



Wasze sygnatury:

PI-PI.1431.6.2025

CRIP 28/2025

CRIP 37/2025

CRIP 44/2025

Nasz znak: 451/25

Data: 11 września 2025 roku

*160 rocznica nadania Katowicom
praw miejskich*

Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia (GZM)

Departament Projektów i Inwestycji (PI)

mailem na adres: [<pi@metropoliagzm.pl>](mailto:pi@metropoliagzm.pl)

Otrzymuję do wiadomości uczestnicy debat ogólnopolskiej konferencji

„Polska na dwóch kółkach”, Warszawa, 9 września 2025 r.,

zaproszeni do udziału z województwa śląskiego (alfabetycznie):

- **Marcin Dworak** [<m.dworak>](mailto:m.dworak)
Pełnomocnik GZM ds. nowej mobilności w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii
- **Piotr Kalisz** [<pełnomocnik.rowerowy@mi.gov.pl>](mailto:pełnomocnik.rowerowy@mi.gov.pl), [<piotr.kalisz@slaskie.pl>](mailto:piotr.kalisz@slaskie.pl)
Pełnomocnik Ministra Infrastruktury ds. rozwoju ruchu rowerowego
i Główny Specjalista w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Śląskiego
- **Kazimierz Karolczak** [<przewodniczący@metropoliagzm.pl>](mailto:przewodniczący@metropoliagzm.pl)
Przewodniczący Zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii
- **Wojciech Saługa** [<marszal@slaskie.pl>](mailto:marszal@slaskie.pl)
Marszałek Województwa Śląskiego
- **Paweł Sucheta** [<pawel.sucheta@katowice.eu>](mailto:pawel.sucheta@katowice.eu)
Zastępca Naczelnika Wydziału Komunikacji Urzędu Miasta Katowice

oraz wykonawca prac dla GZM:

- **DMK Inżynieria sp. z o.o.** [<biuro@deemka.pl>](mailto:biuro@deemka.pl)

dot.: korespondencja nt. udzielenia kluczowej informacji publicznej w sprawie велоstrady GZM nr 1
Katowice-Sosnowiec **[techniczne skutki ew. odstępstw od przebiegu optymalnego велоstrady]**

Zważywszy na deklarowaną rangę rozwoju sieci dróg rowerowych w województwie śląskim, potwierdzoną udziałem kluczowych reprezentantów władz regionalnych i lokalnych w ww. ogólnopolskiej konferencji, oraz w nawiązaniu do naszej korespondencji z GZM:

- 443/25 z dnia 28 maja 2025 r. (odpowiedź GZM nr CRIP 28/2025 z dnia 11 czerwca 2025 r.),
- 447/25 z dnia 21 lipca 2025 r. (odpowiedź GZM nr CRIP 37/2025 z dnia 4 sierpnia 2025 r.),
- 450 /25 z dnia 13 sierpnia 2025 r. (odpowiedź GZM nr CRIP 44/2025 z dnia 21 sierpnia 2025 r.),

niniejszym pismem odnosimy się do treści ostatniej odpowiedzi GZM oraz **podsumowujemy stan sprawy.**

