D 2. Opinie techniczne i sugestie właścicieli dróg i zarządców o przebiegu

ścieżki rowerowej.

GMINA PIETROWICE WLK.

1. 354 m Gródczanki, PZD w Raciborzu- droga powiatowa nr 3526-s. Odcinek może być w przyszłości utwardzony lub przebudowany o nawierzchnię bitumiczno-asfaltową o szer. 4.00m. Obecnie nie stwarza większych problemów poruszającym się na rowerze. Trzeba wziąć jednak pod uwagę duże nachylenie terenu, oraz sytuację na nawierzchni podczas dużych opadów.

2. 95m Pietrowice Wielkie, UG- droga gminna, ul. Mickiewicza. Możliwy remont odcinka drogi po sporządzeniu projektu na podstawie niniejszej koncepcji.

3. 133m Samborowice, ZDW w Katowicach- droga wojewódzka nr 916, ul. Opawska. Możliwość ustawienia znaków drogowych- A-24 („rowerzyści”), przed skrzyżowaniem z ul. Długą od strony płd.- zachodniej, oraz z drogą polną od strony płn.- wschodniej. Możliwe wykorzystanie płd.- wschodniego pasa pobocza, obecnie niezagospodarowanego w części będącej własnością ZDW, poszerzoną o grunty nie należące do ZDW. W przypadku budowy drogi rowerowej- szerokość pasa przeznaczonego do ruchu rowerów wynosi min. 2.00 m, w przypadku ciągu pieszo- rowerowego szerokość pasa wynosi min. 2.50m. Obecnie szerokość tego odcinka pobocza wynosi od 1.72m do 3.15m. Dodatkowo w omawianym pasie są umiejscowione trzy słupy energetyczne N/N, w tym dwa dwupodporowe. Z uwagi na łuk drogi od strony płn.- wschodniej, koncepcja wykorzystania płn.- zachodniego pobocza nie jest racjonalna. Istniejące przejście dla pieszych można w przyszłości zmienić na przejście dla pieszych z przejazdem rowerowym. Wszystkie warianty wprowadzenia przebudowy lub zmian na tym odcinku będą brane pod uwagę przez właściciela- ZDW w Katowicach tylko w przypadku optymalnej ilości rowerzystów poruszających się danym odcinkiem.

4. 1230 m Samborowice, UG Pietrowice Wielkie- droga gminna, gruntowa, dojazdowa do pól uprawnych. W przypadku scalania pól w tej części gminy Pietrowice Wielkie jest możliwa przebudowa drogi wg standardów istniejących na terenie gminy. Droga o nawierzchni bitumiczno-asfaltowej o szer. 3.90m pasa jezdnego. Drugi wariant zakłada utwardzenie tego odcinka tłuczniem szutrowym na podbiciu min. 25cm. Istotne jest również, wspólnie z Gminą Krzanowice zaprojektowanie wykonania w jednym standardzie. Dalszy odcinek- 393m, o nieco lepszych obecnie parametrach znajduje się na terenie gminy Krzanowice w m. Wojnowice.

GMINA KRZANOWICE

1. 225m + 465m Pietraszyn, UG Krzanowice- droga gminna, gruntowa, dojazdowa do pól uprawnych. Możliwe utwardzenie w/w odcinków dróg, pod kątem turystyki rowerowej, do standardów pozostałych dróg. Na omawianych odcinkach utrudnienia występują jedynie przy niekorzystnych warunkach atmosferycznych.

2. 393m Wojnowice, UG Krzanowice- droga gminna, gruntowa, dojazdowa do pól uprawnych. Wspólnie z Gminą Pietrowice Wielkie zaprojektowanie przebudowy lub utwardzenia w jednym standardzie, jak opisywany odcinek 1230m w gminie Pietrowice Wielkie.

