać przejazd dla rowerzystów. Na kolejnym odcinku trasy niezbędna jest budowa drogi dla rowerów w miejscu istniejącej ścieżki leśnej, budowa przepustu na istniejącym strumieniu i modernizacja istniejącej drogi gospodarczej.

Dalszy odcinek trasy biegnie po zachodniej stronie ul. Toszeckiej jako projektowana droga dla rowerów lub ciąg pieszo-rowerowy. Rozpoczyna się przejazdem dla rowerzystów przez ul. Toszecką przy wylocie drogi prowadzącej do ośrodka wypoczynkowego. Droga dla rowerów omija przystanek autobusowy i biegnie do pierwszych domów Czechowic, dalej prowadzi jako ciąg pieszo-rowerowy, a za ostatnimi domami znów jako droga dla rowerów. Projektowane są przejazdy dla rowerzystów na skrzyżowaniu z ul. Nad Łąkami wraz z modernizacją sygnalizacji świetlnej i na skrzyżowaniu z ul. Jagodową. Na skrzyżowaniu z ul. Nad Łąkami i ul. Ziemiecką projektowany jest też przejazd dla rowerzystów przez ul. Toszecką wraz z odcinkiem drogi dla rowerów wraz ze zjazdem na jezdnię ul. Ziemieckiej. Na odcinku między ul. Nad Łąkami a ul. Jagodową ciąg pieszo-rowerowy będzie zwężony z uwagi na stojący przy ulicy pomnik i zatokę autobusową. Na odcinku prowadzącym pod wiaduktem kolejowym konieczne będzie przebudowanie odwodnienia ulicy.

Starostwo Powiatowe w Gliwicach jest w posiadaniu projektu przedłużenia drogi dla rowerów od granicy obu miast do pierwszej drogi, w którą trasa może skręcić, prowadząc do centrum Pyskowic bocznymi ulicami.

Trasa nr 90 (Gliwice, pl. Piastów – Szobiszowice – Os. Kopernika – Czechowice)

Ważnym elementem trasy jest przeprowadzenie jej tunelem pod torami kolejowymi wraz z połączeniem ul. 1 Maja z ul. Tarnogórką, od pl. Piastów śladem obecnej ul. Na Piasku, a następnie poprowadzenie trasy ciągiem pieszo-rowerowym przy projektowanej ul. Północnej, łączącej ul. Tarnogórką z ul. Toszecką, przebiegającą obok projektowanego dworca autobusowego. Nowa ulica powinna włączyć się w rondo na skrzyżowaniu ul. Toszeckiej, ul. Boh. Getta Warszawskiego i ul. Warszawskiej. Ciąg ten powinien mieć co najmniej 4,0 m szerokości.

Od ronda do skrzyżowania z ul. J. Śliwki i ul. Świętojańską trasa powinna prowadzić projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym po wschodniej stronie ul. Toszeckiej, z przejazdami dla rowerzystów przez ul. Warszawską i ul. Dziewanny, kosztem kilku miejsc parkingowych

Na skrzyżowaniu z ul. J. Śliwki i ul. Świętojańską koncepcja przewiduje 2 przejazdy dla rowerzystów wraz z przebudową sygnalizacji świetlnej, opisane też przy trasie nr 2.

Od skrzyżowania z ul. J. Śliwki i ul. Świętojańską trasa powinna prowadzić projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym po zachodniej stronie ul. Toszeckiej, z przejazdami dla rowerzystów przez ul. Uszczyka i ul. Zbożową – łącznicę z drogą nr 88, kosztem znajdujących się tu kilku miejsc parkingowych.

Poszerzenie ciągu pieszo-rowerowego na wiadukcie nad drogą nr 88 można uzyskać poprzez zwężenie jezdni ul. Toszeckiej. Od wiaduktu do wylotu ul. Oriona projektowana jest droga dla rowerów wykorzystująca wolny od drzew pas terenu. Przez wyloty poprzecznych ulic projektowane są przejazdy dla rowerzystów, a na skrzyżowaniu z ul. Pionierów przewidziana jest również modernizacja sygnalizacji świetlnej i przejazd dla rowerzystów wraz ze zjazdem na jezdnię ul. Myśliwskiej. Pomiędzy ul. Oriona a drogą dojazdową do hotelu „Leśnego” projektowany jest ciąg pieszo-rowerowy z przejazdami dla rowerzystów przez wyloty bocznych dróg.

Ostatni odcinek trasy nr 90 prowadzi projektowaną drogą dla rowerów na poboczu ul. Toszeckiej lub dalej, co będzie wymagało poszerzenia pasa drogowego kosztem lasu. Koncepcja obejmuje wykonanie przejazdów dla rowerzystów przez wyloty bocznych ulic, a także poszerzenie nasypu i wydłużenie istniejącego przepustu strumienia na skraju lasu. Trasa kończy się przy wylocie drogi do ośrodka wypoczynkowego w Czechowicach, przy trasie nr 9.

7.2. Trasy drugorzędne

7.2.1. Os. Obrońców Pokoju

Osiedle to leży pomiędzy trasami nr 1 i 9. Obok niego poprowadzone zostały trasy nr 11, 12 i 91 (opisana przy Os. Kopernika).

Trasa nr 11 (Radiostacja – Os. Obrońców Pokoju – Os. Wojciecha)

Trasa odgałęzia się od trasy nr 1 przy wylocie łącznicy drogi nr 88 na ul. Tarnogórską. Początkowo prowadzi projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym powyżej skarpy łącznicy, a następnie jezdni ul. Przydrożnej i drogi osiedlowej między ul. Ligocką a ul. Obrońców Pokoju. Dalej prowadzi projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym obok szkoły i projektowaną drogą dla rowerów, przecinając ul. Paderewskiego przejazdem dla rowerzystów, w pobliżu centrum osiedla. Droga dla rowerów dochodzi do ul. Strzelniczej, po czym trasa prowadzi jezdnią ul. Cieszyńskiej i przez parking na skraj lasu, do połączenia z trasą nr 11.

Trasa nr 12 (Os. Kopernika – Os. Wojciecha – Żerniki – Szalsza)

Trasa ta istnieje w miejskiej ewidencji do ul. Granicznej, ale wymaga modernizacji i zmiany przebiegu. Była też oznakowana, ale oznakowanie zanikło.

Trasa odgałęzia się od trasy nr 9 przy ul. Perseusza, prowadząc istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym. Trasa przechodzi przez parking osiedlowy i biegnie kolejnym odcinkiem ciągu pieszo-rowerowego. Na tym odcinku konieczna jest modernizacja zjazdu na parking osiedlowy, przebudowa przejazdu dla rowerzystów przez ul. Syriusza i zakrętu ciągu przy połączeniu z ul. Oriona. Dalej ciąg pieszo-rowerowy biegnie wzdłuż ul. Oriona. Konieczne jest poszerzenie ciągu, poprawienie przejazdów dla rowerzystów przez wyloty bocznych ulic, a także usunięcie słupów oświetleniowych poza pas dla rowerów.

Ciąg pieszo-rowerowy skręca, przecinając ul. Oriona przejazdem dla rowerzystów, prowadząc do ul. Toszeckiej. Na tym odcinku praktycznie zanika i konieczne jest jego prawidłowe zaprojektowanie, wraz z przejazdem dla rowerzystów przez ul. Toszecką. Tutaj przecina trasę nr 90. Pomiędzy przejazdem a wylotem ul. Gajowej w jednym kierunku projektowany jest pas ruchu dla rowerów z wykorzystaniem zatoki autobusowej, a w drugim kierunku ciąg pieszo-rowerowy.

Następny odcinek trasy prowadzi kolejno ul. Gajową, drogami gospodarczymi przez las i jego skrajem do ul. Jałowcowej.

Istniejący odcinek trasy prowadzi kolejno ul. Jałowcową, drogą gospodarczą, ul. Jabłoni, ul. Ogrodową i ul. Cieszyńską. Odcinek ten powinien być zastąpiony poprowadzeniem trasy skrajem lasu ul. Jałowcową, a następnie drogą dla rowerów wybudowaną w miejscu istniejącej ścieżki leśnej, do połączenia z trasą nr 11.

Dalej trasa prowadzi skrajem lasu drogą o charakterze ciągu pieszo-rowerowego i ul. Graniczną do Żernik, po czym ul. Rutkiewicz – drogą o charakterze ciągu pieszo-rowerowego, ul. Domeyki, ul. Chałubińskiego i ul. Grodeckiego do granicy z Szalszą.

7.2.2. Żerniki

Dzielnica ta leży przy trasach nr 1 i 10. Przez Żerniki prowadzą trasy nr 12 (opisana powyżej) i 21.

Trasa nr 21 (Żerniki – Zabrze-Maciejów)

Trasa odgałęzia się od trasy nr 12 i prowadzi jezdnią ul. Rogozińskiego, przecina ul. Tarnogórską wraz z prowadzącą tędy trasą nr 10, biegnie dalej ul. Elsnera, gdzie przecina trasę nr 1. Dalej prowadzi ul. Elsnera do wylotu ul. Legnickiej wraz z trasą nr 20, po czym wiedzie ul. Na Łuku, wiaduktem nad autostradą A1 do pierwszych zabudowań Zabrze-Maciejowa.

7.2.3. Zatorze

Dzielnica ta leży przy trasach nr 2 i 20. Przez Zatorze prowadzi obecnie oznakowana trasa nr 400 Śląskiej Sieci Tras Rowerowych, odpowiadająca w przybliżeniu projektowanej obecnie trasie nr 22. Trasa nr 22 stanowi alternatywę dla trasy nr 2.

Trasa nr 22 (Zatorze – las Żorek)

Trasa odgałęzia się od trasy nr 2 i prowadzi jezdnią ul. Krakusa początkowo sama, a od skrzyżowania z ul. Poniatowskiego razem z trasą nr 20, dalej ul. Bienka i drogą gospodarczą.

Kolejny odcinek trasy prowadzi alejami lasu Żorek o nawierzchni żwirowej i asfaltowej, zahaczając o koniec ul. Dębowej. Niektóre z nich wymagają remontu lub modernizacji. Przy ul. Chorzowskiej trasa nr 22 łączy się ponownie z trasą nr 2.

7.2.4. Sośnica

Dzielnica ta leży przy trasach nr 3 i 30. Przez Sośnicę prowadzą trasy nr 31, 32 i 33.

Trasa nr 31 (Sośnica – Zabrze-Maciejów)

Trasa odgałęzia się od trasy nr 30 przy wylocie ul. Poznańskiej i prowadzi jezdnią ul. Reymonta w kierunku północnym, do skrzyżowania z ul. Korczoka i ul. Beskidzką. Tutaj, korzystając z pasa do skrętu w lewo, wyznaczonym pasem ruchu dla rowerów kieruje się na projektowany ciąg pieszo-rowerowy po zachodniej stronie

ul. Reymonta. W kierunku przeciwnym pas ruchu dla rowerów wyprowadza rowerzystów z ciągu na jezdnię. W tym miejscu niezbędna jest modernizacja sygnalizacji świetlnej, uwzględniająca też przejazd dla rowerzystów przez pobliski wylot ul. Odrowążów.

Dalej projektowany jest ciąg pieszo-rowerowy z przepustami pod nasypami 2 linii kolejowych i przejazdem dla rowerzystów przez ul. Cmentarną.

Od tego miejsca trasa prowadzi poboczem ul. Knurowskiej w Zabrze-Maciejowie, które znajduje się na terenie Gliwic. Zgodnie z koncepcją trasa powinna skrócić w ul. Ligenzy w stronę centrum Maciejowa.

Trasa nr 32 (Sośnica – Ligota Zabrska – lotnisko – droga techniczna autostrady A4 – Ostropa)

Trasa odgałęzia się od trasy nr 30 przy wylocie ul. Poznańskiej i prowadzi jezdnią ul. Reymonta w kierunku południowym, skręcając przed skrzyżowaniem z ul. Sikorskiego na projektowany odcinek drogi dla rowerów z przejazdem dla rowerzystów przez tę ulicę.

Dalej trasa prowadzi jezdnią jednokierunkową ul. Tylnej, która powinna zostać dopuszczona do ruchu rowerowego w obu kierunkach, następnie jezdnią ul. Dzionkarzy i projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Jedności. Na tym odcinku projektowane są przejazdy dla rowerzystów przez ul. Jedności i ul. Młodzieżową. Kolejny odcinek prowadzi projektowanym odcinkiem drogi dla rowerów z przejazdem dla rowerzystów przez ul. Jedności, dalej krótkim odcinkiem ul. Żeromskiego – drogą o nawierzchni żwirowej, po czym projektowanym odcinkiem drogi dla rowerów do ul. Kujawskiej.

Następny odcinek trasy prowadzi projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Kujawskiej po jej stronie południowej. Jego wykonanie będzie wymagało budowy kładki na Kłodnicy. Przy kładce trasa nr 32 będzie przecinać trasę nr 3. Wraz z ul. Kujawską trasa rowerowa będzie przecinać autostradę A1.

W ramach projektu Drogowej Trasy Średnicowej w miejscu dotychczasowego skrzyżowania ul. Kujawskiej z ul. Błonie zostało zaprojektowane rondo z wlotem łącznicy do tej drogi. Przebieg ciągu pieszo-rowerowego w obrębie tego skrzyżowania wymaga przeprojektowania.

Trasa będzie prowadzić projektowaną drogą dla rowerów po stronie północno-zachodniej ul. Błonie, przecinając budowaną obecnie Drogową Trasę Średnicową. Projektowane są przejazdy dla rowerzystów przez ul. Ceglarską i ul. Pocztową, a przed kopalnią również przez ul. Błonie.

Projektowana droga dla rowerów będzie biegła od skrzyżowania ul. Pocztowej z ul. Błonie do wylotu ul. Pocztowej po południowej stronie skrzyżowania z ul. Pszczyńską. Na tym odcinku będzie niezbędne wykonanie przejazdu dla rowerzystów przez ul. Pszczyńską wraz z modernizacją sygnalizacji świetlnej. Dalej projektowany jest ciąg pieszo-rowerowy po zachodniej stronie ul. Pocztowej i po południowej stronie ul. Płażyńskiego, wraz z 3 przejazdami dla rowerzystów. Ciąg przy ul. Płażyńskiego wymaga modernizacji nawierzchni.

Na skrzyżowaniu ul. Bojkowskiej z ul. Płażyńskiego trasa przekracza ul. Bojkowską projektowanym przejazdem dla rowerzystów, prowadząc dalej wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi. Na Bojkowskiej trasa nr 32 przecina trasę nr 4, a potem prowadzi drogą po południowej stronie lotniska wraz z trasą nr 50.

Na projektowanym skrzyżowaniu obwodnicy z ul. Rybnicką trasa nr 32 przecina obie te ulice i trasę nr 5. Projekt obwodnicy nie obejmuje przejazdów dla rowerzystów – należy je uwzględnić w tym projekcie.

Dalej trasa biegnie kolejną drogą gospodarczą wymagającą remontu i drogą techniczną autostrady A4, kończąc się na ul. Daszyńskiego. Na wysokości Koloni Żernickiej trasa nr 32 przecina trasę nr 6, a na wysokości Wilczego Gardła trasę nr 60, łącząc się na końcu z trasą nr 70.

Trasa nr 33 (Os. Bema – Sośnica)

Trasa odgałęzia się od trasy nr 30 i prowadzi projektowaną drogą dla rowerów wzdłuż ul. Odrowążów do skrzyżowania z ul. Wielicką, którą przekracza przejazdem dla rowerzystów, po czym prowadzi dalej wzdłuż ul. Odrowążów do wylotu ul. Skarbnika projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym po południowej stronie ulicy. Budowa ciągu będzie wymagała wykonania przejazdów dla rowerzystów przez wyloty bocznych ulic, a w niektórych przypadkach wykonania progów płytowych oraz zjazdów na ul. Odrowążów. Budowa pasa dla rowerów odbędzie się kosztem zieleni przydomowej, w tym żywopłotów.

Dalej trasa będzie prowadzić projektowaną drogą dla rowerów po wschodniej stronie ul. Skarbnika, następnie kolejno jezdnią ul. Stabika, alejką zamienioną na ciąg pieszo-rowerowy przez skwer, projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym przy parkingu przed kościołem.

Ostatni odcinek będzie prowadził jezdniami ul. Korczoka, ul. Wawelskiej i ul. Poznańskiej – tą ostatnią ulicą wraz z trasą nr 30.

7.2.5. Ligota Zabrska

Dzielnica ta leży obok trasy nr 3. Przez Ligotę Zaborską prowadzą trasy nr 32 (opisana powyżej), 41, 42 i 43 (opisana przy Bojkowie).

Trasa nr 41 (Starówka – Ligota Zabrska – hipermarket Europa Centralna – Przyszowice – Paniówki)

Trasa odgałęzia się od trasy nr 5 przy wylocie ul. Dolnych Wałów na ul. Dworcową i prowadzi projektowanym przejazdem dla rowerzystów na drugą stronę ul. Dworcowej, a następnie projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym po północnej stronie ul. Dunikowskiego.

Przekroczenie skrzyżowania ul. Wrocławskiej, ul. Dunikowskiego i ul. Łużyckiej będzie wymagało jego przebudowy połączonej z wykonaniem przejazdów dla rowerzystów i modernizacją sygnalizacji świetlnej. Proponowane są 2 warianty przebudowy: wariant I, korzystniejszy dla rowerzystów, obejmuje wykonanie przejazdu dla rowerzystów w poprzek ul. Wrocławskiej pomiędzy wylotami ul. Dunikowskiego i ul. Łużyckiej i drugiego w poprzek ul. Łużyckiej, a wariant II wykonanie wszystkich 3 przejazdów dla rowerzystów na dojazdach do tego skrzyżowania.

Dalej trasa wymaga wykonania drogi dla rowerów skrajem pl. Krakowskiego i zaprojektowania ciągu pieszo-rowerowego po północnej stronie ul. Łużyckiej do wylotu ul. Bolesława Krzywoustego, gdzie nastąpi przecięcie trasy nr 41 z trasą nr 20. Kolejny odcinek ciągu pieszo-rowerowego projektowany jest po południowej stronie ul. Łużyckiej.

Od wylotu ul. Curie-Skłodowskiej do ul. Pszczyńskiej trasa nr 41 będzie prowadzić razem z trasą nr 4.

Pozostała część trasy nr 41 prowadzi wzdłuż ul. Pszczyńskiej projektowanymi odcinkami ciągów pieszo-rowerowych lub dróg dla rowerów. Niezbędne jest ominięcie przystanków autobusowych i przebudowa przepustu przy wylocie ul. Św. Jacka, a także wykonanie przejazdów dla rowerzystów wraz z modernizacją sygnalizacji świetlnej, a w niektórych przypadkach wykonanie progów płytowych. Przy wylocie ul. Kopalnianej powinien zostać też wykonany przejazd dla rowerzystów przez ul. Pszczyńską ze zjazdem na ul. Kopalnianą.

Pomiędzy ul. Pocztową a skrzyżowaniem z łącznicą autostrad A1 i A4 trasa powinna prowadzić projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym, przekraczając tor boczny kolejowej projektowanym przejazdem drogowym, albo przy jezdni nie zaprojektowanego dotąd wiaduktu drogowego.

Skrzyżowanie ul. Pszczyńskiej z ul. Okrężną i łącznicą autostrad A1 i A4 trasa powinna pokonać pasem dla rowerów wydzielonym z dotychczasowego chodnika, który znajduje się po jednej stronie tego skrzyżowania i dobudowanie tego pasa po drugiej stronie. Niezbędne będzie wykonanie 4 przejazdów dla rowerzystów i modernizacja sygnalizacji świetlnej.

Dalej trasa będzie prowadziła jezdnią drogi dojazdowej obok ul. Pszczyńskiej, a następnie projektowaną drogą dla rowerów wzdłuż tej ulicy. Niezbędne będzie wykonanie przepustu dla rowu, kładki nad autostradą, a tuż za granicą miasta budowa ścianki oporowej na istniejącym przepuscie, aby wygospodarować miejsce na drogę dla rowerów.

Gliwicki odcinek trasy powinien dochodzić do wylotu ul. Granicznej w Przyszowicach.

Trasa nr 42 (Ligota Zabrska – Os. Trynek)

Trasa odgałęzia się od trasy nr 3 przy ogródkach działkowych i prowadzi drogą gospodarczą do skrzyżowania ul. Kujawskiej i ul. Dolnej. Pomiędzy wylotem drogi gospodarczej a wylotem ul. Św. Jacka projektowany jest odcinek drogi dla rowerów z przejazdem dla rowerzystów przez ul. Kujawską.

Dalej trasa będzie prowadziła jezdnią ul. Dolnej, ul. Św. Józefa, ul. Górnej i drogi dojazdowej o charakterze ulicy, dochodząc do ul. Pszczyńskiej, wzdłuż której prowadzi trasa nr 41.

Trasa nr 42 biegnie wraz z trasą nr 41 do wylotu ul. Dojazdowej, gdzie przekracza ul. Pszczyńską projektowanym przejazdem dla rowerzystów ze zjazdem na ul. Dojazdową.

Kolejny odcinek trasy prowadzi jezdnią ul. Dojazdowej i dalej projektowaną drogą dla rowerów przez tereny przemysłowe do ul. Bojkowskiej, wzdłuż której prowadzi trasa nr 4.

Trasa nr 42 biegnie wraz z trasą nr 4 do wylotu ul. Toruńskiej, gdzie przekracza ul. Bojkowską projektowanym przejazdem dla rowerzystów.

Dalej prowadzi projektowaną drogą dla rowerów po północnej stronie ul. Toruńskiej do ul. Lotników. Pomiędzy ul. Lotników a ul. Piastowską niezbędna będzie przebudowa drogi postojowej dla autobusów w celu umożliwienia ominięcia znajdującego się tu przystanku. Przy wylotach bocznych ulic niezbędne będzie wykonanie przejazdów dla rowerzystów.

Trasa nr 42 kończy się przy wylocie ul. Dzierżona, którą prowadzi trasa nr 50.

7.2.6. Bojków

Dzielnica ta leży w poprzek tras nr 4, 5, 40 i 50. Przez Bojków prowadzą trasy nr 43, 44 i 53.

Trasa nr 43 (Bojków – Bojków Dolny)

Trasa odgałęzia się od trasy nr 5 na ul. Knurowskiej i biegnie przez Bojków pasami dla rowerów wyznaczonymi na jezdni ul. Rolników. Przy kościele trasa przecina trasę nr 50.

Między dwoma wylotami ul. Dożynkowej można usprawnić ruch, zamieniając obie ulice w jednokierunkowe z wydzielonymi pasami ruchu dla rowerów.

Dalej trasa pobiegnie jezdnią ul. Żytniej, przecinając ul. Bojkowską projektowanym przejazdem dla rowerzystów. Poza zabudowaniami trasa prowadzi drogą gospodarczą, która wymaga modernizacji, a następnie projektowaną drogą dla rowerów wzdłuż nasypu autostrady A1, wraz z przepustem na potoku Cienka.

Trasa nr 44 (Bojków Górny – hipermarket Europa Centralna)

Trasa odgałęzia się od tras nr 4 i 40 przy wylocie ul. Siennej na ul. Bojkowską.

Trasa poprowadzi drogą gospodarczą, a następnie drogą technologiczną autostrady A4. Krótki odcinek prowadzi wzdłuż ul. Pszczyńskiej wraz z trasą nr 41, następnie projektowanym przepustem pod ul. Pszczyńską. Dalej projektowany odcinek drogi dla rowerów biegnie wzdłuż ul. Pszczyńskiej do kolejnego projektowanego przepustu pod łącznicą autostrad A1 i A4, łącząc się ponownie z trasą nr 41.

Trasa nr 53 (hipermarket Auchan – Żernica)

Trasa odgałęzia się od trasy nr 5 w pobliżu ul. Szparagowe, prowadząc drogą gospodarczą do ronda na skrzyżowaniu z ul. Knurowską i drogą do Żernicy, następnie wzdłuż drogi do Żernicy projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym. Konstrukcja wiaduktu nad ul. Rybnicką nie uwzględnia pasa dla rowerów – na tym odcinku projektowany ciąg pieszo-rowerowy będzie zawężony lub trzeba będzie dobudować kładkę.

7.2.7. Trynek

Dzielnica ta leży przy trasach nr 4, 5 i 50. Przez Trynek prowadzą trasy nr 51, 52 oraz 61 (opisana przy Wójtowej Wsi) i 71 (opisana przy Ostropie).

Trasa nr 51 (katedra – ul. Rybnicka – Os. Trynek)

Trasa nr 51 rozpoczyna się przy skrzyżowaniu ul. Nowy Świat z ul. Jana Pawła II i ul. Rybnicką, odgałęziając się od trasy nr 5 wraz z trasą nr 50 i biegnie wraz z nią do skrzyżowania z ul. Kochanowskiego.

Pozostała część trasy nr 51 prowadzi wzdłuż ul. Rybnickiej projektowanymi odcinkami ciągów pieszo-rowerowych lub dróg dla rowerów. Niezbędne jest ominięcie przystanków autobusowych, a także wykonanie przejazdów dla rowerzystów wraz z modernizacją sygnalizacji świetlnej, a w niektórych przypadkach wykonanie progów płytowych. Pomiedzy wylotami ul. Bardowskiego i ul. Toruńskiej likwidacji ulegnie część miejsc parkingowych.

Na projektowanym skrzyżowaniu obwodnicy z ul. Rybnicką trasa nr 51 połączy się ponownie z trasą nr 5.

