

Raport z konsultacji społecznych

w sprawie koncepcyjnego przebiegu Velostrady nr 1 i 7 na terenie Gminy Sosnowiec opracowanego w ramach Programów Funkcjonalno-Użytkowych dla zadania inwestycyjnego p.n.: „Metropolitarna droga rowerowa w obszarze GZM na terenie Gminy Sosnowiec”

Na podstawie art. 5a ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (t.j. Dz.U. z 2020 roku, poz. 713), Uchwały Nr 121/V/2019 Rady Miejskiej w Sosnowcu z dnia 28 lutego 2019 roku w/s zasad i trybu przeprowadzania konsultacji społecznych z mieszkańcami Sosnowca (Dz. Urz. Woj. Śl. Z 2019 r. poz. 1895).

1. Przedmiot konsultacji.

Przedmiotem konsultacji był koncepcyjny przebieg Velostrady nr 1 i 7 na terenie Gminy Sosnowiec opracowanego w ramach Programów Funkcjonalno-Użytkowych dla zadania inwestycyjnego p.n.: „Metropolitarna droga rowerowa w obszarze GZM na terenie Gminy Sosnowiec”

2. Podmioty uprawnione do uczestnictwa w konsultacjach.

Podmiotem uprawnionymi do uczestnictwa w konsultacjach byli wszyscy mieszkańcy miasta Sosnowca, instytucje, organizację pozarządowe, stowarzyszenia oraz instytucje publiczne.

3. Termin konsultacji.

Konsultacje przeprowadzono w dniach od 5 lipca 2024 r. do 19 lipca 2024 r.

4. Forma i tryb konsultacji.

Konsultacje przeprowadzono za pośrednictwem Biuletynu Informacji Publicznej Miasta Sosnowca, strony internetowej: www.konsultacje.sosnowiec.pl

5. Uwagi do konsultacji mogły być zgłaszane:

- w formie papierowej do skrzynek usytuowanych w: Budynku Głównym Urzędu Miejskiego w Biurze Obsługi Interesantów.
- drogą elektroniczną na adres: sekretariat@si.sosnowiec.pl ;
- na platformie konsultacji społecznych www.konsultacje.sosnowiec.pl.

Konsultacje przeprowadzone zostały w formie:

- Składania opinii i uwag za pomocą platformy internetowej: www.konsultacje.sosnowiec.pl
- Składania opinii i uwag za pomocą poczty elektronicznej na adres mailowy: sekretariat@si.sosnowiec.pl
- Składania opinii i uwag w formie pisemnej do skrzynek usytuowanych w Budynku Głównym Urzędu Miejskiego Al. Zwycięstwa 20 - Biuro Obsługi Interesantów

dostępne w godzinach: poniedziałek 7.30 -18.00, wtorek – czwartek 7.30 – 15.30, piątek 7.30-13.00.

6. Raport z analizy zgłoszonych uwag.

W konsultacjach w dniach od 5 lipca 2024 r. do 19 lipca 2024 r. wpłynęło 26 uwag o następującej treści:

L.p.	Temat	Opinia
1	<p>Propozycja zmiany nr 1 zakłada przedłużenie велоstrady pod wiaduktem w ciągu ul. Parkowej aż do ul. Stefana Żeromskiego, gdzie łączyłaby się z istniejącą infrastrukturą rowerową.</p> <p>Propozycja zmiany nr 2 zakłada, że велоstrada obejmowałaby także bezkolizyjny przejazd tunelem pod linią kolejową oraz ulicą 3 Maja w rejonie przystanku tramwajowego Sielec Park, będąc odnogą od odcinka велоstrady opisanego w propozycji nr 1.</p>	<p>cyt.: „Propozycja nr 1: Pokonanie skrzyżowania ulic Grota-Roweckiego oraz Parkowej wiąże się dla rowerzysty z odczekaniem kilku cykli sygnalizacji świetlnej, co w połączeniu z ostrymi łukami dróg dla rowerów wymuszających ograniczenie prędkości jazdy na tymże skrzyżowaniu wiąże się ze zwiększonym czasem podróży oraz mniejszym komfortem dla osób udających się w kierunku części Pogoni położonych na wschód od ul. Orlej oraz Będzińskiej. Postulowane przedłużenie велоstrady szlakiem w kierunku ul. Żeromskiego równoległe do torów kolejowych skróciłoby czas przejazdu dla osób udających się w ww. miejsca, a także zwiększyłoby dostępność Parku Dietla, Sądu Okręgowego, hali MOSiR czy ŻeromParku dla osób poruszających się rowerami. Zaproponowany odcinek nie jest kolizyjny z istniejącą bądź planowaną infrastrukturą, natomiast połączenie z ul. Żeromskiego należy rozważyć obok budynku o adresie 4/1.</p> <p>Propozycja nr 2: Linia kolejowa oraz ul. 3 Maja mają zbliżony przebieg na odcinku śródmiejskim, co skutkuje brakiem bezkolizyjnego dla rowerzystów przejazdu przez oba te ciągi równocześnie. Wyklucza to z poruszania się rowerem po mieście osoby z przyczepami rowerowymi oraz rowerami cargo, które nie mieszczą się do wind umiejscowionych przy istniejących przejściach podziemnych. Stanowi również poważną barierę dla pozostałych rowerzystów zmuszając ich do korzystania ze schodów bądź wspomnianych wind, co negatywnie wpływa na komfort oraz czas podróży. Zakończenie велоstrady po zachodniej stronie linii kolejowej i ul. 3 Maja nie rozwiąże tych problemów, a także uniemożliwi osiągnięcie pełnego potencjału велоstrady dla osób zamieszkałych na wschód od wspomnianych ciągów. Stąd inwestycja powinna obejmować również łącznik odchodzący od odcinka opisanego w propozycji nr 1, który przechodziłby tunelem pod linią kolejową oraz pod ul. 3 Maja w rejonie przystanku Sielec Park, gdzie można wykorzystać do tego celu istniejące już przejście podziemne. Odcinek ten kończyłby się pochylnią od strony Parku Sieleckiego.”</p> <p>Uwaga odrzucona. Uzasadnienie w zakresie Propozycji 1 i 2: Z uwagi na fakt, że PKP PLK S.A. w ramach obecnie realizowanego zadania pn.: „Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska, etap 1: Linia E65 na odc. Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice – prace przygotowawcze” oraz zadania pn. „Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska, etap 1: Linia E65 na odc. Będzin – Katowice – Tychy –</p>