3. 203m Wojnowice, PZD w Raciborzu, droga powiatowa nr 3527- s, ul. Rostka. Z uwagi na średnie- - w szczycie, b .małe- po za szczytem natężenie ruchu pojazdów nie ma obecnie potrzeby utworzenia bezpieczniejszego przejazdu w ciągu tej drogi. Wykorzystanie jednego z chodników na odcinek drogi rowerowej nie jest możliwe, ze względu na obustronny ruch pieszych. Z kolei dla budowy ciągu pieszo- rowerowego, szerokość chodnika jest za mała. W wielu miejscach nie jest możliwe poszerzenie z uwagi na bezpośrednio graniczącą z chodnikiem zabudowę posesji. Jedynym udogodnieniem obecnie jest montaż znaków drogowych- A-24 („rowerzyści”) od płd.- wschodu przed skrzyżowaniem z ul. Kolejową, oraz od płn.- zachodu przed skrzyżowaniem z ul. Łąkową.

MIASTO RACIBÓRZ

1. 32m Racibórz –Studzienna, Miasto Racibórz, droga gminna, częściowo ul. Bojanowska- boczna. Droga gruntowa, nieutrzymana. Prowadząca przez przewyższenie. Obecnie, w zależności od warunków atmosferycznych trudno przejezdna. Możliwość remontu z uwzględnieniem przewyższenia i spływającej wody deszczowej po większych opadach. Najbardziej optymalne będzie utwardzenie odcinka tłuczniem a następnie mielonym żużlem.

2. 145m Racibórz- Studzienna, Miasto Racibórz, droga gminna, dawna droga dojazdowa do kolejowej rampy rozładowczej. Brukowana- kocie łby, w większości zanieczyszczona. Należy pozostawić oryginalną, zabytkową nawierzchnię brukowaną. Nie będzie ona stanowić większej przeszkody dla przejazdu rowerem, biorąc pod uwagę wariant bezpiecznego przejazdu tym odcinkiem do wariantu przejazdu w pasie DK- 45 ( ul. Bojanowska- pl. Zakopiański- ul. Hulczyńska).

3. 371m Racibórz- Studzienna, Miasto Racibórz, częściowo Powiat Raciborski (Skarb Państwa), droga dojazdowa do dawnej stacji kolejowej i budynku dworca Racibórz- Studzienna. Brukowana- kocie łby, częściowo zanieczyszczona. Możliwa jest częściowa rewitalizacja zabytkowej nawierzchni brukowanej, polegająca na wyczyszczeniu pasa jezdnego drogi z zalegającego miejscami gruntu.

4. 36m, Racibórz- Studzienna. Przejazd kolejowy LK- 140, wł. PKP Polskie Linie Kolejowe, oświetlenie przejazdu- wł. PKP Polskie Linie Kolejowe, ul. Hulczyńska, GDDKiA w Warszawie, droga krajowa nr 45. Przejście dla pieszych przez ul. Hulczyńską po stronie południowej przejazdu kolejowego. Nie uzyskaliśmy stosownych opinii w fazie koncepcyjnej od właścicieli gruntów, przez które planowany jest przebieg ścieżki rowerowej. Najlepszym rozwiązaniem bezpiecznego przebiegu ścieżki jest wykorzystanie wschodniego pobocza DK- 45, które na tym odcinku nie jest jedną własnością. Obecnie w tym pasie stoją dwie latarnie oświetlające przejazd, znaki drogowe oraz słupy oporowe. Jeden ze znaków drogowych jest umieszczony na fragmencie szyny wmontowanej do gruntu. Z uwagi na czynny przejazd kolejowy oraz duży ruch pojazdów samochodowych na ul. Hulczyńskiej ( DK- 45) w tym miejscu teoretycznie ogranicza się prędkość pojazdów do zatrzymania przed przejazdem kolejowym ( jest tam umieszczony znak drogowy B- 20 „Stop”). Rowerzysta znajdujący się w pasie drogowym przejazdu kolejowego nie jest narażony na gwałtowne hamowanie, czy wyprzedzanie przez inny pojazd. Niniejsza koncepcja sugeruje najlepsze rozwiązanie dla rowerzysty. Z uwagi, że po stronie zachodniej drogi znajduje się chodnik, trudno obecnie będzie jednoznacznie stwierdzić czy właściciele gruntu na omawianym odcinku planowanej ścieżki rowerowej wyrażą zgodę na adaptacje wschodniego pobocza drogi, częściowo w torowisku LK- 140. Jest to możliwe wyłącznie w fazie projektowej opracowywanego zadania.

