



MIEJSKI ZARZĄD DRÓG
W CIESZYNI

Miejski Zarząd Dróg w Cieszynie
ul. Liburnia 4, 43-400 Cieszyn
tel. 33 85 82 890, e-mail: sekretariatmzd@mzd.cieszyn.pl

**PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ
DRÓG GMINNYCH
NA TERENIE MIASTA CIESZYNA
NA LATA 2022 – 2024**

SPIS TREŚCI

I.	PODSTAWA, CEL I ZAKRES OPRACOWANIA	3
	1. PODSTAWA OPRACOWANIA	3
	2. CEL OPRACOWANIA	3
	3. ZAKRES OPRACOWANIA	4
II.	CHARAKTERYSTYKA MIASTA CIESZYNA	5
III.	UKŁAD KOMUNIKACYJNY	12
	1. UKŁAD DROGOWY	12
	2. TRANSPORT PUBLICZNY	16
	3. TRASY ROWEROWE. INFRASTRUKTURA DLA ROWERZYSTÓW	18
IV.	EWIDENCJA SIECI DRÓG	21
V.	STAN BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO	29
VI.	STAN TECHNICZNY INFRASTRUKTURY DROGOWEJ	32
VII.	KIERUNKI ROZWOJU	34
	1. PRZYJĘTE ZAŁOŻENIA	34
	2. PRZYJĘTE STANDARDY	39
	3. POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA	40
	4. FINANSOWANIE	41
VIII.	PODSUMOWANIE I WNIOSKI	43
IX.	MONITORING	44
X.	DOKUMENTY POWIĄZANE – MATERIAŁY ŹRÓDŁOWE	45

I. PODSTAWA, CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawę prawną do opracowania „Projektu Planu rozwoju sieci drogowej dróg gminnych dla Miasta Cieszyna na lata 2022 – 2024” stanowi zapis art. 20 pkt. 1 Ustawy z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376, z późn. zm.).

2. CEL OPRACOWANIA

Celem opracowania jest ocena stanu istniejącego dróg gminnych i określenie planu rozwoju sieci tych dróg na terenie miasta Cieszyna na lata 2022-2024. Opracowanie jest dokumentem służącym do wyznaczenia kierunków inwestycyjnych w zakresie rozwoju sieci dróg gminnych pod względem ich budowy, rozbudowy, odbudowy, przebudowy lub remontów oraz wykonywania dokumentacji projektowych umożliwiających realizację ww. celu.

Realizacja planu rozwoju sieci dróg gminnych na terenie miasta Cieszyna na lata 2022-2024 dodatkowo wpłynie na ulepszenie sieci i systemów transportowych, będzie prowadzić do obniżenia kosztów transportu, zwiększenia płynności ruchu i skrócenia czasu podróży, zmniejszenia obciążeń środowiskowych generowanych przez transport drogowy, poprawy jakości usług na drogach, jak i poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego zarówno kołowego i pieszego.

Planowany do realizacji rozwój sieci dróg gminnych w mieście Cieszynie na lata 2022-2024 jest zgodny z obowiązującymi w gminie dokumentami strategicznymi wyznaczającymi kierunki działań, które mają spowodować rozwój miasta Cieszyna.

Niniejsze opracowanie wpisuje się:

- na poziomie krajowym w **Strategię Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku** przyjętą uchwałą nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 roku;

Głównym celem krajowej polityki transportowej jest zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego poprzez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym.

- na poziomie regionalnym w **Strategię Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2030”**, która została przyjęta Uchwałą nr VI/24/1/2020 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 19 października 2020 roku w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2030”;

Strategia ta stanowi główny dokument dla rozwoju województwa śląskiego. Określa wizję rozwoju, cele oraz główne sposoby ich osiągnięcia w kontekście występujących uwarunkowań w perspektywie 2030 roku. W Strategii wyznaczono obszary priorytetowe, cele strategiczne i cele operacyjne, a następnie określono kierunki działań do roku 2030;

➤ na poziomie lokalnym w:

- *Strategię Rozwoju Powiatu Cieszyńskiego na lata 2017-2025*, przyjętą Uchwałą nr XXXVII/236/17 Rady Powiatu Cieszyńskiego z dnia 28 listopada 2017 roku.

Jako dokument strategiczny określa kierunki rozwoju społeczno – gospodarczego Powiatu Cieszyńskiego;

- *Strategię Rozwoju Miasta Cieszyna na lata 2010 – 2020*, stanowiąca Załącznik nr 1 do Uchwały nr LII/539/10 Rady Miejskiej Cieszyna z dnia 28 października 2010.

Jako jeden z najważniejszych dokumentów przygotowanych przez samorząd określa priorytety i cele polityki rozwoju, prowadzonej na terenie Miasta.

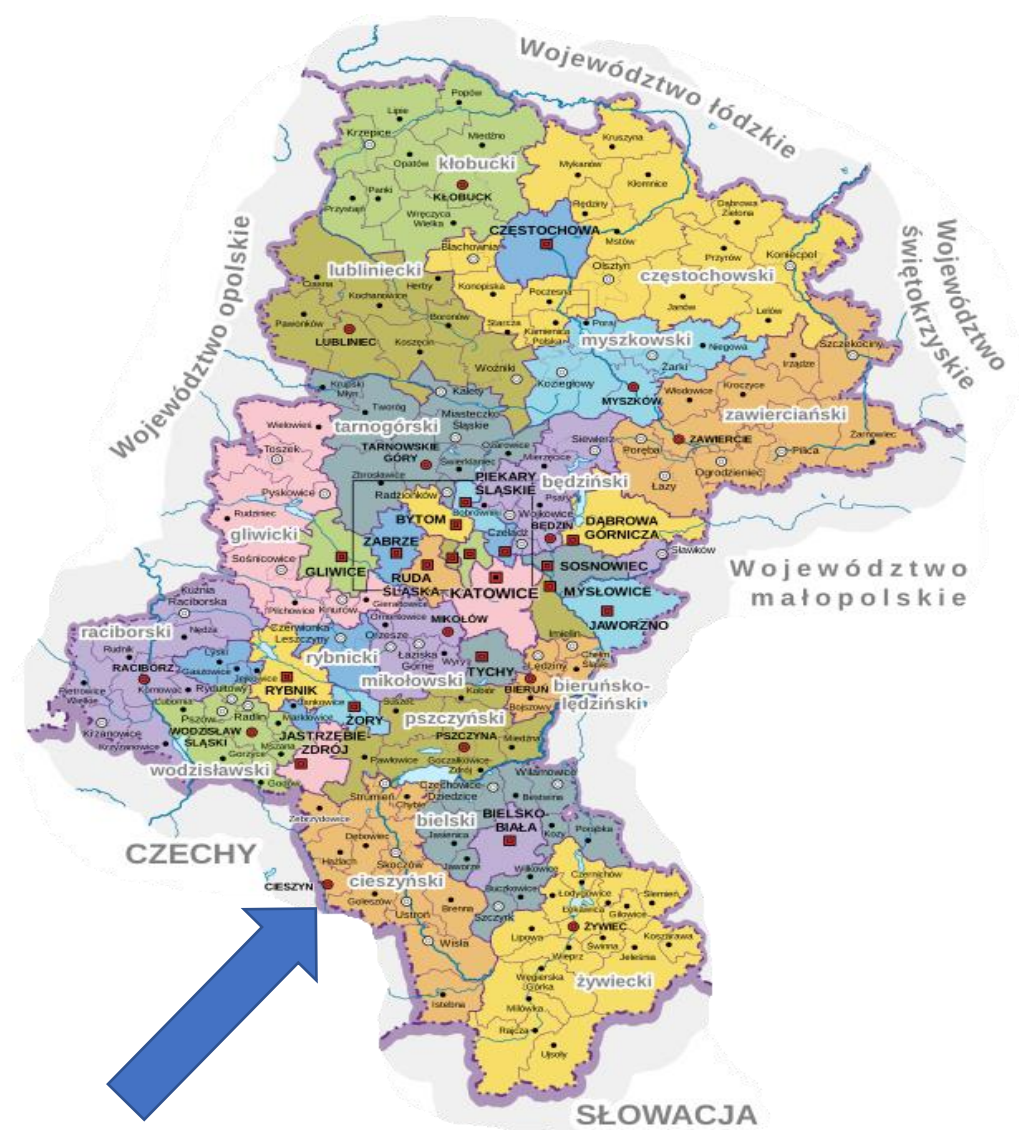
3. ZAKRES OPRACOWANIA

Zakresem opracowania objęto następujące elementy:

- 1) drogi gminne;
- 2) potrzeby rozwojowe istniejącego układu drogowego;
- 3) plany inwestycyjne i remontowe.

II. CHARAKTERYSTYKA MIASTA CIESZYNA¹

Cieszyn leży w południowej części Polski i jest miastem granicznym – leży wzdłuż granicy z Republiką Czeską. Pod względem administracyjnym leży w południowej części województwa śląskiego. Cieszyn jest gminą miejską, leżącą nad rzeką Olzą, a zarazem siedzibą władz powiatu cieszyńskiego. Jest jednym z najstarszych miast historycznych na terenie Polski, którego początki sięgają IX wieku. Prawa miejskie otrzymało około 1220 r. Po ustaleniu granicy państwowej w 1920 r. Cieszyn został podzielony – polski Cieszyn stanowi dawna prawobrzeżna część organizmu miejskiego, pozostała – lewobrzeżna (rzeka Olza) część stanowi Czeski Cieszyn.



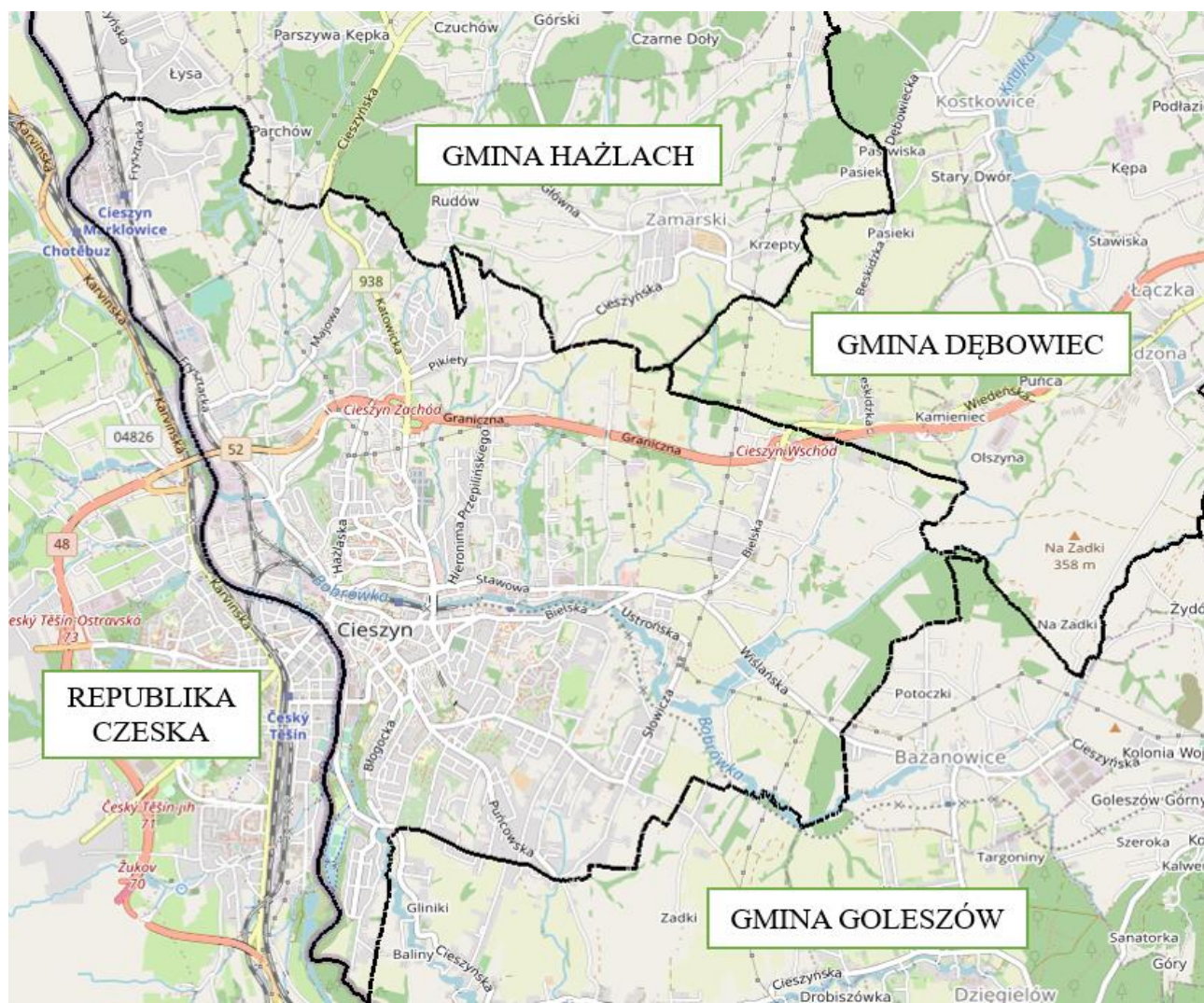
Rys. Cieszyn na mapie administracyjnej województwa Śląskiego²

¹ Opracowano na podstawie Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Cieszyna, stanowiące załącznik do Uchwały nr XXVIII/270/16 Rady Miejskiej Cieszyna z dnia 29 grudnia 2016 r. w sprawie zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Cieszyna.

² Opracowano na podstawie: https://pl.wikipedia.org/wiki/Podział_administracyjny_województwa_śląskiego

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ DRÓG GMINNYCH
NA TERENIE MIASTA CIESZYNA NA LATA 2022 – 2024

Miasto Cieszyn od północy graniczy z gminą Hażlach, od północnego wschodu z gminą Dębowiec, po stronie wschodniej i południowej z gminą Goleszów, natomiast zachodnią granicę miasta stanowi granica państwa z Republiką Czeską.