		<p>Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice”, przebuduje istniejący wiadukt kolejowy zlokalizowany w ciągu ul. Żeromskiego brak będzie możliwości wykonania włączenia Velostrady do ul. Żeromskiego pomiędzy torami kolejowymi, a Pałacem Dietla.</p> <p>Analizowany był również wariant:</p> <p>a) uwzględniający włączenie projektowanej Velostrady do istniejącej ścieżki pomiędzy nieruchomościami nr 4 a 4/I przy ul. Żeromskiego. Powyższe spowodowałoby wykonanie Velostrady na terenie objętym Wojewódzką Ochroną Konserwatorską oraz na działce należącej do osób fizycznych (brak możliwości realizacji zadania w oparciu o decyzję ZRID) oraz jej włączenie do istniejącej ścieżki rowerowej pod kątem 90 st w ul. Żeromskiego,</p> <p>b) poprowadzenia Velostrady przez Park Żeromskiego, co powoduje, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Park Żeromskiego wpisany jest do rejestru zabytków z terenu województwa śląskiego prowadzonego przez Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Katowicach, co w przypadku poprowadzenia Velostrady wiązałoby się z koniecznością uzyskania zgody oraz dokonania uzgodnienia przebiegu Velostrady z w/w organem, który miałby wpływ na przebieg Velostrady oraz materiał z jakiego ma być wykonana oraz zakres przebudowy parku, - na terenie parku występują nawierzchnie nieutwardzone co wpłynęłoby na komfort poruszania rowerzysty. <p>Ponadto analizowany był wariant wykonania przekroczenia Velostradą istniejących torów kolejowych. . Niemniej jednak z uwagi na aktualnie realizowaną inwestycję przez PKP PLK S.A., dla której zostały wydane decyzje administracyjne (decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji kolejowej, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, decyzja pozwolenia na budowę), na tym etapie nie ma możliwości dokonania zmiany w/w decyzji które otrzymało dofinansowanie w ramach POIiŚ. . Powyższe mogłoby skutkować utratą dofinansowania inwestycji kolejowej.</p> <p>Dokumentacja projektowa dla zadania PKP PLK S.A. była opracowywana przez okres ok. 3 lat.</p> <p>W związku z powyższym, mając na uwadze fakt, iż w ramach skrzyżowania ul. Grota-Roweckiego i ul. Orlej występują istniejące ścieżki rowerowe, wariant dot. włączenia Velostrady o szerokości 4m w w/w skrzyżowanie jest wariantem optymalnym.</p>
2	<p>Rysunek nr 2_1: propozycja zmiany nr 3 zakłada zastąpienie kładki nad ul. Grota-Roweckiego tunelem pod tą ulicą.</p>	<p>cyt.: „Układ terenu w rejonie miejsca gdzie velostrada ma przekroczyć ul. Grota-Roweckiego sprawia, iż wybór kładki wiązałby się z pokonaniem większych różnic wysokości niż przy analogicznej trasie tunelem. Ponadto, kładka obejmuje spiralne najazdy które obniżą prędkość rowerzystów oraz wydłużą dystans podczas gdy najazdy do tunelu z racji wspomnianego układu terenu mogą prowadzić w osi velostrady bez konieczności zmian toru jazdy, co jest rozwiązaniem bardziej preferowanym.”</p> <p>Uwaga odrzucona. Uzasadnienie:</p>

		<p>Sposób przekroczenia ul. Grota-Roweckiego za pomocą kładki spiralnej podyktowany jest występującymi ograniczeniami terenowymi oraz istniejącym uzbrojeniem terenu. W obszarze potencjalnego tunelu zlokalizowane są sieci magistralne wodociągowe oraz ciepłownicze – utrudnienia spowodowane z ich potencjalną przebudową byłyby ogromne podobnie jak związane z tym koszty.</p> <p>Układ ramp spiralnych zapewnia również łatwą możliwość dostępu do szlaku Velostrady – bez konieczności nakładania drogi celem dostania się do początku/ końca klasycznych ramp najazdowych. Ponadto zastosowanie klasycznych ramp najazdowych jest ograniczone z uwagi na istniejące zagospodarowanie terenów – w tym w szczególności terenów obsługujących zabudowę wielorodzinną, drogi dojazdowe i parkingi.</p>
3	Wniosek	<p>Rys 1_13</p> <p>1) cyt.: „Uwzględnienie łącznika velostrady z ulicą Wiązową na wysokości ulicy Kaczej, tak aby można było komfortowo wjechać na velostradę.” Uwaga uwzględniona.</p> <p>2) cyt.: „uwzględnienie w docelowym projekcie istniejących traktów pieszych/spacerowych (dodatково utwardzenia szutrowe śladem traktów istniejących) z infrastrukturą towarzyszącą (kosze na odpady, psie odchody)” Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Uwaga odrzucona. Uzasadnienie: Z uwagi na funkcję transportową Velostrady, która ma zapewnić płynny przejazd rowerzystów, brak jest możliwości lokalizacji koszy na odpady bezpośrednio na jej trasie. Niemniej jednak w ramach zadania planuje się wykonać Miejsca Obsługi Rowerzystów, które będą wyposażone m.in. w kosze na odpady. W przypadku konieczności likwidacji istniejących ciągów pieszych (utwardzonych) z uwagi na konieczność wykonania Velostrady ciągi piesze zostaną odtworzone w innej lokalizacji w celu utrzymania ruchu pieszych. Zadanie nie przewiduje wykonania utwardzeń w miejscach istniejących przedseptów. W rejonie przejścia przez planowaną Velostradę (istniejący przedsept) zostanie wybrukowane miejsce przekroczenia.</p> <p>3) cyt.: „ uwzględnienie w docelowym projekcie nasadzeń z zieleni niskiej (krzewy) i wysokiej (zielony bufor między velostradą a zabudową mieszkaniową w celu zminimalizowania uciążliwości) -zachowanie istniejącego drzewostanu (dot. zwłaszcza drzew o największych średnicach koron w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej) poprzez odpowiednie modelowanie przebiegu ścieżki w celu uniknięcia kolizji z drzewostanem - nasadzenia zastępcze w proporcji min 2:1 na każde wycięte drzewo, gatunki rodzime”</p> <p>Uwaga częściowo uwzględniona. Uzasadnienie: Na trasie Velostrady zlokalizowane są istniejące drzewa, które</p>

		<p>kolidują z Velostradą. Tym samym w celu realizacji Velostrady konieczne będzie dokonanie wycinki części drzew. Trasa Velostrady w dokumentacji projektowej zostanie zaprojektowana z uwzględnieniem zminimalizowana wycinki. W przypadku dokonania wycinki zgodnie z decyzją zezwalającą na wycinkę konieczne będzie dokonanie zastępczych nasadzeń drzew.</p> <p>Ilość i gatunki drzew będą wskazane w decyzji jw.</p> <p>4) cyt.: „maksymalne odsunięcie projektowanej ścieżki od zabudowy mieszkaniowej w celu uniknięcia uciążliwości”.</p> <p>Uwaga częściowo uwzględniona Uzasadnienie: Na etapie opracowania dokumentacji projektowej, projektant przeanalizuje i wytrasuje Velostradę w sposób zapewniający zminimalizowanie uciążliwości w odniesieniu do istniejącej zabudowy mieszkaniowej.</p>
4	Wniosek	<p>cyt.: „aby przy jej przebiegu za nowymi inwestycjami wzdłuż ulicy Wiązowej (za działkami) wymagane było takie umieszczenia oświetlenia, aby latarnie oświetlały samą velostradę a nie przy okazji działki i okna ich domów. Tzn. słupy oświetleniowe należy umieszczać od strony płotów wyżej wspomnianych działek a nie po stronie przeciwnej.</p> <p>Powinien to być warunek podstawowy dla realizacji tej inwestycji, którą popieram”.</p> <p>Uwaga uwzględniona. Uzasadnienie: Oświetlenie Velostrady na tym odcinku zostanie zaprojektowane od strony ogrodzeń zabudowy mieszkaniowej.</p>
5	Zapytanie	<p>cyt.: „Czy jest jakiś plan lub projekt, który obejmowałby połączenie dzielnic Zagórze z velostradą? Jeśli, nie to czy nie warto by takiego połączenia rozważyć.”</p> <p>Uwaga odrzucona. Uzasadnienie: Przebieg Velostrady nr 1 i 7 został zaprojektowany na podstawie podpisanych porozumień międzygminnych: Gmina Sosnowiec, Gmina Katowice, Gmina Czeladź, Gmina Będzin, Gmina Dąbrowa Górnicza przy współudziale Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.</p> <p>Konsultacje społeczne dotyczą przebiegu Velostrady nr 1 i 7, która nie będzie łączyć się dzielnicą Zagórze.</p>
6	Wniosek	<p>cyt.: „W sprawie prowadzonych konsultacji ws. velostrady przez Sosnowiec zgłaszam wniosek, aby przy jej przebiegu za nowymi inwestycjami wzdłuż ulicy Wiązowej (za działkami) wymagane było takie umieszczenia oświetlenia, aby latarnie oświetlały samą velostradę a nie przy okazji działki i okna ich domów. Tzn. słupy oświetleniowe należy umieszczać od strony płotów wyżej wspomnianych działek a nie po stronie przeciwnej.</p> <p>Powinien to być warunek podstawowy dla realizacji tej inwestycji.”</p>