5. 634m, Racibórz- Studzienna, Miasto Racibórz, droga gminna, ul. Źródlana, gruntowa, częściowo utwardzona, nieutrzymana. Brane jest pod uwagę wyremontowanie w sposób pełnego utwardzenia omawianego odcinka drogi. Zalecane utwardzenie tłuczniem lub żużlem. Należy wziąć pod uwagę wpływ ewentualnego zwiększenia ruchu samochodowego (objazdowego- w godzinach szczytu, kierowcy starają się skrócić przejazd z ul. Opawskiej do ul. Bogumińskiej, ulicami Źródlaną-Tunelową), dlatego nie należy stosować nawierzchni bitumicznej asfaltowej.

6. 291m, Racibórz- Płonia, PZD w Raciborzu, droga powiatowa 3548-s, ul Piaskowa. Obecna koncepcja przewiduje jak najmniej kolizyjne połączenie drogi rowerowej (ciągu pieszo- rowerowego) ul. 1 Maja z ul. Kanałową. Obecnie jest to możliwe jedynie z wykorzystaniem przejścia dla pieszych przez ul. 1 Maja, chodnika dla pieszych w płd. części ul Piaskowej (obok stacji paliw), płd. chodnika dla pieszych przez most nad Odrą oraz dalszej części płd. chodnika dla pieszych przy ul. Piaskowej do skrzyż. Z ul. Kanałową. Jest możliwe wykorzystanie drogi rowerowej w płn. części ul. Piaskowej. W tym celu służy przejście dla pieszych przez ul. Piaskową, chodnik po płn. stronie ulicy Piaskowej, a od ul. Lekarskiej droga rowerowa poprowadzona przez most nad Odrą i dalej w kier wsch. ul. Piaskowej. W tym wypadku istnieje potrzeba wyznaczenia przejścia dla pieszych przy skrzyż. ul. Piaskowej z ul. Kanałową po zach. stronie skrzyż. Istnieje w przyszłości na tym odcinku potrzeba opcjonalnego rozwiązania, z uwagi na możliwość zwiększenia się ruchu rowerowego. Odcinek ul. Piaskowej od skrzyż. z ul. 1 Maja do skrzyż. z ul. Kanałową stanie się jednym z najważniejszych węzłów szlaków rowerowych w Raciborzu (rowerowy „Szlak Odry”, szlak „Mała Silesia”, dojazd do Zamku Piastowskiego, dojazd do dworca kolejowego i Starego Miasta).

7. 35m, Racibórz-Obora, ZDW w Katowicach, droga wojewódzka nr 935, ul. Rybnicka. Z uwagi na bardzo duże nasilenie ruchu pojazdów, jest wyłącznie możliwe przemieszczenie się odcinkiem od mostu do ronda chodnikami. Po stronie południowej szerokość chodnika jest akceptowalna, niestety płynny dojazd do ulicy Markowickiej blokują przejścia dla pieszych w 3 pasach ruchu (DW 935), biorąc wariant dojazdu do ulicy Drzewieckiego. Obejście południowe ronda do ul. Markowickiej wymaga dostosowania się do takich samych warunków- przejście dla pieszych w 3 pasach ruchu (DW 935) oraz dodatkowo przejście dla pieszych w 2 pasach ruchu (droga dojazdowa do C.H.). Włączenie się do ruchu na ul. Markowickiej wymaga skorzystania z jeszcze jednego przejścia dla pieszych, przy wyjeździe z ul. Markowickiej na rondo (2 pasy ruchu). Ze zrozumiałych względów właściciel tego terenu (ZDW w Katowicach) nie zaakceptuje tego wariantu przebiegu ścieżki rowerowej. Wariant pierwszy, niekolidujący i nie krzyżujący się z DW 935 wymaga jednak poprawy jakości obecnego stanu (szerokości) chodnika na odcinku od przyczółku mostu do miejsca odbicia jezdni w stronę ronda. Obecna szerokość- 1.20m w bezpośrednim sąsiedztwie pędzących pojazdów stwarza duże niebezpieczeństwo nawet dla pieszych. Rozwiązaniem akceptowalnym przez ZDW, za pozwoleniem konstrukcyjnym właściciela gruntu na skarpie (obecnie rośnie tam żywopłot) jest możliwość poszerzenia chodnika do szer. 2.00 m.