Rys. Granice Miasta Cieszyna

Jako siedziba ziemskiego powiatu cieszyńskiego pełni funkcję głównego ośrodka administracyjnego dla gmin powiatu. Zlokalizowane są w nim wszystkie instytucje i urzędy obejmujące swym działaniem obszar powiatu: Starostwo Powiatowe, Powiatowa Stacja Sanitarno – Epidemiologiczna, Powiatowy Urząd Pracy, Prokuratura Rejonowa i Sąd Rejonowy, Inspektorat ZUS, komendy powiatowe Straży Pożarnej i Policji. Co powoduje dążenie mieszkańców okolicznych gmin do stolicy powiatu. Niezależnie od zależności (podległości) administracyjnej, zauważalna jest zwartość powiatu. Wyraźnym dowodem tego jest założony w 1991 r. Związek Komunalny Ziemi Cieszyńskiej z siedzibą w Cieszynie. Związek obejmował wszystkie gminy powiatu cieszyńskiego i graniczącą z nim gminę Jaworze z powiatu bielskiego. Następnie chęć ścisłej współpracy zaowocowała utworzeniem

Stowarzyszenia Rozwoju i Współpracy Regionalnej 'Olza' w Cieszynie – negocjacje prowadziły gminy Związku Komunalnego Ziemi Cieszyńskiej z Jastrzębiem-Zdrój i Zebrzydowicami, co w efekcie doprowadziło najpierw do założenia stowarzyszenia gmin, a później - samorządów lokalnych. 30 marca 1998 roku – w dniu rozpoczęcia przez Stowarzyszenie działalności jego członkami-założycielami były: Brenna, Chybie, Cieszyn, Dębowiec, Goleszów, Hażlach, Istebna, Jastrzębie-Zdrój, Jaworze, Skoczów, Strumień, Ustroń, Wisła, Zebrzydowice. Później przystępowały kolejno: Jasienica (1998), Powiat Cieszyński (2000) i Godów (2003)³. Siedziba Stowarzyszenia jak również siedziba polskiej części Euroregionu mieści się od początku w Cieszynie. Samorządy członkowskie (jest ich aktualnie 17) to gminy powiatów: cieszyńskiego, bielskiego, wodzisławskiego, powiat grodzki Jastrzębie-Zdrój oraz ziemski – cieszyński.

Kolejnym przykładem jest Stowarzyszenie Rozwoju i Współpracy Regionalnej „Olza”, które powstało w 1998 r. jako efekt dążenia zainteresowanych samorządów do powstania Euroregionu Śląsk Cieszyński. Poza wszystkimi gminami powiatu cieszyńskiego należą do niego (po stronie polskiej) Jasienica, Jastrzębie- Zdrój, Jaworze i Powiat Cieszyński. Euroregion wspiera rozwój w obszarach przygranicznych w takich dziedzinach jak:

- ✓ wymiana doświadczeń i informacji dotyczących rozwoju regionu,
- ✓ rozwiązywanie wspólnych problemów w dziedzinie transportu, komunikacji i łączności oraz bezpieczeństwa obywateli,
- ✓ rozwój turystyki, ruchu podróży łącznie z dalszym usprawnieniem ruchu granicznego,
- ✓ akcje wspierające rozwój kultury, oświaty i sportu, zwłaszcza wymiana informacji dotyczących tych działań.
- ✓ współpraca między szkołami i młodzieżą na terenie Euroregionu,
- ✓ rozwiązywanie wspólnych problemów dotyczących ekologii i środowiska naturalnego.

Biorąc pod uwagę historyczne koleje Cieszyna, jest on mocno związany z Czeskim Cieszynem. Znajduje to odzwierciedlenie w realizacji wspólnych transgranicznych projektów unijnych, takich jak Park Sportowy, Revitalpark 2010 czy Most Sportowy, wykonywanych w ramach strategii zagospodarowania brzegów Olzy po obu stronach granicy w Cieszynie i Czeskim Cieszynie tzw. „Ogrodu Dwóch Brzegów”. Współpraca ta widoczna jest także na gruncie poza miejskich jednostek organizacyjnych. Najlepszym tego przykładem jest transgraniczna współpraca jednostek Policji, która przyniosła między innymi wspólne patrole po obu stronach granicy państwa.

³ <http://www.olza.pl>



Projekt „Ogród Dwoch Brzegów” – przed zmianami



Projekt „Ogród Dwoch Brzegów” – po zmianach



Projekt „Park Sportowy” - Ścieżka pieszo - rowerowa wzdłuż ul. Aleja Jana Łyska i przy ul. Adolfa 'Bolko' Kantora⁴



Struktura funkcjonalno-przestrzenna miasta Cieszyna, kształtowana na przestrzeni wieków przez wiele czynników, z których najistotniejsze to uwarunkowania historyczne i dotychczasowy rozwój miasta, jest układem powiązanych ze sobą elementów. Uwarunkowania historyczne związane z podziałem Miasta Cieszyna na dwa odrębne miasta, znacząco wpłynęły na dotychczasowy rozwój, zwłaszcza na jego trwałe elementy zagospodarowania, stanowiące często naturalne bariery, rzutujące na funkcjonowanie organizmu miejskiego. Do najbardziej odczuwalnych przez mieszkańców barier należą: rzeki (głównie rzeka graniczna Olza), zabudowa ścisłego centrum, drogi i tereny kolejowe. Część tych barier wymusza budowę nowych obiektów – np. rzeki wymuszają budowę przepraw: mostów, wiaduktów, drogi i tereny kolejowe wymuszają budowę przejść dla pieszych.

Strukturę funkcjonalno-przestrzenną miasta Cieszyna charakteryzują następujące cechy istniejącego zagospodarowania⁵:

- ✓ koncentracja usług o znaczeniu ogólnomiejskim i regionalnym w obszarze śródmieścia,
- ✓ koncentracja funkcji przemysłowo-składowych w paśmie położonym w zachodniej części miasta wzdłuż Olzy,

⁴ <https://www.cieszyn.pl/strefa-mieszkanca/pages/projekty-ze-zrodel-zewnetrznych/projekty-unijne>.

⁵ Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Cieszyna.

- ✓ koncentracja funkcji usługowych i wytwórczych w paśmie położonym w dolinie Bobrówki wzdłuż ul. Liburnia, ul. Stawowej,
- ✓ skupienie funkcji mieszkaniowej:
 - w zabudowie wielorodzinnej w Śródmieściu oraz 6 – ciu osiedlach,
 - jednorodzinnej w południowo – wschodniej części miasta i części centralnej – na północ od ciągu ulic Liburnia – Stawowa,
- ✓ coraz intensywniejsze rozpraszanie funkcji mieszkaniowej (zabudowa jednorodzinna) na terenach które winny być wyłączone z zabudowy.

Zespół opracowujący Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Cieszyna, uwzględniając obecne zagospodarowanie i użytkowanie przestrzeni miasta oraz bariery przestrzenne, w strukturze funkcjonalno-przestrzennej Cieszyna wydzielił kilka wyróżniających się stref z charakterystyczną dla nich funkcją dominującą. Zazaczyli jednocześnie, że wydzielone poniżej strefy nie są całkowicie jednorodne pod względem funkcji, posiadają również nieostre i trudne do jednoznacznego określenia granice. Zarys wyznaczonych przestrzeni został przedstawiony w części graficznej poniżej, a także w formie opisującej poszczególne strefy.

Pierwsza ze stref to **obszar śródmiejski „Stare Miasto” (1)**. To najstarsza część miasta – obejmuje Rynek oraz obszar pomiędzy rzeką Olzą, linią kolejową i ul. Korfantego, ul. Kolejową, ul. Chrobrego, ul. Sikorskiego i ul. Kasztanową.

Strefa ta charakteryzuje się koncentracją usług, zwłaszcza w zakresie handlu, gastronomii, a także administracji, kultury, nauki. To głównie zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna. Jednocześnie jest to strefa wyróżniająca się w przestrzeni miasta wyraźnymi granicami (w postaci barier przestrzennych – rzek i torów kolejowych) i charakterystyczną zabytkową zabudową.

Kolejna strefa to **Centralna strefa usługowa (2)** obejmująca pasmo obiektów usługowych, które zlokalizowane są w ciągu ulic Liburnia, Katowicka, Stawowa, Korfantego i Bielska. Znajdują się tu sklepy wielkopowierzchniowe, galeria handlowa, a także targowisko miejskie. Znajduje się tu również cmentarz przy ulicy Katowickiej. Do strefy włączono także tereny położone przy ul. Spółdzielczej i Ustrońskiej.

W strefie zlokalizowane są niewielkie tereny zabudowy mieszkaniowej, głównie jednorodzinnej.

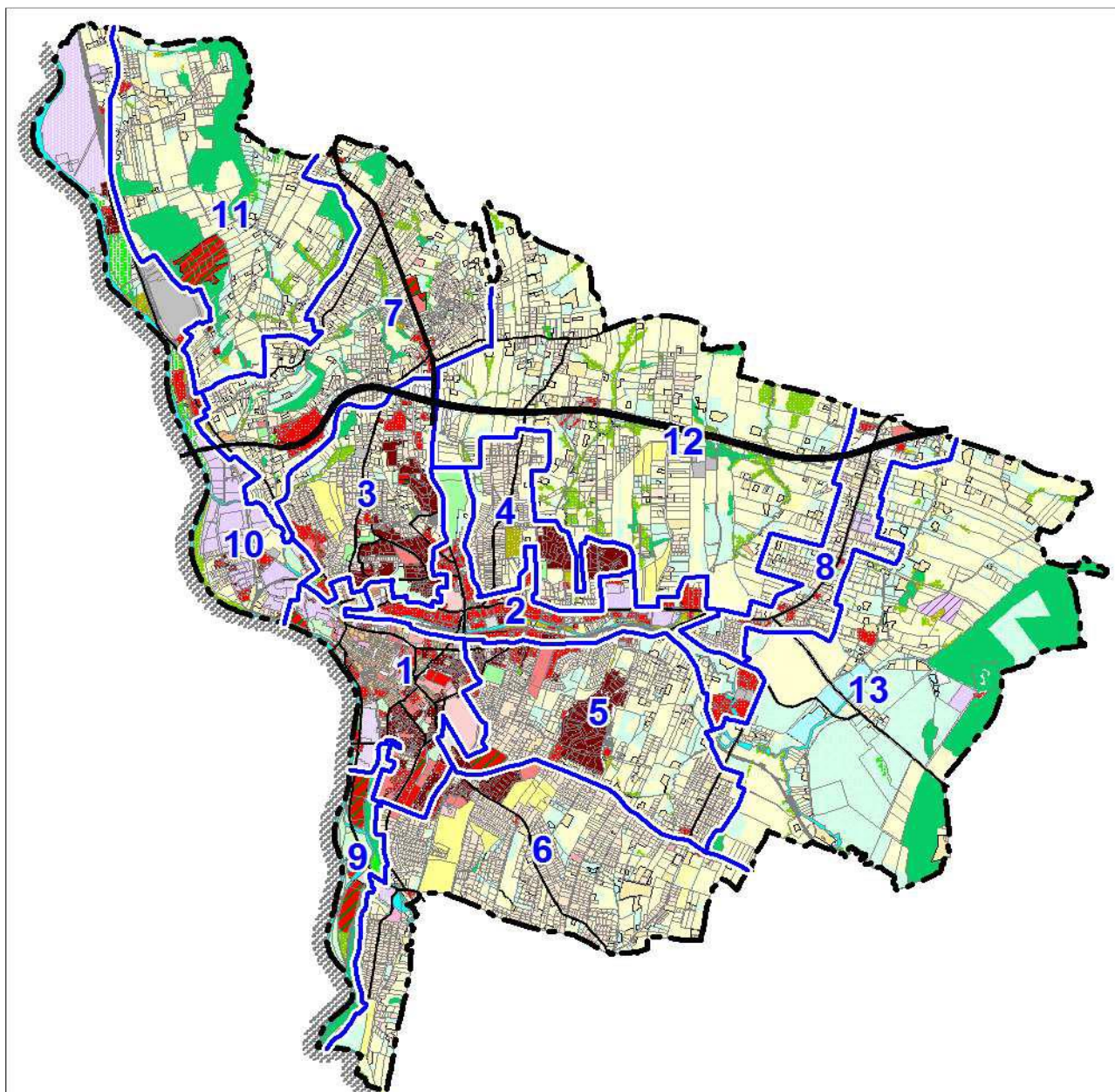
Strefa zabudowy mieszkaniowo – usługowej (3) obejmuje tereny położone po północnej stronie ulicy Liburnia i zachodniej stronie ul. Katowickiej. Północną granicę strefy wyznacza ul. Ładna Boczna, zachodnią – tereny zabudowy przy ul. Frysztańskiej.

Jest to zabudowa w głównej mierze wielorodzinna (Os. Liburnia i Os. Piastowskie). W strefie funkcjonują obiekty usługowe - motel, hotel, zajazd, warsztaty samochodowe.

Strefa mieszkaniowa (4) zlokalizowana po północnej stronie ul. Stawowej obejmująca tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i jednorodzinnej.

Strefa zabudowy mieszkaniowo – usługowej (5) położona na wschód od obszaru śródmiejskiego, której granice wyznaczają ulice: Bielska, Słowicza, Hallera, Chrobrego i linia kolejowa. To obszar mieszanej zabudowy – jednorodzinnej i wielorodzinnej (Os. Podgórze) oraz tereny Uniwersytetu Śląskiego.

Strefa zabudowy mieszkaniowej (6) – głównie jednorodzinnej obejmującej między innymi tereny dzielnicy Błogocice, ale też zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – oś. Mały Jaworowy.



Rys. Struktura funkcjonalno – przestrzenna Cieszyna⁶

⁶ Tamże.

Strefa zabudowy mieszkaniowej i usługowej (7) zlokalizowana po północnej stronie ul. Granicznej, wzdłuż ul. Katowickiej i ul. Majowej obejmująca tereny Boguszowic i Kalembic.

Są to tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z terenami usług zlokalizowanymi głównie wzdłuż ul. Katowickiej i na platformie przejścia granicznego, gdzie mieści się hipermarket budowlany i kilka innych lokali handlowych, a także Wydział Komunikacji Starostwa Powiatowego w Cieszynie.

Strefa zabudowy mieszkaniowo – usługowej (8) zlokalizowana w paśmie wzdłuż ul. Bielskie. Ze względu na swoje położenie (wlot do Cieszyna z DK1) i atrakcyjność tego miejsca, są to tereny zabudowy usługowej, mieszkaniowo – usługowej i mieszkaniowej jednorodzinnej.

Strefa „zielona” (9) rekreacyjno – wypoczynkowa, położona nad Olzą i obejmująca tereny obiektów rekreacyjno – sportowych oraz tereny rezerwatów „Lasek Miejski nad Olzą” i „Lasek Miejski nad Puńcówką”, w tym m. innymi: stadion z zapleczem hotelowym, kąpielisko letnie, korty tenisowe, pole campingowe z zapleczem.

Strefa pasma zabudowy wytwórczo – usługowej (10) położona wzdłuż Olzy, od wschodu ograniczona ul. Frysztacką. W strefie tej zlokalizowane są największe zakłady Cieszyna (PPG, Lakma, elektrociepłownia) a także teren baz, składów i magazynów oraz miejska oczyszczalnia ścieków. Występują tu również niewielkie tereny zabudowy mieszkaniowej przy ul. Kopernika, Mała Łąka i Nad Olzą.

Strefy ekologiczne - terenów otwartych (11, 12 i 13) położone w północno – zachodniej, północno – centralnej i wschodniej części miasta.

Są to tereny otwarte, częściowo użytkowane rolniczo, z obszarami lasów i zadrzewień oraz rozproszoną zabudową mieszkaniową jednorodziną i zabudową zagrodową. W strefie 11 na terenie użytku ekologicznego „Łąki na Kopcach” funkcjonuje tor motokrosowy.