		<p>Uwaga uwzględniona. Uzasadnienie: Oświetlenie Velostrady na tym odcinku zostanie zaprojektowane od strony ogrodzeń zabudowy mieszkaniowej.</p>
7	Wniosek	<p>cyt.: „W sprawie prowadzonych konsultacji ws. velostrady przez Sosonowiec. Zgłaszam wniosek, aby przebieg velostrady za nowymi domami jednorodziennymi, wzdłuż ulicy Wiązowej (za działkami) był maksymalnie oddalony od ich granic, a także odseparowany ogrodzeniem tak aby z pozostałych terenów zielonych nie powstały toalety i śmietnik. Wymagane byłoby takie umieszczanie oświetlenia, aby latarnie oświetlały samą velostradę a nie przy okazji działki i okna ich domów. Tzn. słupy oświetleniowe należy umieszczać od strony płotów wyżej wspomnianych działek a nie po stronie przeciwnej. Ze względu na duży wkład nowych mieszkańców w rewitalizację terenów ulicy Wiązowej, oraz biorąc pod uwagę ich dobro, powinny to być warunki podstawowe dla realizacji tej inwestycji”</p> <p>Uwaga częściowo uwzględniona. Uzasadnienie: Na etapie opracowania dokumentacji projektowej, projektant przeanalizuje i wytrasuje Velostradę w sposób zapewniający zminimalizowanie uciążliwości w odniesieniu do istniejącej zabudowy mieszkaniowej. Oświetlenie Velostrady na tym odcinku zostanie zaprojektowane od strony ogrodzeń zabudowy mieszkaniowej. W ramach Velostrady nie zostanie wykonane ogrodzenie pomiędzy istniejącymi zabudowaniami mieszkalnymi, a Velostradą.</p>
8	Wniosek	<p>cyt.: „Pisze w sprawie konsultacji dotyczących przebiegu velostrady przez Sosonowiec zgłaszam wniosek, aby przy jej przebiegu za nowymi inwestycjami wzdłuż ulicy Wiązowej (za działkami) wymagane było takie umieszczanie oświetlenia, aby latarnie oświetlały samą velostradę a nie przy okazji działki i okna domów. Tzn. słupy oświetleniowe należy umieszczać od strony płotów wyżej wspomnianych działek a nie po stronie przeciwnej. Powinien to być warunek podstawowy dla realizacji tej inwestycji. Dodatkowo proszę w miarę możliwości o maksymalne odsunięcie przebiegu celu strady od nowo powstałych domów i oddzielenie jej od nich pasem zieleni, pozostawiając rosnące tam drzewa”</p> <p>Uwaga uwzględniona. Uzasadnienie: Oświetlenie Velostrady na tym odcinku zostanie zaprojektowane od strony ogrodzeń zabudowy mieszkaniowej.</p>
9	Wniosek	<p>cyt.: „Dzień dobry, w sprawie prowadzonych konsultacji ws. velostrady przez Sosonowiec zgłaszam wniosek, aby przy jej przebiegu za nowymi inwestycjami wzdłuż ulicy Wiązowej (za działkami) wymagane było takie umieszczanie oświetlenia, aby latarnie oświetlały samą velostradę a nie przy okazji działki i okna ich domów. Tzn. słupy oświetleniowe należy umieszczać</p>

		<p>od strony płotów wyżej wspomnianych działek a nie po stronie przeciwnej. Powinien to być warunek podstawowy dla realizacji tej inwestycji, którą popieram.</p> <p>Uwaga uwzględniona. Uzasadnienie: Oświetlenie Velostrady na tym odcinku zostanie zaprojektowane od strony ogrodzeń zabudowy mieszkaniowej.</p>
10	Wniosek	<p>cyt.: „W sprawie prowadzonych konsultacji ws. velostrady przez Sosonowiec zgłaszam wniosek, aby przy jej przebiegu za nowymi inwestycjami wzdłuż ulicy Wiązowej (za działkami) wymagane było takie umieszczanie oświetlenia, aby latarnie oświetlały samą velostradę a nie przy okazji działki i okna domów. Tzn. słupy oświetleniowe należy umieszczać od strony płotów wyżej wspomnianych działek a nie po stronie przeciwnej. Powinien to być warunek podstawowy dla realizacji tej inwestycji.</p> <p>Uwaga uwzględniona. Uzasadnienie: Oświetlenie Velostrady na tym odcinku zostanie zaprojektowane od strony ogrodzeń zabudowy mieszkaniowej.</p>
11	<p>1. Zwiększenie liczby koszy na śmieci zaplanowanych na przecięciach z traktami pieszymi, nie tylko w ramach MORR. Zaplanowanie chodników.</p> <p>2. Minimalizacja liczby usuwanych drzew na trasie Velostrady. Dodatkowe nasadzenia na terenach wzdłuż ścieżki rowerowej.</p> <p>3. Nieuwzględnienie budynków btraających w budowie na rysunkach.</p>	<p>1) cyt.: „Okolice ulic Wiązowej i Sedlaka są naturalnymi traktami pieszymi w kierunku północ-południe pomiędzy dzielnicami Pogoń, a Stary Sosonowiec i Centrum. W pasie zieleni w którym zaproponowano przebieg ścieżki rowerowej istnieje wiele nieformalnych (wydeptanych) ścieżek pieszych, np. w ciągu ulic Kacza- Pawia, przesmyk na przedłużeniu ulic Ptasiej i Dziewiczej, okolice sklepu Netto przy ulicy Sedlaka; regularnie wykorzystywanych przez mieszkańców w.w. dzielnic. Plany budowy ścieżki rowerowej powinny uwzględniać takie trakty w celu zachowania bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów (chodniki, skrzyżowania) oraz czystości okolicy (kosze na śmieci w tych ruchliwych punktach, nie tylko w ramach MORR). W ten sposób miejsca, które mają złą reputację wśród okolicznych mieszkańców (regularne zaśmiecanie, spożywanie alkoholu), będą miały szanse na poprawę standardu.”</p> <p>Uwaga odrzucona. Uzasadnienie: Z uwagi na funkcję transportową Velostrady, która ma zapewnić płynny przejazd rowerzystów, brak jest możliwości lokalizacji koszy na odpady bezpośrednio na jej trasie. Niemniej jednak w ramach zadania planuje się wykonać Miejsca Obsługi Rowerzystów, które będą wyposażone m.in. w kosze na odpady.</p> <p>2) cyt.: „Pas zieleni równoległy do ulic Wiązowej i Sedlaka to jedno z niewielu zielonych terenów w tej części miasta. Niedopuszczalne byłoby więc wycięcie dorosłych drzew znajdujących się w tym pasie w procesie budowy. Wiele z nich jest wysokie na kilkanaście metrów. Przebieg ścieżki powinien zostać zoptymalizowany omijając duże drzewa, by doszło jedynie do usunięcia mniejszych krzewów. Jednocześnie, sugerowane jest dodatkowe nasadzenie nowych roślin wzdłuż</p>