Trasa nr 52 (pl. Grunwaldzki – Os. Zubrzyckiego)

Trasa odgałęzia się od tras nr 6 i 7 na ul. Zawiszy Czarnego i prowadzi dalej ul. Kazimierza Wielkiego, początkowo jezdnią, a następnie wąskim ciągiem pieszo-rowerowym, przekraczając przejazdem dla rowerzystów ul. Zygmunta Starego. Dalej biegnie drogami dojazdowymi do budynków i łączącym je ciągiem pieszo-rowerowym do przejazdu przez ul. Nowy Świat, gdzie łączy się z trasą nr 5, wraz z którą biegnie na południe do Os. Sikornik.

Po przekroczeniu ul. Kosów trasa nr 52 biegnie projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym po południowej stronie ul. Kosów i ul. Żwirki i Wigury. Niezbędne jest wykonanie przejazdów dla rowerzystów wraz z modernizacją sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z ul. Rybnicką. Na odcinku pomiędzy al. Sikornik a ul. Czapli pas ruchu dla rowerów zostanie wybudowany kosztem zieleni przydomowej lub miejsc parkingowych dla samochodów, a na odcinku pomiędzy ul. Olchową i ul. Rybnicką kosztem przydomowych ogrodów, z przesunięciem istniejących ogrodzeń. Trasa nr 52 kończy się przy trasie nr 50 prowadzącej ul. ZWM i ul. Dzierżona.

7.2.8. Wójtowa Wieś

Dzielnica ta leży przy trasach nr 6 i 7. Przez Wójtową Wieś prowadzą trasy nr 61, 72 i 82 (opisana przy Os. Wojska Polskiego).

Trasa nr 61 (Os. Trynek – Sikornik – Wójtowa Wieś)

Trasa nr 61 rozpoczyna się przy skrzyżowaniu ul. Toruńskiej z ul. Dzierżona, odgałęziając się od trasy nr 50. Prowadzi projektowanym odcinkiem ciągu pieszo-rowerowego do drogi gospodarczej, a następnie dwujezdniową ul. H. Sawickiej do ul. Bardowskiego.

Po południowej stronie ul. Bardowskiego projektowany jest ciąg pieszo-rowerowy, którego realizacja wymaga likwidacji pasa parkingowego na jezdni oraz wykonania przejazdów dla rowerzystów przez ul. H. Sawickiej i ul. Rybnicką, na tym ostatnim skrzyżowaniu wraz z modernizacją sygnalizacji świetlnej. Tutaj trasa nr 61 przecina trasę nr 51.

Dalej trasa będzie wymagającym modernizacji ciągiem pieszo-rowerowym po południowej stronie ul. Żurawiej. Jego przedłużeniem będzie projektowany odcinek drogi dla rowerów po zachodniej stronie ul. Czapli, wraz z przejazdem dla rowerzystów przez ul. Czapli i zjazdami w ul. Czapli i ul. Czajki.

Trasa będzie prowadzić jezdnią ul. Czajki, przecinając trasę nr 5, następnie projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym i jezdnią ul. Bekasa i projektowym odcinkiem drogi dla rowerów po zachodniej stronie ul. Pliszki.

Na zakręcie ul. Pliszki trasa zbacza na ścieżkę prowadzącą do dolinki i będzie wzdłuż strumyka do połączenia się z trasą nr 6. Ten odcinek wymaga modernizacji na ciąg pieszo-rowerowy. Do Wójtowej Wsi trasa nr 61 będzie wraz z trasą nr 6, odgałęziając się od niej za kładką na potoku Ostropka.

Trasa nr 61 przecina ul. Słowackiego i prowadzi jezdnią ul. Damrota do ul. Mickiewicza, gdzie projektowanym zjazdem przedostaje się na istniejący ciąg pieszo-rowerowy, którym prowadzi trasa nr 71. Obie trasy razem docierają do skrzyżowania z ul. Daszyńskiego.

Trasa nr 72 (ul. Rybnicka – Wójtowa Wieś – Os. Wojska Polskiego – hipermarket Arena)

Trasa nr 72 rozpoczyna się przy projektowanym skrzyżowaniu obwodnicy z ul. Rybnicką, odgałęziając się od trasy nr 5 i będzie drogami technologicznymi obwodnicy. Jej projekt powinien być uzupełniony o przejazdy dla rowerzystów na skrzyżowaniach z ul. Rybnicką i ul. Daszyńskiego na Wójtowej Wsi. Po drodze trasa nr 72 przecina trasę nr 6, a na skrzyżowaniu z ul. Daszyńskiego trasę nr 7

Pomiędzy ul. Daszyńskiego a drogą gospodarczą na przedłużeniu ul. Kozłowskiej jest tylko jedna droga technologiczna po zachodniej stronie obwodnicy, a pomiędzy drogą na wysokości ul. Kozłowskiej a ul. Sowińskiego trasa prowadzi drogą gospodarczą równoległą do obwodnicy.

Pomiędzy ul. Sowińskiego a ul. Andersa trasa prowadzi istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym przy wykonanym już odcinku obwodnicy, a następnie projektowanym przejazdem dla rowerzystów przez ul. Andersa, gdzie przecina trasę nr 8. Dalej będzie projektowaną drogą dla rowerów wzdłuż ul. Okulickiego, przecinając ją projektowanym przejazdem dla rowerzystów.

Kolejny odcinek trasy prowadzi najpierw aleją przez Os. Wojska Polskiego, następnie projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym do ul. Kozielskiej, przecina ją projektowanym przejazdem dla rowerzystów i będzie dalej istniejącym odcinkiem ciągu pieszo-rowerowego do drogi gospodarczej hipermarketu. Końcowy odcinek do parkingu przed hipermarketem prowadzi wraz z trasą nr 81.

7.2.9. Ostropa

Dzielnica ta leży przy trasie nr 7, 60 i 70. Przez Ostropę prowadzą trasy nr 62, 71 i 73 (opisana przy Starych Gliwicach).

Trasa nr 62 (Ostropa – Żernica)

Trasa nr 62 odgałęzia się w Ostropie od trasy nr 7 na skrzyżowaniu ul. Geodetów z ul. Nauczycielską i ul. Piekarską. Początkowo biegnie wraz z trasą nr 60, a następnie wymagającą modernizacji drogą gospodarczą na południe, przecina autostradę A4 wiaduktem, a następnie biegnie w stronę Żernicy kolejną wymagającą modernizacji drogą gospodarczą. W Żernicy trasa włącza się w ul. 1 Maja.

Trasa nr 71 (Sikornik – pl. Grunwaldzki – Karnowiec – Kozłów – Rachowice)

Trasa nr 71 rozpoczyna się przy skrzyżowaniu ul. Kosów z al. Sikornik, odgałęziając się od trasy nr 5 i biegnie projektowanym odcinkiem drogi dla rowerów do wylotu ul. Pliszki, przecinając ją projektowanym przejazdem dla rowerzystów. Dalej biegnie istniejącym odcinkiem ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż łącznika do ul. Zygmunta Starego.

Szczególnej uwagi wymaga skrzyżowanie łącznika z ul. Dolnej Wsi, ul. Słowackiego, ul. Zygmunta Starego i ul. Nowy Świat, którego przebudowa powinna objąć wykonanie 5 przejazdów dla rowerzystów i 2 śluz dla rowerzystów wraz z modernizacją sygnalizacji świetlnej, 2 pasów ruchu dla rowerów naprowadzających rowerzystów korzystających ze śluz oraz odcinka drogi dla rowerów między przejazdami.

Dalej trasa będzie prowadzić projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym do tras nr 6 i 7, po czym wspólnie z nimi krótkim odcinkiem ul. Zawiszy Czarnego.

Koncepcja zakłada przebudowanie skrzyżowania ul. Mickiewicza i ul. Zawiszy Czarnego, z wykonaniem przejazdu dla rowerzystów przez ul. Zawiszy Czarnego i poprowadzenie trasy nr 71 istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym po północnej stronie ul. Mickiewicza. Ciąg ten wymaga modernizacji nawierzchni, wykonania przejazdów dla rowerzystów, a z wyjątkiem przejazdu przez ul. Sobieskiego wykonania progów płytowych. Niezbędna jest też zmiana oznakowania ciągu, które obecnie dyskryminuje rowerzystów.

Szczególnej uwagi wymaga skrzyżowanie ul. Daszyńskiego, ul. Mickiewicza, ul. Kozłowskiej i ul. Sowińskiego, którego przebudowa powinna objąć wykonanie 5 przejazdów dla rowerzystów przez jego wszystkie wyloty. Alternatywnie w przypadku wybudowania w tym miejscu ronda konieczne jest zaprojektowanie wokół niego pasa ruchu dla rowerów, łączącego pasy ruchu dla rowerów na ul. Daszyńskiego i ciągu pieszo-rowerowe na pozostałych ulicach. Ciąg pieszo-rowerowy przy ul. Kozłowskiej powinien kończyć się u wylotu ul. Radiowej.

Dalej trasa prowadzi jezdnią ul. Kozłowskiej i wymagającą modernizacji drogą gospodarczą na jej przedłużeniu, przecinając projektowaną obwodnicę z biegnącą obok niej trasą nr 71. Drogi gospodarcze na zachód od obwodnicy do połączenia się z trasą nr 7 są przystosowane do rekreacji rowerowej i remontowane na bieżąco.

Od granicy Gliwic trasa jest wykonana w Gminie Sośnicowice – drogi mają nawierzchnię żwirową lub asfaltową, oznakowana jest jako trasa 376 Śląskiej Sieci Tras Rowerowych.

7.2.10. Wilcze Gardło

Dzielnica ta leży obok trasy nr 60. Przez Wilcze Gardło prowadzą trasy nr 63 i 74.

Trasa nr 63 (Wilcze Gardło – Smolnica)

Trasa nr 63 rozpoczyna się przy skrzyżowaniu ul. Frezji i ul. Begonii, odgałęziając się od trasy nr 60 i biegnie kolejno ul. Begonii, ul. Krokusów i drogą łączącą ją z ul. Konwalii, przechodząc tu na stronę Smolnicy.

Trasa nr 74 (Wilcze Gardło – Kol. Leśna – Łany Wielkie)

Trasa nr 74 rozpoczyna się razem z trasą nr 63 i początkowo biegnie wraz z nią ul. Begonii. Dalej prowadzi kolejno ul. Goździkową, ul. Lewkonii, ul. Orchidei, przez pl. Jaśminu z ruchem okrężnym, ul. Astrów, ul. Krokusów, ul. Tulipanów i ul. Ceramików. Na skraju Kol. Leśnej, na skrzyżowaniu ul. Ceramików z ul. Daszyńskiego trasa nr 74 przecina trasę nr 70. Dalej trasa ma prowadzić drogami gospodarczymi przez las i polami do Łanów Wielkich.

7.2.11. Stare Gliwice

Dzielnica ta leży przy trasie nr 8. Przez Stare Gliwice prowadzą trasy nr 73, 81, 83 (opisana przy Os. Wojska Polskiego) i 84.

Trasa nr 73 (Ostropa – Stare Gliwice – ul. Portowa)

Trasa nr 73 rozpoczyna się na skrzyżowaniu ul. Geodetów z ul. Nauczycielską i ul. Piekarską, prowadząc początkowo wraz z trasą nr 7 w stronę miasta.

Z ul. Architektów trasa skręca w ul. Prawników, następnie prowadzi drogą gospodarczą i ul. Południową, po czym kolejną drogą gospodarczą, która wymaga modernizacji. Na tym odcinku trasa przecina planowaną obwodnicę Ostropy.

Dalej trasa nr 73 przecina ul. Kozielską, którą biegnie trasa nr 8 i prowadzi jezdnią ul. Chemicznej do skrzyżowania z ul. Łabędką.

Na skrzyżowaniu ul. Łabędzkiej, ul. Chemicznej i ul. Edisona konieczne będzie wykonanie przejazdów dla rowerzystów przez ul. Edisona i ul. Łabędką, służy dla rowerów z pasem ruchu dla rowerzystów przez skrzyżowanie od strony ul. Chemicznej, łącznie z modernizacją sygnalizacji świetlnej.

Wzdłuż ul. Edisona projektowany jest ciąg pieszo-rowerowy, pomiędzy ul. Łabędką a drogą dojazdową do General Motors po wschodniej stronie ulicy, dalej po stronie zachodniej. Rozwiązanie to wymaga wybudowania kładki na Kłodnicy obok istniejącego mostu.

Na skrzyżowaniu ul. Edisona z ul. Portową projektowany jest przejazd dla rowerzystów przez tą ulicę. Do skrzyżowania z ul. Heweliusza trasa nr 73 prowadzi razem z trasą nr 80, dalej istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym do ronda na skrzyżowaniu z ul. Perseusza, kończąc się na przebiegającej tędy trasie nr 9. Istniejący ciąg wymaga wyprostowania niepotrzebnych łuków i prawidłowego wykonania obniżen przejazdu dla rowerzystów.

Trasa nr 81 (Szobiszowice, most – hipermarket Arena – hipermarket Tesco – General Motors – Niepaszyce – Stare Łabędy)

Trasa nr 81 rozpoczyna się przy skrzyżowaniu ul. Orlickiego i ul. J. Śliwki z ul. Wybrzeże Armii Krajowej i ul. Portową, przecina ul. Orlickiego przejazdem dla rowerzystów wraz z trasą nr 80, prowadząc dalej przez most na Kłodnicy, po czym przecina ul. Nadrzeczną przejazdem dla rowerzystów, którego nie przewidziano w projekcie Drogowej Trasy Średnicowej, prowadząc projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Nadrzeczej.

Przy drodze dojazdowej do parkingu hipermarketu znajduje się droga dla rowerów o nawierzchni żwirowej, która wymaga modernizacji. Przy hipermarkecie trasa powinna prowadzić jednokierunkowym pasem dla rowerów wydzielonym z chodnika, a w drugim kierunku jezdnią drogi na skraju parkingu. Za hipermarketem należy wykonać ciąg pieszo-rowerowy z jednokierunkowym pasem ruchu dla rowerów i przejazdem dla rowerzystów przez drogę do magazynów, zakładając przejazd rowerów w drugim kierunku drogą dojazdową do parkingu.

Dalej trasa prowadzi projektowaną drogą dla rowerów obok drogi dojazdowej do hipermarketu, a następnie projektowanymi przejazdami dla rowerzystów przez ul. Okulickiego, ze zjazdem na drogę do parkingu przy cmentarzu.

Za parkingiem projektowana jest droga dla rowerów prowadząca wzdłuż drogi nr 88, skrajem Parku Szwajcaria, skręcająca w stronę skrzyżowania ul. Edisona z ul. Łabędzką.

Trasa prowadzi skrajem Starych Gliwic. Droga dla rowerów powinna przeciąć ul. Edisona przejazdem dla rowerzystów przy wylocie drogi prowadzącej na parking hipermarketu, a następnie wzdłuż tej drogi. Na tym odcinku będzie niezbędne przebudowanie łuku drogi dojazdowej kosztem przylegającego do niej parkingu.

Projektowana droga dla rowerów mija hipermarket, prowadząc wzdłuż drogi nr 88, a następnie wymagającą modernizacji drogą gospodarczą do ul. Łabędzkiej. Kolejny odcinek drogi dla rowerów biegnie wzdłuż ul. Łabędzkiej po jej stronie północnej, przecinając przejazdem dla rowerzystów łącznicę do drogi nr 88.

Od skrzyżowania z ul. Żabińskiego trasa prowadzi projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym, wykorzystującym istniejący krótki odcinek pod wiaduktem drogi nr 88. Konieczne będzie wydłużenie przepustu na strumieniu przepływającym pod ul. Łabędzką. Od tego miejsca projektowany jest odcinek drogi dla rowerów z przejazdem dla rowerzystów przez ul. Oplą, wraz z modernizacją sygnalizacji świetlnej.

Dalej trasa prowadzi wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi, następnie przez Niepaszyce ul. Podmokłą i ul. Niepaszycką, łącząc się nad Kłodnicą z trasą nr 80. Trasa nr 81 wraz z trasą nr 80 prowadzi wzdłuż Kłodnicy projektowaną drogą dla rowerów, kończąc się przy moście na ul. Staromiejskiej.

Trasa nr 84 (Os. Waryńskiego – General Motors)

Trasa nr 84 rozpoczyna się na skrzyżowaniu ul. Kozielskiej z ul. Żabińskiego, odgałęziając się od trasy nr 8 i biegnie po zachodniej stronie ul. Żabińskiego projektowanymi odcinkami ciągów pieszo-rowerowych lub dróg dla rowerów. Niezbędne jest ominięcie przystanków autobusowych a, a także wykonanie przejazdów dla rowerzystów przez wyloty bocznych ulic, a także przez ul. Żabińskiego wraz ze zjazdami w boczne ulice po jej drugiej stronie. Przy skrzyżowaniu z ul. Łabędką projektowany jest przejazd dla rowerzystów.

Wzdłuż ul. Łabędzkiej trasa nr 87 będzie prowadzić wraz z trasą nr 81 do przepustu na strumieniu, po czym projektowaną drogą dla rowerów nad jego brzegiem i drogą dojazdową do bramy głównej General Motors, przy której znajduje się istniejący parking dla rowerów.

Od parkingu dla rowerów projektowane jest połączenie z drogą, którą prowadzi trasa nr 81 poprzez wykonanie drogi dla rowerów między parkingami dla samochodów poprzez wydzielenie tego pasa z parkingu dla pracowników.

7.2.12. Osiedle Wojska Polskiego

Osiedle to leży przy trasie nr 8. Przez Os. Wojska Polskiego prowadzą trasy nr 82, 83.

Trasa nr 82 (Wójtowa Wieś – Os. Wojska Polskiego – hipermarket Arena)

Trasa nr 82 rozpoczyna się przy skrzyżowaniu ul. Daszyńskiego z planowanym przedłużeniem ul. Kozłowskiej, odgałęziając się od trasy nr 7 i biegnie jezdnią planowanej ulicy, a następnie istniejącym odcinkiem wraz z trasą nr 71. Trasa prowadzi ul. Orzeszkowej, jednokierunkowej dla samochodów, która powinna być ulicą dwukierunkową dla rowerów. Wzdłuż ul. Sowińskiego trasa nr 71 prowadzi projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym po południowej stronie ulicy, wraz z trasą nr 75. Na wspólnym odcinku powinny zostać wykonane przejazdy dla rowerzystów przez ul. Orzeszkowej i zjazdy na jezdnię ul. Sowińskiego naprzeciw wylotów ul. Płowieckiej i ul. Mieszka I.

Ul. Płowiecka i ul. Mieszka I są jednokierunkowe – pierwszą z wymienionych trasa prowadzi do ul. Andersa, a drugą w kierunku przeciwnym. Przejazdy dla rowerzystów przez ul. Andersa zostały zaprojektowane przy wylotach obu jednokierunkowych ulic. Wzdłuż ul. Andersa trasa nr 71 prowadzi projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym po północnej stronie ulicy, wraz z trasą nr 8.

Dalej trasa nr 71 prowadzi istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym skrajem Os. Wojska Polskiego. Ciąg ten wymaga modernizacji – wykonania wydzielonego pasa dla rowerów i dojazdu do istniejącego przejazdu dla rowerzystów przez ul. Kozielską, a także przestawienia słupa sygnalizacji świetlnej, który stoi na zakręcie drogi dla rowerów po drugiej stronie ulicy.

Od przejazdu dla rowerzystów do wylotu ul. Gagarina trasa prowadzi po północnej stronie ul. Kozielskiej istniejącym odcinkiem drogi dla rowerów, z którego brakuje prawidłowego zjazdu na jezdnię ul. Gagarina.

Trasa prowadzi kolejno jezdniami ul. Gagarina, ul. Góry Chełmskiej i drogą gospodarczą. na jej przedłużeniu, a następnie projektowanym odcinkiem drogi dla rowerów do parkingu hipermarketu. Przy hipermarkecie trasa

powinna prowadzić razem z trasą nr 81 jednokierunkowym pasem dla rowerów wydzielonym z chodnika, a w drugim kierunku jezdnią drogi na skraju parkingu.

Trasa nr 83 (Os. Wojska Polskiego – hipermarket Tesco)

Trasa nr 83 rozpoczyna się przy ciągu pieszo-rowerowym obok szkoły, odgałęziając się od trasy nr 82 i biegnie aleją przez środek Os. Wojska Polskiego. Pomiędzy szkołą a pierwszym budynkiem mieszkalnym przy ul. Czwartaków wskazane jest wykonanie wydzielonego pasa dla rowerów. We wschodniej części osiedla trasa nr 83 łączy się z trasą nr 72 i biegnie razem z nią do skrzyżowania ul. Andersa z ul. Okulickiego, a następnie wraz z trasą nr 8 do ronda na skrzyżowaniu ul. Kozielskiej z ul. Andersa i ul. Łabędzką.

Trasa nr 83 prowadzi projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym po północno-wschodniej stronie ul. Łabędzkiej do alejki dojściowej na teren Parku Szwajcaria. Alejką dociera do parku, a następnie biegnie projektowana droga dla rowerów skrajem parku i zabudowań do skrzyżowania z trasami nr 73 i 81 przy ul. Edisona. Trasa nr 83 biegnie dalej wraz z trasą nr 81, kończąc się przy hipermarkecie obok parkingu.

7.2.13. Brzezinka

Dzielnica ta leży przy trasie nr 8. Przez Brzezinkę prowadzą trasy nr 85, 86 (opisana przy Łabędach), 87 i 89.

Trasa nr 85 (ul. Portowa – Niepaszyce – Os. Brzezinka)

Trasa nr 85 rozpoczyna się przy drodze nad Kłodnicą, którą prowadzi trasa nr 80 i biegnie jezdnią ul. Niepaszyckiej początkowo wraz z trasą nr 81, potem samodzielnie.

Na skrzyżowaniu ul. Starogliwickiej z ul. Wyczółkowskiego i ul. Niepaszycką projektowane są 2 przejazdy dla rowerzystów i odcinek drogi dla rowerów łączący jezdnię ul. Niepaszyckiej z istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym po północno-zachodniej stronie ul. Wyczółkowskiego.

Przy zabudowaniach projektowana jest modernizacja ciągu pieszo-rowerowego, a od przystanku autobusowego budowa drogi dla rowerów omijającej przystanek i prowadzącej po drugiej stronie przydrożnego rowu. Niezbędne jest wykonanie przejazdu dla rowerzystów przez ul. Eiffel'a. Pomiędzy wylotami łącznic drogi nr 88 istnieje odcinek stosunkowo dobrze wykonanego ciągu pieszo-rowerowego, a przy skarpie z konieczności pozostanie krótki odcinek ciągu o szerokości 3,0 m.

Na odcinku pomiędzy rondem na skrzyżowaniu ul. Wyczółkowskiego z ul. Gutenberga a skrzyżowaniem ul. Gutenberga z ul. Przemyską niezbędne będzie ponowne wykonanie chodnika i drogi dla rowerów, wraz z wykonaniem przejazdu dla rowerzystów przez ul. Gutenberga.

Wzdłuż ul. Przemyskiej prowadzi droga dla rowerów o nawierzchni żwirowej – niezbędna jest jej modernizacja, wraz z wykonaniem przejazdu dla rowerzystów przez ul. Radomską. Trasa nr 85 kończy się na trasie nr 8 przy skrzyżowaniu ul. Kozielskiej i ul. Wyczółkowskiego.

Trasa nr 87 (Kozłów – Brzezinka – Ligota Łabędzka – most na Kłodnicy – Dzierżno)

Trasa prowadzi z Kozłowa ul. Marcina, a następnie przez Gliwice-Brzezinkę ul. Wałbrzyską. Przecina ul. Kozielską, wzdłuż której prowadzi trasa nr 8 i prowadzi drogą gospodarczą, która wymaga modernizacji. Przed wiaduktem drogi nr 88 zbacza na ul. Bydgoską, wiodąc dalej przez Ligotę Łabędzką ul. Szkolną. Na jej końcu przecina ul. Rzeczycką i za wiaduktem nad linią kolejową skręca na drogę gospodarczą, która prowadzi wokół Jez. Rzeczyckiego (Dzierżno Duże). Fragment tej wymagającej modernizacji drogi wraz z mostem na Kłodnicy znajduje się w granicach Gliwic. Dalej droga prowadzi do Pyskowic-Dzierżna.

Trasa nr 89 (droga do Rzeczyca – Rzeczyce)

Trasa nr 89 rozpoczyna się przy skrzyżowaniu ul. Kozielską, odgałęziając się od trasy nr 8 i biegnie po zachodniej stronie drogi do Rzeczyca projektowaną drogą dla rowerów.

W rejonie skrzyżowania z łącznicami drogi nr 88 istnieje krótki odcinek ciągu pieszo-rowerowego, który wymaga poważniejszej modernizacji – wyprostowania i poszerzenia wraz z ponownym wykonaniem przejazdów dla rowerzystów. Na granicy z Rzeczycami projektowane jest zakończenie drogi dla rowerów wraz ze zjazdem na jezdnię.

7.2.14. Łabędy

Dzielnica ta leży przy trasach nr 9, 80 i 90. Przez Łabędy prowadzą trasy nr 85 (opisana powyżej), 86, 88, 92, 93 i 94 (opisana przy Czechowicach).

Trasa nr 86 (Przyszówka – Łabędy – Stare Łabędy – Brzezinka – Bojszów)

Trasa nr 86 rozpoczyna się przy skrzyżowaniu ul. Toszeckiej, odgałęziając się od trasy nr 90 i biegnie po północnej stronie ul. Przyszowskiej, prowadząc na przemian projektowanymi odcinkami ciągów pieszo-rowerowych lub dróg dla rowerów. Niezbędne jest ominięcie przystanków autobusowych, a także wykonanie przejazdów dla rowerzystów wraz z modernizacją sygnalizacji świetlnej, a w niektórych przypadkach wykonanie progów płytowych. Na niektórych odcinkach ciąg pieszo-rowerowy powstanie kosztem zwężenia jezdni. W centrum Przyszówki trasa nr 86 przecina trasę nr 9.