Obszar strefy 12 na kierunku wschód – zachód przecina droga ekspresowa S1, z miejscami obsługi podróżnych zlokalizowanych po jej obydwu stronach (na wschód od ulicy Przepilińskiego), stanowiąca rzeczywistą barierę przestrzenną. Powiązania terenów położonych po północnej stronie ul. Granicznej i terenów położonych po jej południowej stronie mogą być realizowane wyłącznie ul. Zamarską i ul. Przepilińskiego (krzyżujące się z S1).

Na obszarze strefy 13 zlokalizowane jest wyrobisko poeksploatacyjne (nie zrekultywowane) piasku. Tutaj też znajduje się zespół stawów hodowlanych (w Gułdowach, w dolinie potoku Bielowiec). Występują pojedyncze obiekty usługowo – produkcyjne (Karton Pak przy ulicy Mlecznej).

III. UKŁAD KOMUNIKACYJNY

1. Układ drogowy

Sieć dróg na terenie Miasta Cieszyna tworzą drogi zaliczane do:

- dróg krajowych (S 52),
- dróg wojewódzkich (938, 944),
- dróg powiatowych,
- dróg gminnych,
- dróg wewnętrznych.

Zarządcami dróg publicznych na terenie Miasta Cieszyna są:

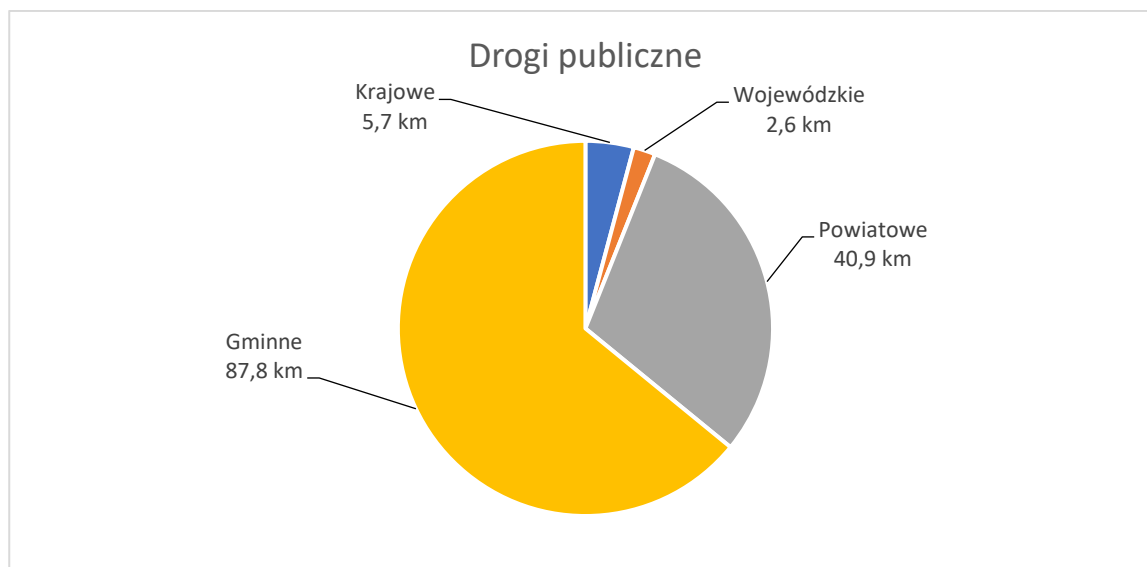
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad; Oddział w Katowicach w stosunku do drogi krajowej S 52,
- Marszałek Województwa Śląskiego dla dróg wojewódzkich,
- Burmistrz Miasta dla dróg powiatowych w oparciu o porozumienie zawarte ze Starostą Powiatu Cieszyńskiego oraz dla dróg gminnych.

Łączna długość sieci dróg publicznych na terenie miasta Cieszyna wynosi 137 km, z czego:

- droga krajowa – 5,7 km,
- drogi wojewódzkie – 2,6 km,
- drogi powiatowe – 40,9 km,
- drogi gminne – 87,8 km.

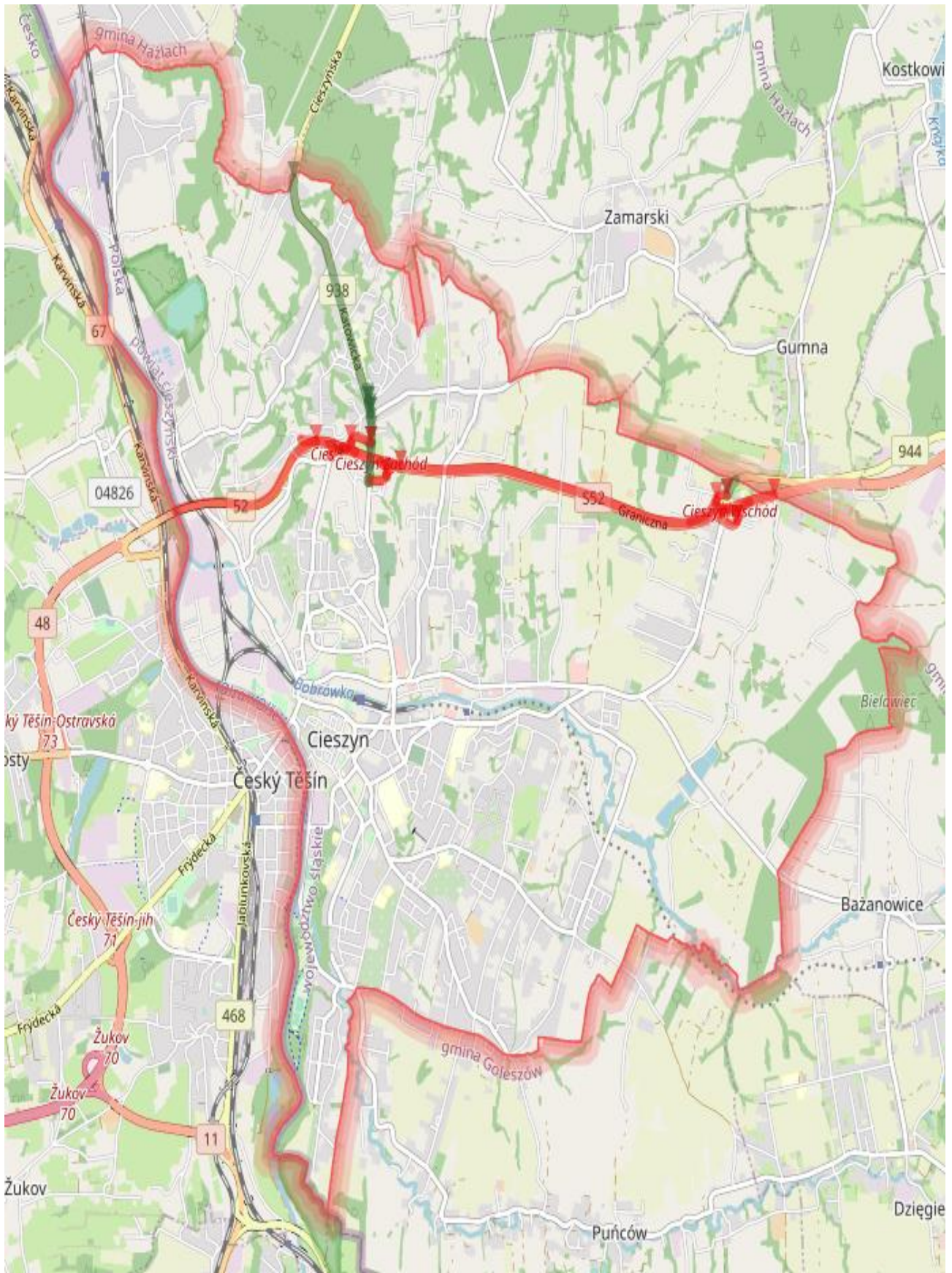
Wskaźnik gęstości dróg publicznych wynosi 4,79 km/km².

Dodatkowo należy zauważyć, że na terenie Miasta Cieszyna usytuowanych jest 50 dróg wewnętrznych, których długość wynosi około 17 km, część tych dróg stanowi własność Gminy Cieszyn.



Wykres 1. Ilość kilometrów dróg publicznych na terenie Miasta Cieszyna.

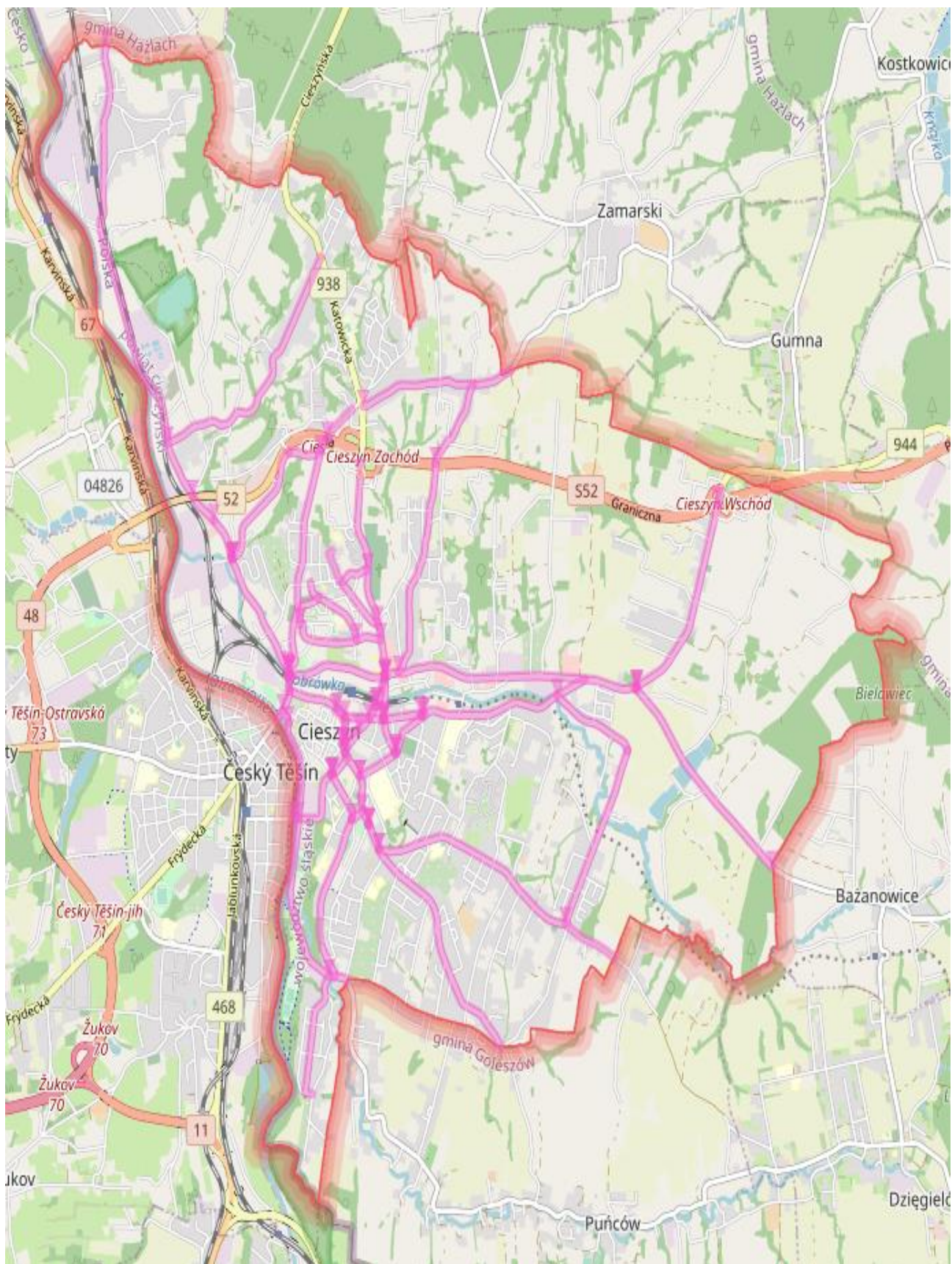
PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ DRÓG GMINNYCH
NA TERENIE MIASTA CIESZYNA NA LATA 2022 – 2024



Rys. Drogi krajowe (kolor czerwony) i wojewódzkie (kolor zielony)⁷

⁷ Opracowano wg <https://app.gison.pl/drogi/>

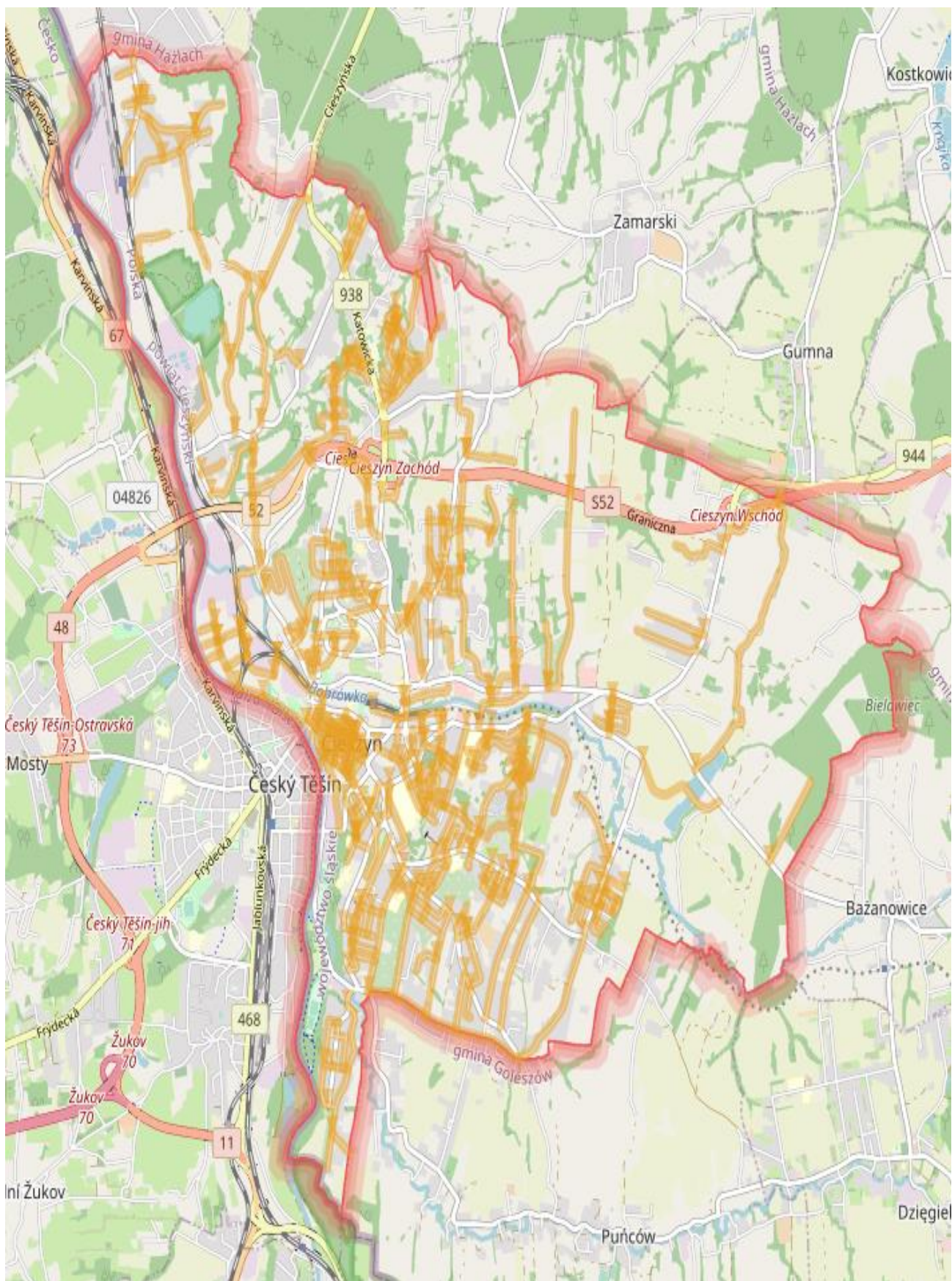
PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ DRÓG GMINNYCH
NA TERENIE MIASTA CIESZYNA NA LATA 2022 – 2024



Rys. Drogi powiatowe na terenie Miasta Cieszyna⁸

⁸ Opracowano wg <https://app.gison.pl/drogi/>

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ DRÓG GMINNYCH
NA TERENIE MIASTA CIESZYNA NA LATA 2022 – 2024



Rys. Drogi gminne na terenie Miasta Cieszyna⁹

⁹ Opracowano wg <https://app.gison.pl/drogi/>

2. Transport publiczny

Transport publiczny na terenie Miasta Cieszyna obejmuje funkcjonujący system kolejowy i system autobusowy.