1. Otrzymaliśmy informację, że z powodu „rozbieżności dotyczących niezbędnego zakresu dokumentacji” (cytat za CRIP 37/2025) lub innych występujących w tej sprawie problemów, wystąpiły duże opóźnienia i dokumentacja koncepcyjna велоstrady nr 1 dotąd nie została odebrana od wykonawcy. Tym samym nie jest znana jej ostateczna wersja, dlatego nie jest jeszcze możliwe udzielenie nam odpowiedzi na kluczowe pytanie zadane w naszym piśmie 443/25 (powtórzone na końcu niniejszego pisma – kolor niebieski). W tej sytuacji, podobnie jak w pismach 447/25 i 450/25, deklarujemy gotowość oczekiwania na odpowiedź GZM, jedynie podtrzymujemy prośbę, aby została ona udzielona bez zwłoki i w sposób automatyczny wtedy, gdy będzie to możliwe.
2. Obowiązujące parametry i standardy techniczne dla велоstrad są stronie społecznej znane - zostały wnikliwie przeanalizowane i zebrane w formie tabelarycznej w Załączniku A na stronie 11 opracowania pt. „Opinia nt. koncepcji technicznej Velostrady nr 1 Katowice-Sosnowiec” tut. Stowarzyszenia Prawo-Ekologia-Zdrowie (dalej *opracowanie SPEZ*), które tu załączamy (załącznik 1). Równocześnie zwracamy uwagę, że ewentualne stosowanie odstępstw od standardów „w przypadkach uzasadnionych uwarunkowaniami terenowymi, własnościowymi, środowiskowymi lub ekonomicznymi”, o jakich wspomniano w ostatnim piśmie GZM nr CRIP 44/2025, ma sens ekonomiczny i techniczny wtedy, gdy występuje punktowo w skali inwestycji. Natomiast, jak wydaje się słusznie, zauważył w swoim stanowisku z dnia 19 czerwca 2024 r. do koncepcji GZM (tu załącznik nr 2) Pełnomocnik Marszałka Województwa ds. Polityki Rowerowej, taka inwestycja straci sens, jeśli odstępstwa od standardów nabierają charakteru masowego, skomasowanego, przeważają w projekcie i w rezultacie degradują parametry wynikowe strategicznej inwestycji rowerowej jako całości - tym bardziej istotna jest analiza, o jakiej mowa w naszym pytaniu końcowym.
3. W piśmie GZM nr CRIP 44/2025 wspomniano o możliwości stosowania „rozwiązań kompensacyjnych” podając tylko jeden przykład „poszerzenia drogi rowerowej na łukach poziomych o promieniu mniejszym niż 35 metrów” (cytat z pisma GZM). To wyrywkowe stwierdzenie GZM z 21 sierpnia 2025 r. wymaga zgłoszenia kilku zastrzeżeń opartych na ścisłej analizie inżynierskiej:
 - a) w dostępnej dotąd publicznie koncepcji GZM, na obu zakrętach велоstrady przy ulicy Kazimierza Kutza, potrzebnych do ominięcia działek po linii kolejowej „wyłączonych” z projektu, nie tylko nie zastosowano „poszerzeń” drogi rowerowej, ale wręcz przeciwnie – zastosowano dotąd **zwężenia drogi rowerowej** z 4 metrów do 3 metrów (patrz załącznik 1 - opracowanie SPEZ, str. 4),
 - b) określenie „promień mniejszy niż 35 metrów” nie oddaje skali faktycznych problemów na odcinku велоstrady w dzielnicy Burowiec, przed jakim zostali postawieni projektanci DMK, które pojawiają się w sytuacji, gdyby nadal wymuszano omijanie działek po linii kolejowej - w dostępnej publicznie koncepcji GZM dla jednego z dwóch wymuszonych zakrętów przy ulicy Kazimierza Kutza „przymusowo” **zastosowano łuk o promieniu wewnętrznym (sic!) 2 metry (słownie: dwa metry)**,
 - c) poruszona w piśmie GZM kwestia promieni łuków pomija problem jeszcze poważniejszy - w opublikowanej koncepcji GZM, na odcinku велоstrady wzdłuż ulicy Kazimierza Kutza, **na kilkudziesięciometrowych odcinku strategicznej drogi rowerowej ruch rowerów zostałby wprowadzony wprost na lokalny chodnik i wymieszany z ruchem pieszych**, co redukuje międzymiastową trasę rowerową do najniższego w klasyfikacji dróg rowerowych poziomu tj. „**chodnika z dopuszczonym ruchem rowerowym**” (tzw. ciąg pieszo-rowerowy) – rozwiązanie skrajnie niewydolne i **niebezpieczne** w przypadku drogi rowerowej szybkiego ruchu – tu dla celów poglądowych wizualizacja ew. oznakowań:



przykładowo, oznakowanie велоstrad w Niemczech (znak 350.1)