Szczególnej uwagi wymaga skrzyżowanie ul. Wolności, ul. Przyszowskiej i ul. Strzelców Bytomskich, przez które biegnie trasa nr 86 oraz rozpoczynają się trasy nr 92 i 93. Konieczna będzie przebudowa całego skrzyżowania związana ze zwężeniem wlotów ulic i wykonaniem przez nie przejazdów dla rowerzystów oraz wykonaniem pasów ruchu dla rowerów w obrębie przejazdu kolejowego wraz z połączeniem ich z wykonywanymi przejazdami, w tym odcinkiem drogi dla rowerów omijającej przystanek autobusowy.

Za przejazdem kolejowym na przedłużeniu pasów ruchu dla rowerów znajdują się przejazdy dla rowerzystów przez ul. Staromiejską, odcinek drogi dla rowerów i ponownie przejazd dla rowerzystów, wraz z modernizacją sygnalizacji świetlnej obejmującej obecnie przejście dla pieszych.

Poważnym przedsięwzięciem jest budowa ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Staromiejskiej. Zbyt wąski prześwit pod wiaduktem kolejowym wymaga wykonania przepustu pod nasypem kolejowym. Konieczne jest wykonanie kładki na Kanale Gliwickim. Dalej trasa może wykorzystywać wyłączony z ruchu odcinek ul. Staromiejskiej i z konieczności jezdnię tej ulicy do wylotu ul. Rzeczyckiej. Na wyłączonym z ruchu odcinku ul. Staromiejskiej trasa nr 86 przecina trasę nr 80. Dla ułatwienia projektowany jest też odcinek ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż nowej odnogi ul. Staromiejskiej.

Trasa pobiegnie kolejno przez Stare Łabędy ul. Rzeczycką, ul. Pszenną, ul. Klasztorną i ul. Einsteina, następnie poza granicami Gliwic drogą gospodarczą zwaną Drogą Kasztanową, po przecięciu drogi nr 88 pod jej wiaduktem – na powrót w Gliwicach w dzielnicy Brzezinka.

Przez Brzezinkę trasa nr 86 biegnie razem z trasą nr 87. Od ostatnich zabudowań trasa prowadzi ul. Nowosądecką do ul. Lubelskiej, a następnie tą ulicą do granicy Gliwic, gdzie skręca na drogę leśną do Bojszowa.

Trasa nr 88 (Stare Łabędy – Ligota Łabędzka)

Trasa nr 88 rozpoczyna się na ul. Staromiejskiej przy moście na Kłodnicy, biegnie razem z trasą nr 80 do ul. Rzeczyckiej, po czym prowadzi drogami gospodarczymi do Ligoty Zaborskiej. Droga gospodarcza w granicach Gliwic wymaga modernizacji.

Trasa nr 92 (Łabędy – huta – Pyskowice)

Trasa nr 92 rozpoczyna się wraz z trasą nr 93 na skrzyżowaniu ul. Wolności, ul. Przyszowskiej i ul. Strzelców Bytomskich. Wspólny odcinek został opisany poniżej wraz z trasą nr 93.

Trasa nr 92 odgałęzia się od trasy nr 93 na skrzyżowaniu ul. Strzelców Bytomskich z ul. Radosną i biegnie nią do przejścia przez tory kolejowe, które powinno zostać przebudowane na przejazd drogowy dla rowerów, a dochodzący do niego chodnik na ciąg pieszo-rowerowy.

Dalej trasa nr 92 prowadzi jezdniami ul. Wierzbowej i ul. Fabrycznej, następnie projektowaną drogą dla rowerów po wschodniej stronie ul. Oświęcimskiej. Mijając przystanek kolejowy Gliwice-Kuźnica trasa wykorzystuje fragment istniejącej tu asfaltowej drogi. Niezbędne jest wykonanie 2 przejazdów dla rowerzystów wraz z przepustami na strumieniu i 2 przydrożnych rowach.

Ostatni gliwicki odcinek trasy prowadzi projektowaną drogą dla rowerów po północnej stronie ul. Jagodowej. Droga dla rowerów kończy się przy wylocie drogi gospodarczej prowadzącej do ul. Poddębnie w Pyskowicach.

Trasa nr 93 (Łabędy – Czechowice)

Trasa nr 93 rozpoczyna się wraz z trasą nr 92 na skrzyżowaniu ul. Wolności, ul. Przyszowskiej i ul. Strzelców Bytomskich. Biegnie po wschodniej stronie ul. Strzelców Bytomskich, prowadząc początkowo przez skwer projektowanym odcinkiem drogi dla rowerów, omijającym przystanek autobusowy, a następnie projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym. Niezbędne jest wykonanie przejazdów dla rowerzystów, a w niektórych przypadkach wykonanie progów płytowych. Pomiędzy ul. Radosną a ul. Zakątek Leśny ciąg pieszo-rowerowy powstanie kosztem ogródków działkowych.

Pomiędzy ul. Zakątek Leśny a ul. Nad Łąkami projektowana jest droga dla rowerów – do ostatnich domów Łabęd po stronie wschodniej ul. Strzelców Bytomskich, a dalej po stronie zachodniej. Niezbędne jest wykonanie przejazdu dla rowerzystów przez ul. Czołgową i przebudowanie na zjazd wylotu ul. Grzybowej. Droga dla rowerów zakończy się zjazdem na jezdnię za skrzyżowaniem z ul. Nad Łąkami. Trasa będzie prowadzić jezdnią do skrzyżowania ul. Strzelców Bytomskich z ul. Jagodową.

Wzdłuż ul. Jagodowej projektowana jest droga dla rowerów po jej północnej stronie. Trasa zakończy się na skrzyżowaniu z ul. Toszecką, wzdłuż której prowadzi trasa nr 9. Wykonanie odcinka drogi dla rowerów w pobliżu skrzyżowania z ul. Toszecką wymaga podcięcia skarpy i wykonania muru oporowego.

7.2.15. Osiedle Kopernika

Osiedle to leży między trasami nr 9 i 90. Przez Os. Kopernika prowadzą trasy nr 12 (opisana powyżej) i 91.

Trasa nr 91 (Os. Kopernika – Os. Obrońców Pokoju – Żerniki)

Trasa nr 91 rozpoczyna się przy rondzie na skrzyżowaniu ul. Pionierów i łącznika do drogi nr 88, odgałęziając się od trasy nr 9 i biegnie początkowo po północnej stronie ul. Pionierów, a następnie po jej stronie południowej. Trasę stanowią na przemian odcinki istniejących i wymagających modernizacji dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, a także poprawienia istniejącego przejazdu dla rowerzystów.

W rejonie skrzyżowania ul. Toszeckiej z ul. Pionierów i ul. Myśliwską koncepcja zakłada budowę odcinka drogi dla rowerów ze skrzyżowaniem z trasą nr 90 i przejazdem dla rowerzystów przez ul. Toszecką po południowej stronie omawianego skrzyżowania.

Dalej trasa prowadzi projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym po południowej stronie ul. Myśliwskiej do ul. Bończyka i projektowaną drogą dla rowerów kolejno wzdłuż ul. Myśliwskiej i obok cmentarza z wykorzystaniem istniejących dróg gruntowych i ścieżek. Kolejny odcinek trasy prowadzi jezdnią ul. Wojciecha i ul. Jałowcowej. Na skrzyżowaniu tych ulic niezbędna jest zmiana organizacji ruchu tak, aby była przyjazna dla rowerzystów, co oznacza ustawienie znaków dotyczących pierwszeństwa przejazdu pojazdom poruszającym się wzdłuż trasy rowerowej.

Od ul. Jałowcowej trasa prowadzi wymagającą remontu drogą gospodarczą i projektowaną obok chodnika drogą dla rowerów przez Os. Obrońców Pokoju, przecinając kilka ulic projektowanymi przejazdami dla rowerzystów.

Krótko trasa nr 91 biegnie razem z trasą nr 11, po czym prowadzi alejką nadającą się na ciąg pieszo-rowerowy i drogami osiedlowymi przy ul. Rapackiego.

Ostatni odcinek trasy prowadzi jezdniami ul. ONZ i ul. Ligockiej, kończąc się na ul. Tarnogórskiej, którą biegną trasy nr 1 i 10.

7.2.16. Czechowice

Dzielnica ta leży przy trasach nr 9 i 90. Przez Czechowice prowadzą trasy nr 93 (opisana powyżej) oraz 94÷97.

Trasa nr 94 (zakłady mechaniczne – Czechowice – Przezchlebie)

Trasa nr 94 rozpoczyna się nie opodal wejścia na teren zakładów mechanicznych, przy ogrodzeniu pobliskiego parkingu samochodowego i biegnie projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym z 2 przejazdami dla rowerzystów przez drogę dojazdową do parkingów i ul. Oświęcimską.

Obok przystanku kolejowego Gliwice-Kuźnica trasa nr 94 łączy się z trasą nr 92 i obie trasy biegną razem do ul. Czołgowej.

Koncepcja zakłada, że trasa nr 94 pobiegnie jezdnią ul. Czołgowej do wylotu ul. Grzybowej. Alternatywnie można rozpatrywać wybudowanie na tym odcinku drogi dla rowerów z przepustem pod nasypem kolejowym i przejazdem dla rowerzystów przez ul. Czołgową.

Ul. Czołgowa łączy się z ul. Grzybową odcinkiem drogi niedostępnym dla samochodów, który wymaga modernizacji. Trasa biegnie jezdnią ul. Grzybowej, a następnie wraz z trasą nr 93 wzdłuż ul. Strzelców Bytomskich do ul. Nad Łakami.

Dalszy odcinek trasy nr 94 prowadzi po północnej stronie ul. Nad Łakami i ul. Ziemiećkiej. Początkowo jest to projektowany odcinek drogi dla rowerów, a od pierwszego napotkanego domu projektowany ciąg pieszo-rowerowy. Niezbędne jest wybudowanie przejazdu dla rowerzystów przez ul. Strzelców Bytomskich i przepustu na rowie sąsiadującym z ul. Nad Łakami oraz przebudowa wylotów ul. Kolejowej na zjazdy. Ciąg powstanie kosztem ogródków przydomowych kończąc się przy bocznym wejściu na teren kąpieliska.

Na skrzyżowaniu ul. Toszeckiej, ul. Nad Łakami i ul. Ziemiećkiej projektowane są 3 przejazdy dla rowerzystów wraz z modernizacją sygnalizacji świetlnej. Z uwagi na brak miejsca trudno jest zaprojektować przejazd dla rowerzystów po północnej stronie tego skrzyżowania – byłoby to możliwe w przypadku przeprowadzenia drogi dla rowerów przez teren działki, na której znajduje się kaplica. Można też rozpatrywać możliwość wykonania śluzy dla rowerów na wylocie ul. Nad Łakami z pasem ruchu dla rowerów prowadzącym na północną stronę ul. Ziemiećkiej, wprost na projektowany ciąg pieszo-rowerowy, a w kierunku przeciwnym przejazd dla rowerzystów bez budowy drogi dla rowerów obok kaplicy.

Od kąpieliska do Przezchlebia trasa będzie prowadzić jezdnią. Po drodze jest wiadukt, który obecnie jest wyłączony z ruchu i przeznaczony do remontu.

Trasa nr 95 (*kąpielisko w Czechowicach – Pyskowice-Dzierżno*)

Trasa nr 95 rozpoczyna się przy ul. Toszeckiej w miejscu, w którym dochodzi do niej trasa nr 9 i kończy się trasa nr 90. Biegnie na zachód drogą gospodarczą, początkowo wraz z trasą nr 9, a potem samodzielnie. Trasa przecina ul. Strzelców Bytomskich, wzdłuż której prowadzi trasa nr 93. Wraz z trasą nr 94 dociera do projektowanej drogi dla rowerów wzdłuż ul. Oświęcimskiej, dalej wraz z trasą nr 92 biegnie do wylotu drogi gospodarczej prowadzącej do ul. Poddębie w Pyskowicach. Trasa nr 95 biegnie dalej do Dzierżna drogą asfaltową – ul. Wiejską.

Trasa nr 96 (*kąpielisko w Czechowicach – Pyskowice*)

Trasa nr 96 rozpoczyna się przy bocznym wejściu na teren kąpieliska i biegnie jezdnią ul. Ziemięcickiej wraz z trasami nr 94 i 96, po czym drogami gospodarczymi, które wymagają modernizacji.

Trasa nr 97 (*kąpielisko w Czechowicach – Zawada*)

Trasa nr 97 ma przebieg podobny do trasy nr 96, ale skręca wcześniej w kierunku Zawady.

7.3. Trasy trzeciorzędne

7.3.1. Osiedle Powstańców Śląskich

Osiedle to leży przy trasach nr 1 i 90. Przez osiedle przechodzi trasa nr 15.

Trasa nr 15 (Os. Powstańców Śląskich)

Trasa odgałęzia się od trasy nr 90 przy ul. Toszeckiej, prowadząc projektowanym przejazdem dla rowerzystów obok istniejącego przejścia dla pieszych, po czym biegnie projektowaną drogą dla rowerów do ul. Sztabu Powstańczego.

Dalej trasa nr 15 pokrywa się z dotychczasowym przebiegiem istniejącej trasy rowerowej, której nie wykorzystuje projektowana trasa nr 1. Biegnie jezdniami ul. Sztabu Powstańczego i wraz z trasą nr 1 ul. Floriańskiej do szkoły, po czym istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym przy strumieniu i ul. Orląt Śląskich, a po przecięciu ul. Bernardyńskiej jezdnią ul. Owocowej. Istniejące 2 przejazdy dla rowerzystów wymagają modernizacji. Trasa kończy się na ul. Polnej, którą biegnie trasa nr 1.

7.3.2. Osiedle Obrońców Pokoju

Osiedle to leży pomiędzy trasami nr 1 i 9. Przez osiedle poprowadzone zostały trasy drugorzędne nr 11, 12 i 91 oraz opisane poniżej trasy nr 16, 111 i 112.

Trasa nr 16 (ul. Graniczna)

Trasa odgałęzia się od trasy nr 1 przy ul. Tarnogórskiej, prowadząc jezdnią ul. Granicznej. Fragment ul. Granicznej jest jednokierunkowy dla samochodów – koncepcja zakłada wprowadzenie tu ruchu dwukierunkowego dla rowerów. Na skraju lasu trasa nr 16 łączy się z trasą nr 12.

Trasa nr 111 (ul. Bażancia)

Trasa prowadzi jezdnią ul. Bażanciej, łącząc ze sobą trasy nr 12 i 91. Przy włączeniu do trasy nr 12 modernizacji wymaga krótki odcinek drogi gospodarczej na przedłużeniu ul. Bażanciej.

Trasa nr 112 (ul. Bzów – ul. Orzechowa – ul. Paderewskiego)

Trasa odgałęzia się od trasy nr 12 na ul. Jałowcowej, prowadząc kolejno ul. Jałowcową, drogą gospodarczą, ul. Bzów, ul. Orzechową i łącznikiem między ul. Strzelniczą a ul. Paderewskiego. Dalej prowadzi projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym i przez parking do trasy nr 91.

7.3.3. Żerniki

Dzielnica ta leży przy trasach nr 1 i 10. Przez Żerniki prowadzą trasy drugorzędne nr 12 i 21 oraz opisane poniżej trasy nr 17÷19.

Trasa nr 17 (projektowana ulica)

Trasa odgałęzia się od trasy nr 10 przy ul. Tarnogórskiej i prowadzi projektowanym wraz z ulicą ciągiem pieszo-rowerowym, kończąc się na skrzyżowaniu z ul. Grodeckiego w miejscu, przez które ma przebiegać trasa nr 12.

Trasa nr 18 (Żerniki – Szalsza)

Trasa odgałęzia się od trasy nr 1 przy ul. Żernickiej i prowadzi jezdnią ul. Kuźnickiej, dochodząc w Szalszy do ul. Tarnogórskiej (przedłużenie trasy nr 10).

Trasa nr 19 (Os. Żerniki – Zabrze-Maciejów)

Trasa odgałęzia się od trasy nr 1 na skrzyżowaniu ul. Żernickiej, ul. Wigilijnej i ul. Warmińskiej, prowadząc jezdnią tej ostatniej na skraj lasu i dalej wymagającą modernizacji drogą leśną do połączenia się z trasą nr 20.

7.3.4. Os. Millenium

Osiedle to leży pomiędzy trasami nr 10 i 20. Przez Żerniki prowadzi trasa nr 25.

Trasa nr 25 (Os. Powstańców Śląskich – Os. Millenium – stadion – Las Żorek)

Trasa nr 25 odgałęzia się od trasy nr 1 przy ul. Bernardyńskiej i prowadzi projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym po południowej stronie ul. Grottgera. Wybudowanie ciągu wiąże się z koniecznością zmniejszenia przydomowej zieleni i wykonania przejazdu dla rowerzystów przez ul. Lubliniecką.

Na ul. Św. Marka trasa wykorzystuje jezdnię i łączy 2 fragmenty ulicy projektowany ciąg pieszo-rowerowy. Dalej trasa przekracza ul. Tarnogórską projektowanym przejazdem dla rowerzystów obok istniejącego przejścia dla pieszych, wraz z modernizacją sygnalizacji świetlnej, przecinając trasę nr 10. Prowadzi projektowanym odcinkiem ciągu pieszo-rowerowego i drogą osiedlową, po czym ponownie jezdnią ul. Św. Marka i krótko ul. Witkiewicza, następnie przez parking i kolejnym projektowanym odcinkiem ciągu pieszo-rowerowego do ul. Zakole.

Jezdnią ul. Zakole trasa dociera do skrzyżowania z ul. Skowrońskiego i ul. Leśną. Tutaj projektowany jest odcinek drogi dla rowerów łączący ul. Zakole z ul. Leśną, z przejazdem dla rowerzystów przez ul. Skowrońskiego.

Trasa biegnie ul. Leśną, a następnie drogą gospodarczą na skraj lasu, gdzie łączy się z trasą nr 20.

7.3.5. Zatorze

Dzielnica ta leży przy trasach nr 2 i 20. Prowadząca tędy trasa nr 22 stanowi alternatywę dla trasy nr 2. Przez dzielnicę przechodzą też opisane poniżej trasy nr 26 i 27 oraz trasa nr 38 (opisana przy Politechnice Śląskiej).

Trasa nr 26 (Zatorze – stadion – radiostacja)

Trasa odgałęzia się od trasy nr 2 na skrzyżowaniu ul. Dąbrowskiego, ul. Poniatowskiego, ul. Chorzowskiej i ul. Zaburskiej, przy którym zaprojektowano krótkie odcinki jednokierunkowych dróg dla , początkowo razem z trasą nr 20, a od skrzyżowania z ul. Krakusa samodzielnie.

Pomiędzy ul. Czarnieckiego i ul. Okrzei a ul. Lipową i ul. Poniatowskiego ma 2 jednokierunkowe jezdnie, przy których zaprojektowano wydzielenie pasów ruchu dla rowerów. Na obu wymienionych skrzyżowaniach konieczne są zmiany w organizacji ruchu drogowego tak, aby były przyjazne dla rowerzystów, w tym zapewnienie pierwszeństwa pojazdom jadącym ul. Poniatowskiego przy wylocie ul. Lipowej.

Pomiędzy ul. Lipową a ul. Leśną ruch rowerowy będzie się odbywał jezdnią ul. Poniatowskiego. Prowadzenie trasy jezdnią przewidziane zostało też na ul. Leśnej, ul. Czeremchowej, ul. Podlesie i ul. Rostka. Trasa kończy się na ul. Tarnogórskiej, którą biegnie trasa nr 10.

Trasa nr 27 (las Żorek)

Trasa ma charakter głównie rekreacyjny i jej większa część prowadzi przez las Żorek.

Trasa nr 27 rozpoczyna się na skraju lasu, odgałęziając się od trasy nr 20 i biegnie drogą gospodarczą, przebiegającą między dwoma częściami cmentarza, przecina trasę nr 20 i wraz z trasą nr 22 prowadzi alejami lasu Żorek o nawierzchni żwirowej i asfaltowej, zahaczając o koniec ul. Dębowej. Dalej prowadzi kolejnymi alejami, z których część wymaga modernizacji.

Ostatni odcinek trasy prowadzi ul. Szymanowskiego do ul. Chorzowskiej, którą biegnie trasa nr 2.

7.3.6. Politechnika Śląska

Rejon Politechniki Śląskiej i GZUT (Starej Huty) leży przy trasach nr 3, 4, 20 i 30. Południowym skrajem prowadzi trasa drugorzędna nr 41. Na wschód od Politechniki Śląskiej zostały poprowadzone trasy nr 35, 36, 38 i 45.

Trasa nr 35 (Politechnika Śląska – Podium)

Trasa odgałęzia się od tras nr 3 i 20 przy kładce na Kłodnicy i prowadzi przez Park im. Bolesława Chrobrego wymagającą modernizacji aleję, która stanowi obecnie fragment jednej z istniejących tras rowerowych, przy której nieprawidłowo zostały ustawione znaki zakazu ruchu bez tabliczek dopuszczających ruch rowerowy.

Dalszy odcinek trasy biegnie razem z trasą nr 45 do połączenia się z trasą nr 3.

Trasa nr 36 (ul. Robotnicza – ul. Olszynka)

Trasa odgałęzia się od trasy nr 20 przy ul. Robotniczej, przy znajdującej się w budowie kładce nad Drogową Trasą Średnicową i prowadzi jezdniami ul. Robotniczej i ul. Olszynki, kończąc się na trasie nr 3 przy kładce na Kłodnicy.

Trasa nr 38 (Trynek, ul. Pszczyńska – Podium – ul. Królewskiej Tamy – Zabrze-Maciejów)

Trasa odgałęzia się od trasy nr 4 w miejscu, w którym przecina ul. Pszczyńską i biegnie projektowaną drogą dla rowerów dawnym torowiskiem kolei wąskotorowej. Konieczne jest wykonanie przejazdów dla rowerzystów przez ul. Kujawską i ul. Akademicką.

Trasa korzysta z kładki na Kłodnicy, po czym prowadzi jezdnią ul. Królewskiej Tamy. Geometria skrzyżowania ul. Królewskiej Tamy z ul. Panewnicką i ul. Baildona wymaga, aby wykonać przejazd dla rowerzystów przez ul. Baildona wraz z odcinkami ciągu pieszo-rowerowego i drogi dla rowerów.

W rejonie skrzyżowania z Drogową Trasą Średnicową trasa biegnie projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym, który tylko częściowo został uwzględniony w projekcie DTŚ-ki. Niezbędne jest wykonanie przejazdu dla rowerzystów przez ul. Robotniczą.

Przy znajdującym się w budowie rondzie na skrzyżowaniu ul. Królewskiej Tamy z ul. Franciszkańską trasa nr 38 dołącza do trasy nr 30 i biegnie nią do kładki na Bytomce. Tutaj przekracza ul. Królewskiej Tamy projektowanym przejazdem dla rowerzystów i biegnie wymagającą modernizacji drogą gospodarczą, najpierw wzdłuż brzegu rzeki, a potem przez tereny przemysłowe do ul. Chorzowskiej.

Przy ul. Chorzowskiej projektowany jest przejazd dla rowerzystów i skrzyżowanie z trasą nr 2. Trasa wykorzystuje torowisko rozebranej bocznic kolejowej, na którym projektowana jest droga dla rowerów. Niezbędne jest przystosowanie wiaduktu nad drogą nr 88 i wykonanie zjazdu z nasypu pod wiadukt autostrady A1 i kolejnego odcinka drogi dla rowerów do ul. Rybnickiej w Zabrzu-Maciejowie.

Trasa nr 45 (Politechnika Śląska – Podium)

Trasa odgałęzia się od trasy nr 4 na końcu wyłączzonego z ruchu samochodowego odcinka ul. Akademickiej i biegnie projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym po północnej stronie ul. Akademickiej, dołączając do biegnącej przez Park im. Bolesława Chrobrego trasy nr 35 i kończąc się wraz z nią na skrzyżowaniu z ul. Panewnicką, którą przebiega trasa nr 3.

7.3.7. Sośnica

Dzielnica ta leży przy trasach nr 3 i 30. Przez Sośnicę prowadzą trasy drugorzędne nr 31, 32 i 33 oraz trasy nr 131+134.

Trasa nr 131 (Os. Bema – Os. Żeromskiego)

Trasa nr 131 rozpoczyna się przy trasie nr 33 na skrzyżowaniu ul. Skarbnika i ul. Stabika. Prowadzi kolejno jezdniami ul. Skarbnika, ul. Korczoka i wymagającym modernizacji istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym, przecina ul. Poznańską, którą biegnie trasa nr 30 i drogą gospodarczą dochodzi do ul. Sikorskiego, przecina ją i wiedzie dalej jezdniami ul. Kasprowicza i ul. Żeromskiego oraz łączącym 2 odcinki tej ulicy projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym.

Dalej trasa nr 131 prowadzi jezdnią ul. Młodzieżowej, a następnie wraz z trasą nr 32 projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ul. Jedności i jezdnią ul. Przedwiośnie, po czym projektowanym odcinkiem drogi dla rowerów łączącym 2 parkingi osiedlowe i przez drugi z parkingów do ul. Wiślanej, przecinając trasę nr 132. Dalej drogą osiedlową do skrzyżowania ul. Młodopolskiej z ul. Wiślaną, gdzie napotyka trasę nr 3.