8. 93m,Racibórz- Obora, Miasto Racibórz, chodnik dla pieszych, częściowo w ciągu ul. Rybnickiej, łączący bezpośrednio i bezkolizyjnie przejście przez most z ul. Markowicką. Wariant pierwszy zakłada, że jeśli ul. Drzewieckiego przed przejściem dla pieszych przy rondzie jest drogą miejską jest możliwe wykonanie przejazdu dla rowerów. Przy możliwości poprawy wcześniejszego odcinka (chodnik do poszerzenia) jest najlepsze rozwiązanie w tym układzie drogowym, polegającym jak najprościej przemieścić się rowerem na obleganym przez rowerzystów trasie, łączącej centrum miasta z obszarami rekreacyjnymi, szczególnie w sezonie letnim. Drugi wariant zakłada skorzystanie z przejścia dla pieszych przez 2 pasy ruchu (ul .Drzewieckiego) w obszarze ronda (ZDW Katowice), ale następnie potrzebna jest możliwość włączenia się do ruchu na ul. Markowickiej, co wymaga dodatkowego przejścia przez 2 pasy ruchu (ul. Markowicka) w obszarze ronda ( ZDW Katowice).

9. 308m Racibórz-Markowice, chodnik dla pieszych w płd.- wschodniej części ul. Gliwickiej (DW 919- ZDW w Katowicach). Obecna szerokość chodnika na tym odcinku jest możliwa do przebudowy na ciąg pieszo- rowerowy. Jedynym problemem, jest zatoka dawnego przystanku autobusowego przy wyjeździe z ul. Jordana. Istniejące przejście dla pieszych w ciągu ul. Gliwickiej nie jest brane od uwagę na dodatkową funkcję- przejazdu rowerowego. Owszem, gdyby wygenerować większy ruch rowerzystów w tym miejscu, jest możliwa taka akceptacja ZDW w Katowicach.

10.180m Racibórz-Markowice, chodnik dla pieszych w płn.- zachodniej części ul. Gliwickiej (DW 919- ZDW w Katowicach). Największym problemem tego odcinka jest most na p.Bodek, którego szerokość teoretycznego pasa ruchu pieszych wynosi 1.15m na odcinku 14.20m. Łuk drogi od strony płn.- wschodniej w okolicach tego miejsca może generować niebezpieczne sytuacje kolizji rowerzysty z bardzo blisko poruszającymi się pojazdami. Nie jest brane pod uwagę poszerzenie mostu w ciągu omawianego odcinka, a obecne rozwiązanie nie pozwala poruszać się turystom z sakwami, przyczepkami oraz większym przejazdom grupowym. Dalszy chodnik został zbudowany niewłaściwie, prawdopodobnie z uwagi na własności gruntowe. Można było oddzielić chodnik od drogi przynajmniej 1 m pasem, który podobnie jak na poprzednio omawianym odcinku ul. Gliwickiej stwarza poczucie bezpieczeństwa, które akurat na tym odcinku jest bardzo istotne z uwagi na skrzyżowanie 2 dróg (DW 919 i DW 923). Zasypany i utwardzony teren po dawnym rowie odwadniającym idealnie się do tego nadawał.