		<p>ścieżki rowerowej by teren miał szanse dalej przekształcać się w „zieloną” część Starego Sosnowca”</p> <p>Uwaga częściowo uwzględniona. Uzasadnienie: Na trasie Velostrady zlokalizowane są istniejące drzewa, które kolidują z Velostradą. Tym samym w celu realizacji Velostrady konieczne będzie dokonanie wycinki części drzew. Trasa Velostrady w dokumentacji projektowej zostanie zaprojektowana z uwzględnieniem zminimalizowana wycinki. W przypadku dokonania wycinki zgodnie z decyzją zezwalającą na wycinkę konieczne będzie dokonanie zastępczych nasadzeń drzew. Ilość i gatunki drzew będą wskazane w decyzji jw.</p> <p>3) cyt.: „Na końcu ulicy Wiązowej, blisko skrzyżowania z al. Mireckiego, naprzeciwko terenu starej piekarni (budynek wyburzony), realizowana jest budowa budynków jednorodzinnych bliźniaczych w ramach inwestycji Bliska Wiązowa. Budynki są niedokończone, jednak ich bryła oraz teren działek budowlanych żaden sposób nie zostały uwzględnione na planach przebiegu Velostrady.”</p> <p>Uwaga uwzględniona.</p>
12	<p>Propozycja zmiany nr 1 zakłada przedłużenie velostrady pod wiaduktem w ciągu ul. Parkowej aż do ul. Stefana Żeromskiego, gdzie łączyłaby się z istniejącą infrastrukturą rowerową.</p> <p>Propozycja zmiany nr 2 zakłada, że velostrada obejmowałaby także bezkolizyjny przejazd tunelem pod linią kolejową oraz ulicą 3 Maja w rejonie przystanku tramwajowego Sielec Park, będąc odnogą od odcinka velostrady opisanego w propozycji nr 1.</p>	<p>cyt.: „Propozycja nr 1: Pokonanie skrzyżowania ulic Grota-Roweckiego oraz Parkowej wiąże się dla rowerzysty z odczekaniem kilku cykli sygnalizacji świetlnej, co w połączeniu z ostrymi łukami dróg dla rowerów wymuszających ograniczenie prędkości jazdy na tymże skrzyżowaniu wiąże się ze zwiększonym czasem podróży oraz mniejszym komfortem dla osób udających się w kierunku części Pogoni położonych na wschód od ul. Orlej oraz Będzińskiej. Postulowane przedłużenie velostrady szlakiem w kierunku ul. Żeromskiego równoległe do torów kolejowych skróciłoby czas przejazdu dla osób udających się w ww. miejsca, a także zwiększyłoby dostępność Parku Dietla, Sądu Okręgowego, hali MOSiR czy ŻeromParku dla osób poruszających się rowerami. Zaproponowany odcinek nie jest kolizyjny z istniejącą bądź planowaną infrastrukturą, natomiast połączenie z ul. Żeromskiego należy rozważyć obok budynku o adresie 4/1.</p> <p>Propozycja nr 2: Linia kolejowa oraz ul. 3 Maja mają zbliżony przebieg na odcinku śródmiejskim, co skutkuje brakiem bezkolizyjnego dla rowerzystów przejazdu przez oba te ciągi równocześnie. Wyklucza to z poruszania się rowerem po mieście osoby z przyczepami rowerowymi oraz rowerami cargo, które nie mieszczą się do wind umiejscowionych przy istniejących przejściach podziemnych. Stanowi również poważną barierę dla pozostałych rowerzystów zmuszając ich do korzystania ze schodów bądź wspomnianych wind, co negatywnie wpływa na komfort oraz czas podróży. Zakończenie velostrady po zachodniej stronie linii kolejowej i ul. 3 Maja nie rozwiąże tych problemów, a także uniemożliwi osiągnięcie pełnego potencjału velostrady dla osób zamieszkałych na wschód od wspomnianych ciągów. Stąd inwestycja powinna obejmować również łącznik odchodzący od odcinka opisanego w propozycji nr 1, który przechodziłby tunelem pod linią kolejową oraz pod ul. 3 Maja</p>

w rejonie przystanku Sielec Park, gdzie można wykorzystać do tego celu istniejące już przejście podziemne. Odcinek ten kończyłby się pochylnią od strony Parku Sieleckiego.”

Uwaga odrzucona

Uzasadnienie w zakresie Propozycji 1 i 2

Z uwagi na fakt, że PKP PLK S.A. w ramach obecnie realizowanego zadania pn.: „Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska, etap 1: Linia E65 na odc. Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice – prace przygotowawcze” oraz zadania pn. „Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska, etap 1: Linia E65 na odc. Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice”, przebuduje istniejący wiadukt kolejowy zlokalizowany w ciągu ul. Żeromskiego brak będzie możliwości wykonania włączenia Velostrady do ul. Żeromskiego pomiędzy torami kolejowymi, a Pałacem Dietla.

Analizowany był również wariant:

a) uwzględniający włączenie projektowanej Velostrady do istniejącej ścieżki pomiędzy nieruchomościami nr 4 a 4/1 przy ul. Żeromskiego. Powyższe spowodowałoby wykonanie Velostrady na terenie objętym Wojewódzką Ochroną Konserwatorską oraz na działce należącej do osób fizycznych (brak możliwości realizacji zadania w oparciu o decyzję ZRID) oraz jej włączenie do istniejącej ścieżki rowerowej pod kątem 90 st w ul. Żeromskiego,

b) poprowadzenia Velostrady przez Park Żeromskiego, co powoduje, że:

- Park Żeromskiego wpisany jest do rejestru zabytków z terenu województwa śląskiego prowadzonego przez Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Katowicach; co w przypadku poprowadzenia Velostrady wiązałoby się z koniecznością uzyskania zgody oraz dokonania uzgodnienia przebiegu Velostrady z w/w organem, który miałby wpływ na przebieg Velostrady oraz materiał z jakiego ma być wykonana oraz zakres przebudowy parku,

- na terenie parku występują nawierzchnie nieutwardzone co wpłynęłoby na komfort poruszania rowerzysty.

Ponadto analizowany był wariant wykonania przekroczenia Velostradą istniejących torów kolejowych. . Niemniej jednak z uwagi na aktualnie realizowaną inwestycję przez PKP PLK S.A., dla której zostały wydane decyzje administracyjne (decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji kolejowej, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, decyzja pozwolenia na budowę), na tym etapie nie ma możliwości dokonania zmiany w/w decyzji które otrzymało dofinansowanie w ramach POIiŚ. . Powyższe mogłoby skutkować utratą dofinansowania inwestycji kolejowej.

Dokumentacja projektowa dla zadania PKP PLK S.A. była opracowywana przez okres ok. 3 lat.

W związku z powyższym, mając na uwadze fakt, iż w ramach skrzyżowania ul. Grota-Roweckiego i ul. Orlej występują istniejące ścieżki rowerowe, wariant dot. włączenia Velostrady o szerokości 4m w w/w skrzyżowanie jest wariantem optymalnym.