Trasa nr 132 (ul. Wiśłana)

Trasa nr 132 odgałęzia się od trasy nr 3 przy ul. Jesiennej i prowadzi wymagającym modernizacji ciągiem pieszo-rowerowym po północnej stronie ul. Wiślanej. Niezbędne jest poszerzenie ciągu, wyprofilowanie zakrętów, wykonanie nawierzchni asfaltowej i przejazdów dla rowerzystów wraz z progami płytowymi przez drogi osiedlowe. Odcinek ciągu pieszo-rowerowego łączący ul. Wiślaną z ul. Wschodnią został zniszczony podczas budowy Drogowej Trasy Średnicowej oraz wymaga odtworzenia i modernizacji. Trasa nr 132 kończy się na połączeniu z trasą nr 3 przed dotarciem do ul. Wschodniej.

Trasa nr 133 (Os. Żeromskiego – Sośnica – Stare Zabrze)

Trasa nr 133 rozpoczyna się na rozwidleniu tras nr 32 i 131 przy ul. Jedności i biegnie projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż tej ulicy, początkowo do skrzyżowania z ul. Dzionkarzy wraz z trasą nr 32, a potem samodzielnie, korzystając z projektowanego przejazdu dla rowerzystów przez wylot tej ulicy.

Trasa przecina ul. Tylną i prowadzi kolejno drogą osiedlową, jezdnią ul. Św. Michała, następną drogą osiedlową i projektowanym odcinkiem ciągu pieszo-rowerowego do ul. Sikorskiego i krótko wzdłuż tej ulicy do projektowanego przejazdu dla rowerzystów. Ul. Św. Michała jest ulicą jednokierunkową dla samochodów – konieczne jest udostępnienie jej dla ruchu rowerowego w obu kierunkach kosztem pasa parkingowego pomiędzy wylotami dróg osiedlowych.

Między ul. Sikorskiego a wylotem ul. Limanowskiego trasa nr 133 biegnie razem z trasą nr 30, potem samodzielnie jezdniami ul. Niedurnego i ul. Beskidzkiej oraz drogą gospodarczą do ogródków działkowych. Dalej prowadzi wymagającą modernizacji drogą gospodarczą przy torze kolejowym i projektowaną drogą dla rowerów w miejscu

torowiska rozebranej kolei wąskotorowej, wykorzystującej przejazdy pod istniejącymi wiaduktami kolejowymi. Droga dla rowerów kończy się zjazdem na ul. Dożynkową nie opodal Os. Wyzwolenia w Zabrze.

Trasa nr 134 (ul. Cmentarna)

Trasa biegnie jezdnią tej ulicy od skrzyżowania z ul. Reymonta, wzdłuż której prowadzi trasa nr 31, do cmentarza.

7.3.8. Ligota Zabrska

Dzielnica ta leży obok trasy nr 3. Przez Ligotę Zaborską prowadzą trasy drugorzędne nr 32, 41, 42 i 43 oraz trasy nr 37 i 47-49.

Trasa nr 37 (Ligota Zabrska – Sośnica)

Trasa odgałęzia się od trasy nr 5 przy wylocie ul. Dolnych Wałów na ul. Dworcową i prowadzi projektowanym przejazdem dla rowerzystów na drugą stronę ul. Dworcowej, a następnie projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym po północnej stronie ul. Dunikowskiego.

Trasa nr 47 (ul. Górna)

Trasa rozpoczyna się przy ul. Dolnej obok skweru 700-lecia Ligoty Zaborskiej i biegnie wraz z trasą nr 42 ul. Św. Józefa i ul. Górną, a następnie samodzielnie ul. Górną do ul. Pszczyńskiej, gdzie kończy się przy trasie nr 41.

Trasa nr 48 (Ligota Zabrska – KWK „Sośnica”)

Trasa rozpoczyna się przy ul. Dolnej obok skweru 700-lecia Ligoty Zaborskiej, odgałęziając się od trasy nr 42 i biegnie jezdniami ul. Dolnej, ul. Rymera, ul. Pocztowej, ul. Górników i ul. Ceglarskiej.

Ostatni odcinek trasy prowadzi projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym do ul. Błonie, gdzie zostały zaprojektowane 2 przejazdy dla rowerzystów ułatwiające dojazd do bramy kopalni.

Trasa nr 49 (hipermarket Europa Centralna)

Trasa odgałęzia się od trasy nr 41 w pobliżu skrzyżowania ul. Pszczyńskiej z ul. Okrężną i łącznicą autostrad A1 i A4, prowadząc jezdnią drogi dojazdowej do znajdujących się tu zakładów pracy. Trasa przedostaje się pod wiaduktem łącznicy autostrad i prowadzi projektowaną drogą dla rowerów do parkingu hipermarketu, a następnie przez parking do trasy nr 43 w pobliżu ul. Pszczyńskiej.

7.3.9. Trynek

Dzielnica ta leży przy trasach nr 4, 5 i 50. Przez Trynek prowadzą trasy drugorzędne nr 51, 52, 61 i 71 oraz trasy nr 46 i 55+59.

Trasa nr 46 (ul. Gwarków – ul. Bojkowska)

Trasa nr 46 wraz z trasą nr 20 odgałęziają się od trasy nr 50 na skrzyżowaniu ul. Kochanowskiego z ul. ZWM i będą razem do ronda na skrzyżowaniu ul. Jasnej, ul. Kochanowskiego i ul. Gwarków.

Trasa nr 46 prowadzi na drugą stronę ronda projektowanym odcinkiem drogi dla rowerów wraz z 2 przejazdami dla rowerzystów. Dalej trasa wiedzie południową stroną ul. Gwarków projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym, wymagającym zmniejszenia zieleni przydomowej i wykonania przejazdów dla rowerzystów z progami płytowymi na zjazdach, po czym prowadzi projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym do drogi dojazdowej do szkoły, następnie tą drogą.

Przed zjazdem na ul. Bojkowską trasa zbacza na projektowany odcinek drogi dla rowerów biegnący przez przyuliczne skwery, z 2 przejazdami dla rowerzystów przez zjazd na parking, przy czym jeden ze zjazdów wymaga drobnej przebudowy.

Przy skrzyżowaniu z ul. Lotników projektowany jest przejazd dla rowerzystów obok istniejącego przejścia dla pieszych. Dalej trasa prowadzi północną stroną ul. Bojkowskiej projektowanym odcinkiem drogi dla rowerów, która omija zlokalizowany tutaj przystanek autobusowy, a następnie biegnie projektowanym odcinkiem ciągu pieszo-rowerowego do połączenia się z trasą nr 4.

Trasa nr 55 (ul. Żwirki i Wigury – ul. Lotników)

Trasa nr 55 rozpoczyna się przy przejeździe dla rowerzystów przez ul. Żwirki i Wigury przy trasie nr 50 i biegnie po południowej stronie tej ulicy – do wylotu ul. Dzierżona wraz z trasą nr 50 projektowanym odcinkiem ciągu pieszo-rowerowego, dalej istniejącym odcinkiem tego ciągu, który wymaga modernizacji, w szczególności przy przejazdach dla rowerzystów. Niezbędne jest też wykonanie przejazdu dla rowerzystów przez ul. Żwirki i Wigury przy wylocie ul. Asnyka i zakończenie ciągu dwukierunkowym zjazdem na ul. Lotników.

Dalej trasa przechodzi projektowanym przejazdem dla rowerzystów przez ul. Żwirki i Wigury i biegnie zachodnią stroną ul. Lotników – na przemian projektowanymi odcinkami drogi dla rowerów i ciągu pieszo-rowerowego do ul. Bojkowskiej. Dalej prowadzi razem z tą trasą do połączenia się z trasą nr 4.

Trasa nr 56 (ul. Asnyka)

Trasa nr 56 rozpoczyna się wraz z trasą nr 55 przy przejeździe dla rowerzystów przez ul. Żwirki i Wigury przy trasie nr 50 i biegnie wraz z nią do ul. Asnyka. Trasa prowadzi ul. Asnyka – do ul. Nowej projektowanym odcinkiem ciągu pieszo-rowerowego po stronie wschodniej ulicy, potem jej jezdnią, a następnie projektowanymi odcinkami ciągu pieszo-rowerowego i drogi dla rowerów do ul. Piastowskiej.

Dalej trasa prowadzi jezdnią ul. Piastowskiej do ul. Toruńskiej, wzdłuż której biegnie trasa nr 42. Pomędzy ul. Kilińskiego a ul. Toruńską na ul. Piastowskiej obowiązuje jednokierunkowy ruch samochodów – ulica powinna być udostępniona dla ruchu rowerowego w obu kierunkach.

Trasa nr 57 (ul. Kilińskiego)

Trasa nr 57 rozpoczyna się przy skrzyżowaniu ul. Bardowskiego z ul. Sawickiej i biegnie po południowej stronie tej ulicy projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym, a następnie po północnej stronie ul. Kilińskiego projektowanymi odcinkami ciągu pieszo-rowerowego i drogi dla rowerów. Przejazdy dla rowerzystów projektowane są przez ul. Kuźnickiego, ul. Jasińskiego i ul. Asnyka. Dalej trasa prowadzi jezdnią ul. Piastowskiej wraz z trasą nr 56 do połączenia się z trasą nr 42.

Trasa nr 58 (Os. Trynek – lotnisko)

Trasa nr 58 rozpoczyna się przy skrzyżowaniu ul. Toruńskiej z ul. Piastowską, biegnąc wraz z trasą nr 42 do ul. Lotników. Dalej prowadzi jezdnią tej ulicy do lotniska i drogą technologiczną lotniska do połączenia się z trasą nr 50.

Trasa nr 59 (ul. Kormoranów – ul. Pliszki – ul. Biegusa)

Trasa nr 59 stanowi odnogę trasy nr 5, wykorzystując odcinek istniejącej trasy rowerowej, który prowadzi jezdniami ul. Kormoranów, ul. Pliszki i ul. Biegusa oraz ciągiem pieszo-rowerowym łączącym ul. Kormoranów z ul. Pliszki. Niezbędna jest modernizacja tego ciągu, a zwłaszcza wykonanie przejazdu dla rowerzystów przez ul. Pliszki.

7.3.10. Stare Miasto

Z uwagi na wąskie i kręte jednokierunkowe ulice główne i drugorzędne trasy omijają Stare Miasto. Poprowadzono tędy jednokierunkowe trasy nr 65a, 65b, 65c i 65d, traktując je jako warianty jednej trasy.

Trasa nr 65a (ul. Raciborska – ul. Bytomska)

Trasa nr 65a rozpoczyna się na skraju pl. Mickiewicza przy przejeździe dla rowerzystów przez ul. Wieczorka, przez który prowadzi trasa nr 6. Prowadzi jezdnią ul. Wieczorka wraz z trasami nr 7 i 8, a następnie projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym przez pl. Rzeźniczy do ul. Raciborskiej. Dalej prowadzi kolejno jezdnią ul. Raciborskiej, drogą dla rowerów wyznaczoną na Rynku oraz jezdniami ul. Bytomskiej i ul. Basztowej, gdzie kończy się przy trasie nr 4 prowadzącej wzdłuż ul. Dworcową i ul. Jana Pawła II, przy projektowanym przejeździe dla rowerzystów przez ul. Dworcową dla trasy nr 41.

Trasa nr 65b (ul. Dolnych Wałów)

Trasa nr 65b rozpoczyna się na rozwidleniu tras nr 4 i 41 przy przejeździe dla rowerzystów przez ul. Dworcową i biegnie ul. Dolnych Wałów. Na skrzyżowaniu z ul. Zwycięstwa styka się z trasą nr 30, a od wylotu ul. Berbeckiego prowadzi dalej razem z trasami nr 7 i 8 do połączenia się z trasą nr 6 na skraju pl. Mickiewicza.

Trasa nr 65c (ul. Zwycięstwa – ul. Plebańska)

Trasa nr 65c rozpoczyna się na skrzyżowaniu ul. Zwycięstwa z ul. Dolnych Wałów, na rozwidleniu tras nr 30 i 65b, prowadząc kolejno ul. Zwycięstwa, przez pl. Inwalidów Wojennych, ul. Krótką i ul. Plebańską, a następnie projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym przez pl. Rzeźniczy do ul. Wieczorka, dalej razem z trasami nr 7 i 8 do połączenia się z trasą nr 6 na skraju pl. Mickiewicza.

Trasa nr 65d (ul. Zwycięstwa – ul. Bytomska)

Trasa nr 65c rozpoczyna się na skrzyżowaniu ul. Zwycięstwa z ul. Dolnych Wałów, na rozwidleniu tras nr 30 i 65b, prowadząc kolejno ul. Zwycięstwa, drogą dla rowerów wyznaczoną na Rynku oraz jezdniami ul. Bytomskiej i ul. Basztowej, gdzie kończy się przy trasie nr 4 prowadzącej wzdłuż ul. Dworcowej i ul. Jana Pawła II, przy projektowanym przejeździe dla rowerzystów przez ul. Dworcową dla trasy nr 41.

7.3.11. Wójtowa Wieś

Dzielnica ta leży przy trasach nr 6 i 7. Przez Wójtową Wieś prowadzą trasy drugorzędne nr 61, 72 i 82 oraz trasa nr 66.

Trasa nr 66 (Wójtowa Wieś – droga techniczna autostrady A4)

Trasa nr 66 rozpoczyna się na ul. Daszyńskiego przy trasie nr 7 i biegnie jezdniami ul. Poligonowej, ul. Wójtowskiej i ul. Ku Dołom, a następnie wymagającą modernizacji drogą gospodarczą na jej przedłużeniu. Trasa nr 66 kończy się na drodze technicznej autostrady A1, którą prowadzi trasa nr 32.

7.3.12. Wilcze Gardło

Dzielnica ta leży obok trasy nr 60. Przez Wilcze Gardło prowadzą trasy drugorzędne nr 63 i 74 oraz trasy nr 67 i 68.

Trasa nr 67 (ul. Bławatków)

Trasa nr 67 rozpoczyna się na ul. Frezji przy trasie nr 60 i biegnie projektowaną drogą dla rowerów do ul. Bławatków, po czym jezdnią tej ulicy do pl. Jaśminu., gdzie łączy się z trasą nr 74. Przy ul. Frezji konieczne jest wybudowanie przepustu na przydrożnym rowie.

Trasa nr 68 (Wilcze Gardło – Smolnica)

Trasa nr 68 rozpoczyna się przy skrzyżowaniu ul. Frezji i ul. Begonii, odgałęziając się od trasy nr 60 i biegnie razem z trasą nr 63 ul. Begonii, po czym skręca na drogę gospodarczą, a z niej na projektowaną drogę dla rowerów w kierunku leśniczówki w Smolnicy, wraz z odbudową zniszczonego przepustu na strumieniu.

7.3.13. Nowe Miasto

Ta część miasta leży pomiędzy trasami nr 7 i 8. Prowadzą tedy trasy drugorzędne nr 61, 71 i 82 oraz trasa nr 75.

Trasa nr 75 (ul. Wieczorka – ul. Daszyńskiego – ul. Sowińskiego)

Trasa nr 75 rozpoczyna się na skraju pl. Mickiewicza przy przejeździe dla rowerzystów przez ul. Wieczorka, przez który prowadzi trasa nr 6. Prowadzi jezdnią ul. Wieczorka do skrzyżowania ul. Wieczorka, ul. Jasnogórskiej, ul. Sobieskiego, ul. Daszyńskiego i ul. Kozielskiej. Na skrzyżowaniu tych ulic niezbędna jest zmiana organizacji ruchu tak, aby była przyjazna dla rowerzystów, co oznacza ustawienie znaków dotyczących pierwszeństwa przejazdu pojazdom poruszającym się wzdłuż trasy rowerowej.

Dalej trasa prowadzi ul. Daszyńskiego, na której projektowane jest wydzielenie pasów ruchu dla rowerów i ograniczenie parkowania samochodów do miejsc postojowych poza jezdnią. Na skrzyżowaniu z ul. Kościuszki i ul. Andersa trasa nr 75 przecina trasę nr 8.

Szczególnej uwagi wymaga skrzyżowanie ul. Daszyńskiego, ul. Mickiewicza, ul. Kozłowskiej i ul. Sowińskiego, którego przebudowa powinna objąć wykonanie 5 przejazdów dla rowerzystów przez jego wszystkie wyloty. Alternatywnie w przypadku wybudowania w tym miejscu ronda konieczne jest zaprojektowanie wokół niego pasa ruchu dla rowerów, łączącego pasy ruchu dla rowerów na ul. Daszyńskiego i ciągi pieszo-rowerowe na pozostałych ulicach. Na tym skrzyżowaniu trasa nr 75 styka się z trasami nr 61 i 71.

Trasa rowerowa na ul. Sowińskiego projektowana jest po jej stronie południowej jako ciąg pieszo-rowerowy. Na ul. Sowińskiego trasa nr 75 przecina trasę nr 82, kończąc się na ul. Okulickiego, wzdłuż której biegnie trasa nr 72.

7.3.14. Os. Wojska Polskiego

Osiedle to leży przy trasie nr 8. Przez Os. Wojska Polskiego prowadzą trasy drugorzędne nr 82, 83, a w jego pobliżu trasa nr 181.

Trasa nr 181 (połączenie ul. Nadbrzeżnej z ul. Góry Chełmskiej)

Trasa nr 181 rozpoczyna się przy skrzyżowaniu ul. Orlickiego i ul. J. Śliwki z ul. Wybrzeże Armii Krajowej i ul. Portową, przecina ul. Orlickiego przejazdem dla rowerzystów wraz z trasą nr 80, prowadząc wraz z trasą nr 81 ul. Nadrzeczną.

Dalej trasa nr 181 prowadzi drogą gospodarczą o charakterze ciągu pieszo-rowerowego, kończąc się na ul. Góry Chełmskiej, którą przebiega trasa nr 82.

7.3.15. Stare Gliwice

Dzielnica ta leży przy trasie nr 8. Przez Stare Gliwice prowadzą trasy drugorzędne nr 73, 81, 83 i 84 oraz trasy nr 180 i 182÷184.

Trasa nr 180 (Stare Gliwice – rez. „Dąbrowa” – Brzezinka)

Trasa nr 180 rozpoczyna się na ul. Wiejskiej przy zjeździe na parking przykościelny, którą przebiega trasa nr 182. Trasa nr 180 biegnie jezdnią ul. Wiejskiej do ul. Kozielskiej, po czym krótko razem z trasą nr 8, skręcając w ul. Źródlaną.

Drogą o charakterze ciągu pieszo-rowerowego dochodzi do ul. Widokowej – odcinek ten wymaga modernizacji. Dalej biegnie jezdniami ul. Widokowej i ul. Caro, a następnie wymagającymi modernizacji drogami gospodarczymi, skrajem lasu nie opodal rezerwatu przyrody „Dąbrowa” i przez las do ul. Kresowej, przy czym odcinek drogi na skraju lasu znajduje się w Gminie Sośnicowice.

Trasa prowadzi przez Brzezinkę ul. Lwowską i ul. Nowosądecką do ul. Wałbrzyskiej, gdzie kończy się na rozwidleniu tras nr 86 i 87.

Trasa nr 182 (Park Szwajcaria – Stare Gliwice – Os. Waryńskiego – trasa nr 8 wzdłuż ul. Kozielskiej)

Trasa nr 182 rozpoczyna się na ul. Łabędzkiej przy wylocie alejki prowadzącej do Parku Szwajcaria, którą przebiega trasa nr 83. Trasa nr 182 biegnie odcinkiem projektowanej drogi dla rowerów do wylotu ul. Złotej, następnie kolejno ul. Złotą, ul. Platynową, ul. Srebrną, ul. Chemiczną i drogą osiedlową do furki dostępnej tylko dla pieszych i rowerzystów, drogą dojazdową do restauracji, ul. Wiejską i przez parking przykościelny.

Trasa biegnie wymagającym modernizacji ciągiem pieszo-rowerowym, ul. Zieloną i projektowanym odcinkiem ciągu pieszo-rowerowego do ul. Niedbalskiego, a następnie jezdnią tej ulicy do ul. Żabińskiego, wzdłuż której prowadzi trasa nr 84.

Przez ul. Żabińskiego projektowany jest przejazd dla rowerzystów wraz z odcinkiem drogi dla rowerów łączących go z ul. Żabińskiego i projektowanym odcinkiem ciągu pieszo-rowerowego do ul. Kona. Trasa biegnie ul. Kona i wymagającą modernizacji drogą gospodarczą, następnie projektowaną drogą dla rowerów z przepustem na strumieniu śladem istniejącej ścieżki, a następnie skrajem strefy przemysłowej do ul. Kozielskiej, gdzie kończy się przy ul. Kozielskiej i prowadzącej wzdłuż niej trasy nr 8.

Trasa nr 183 (Os. Waryńskiego – hipermarket Tesco)

Trasa nr 183 rozpoczyna się na skrzyżowaniu ul. Niedbalskiego i ul. Gomułki, odgałęziając się od prowadzącej wzdłuż ul. Niedbalskiego trasy nr 84. Przekracza ul. Niedbalskiego projektowanym przejazdem dla rowerzystów i biegnie projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym po północnej stronie ul. Gomułki, a następnie jezdnią ul. SDKPiL i projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym do ul. Wiejskiej, krótko jezdnią ul. Wiejskiej i wymagającą modernizacji drogą gospodarczą.

Trasa przekracza ul. Łabędzką projektowanym przejazdem dla rowerzystów i przejściem dla pieszych wraz z sygnalizacją świetlną i biegnie projektowanym odcinkiem ciągu pieszo-rowerowego, przy którym niezbędne jest wykonanie muru oporowego, po czym kolejnym przejazdem dla rowerzystów i przejściem dla pieszych przekracza drogę dojazdową do hipermarketu. Na obecnym chodniku powinien zostać wyznaczony pas dla rowerów prowadzący przed hipermarketem jako jednokierunkowy do narożnika parkingu, przy którym projektowane są trasy nr 81 i 83. W drugim kierunku przejazd rowerami może odbywać się jednokierunkową jezdnią.

Trasa nr 184 (trasa wzdłuż General Motors – ul. da Vinci – ul. Eiffel'a)

Początkowy odcinek trasy prowadzi wzdłuż ogrodzenia zakładów General Motors – w przypadku rozbudowy zakładów i drogi nr 88 wykonanie tego odcinka będzie niemożliwe.

Trasa nr 184 rozpoczyna się na skrzyżowaniu ul. Edisona i drogi dojazdowej do zakładów GM, odgałęziając się od prowadzącej wzdłuż ul. Edisona trasy nr 73. Biegnie projektowanym odcinkiem drogi dla rowerów wzdłuż drogi dojazdowej, a następnie skręca na drogę gospodarczą prowadzącą w stronę drogi nr 88. Dalej trasa prowadzi projektowaną drogą dla rowerów między drogą nr 88 a zakładami GM do ul. Łabędzkiej.

Wzdłuż ul. Łabędzkiej i ul. Starogliwickiej trasa nr 184 biegnie razem z trasą nr 84, a następnie projektowaną drogą dla rowerów po wschodniej stronie ul. Starogliwickiej, przecinając ul. Oplą projektowanym przejazdem dla rowerzystów, wymagającym modernizacji sygnalizacji świetlnej.

Dalej trasa nr 184 biegnie północno-wschodnią stroną ul. da Vinci. Przekracza ul. Starogliwicką projektowanym przejazdem dla rowerzystów, prowadząc wzdłuż ul. da Vinci projektowaną drogą dla rowerów. Po drodze przekracza projektowanym przejazdem dla rowerzystów ul. Wyczółkowskiego, którą prowadzi trasa nr 85. Koniec trasy znajduje się na skrzyżowaniu ul. da Vinci z ul. Einsteina, którą prowadzi trasa nr 86.

7.3.16. Brzezinka

Dzielnica ta leży przy trasie nr 8. Przez Brzezinkę prowadzą trasy drugorzędne nr 85, 86, 87 i 89 oraz trasy nr 180 (opisana powyżej), 185+187 i 189.

Trasa nr 185 (Os. Brzezinka – Brzezinka)

Trasa nr 185 rozpoczyna się na skrzyżowaniu ul. Kozielskiej i ul. Wyczółkowskiego, odgałęziając się od prowadzącej wzdłuż ul. Kozielskiej trasy nr 8. Trasa nr 185 będzie początkowo wraz z trasą nr 85 wymagającą modernizacji istniejącą drogą dla rowerów wzdłuż ul. Przemyskiej. Dalej prowadzi jezdniami ul. Radomskiej i ul. Sopotkiej.

Trasa nr 185 będzie krótko wzdłuż ul. Kozielskiej razem z trasą nr 8 wymagającym modernizacji odcinkiem ciągu pieszo-rowerowego, po czym prowadzi ul. Zamojską, ul. Lwowską i ul. Nowosądecką do ul. Wałbrzyskiej, gdzie kończy się na rozwidleniu tras nr 86 i 87.

Trasa nr 186 (ul. Płocka – ul. Kaliska – ul. Olsztyńska)

Trasa nr 186 łączy trasę nr 8 biegnącą wzdłuż ul. Kozielskiej z trasą nr 185 biegnącą ul. Radomską. Trasa prowadzi jezdniami ul. Płockiej, ul. Kaliskiej i ul. Olsztyńskiej.

Trasa nr 187 (ul. Płocka – ul. Siedlecka)

Trasa nr 187 łączy trasę nr 8 biegnącą wzdłuż ul. Kozielskiej z trasą nr 185 biegnącą ul. Radomską. Trasa prowadzi jezdniami ul. Płockiej, ul. Siedleckiej i drogą osiedlową bez nazwy.