11. 737m Racibórz- Markowice, Miasto Racibórz, droga gminna, gruntowa, częściowo utwardzona. Droga dojazdowa do pól uprawnych znajdująca się w bezpośrednim sąsiedztwie torowiska kolejki wąskotorowej. Wymaga jedynie solidnego utwardzenia, lub wzorem dojazdowych dróg rolniczych do pól, które w sąsiednich gminach zostały zbudowane- możliwość przebudowy na drogę o nawierzchni bitumicznej asfaltowej. Torowisko kolejki wąskotorowej jest możliwe do przebudowy na drogę rowerową (wymagana szer. min. 2.00 m pasa jezdnego) po uzyskaniu akceptacji oraz zgody właściciela gruntu na którym obecnie to torowisko przebiega- PKP Nieruchomości w Warszawie.

12. 595m Racibórz- Markowice, zespół działek- gruntów prywatnych przecinający dawny zarys drogi prowadzącej do granicy miasta oraz rezerwatu „Łężczok”. Odcinek wymaga odrębnego projektu wykonawczego, a wcześniej zorganizowania wykupu gruntów pod ten cel. Jest to skomplikowane zadanie. Umożliwia ono jednak dalszy wygodny przejazd, już na terenie gminy Nędza, dojazdową drogą rolniczą do pól o nawierzchni bitumicznej asfaltowej świetnie nadającej się na turystyczny szlak rowerowy.

13. 513m Racibórz- Markowice. Torowisko kolei wąskotorowej jest możliwe do przebudowy na drogę rowerową (wymagana szer. min. 2.00 m pasa jezdnego) po uzyskaniu akceptacji oraz zgody właściciela gruntu na którym obecnie to torowisko przebiega- PKP Nieruchomości w Warszawie.

GMINA NĘDZA

1. 1280m Babice. Torowisko kolejki wąskotorowej jest możliwe do przebudowy na drogę rowerową (wymagana szer. min. 2.00 m pasa jezdnego) po uzyskaniu akceptacji oraz zgody właściciela gruntu- PKP Nieruchomości w Warszawie.

2. 207m Babice. Torowisko kolei wąskotorowej jest możliwe do przebudowy na drogę rowerową (wymagana szer. 2.00 m pasa jezdnego) po uzyskaniu akceptacji oraz zgody właściciela gruntu- PKP Nieruchomości w Warszawie. W przypadku wykorzystania do przebiegu ścieżki rowerowej równoległej drogi rolniczej na odc. do skrzyż. z ul. Gliwicką (DW 919) należy rozwiązać problem bezpieczeństwa na tym skrzyżowaniu. Dotyczy to także pobliskiego skrzyż. ul. Rybackiej- jedynej drogi prowadzącej do rezerwatu „Łężczok”z ul. Gliwicką (DW 919). Opinia ZDW w Katowicach w prosty sposób określa możliwość bezpiecznego przejazdu rowerem w tych miejscach. Mianowicie, głównym aspektem umożliwiającym jakąkolwiek inwestycję w pasie drogi (DW 919) jest doskonała, panoramiczna widoczność kierowców poruszających się tą drogą na użytkowników chcących tą drogę przejść/ przejechać prostopadle do jej osi. Jeżeli chodzi o rowerzystów, to jedynie ich ilość, proporcjonalnie do ruchu pojazdów na drodze (DW 919) może zaopiniować o ewentualnej inwestycji ułatwiającej bezpieczne przejście/ przejazd w tych miejscach.