Przez teren Miasta Cieszyna przebiegają dwie linie kolejowe PKP:

- linia Nr 90, jednotorowa relacji Zebrzydowice – Cieszyn z łącznicą do czeskiego Cieszyna,
- linia Nr 190, jednotorowa relacji Bielsko Biała – Skoczów – Cieszyn – Czeski Cieszyn.

Przy wskazanych liniach kolejowych w obrębie Miasta Cieszyna usytuowane są trzy stacje:

- Cieszyn (Węzeł przesiadkowy przy ul. Hajduka),
- Cieszyn Marklowice (stacja przy ul. Frysztańskiej),
- Cieszyn Uniwersytet (przystanek kolejowy przy ul. Brodzińskiego).

Podsystem kolejowy zapewnia powiązania lokalne i regionalne.



Projekt „Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego w Cieszynie” – przed i po zakończeniu realizacji projektu.¹⁰

System autobusowy to:

- komunikacja miejska – realizowana przez Miasto Cieszyn – operatorem jest Zakład Gospodarki

¹⁰ Zdjęcia: <https://www.cieszyn.pl/strefa-mieszkanca/pages/projekty-ze-zrodel-zewnetrznych/projekty-unijne>

Komunalnej w Cieszynie, pasażerowie mają do dyspozycji linie autobusowe na terenie samego Cieszyna, jak i sąsiednich gmin – Hażlach i Zebrzydowice,

- komunikacja prywatnych przewoźników – realizowana na terenie Powiatu Cieszyńskiego, a także w relacjach regionalnych i dalekobieżnych.

Wśród prywatnych przewoźników, których miejscem docelowym jest zintegrowany węzeł przesiadkowy znajdujemy:

- TRANS-BUS – kierunek: Pogwizdów, Kaczyce, Zebrzydowice, Hażlach, Kończyce Małe, Markłowice Górne, Kończyce Wielkie, Dębowiec, Skoczów, Strumień, Chybie, Dziegielów, Leszna Podlesie, Cisownica Pod Tułem;

- DAS Transport Sp. z o.o. – Hażlach, Pruchna, Bąków, Strumień, Zarzecze, Kostkowice, Simoradz, Skoczów, Ogrodzona, Iskrzyczyn, Dębowiec Podlesie, Goleiszów, Ustroń, Wisła, Jaworzynka Trzyciatek;

- BUS BROTHERS – kierunek: Katowice;

- LAJKONIK – kierunek: Kraków;

- LINEA-TRANS Sp. z o.o. – kierunek: Bielska

- FLiXBUS Polska Sp. z o.o. – połączenia: Krynica Zdrój (przez Żory, Katowice, Kraków, Nowy Sącz), Szczyrk, Wrocław.

Cieszyn jest również miejscem docelowym dla linii przewoźników WISPOL i WISPOL Sp. z o.o., których autobusy nie kursują przez węzeł przesiadkowy. Linie te mają swój początkowy/końcowy przystanek w Cieszynie na ulicy Al. Jana Łyska (Cieszyn „Celma”) i na ulicy Kolejowej. Przewoźnicy wykonują przewozy na kierunkach:

- WISPOL – kierunek: Goleiszów, Ustroń, Wisła, Koniaków Ochodzita, Przełęcz Salmopol, Kołobrzeg (przez Katowice, Poznań) – dwa razy w tygodniu;

- WISPOL Sp. z o.o. – kierunek: Skoczów, Brenna Bukowa, Brenna Węgierski, Brenna Leśnica, Markłowice, Kaczyce Dolne, Zebrzydowice, Wisła;

Niestety z badań prowadzonych w związku z opracowaniem Strategii Elektromobilności Miasta Cieszyna w latach 2020 – 2030¹¹ wynika, że obecny węzeł przesiadkowy w Cieszynie nie do końca pełni zakładane funkcje. Zgodnie z założeniami korzystają z niego przewoźnicy ponadlokalni, ale nie wszystkie linie autobusowe komunikacji miejskiej zatrzymują się na nim. Dodatkowo niewielka liczba połączeń kolejowych nie tylko nie zachęca, ale nawet nie daje możliwości sprawnej zmiany środka transportu. Brakuje również parkingu typu *park and ride*. Nie bez znaczenia pozostaje

¹¹ Strategia Elektromobilności Miasta Cieszyna w latach 2020 – 2030, przyjęta Uchwałą nr XIX/213/20 Rady Miejskiej Cieszyna z dnia 25 czerwca 2020 r. w sprawie uchwalenia Strategii Elektromobilności Miasta Cieszyna w latach 2020-2030.

również stale zmniejszająca się liczba pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej (obliczana na podstawie sprzedanych biletów). Oznacza to, że transport zbiorowy wciąż nie jest postrzegany jako realna alternatywa dla prywatnych pojazdów samochodowych. Daje się zauważyć, że z komunikacji zbiorowej korzystają przede wszystkim dzieci i młodzież zmierzająca do/ze szkoły, a także osoby, które z racji wieku, stanu zdrowia nie są w stanie lub też nie posiadają możliwości korzystania z komunikacji indywidualnej.

3. Trasy rowerowe. Infrastruktura dla rowerzystów

Władze Miasta Cieszyna stawiają na rozwój turystyki rowerowej, dlatego też zauważalny jest systematyczny rozwój tras rowerowych przebiegających przez Cieszyn. Informacje o tych trasach można odnaleźć zarówno w sieci internetowej, jak i różnych wydawnictwach.

Przykładowo powołując się na dane zawarte w portalu „Śląskie. Informacja Turystyczna Województwa Śląskiego”¹² to między innymi:

- Rowerem przez Żabi Kraj na Śląsku Cieszyńskim - pętla mała 53 km
- Rowerem przez Żabi Kraj na Śląsku Cieszyńskim - pętla duża 108 km

Portal Trail.pl¹³ wskazuje trasę pn.: „Pętla rowerowa Euroregionu Śląsk Cieszyński”. Trasa ta prowadzi z Cieszyna w kierunku Pogwizdowa. Początkowo przebiega bulwarem Olzy, po czym skręca w dawną strefę przemysłową Cieszyna, by wyprowadzić nas przez mostek nad Bobrówką na ulicę Frysztacką. Portal ten wskazuje także „Żółtą trasę rowerową nr 11” przebiegającą na odcinku Cieszyn – Skoczów – Landek.

W ramach tej Pętli rowerowej Euroregionu Śląska Cieszyńskiego portal wikipedia¹⁴ wskazuje także Szlak rowerowy 24C – szlak rowerowy rozpoczyna się w Chałupkach, a następnie przez Jastrzębie Zdrój biegnie do Cieszyna i dalej przez Skoczów, Ustroń i Wisłę do Jasnowic.

Natomiast powołując się na zapisy „Atlasu Tras Rowerowych”¹⁵ przez Cieszyn przebiegają następujące trasy rowerowe:

- Subtrasa Nr 13 Z (Rybnik – Świerklany Górne – Ustroń Uzdrowisko),
- Wisła – Cieszyn (Wisła – Ustroń – Skoczów – Kozakowice – Goleszów – Cieszy),
- Cieszyn – Marklowice Górne (Cieszyn – Pogwizdów – Kaczyce – Zebrzydowice – Marklowice Górne),

¹² <https://www.slaskie.travel>.

¹³ <https://www.trail.pl/szlaki>.

¹⁴ https://pl.wikipedia.org/wiki/Szlak_rowerowy_24C.

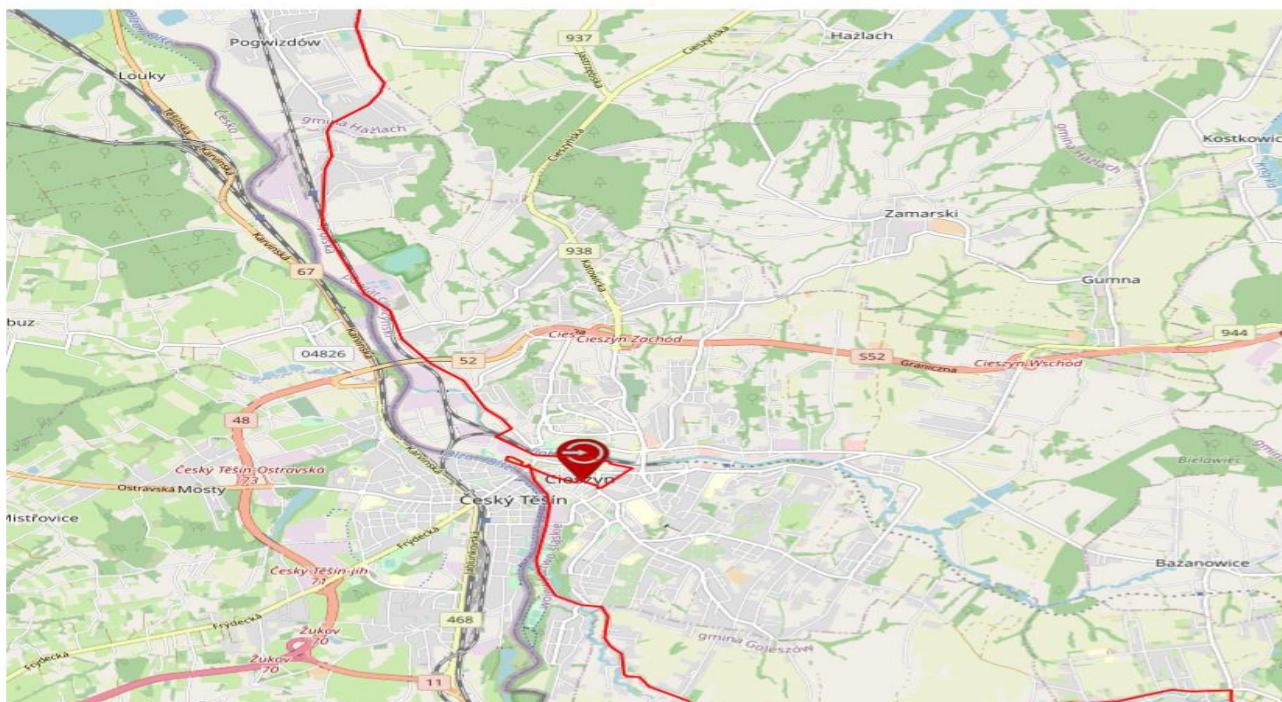
¹⁵ „Atlas Tras Rowerowych. Przewodnik po szlakach rowerowych polskiej części Euroregionu Śląsk Cieszyński oraz po polsko-czeskiej Pętli Euroregionalnej”. Wydawnictwo Kartograficzne “Compass”, Kraków 2011.

- Subtrasa Nr 11Y (Cieszyn – Strumień).

Poniżej przedstawiono przykładowe przebiegi tras rowerowych, które prowadzą przez Cieszyn.



Rys. Fragment przebiegu tras rowerowych Euroregionu Śląsk Cieszyńskim.



Rys. Fragment przebiegu trasy dużej pętli trasy „Rowerem przez Żabi Kraj na Śląsku Cieszyńskim”

Na terenie Miasta Cieszyna systematycznie przybywa infrastruktury dostosowanej do potrzeb użytkowników jednośladów – to drogi dla rowerów, a także ciągi pieszo - rowerowe. Pierwszy z takich odcinków znajduje się w ciągu ulicy Aleja Łyska. To ciąg pieszo – rowerowy o długości około 1,8 km. Kolejne ciągi pieszo – rowerowe usytuowane są w ciągu ul. Al. Piastowskie, Czarny Chodnik – Feliksa Hajduka – Rady Narodowej Księstwa Cieszyńskiego (gdzie przebiega jako droga dla rowerów), łączna – Pawła Dombke, Frysztackiej (zmieniający się miejscowo w drogę dla rowerów), Kasztanowej, a także rejon Lasku Miejskiego nad Olzą. Powołując się na wyniki analiz, przeprowadzonych przez zespół opracowujący Strategię Elektromobilności Miasta Cieszyna, w zakresie istniejących oraz planowanych ciągów pieszo-rowerowych wykazała ona duże niedobory w zakresie sieciowania i nawierzchni, która powinna być asfaltowa (ten rodzaj nawierzchni charakteryzuje się niskim oporem toczenia, brakiem wibracji i hałasu towarzyszących nawierzchniom z kostki betonowej oraz dobrą przyczepnością okresie złych warunków atmosferycznych¹⁶). Zespół wskazał, że niezbędna jest zmodernizowanie istniejących dróg i ciągów pieszo-rowerowych w Cieszynie. Dodatkowo zasadna jest ich rozbudowa zmierzająca do stworzenia sieci umożliwiającej płynne poruszanie się po mieście rowerem. Działania takie z pewnością pozytywnie wpłyną na wzrost natężenia ruchu rowerowego w mieście. Autorzy opracowania wskazują jednocześnie na to, że zasadna byłaby budowa „sieci roweru miejskiego”, z wykorzystaniem przestrzeni przy przystankach autobusowych do parkowania rowerów.

¹⁶ Strategia Elektromobilności Miasta Cieszyna w latach 2020 – 2030.

IV. EWIDENCJA SIECI DRÓG

Powołując się na zapisy art. 10 ust. 11 Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 roku poz. 1376, z późn. zm.) zarządca drogi jest zobowiązany między innymi do prowadzenia ewidencji dróg, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów. Kwestie prowadzonych ewidencji precyzuje Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom (Dz. U. z 2005 r. nr 67 poz. 582, z późn. zm.).