Trasa nr 189 (ul. Gaudiego – ul. Gutenberga)

Trasa nr 189 rozpoczyna się na skrzyżowaniu dróg leśnych, odgałęziając się od trasy nr 180. Prowadzi drogą gospodarczą do ul. Kozielskiej, pokonując ją projektowanym przejazdem dla rowerzystów i przejściem dla pieszych. Wzdłuż ul. Kozielskiej będzie trasa nr 8.

Trasa nr 189 prowadzi wymagającym poważnej modernizacji ciągiem pieszo-rowerowym po wschodniej i północnej stronie ul. Gaudiego, przecinając przy rondzie ul. Wyczółkowskiego projektowanym przejazdem dla rowerzystów.

Na odcinku pomiędzy rondem na skrzyżowaniu ul. Wyczółkowskiego z ul. Gaudiego i ul. Gutenberga a skrzyżowaniem ul. Gutenberga z ul. Przemyską niezbędne będzie ponowne wykonanie chodnika i drogi dla rowerów, wraz z wykonaniem przejazdu dla rowerzystów przez ul. Gutenberga.

Wzdłuż ul. Gutenberga prowadzi droga dla rowerów o nawierzchni żwirowej – niezbędna jest jej modernizacja, wraz z likwidacją dzikich parkingów, korektą przebiegu w planie i prawidłowym wykonaniem przejazdów dla rowerzystów na zjazdach. Trasa kończy się ślepo przy skrzyżowaniu ul. Gutenberga i ul. Nobla.

W przyszłości można rozpatrzyć przedłużenie trasy nr 189 po południowej stronie ul. Nobla projektowaną drogą dla rowerów wraz z jej przedłużeniem do drogi gospodarczej i dalej tą drogą do połączenia się z trasami nr 86 i 87 w Brzezince.

7.3.17. Łabędy

Dzielnica ta leży przy trasach nr 9, 80 i 90. Przez Łabędy prowadzą trasy drugorzędne nr 85, 86, 88, 92, 93 i 94 oraz trasy nr 188 i 194÷197.

Trasa nr 188 (ul. Murarska – ul. Klasztorna – ul. Rzeczycka)

Trasa nr 188 rozpoczyna się na ul. Rzeczyckiej, odgałęziając się od tras nr 80 i 88. Biegnie kolejno jezdniami ul. Rzeczyckiej, ul. Pszennej, ul. Klasztornej i ul. Murarskiej oraz wymagającą modernizacji drogą łączącą ostatnie dwie z wymienionych ulic. Trasa nr 188 kończy się na ul. Wyczółkowskiego, którą prowadzi trasa nr 85.

Trasa nr 194 (ul. Heweliusza –Kąpielisko Leśne – Przyszówka, ul. Tęczowa)

Trasa nr 194 rozpoczyna się przy rondzie na skrzyżowaniu ul. Perseusza, ul. Heweliusza i ul. Gwiazdy Polarnej, odgałęziając się od trasy nr 9 prowadzącej wzdłuż ul. Perseusza i biegnie projektowaną drogą dla rowerów przy ogrodzeniu ogródków działkowych. Przecina trasę nr 12 i biegnie wymagającą modernizacji drogą leśną.

Trasa przecina ul. Oriona projektowanym przejazdem dla rowerzystów. Dalej prowadzi projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym do wejścia na kąpielisko. Następny odcinek to wymagająca modernizacji ścieżka prowadząca przez las do połączenia ul. Poezji z ul. Ossolińskich.

Przez Przyszówkę trasa biegnie jezdnią ul. Ossolińskich, następnie przekracza ul. Przyszowską i prowadzi wzdłuż niej wraz z trasą nr 86, a następnie jezdnią ul. Tęczowej do ul. Piaskowej, po czym obie trasy będą drogą leśną do ul. Toszeckiej, wzdłuż której prowadzi trasa nr 90.

Trasa nr 195 (Łabędy – Os. Kosmonautów – ul. Piaskowa)

Trasa nr 195 rozpoczyna się na skrzyżowaniu ul. Wolności, ul. Przyszowskiej i ul. Strzelców Bytomskich. Biegnie jezdniami ul. Wolności i ul. Partyzantów, istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym, po czym drogą osiedlową i ul. Kosmonautów.

Przy wylocie ul. Zygmuntowskiej trasa nr 195 przecina trasę nr 9 i biegnie ul. Piaskową, której część wymaga modernizacji lub remontu. Na skraju lasu ul. Tęczową dochodzi trasa nr 194, po czym obie trasy będą drogą leśną do ul. Toszeckiej, wzdłuż której prowadzi trasa nr 90.

Trasa nr 196 (ul. Zakątek Leśny – trasa nr 9 w Lesie Łabędzkim)

Trasa nr 86 rozpoczyna się przy skrzyżowaniu ul. Strzelców Bytomskich, odgałęziając się od trasy nr 93 i biegnie jezdnią ul. Zakątek Leśny, a następnie wymagającą modernizacji drogą leśną, kończąc się na skrzyżowaniu dróg, którymi prowadzi trasa nr 9.

Trasa nr 197 (Huta „Łabędy” – Zakłady Mechaniczne „Bumar”)

Trasa nr 197 odgałęzia się od trasy nr 92 na skrzyżowaniu ul. Wierzbowej i ul. Fabrycznej, prowadząc krótko ul. Wierzbową, a następnie projektowanymi odcinkami dróg dla rowerów z przejazdami dla rowerzystów przez ul. Główną i ul. Oświęcimską przy pl. Niepodległości. Pierwsza odnoga kończy się zjazdem na ul. Metalowców, a druga zamienia się w projektowany ciąg pieszo-rowerowy prowadzący północno-wschodnią stroną ul. Zawadzkiego, kończąc się zjazdem na ul. Kraszewskiego. Wykonanie ciągu będzie się wiązało z zajęciem fragmentów ogrodów przydomowych.

Przed skrzyżowaniem ul. Zawadzkiego, ul. Kraszewskiego i ul. Mechaników projektowane są 2 przejazdy dla rowerzystów przez ul. Kraszewskiego i ul. Mechaników oraz łączący je odcinek drogi dla rowerów. Trasa kończy się nieopodal wejścia na teren zakładów mechanicznych, przy ogrodzeniu pobliskiego parkingu samochodowego w miejscu, w którym zaczyna się trasa nr 94.

7.3.18. Osiedle Kopernika

Osiedle to leży między trasami nr 9 i 90. Przez Os. Kopernika prowadzą trasy drugorzędne nr 12 i 91 oraz trasy nr 191+194 (ostatnia trasa opisana powyżej).

Trasa nr 191 (ul. Andromedy)

Trasa nr 191 łączy trasę nr 9 biegnącą wzdłuż ul. Pionierów z trasą nr 90 biegnącą wzdłuż ul. Toszeckiej. Trasa prowadzi ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż zaprojektowanej już na nowo ul. Andromedy.

Trasa nr 192 (ul. ks. Witoszka – ul. Kopernika – ul. Syriusza)

Trasa nr 192 odgałęzia się od trasy nr 191 przy zaprojektowanym przejeździe dla rowerzystów przez ul. Andromedy. Biegnie aleją – ul. ks. Witoszka, która wymaga przebudowy na ciąg pieszo-rowerowy, po czym jezdnią ul. Kopernika do zakrętu przy pawilonach handlowych.

Dalej prowadzi projektowanym odcinkiem drogi dla rowerów obok pawilonów handlowych do ul. Gwiazdy Polarnej i kolejnym projektowanym odcinkiem drogi dla rowerów do ul. Syriusza, następnie jezdnią ul. Syriusza do przecinającej ją trasy nr 12.

Trasa nr 193 (ul. Gwiazdy Polarnej – ul. Centaura)

Trasa nr 193 rozpoczyna się przy rondzie na skrzyżowaniu ul. Perseusza, ul. Heweliusza i ul. Gwiazdy Polarnej, odgałęziając się od trasy nr 9 prowadzącej wzdłuż ul. Perseusza i biegnie jezdnią ul. Gwiazdy Polarnej, po czym projektowanymi odcinkami dróg dla rowerów obok pawilonów handlowych, a następnie projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym do istniejącego przejazdu dla rowerzystów przez ul. Oriona. Dalej prowadzi wraz z trasą nr 12 do ul. Toszeckiej, kończąc się przy prowadzącej wzdłuż niej trasie nr 90.

7.3.19. Czechowice

Dzielnica ta leży przy trasach nr 9 i 90. Przez Czechowice prowadzą trasy drugorzędne nr 93 i 94÷97 oraz trasa nr 198.

Trasa nr 198 (kapielisko w Czechowicach)

Trasa nr 198 odgałęzia się od trasy nr 90 prowadzącej wzdłuż ul. Toszeckiej, przechodząc na jej drugą stronę przejazdem dla rowerzystów i odcinkiem drogi dla rowerów ze zjazdem na drogę prowadzącą do kapieliska – ul. Rekreacyjną.

Od ul. Rekreacyjnej trasa prowadzi wymagającą modernizacji drogą gospodarczą i ul. Strażacką, a następnie wzdłuż ul. Ziemięcickiej razem z trasą nr 94 do bocznego wejścia na kapielisko, gdzie rozpoczynają się trasy nr 96 i 97.

Dalej trasa prowadzi wymagającą remontu drogą gospodarczą do kładki nad torem kolejowym, a po jej przebyciu drogą o nawierzchni asfaltowej do rozwidlenia tras nr 94, 96 i 97 na ul. Ziemięcickiej.

Przebieg tras rowerowych na obszarze miasta Gliwice z rozróżnieniem tras głównych, drugorzędnych i trzeciorzędnych przedstawiono na planszy „**PODZIAŁ TRAS ZE WZGLĘDU NA WAŻNOŚĆ W SYSTEMIE SIECI TRAS ROWEROWYCH**” (nr K-13 014-04-01-D-01)

8. FUNKCJE TRAS ROWEROWYCH

Pod względem funkcji można wszystkie trasy podzielić na 3 grupy:

- trasy o przewadze funkcji komunikacyjnej, użytkowane codziennie przy dojeździe do pracy, do szkoły, do urzędu, na zakupy lub na spotkania towarzyskie,
- trasy o przewadze funkcji rekreacyjno-turystycznej, użytkowane głównie w weekendy,
- trasy o funkcji mieszanej.

8.1. Trasy komunikacyjne

Jako trasy komunikacyjne zostały zakwalifikowane:

- trasy główne nr 10, 2, 30, 4 (Gliwice – Bojków), 40, 5, 50 (Gliwice – Trynek), 7, 70, 8 i 90,
- trasy drugorzędne nr 11, 21, 22, 31, 32 (Sośnica – ul. Bojkowska), 33, 41÷44, 51÷53, 61, 63, 72 (Os. Wojska Polskiego – hipermarket Arena), 73, 74, 81÷89 i 91÷95,
- trasy trzeciorzędne nr 15÷19, 111, 112, 25, 26, 36÷38, 131÷134, 45÷49, 55÷59, 65 (a-d), 67, 75, 181÷189, 191÷193 i 195÷198.

8.2. Trasy rekreacyjno-turystyczne

Jako trasy rekreacyjno-turystyczne zostały zakwalifikowane:

- trasy drugorzędne nr 32 (ul. Bojkowska – droga techniczna autostrady A4 – Ostropa), 71, 72 (ul. Rybnicka – Os. Wojska Polskiego), 96 i 97,
- trasy trzeciorzędne nr 27, 35, 66, 68, 180 i 194.

8.3. Trasy o funkcji mieszanej

Jako trasy o funkcji mieszanej zostały zakwalifikowane:

- trasy główne nr 1, 20, 3, 4 (Bojków – Chudów), 50 (Trynek – Knurów), 6, 60, 80 i 9,
- trasy drugorzędne nr 12 i 62.

9. ETAPOWANIE BUDOWY SIECI TRAS ROWEROWYCH

Realizacja całej sieci tras i parkingów rowerowych została podzielona na 3 etapy.

Ustalenie kolejności realizacji poszczególnych tras rowerowych planowanej sieci z podziałem na 3 etapy ma na celu połączeniem ze sobą tras w etapie I oraz stopniowym zagęszczeniem tej sieci w kolejnych etapach:

- Etap I – wykonanie tras łączących ze sobą dzielnice miasta i Gliwice z sąsiednimi gminami,
- Etap II – wykonanie kolejnych tras łączących ze sobą dzielnice miasta i miejscowości poza Gliwicami,
- Etap III – wykonanie pozostałych tras rowerowych.

9.1. Etap I

W etapie I proponuje się wykonanie następujących tras rowerowych (w nawiasach miejscowości docelowe):

– w całości trasy główne:

- nr 1 (centrum – Szobiszowice – Żerniki – Piekary Śląskie),
- nr 20 (Trynek – Zatorze – Żerniki – Zabrze),
- nr 3 (centrum – Sośnica – Zabrze),
- nr 4 (centrum – Trynek – Bojków Dolny – Mikołów),
- nr 5 (centrum – Sikornik – Knurów),
- nr 50 (centrum – Trynek – Knurów),
- nr 60 (Ostropa – Wilcze Gardło – Pilchowice),
- nr 7 (centrum – Wójtowa Wieś – Ostropa – Kędzierzyn-Koźle),
- nr 80 (centrum – Niepaszyce – Stare Łabędy – Rudziniec),
- nr 9 (centrum – Os. Kopernika – Przyszówka – Czechowice – Pyskowice),

– odcinki tras głównych:

- nr 10 (ul. Tarnogórska – Żerniki – Zbroslawice),
- nr 2 (Szobiszowice – Zatorze),
- nr 30 (centrum – ul. Zabrska),
- nr 6 (centrum),
- nr 8 (centrum – Os. Wojska Polskiego – Stare Gliwice – skraj Brzezinki),
- nr 90 (Szobiszowice – Os. Kopernika),

– w całości trasy drugorzędne:

- nr 12 (Os. Kopernika – Żerniki – Szalsza),
- nr 22 (Zatorze – las Żorek),
- nr 73 (Ostropa – Stare Gliwice – Os. Kopernika),
- nr 84 (Os. Waryńskiego – General Motors),

- nr 85 (Niepaszyce – Os. Brzezinka),
 - nr 93 (Łabędy – Czechowice),
- odcinkowo trasy drugorzędne:
- nr 32 (Sośnica – Ligota Zabrska – lotnisko – ul. Rybnicka),
 - nr 42 (Ligota Zabrska),
 - nr 61 (Os. Trynek – Sikornik),
 - nr 81 (General Motors – Niepaszyce – Stare Łabędy),
 - nr 86 (Przyszówka – Łabędy),
 - nr 91 (Os. Kopernika),
- w całości trasy trzeciorzędne nr 67 (Wilcze Gardło) i 185 (Brzezinka).

9.2. Etap II

W etapie II proponuje się wykonanie następujących tras rowerowych:

- w całości trasa główna nr 70,
- odcinki tras głównych nr 2, 30, 40, 6, 8 i 90,
- w całości trasy drugorzędne nr 11, 21, 33, 41, 51, 52 i 71,
- odcinki tras drugorzędnych nr 32, 42, 61, 72, 81, 82, 83, 86, 91, 92 i 94,
- w całości trasy trzeciorzędne nr 15, 16, 18, 111, 112, 26, 27, 35, 37, 131, 134, 45, 46, 55, 58, 59, 65 (a-d), 75, 181, 191 i 195÷198,
- odcinki tras trzeciorzędnych nr 184, 187 i 189.

9.3. Etap III

- pozostałe odcinki tras głównych nr 10, 40, 8 i 90,
- w całości trasy drugorzędne nr 87÷89, 95÷97,
- pozostałe odcinki tras drugorzędnych nr 31, 43, 44, 53, 74, 92, 94,
- w całości trasy trzeciorzędne nr 17, 19, 25, 36, 38, 131, 133, 134, 47÷49, 56, 57, 66, 68, 180, 182, 183, 186, 188 i 192÷194,
- odcinki tras trzeciorzędnych nr 184, 187 i 189.

Etapowanie budowy sieci tras rowerowych na obszarze miasta Gliwice przedstawiono na planszy **„PRZEBIEG TRAS WEDŁUG PROJEKTU KONCEPCJI WRAZ Z ETAPOWANIEM ICH REALIZACJI”** o numerze **K-13 014-04-01-D-02**.

Natomiast w tabeli na kolejnej stronie opracowano zbiorcze ich zestawienie wraz z długościami.

NR TRASY	OPIS PRZEBIEGU TRASY	DŁUGOŚĆ TRASY NA TERENIE GLIWIC [km]
ETAP I		
1	Szobiszowice - Piekary Śląskie	6,26
2	Szobiszowice - Bytom	2,51
3	Gliwice, Urząd Miejski – Politechnika Śląska – Sośnica – Zabrze - Katowice-Ligota	7,44
4	Gliwice, Urząd Miejski – Politechnika Śląska – Nowe Gliwice – Bojków Dolny – Przyszowice – ... – Mikołów	7,84
5	Gliwice, pl. Piastów – katedra – Sikornik – hipermarket Auchan – Bojków Gómy – Os. Wojska Polskiego– Knurów	7,99
6	Szobiszowice, most – Wójtowa Wieś – Kolonia Żernicka – Żernica – Pilchowice – Rudy – Racibórz	1,13
7	Gliwice, Urząd Miejski – Wójtowa Wieś – Ostropa – Karnowice – Łany Wielkie – ... – Kędzierzyn-Koźle)	7,53
8	Gliwice, Urząd Miejski – Os. Wojska Polskiego – Stare Gliwice – Brzezinka – Os. Kleszczów – Kleszczów – Bojszów – ... – Rudziniec	5,87
9	Gliwice, Urząd Miejski – Szobiszowice, most – Os. Kopernika – Łabędy-Przyszówka – Czechowice –Pyskowie	9,30
10	Gliwice - Tarnowskie Góry	3,77
12	Os. Kopernika – Os. Wojciecha – Żerniki – Szalsza	5,29
20	Os. Zubrzyckiego – Politechnika Śląska – Zatorze – Żerniki – kąpielisko w Maciejowie – hipermarket M1- Zabrze	9,00
22	Zatorze – las Żorek	1,06
30	Gliwice, dworzec kolejowy – Sośnica – Zabrze	1,29
32	Sośnica – Ligota Zabrska – lotnisko – droga techniczna autostrady A4 – Ostropa	7,00
42	Ligota Zabrska – Os. Trynek	1,13
50	Gliwice, katedra – Os. Trynek – Bojków – Knurów -... – Pszczyna	7,10
60	Gliwice-Ostropa – Wilcze Gardło – Smolnica – Pilchowice – ... – Rybnik	3,78
61	Os. Trynek – Sikornik – Wójtowa Wieś	1,30
67	ul. Bławatków	0,44
73	Ostropa – Stare Gliwice – ul. Portowa	6,05
80	Gliwice, Urząd Miejski – Szobiszowice, most – Stare Łabędy – Ligota Łabędzka – Rzeczyce – Pławniowice – Rudziniec – Góra Św. Anny	8,11
81	Szobiszowice, most – hipermarket Arena – hipermarket Tesco – General Motors – Niepaszyce – Stare Łabędy	2,50
84	Os. Waryńskiego – General Motors	1,84
85	ul. Portowa – Niepaszyce – Os. Brzezinka	2,78
86	Przyszówka – Łabędy – Stare Łabędy – Brzezinka – Bojszów	1,64
90	Gliwice, pl. Piastów – Szobiszowice – Os. Kopernika – Czechowice	1,63
91	Os. Kopernika – Os. Obrońców Pokoju – Żerniki	0,59
93	Łabędy – Czechowice	3,31
185	Os. Brzezinka – Brzezinka	2,99
RAZEM		128,45
ETAP II		
2	Szobiszowice - Bytom	2,94
6	Szobiszowice, most – Wójtowa Wieś – Kolonia Żernicka – Żernica – Pilchowice – Rudy – Racibórz	3,24
8	Gliwice, Urząd Miejski – Os. Wojska Polskiego – Stare Gliwice – Brzezinka – Os. Kleszczów – Kleszczów – Bojszów – ... – Rudziniec	1,38

NR TRASY	OPIS PRZEBIEGU TRASY	DŁUGOŚĆ TRASY NA TERENIE GLIWIC [km]
11	Radiostacja – Os. Obrońców Pokoju – Os. Wojciecha	1,25
15	Os. Powstańców Śląskich	0,94
16	ul. Graniczna	0,96
18	Żerniki – Szalsza	0,30
21	Żerniki – Zabrze-Maciejów	2,73
26	Zatorze – stadion – radiostacja	1,85
27	las Żorek	1,92
30	Gliwice, dworzec kolejowy – Sośnica – Zabrze	5,06
32	Sośnica – Ligota Zabrska – lotnisko – droga techniczna autostrady A4 – Ostropa	7,20
33	Os. Bema – Sośnica	1,37
35	Politechnika Śląska – Podium	1,07
37	Ligota Zabrska – Sośnica	1,11
40	skraj lotniska – Bojków Dolny – Gierałtowiec – Ornontowice	1,10
41	Starówka – Ligota Zabrska – Przyszowice – Paniówki	6,07
42	Ligota Zabrska – Os. Trynek	1,14
45	Politechnika Śląska – Podium	0,46
46	ul. Gwarków – ul. Bojkowska	0,52
51	katedra – ul. Rybnicka – Os. Trynek	2,55
52	pl. Grunwaldzki – Os. Zubrzyckiego	1,41
55	ul. Żwirki i Wigury – ul. Lotników	0,69
58	Os. Trynek – lotnisko	0,58
59	ul. Kormoranów – ul. Pliszki – ul. Biegusa	0,50
61	Os. Trynek – Sikornik – Wójtowa Wieś	1,96
65	Stare Miasto	1,45
70	Gliwice-Ostropa – Choryńskowice, docelowo Choryńskowice – Sośnicowice – Trachy – ... – Kuźnia Raciborska	2,48
71	Sikornik – pl. Grunwaldzki – Karnowice – Kozłów – Rachowice	6,20
72	ul. Rybnicka – Wójtowa Wieś – Os. Wojska Polskiego – hipermarket Arena	3,36
75	ul. Wieczorka – ul. Daszyńskiego – ul. Sowińskiego	2,88
80	Gliwice, Urząd Miejski – Szobiszowice, most – Stare Łabędy – Ligota Łabędzka – Rzeczyce – Pławniowice – Rudziniec – Góra Św. Anny	0,25
81	Szobiszowice, most – hipermarket Arena – hipermarket Tesco – General Motors – Niepaszyce – Stare Łabędy	4,21
82	Wójtowa Wieś – Os. Wojska Polskiego – hipermarket Arena	2,37
83	Os. Wojska Polskiego – hipermarket Tesco	0,71
86	Przyszówka – Łabędy – Stare Łabędy – Brzezinka – Bojszów	0,91
90	Gliwice, pl. Piastów – Szobiszowice – Os. Kopernika – Czechowice	4,21
91	Os. Kopernika – Os. Obrońców Pokoju – Żerniki	2,60
92	Łabędy – huta – Pyskowice	0,39
94	zakłady mechaniczne – Czechowice – Przezchlebie	2,11
111	ul. Bażancia	0,40
112	ul. Bzów – ul. Orzechowa – ul. Paderewskiego	0,83
132	ul. Wiślana	0,93
181	połączenie ul. Nadbrzeżnej z ul. Góry Chełmskiej	0,46

NR TRASY	OPIS PRZEBIEGU TRASY	DŁUGOŚĆ TRASY NA TERENIE GLIWIC [km]
184	trasa wzdłuż General Motors – ul. da Vinci – ul. Eiffi'a	0,97
187	ul. Płocka – ul. Siedlecka	0,47
189	ul. Gaudiego – ul. Gutenberga	2,46
191	ul. Andromedy	0,71
195	Łabędy – Os. Kosmonautów – ul. Piaskowa	2,18
196	ul. Zakątek Leśny – trasa nr 9 w Lesie Łabędzkim	0,91
197	Huta „Łabędy” – Zakłady Mechaniczne „Bumar”	1,14
198	kąpielisko w Czechowicach	2,63
RAZEM		98,52
ETAP III		
8	Gliwice, Urząd Miejski – Os. Wojska Polskiego – Stare Gliwice – Brzezinka – Os. Kleszczów – Kleszczów – Bojszów – ... – Rudziniec	2,20
10	Gliwice - Tarnowskie Góry	0,30
17	projektowana ulica	0,48
19	Os. Żerniki – Zabrze-Maciejów	1,37
25	Os. Powstańców Śląskich – Os. Millenium – stadion – Las Żorek	2,34
31	Sośnica – Zabrze-Maciejów	1,09
36	ul. Robotnicza – ul. Olszynka	0,72
38	Trynek, ul. Pszczyńska – Podium – ul. Królewskiej Tamy – Zabrze-Maciejów	5,15
40	skraj lotniska – Bojków Dolny – Gierałtowice – Ornontowice	2,38
42	Ligota Zabrska – Os. Trynek	1,10
43	Bojków – Bojków Dolny	2,60
44	Bojków Górny – hipermarket Europa Centralna	4,53
47	ul. Górna	0,35
48	Ligota Zabrska – KWK „Sośnica”	0,97
49	hipermarket Europa Centralna	1,78
53	hipermarket Auchan – Żernica	1,33
56	ul. Asnyka	0,80
57	ul. Kilińskiego	0,49
62	Ostropa – Żernica	2,32
63	Wilcze Gardło – Smolnica	0,66
66	Wójtowa Wieś – droga techniczna autostrady A4	2,88
68	Wilcze Gardło – Smolnica	0,62
72	ul. Rybnicka – Wójtowa Wieś – Os. Wojska Polskiego – hipermarket Arena	6,58
74	Wilcze Gardło – Kol. Leśna – Łany Wielkie	2,23
82	Wójtowa Wieś – Os. Wojska Polskiego – hipermarket Arena	0,60
83	Os. Wojska Polskiego – hipermarket Tesco	0,57
86	Przyszówka – Łabędy – Stare Łabędy – Brzezinka – Bojszów	6,26
87	Kozłów – Brzezinka – Ligota Łabędzka – most na Kłodnicy – Dzierżno	2,82
88	Stare Łabędy – Ligota Łabędzka	1,00
89	droga do Rzeczyc – Rzeczycę	0,88
90	Gliwice, pl. Piastów – Szobiszowice – Os. Kopernika – Czechowice	1,61

NR TRASY	OPIS PRZEBIEGU TRASY	DŁUGOŚĆ TRASY NA TERENIE GLIWIC [km]
92	Łabędy – huta – Pyskowice	2,15
94	zakłady mechaniczne – Czechowice – Przezchlebie	1,90
95	kąpielisko w Czechowicach – Pyskowice-Dzierżno	0,65
96	kąpielisko w Czechowicach – Pyskowice	1,10
131	Os. Bema – Os. Żeromskiego	1,57
133	Os. Żeromskiego – Sośnica – Stare Zabrze	1,59
134	ul. Cmentarna	0,41
180	Stare Gliwice – rez. „Dąbrowa” – Brzezinka	4,96
182	Park Szwajcaria – Stare Gliwice – Os. Waryńskiego – trasa nr 8 wzdłuż ul. Kozielskiej	2,64
183	Os. Waryńskiego – hipermarket Tesco	1,07
184	trasa wzdłuż General Motors – ul. da Vinci – ul. Eiffel’a	2,66
186	ul. Płocka – ul. Kaliska – ul. Olsztyńska	0,38
188	ul. Murarska – ul. Klasztorna – ul. Rzeczycka	0,68
189	ul. Gaudiego – ul. Gutenberga	0,26
192	ul. ks. Witoszka – ul. Kopernika – ul. Syriusza	1,14
193	ul. Gwiazdy Polarnej – ul. Centaura	0,78
194	ul. Heweliusza – Kąpielisko Leśne – Przyszówka, ul. Tęczowa	2,56
RAZEM		85,51
RAZEM ETAPY		312,48

10. KOLEJNOŚĆ REALIZACJI TRAS W ETAPIE I

PROPONOWANA KOLEJNOŚĆ REALIZACJI	NUMER TRASY
1	TRASA NR 5
2	TRASA NR 9
3	TRASA NR 3
4	TRASA NR 4
5	TRASY NR 8 i 185
6	TRASA NR 1
7	TRASA NR 6 i 7
8	TRASY NR 90 (ul. Toszecka) i 91
9	TRASA NR 2
10	TRASA NR 50
11	TRASY NR 20 i 22
12	TRASA NR 80
13	TRASY NR 30 i 90 (ul. Dworcowa)
14	TRASA NR 10
15	TRASY NR 86 i 93
16	TRASY NR 42 i 61
17	TRASY NR 60, 67 i 73
18	TRASA NR 32
19	TRASY NR 81, 84 i 85
20	TRASA NR 12

10.1. Uwagi dotyczące realizacji tras rowerowych

Niniejsza koncepcja przedstawia roboczą numerację miejskich tras rowerowych. Przystąpienie do realizacji koncepcji powinno wiązać się z aktualizacją tej numeracji w oparciu o ostateczny kształt tworzonej sieci tras rowerowych i możliwe do wykonania przebiegi poszczególnych tras. Przejrzystość numeracji tras jest jednym z ważnych elementów sieci ułatwiającym orientację w trakcie podróży. Wskazane jest, aby zajmował się tym problemem koordynator znający tego rodzaju problematykę.