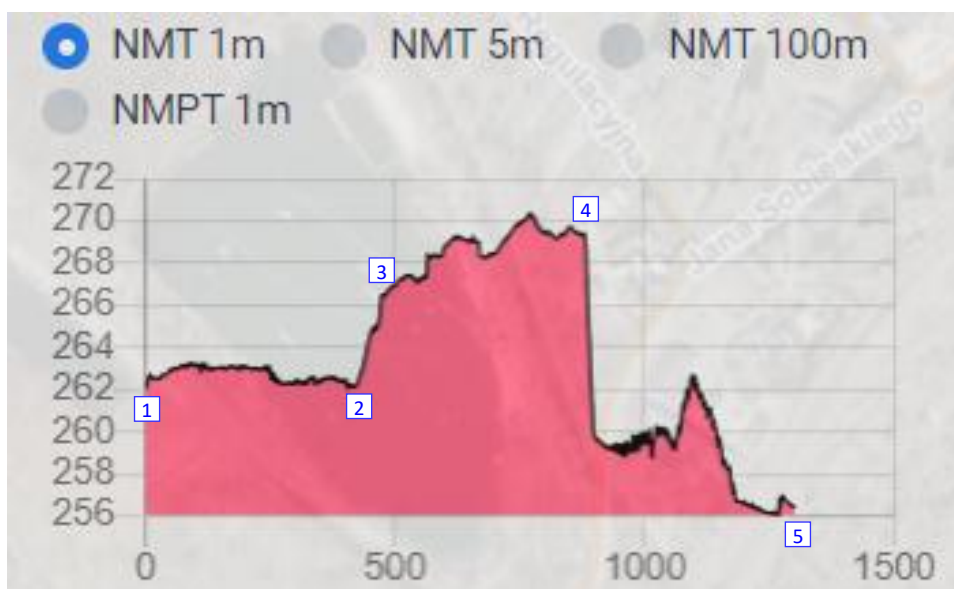
vs.



oznakowania jakie musiano by zastosować do odcinka „vелоstrady” GZM nr 1 w Katowicach-Burowcu (znaki C-13, C-16)

- d) w piśmie GZM nr CRIP 44/2025 wspomniano jedynie o „*łukach poziomych*”, pomijając krytyczne problemy велоstrady GZM nr 1, jakie wystąpiłyby w dzielnicy Burowiec w przekrojach **pionowych** (niweleta), gdyby велоstrada musiała się dostosować do rzędnych ew. zabudowy mieszkaniowej (osiedla)ⁱ posadowionej na aktualnej wysokości działek po linii kolejowej. **Wykluczyłoby to możliwość swobodnej niwelacji występujących nachyleń i na велоstradzie wystąpiłyby podjazdy o nachyleniu kilku %** (patrz załącznik D do opracowania SPEZ - załącznik A, str. 14-15 tamże), degradujące jej parametry i wywołujące **liczne wyłączenia społeczne** wobec osób niepełnosprawnych, osób o ograniczonej wydolności, dla dzieci, dla osób starszych itp.

Tu, za opracowaniem SPEZ, przypominamy na zwymiarowanym wykresie rzędnych przekrój pionowy Burowca, przy czym cyframi oznaczono punkty: (1) ul. Hallera, (2) początek ew. osiedla „lex Burowiec”, (3) ulica Kazimierza Kutza, (4) koniec ew. osiedla „lex Burowiec”, (5) ul. Borki:



Ewentualna realizacja velostardy GZM nr 1 „obok”, jako „przylegającej” do działek po linii kolejowej wymuszałaby zachowanie rzędnych na odcinku od (2) do (4). Natomiast realizacja środkiem nieczynnej linii kolejowej pozwalałaby na wprowadzanie niwelacji i łagodzenie nachyleń.