Na podstawie prowadzonej ewidencji i informacji przekazanych przez Zarządców dróg wyższej kategorii poniżej przedstawiono zestawienie tabelaryczne wszystkich dróg, obiektów mostowych znajdujących się na terenie Miasta Cieszyna.

L.p.	PEŁNA NAZWA ULICY	PRZEBIEG DROGI	KLASA DROGI	NUMER EWIDENCYJNY	DŁUGOŚĆ DROGI (m)
DROGI KRAJOWE					
1	Graniczna	Od granicy państwa do granicy miasta	S	S 52	5690
DROGI WOJEWÓDZKIE					
1	Katowicka	Od ul. Cieszyńskiej (od granicy miasta) do węzła Pastwiska (S 52)	G	938	2460
2	Bielska	Od granicy miasta do węzła Krasna (S 52)	Z	944	141
DROGI POWIATOWE					
1	Wiślańska	ul. Bielskiej do granicy miasta	G	2607S	1880
2	Przykopa (częściowo)	ul. Zamkowej - ul. Al. Łyska	Z	2608S	100
3	Al. Łyska	ul. Przykopa - ul. Dębowej	Z	2608S	2141
4	3 Maja	od granicy państwa - ul. Pl. Wolności	Z	2619S	624
5	Pl. Wolności	ul. 3 Maja - ul. Wyższa Brama	Z	2619S	177
6	Wyższa Brama	ul. Pl. Wolności - ul. Bielskiej	Z	2619S	209
7	Bielska	ul. Wyższa Brama - gr. miasta Cieszyna	Z / G	2619S	4580
8	Pikiety	ul. Hażlaskiej - gr. miasta Cieszyna	L	2691S	1290
9	Frysztacka	od gr. miasta Cieszyna - ul. Zamkowej	Z	2624S	4990
10	Zamkowa	ul. Frysztackiej - ul. granicy Państwa	Z	2624S	360
11	Majowa	ul. Frysztackiej - ul. Katowickiej	L	2690S	2106
12	Filasiewiczza	ul. Katowickiej - do końca	L	2692S	480
13	Dolna	ul. Katowickiej - ul. Filasiewiczza	L	2692S	265
14	Przepilińskiego	ul. Stawowej - ul. Pikiety	L	2693S	2224
15	Moniuszki	ul. Katowickiej - ul. Szymanowskiego	L	2694S	1076
16	Szymanowskiego	ul. Moniuszki - ul. Bucewicza	L	2695S	612
17	Michejdy	ul. Zamkowej - Pl. Londzina	L	2698S	458
18	Pl. Londzina	ul. Michejdy - ul. Korfantego	L	2698S	102
19	Korfantego	ul. Plac Londzina - ul. Bielskiej	L	2698S	730
20	Stalmacha	ul. Plac Słowackiego - ul. Błogockiej	L	2699S	342

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ DRÓG GMINNYCH
NA TERENIE MIASTA CIESZYNA NA LATA 2022 – 2024

21	Błogocka	ul. Stalmacha - ul. Al. J. Łyska	L	2699S	1020
22	Bobrecka	ul. Kochanowskiego - ul. Liburnia	L	2700S	555
23	Górny Rynek	ul. Limanowskiego - ul. Wyższa Brama	L	2701S	160
24	Garncarska	ul. Bobreckiej - ul. Górny Rynek	L	2701S	160
25	Słowicza	ul. Hallera - ul. Ustrońskiej	Z	2702S	1354
26	Ustrońska (częściowo)	ul. Bielskiej - ul. Słowiczej	L	2703S	764
27	Pl. Poniatowskiego	ul. Górnej - ul. Błogockiej	L	2705S	114
28	Górna	ul. Wyższej Bramy - ul. Puńcowskiej	L	2709S	562
29	Puńcowska	ul. Górnej do granicy miasta Cieszyna	L	2709S	1901
30	Kochanowskiego	ul. Górny Rynek - ul. Korfantego	L	2710S	213
31	Żeromskiego	ul. Al. J. Łyska - ul. Reymonta	L	2711S	936
32	Katowicka	od Węzła Pastwiska - ul. Kolejowej	G	2712S	1450
33	Kolejowa	ul. Katowickiej - ul. Dworkowej	G	2712S	582
34	Liburnia	ul. Zamkowej - ul. Stawowej	Z	2713S	880
35	Stawowa	ul. Liburnia - ul. Bielskiej	G	2713S	1822
36	Hallera	ul. Górnej - ul. Słowiczej	Z	2872S	1897
37	Jabłonna (częściowo)	ul. Hażlaskiej - ul. G. Langerera	Z	2714S	300
38	Langerera	ul. Frysztańskiej - ul. Jabłonnej	Z	2714S	970
DROGI GMINNE					
1	Akacyjowa	ul. Frysztańskiej - do końca	D	390017S	121
2	Aleja Piastowska	ul. Sportowej - do mostu kolejowego	D	390031S	250
3	Franciszka Barteczka	ul. Brodzińskiego - ul. Skrzypka	D	390186S	1469
4	Bażancia	ul. Majowej - do końca	D	390034S	517
5	Benedyktyńska	ul. Michejdy - ul. Czarny Chodnik	D	390199S	66
6	Beskidzka	ul. Hallera - ul. Puńcowskiej	D	390095S	653
7	Bociania	boczna od Słowiczej	D	390200S	608
8	Wojciecha Bogusławskiego	ul. Z. Kossak Szatkowskiej - do końca	D	390193S	131
9	Borsucza	ul. Zajęcej - do końca	D	390145S	285
10	Bóżnicza	ul. Mennicznej - ul. Michejdy	D	390121S	76
11	Kazimierza Brodzińskiego	ul. Bielskiej - ul. Stawowej	D	390011S	587
12	Browarna	ul. Głębokiej - ul. Śrutarskiej	D	390115S	58
13	Ludwika Brożka	ul. Popiołka - do końca	D	Brak nr	666
14	Nestora Bucewicza	ul. Filasiewiczza - ul. Hażlaskiej	D	390047S	364
15	Bukowa	ul. Frysztańskiej - do końca	D	390021S	1384
16	Chabrów	ul. Jaskrów - do końca	D	390184S	64
17	Chłodna	ul. Bielskiej - do końca	D	390014S	543
18	Fryderyka Chopina	ul. Hażlaskiej - ul. Moniuszki	D	390039S	523
19	Cicha	ul. Przepilińskiego - do końca	D	390055S	381
20	Jerzego Cienciąły	ul. Bielskiej - ciąg pieszy - ul. Paderewskiego	D	390008S	325
21	Bolesława Chrobrego	ul. Garncarska - ul. Bielska - Szpital Śląski	L	390220S	532
22	Czereśniowa	ul. Sadowej - ul. Sadowej/ ul. Wiśniowej	D	390207S	198
23	Czytelni Ludowej	ul. Filasiewiczza - ul. Dolnej	D	390044S	150
24	Jarosława Dąbrowskiego	ul. Kasztanowej - ul. Prusa	D	390163S	173
25	Dębowa	Al. J. Łyska - ul. Puńcowskiej	L	390003S	1339
26	Dojazdowa	ul. Mostowa - ul. Zamkowa	L	390218S	407
27	Pawła Dombke	ul. Wałowa - ul. Frysztańskiej	L	Brak nr	660
28	Długa	ul. Puńcowskiej - ul. Dębowej	D	390074S	808
29	Dobra	ul. Hallera - ul. Beskidzkiej	D	390097S	307
30	Dworcowa	ul. Frysztańskiej - do końca	D	390020S	230

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ DRÓG GMINNYCH
NA TERENIE MIASTA CIESZYNA NA LATA 2022 – 2024

31	Dworkowa	ul. Bielskiej - ul. Chrobrego	D	390006S	190
32	Działkowa	ul. Stawowej - działki	D	390087S	461
33	Dzika	ul. Majowej - do końca	D	390032S	680
34	Kornela Filipowicza	ul. Przepilińskiego - ul. Kościuszki	D	390209S	247
35	Fiołków	ul. Wrzosów - do końca	D	390183S	359
36	Folwarczna	ul. Frysztackiej - ul. Hażlaskiej	D	390030S	464
37	Aleksandra Fredry	ul. Stary Targ - ul. Kominiarskiej	D	390116S	70
38	Gajowa	ul. Łanowej - ul. Bukowej	D	390148S	358
39	Głęboka	Rynek - ul. Zamkowej	D	390104S	398
40	Gminna	ul. Motelowej - ul. Skrajnej	D	390101S	237
41	Gołębia	ul. Hażlaskiej - ul. Frysztackiej	D	390038S	94
42	Goździków	ul. Północnej - ul. Rudowskiej	D	390179S	231
43	Górny Chodnik	ul. Hażlaskiej/ ul. Słoneczna - ul. Hażlaskiej/ul. Partyzantów	D	390040S	446
44	Gruntowa	ul. Motelowej - ul. Motelowej/ ul. Hażlaskiej	D	390102S	252
45	Hajduka	od budynku PKP - ul. Bobreckiej	D	390227S	118
46	Harcerska	ul. Wiślańskiej - do końca	D	390113S	671
47	Hażlaska	ul. Frysztackiej - ul. Pikiety	L	2691S	1861
48	Pawła Hulki-Laskowskiego	ul. Filipowicza - ul. Kajzara	D	390211S	126
49	Irysów	ul. Północnej - ul. Rudowskiej	D	390178S	150
50	Jabłonna (częściowo)	ul. Granicznej (wiadukt) - ul. Kościelnej	L	390042S	94
51	Jaskółcza	ul. Słowiczej - ul. Sokolej	D	390201S	202
52	Jaskrów	ul. Wrzosów - do końca	D	390181S	86
53	Jasna	ul. Hallera - ul. Beskidzkiej	D	390094S	288
54	Jastrzębia	ul. Hallera - ul. Puńcowskiej	L	390100S	1076
55	Jaworowa	ul. Hallera - ul. Na Wzgórzu	D	390091S	179
56	Jelenia	ul. Zajęczej - o końca	D	390142S	88
57	Jeżowa	ul. Zajęczej - do końca	D	390143S	46
58	Jodłowa	ul. Frysztackiej - do końca	D	390018S	160
59	Henryka Jordana	ul. Świeżego - do końca	D	390160S	66
60	Helmuta Kajzara	ul. Przepilińskiego - ul. Kościuszki	L	390210S	155
61	Wiktora Kargera	ul. Morcinka - ul. Hallera	L	390198S	519
62	Mieczysława Karłowicza	ul. Filasiewicza - ul. Moniuszki	D	390043S	195
63	Jana Kasprowicza	ul. Reymonta - do końca	D	390189S	205
64	Kasztanowa	ul. Błogockiej - ul. Mickiewicza	D	390061S	299
65	Kątowa	ul. Bielskiej - do końca	D	390015S	520
66	Józefa Kiedronia	ul. Menniczej - ul. Bóźnicznej	D	390120S	128
67	Hugo Kołłątaja	ul. Niemcewicza - do końca	D	390134S	125
68	Kominiarska	ul. Fredry - ul. Głębokiej	D	390118S	29
69	Marii Konopnickiej	ul. Przepilińskiego - ul. Cegielnianej	D	390049S	376
70	Mikołaja Kopernika	ul. Łącznej - do końca	D	390158S	333
71	Zofii Kossak-Szatkowskiej	ul. Hallera - ul. Bielskiej	Z	390092S	1150
72	Kościelna	ul. Ładnej - ul. Hażlaskiej	L	390135S	1113
73	Tadeusza Kościuszki	ul. Stawowej - ul. Łagodnej	D	390133S	1732
74	Krańcowa	ul. Puńcowskiej - do końca	D	390077S	230
75	Ignacego Kraszewskiego	ul. Sienkiewicza - do końca	D	390162S	359
76	Kresowa	ul. Beskidzkiej – ul. Puńcowskiej	D	390192S	459
77	Kręta	ul. Frysztackiej - ul. Łagodnej	D	390026S	619
78	Królicza	ul. Zajęczej - ul. Zajęczej/ul. Lisiej	D	390140S	195
79	Krótką	ul. Hallera - do końca	D	390090S	227
80	Krucza	ul. Słowiczej - do końca	D	390206S	572
81	Krzywa	ul. Frysztackiej - ul. Folwarcznej	D	390029S	1145
82	Jana Kubisza	ul. Korfantego - ul. Chrobrego	D	390057S	183

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ DRÓG GMINNYCH
NA TERENIE MIASTA CIESZYNA NA LATA 2022 – 2024

83	Kukulcza	ul. Słowiczej - ul. Sokolej	D	390202S	192
84	Kwiatowa	ul. Sadowej - do końca	D	390165S	127
85	Legionu Śląskiego	ul. Sikorskiego - ul. Prusa	D	390068S	153
86	Leśna	ul. Frysztackiej - do końca	D	390022S	566
87	Letnia	ul. Katowickiej - do końca	D	390083S	204
88	Janusza Ligonia	ul. Hażlaskiej - ul. Gołębiej	D	390035S	159
89	Bolesława Limanowskiego	ul. Górny Rynek - ul. Pokoju	L	390221S	200
90	Lipowa	ul. Zaleskiego - do końca	D	390131S	129
91	Lisia	ul. Zajęczej - do końca	D	390139S	220
92	Ładna	ul. G. Langerera - ul. Majowej	D	390027S	979
93	Łączna	ul. Poprzecznej - ul. Wałowej		390156S	120
94	Łanowa	ul. Majowej - ul. Katowickiej	D	390033S	1820
95	Łąkowa	ul. Mała Łąka - do końca	D	390155S	138
96	Łowiecka	ul. Żeromskiego - ul. W. Reymonta	D	390080S	769
97	Łukowa	ul. Folwarcznej - ul. Frysztackiej	D	390146S	170
98	Macierzy Szkolnej	ul. Filasiewicza - ul. Szymanowskiego	D	390045S	210
99	Mała	ul. Przepilińskiego - ul. Wiejskiej	D	390050S	83
100	Mała Łąka	Al. Piastowska - do działki nr 3/16 obr 26	L	390153S	658
101	Jana Matejki	Rynku - Pl. Londzina	L	390106S	120
102	Mennicza	Rynku - ul. Głębokiej	D	390105S	355
103	Karola Miarki	ul. 3 Maja - ul. Sienkiewicza	D	390005S	259
104	Adama Mickiewicza	ul. Puńcowskiej - Al. J. Łyska	D	390072S	940
105	Miedziana	ul. Przepilińskiego - ul. Złotej	D	390215S	310
106	Miła	ul. Dobrej - ul. Jasnej	D	390190S	225
107	Miodowa	ul. Bukowej - ul. Zagrodowej	D	390136S	315
108	Mleczna	ul. Wiślańskiej - ul. Bielskiej	D	390001S	2957
109	Młyńska Brama	Al. J. Łyska - ul. Śrutarskiej	D	390004S	49
110	Mokra	ul. Frysztackiej - do końca	D	390025S	219
111	Morcinka Gustawa	ul. Hallera - ul. Kossak Szatkowskiej	L	390096S	770
112	Mostowa	ul. Dojazdowej - ul. Rzeźniczej	L	390056S	121
113	Motelowa	ul. Jabłonnej - ul. Katowickiej		Brak nr	968
114	Motokrosowa	ul. Frysztacka - do końca	Z	390024S	504
115	Mysia	ul. Zajęczej - do końca	D	390216S	63
116	Myśliwska	ul. Łowieckiej - ul. Reymonta	D	390214S	209
117	Na Wzgórzu	ul. Spokojnej - ul. Kossak Szatkowskiej	D	390129S	612
118	Nad Olzą	ul. Mała Łąka - do końca	D	390154S	138
119	Narcyzów	ul. Wrzosów - do końca	D	390180S	204
120	Nasturcji	ul. Rudowskiej - ul. Północnej	D	390176S	97
121	Ursyna Niemcewicz	ul. Bielskiej - do końca	D	390012S	389
122	Nikła	ul. Wiejskiej - do końca	D	390172S	78
123	Nowe Miasto	ul. Srebrnej - ul. Śrutarskiej	L	390124S	122
124	Odległa	ul. Hallera - ul. Puńcowskiej	L	390099S	945
125	Ogrodowa	ul. Sienkiewicza - ul. Błogockiej	D	390161S	135
126	Wacława Olszaka	ul. Głębokiej - ul. Mennicznej	D	390112S	91
127	Władysława Orkana	ul. Sikorskiego - ul. Mickiewicza	D	390069S	215
128	Orzechowa	ul. Na Wzgórzu - do końca		390217S	79
129	Elizy Orzeszkowej	ul. Hallera - ul. Puńcowskiej	D	390098S	993
130	Osiedlowa	ul. Szarotka - do końca	D	390185S	463
131	Otwarta	ul. Puńcowskiej - ul. Dębowej	D	390076S	399
132	Owocowa	ul. Katowickiej - do końca	D	390084S	284
133	Ignacego Paderewskiego	ul. Bielskiej - ul. Na Wzgórzu	D	390010S	591
134	Partyzantów	ul. Hażlaskiej - ul. Wesołej	D	390041S	63
135	Piesz	ul. Spacerowej - do końca	D	390171S	113
136	Piękna	ul. Bucewicza - do ul. Partyzantów	D	390150S	325