13	Rysunek nr 2_1: propozycja zmiany nr 3 zakłada zastąpienie kładki nad ul. Grota-Roweckiego tunelem pod tą ulicą.	<p>cyt.: „Układ terenu w rejonie miejsca gdzie велоstrada ma przekroczyć ul. Grota-Roweckiego sprawia, iż wybór kładki wiązałby się z pokonaniem większych różnic wysokości niż przy analogicznej trasie tunelem. Ponadto, kładka obejmuje spiralne najazdy które obniżą prędkość rowerzystów oraz wydłużą dystans podczas gdy najazdy do tunelu z racji wspomnianego układu terenu mogą prowadzić w osi велоstrady bez konieczności zmian toru jazdy, co jest rozwiązaniem bardziej preferowanym.”</p> <p>Uwaga odrzucona. Uzasadnienie: Sposób przekroczenia ul. Grota-Roweckiego za pomocą kładki spiralnej podyktowany jest występującymi ograniczeniami terenowymi oraz istniejącym uzbrojeniem terenu. W obszarze potencjalnego tunelu zlokalizowane są sieci magistralne wodociągowe oraz ciepłownicze – utrudnienia spowodowane z ich potencjalną przebudową byłyby ogromne podobnie jak związane z tym koszty.</p> <p>Układ ramp spiralnych zapewnia również łatwą możliwość dostępu do szlaku Velostrady – bez konieczności nadkładania drogi celem dostania się do początku/ końca klasycznych ramp najazdowych. Ponadto zastosowanie klasycznych ramp najazdowych jest ograniczone z uwagi na istniejące zagospodarowanie terenów – w tym w szczególności terenów obsługujących zabudowę wielorodzinną, drogi dojazdowe i parkingi.</p>
14	Rysunek nr 1_4: zakłada, że велоstrada zakończy się włączeniem do istniejącej drogi dla rowerów w ciągu ul. Parkowej nie przekraczając jej.	<p>cyt.: „Propozycja zmiany nr 1 zakłada przedłużenie велоstrady pod wiaduktem w ciągu ul. Parkowej aż do ul. Stefana Żeromskiego, gdzie łączyłaby się z istniejącą infrastrukturą rowerową.</p> <p>Propozycja zmiany nr 2 zakłada, że велоstrada obejmowałaby także bezkolizyjny przejazd tunelem pod linią kolejową oraz ulicą 3 Maja w rejonie przystanku tramwajowego Sielec Park, będąc odnogą od odcinka велоstrady opisanego w propozycji nr 1.”</p> <p>Uwaga odrzucona. Uzasadnienie: Z uwagi na fakt, że PKP PLK S.A. w ramach obecnie realizowanego zadania pn.: „Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska, etap 1: Linia E65 na odc. Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice – prace przygotowawcze” oraz zadania pn. „Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska, etap 1: Linia E65 na odc. Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice”, przebuduje istniejący wiadukt kolejowy zlokalizowany w ciągu ul. Żeromskiego brak będzie możliwości wykonania włączenia Velostrady do ul. Żeromskiego pomiędzy torami kolejowymi, a Pałacem Dietla.</p> <p>Analizowany był również wariant: a) uwzględniający włączenie projektowanej Velostrady do istniejącej ścieżki pomiędzy nieruchomościami nr 4 a 4/I przy ul. Żeromskiego. Powyższe spowodowałoby wykonanie Velostrady na terenie objętym Wojewódzką Ochroną Konserwatorską oraz na działce należącej do osób fizycznych (brak możliwości</p>

		<p>realizacji zadania w oparciu o decyzję ZRID) oraz jej włączenie do istniejącej ścieżki rowerowej pod kątem 90 st. w ul. Żeromskiego,</p> <p>b) poprowadzenia Velostrady przez Park Żeromskiego, co powoduje, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Park Żeromskiego wpisany jest do rejestru zabytków z terenu województwa śląskiego prowadzonego przez Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Katowicach, co w przypadku poprowadzenia Velostrady wiązałoby się z koniecznością uzyskania zgody oraz dokonania uzgodnienia przebiegu Velostrady z w/w organem, który miałby wpływ na przebieg Velostrady oraz materiał z jakiego ma być wykonana oraz zakres przebudowy parku, - na terenie parku występują nawierzchnię nieutwardzone co wpłynęłoby na komfort poruszania rowerzysty. <p>Ponadto analizowany był wariant wykonania przekroczenia Velostradą istniejących torów kolejowych. . Niemniej jednak z uwagi na aktualnie realizowaną inwestycję przez PKP PLK S.A., dla której zostały wydane decyzje administracyjne (decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji kolejowej, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, decyzja pozwolenia na budowę), na tym etapie nie ma możliwości dokonania zmiany w/w decyzji które otrzymało dofinansowanie w ramach POIiŚ. . Powyższe mogłoby skutkować utratą dofinansowania inwestycji kolejowej.</p> <p>Dokumentacja projektowa dla zadania PKP PLK S.A. była opracowywana przez okres ok. 3 lat.</p> <p>W związku z powyższym, mając na uwadze fakt, iż w ramach skrzyżowania ul. Grota-Roweckiego i ul. Orlej występują istniejące ścieżki rowerowe, wariant dot. włączenia Velostrady o szerokości 4m w w/w skrzyżowanie jest wariantem optymalnym.</p>
15	Rysunek nr 2_1: propozycja zmiany nr 3 zakłada zastąpienie kładki nad ul. Grota-Roweckiego tunelem pod tą ulicą.	<p>cyt.: „Propozycja nr 2: Linia kolejowa oraz ul. 3 Maja mają zbliżony przebieg na odcinku śródmiejskim, co skutkuje brakiem bezkolizyjnego dla rowerzystów przejazdu przez oba te ciągi równocześnie. Wyklucza to z poruszania się rowerem po mieście osoby z przyczepami rowerowymi oraz rowerami cargo, które nie mieszczą się do wind umiejscowionych przy istniejących przejściach podziemnych. Stanowi również poważną barierę dla pozostałych rowerzystów zmuszając ich do korzystania ze schodów bądź wspomnianych wind, co negatywnie wpływa na komfort oraz czas podróży. Zakończenie velostrady po zachodniej stronie linii kolejowej i ul. 3 Maja nie rozwiąże tych problemów, a także uniemożliwi osiągnięcie pełnego potencjału velostrady dla osób zamieszkałych na wschód od wspomnianych ciągów. Stąd inwestycja powinna obejmować również łącznik odchodzący od odcinka opisanego w propozycji nr 1, który przechodziłby tunelem pod linią kolejową oraz pod ul. 3 Maja w rejonie przystanku Sielec Park, gdzie można wykorzystać do tego celu istniejące już przejście podziemne. Odcinek ten kończyłby się pochylnią od strony Parku Sieleckiego.”</p> <p>Uwaga odrzucona.</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Sposób przekroczenia ul. Grota-Roweckiego za pomocą kładki</p>