===

Podsumowując, przypominamy tu pytanie kluczowe dla podejmowania dalszych optymalnych decyzji technicznych i finansowych, jakie przedłożyliśmy już w pierwszym zapytaniu 443/25 z dnia 28 maja 2025 (cytat):

- 2) *Jak wykonawca, w ramach wykonanego zlecenia, ocenił i liczbowo oszacował skutki techniczne (tj. wpływ na bezpieczeństwo, płynność ruchu, nachylenie niwelety, przepustowość, czas przejazdu itd. oraz liczbę występujących naruszeń Standardów GZM dot. dróg rowerowych) ewentualnego zastosowania pomiędzy ul. Hallera i ul. Borki takiego przebiegu велоstrady, który zakłada omijanie działek prywatnych wzdłuż ul. Mrożnej (na przecięciu z ulicą ul. Kazimierza Kutza), a za ul. Borki zakłada omijanie działki nr 1208/61 - w porównaniu z optymalnym wariantem велоstrady, który przebiegałby w tych miejscach środkiem pasa po nieczynnej linii kolejowej, z możliwością niwelacji terenu?*

Jeśli zakres powyższego pytania wykracza poza zakres dotychczasowego zlecenia dla wykonawcy DMK sp. z o.o., to w interesie społecznym leży uzyskanie przez GZM profesjonalnej odpowiedzi, czy od tego wykonawcy, czy od niezależnego podmiotu eksperckiego, w ramach ew. oddzielnego zlecenia GZM. Racjonalnie gospodarujący budżetem podmiot - zarówno prywatny, jak i publiczny - przed dokonaniem wyboru i podjęciem decyzji, zestawia ceny poszczególnych rozwiązań z ich z parametrami (zaletami). **Strategiczna велоstrada GZM nr 1 wymaga analogicznego podejścia**, tymczasem bez posiadania rzetelnej odpowiedzi na powyższe pytanie, GZM nie będzie mógł podjąć racjonalnej decyzji co do dalszego postępowania w sprawie, w tym co decyzji nt. ewentualnego wykupu działek po nieczynnej linii kolejowej od podmiotu prywatnego.

O wadze poruszanego problemu świadczą też jednoznaczne wyniki konsultacji społecznych, wskazujących **zaburzenie płynności ruchu na Burowcu jako wywołujące najpoważniejsze obawy społeczne**. Dlatego kwestia powyższa będzie konsekwentnie monitorowana przez Sojusz Organizacji Społecznych **SOS** zawiązany w tej sprawie (*Stowarzyszenie KATO Protest*, *Stowarzyszenie Nasz Park*, *Stowarzyszenie Prawo-Ekologia-Zdrowie*, *Sosnowieckie Stowarzyszenie Rowerowe*, *Stowarzyszenie Rowerowe Katowice*), a odpowiedź GZM dot. ww. pytania, udzielona na nasz adres mailowy

stowarzyszenie@prawo-ekologia-zdrowie.inten.pl

zostanie wszystkim organizacjom przekazana.

Adrian Sklorz
Przewodniczący Zarządu
Stowarzyszenia Prawo-Ekologia-Zdrowie

Załączniki

- Załącznik nr 1 - Opinia techniczna Stowarzyszenia Prawo-Ekologia-Zdrowie do koncepcji велоstrady nr 1
- Załącznik nr 2 - Stanowisko Marszałka Województwa w sprawie koncepcji велоstrady nr 1

ⁱ Wyjaśniamy, że plan realizacji prywatnego osiedla „lex Burowiec” na terenie działek Skarbu Państwa po linii kolejowej Burowca bazował na uchwale Rady Miasta Katowice nr LXIII/1320/23 z dnia 9 maja 2023 r., która została prawomocnym wyrokiem Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 26 listopada 2024 r., sygn. II OSK 1990/24, uznana za wydaną niezgodnie z prawem i usunięta z obiegu prawnego. W chwili obecnej obowiązuje dla tego terenu zapis m.p.z.p. „tereny kolei”, bez prawa zabudowy mieszkaniowej.