3. 480m. Babice. Odcinek malowniczej drogi polnej/ leśnej. Obecnie niezagospodarowany. Służy jako dojazd do pól uprawnych. Częściowo w zarysie drogi jest ona własnością prywatną, częściowo Skarbu Państwa. Teoretyczna szerokość drogi wynosi 3.00m, jednakże z uwagi na ukształtowanie terenu, szczególnie w okolicach tartaku jest niemożliwe rozpoznanie jej przebiegu w terenie, a tym bardziej na mapach. Z uwagi, że droga jest bezpiecznym łącznikiem (unika się przejazdu DW 919 od ul. Powstańców Śl. do ul. Piaskowej), należy przystosować ją do bezpiecznego poruszania się rowerem. Z uwagi na odcinek przebiegający przez zagajnik drzew iglastych, oraz spore przewyższenie nie można stosować nawierzchni asfaltowej ani kostki brukowej. Najlepszym rozwiązaniem jest utwardzenie części drogi tłuczniem z podsypką min. 25 cm, a cały odcinek tłuczniem i mielonym żużlem.

4. 733m. Babice. Odcinek drogi wymagający remontu lub naprawy. Należy rozważyć dwa ważne aspekty, które będą tą drogę klasyfikować do tego zadania. Południowy odcinek jest zniszczony przez ciężkie pojazdy, które obsługują pobliski tartak. Większa część drogi jest zawilgocona. To teren podmokły, w pobliżu, częściowo obok drogi przepływa potok zasilający stawy rez.”Łężczok”. Teren jest mało nasłoneczniony. Na odcinku obok tartaku, przez omawianą drogę przebiegają nieużywane tory kolejowe bez przejazdu, które mogą stanowić problem dla rowerzysty. Szczególnie w miesiącach jesienno- wiosennych. Naprawa wymaga użycia grubszej warstwy tłucznia na podłożu żużla. Trzeba wziąć pod uwagę odcinek przy tartaku, gdzie z uwagi na ciężkie pojazdy, należy przeprowadzić naprawę, która uwzględni parametry i masę tych pojazdów.

5. 911m. Nędza. Planowany remont tej drogi, przez zarządcę- ZDW w Katowicach może poprawić jej parametry, zwiększając tym samym bezpieczeństwo. Nie jest ona drogą o dużym nasileniu ruchu pojazdów, tym niemniej, z uwagi na możliwy remont chodnika po południowej stronie tej drogi, można utworzyć tam ciąg pieszo- rowerowy. Opinia ZDW jest taka, że teoretycznie jest to możliwe jedynie przy zachowaniu parametrów ciągu pieszo- rowerowego. Należy zachować min. szerokość

2.50m. Obecnie szerokość chodnika na tym odcinku wynosi od 1.15m do 1.65m.

6.109m. Nędza. Skrzyżowanie dróg wojewódzkich w centrum miejscowości. Z uwagi na układ komunikacyjny pl. Dr. E. Chroboczka, a przede wszystkim dróg wychodzących, jest problematyczne przeprowadzenie ścieżki rowerowej tak w formie szlaku rowerowego, jak i drogi rowerowej. Obecnie w ciągu ulic: Sobieskiego i Jana Pawła II (w stronę Rogola) jest wytyczony szlak rowerowy R-6.

Niestety nie ma na tym odcinku szlaku żadnych udogodnień dla potencjalnego rowerzysty, żeby bezpiecznie i bezkolizyjnie go przejechał. Rozwiązaniem jest poprowadzenie trasy od pl. Dr.E, Chroboczka ul. Borowiec. Obecne przejście dla pieszych kieruje nas na wsch. część ul. Jana Pawła II, gdzie chodnik ma szer. 0.65m, co całkowicie jest nie do przyjęcia. Możliwe jest usytuowanie przejścia po poł. stronie osi ul. Borowiec. Wymaga to jednak pełnej widoczności dla kierowców, poruszających się ul. Jana Pawła II od strony płd. Można również wykorzystać, w celu bezpiecznego dotarcia w stronę Rogola ( szkoła, stacja kolejowa) odcinek wsch. chodnika dla pieszych przy ul. Jana Pawła II.

Jeżeli miałby on pełnić funkcję ciągu pieszo- rowerowego, należy go poszerzyć do min. 2.50m. Obecnie jego szerokość wynosi 1.55- 2.80m.