		<p>spiralnej podyktowany jest występującymi ograniczeniami terenowymi oraz istniejącym uzbrojeniem terenu. W obszarze potencjalnego tunelu zlokalizowane są sieci magistralne wodociągowe oraz ciepłownicze – utrudnienia spowodowane z ich potencjalną przebudową byłyby ogromne podobnie jak związane z tym koszty.</p> <p>Układ ramp spiralnych zapewnia również łatwą możliwość dostępu do szlaku Velostrady – bez konieczności nadkładania drogi celem dostania się do początku/ końca klasycznych ramp najazdowych. Ponadto zastosowanie klasycznych ramp najazdowych jest ograniczone z uwagi na istniejące zagospodarowanie terenów – w tym w szczególności terenów obsługujących zabudowę wielorodzinną, drogi dojazdowe i parkingi.</p>
16	<p>Skrzyżowanie tras prowadzących od Katowic do Będzina oraz od Czeladzi do Sosnowca posiada szerokość tylko 5 metrów.</p>	<p>cyt.: „Proponuje rozszerzyć szerokość tego skrzyżowania tras do 8 metrów.</p> <p>Argumentuje to faktem, iż skrzyżowanie tras rowerowych jest jednym z najmniejbezpiecznych (najbardziej kolizyjnych) dla rowerzystów elementów trasy rowerowej. Poszerzenie tego odcinka (części elementu infrastruktury) jest możliwe, zaś zmiana taka polepszy bezpieczeństwo i komfort korzystających z niego rowerzystów.”</p> <p>Uwaga częściowo uwzględniona. Uzasadnienie: Na kolejnych stadiach dokumentacji (etap opracowania dokumentacji projektowej) potencjalna potrzeba poprawy warunków ruchu na skrzyżowaniu poszczególnych velostrad zostanie poddane szczegółowej ocenie, a sformułowane zalecenia w tym zakresie zostaną uwzględnione w finalnym projekcie.</p>
17	<p>Rysunek nr 1_4: Propozycja zmiany nr 1 zakłada przedłużenie velostrady pod wiaduktem w ciągu ul. Parkowej aż do ul. Stefana Żeromskiego, gdzie łączyłaby się z istniejącą infrastrukturą rowerową. Propozycja zmiany nr 2 zakłada, że velostrada obejmowałaby także bezkolizyjny przejazd tunelem pod linią kolejową oraz ulicą 3 Maja w rejonie przystanku tramwajowego Sielec Park, będąc odnogą od odcinka velostrady opisanego w propozycji nr 1.</p>	<p>cyt.: „Propozycja nr 1: Pokonanie skrzyżowania ulic Grota-Roweckiego oraz Parkowej wiąże się dla rowerzysty z odczekaniem kilku cykli sygnalizacji świetlnej, co w połączeniu z ostrymi łukami dróg dla rowerów wymuszających ograniczenie prędkości jazdy na tymże skrzyżowaniu wiąże się ze zwiększonym czasem podróży oraz mniejszym komfortem dla osób udających się w kierunku części Pogoni położonych na wschód od ul. Orlej oraz Będzińskiej. Postulowane przedłużenie velostrady szlakiem w kierunku ul. Żeromskiego równoległe do torów kolejowych skróciłoby czas przejazdu dla osób udających się w ww. miejsca, a także zwiększyłoby dostępność Parku Dietla, Sądu Okręgowego, hali MOSIR czy ŻeromParku dla osób poruszających się rowerami. Zaproponowany odcinek nie jest kolizyjny z istniejącą bądź planowaną infrastrukturą, natomiast połączenie z ul. Żeromskiego należy rozważyć obok budynku o adresie 4/1.</p> <p>Propozycja nr 2: Linia kolejowa oraz ul. 3 Maja mają zbliżony przebieg na odcinku śródmiejskim, co skutkuje brakiem bezkolizyjnego dla rowerzystów przejazdu przez oba te ciągi równocześnie. Wyklucza to z poruszania się rowerem po mieście osoby z przyczepami rowerowymi oraz rowerami cargo, które nie mieszczą się do wind umiejscowionych przy istniejących przejściach podziemnych. Stanowi również poważną barierę dla pozostałych rowerzystów zmuszając ich do korzystania ze</p>

schodów bądź wspomnianych wind, co negatywnie wpływa na komfort oraz czas podróży. Zakończenie велоstrady po zachodniej stronie linii kolejowej i ul. 3 Maja nie rozwiąże tych problemów, a także uniemożliwi osiągnięcie pełnego potencjału велоstrady dla osób zamieszkałych na wschód od wspomnianych ciągów. Stąd inwestycja powinna obejmować również łącznik odchodzący od odcinka opisanego w propozycji nr 1, który przechodziłby tunelem pod linią kolejową oraz pod ul. 3 Maja w rejonie przystanku Sielec Park, gdzie można wykorzystać do tego celu istniejące już przejście podziemne. Odcinek ten kończyłby się pochylnią od strony Parku Sieleckiego."

Uwaga odrzucona.

Uzasadnienie:

Z uwagi na fakt, że PKP PLK S.A. w ramach obecnie realizowanego zadania pn.: „Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30i E65) na obszarze Śląska, etap 1: Linia E65 na odc. Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice – prace przygotowawcze” oraz zadania pn. „Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska, etap 1: Linia E65 na odc. Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice”, przebuduje istniejący wiadukt kolejowy zlokalizowany w ciągu ul. Żeromskiego brak będzie możliwości wykonania włączenia Velostrady do ul. Żeromskiego pomiędzy torami kolejowymi, a Pałacem Dietla.

Analizowany był również wariant:

a) uwzględniający włączenie projektowanej Velostrady do istniejącej ścieżki pomiędzy nieruchomościami nr 4 a 4/I przy ul. Żeromskiego. Powyższe spowodowałoby wykonanie Velostrady na terenie objętym Wojewódzką Ochroną Konserwatorską oraz na działce należącej do osób fizycznych (brak możliwości realizacji zadania w oparciu o decyzję ZRID) oraz jej włączenie do istniejącej ścieżki rowerowej pod kątem 90 st w ul. Żeromskiego,

b) poprowadzenia Velostrady przez Park Żeromskiego, co powoduje, że:

- Park Żeromskiego wpisany jest do rejestru zabytków z terenu województwa śląskiego prowadzonego przez Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Katowicach, co w przypadku poprowadzenia Velostrady wiązałoby się z koniecznością uzyskania zgody oraz dokonania uzgodnienia przebiegu Velostrady z w/w organem, który miałby wpływ na przebieg Velostrady oraz materiał z jakiego ma być wykonana oraz zakres przebudowy parku,

- na terenie parku występują nawierzchnie nieutwardzone co wpłynęłoby na komfort poruszania rowerzysty.

Ponadto analizowany był wariant wykonania przekroczenia Velostradą istniejących torów kolejowych. . Niemniej jednak z uwagi na aktualnie realizowaną inwestycję przez PKP PLK S.A., dla której zostały wydane decyzje administracyjne (decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji kolejowej, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, decyzja pozwolenia na budowę), na tym etapie nie ma możliwości dokonania zmiany w/w decyzji które otrzymało dofinansowanie w ramach POIiŚ. . Powyższe mogłoby skutkować utratą dofinansowania inwestycji kolejowej.