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ DRÓG GMINNYCH
NA TERENIE MIASTA CIESZYNA NA LATA 2022 – 2024

137	Plac Dominikański	ul. Ratuszowej - ul. Sejmowej	D	390125S	118
138	Plac Kościelny	ul. Stalmacha - ul. Wyższa Brama	D	390059S	213
139	Plac św. Krzyża	ul. Głębokiej - Pl. Dominikański	D	390111S	35
140	Plac Teatralny	ul. Fredry - ul. Menniczej	D	390117S	75
141	Pochyła	ul. Zaleskiego - ul. Na Wzgórzu	D	390130S	147
142	Pograniczna	ul. Beskidzka - do końca	D	390191S	292
143	Pokoju	ul. 3 Maja - ul. Nowe Miasto	L	390078S	128
144	Południowa	ul. Równiej - ul. Prostej	D	390170S	86
145	Franciszka Popiołka	ul. Z. Kossak Szatkowskiej - ul. G. Morcinka	D	Brak nr	419
146	Poprzeczna	ul. Łącznej - ul. Mała Łąka	D	390159S	198
147	Powstańców Śląskich	ul. Przepilińskiego - ul. Wiejskiej	D	390048S	494
148	Północna	ul. Rudowskiej - do końca	D	390174S	719
149	Prosta	ul. Długiej - do końca	D	390169S	277
150	Bolesława Prusa	ul. Błogockiej - ul. Dąbrowskiego	D	390062S	218
151	Przechodnia	ul. Paderewskiego - ul. Cieńczy	D	390132S	219
152	Kazimierza Przerwy-Tetmajera	ul. Sikorskiego - ul. Mickiewicza	D	390070S	188
153	Juliana Przybosa	ul. Staffa - do końca	D	390195S	206
154	Przykopa (częściowo)	ul. Al. J. Łyska - ul. 3 Maja	D	390002S	628
155	Pszenna	ul. Przepilińskiego - ul. Pikiety	D	390054S	483
156	Ptasia	ul. Żeromskiego - ul. Myśliwskiej	D	390081S	289
157	Rady Narodowej Księstwa Cieszyńskiego	ul. Bobreckiej - ul. Bielskiej	L	Brak nr	500
158	Rajska	ul. G. Hallera - ul. Na Wzgórzu	D	390089S	378
159	Ratuszowa	ciąg pieszy od Rynku - ul. Nowe Miasto	D	390110S	131
160	Tadeusza Regera	Rynek - ul. Limanowskiego	D	390109S	105
161	Władysława Reymonta	ul. Żeromskiego - ul. Kasprowicza	D	390079S	1227
162	Równa	ul. Długiej - ul. Puńcowskiej	D	390168S	347
163	Rudowska	ul. Katowickiej - do końca	D	390085S	1078
164	Rynek	Rynek	L	390103S	261
165	Rzeźnicza	ul. Mostowej - ul. Łącznej	L	390219S	315
166	Sadowa	ul. Ustrońskiej - ul. Bielskiej	D	390067S	285
167	Świętego Jana Sarkandra	ul. Bobreckiej - do końca	D	390063S	393
168	Sarnia	ul. Dzikiej - ul. Gajowej	D	390147S	647
169	Sejmowa	ul. Głębokiej - ul. Nowe Miasto	D	390113S	137
170	Henryka Sienkiewicza	Pl. Kościelny - ul. Miarki	D	390060S	205
171	Sienna	ul. Z. Kossak Szatkowskiej - do końca	D	390196S	498
172	Władysława Sikorskiego	ul. Błogockiej - ul. Górnej	D	390222S	1141
173	Skośna	ul. Przepilińskiego - ul. Wiejskiej	D	390051S	201
174	Słoneczna	ul. Tuwima - ul. Hażlaskiej	D	390151S	200
175	Plac Juliusza Słowackiego	ul. Limanowskiego - Parking	D	390223S	75
176	Sokoła	ul. Kukułczej - ul. Jaskółczej	D	390203S	113
177	Solna	ul. Bielskiej - ul. Górnej	D	390226S	268
178	Sowia	ul. Słowiczej - do końca	D	390205S	160
179	Spacerowa	ul. Puńcowskiej - ul. Dębowej	D	390075S	757
180	Spadowa	ul. Dworkowej - ul. Zaleskiego	D	390127S	184
181	Spokojna	ul. Dworkowej - ul. Zaleskiego	D	390128S	195
182	Srebrna	ul. Regera - ul. Nowe Miasto	D	390123S	137
183	Leopolda Staffa	ul. Z. Kossak Szatkowskiej - ciąg pieszy do ul. Niemcewicza	D	390194S	342

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ DRÓG GMINNYCH
NA TERENIE MIASTA CIESZYNA NA LATA 2022 – 2024

184	Stary Targ	ul. Głębokiej - ul. Mennicznej	D	390114S	92
185	Stanisława Staszica	ul. Z. Kossak Szatkowskiej - ciąg pieszy do ul. Niemcewicza	D	390197S	345
186	Stokrotek	ul. Rudowskiej - do końca	D	390175S	140
187	Stroma	ul. Mennicznej - ul. Zamkowej	D	390122S	92
188	Stryi	ul. Siennej - ul. Brożka	L	390208S	329
189	Strzelców Podhalańskich	ul. Mickiewicza - ul. Puńcowskiej	D	390166S	202
190	Szarotka	ul. Katowickiej - do końca	D	390086S	421
191	Szeroka	Rynku - ul. Regera	D	390107S	169
192	Andrzeja Szewczyka	ul. Pokoju - ul. Stalmacha	L	Brak nr	75
193	Leopolda Jana Szersznika	Rynku – ul. Górny Rynek	D	390108S	123
194	Władysława Szybińskiego	ul. Bielskiej - do końca	D	390007S	121
195	Śrutarska	ul. Nowe Miasto - do końca	D	390126S	218
196	św. Jerzego	ul. Hażlaskiej - ul. Chopina	D	390036S	301
197	ks. Ignacego Świeżego	ul. Stalmacha - ul. Miarki	D	390058S	115
198	ks. Rudolfa Tomanka	ul. Puńcowskiej - ul. Tysiąclecia	D	390224S	325
199	Topolowa	ul. Zagrodowej - do końca	D	390137S	310
200	ks. Jerzego Trzanowskiego	ul. Mickiewicza - ul. Strzelców Podhalańskich	D	390167S	98
201	Trzech Braci	ul. Sejmowej - ul. Śrutarskiej	D	390119S	78
202	Tulipanów	ul. Wrzosów - do końca	D	390182S	88
203	Tysiąclecia	ul. Śniegonia - ul. Hallera	D	390225S	285
204	Juliana Tuwima	ul. Bucewicza - ul. Słonecznej	D	390149S	119
205	Ustrońska (przykopa)	ul. Bielskiej - ul. Wiślańskiej	L	390066S	902
206	Wałowa	ul. Łącznej - do końca	D	390157S	42
207	Wąska	ul. Puńcowskiej - ul. Śniegonia	D	390073S	60
208	Wesoła	ul. Słonecznej - do końca	D	390152S	201
209	Widokowa	ul. G. Hallera - do końca	D	390093S	120
210	Wiejska	ul. Katowickiej - do końca	D	390082S	976
211	Wierzbowa	ul. Wiejskiej - do końca	D	390173S	349
212	Wiewiórcza	ul. Zajęczej - do końca	D	390144S	111
213	Wilcza	ul. Zajęczej - do końca	D	390141S	80
214	Wiosenna	ul. Bielskiej - do końca	D	390013S	573
215	Wiśniowa	ul. Sadowej - do końca	D	390164S	137
216	Wojska Polskiego	Pl. Poniatowskiego - do końca	D	390071S	313
217	Wronia	ul. Słowiczej - do końca	D	390065S	549
218	Wrzosów	ul. Rudowskiej/ ul. Nasturcji - ul. Rudowskiej	D	390177S	475
219	Wysoka	ul. Hażlaskiej - ul. Ligonía	D	390037S	52
220	Stanisława Wyspiańskiego	ul. Chrobrego - ul. Korfantego	D	390064S	263
221	Zaciszna	ul. Przepilińskiego - ul. Kościuszki	D	390052S	104
222	Zadworna	ul. Frysztańskiej - do końca	D	390016S	146
223	Zagrodowa	ul. Frysztańskiej - do końca	D	390019S	1501
224	Zajęcza	ul. Kościelnej - ul. Katowickiej	D	390138S	736
225	Zakątek	ul. Filasiewicza - ul. Bucewicza	D	390046S	121
226	Józefa Zaleskiego	ul. Ciężkały - ul. Lipowej	D	390009S	595
227	Zamarska	ul. Stawowej - do końca	Z	390088S	2059
228	Zielona	ul. Kościuszki - do końca	D	390188S	631
229	Złota	ul. Przepilińskiego - ul. Miedziana	D	390053S	187
230	Żurawia	ul. Bocianiej - do końca	D	390204S	109
231	Żwirki i Wigury	ul. Solnej - ul. Górnej	D	390212S	436
DROGI WEWNĘTRZNE					
1	Bednarska	ul. Zamkowej - ul. Dojazdowej	-----	-----	112
2	Pawła Bobka	ul. Kościuszki - do końca	-----	-----	267
3	Braci Miłosiernych	ul. Wiślańskiej - ul. Mlecznej	-----	-----	640

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ DRÓG GMINNYCH
NA TERENIE MIASTA CIESZYNA NA LATA 2022 – 2024

4	Cegielniana	ul. Stawowej - ul. Kościuszki	-----	-----	233
5	Chemików	ul. Frysztańskiej – do końca	-----	-----	471
6	Czarny Chodnik	ul. Zamkowej - dworca PKP	-----	-----	797
7	Romana Dyboskiego	ul. Kościuszki - do końca	-----	-----	292
8	Jana Gawłasa	ul. Hławiczki - do końca	-----	-----	86
9	Gospodarska	ul. Ustrońskiej - do końca	-----	-----	910
10	Skwer Św. Melchiora Grodzieckiego	ul. Zamkowej - do końca	-----	-----	124
11	Jana Heczki	ul. Frysztańskiej - do końca	-----	-----	192
12	Karola Hławiczki	ul. Moniuszki - do końca	-----	-----	126
13	Jałowcowa	ul. Szarotka- do końca	-----	-----	75
14	ks. Antoniego Janusza	ul. Heczki - do końca	-----	-----	78
15	Kamienna	ul. Katowickiej - do końca	-----	-----	213
16	Wiktora Kargera	ul. Morcinka - ul. Hallera	-----	-----	261
17	Kępna	ul. Wiślańskiej - do końca	-----	-----	414
18	Ludwika Kluckiego	ul. Mennicznej - ul. Michejdy	-----	-----	73
19	Kłosów	ul. Pikiety - do końca	-----	-----	678
20	Krokusów	ul. Katowickiej - do końca	-----	-----	252
21	Łagodna	ul. Przepilińskiego - do końca	-----	-----	426
22	Klemensa Matusiaka	ul. Barteczka - ul. Skrzypka	-----	-----	113
23	Morełowa	ul. Czereśniowej - ul. Czereśniowej	-----	-----	67
24	Olchowa	ul. Bielskiej - ul. Mleczna	-----	-----	410
25	Orla	ul. Hallera - do końca	-----	-----	439
26	Polna	ul. Katowickiej - do końca	-----	-----	231
27	Radosna	ul. Hażlaskiej - do końca	-----	-----	143
28	Rolna	ul. Bielskiej - do końca	-----	-----	1009
29	Alojzego Milaty	ul. Dybowskiego do końca	-----	-----	145
30	Schodowa	ul. Pokoju - Al. J. Łyska	-----	-----	226
31	Sosnowa	ul. Długiej - do końca	-----	-----	437
32	Jakuba Singera	ul. Folwarcznej - ul. Stokowa	-----	-----	94
33	Ludwika Skrzypka	ul. Barteczka - ul. Barteczka	-----	-----	204
34	Spółdzielcza	ul. Ustrońskiej - do końca	-----	-----	391
35	Stokowa	ul. Singera - ul. Singera	-----	-----	157
36	Bp. Franciszka Śniegonia	ul. Puńcowskiej - ul. Tysiąclecia	-----	-----	221
37	Śnieżna	ul. Bielskiej - do końca	-----	-----	1004
38	Towarowa	ul. Sikorskiego - ul. Mickiewicza	-----	-----	221
39	Węgielna	ul. Motelowej - do końca	-----	-----	180
40	Wielodroga	ul. Mlecznej - do końca	-----	-----	2290
41	Żniwna	ul. Pikiety - do końca	-----	-----	840
42	Al. Oswalda Madeckiego	ul. Korfatego - dworca PKP	-----	-----	114
43	Bolko -Kantora	Al. J. Łyska - do końca	-----	-----	167
44	Sportowa	Al. Piastowskiej - ul. Rzeźniczej	-----	-----	157
45	Al. J. Raszki	ul. Miarki - ul. 3 Maja	-----	-----	131
46	Łabędzia	ul. Kukułczej - ul. Jaskółczej	-----	-----	105
47	Przepiórcza	ul. Bocianiej - do końca	-----	-----	137
48	Skrajna	ul. Motelowa - do stacji trafo	-----	-----	215
49	Al. Piastowska	ul. Zamkowej - ul. Sportowej	-----	-----	450
50	Boczna od Frysztańskiej	dz. 10/5 obr. 25	-----	-----	parking