11. ŚLĄSKA SIEĆ TRAS ROWEROWYCH

Zgodnie z koncepcją tej sieci tworzą ją:

- trasy główne łączące węzły regionalne, czyli miejscowości o dużej koncentracji ruchu rowerowego ze względów komunikacyjnych i turystycznych, w tym Gliwice, a także miejscowości powiatowe i gminne; trasy główne mają numery od 1 do 99, przez Gliwice przebiega kilka tras głównych,
- trasy drugorzędne łączące inne miejscowości i obiekty; głównie o charakterze turystyczno-rekreacyjnym; trasy drugorzędne mają numery trzycyfrowe, przez Gliwice przebiega kilkanaście tras drugorzędnych.

Zgodnie z dotychczasową koncepcją Śląskiej Sieci Tras Rowerowych przez Gliwice przebiegały trasy główne:

- nr 3 Gliwice – Katowice – Sławków (oznakowanie w granicach Gliwic zanikło),
- nr 4 Katowice – Gliwice,
- nr 6 Sławków – Piekary Śląskie – Gliwice – Racibórz – Krzanowice (oznakowana m.in. w granicach Gliwic i Gminy Pilchowice),
- nr 15 Gliwice – Kędzierzyn-Koźle (oznakowana m.in. w granicach Gliwic i Gminy Sośnicowice),
- nr 16 Gliwice – Ujazd – Góra Św. Anny – Krapkowice (oznakowana poza Gliwicami),
- nr 17 Gliwice – Pyskowice – Lubliniec,
- nr 29 Gliwice – Knurów – Pszczyna.

Niniejsza koncepcja obejmuje inne przebiegi niektórych tras Śląskiej Sieci Tras Rowerowych, w tym zmianę przebiegu trasy nr 6 tej sieci, a także nowe trasy:

- nr 40 Gliwice – Katowice,
- nr 40a jako wariant trasy nr 40 na Zatorzu (obecnie trasa nr 400),
- nr 49 Knurów – Gliwice – Pyskowice,
- nr 49a jako wariant trasy nr 49 na Trynku.

Inne proponowane trasy Śląskiej Sieci Tras Rowerowych to trasy:

- nr 371 Gliwice – Mikołów (oznakowana w granicach Gminy Gierałtowice),
- nr 374 Gliwice – Pilchowice (oznakowana od Ostropy do Pilchowic),
- nr 374a Ostropa – Żernica,
- nr 374b Wilcze Gardło, ul. Bławatków,
- nr 374c Wilcze Gardło – Smolnica (dotychczas nr 396, oznakowanie w granicach Gliwic zanikło)
- nr 376 Sikornik – pl. Grunwaldzki – Karnowice – Rachowice (oznakowana od ul. Kozłowskiej do Rachowic),
- nr 376a ul. Wieczorka – ul. Daszyńskiego – ul. Sowińskiego,
- nr 376b Wójtowa Wieś – Os. Wojska Polskiego – Szobiszowice,

- nr 377 Karnowiec – Kozłów – Brzezinka – Ligota Łabędzka – Dzierżno,
- nr 380 Przyszówka – Os. Kopernika – Brzezinka – rez. „Dąbrowa” – Stare Gliwice,
- nr 381 Łabędy – Brzezinka – Bojszów,
- nr 383 Łabędy – Pyskowice,
- nr 385 Gliwice – Szalsza – Tarnowskie Góry,
- nr 394 Łabędy – Czechowice,
- nr 395 ul. Portowa – Niepaszyce – Brzezinka,
- nr 395a ul. Gaudiego,
- nr 396 Ostropa – Sośnicowice – Kuźnia Raciborska,
- nr 397 las Żorek (częściowo oznakowana),
- nr 399 Czechowice – Pyskowice-Dzierżno,
- nr 400 Gliwice (PKP) – Sośnica (Os. Bema) – Zabrze (Os. Południowe),
- nr 831 Gliwice – Przyszowice – Paniówki
- nr 832 Bojków Dolny – Bojków Górny
- nr 833 Os. Kopernika – Żerniki – Szalsza
- nr 834 pl. Grunwaldzki – lotnisko
- nr 835 Wilcze Gardło – Kol. Leśna – Łany Wielkie
- nr 836 Gliwice – Brzezinka – Kleszczów – Rudziniec
- nr 837 Trynek – ul. Królewskiej Tamy – Maciejów.

Razem 38 tras i łączników.

11.1. Uwagi dotyczące realizacji Śląskiej Sieci Tras Rowerowych

Koncepcja infrastruktury rowerowej w Gliwicach zawiera jedynie wyciąg z aktualnej wersji pełnej koncepcji Śląskiej Sieci Tras Rowerowych. Przystąpienie do realizacji koncepcji powinno wiązać się z uzyskaniem aktualnej wersji tej koncepcji w celu uniknięcia rozbieżności na styku z innymi gminami.

Ponieważ proponowane trasy Śląskiej Sieci Tras Rowerowych pokrywają się z trasami miejskimi, należy każdorazowo rozważyć, którą numerację należy zastosować w trakcie realizacji poszczególnych tras.

12. ROZMIESZCZENIE PARKINGÓW ROWEROWYCH NA TERENIE MIASTA GLIWICE

12.1. Wstęp

Analiza rozmieszczenia parkingów rowerowych na terenie Gliwic została wykonana w oparciu o szereg danych wejściowych wymienionych poniżej. Na ich podstawie poprzez generalizację osiągnięto 6 typów parkingów rowerowych oraz wskazano ich proponowaną lokalizację w terenie miasta.

Wynik analizy zawiera rozmieszczenie parkingów rowerowych oraz ilość stojaków w każdym z nich. Elementem towarzyszącym jest zbiór wymogów zasad projektowania, budowy i utrzymania parkingów rowerowych dołączony do wytycznych określających standardy rowerowe.

12.2. Dane wejściowe

Analizę proponowanej lokalizacji parkingów dla rowerów wykonano w oparciu o rozmieszczenie obiektów ogólnodostępnych będących celami podróży dla mieszkańców miasta i osób przyjezdnych. Szacowana wielkość generowanego przez te obiekty ruchu determinowała proponowaną ilość stojaków rowerowych w każdej ze wskazanych lokalizacji. Ilość stojaków rowerowych została określona w oparciu o wskaźniki stosowane w innych miastach, które zostały dołączone do wytycznych dla projektantów i wykonawców infrastruktury rowerowej w Gliwicach.

Obiekty ogólnodostępne uwzględnione w analizie:

- a) Obiekty sakralne: cmentarz, kościół,
- b) Urząd: poczta, inne,
- c) Transport: dworce PKP i PKS, wybrane miejsca przesiadkowe,
- d) Zdrowie: szpital, przychodnia, apteka,
- e) Oświata: szkoła podstawowa, gimnazjum, szkoły średnie (m.in. licea, technika), szkoły niepubliczne, szkoły wyższe, biblioteka, księgarnia,
- f) Kultura: muzeum, kino, dom kultury, klub, galeria, teatr, zabytki, informacja turystyczna,
- g) Handel: sklep wielko- i średniopowierzchniowy, centrum handlowe,
- h) Sport: hala sportowa, basen kryty i otwarty, stadion, boisko trawiaste, stadnina koni, kort, ściana wspinaczkowa, aeroklub, przystań,
- i) Bezpieczeństwo: policja, sąd,
- j) Duże zakłady przemysłowe.

Wśród wymienionych kategorii tylko grupy G „*Handel*” i J „*Duże zakłady przemysłowe*” mają charakter komercyjny. Należy jednak mieć na uwadze, że są to znaczące generatory ruchu. Dla obiektów z grupy G podana została proponowana lokalizacja oraz ilość stojaków. Dla obiektów z grupy J podana została jedynie sugerowana i

niekompletna lokalizacja parkingów rowerowych bez określenia ilości stojaków w każdym parkingu. Wynika to z faktu braku danych nt. liczby zatrudnionych w dużych zakładach przemysłowych na terenie Gliwic.

W sposób uproszczony w analizie uwzględniono także rozmieszczenie obiektów gastronomicznych, noclegowych i usługowych. Ich sąsiedztwo brano pod uwagę przy precyzowaniu położenia parkingu rowerowe oraz ilości tworzących go stojaków.

12.3. Lokalizacja stojaków

Na podstawie danych wejściowych opracowano optymalną lokalizację dla stojaków i parkingów rowerowych podzielonych na 6 grup:

- A. Parkingi osiedlowe – ogrodzone, zadaszone, oświetlone i zamykane parkingi rowerowe rozmieszczone przede wszystkim na osiedlach budynków z wielkiej płyty. Parkingi osiedlowe nie występują na obszarze osiedli domków jednorodzinnych. Ten typ parkingów to odpowiedź na problemy lokalowe mieszkańców blokowisk z przechowywaniem rowerów. Miejsce przydzielane w parkingu osiedlowym jest rejestrowane przez Urząd przez co żaden z jego użytkowników nie będzie anonimowy.
- B. Parkingi strzeżone (przy parkingach samochodowych) – parkingi rowerowe wydzielone na terenie lub przy parkingach dla samochodów w Śródmieściu. Parkingi ogrodzone, a dostęp do nich byłby kontrolowany przez pracownika parkingu co ma podnieść poczucie bezpieczeństwa właściciela roweru i jest dostępny dla każdego,
- C. Parkingi publiczne otwarte – ogólnodostępne, nieogrodzone stojaki rowerowe zlokalizowane przy obiektach publicznych,
- D. Parkingi przy obiektach oświatowych – stojaki rowerowe zadaszone, ogrodzone, do których dostęp jest kontrolowany przez portiera szkoły. Dopuszcza się tworzenie takich parkingów na terenie wewnętrznym szkoły, niedostępnym po godzinach funkcjonowania obiektu. Zaleca się, aby na tworzenie takich parkingów rowerowych powstał odrębny fundusz popularyzujący dostęp mieszkańców do obiektów oświatowych.
- E. Parkingi przy obiektach sportowych – stojaki rowerowe zadaszone znajdujące się w przestrzeni ogólnodostępnej. Zaleca się, aby na tworzenie takich parkingów rowerowych powstał odrębny fundusz zachęcający mieszkańców miasta do uprawiania sportu.
- F. Parkingi przy obiektach sakralnych – stojaki rowerowe znajdujące się w pobliżu obiektów sakralnych.

Rozmieszczenie parkingów rowerowych na obszarze Gliwic jest wprost proporcjonalne do nagromadzenia celów podróży mieszkańców (praca, szkoła, rozrywka itp.), gęstości zaludnienia i gęstości zabudowy.

Projektując położenie każdego z parkingów rowerowych uwzględniono przebieg ogrodzeń i innych przeszkód oraz wejścia do dużych obiektów. Przyjęto, że odległość od miejsca pozostawienia roweru do

celu podróży nie powinna przekraczać: 25 metrów dla wizyt krótkich (np. apteka) lub 50 metrów dla wizyt długich (np. basen kryty).

Rozmieszczenia parkingów rowerowych na terenie Gliwic przedstawiono na planszy „**LOKALIZACJA PARKINGÓW I STOJAKÓW ROWEROWYCH**” (nr **K-13 014-04-01-D-06**).

12.4. Strefa Płatnego Parkowania

Lokalizacja parkingów rowerowych w Śródmieściu miasta uwzględnia proponowany zasięg Strefy Płatnego Parkowania (SPP). Jednym z celów analizy było zwiększenie atrakcyjności roweru jako bezpłatnego środka transportu w mieście oraz danie mieszkańcom realnej alternatywy dla jazdy samochodem. Na terenie SPP rozmieszczenie parkingów rowerowych jest najgęstsze. Ważne zadanie pełnią parkingi rowerowe przy parkingach strzeżonych samochodowych. Docelowo będą mogły pomieścić wiele rowerów (zajmując niewielką przestrzeń w porównaniu do tej samej ilości samochodów) dając właścicielom jednośladów duże poczucie bezpieczeństwa przed kradzieżą lub dewastacją.

12.5. Stojaki mechaniczne

W ramach opracowania dokonano analizy możliwości wprowadzenia do systemu rowerowej infrastruktury technicznej miasta mechanicznych stojaków (parkingów) dla rowerów.

W chwili obecnej rozwiązania takie są w początkowej, koncepcyjnej fazie. W Polsce ich rozwój i ewentualną produkcję rozważa firma **WIMED** z Tuchowa.

12.5.1. Charakterystyka rozwiązania

W polskich warunkach pierwszoplanowym problem funkcjonowania systemu komunikacji rowerowej jest zapewnienie bezpieczeństwa rowerom pozostawianym przez rowerzystów w strefie centralnej miasta. W odróżnieniu od typowych zachowań rowerowych w państwach zachodnich, w Polsce z reguły statystyczny rowerzysta korzysta z jednego roweru zarówno dojazd rekreacyjnych jak i obligatoryjnych. Skutkuje to tym, iż na co dzień korzysta się często z drogich, zaawansowanych technicznie rowerów, których pozostawienie w zwykłych stojakach rowerowych z prostymi zabezpieczeniami łańcuchowymi jest dla właścicieli rowerów niedopuszczalne.

W ramach konsultacji społecznych (ankietowanie + spotkania z mieszkańcami) jakie odbyły się w ramach projektu jako główny postulat dotyczący infrastruktury, wysuwano konieczność budowy parkingów i miejsc postojowych dla rowerów o dużym poziomie bezpieczeństwa przechowywania rowerów.

Według opinii respondentów miejsca parkingowe dla rowerów w centrum miasta powinny charakteryzować się następującymi cechami:

- zapewniać pełną anonimowość roweru (brak widoku roweru),
- zapewniać szybkość obsługi (czas dostępu do roweru),
- minimalizować zajętość terenu pod parking,
- zadbać aby parking nie stanowił elementu łamiącego porządek architektoniczny otoczenia,
- wpływać na kształtowanie polityki komunikacyjnej miasta (dojazd rowerem, a nie samochodem),
- charakteryzować się prostą technologią obsługi i ewentualnego pobierania opłat.

Wszystkie te cechy, a w szczególności postulat minimalizacji zajętości terenu spełniają mechaniczne stojaki rowerowe, wyposażone w odpowiednie systemy dokowania rowerów oraz logowania się użytkowników.

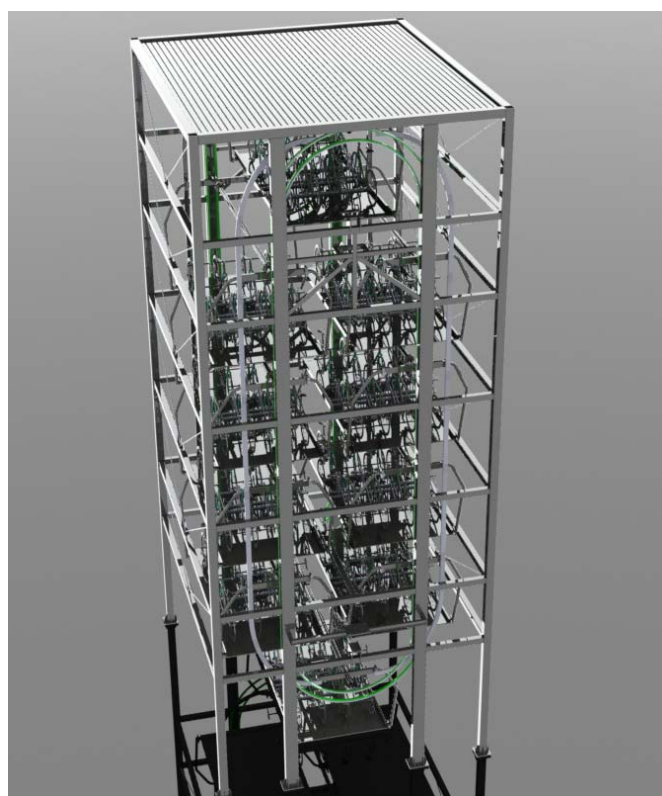
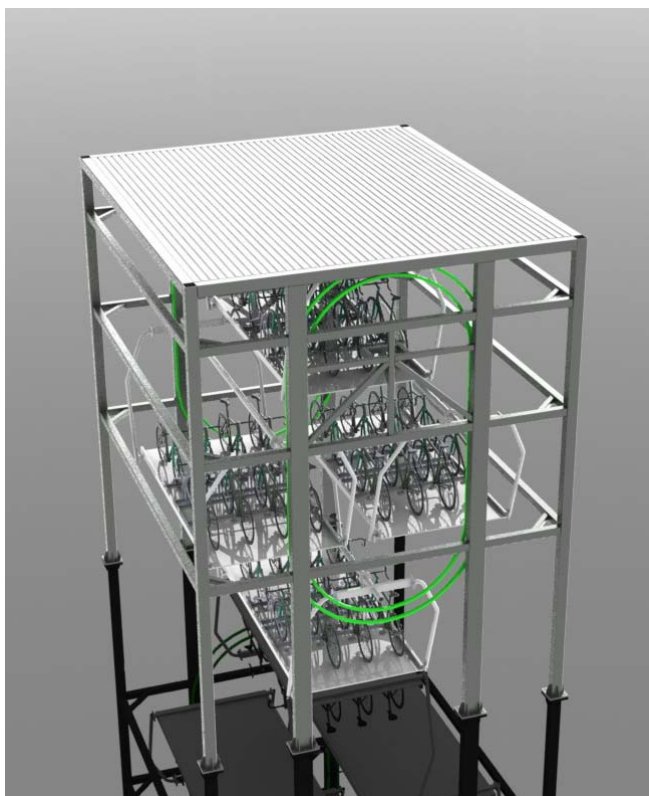
Oczywiście z racji kosztów realizacyjnych i obsługowych ta forma miejsc postojowych powinna być dedykowana dla miejsc o szczególnym znaczeniu w systemie typu:

- obiekty użyteczności publicznej w ścisłym centrum miasta (np. Urząd Miejski, sądy itp.)
- duże obiekty sportowe (np. Hala GLIWICE, stadion miejski),

- duże, wielkopowierzchniowe obiekty handlowe.

W koncepcji infrastruktury technicznej powiązanej z systemem rowerowym przewidziano potencjalne miejsca lokalizacji takich obiektów w wybranych miejscach. Oczywiście ich realizacja będzie zależała od możliwości finansowych miasta, bądź inwestorów prywatnych zainteresowanych w przyciągnięciu do swoich obiektów potencjalnych klientów.

Wizualizację przykładów wstępnych koncepcji wielopoziomowych parkingów dla rowerów przedstawiono na poniższych grafikach.

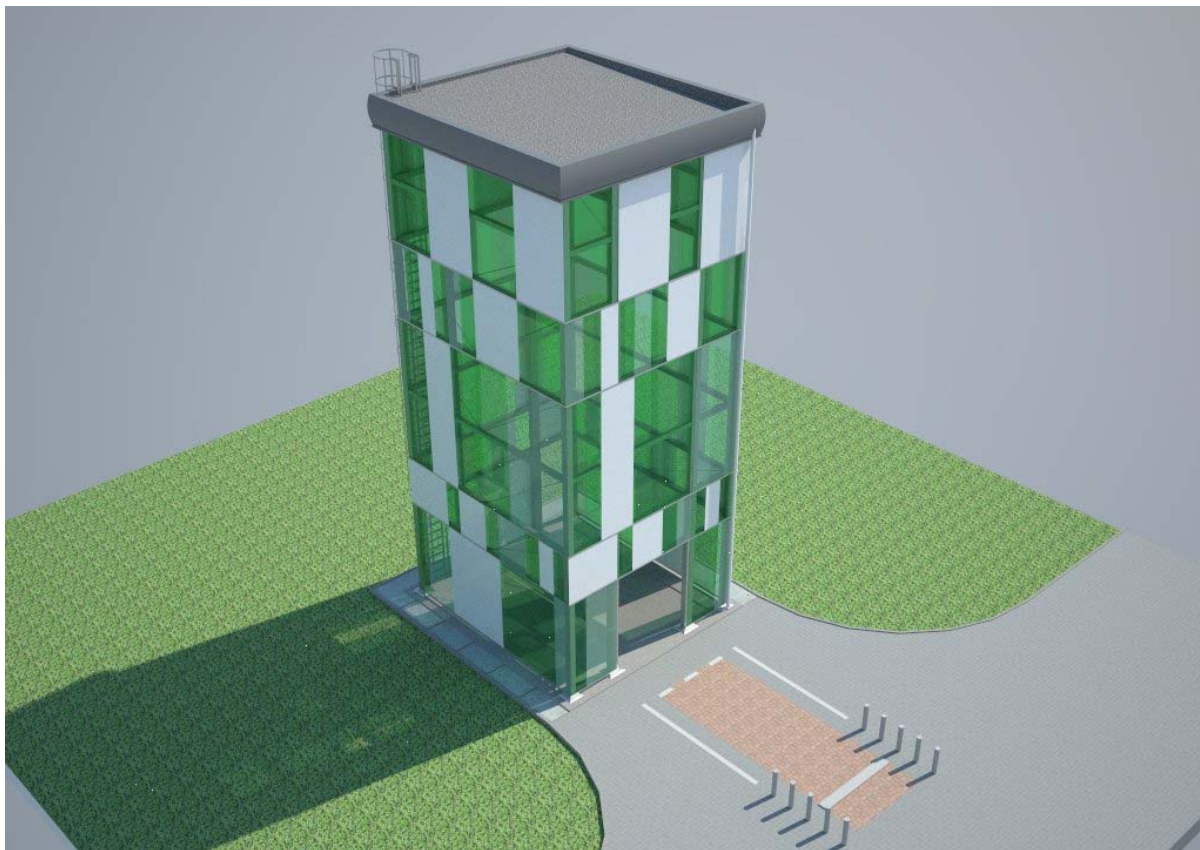
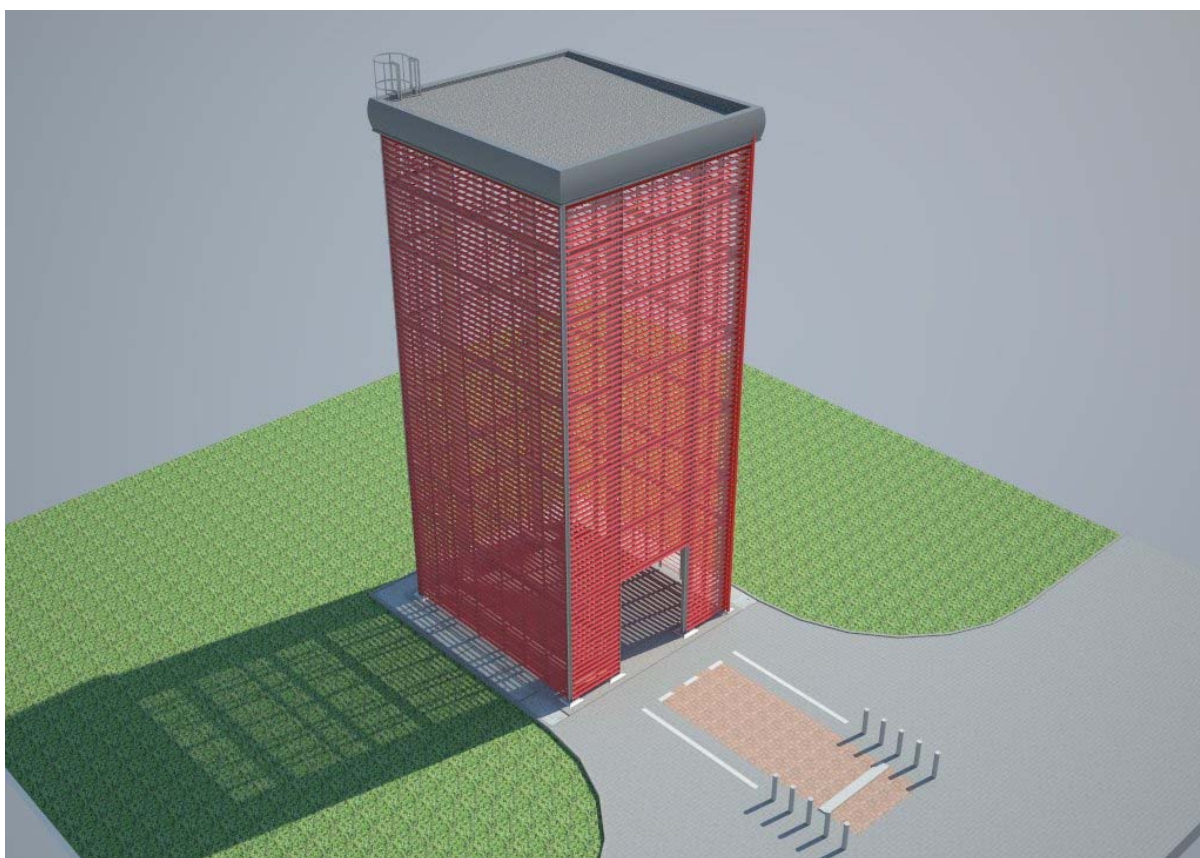


Materiały WIMED Tuchów

Jak widać technologia ta daje możliwość prefabrykacji obiektów w zależności od potrzeb i możliwości inwestora.