		<p>Dokumentacja projektowa dla zadania PKP PLK S.A. była opracowywana przez okres ok. 3 lat.</p> <p>W związku z powyższym, mając na uwadze fakt, iż w ramach skrzyżowania ul. Grota-Roweckiego i ul. Orlej występują istniejące ścieżki rowerowe, wariant dot. włączenia Velostrady o szerokości 4m w w/w skrzyżowanie jest wariantem optymalnym.</p>
18	Rysunek nr 2_1: propozycja zmiany nr 3 zakłada zastąpienie kładki nad ul. Grota-Roweckiego tunelem pod tą ulicą.	<p>cyt.: „Propozycja nr 3: układ terenu w rejonie miejsca gdzie velostrada ma przekroczyć ul. Grota-Roweckiego sprawia, iż wybór kładki wiązałby się z pokonaniem większych różnic wysokości niż przy analogicznej trasie tunelem. Ponadto, kładka obejmuje spiralne najazdy które obniżą prędkość rowerzystów oraz wydłużą dystans podczas gdy najazdy do tunelu z racji wspomnianego układu terenu mogą prowadzić w osi velostrady bez konieczności zmian toru jazdy, co jest rozwiązaniem bardziej preferowanym.”</p> <p>Uwaga odrzucona Uzasadnienie: Sposób przekroczenia ul. Grota-Roweckiego za pomocą kładki spiralnej poddyktowany jest występującymi ograniczeniami terenowymi oraz istniejącym uzbrojeniem terenu. W obszarze potencjalnego tunelu zlokalizowane są sieci magistralne wodociągowe oraz ciepłownicze – utrudnienia spowodowane z ich potencjalną przebudową byłyby ogromne podobnie jak związane z tym koszty. Układ ramp spiralnych zapewnia również łatwą możliwość dostępu do szlaku Velostrady – bez konieczności nadkładania drogi celem dostania się do początku/ końca klasycznych ramp najazdowych. Ponadto zastosowanie klasycznych ramp najazdowych jest ograniczone z uwagi na istniejące zagospodarowanie terenów – w tym w szczególności terenów obsługujących zabudowę wielorodzinną, drogi dojazdowe i parkingi.</p>
19	FORUM	<p>cyt.: „Bardzo dobrze oceniam pomysł przejazdu nad ul. Piłsudskiego. W mojej ocenie należy dodać połączenie Velostrady na wysokości ul. Małobądzkiej/Suchej ze ścieżką rowerową na ul. Gospodarczej i przy okazji wyremontować chodnik. Teraz Sillesia Invest ma coś tam przebudowywać, więc można już teraz pomyśleć o tym :)”</p> <p>Uwaga częściowo uwzględniona. Uzasadnienie: w rejonie wiaduktu drogowego w ciągu ul. Małobądzkiej oraz w ul. Gospodarczej planowane jest wykonanie odcinka ścieżki rowerowej, która pozwoli na wjazd / wyjazd z Velostrady w rejonie ul. Gospodarczej za pośrednictwem jezdni osiedlowej.</p>
20	FORUM	<p>cyt.: „Bardzo dobry pomysł by był aby z Dębowej Góry stara koleją piaskową przez ulicę Wojska Polskiego niedaleko kąpieliska na Osiedlu Kalinowej dalej przez Bobrek aż do Boru poprowadzić odnogę takiej velostrady na południowe dzielnice gdzie w sezonie dużo rowerzystów jeździ, takie szybkie połączenie zwiększyłoby przepustowość i płynność oraz</p>

		<p>zwiększyłoby zainteresowanie podróżami oraz innymi dzielnicami Sosnowca.”</p> <p>Uwaga odrzucona. Uzasadnienie: Przebieg Velostrady nr 1 i 7 został zaprojektowany na podstawie podpisanych porozumień międzygminnych: Gmina Sosnowiec, Gmina Katowice, Gmina Czeladź, Gmina Będzin, Gmina Dąbrowa Górnicza przy współudziale Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Konsultacje społeczne dotyczą przebiegu Velostrady nr 1 i 7, której przebieg wskazano na planach sytuacyjnych. Velostrada bezpośrednio nie komunikuje rejonu Niwki, Boru oraz Bobrka.</p>
21	FORUM	<p>cyt.: „Sugeruję dołączyć velostradę nr 1 również (ale nie wyłącznie) po drugiej stronie Ul. Parkowej/Orlej, za archiwum PKP, tak aby możliwym było uniknięcie przedostawania się na drugą stronę przez PIĘĆ sygnalizacji świetlnych. Sugeruję też (poza tematem velostrad) kontrolę czasu jaki muszą oczekiwać piesi/rowerzyści na zielone światło, według mnie jest on zdecydowanie zbyt długi w niewiadomym celu.”</p> <p>Uwaga odrzucona. Uzasadnienie: Z uwagi na fakt, że PKP PLK S.A. w ramach obecnie realizowanego zadania pn.: „Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska, etap 1: Linia E65 na odc. Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice – prace przygotowawcze” oraz zadania pn. „Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska, etap 1: Linia E65 na odc. Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice”, przebuduje istniejący wiadukt kolejowy zlokalizowany w ciągu ul. Żeromskiego brak będzie możliwości wykonania włączenia Velostrady do ul. Żeromskiego pomiędzy torami kolejowymi, a Pałacem Dietla. Analizowany był również wariant: a) uwzględniający włączenie projektowanej Velostrady do istniejącej ścieżki pomiędzy nieruchomościami nr 4 a 4/1 przy ul. Żeromskiego. Powyższe spowodowałoby wykonanie Velostrady na terenie objętym Wojewódzką Ochroną Konserwatorską oraz na działce należącej do osób fizycznych (brak możliwości realizacji zadania w oparciu o decyzję ZRID) oraz jej włączenie do istniejącej ścieżki rowerowej pod kątem 90 st. w ul. Żeromskiego, b) poprowadzenia Velostrady przez Park Żeromskiego, co powoduje, że: - Park Żeromskiego wpisany jest do rejestru zabytków z terenu województwa śląskiego prowadzonego przez Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Katowicach, co w przypadku poprowadzenia Velostrady wiązałoby się z koniecznością uzyskania zgody oraz dokonania uzgodnienia przebiegu Velostrady z w/w organem, który miałby wpływ na przebieg Velostrady oraz materiał z jakiego ma być wykonana oraz zakres przebudowy parku, - na terenie parku występują nawierzchnię nieutwardzone co wpłynęłoby na komfort poruszania rowerzysty.</p>

		<p>Ponadto analizowany był wariant wykonania przekroczenia Velostradą istniejących torów kolejowych. . Niemniej jednak z uwagi na aktualnie realizowaną inwestycję przez PKP PLK S.A., dla której zostały wydane decyzje administracyjne (decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji kolejowej, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, decyzja pozwolenia na budowę), na tym etapie nie ma możliwości dokonania zmiany w/w decyzji które otrzymało dofinansowanie w ramach POIiŚ. . Powyższe mogłoby skutkować utratą dofinansowania inwestycji kolejowej.</p> <p>Dokumentacja projektowa dla zadania PKP PLK S.A. była opracowywana przez okres ok. 3 lat.</p> <p>W związku z powyższym, mając na uwadze fakt, iż w ramach skrzyżowania ul. Grota-Roweckiego i ul. Orlej występują istniejące ścieżki rowerowe, wariant dot. włączenia Velostrady o szerokości 4m w w/w skrzyżowanie jest wariantem optymalnym.</p>
22	FORUM	<p>cyt.: „W sprawie planowanej velostrady nr 7, fragment przy przystanku kolejowym Sosnowiec Śródula w kierunku Dąbrowy Górniczej. Według projektu velostrada ma biec prostopadle do ulicy Piotrkowskiej, pokonać wysokie zbocze i dalej biec parkiem przy ulicy Okrzei.”</p> <p>Proponowane rozwiązanie wydaje się zbyt czasochłonne i kosztowne w budowie. Wymagać będzie rozkopania stromego zbocza i wycięcia wielu drzew. Wątpliwe jest również bezpieczeństwo rowerzystów którzy jadąc z góry prostopadle będą wjeżdżać na ulicę Piotrkowską. Proponuję rozważyć zaprojektowanie velostrady wzdłuż ulicy Piotrkowskiej i wprowadzenie jej na dawny nasyp kolejowy do szybu Ostatek już za Ośrodkiem Opiekuńczym, a przed wiaduktem DK94. Zdaję sobie sprawę, że ulica Piotrkowska jest wąska, ale gdyby się udało, mniej drzew trzeba będzie wyciąć i mniej prac ziemnych wykonać, będzie wygodniej i bezpieczniej.</p> <p>Uwaga odrzucona. Uzasadnienie Analizowany był wariant wykonania Velostrady pomiędzy jezdnią ul. Piotrkowskiej, a torami kolejowymi. Niemniej jednak z uwagi na aktualnie realizowaną inwestycję przez PKP PLK S.A., dla której zostały wydane decyzje administracyjne (decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji kolejowej, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, decyzja pozwolenia na budowę), na tym etapie nie ma możliwości dokonania zmiany w/w decyzji które otrzymało dofinansowanie w ramach POIiŚ. . Powyższe mogłoby skutkować utratą dofinansowania inwestycji kolejowej.</p> <p>Dokumentacja projektowa dla zadania PKP PLK S.A. była opracowywana przez okres ok. 3 lat.</p> <p>Dodatkowo zaproponowana trasa Velostrady pozwala na jej połączenia z Velostradą planowaną do wykonania w momencie przebudowy DK94 (wiadukt drogowy).</p>
23	FORUM	<p>cyt.: „Nie podoba mi się, że projekt kończy się na lewej stronie Sosnowca czyli Sosnowiec centrum.. A co z dalszymi dzielnicami? Velostrada powinna dalej śmigać w kierunku stacji paliw Orlen</p>