Tab. Wykaz dróg na terenie Miasta Cieszyna

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ DRÓG GMINNYCH
NA TERENIE MIASTA CIESZYNA NA LATA 2022 – 2024

L.p.	Nazwa ulicy	Nr drogi	JNI	Rodzaj obiektu	Rodzaj przeszkody
DROGI POWIATOWE					
1.	Wiślańska	2607 S	30002986	Most	c. Krasna
2.	Aleja Jana Łyska	2608 S	30002987	Most	rz. Puńcówka
3.	Aleja Jana Łyska	2608 S	30002988	Most	c. Młynówka
4.	Aleja Jana Łyska	2608 S	30002989	Most	Kanał ulgi Młynówki
5.	Aleja Jana Łyska	2608 S	30002990	Most	rz. Puńcówka
6.	3 Maja	2619 S	30002991	Most	c. Młynówka
7.	3 Maja	2619 S	30002992	Wiadukt	Zakład CELMA
8.	Aleja Jana Łyska	2608 S	30002993	Most	c. Młynówka
9.	Bielska	2619 S	30002994	Most	rz. Bobrówka
10.	Bielska	2619 S	30002995	Wiadukt	PKP
11.	Zamkowa	2624 S	30002996	Most	rz. Bobrówka
12.	Bobrecka	2700 S	30002999	Most	rz. Bobrówka
13.	Słowicza	2702 S	30003000	Most	rz. Bobrówka
14.	Kolejowa	2712 S	30003001	Wiadukt	rz. Bobrówka
15.	Stawowa	2713 S	30003002	Most	c. Sarkander
16.	Stawowa	2713 S	30003003	Most	c. Boguniówka
DROGI GMINNE					
1.	Brodzińskiego	390011 S	01025091	Most	rz. Bobrówka
2.	Ładna	390027 S	01025089	Most	c. Kalembianka
3.	Mostowa	390056 S	01025090	Most	rz. Młynówka
4.	Mokra	390025 S	01025096	Most	c. Kalembianka
5.	Wiejska	390082 S	01025094	Most	c. Sarkander
6.	Młyńska Brama	390002 S	01025095	Most	rz. Młynówka
7.	Sarkandra	390063 S	01025093	Most	c. Sarkander
8.	Mleczna	390001 S	01025097	Most	c. Krośnianka
9.	Ustrońska	390066 S	01025098	Most	c. Krośnianka
DROGI WEWNĘTRZNE					
1.	Heczki	-----	-----	Kładka dla pieszych	rz. Bobrówka
2.	Schodowa	-----	-----	Kładka dla pieszych	rz. Młynówka
3.	Sarkandra / Czarny Chodnik	-----	-----	Kładka dla pieszych	rz. Bobrówka
4.	Ciąg pieszy wzdłuż FACH-u	-----	-----	Kładka dla pieszych	c. Boguniówka
5.	Spółdzielcza	-----	-----	Most	rz. Bobrówka
6.	Łączna w ciągu Mała Łąka - Frysztacka	-----	-----	Most	rz. Bobrówka

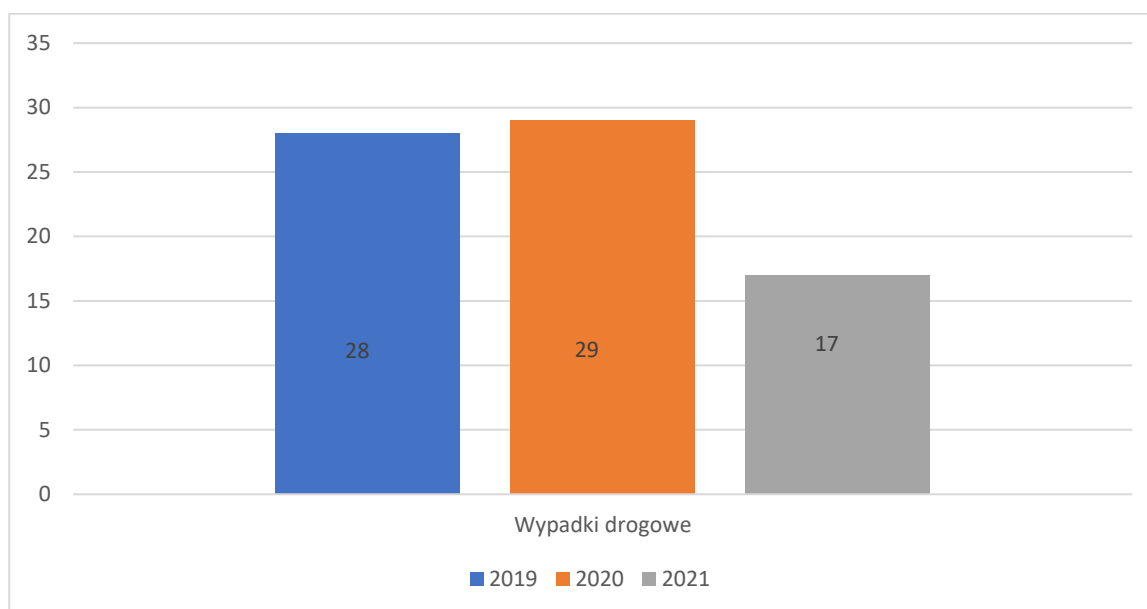
Tab. Wykaz obiektów mostowych na terenie Miasta Cieszyna

V. STAN BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Na podstawie analizy stanu bezpieczeństwa opracowanej przez Wydział Ruchu Drogowego Komendy Powiatowej Policji w Cieszynie przygotowano zestawienie zdarzeń drogowych, jakie zaistniały na drogach Miasta Cieszyna w latach 2019 – 2021.

Dla wyjaśnienia należy dodać, że zgodnie z zasadami obowiązującymi przy rejestracji zdarzeń drogowych w Systemie Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWIK) prowadzonym przez jednostki Policji, wypadek drogowy to zdarzenie drogowe, w którym co najmniej jeden z uczestników odniósł obrażenia ciała, natomiast kolizja drogowa to zdarzenie, w wyniku którego nastąpiła szkoda w mieniu, ale żaden z uczestników nie odniósł obrażeń ciała.

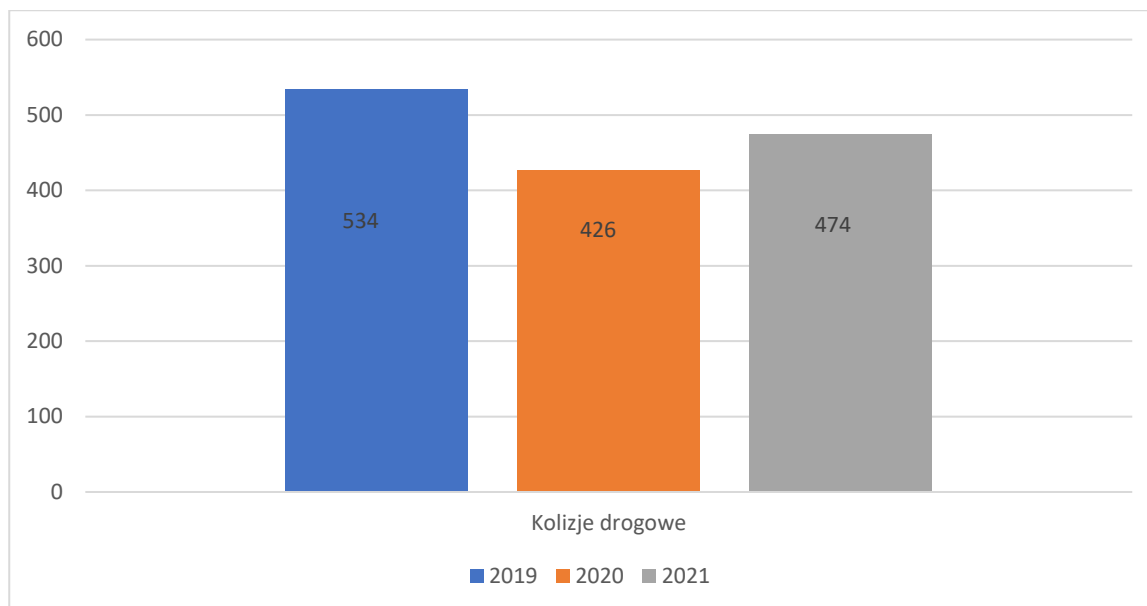
Z analizy tej wynika, że w ciągu ostatnich trzech lat na terenie Cieszyna doszło do 74 wypadków drogowych i 1434 kolizji. Poniżej w formie wykresów zobrazowano ilość tych zdarzeń w poszczególnych latach.



Wykres 2. Ilość wypadków drogowych, jakie zaistniały w Cieszynie w latach 2019 – 2021

Z informacji przekazanej przez Wydział Ruchu Drogowego KPP w Cieszynie wynika, że we wskazanych wypadkach 85 osób zostało rannych i 3 osoby poniosły śmierć – dwie osoby zginęły w 2020 roku, a jedna w 2021.

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ DRÓG GMINNYCH
NA TERENIE MIASTA CIESZYNA NA LATA 2022 – 2024



Wykres 3. Ilość kolizji drogowych, jakie zaistniały w Cieszynie w latach 2019 – 2021

Z opracowania wynika, że najwięcej zdarzeń drogowych (zarówno wypadków, jak i kolizji) zaistniało w rejonie ulicy Bielskiej – 163 zdarzenia drogowe w ciągu trzech lat (150 kolizji i 13 wypadków), w dalszej kolejności w rejonie ulicy Katowickiej – 92 zdarzenia drogowe (84 kolizje i 8 wypadków), ulicy Stawowej – 67 zdarzeń (61 i 6 wypadków), Frysztańskiej – 53 zdarzeń (47 kolizji i 6 wypadków) i Liburnia – 33 zdarzenia (32 kolizje i 1 wypadek). Główne przyczyny we wskazanych zdarzeniach to niezachowanie bezpiecznej odległości pomiędzy pojazdami oraz nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu. W otrzymanej informacji Policja wskazuje odcinki dróg, na których najczęściej dochodzi do zdarzeń:

- ulica Katowicka – nie wskazano konkretnego skrzyżowania, ani odcinka tej drogi, odnotowano wręcz, że do zdarzeń dochodzi na całym odcinku tej drogi w rejonie skrzyżowań,
- ulica Bielska – rejon skrzyżowania z ulicą Stawową,
- ulica Stawowa – odcinek pomiędzy skrzyżowaniami z ulicą Przepilińskiego i Kościuszki,
- ulica Liburnia – odcinek na wysokości marketów „Kaufland” i „Leroy Merlin”.

Dodatkowo Policjanci zwracają uwagę na dużą ilość zdarzeń z udziałem pieszych użytkowników dróg. Z przekazanej informacji wynika, że do zdarzeń tych dochodzi w ciągu ulicy Bielskiej na odcinku od skrzyżowania z ulicą Solną do skrzyżowania z ulicą Chrobrego i od posesji nr 28 do posesji nr 55 oraz ulicy Stawowej – na odcinku od posesji nr 16 do nr 22.

Biorąc powyższe pod uwagę należy stwierdzić, że wskazane odcinki dróg należy uznać za niebezpieczne. Stanowi to podstawę do przeprowadzenia lustracji tych odcinków i dokonania analizy pod kątem konieczności i możliwości modernizacji tych odcinków/skrzyżowań.

Z zebranych informacji wynika, że trwają prace projektowe zmierzające do rozpoczęcia

przebudowy ulicy Bielskiej na odcinku od skrzyżowania z ulicą Stawową do skrzyżowania z ulicą Wiślańską. Z informacji uzyskanej w Powiatowym Zarządzie Dróg Publicznych w Cieszynie wynika, że zamówienie obejmuje przebudowę obu tych skrzyżowań.

Trwają czynności związane z oceną przejść dla pieszych usytuowanych w ciągu dróg na terenie Cieszyna – w tym w ciągu ulicy Bielskiej i Stawowej. Wyniki przeprowadzonej lustracji będą stanowiły podstawę do podjęcia decyzji o modernizacji przejść dla pieszych, których stan wskazuje na to, że są niebezpieczne, niewystarczająco oświetlone, ich oznakowanie jest nieczytelne.

VI. STAN TECHNICZNY INFRASTRUKTURY DROGOWEJ

Jednym z najważniejszych zadań zarządców dróg jest utrzymanie właściwego stanu nawierzchni gwarantującej ich bezpieczną eksploatację. Nawierzchnie drogowe, tak jak wszystkie inne budowle usytuowane w ich ciągach poddawane są działaniu czynników atmosferycznych, które powodują ich stałą degradację. Powołując się na zapisy przepisy Ustawy z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376, z późn. zm.) oraz Ustawy z dnia 7 lipca 1994 roku Prawo budowlane (Dz. U. z 2021 r. poz. 2351 z późn. zm.) właściciel lub zarządca obiektów budowlanych powinien okresowo (co najmniej raz w roku, co najmniej raz na 5 lat) dokonywać ich kontroli. Wyniki tych przeglądów odnotowywane są w stosownych protokołach.

Dokonano analizy wyników ostatnich przeglądów. Sporządzono zestawienie tabelaryczne, w którym odnotowano dane dotyczące dróg i obiektów inżynierskich na terenie Miasta Cieszyna, a także informację o aktualnym stanie technicznym. Opracowane zestawienie stanowi załącznik nr 1 i 2 do niniejszego Planu rozwoju sieci drogowej na terenie Miasta Cieszyna na lata 2022 – 2028.

Na uwagę zasługuje tutaj jeszcze fakt, iż część dróg na terenie Miasta Cieszyna nie spełnia obecnie obowiązujących norm określonych w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016r. poz. 124). Problem ten wskazali autorzy Studium Transportowego dla Miasta Cieszyna¹⁷ – część dróg „nie spełnia parametrów technicznych przypisywanych ich kategorii – i co za tym idzie – odpowiedniej klasie, szczególnie w aspekcie braku zachowania minimalnych normatywnych odległości między punktami węzłowymi układu oraz występowania licznych zjazdów do posesji”. Niemniej jednak zaznaczyć należy, że wskazane rozporządzenie określa warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i związane z nimi urządzenia budowlane oraz ich usytuowanie, to jednocześnie wskazuje, że przepisy rozporządzenia stosuje się przy projektowaniu, budowie oraz przebudowie dróg publicznych i związanych z nimi urządzeń budowlanych, a także przy projektowaniu i budowie urządzeń niezwiązanych z drogami publicznymi, sytuowanych w ich pasach drogowych. Dodatkowo określa, że przepisów tego rozporządzenia nie stosuje się do dróg, wobec których przed dniem wejścia w życie rozporządzenia została wydana decyzja o pozwoleniu na budowę lub został złożony wniosek o wydanie takiej decyzji.