Ponad to charakter i forma obiektu daje możliwość dowolnego kształtowania jego elewacji pod względem kolorystycznym oraz funkcjonalnym (np. płatno powierzchni reklamowe, miejskie tablice informacyjne i itp.)

Przykładowe rozwiązania przedstawiono na kolejnej stronie opracowania.

*Materiały WIMED Tuchów**Materiały WIMED Tuchów*

13. POWIĄZANIE PROPONOWANEJ KONCEPCJI TRAS ROWEROWYCH Z PROGRAMAMI ROZWOJOWYMI OKREŚLONYMI W STRATEGII ROZWOJU MIASTA GLIWICE

13.1. Założenia

W dokumencie miejskim pt.: **STRATEGIA ZINEGROWANEGO I ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU MIASTA GLIWICE DO ROKU 2022 – AKTUALIZACJA** (Gliwice, lipiec 2007) problematykę związaną z komunikacją rowerową zawarto w części poświęconej programom operacyjnym (pkt.7) w **Programie operacyjnym 3: Gliwice po godzinach**, pkt. 3.2, pkt 3.2.2. – rozbudowa sieci dróg rowerowych, gdzie jako główne mierniki realizacji projektu przyjęto parametry techniczne infrastruktury.

W tym samym programie w pkt 3.4 **Gliwickie szlaki** założono stworzenie tematycznych szlaków turystycznych łączących atrakcje miasta: pkt. 3.4.1. **Szlak zabytków inżynierskich**, pkt. 3.4.2. **Szlak zabytków sakralnych**, pkt. 3.4.3. **Szlak nekropolii gliwickich**.

W założeniach Strategia miała być punktem wyjścia do wykonania opracowań mających na celu wygenerowanie powyższych szlaków tematycznych. Dokumenty takie do chwili obecnej nie zostały opracowane i wdrożone.

Wobec powyższego w ramach niniejszego opracowania autorzy dokonali inwentaryzacji GIS-owej obiektów grupując je wg następujących kategorii:

- zabytki inżynierskie,
- zabytki sakralne,
- nekropolie,

ponadto zinwentaryzowano dodatkowe kategorie obiektów:

- obiekty muzealne,
- obiekty rekreacyjne,
- obiekty sportowo-rekreacyjne,
 - obiekty tenisowe
- obiekty dla sportu wyczynowego.

Wszystkie te obiekty zostały wprowadzone do GIS-owej bazy danych, którą skonfrontowano z projektowanym systemem tras rowerowych co wizualizowano na planszy „**TRASYS ROWEROWE A WAŻNIEJSZE OBIEKTY HISTORYCZNE, TURYSTYCZNE I REKREACYJNE**” o numerze **K-13 014-04-01-07**.

Skonfrontowanie przebiegów projektowanych tras rowerowych z wybranymi, atrakcyjnymi obiektami pokazuje, że zaproponowane przebiegi dla pierwszego etapu dają praktyczną możliwość dowolnego powiązania między sobą wybranych obiektów.

Wobec powyższego wykreowanie szlaków wg strategii rozwoju miasta będzie zależało od ich autorów, a nie od możliwości systemu rowerowego jako takiego pozwalając na bardzo elastyczne podejście do problemu.

**DODATKOWE ANALIZY
(NIE WYMAGANE W SIWZ)
WYKONANE W RAMACH WNIOSKÓW
POKONSULTACYJNYCH**

14. ANALIZA WŁASNOŚCIOWA

14.1. Wstęp

Przeprowadzone konsultacje społeczne w poszczególnych dzielnicach miasta Gliwice wykazały, iż bardzo „gorącym” dla mieszkańców problemem związanym z przyszłą fazą realizacyjną budowy dróg rowerowych na terenie miasta jest własność gruntów.

SIWZ dla tematu nie nakładał na projektantów konieczności przeprowadzenia analizy własnościowej koncepcji. Jednak wobec skali zainteresowania tym problemem ze strony mieszkańców podjęto próbę wykonania takiej analizy. Jej powodzenie było uwarunkowane przez udostępnienie przez UM Gliwice GIS-owej bazy danych o typie własności na terenie całego miasta Gliwice.

Autorzy wystąpili do inwestora o stosowne dane w postaci:

- Obrys działki (grafika w systemie GIS)
- Dane działki (dane opisowe):
 - Typ własności
 - Numer działki

Postulowane dane w postaci GIS-owej zostały udostępnione przez miejski SIT w postaci plików SHP, które zostały wprowadzone do systemu GIS *MapInfo* na którym przeprowadzono kompleksową, uproszczoną analizę obszarową własności z rozbiciem na poszczególne etapy realizacyjne systemu jako całości.

Analiza została przeprowadzona w dwóch wariantach:

- Wyselekcjonowano wszystkie działki będące w kolizji („dotknięte”) projektowanym systemem, dla których policzono ich liczbę oraz całkowitą powierzchnię.
- Wyselekcjonowano powierzchnie 6-cio metrowego bufora wzdłuż tras rowerowych dla kolizyjnych działek i dokonano sumowania powierzchni.

Wyniki analiz konfliktów własnościowych przedstawiono UW układzie:

- zestawień tabelarycznych,
- w postaci graficznej na planszach,

Uwaga! Uzyskane dane dla powierzchni buforowych należy traktować jako orientacyjny

DANE TABELARYCZNE DLA ANALIZY WŁASNOŚCIOWEJ

**Liczba działek prywatnych kolidująca z 6-metrowym pasem
wzdłuż tras rowerowych w przypadku ich budowy lub przebudowy**

ETAP	LICZBA DZIAŁEK PRYWATNYCH
I	451
II	408
III	195

ETAP I

Lp.	WŁASNOŚCI	LICZBA DZIAŁEK	POWIERZCHNIA [m ²]	
			DZIAŁEK W CAŁOŚCI	DZIAŁEK WYCIĘTYCH BUFOREM O SZER. 6 m POD TRASY ROWEROWE
1	GMINA	1 466	9 327 164,3	603451,2
2	GMINA/ INNY WŁAŚCICIEL	6	4 102,0	718,7
3	SKARB PAŃSTWA	262	2 887 023,0	67118,4
4	PRYWATNA	854	11 631 209,3	96083,4
5	WSPÓLNOTA	9	11 925,7	442,9
6	SUMA	2 597	23 861 424,3	767 814,6

ETAP II

Lp.	WŁASNOŚCI	LICZBA DZIAŁEK	POWIERZCHNIA [m ²]	
			DZIAŁEK W CAŁOŚCI	DZIAŁEK WYCIĘTYCH BUFOREM O SZER. 6 m POD TRASY ROWEROWE
1	GMINA	922	3 881 282,3	307 682,3
2	GMINA/ INNY WŁAŚCICIEL	5	4 398,9	636,1
3	SKARB PAŃSTWA	335	2 221 384,9	72 234,2
4	PRYWATNA	714	4 517 939,4	64 155,8
5	WSPÓLNOTA	7	6201,6	161,6
6	SUMA	1 983	10 631 207,1	444 870,0

ETAP III

Lp.	WŁASNOŚCI	LICZBA DZIAŁEK	POWIERZCHNIA [m ²]	
			DZIAŁEK W CAŁOŚCI	DZIAŁEK WYCIĘTYCH BUFOREM O SZER. 6 m POD TRASY ROWEROWE
1	GMINA	536	1 978 452,7	194 203,6
2	GMINA/ INNY WŁAŚCICIEL	1	727,9	0
3	SKARB PAŃSTWA	233	5 310 404,9	92 494,8
4	PRYWATNA	426	5 189 204,6	85 574,7
5	WSPÓLNOTA	5	8 224,8	146,9
6	SUMA	1 201	12 487 014,9	372 420,0

W postaci graficznej analizę własnościową przedstawiono na dwóch planszach.

Na planszy „**DOCELOWY UKŁAD TRAS ROWEROWYCH NE TLE PODZIAŁÓW WŁASNOŚCIOWYCH NA TERENIE MIASTA GLIWICE**” o numerze **K-13 014-04-01-D-08** zwizualizowano trasy rowerowe na tle działek z podziałem na rodzaj własności.

Kolejna plansza „**ANALIZA KONFLIKTÓW WŁASNOŚCIOWYCH**” o numerze **K-13 014-04-01-D-09** przedstawia zakres konfliktów własnościowych dla odcinków tras o szerokości bufora 6 m zakwalifikowanych do budowy lub przebudowy z działkami należącymi do osób prywatnych, firm lub wspólnot.

15. PROGNOZA DOCELOWEGO RUCHU ROWEROWEGO W MIEŚCIE GLIWICE

15.1. Wstęp

Modelowanie i prognozowanie ruchu rowerowego jest w Polsce rzadkością. Poza nielicznymi przykładami prób modelowego odzwierciedlenia podróży realizowanych tym środkiem transportu, właściwie nie prognozuje się jak taki ruch mógłby się odbywać w ujęciu systemowym dla obszaru całego miasta. Dokładna analiza stanu istniejącego, a w dalszej kolejności prognoza, wymaga bowiem odpowiedniej ilości pomiarów i badań. Nie tylko ogólnych, dotyczących obecnych zachowań komunikacyjnych ale przede wszystkim stricte ukierunkowanych na działanie systemu rowerowego i pozwalających określić jak jego rozwój może przekładać się na zmiany zachowań komunikacyjnych, a w konsekwencji podziału zadań przewozowych i obciążenia sieci.

Niniejsza próba wykonania prognoz ruchowych dla pracy układu tras rowerowych na terenie miasta Gliwice została podjęta poza zakresem SIWZ-u i ma charakter pionierski w skali kraju.

Wyniki symulacji należy traktować jako materiał pomocniczy szczególnie w kontekście podejmowania decyzji co do kolejności realizacji poszczególnych odcinków systemu.

15.2. Główne założenia

Celem opracowania była próba określenia i zobrazowania **przyszłego, deklarowanego w ankietach, ruchu rowerowego** przenoszonego ale i wzbudzanego przez projektowany układ dróg rowerowych w Gliwicach.

Podstawą prognozy były:

- badanie zachowań komunikacyjnych mieszkańców (próba 500) – INKOM, 2011 rok
- multimodalny model i prognoza ruchu – INKOM, 2013 rok
- ankietę rowerową – INKOM, 2013 rok (w ramach tematu)
- koncepcja układu tras rowerowych tu – INKOM, 2013 rok (w ramach tematu).

Ze względu na zebrane dane oraz specyficzny charakter ruchu rowerowego - dużą elastyczność względem dostępnej infrastruktury i wrażliwość na warunki pogodowe - prognozę określono dla:

- **okresu od maja do października** (największe wykorzystanie roweru w podróżach),
- **sprzyjających warunków pogodowych** (brak opadów),
- **podróży niepieszych** (odległość podróży > 500m),
- **ruchu wewnętrznego** (brak danych o podróżach zewnętrznych),
- **dnia roboczego** (wtorek / środa / czwartek),
- **godziny szczytu popołudniowego** (14:00-15:00),

15.3. Model podaży - planowana infrastruktura rowerowa

Pierwszym elementem budowy modelu było zakodowanie w programie VISUM planowanej sieci dróg rowerowych na terenie miasta Gliwice. Wprowadzano ją jako zbiory odpowiednio sparametryzowanych elementów grafu skierowanego:

- węzłów, którym przypisywano:
 - współrzędne,
 - rodzaj skrzyżowania (sygnalizacja, brak sygnalizacji),
 - możliwe relacje skrajne,
 - przepustowość poszczególnych relacji (ustalona domyślnie jako nieskończona),
 - parametry oporu (zależne od rodzaju skrzyżowania),
- łuków, którym przypisywano:
 - punkty (węzły) początku i końca,
 - typ (zaprezentowane w tabeli na następnych stronach),
 - przepustowość (ustalona domyślnie jako nieskończona),
 - prędkość w ruchu swobodnym,
 - parametry oporu.

W ramach koncepcji przewidziano etapowanie powstawania poszczególnych elementów systemu.

Etapizację wizualizowano na dołączonej do opracowania na planszy „**PRZEBIEG TRAS WEDŁUG PROJEKTU KONSEPCJI WRAZ Z ETAPOWANIEM ICH REALIZACJI**” o numerze **K-13 014-04-01-D-03**.

Istotnym elementem determinującym parametryzację odcinków dróg rowerowych jest ich typ zależny od nawierzchni i charakteru oddziaływania względem innych uczestników ruchu. Ich lokalizacje oraz parametry przedstawiono na schemacie na kolejnej stronie opracowania

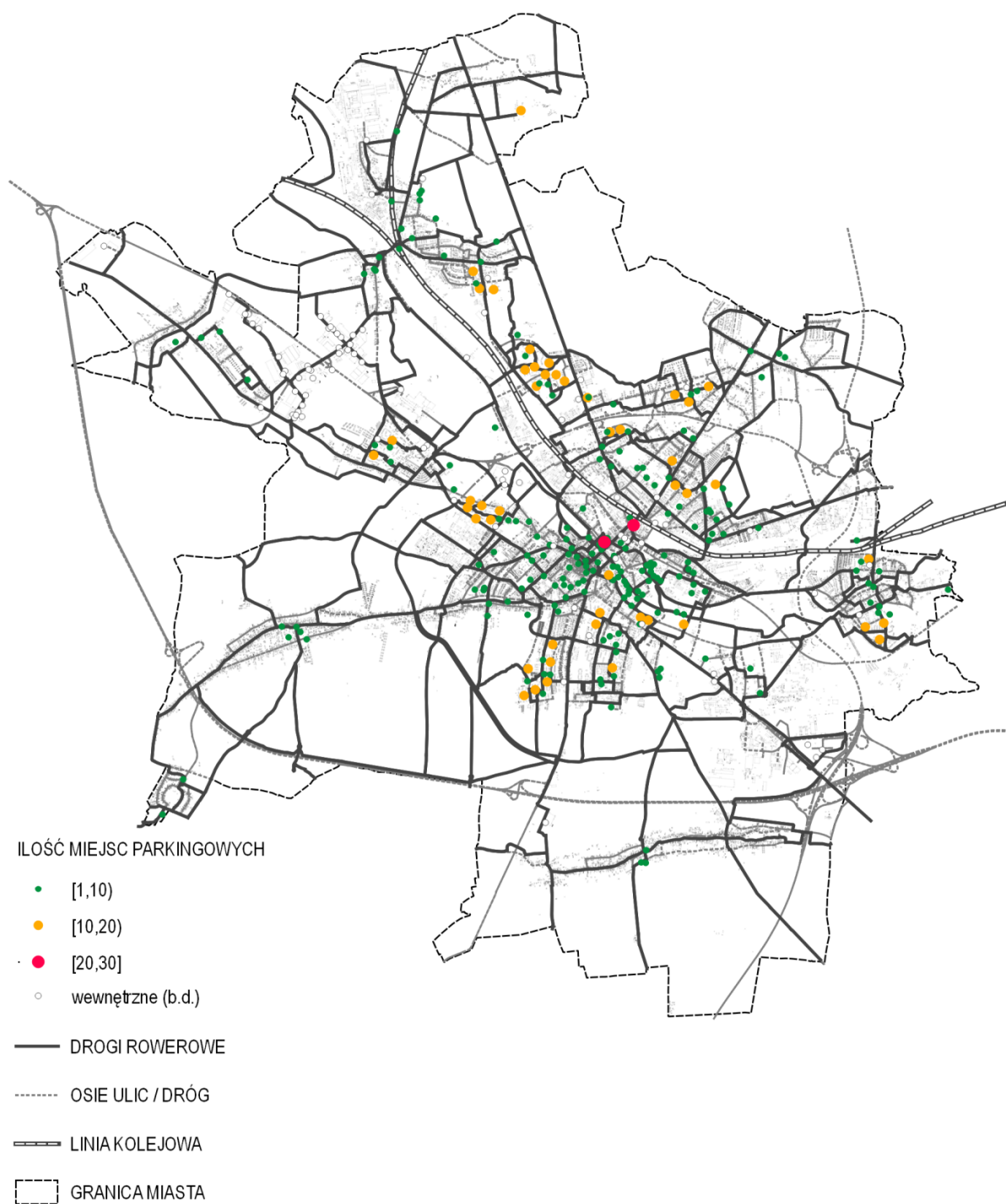
W poniższej tabeli zestawiono przyjęte prędkości swobodne dla poszczególnych parametrów technicznych odcinków tras rowerowych.

TYP	OPIS	PREDKOŚĆ SWOBODNA
		[km/h]
1	DDR droga dla rowerów / asfalt, kostka	20
2	DDR droga dla rowerów / żwir, tłuczeń	16
3	PRR pas ruchu rowerowego w jezdni / asfalt	20
4	CPR ciąg pieszo-rowerowy / asfalt, kostka	16
5	DP droga publiczna / asfalt, kostka	18
6	D droga / płyty betonowe, trylinka	14
7	D droga / żwir, tłuczeń	15
8	U utrudnienia / przejazdy, kładki, inne	8

Model podaży powinien także odzwierciedlać wpływ powstania planowanej infrastruktury parkingowej dla rowerów.

W tym celu sparymetryzowano poszczególne lokalizacje względem ilości dostępnych miejsc postojowych, a następnie podpięto je do sieci. Ich lokalizacje wraz z podziałem wielkościowym przedstawiono na rysunku na kolejnej stronie opracowania

LOKALIZACJA PLANOWANYCH PARKINGÓW ROWEROWYCH W GLIWICACH



15.4. Rejony komunikacyjne

Kolejnym krokiem budowy modelu był podział miasta na rejony komunikacyjne tj. obszary o jednorodnych zachowaniach komunikacyjnych.

Podział ten dokonany został na podstawie dostępnych informacji o rodzaju i ukształtowaniu terenu, występującej zabudowie i charakterze danego obszaru.

Miasto podzielono na **155 wewnętrznych** rejonów komunikacyjnych.

Rejony komunikacyjne podpięto do sieci za pomocą konektorów, na podstawie analizy zagospodarowania przestrzennego, lokalizacji parkingów rowerowych oraz układu dróg publicznych i dojazdowych umożliwiających włączenie się do tras rowerowych.

Lokalizacje i przebieg granic rejonów wewnętrznych przedstawiono na rysunku.

PODZIAŁ MIASTA NA REJONY KOMUNIKACYJNE



15.5. Model popytu – prognoza na 2016 rok

Model popytu prognostycznego oszacowano na podstawie:

- Multimodalnej prognozy ruchu dla miasta Gliwice na rok 2016, gdzie **określono ruch rowerowy w 2016 roku dla godziny szczytu popołudniowego (14:00-15:00) w podziale na motywacje podróży (D-P-D, D-N-D, D-I-D, NZD), który odbywać się będzie bez względu na realizację inwestycji rowerowych,**

MOTYWACJA	UDZIAŁ PODRÓŻY ROWEROWYCH
D-P-D dom - praca - dom	2,0%
D-N-D dom - nauka - dom	1,0%
D-I-D dom - inne - dom	4,0%
NZD niezwiązane z domem	8,6%

- wyników ankiety rowerowej, gdzie na podstawie **deklaracji** ankietowanych **o rezygnacji z dotychczasowego sposobu odbywania podróży na rzecz komunikacji rowerowej po realizacji inwestycji, określono wielkości maksymalnego ruchu wzbudzonego.** Wykorzystano w tym celu oszacowane w prognozie na rok 2016 macierze ruchu indywidualnego i zbiorowego dla godziny szczytu popołudniowego (14:00-15:00).

Chcąc zachować pewną dozę ostrożności w implementowaniu do prognozy wyników ankiet wprost, zdecydowano się na wprowadzenie drugiego wariantu. Wynika to z obawy, iż deklaracje respondentów na temat chęci korzystania z systemu, który obecnie nie istnieje, mogą być nadmiarowe.

DEKLARACJE	UDZIAŁ	
	WARIANT 1 (z ankiet)	WARIANT 2 (arbitralny)
RzKI rezygnujący z samochodów	10,0%	5,0%
RzKZ rezygnujący z komunikacji zbiorowej	18,0%	9,0%

15.6. Symulacje ruchu

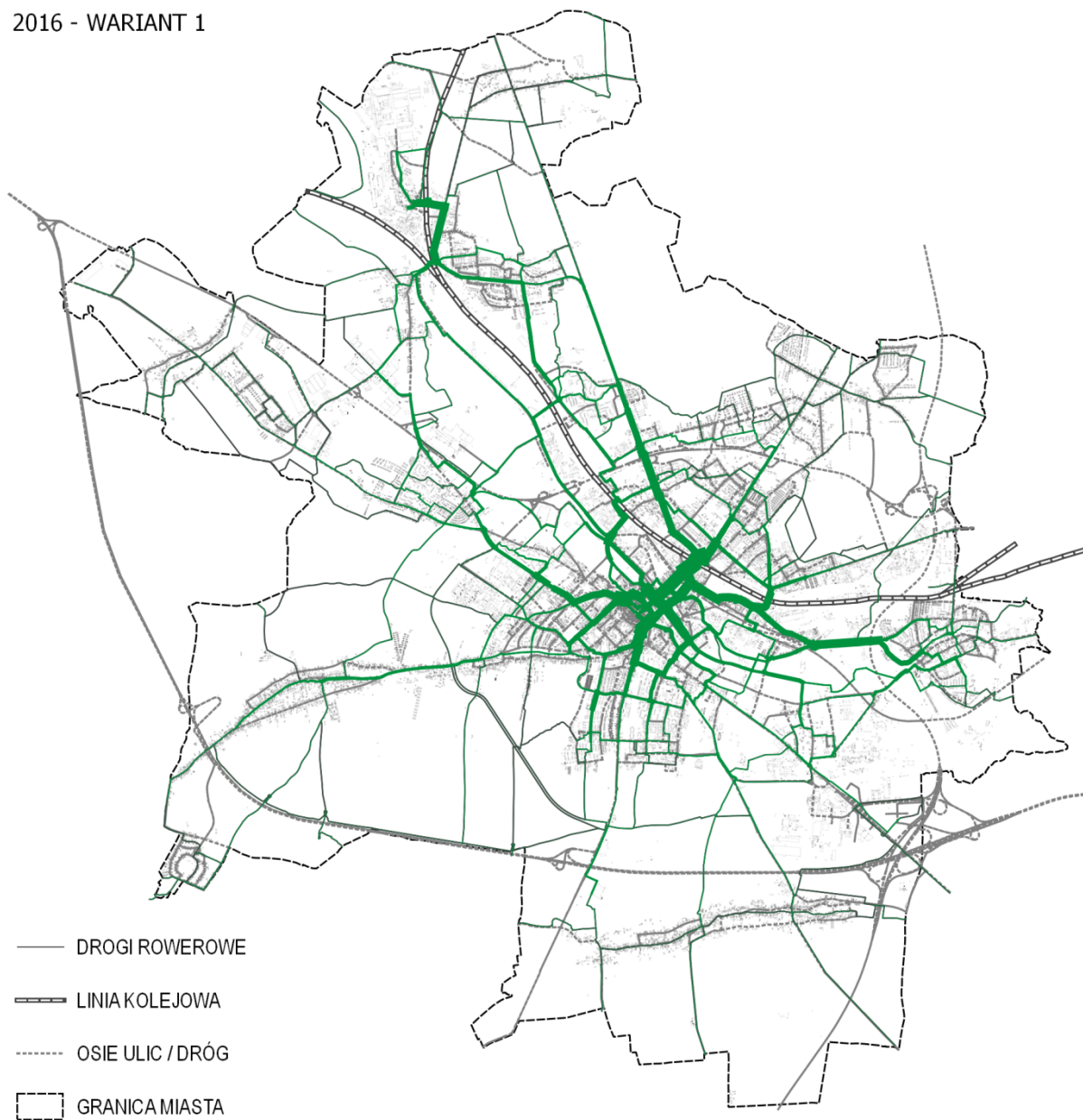
Uzyskane wariantowe wielkości macierzy ruchu rowerowego, były poddawane procesowi rozkładu ruchu na zakodowaną sieć, za pomocą procedury rozkładu stochastycznego zawartej w programie PTV VISUM.