		<p>między Klimontowem a Dańdówką, tam powinna się rozgałęzić. Jedna nitka niech leci na drugi koniec Niwki, a drugi koniec przez Klimontow, Juliusz, na stare maczki. Tam dogadać się z PKP, w sprawie starej drogi kolejowej wzdłuż torów (tam jest chyba jakaś infrastruktura uzdatniania wody) , i koniec tej nitki powinien być w Jaworzno Sosina... Przy okazji minimy Balaton, a i można połączyć się po przez ul. Juliuszowska ze ścieżka rowerowa która prowadzi do parku Kuronia."</p> <p>Uwaga odrzucona. Uzasadnienie: Przebieg Velostrady nr 1 i 7 został zaprojektowany na podstawie podpisanych porozumień międzygminnych: Gmina Sosnowiec, Gmina Katowice, Gmina Czeladź, Gmina Będzin, Gmina Dąbrowa Górnicza przy współudziale Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Konsultacje społeczne dotyczą przebiegu Velostrady nr 1 i 7, która bezpośrednio nie komunikuje Klimontowa, Dańdówki, Juliusza i Starych Maczek.</p>
24		<p>cyt.: „Na końcu welostrady przy ślimaku, Grota Roweckiego warto pomyśleć o odkopaniu przejścia dla pieszych. Puszczenie welostrady pod ziemią pozwoliło by uniknąć przejazdów przez światła i niepotrzebnego stania. Druga sprawa to przejazd z Pogoni np. do urzędu miasta. Dziś trzeba pokonać schody, windy, przejścia podziemne chcąc przepisowo to zrobić po ścieżkach. Pomysł jest taki by na zjazdach ze ślimaka wyznaczyć pasy dla rowerów i włączyć je przy u góry przy schodach. Na zjazdach są po dwa pasy dla samochodów, myślę że jeden szeroki pas dla aut i wąski jednokierunkowy dla rowerów nie był by pro lemem. Też na rondzie pod ślimakiem przydało by się dodać pasy by ominąć przejścia podziemne. W ogóle przepisowe przedostanie się z Pogoni do centrum miasta jest tragicznie rozwiązane w Sosnowcu."</p> <p>Uwaga odrzucona. Uzasadnienie: Z uwagi na fakt, że PKP PLK S.A. w ramach obecnie realizowanego zadania pn.: „Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska, etap 1: Linia E65 na odc. Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice – prace przygotowawcze” oraz zadania pn. „Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska, etap 1: Linia E65 na odc. Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice”, przebuduje istniejący wiadukt kolejowy zlokalizowany w ciągu ul. Żeromskiego brak będzie możliwości wykonania włączenia Velostrady do ul. Żeromskiego pomiędzy torami kolejowymi, a Pałacem Dietla. Analizowany był również wariant: a) uwzględniający włączenie projektowanej Velostrady do istniejącej ścieżki pomiędzy nieruchomościami nr 4 a 4/I przy ul. Żeromskiego. Powyższe spowodowałoby wykonanie Velostrady na terenie objętym Wojewódzką Ochroną Konserwatorską oraz na działce należącej do osób fizycznych (brak możliwości realizacji zadania w oparciu o decyzję ZRID) oraz jej włączenie do istniejącej ścieżki rowerowej pod kątem 90 st w ul. Żeromskiego,</p>

		<p>b) poprowadzenia Velostrady przez Park Żeromskiego, co powoduje, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Park Żeromskiego wpisany jest do rejestru zabytków z terenu województwa śląskiego prowadzonego przez Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Katowicach, co w przypadku poprowadzenia Velostrady wiązałoby się z koniecznością uzyskania zgody oraz dokonania uzgodnienia przebiegu Velostrady z w/w organem, który miałby wpływ na przebieg Velostrady oraz materiał z jakiego ma być wykonana oraz zakres przebudowy parku, - na terenie parku występują nawierzchnię nieutwardzone co wpłynęłoby na komfort poruszania rowerzysty. <p>Ponadto analizowany był wariant wykonania przekroczenia Velostradą istniejących torów kolejowych. . Niemniej jednak z uwagi na aktualnie realizowaną inwestycję przez PKP PLK S.A., dla której zostały wydane decyzje administracyjne (decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji kolejowej, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, decyzja pozwolenia na budowę), na tym etapie nie ma możliwości dokonania zmiany w/w decyzji które otrzymało dofinansowanie w ramach POIiŚ. . Powyższe mogłoby skutkować utratą dofinansowania inwestycji kolejowej.</p> <p>Dokumentacja projektowa dla zadania: PKP PLK S.A. była opracowywana przez okres ok. 3-let.</p> <p>W związku z powyższym, mając na uwadze fakt, iż w ramach skrzyżowania ul. Grota-Roweckiego i ul. Orlej występują istniejące ścieżki rowerowe, wariant dot. włączenia Velostrady o szerokości 4m w w/w skrzyżowanie jest wariantem optymalnym.</p>
25		<p>cyt.: „Czemu do tej pory żadna droga rowerowa nie przechodzi przez Klimontów? Powinna powstać droga rowerowa od skrzyżowania 11-listopada w kierunku centrum Klimontowa.Czemu nie ma drogi rowerowej wzdłuż ulicy Wileńskiej na Balaton i Maczki ?”</p> <p>Uwaga odrzucona.</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Przebieg Velostrady nr 1 i 7 został zaprojektowany na podstawie podpisanych porozumień międzygminnych z Gminą Sosnowiec, Gminą Katowice, Gminą Czeladź, Gminą Będzin, Gminą Dąbrowa Górnicza przy współudziale Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.</p> <p>Tym samym wniosek nie dotyczy przebiegu przedstawionego na konsultacjach społecznych.</p>
26		<p>cyt.: „...Wyznacznikiem tworzenia się i dróg rowerowych powinny być i formacje o uczęszczanych drogach przez rowerzystów. Na mapie pod linkiem są informacje z których dróg korzystają rowerzyści. I właśnie ta droga jest tam wyraźnie wytłuszczona.</p> <p>https://www.strava.com/maps/global-heatmap?sport=All&style=dark&terrain=false&labels=true&poi=true&cPhotos=true&gColor=blue&gOpacity=100#9/38.218/-122.4457”</p> <p>Uwaga odrzucona</p>

		<p>Uzasadnienie: Przebieg Velostrady nr 1 i 7 został zaprojektowany na podstawie podpisanych porozumień międzygminnych: Gmina Sosnowiec, Gmina Katowice, Gmina Czeladź, Gmina Będzin, Gmina Dąbrowa Górnicza przy współudziale Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Konsultacje społeczne dotyczą przebiegu Velostrady nr 1 i 7.</p>
--	--	---

ZASTĘPCA PREZYDENTA
mgr inż. arch. Jeremiasz Świerzawski