Wyniki przedstawiają w sposób uproszczony kartogramy ruchu na kolejnych stronach.

W większym uszczegółowieniu wyniki symulacji przedstawiono na planszy **„PROGNOZA DOCELOWEGO RUCHU ROWEROWEGO”** o numerze **K-13 014-04-01-D-10**

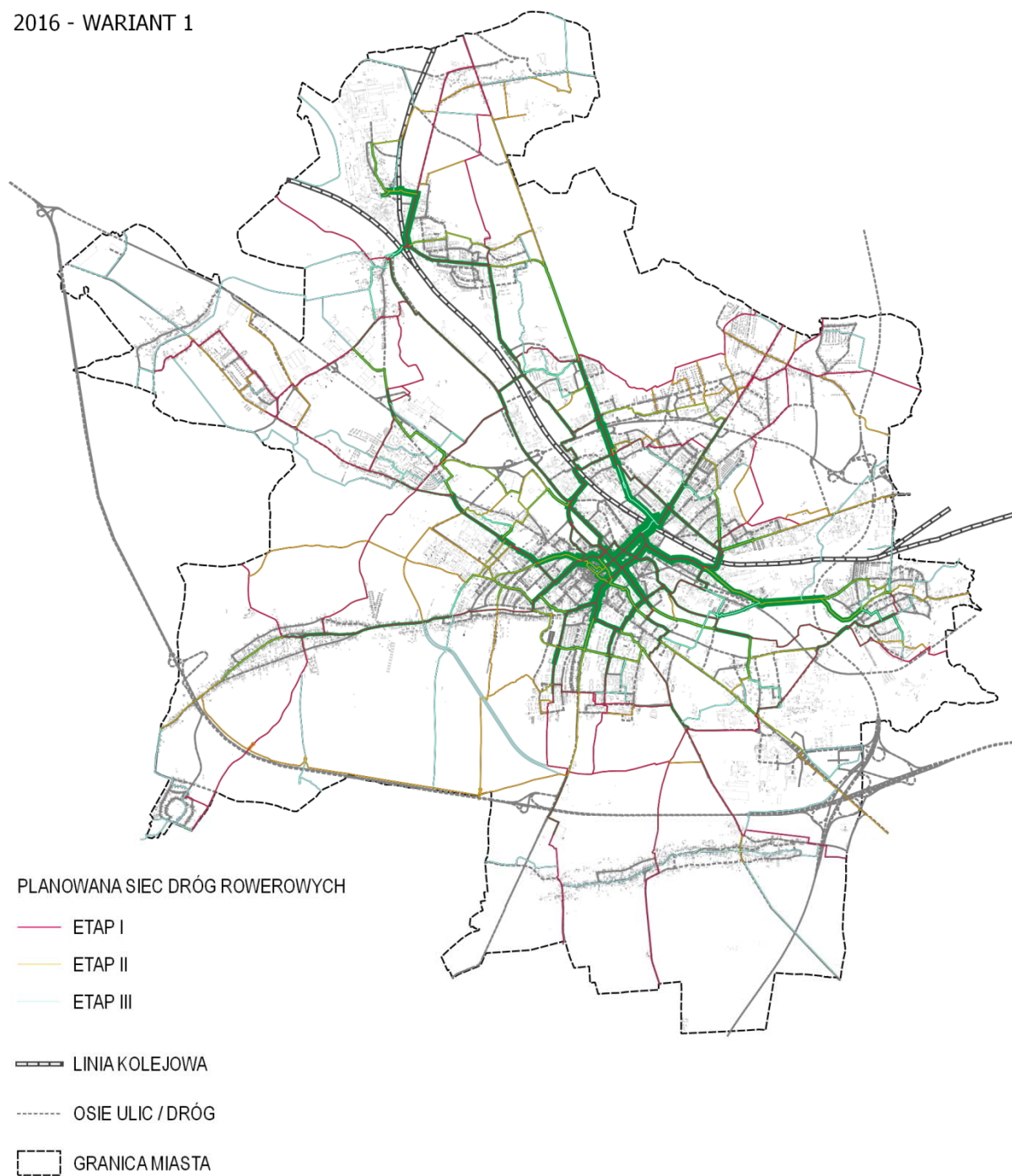
PROGNOZOWANE POTOKI RUCHU ROWEROWEGO NA PLANOWANYM UKŁADZIE DRÓG ROWEROWYCH

2016 - WARIANT 1

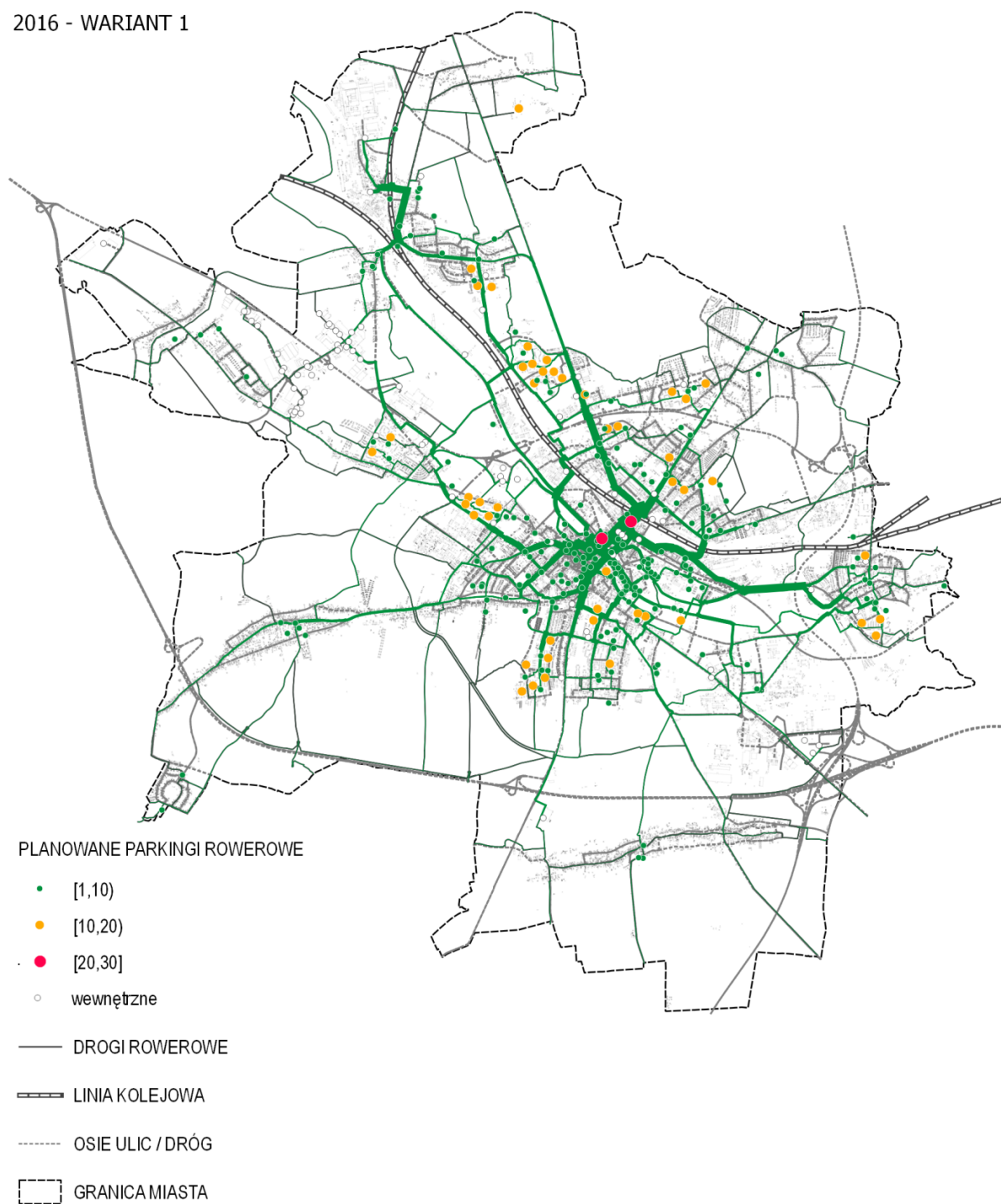


PROGNOZOWANE POTOKI RUCHU ROWEROWEGO NA PLANOWANYM UKŁADZIE DRÓG ROWEROWYCH

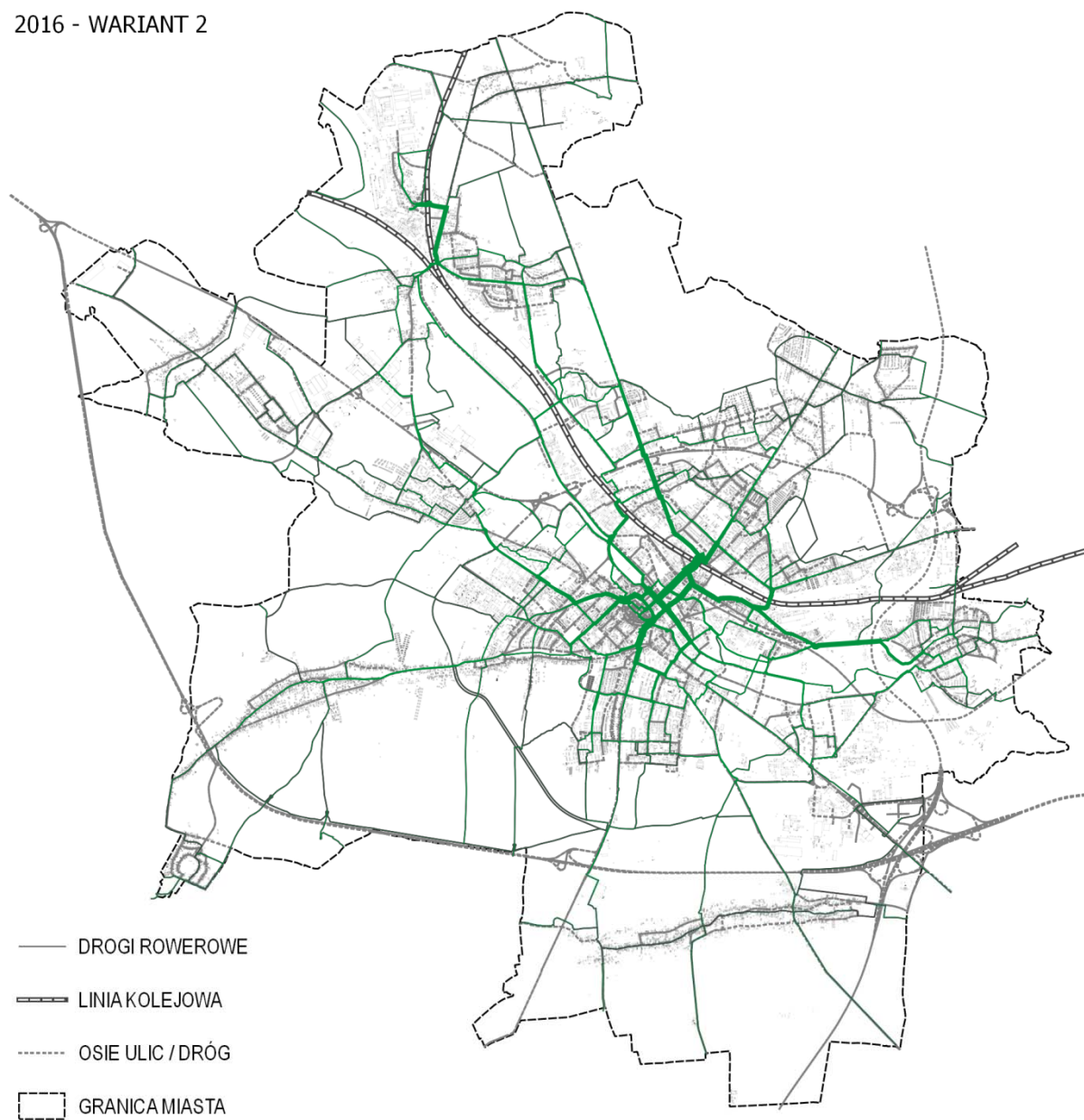
2016 - WARIANT 1



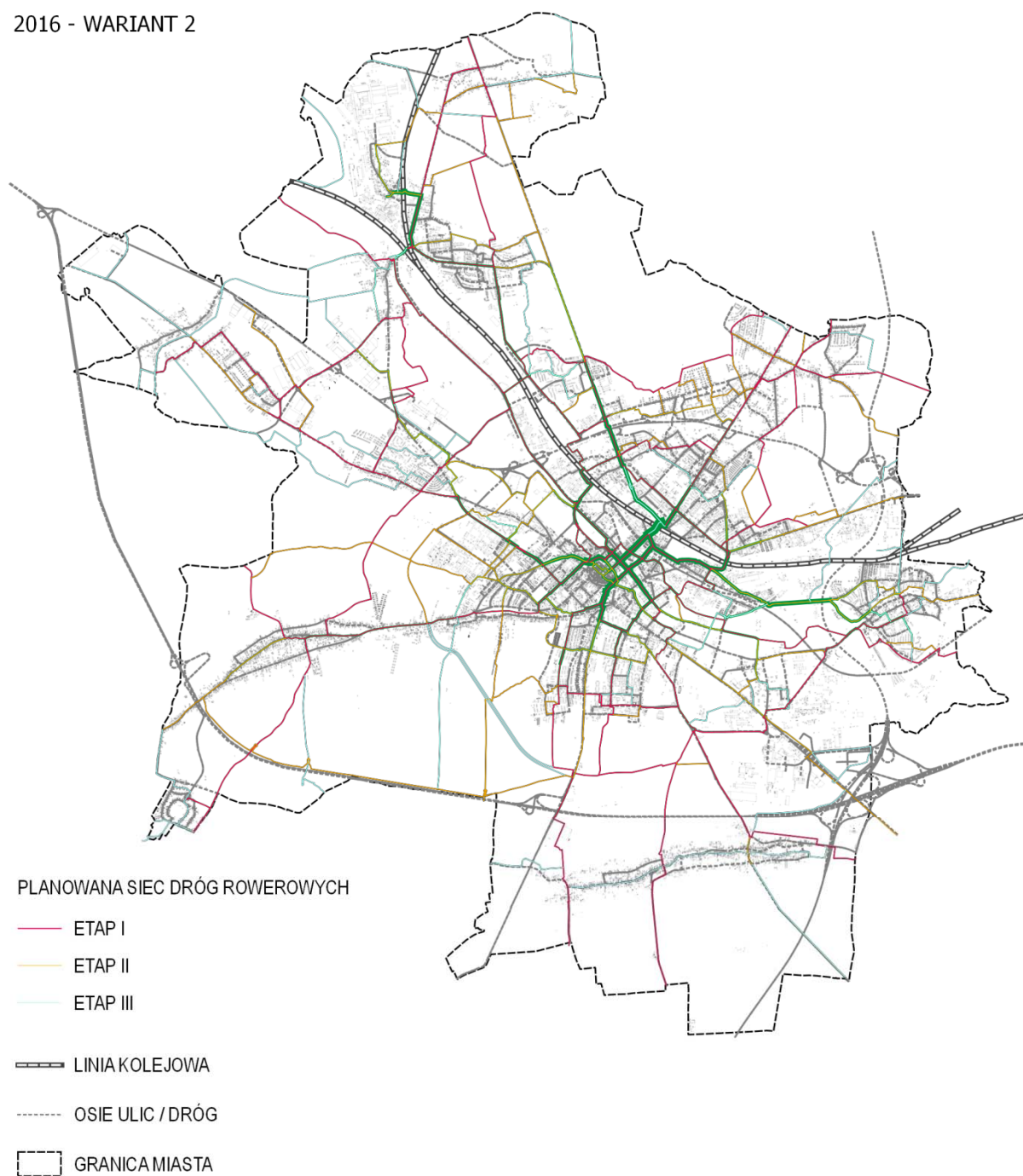
PROGNOZOWANE POTOKI RUCHU ROWEROWEGO NA PLANOWANYM UKŁADZIE DRÓG ROWEROWYCH
2016 - WARIANT 1



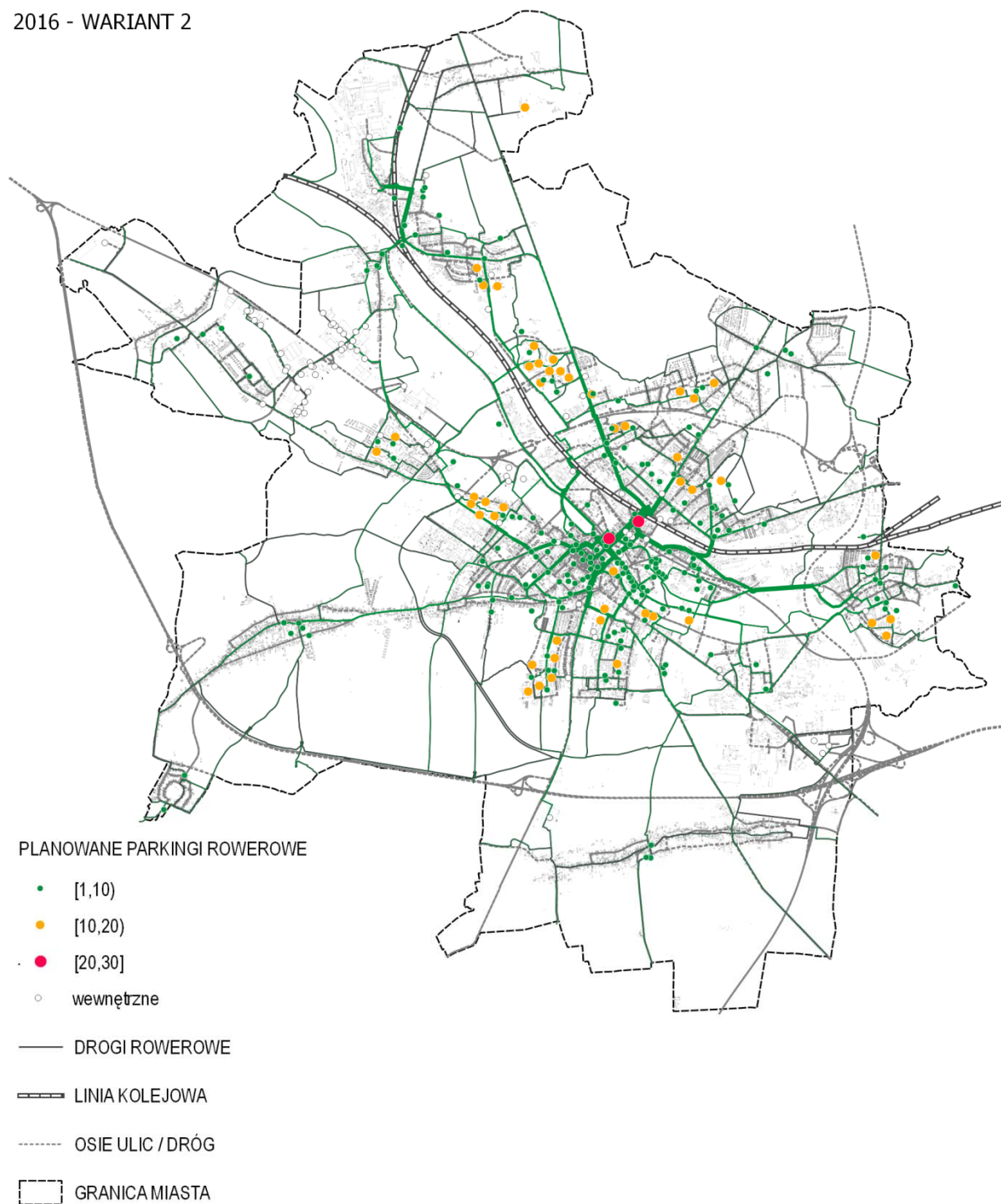
PROGNOZOWANE POTOKI RUCHU ROWEROWEGO NA PLANOWANYM UKŁADZIE DRÓG ROWEROWYCH
2016 - WARIANT 2



PROGNOZOWANE POTOKI RUCHU ROWEROWEGO NA PLANOWANYM UKŁADZIE DRÓG ROWEROWYCH
2016 - WARIANT 2



PROGNOZOWANE POTOKI RUCHU ROWEROWEGO NA PLANOWANYM UKŁADZIE DRÓG ROWEROWYCH
2016 - WARIANT 2



15.7. Podsumowanie

Przeprowadzone miały za zadanie wykreowanie głównych potoków ruchu rowerowego jakie występować będą po realizacji założonego projektu układu tras rowerowych w Gliwicach.

Dotyczyło to przede wszystkim podróży obligatoryjnych, jako tych, które powinny być obsługane w pierwszej kolejności.

Należy pamiętać, iż wielkości oszacowanych potoków ruchu rowerowego, ze względu na deklaratorywność ankiet, może być obarczona znacznym błędem.

W ankietach respondenci określali bowiem swoje zachowania w sytuacji, która obecnie nie ma miejsca - odbywania podróży w warunkach występowania spójnej sieci dróg rowerowych wraz z towarzyszącą jej rowerową infrastrukturą techniczną (głównie chodzi o możliwość bezpiecznego parkowania rowerów).

Nie zmienia to faktu, iż o ile wielkości prezentowanych natężeń na poszczególnych odcinkach mogą się w przyszłości różnić od prognozowanych to ich kierunki i proporcje względem siebie pozostaną zachowane, gdyż oparte są na badaniach istniejących zachowań komunikacyjnych.

Z tego punktu widzenia, niniejsza praca powinna być pomocna przy określaniu harmonogramu wdrażania projektu w życie, tak aby od początku skupić się na realizacji jego elementów, najistotniejszych z ruchowego punktu widzenia.

Pozwoli to w przyszłości w fazie realizacyjnej na maksymalizację efektów ruchowych i ekonomicznych.

16. WNIOSKI KOŃCOWE

Wykonane w ramach koncepcji studia i analizy pozwalają sformułować następujące wnioski końcowe:

- Istniejąca, bardzo uboga infrastruktura rowerowa w mieście Gliwice jest głównym czynnikiem hamującym wzrost potoków ruchu rowerowego. Dotyczy to w szczególności podróży obligatoryjnych (dojazdy do pracy i nauki).
- Istniejący system w znacznej mierze ma charakter głównie deklaracyjny – trasy opisywane jako istniejące w rzeczywistości prowadzone są w śladzie podstawowego układu drogowego miasta. Dotyczy to w szczególności jego strefy centralnej.
- Analiza bezpieczeństwa istniejącego ruchu rowerowego w mieście wykazała, iż głównym czynnikiem wypadkogennym oprócz nieprzestrzegania przez uczestników ruchu (rowerzyści i kierowcy samochodów) przepisów ruchu drogowego jest brak separacji ruchu rowerowego od samochodowego i nieprzystosowanie skrzyżowań w centrum miasta do jego prowadzenia zgodnie z zasadami obowiązującego dla ruchu rowerowego.
- Realizowane do chwili obecnej na obszarze miasta elementy przyszłego systemu dróg dla rowerów mają charakter często przypadkowy i nie zachowują jednolitych standardów. Ponadto realizowane są w kolejności oderwanej od podstawowej zasady tworzenia systemu – budowana trasa musi w całości łączyć konkretne centra ruchotwórcze.
- Przeprowadzone badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców pod kątem stosowania roweru jako środka transportu w mieście wykazały bardzo dużą akceptację mieszkańców co idei realizacji systemu dróg rowerowych jako pełnoprawnego środka komunikacji miejskiej.
- Wykonana koncepcja techniczna dla Etapu I realizacji tras rowerowych w mieście wykazała jej realność techniczną.
- Analiza urbanistyczna i własnościowa proponowanych przebiegów tras wykazała szereg konfliktów wraz z ich lokalizacją przestrzenną. Ich rozwiązanie wydaje się absolutnie możliwe, szczególnie w kontekście społecznej akceptacji systemu rowerowego jako całości. Problemy te winny być szczegółowo rozpracowane w kolejnych fazach realizacji systemu.
- Uzyskane w wyniku przeprowadzonych symulacji komputerowych potoki ruchu rowerowego w mieście w pełni uzasadniają jego realizację, ale jednocześnie pokazują, iż będą one do uzyskania jedynie w przypadku konsekwentnej realizacji wszystkich jego elementów – tras jako takich i towarzyszącej im infrastruktury technicznej.
- Realizacja systemu dróg dla rowerów w mieście powinna się stać jednym z podstawowych elementów polityki transportowej miasta Gliwice.