Podsumowując – w dużym uproszczeniu – w sytuacji remontu związanego z poprawą samej nawierzchni nie ma obowiązku dostosowywania parametrów istniejącej drogi do aktualnych warunków technicznych, jakim powinna odpowiadać, natomiast w przypadku przebudowy drogi

¹⁷ Studium Transportowe dla Miasta Cieszyna. Opracowane na zlecenie Miasta Cieszyna przez Przedsiębiorstwo Projektowo – Usługowe „INKOM” S. C Spółka Prawa Cywilnego, Katowice, październik 2016 roku.

(a tym bardziej budowy nowej drogi) należy dostosować jej parametry do aktualnie obowiązujących warunków.

Poniżej przedstawiono wyniki analizy dróg na terenie Cieszyna, której dokonał zespół opracowujący Studium Transportowe. Analizy poddano szerokość nawierzchni dróg przez pryzmat aktualnych warunków technicznych w tym zakresie.

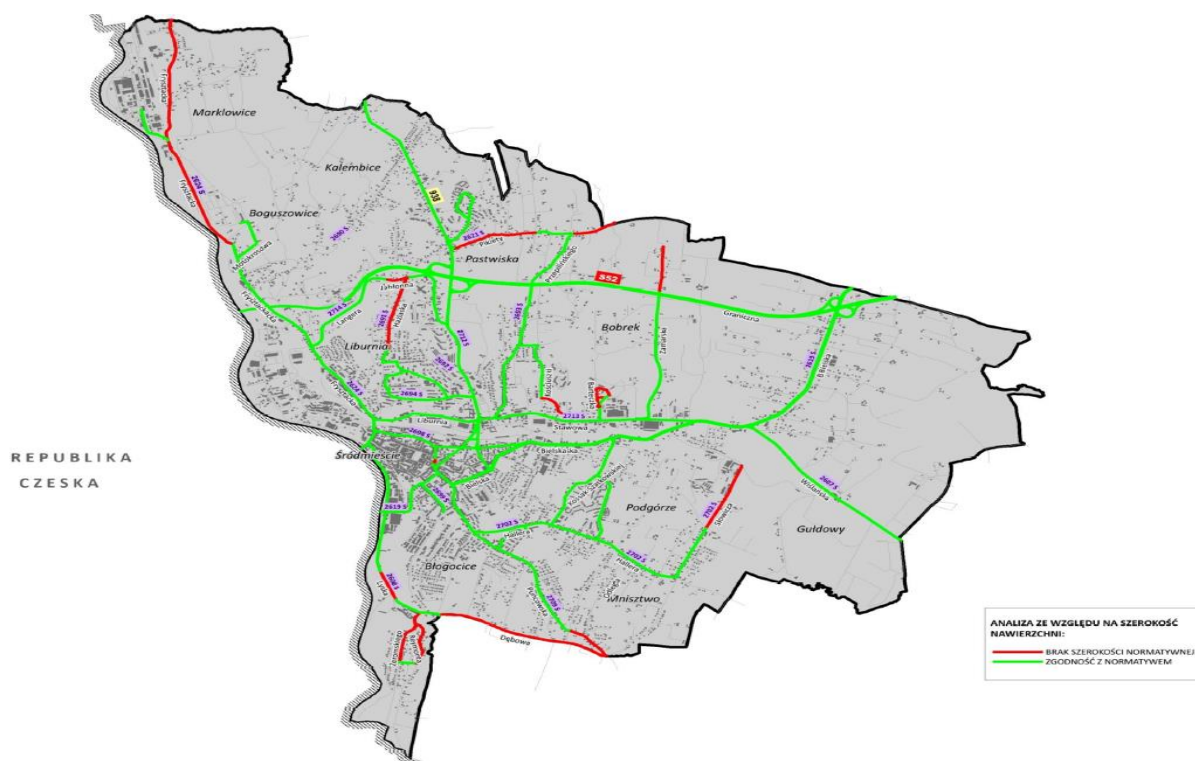
Jak wynika z tej analizy brak szerokości normatywnej jezdni wykazują odcinki następujących dróg:

a) powiatowych:

- północny odcinek ul. Frysztańskiej [DP2674S],
- dwa odcinki ul. Pikiety [DP2691S],
- ul. Hażlaskiej [DP2691S],
- ulic: Jabłonna - Langerera [DP2714S],
- ul. Kochanowskiego [DP2710S],
- ul. Łyska [DP2608S],
- ul. Żeromskiego [DP2711S],
- ul. Słowiczej [DP2702S],

b) gminnych: Zamarska, Kościuszki, Barteczka, Dębowa oraz Reymonta¹⁸.

Wyniki tej analizy zostały przedstawione poniżej w sposób graficzny.



Rys. Studium Transportowe dla Miasta Cieszyna¹⁹

¹⁸ Tamże.

¹⁹ Tamże.

VII. KIERUNKI ROZWOJU

1. PRZYJĘTE ZAŁOŻENIA

Po przeprowadzeniu analizy wniosków zawartych Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Cieszyna²⁰ należy stwierdzić, że systematycznie wzrasta obciążenie potokami ruchu kołowego sieci drogowo – ulicznej miasta. Prowadzi to do coraz częstszego i liczniejszego pojawiania się odcinków o przekroczonej przepustowości (głównie skrzyżowania). Bez wątplenia jedną z przyczyn takiego stanu jest koncentracja ruchu na podstawowych trasach dojazdu do/z Cieszyna, przy braku alternatywnych tras. Prowadzone dotychczas badania, jak i położenie Cieszyna wskazuje jednoznacznie, że dojazd do Cieszyna prowadzi głównie drogą krajową S – 52, drogami wojewódzkimi nr 938 i 944 oraz drogą powiatową nr 2607S (ulica Wiślańska). Część mieszkańców północnej i południowej części powiatu cieszyńskiego decyduje się na dojazd do siedziby Powiatu poprzez drogi przebiegające przez teren Republiki Czeskiej, a prowadzące przez Czeski Cieszyn – to droga krajowa nr 67 biegnąca równoległe do czesko-polskiej granicy (przez Karwinę do Czeskiego Cieszyna) oraz droga krajowa nr 11, która przebiega równoległe do granicy z Polską przez Czeski Cieszyn do Jabłonkowa na Zaolziu.

Biorąc powyższe pod uwagę, należy rozważać możliwości modernizacji tras, które będą stanowiły alternatywę dla wskazanych głównych arterii. Przykładem takiego rozwiązania jest wykorzystanie wybudowanego skrzyżowania o ruchu okrężnym w ciągu ulicy Katowickiej, w rejonie rozwijającej się strefy handlowej (powstanie kolejnych sklepów wielkopowierzchniowych). Po zakończeniu budowy tego ronda postanowiono przeprowadzić remont nawierzchni ulicy Motelowej, która dla wielu użytkowników dróg kierujących się do zakładów i terenów położonych wzdłuż granicy państwa będzie stanowiła doskonałą alternatywę umożliwiającą ominięcie centrum miasta.

Opracowane Studium sygnalizuje, że funkcjonujący „system parkowania w mieście wykazuje znaczny niedobór miejsc parkingowych”. Dlatego też prowadzone są czynności zmierzające do wskazania możliwych wariantów powstania na obrzeżach centrum parkingów „buforowych” i uwolnienie centrum od ruchu kołowego. Podobne wnioski wskazano w „Planie transportowym cieszyńskiej komunikacji zbiorowej”²¹.

Autorzy opracowania wskazują, że w celu uspokojenia ruchu na drogach wąskich (Centrum Miasta Cieszyna) powinno dążyć się do promocji transportu zbiorowego oraz racjonalnego

²⁰ Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Cieszyna.

²¹ Plan Transportowy Cieszyńskiej Komunikacji Zbiorowej. Załącznik do Uchwały Nr XXXVII/454/22 Rady Miejskiej Cieszyna z dnia 24 lutego 2022 r.

wykorzystywania przestrzeni miejskiej. Proponują projektowanie rozwiązań typu Bike&Ride (zaparkuj rower i jedź), Kiss&Ride (pocałuj i jedź) oraz Park&Ride (parkuj i jedź). Rozwiązania te polegają na wykorzystaniu w podróży różnych środków transportu: transport rowerowy, samochodowy i zbiorowy. Jednakże każdy z tych systemów wykorzystuje środek komunikacji zbiorowej:

- Bike&Ride – łączy parking rowerowy z przystankiem komunikacyjnym,
- Kiss&Ride – polega na wysadzeniu (odebraniu) na/z przystanku komunikacyjnego pasażera przez kierowcę samochodu,
- Park&Ride – podróżny zostawia samochód na parkingu zlokalizowanym na obrzeżu miasta przy przystanku komunikacyjnym i kontynuuje podróż środkami transportu zbiorowego.

W koncepcje te wpisują się plany związane z wykorzystaniem części placu targowiska miejskiego przy ul. Katowickiej, a także parkingu przy ul. Browarnej.

Potrzeby związane z odciążeniem śródmieścia od ruchu samochodowego, co również wpisuje się w kierunki nakreślone przez przytoczone dokumenty, zakładają również zatwierdzone (a także opracowywane) Plany Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Cieszyna. Cel ten będzie można osiągnąć poprzez likwidację parkingów usytuowanych w ścisłym centrum miasta, na konto zwiększenia miejsc parkingowych wokół ścisłego centrum. Dlatego rozpatrywane są koncepcje budowy parkingu wielopoziomowego w rejonie ulicy Liburnia z kładką prowadzącą do ścisłego centrum, przy ulicy Michejdy i Bóźniczej, przy ul. 3 – go Maja. Rozwiązania te są spójne z wnioskami płynącymi ze Strategii Elektromobilności, która dodatkowo wskazuje, że wprowadzenie elektronicznego systemu zarządzania parkingami miejskimi, usprawnić może łączenie transportu indywidualnego z publicznym.

Z Miejskowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Cieszyna wynika, że uwzględniają one szereg rozwiązań, które są zbieżne z wnioskami z powyższych opracowań. To między innymi planowana przebudowa ulicy Mickiewicza, która ma na celu umożliwienie wprowadzenia komunikacji miejskiej w ten rejon, a co za tym idzie zwiększenie dostępu do terenów rekreacyjnych w znajdujących się poniżej osiedla Mały Jaworowy, a jednocześnie pozwoli na rezygnację z konieczności przemieszczania się w ten rejon samochodami osobowymi i wzrost znaczenia komunikacji zbiorowej. Kolejne koncepcje zmierzające do zmniejszenia ruchu samochodów osobowych na konto zwiększenia „atrakcyjności” komunikacji zbiorowej to przebudowa ulica Zamarskiej i Puńcowskiej i budowa w ich ciągach (w zależności od przyjętych rozwiązań – na końcu) „pętli” umożliwiających zawrócenie autobusów komunikacji miejskiej. Plany zakładają również przebudowę niektórych dróg, która ma umożliwić modyfikację istniejących tras komunikacji miejskich, w sposób pozwalający na zwiększenie wykorzystania autobusów przyjaznych środowisku – wyposażonych w napęd elektryczny. To między innymi modernizacja

ulicy Jastrzębiej, która sprawi, że pojazdy komunikacji miejskiej kursujące na linii przebiegającej tą ulicą będą miały bezpośredni dostęp do stacji ładującej znajdującej się na terenie zajezdni Zakładu Gospodarki Komunalnej. Co zresztą jest zgodne z wnioskami wynikającymi ze Strategii Elektromobilności. Jednym z istotnych elementów wpływających na potencjalny wzrost masowej elektryfikacji mobilności miejskiej jest polityka planistyczna miasta Cieszyna. Musi istnieć pewność, że wszystkie aspekty wdrażania są zintegrowane i zrównoważone.

Dodatkowo modernizacja ulicy Jastrzębiej wpisuje się w konkluzję, jaką postawiono podczas warsztatów charrette, które odbyły się w grudniu 2020 roku.²² Z Masteplanu dla Śródmieścia Cieszyna (dokumentu, który powstał po przeprowadzeniu tych warsztatów) wynika, że bazując na zapisach planów zagospodarowania przestrzennego po stronie czeskiej, a także wynikach Generalnego Pomiaru Ruchu w Polsce i Krajowego Pomiaru Ruchu Drogowego w Czechach opracowano zbiór możliwych połączeń usprawniających przepływ ruchu tranzytowego w rejonie Cieszyna. Jeden z wariantów zakłada układ obwodowy po stronie południowo-wschodniej Cieszyna, od połączenia z północną częścią węzła dróg I/11 i II/468 w Czeskim Cieszynie, z północnym obejściem rezerwatu przyrody Velké doły, wschodnim obejściem Mnisztwa oraz wschodnim lub zachodnim obejściem Krasnej, do węzła „Cieszyn Wschód” DW944 z S52²³, który przebiega śladem ul. Bielskiej, Słowiczej i Jastrzębiej.

W zatwierdzonych i opracowywanych Planach Zagospodarowania Przestrzennego dostrzeżono również potrzeby związane z budową nowych odcinków dróg, które będą stanowiły z jednej strony dojazdy do istniejących, a także planowanych terenów rekreacyjnych na terenie Cieszyna, a z drugiej strony będą stanowiły alternatywne połączenia dla obecnych tras łączących osiedla. Przykładem może tutaj być propozycja przedłużenia ciągu ulicy Franciszka Barteczka, co pozwoli na dodatkowe połączenie z ulicą Kościuszki i łatwiejszy dostęp do osiedli usytuowanych w tych rejonach, czy przedłużenie ulicy Siennej i utworzenie połączenia z ulicą Kargera, co ułatwi zarówno dostęp do osiedla Podgórze, jak i terenów zielonych w tym rejonie. Plany przewidują również budowę całkowicie nowych dróg – równoległej do ulicy Bielskiej (na odcinku ul. Śnieżnej, Chłodnej, Wiosennej), a także równoległej do ul. Majowej. Drogi te usprawniłyby dojazd do terenów mieszkaniowych znajdujących się w tych rejonach.

Oczywiście zaznaczyć należy, że wskazane powyżej inwestycje nie są zadaniami priorytetowymi, niemniej jednak należy je uwzględnić przy planowanych inwestycjach związanych z rozwojem sieci drogowej Miasta Cieszyna.

²² Masterplan dla Śródmieścia Cieszyna. Podsumowanie warsztatów charrette, które odbyły się w dniach 9 listopada – 7 grudnia 2020 r., wraz z koncepcją funkcjonalno-przestrzenną obszaru Śródmieścia Cieszyna. Warsztaty były częścią pogłębionych konsultacji społecznych w ramach Zamówienia pn. „Opracowanie projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru Śródmieścia Cieszyna w trybie partycypacji społecznej II”.

²³ Tamże.

Jak już wcześniej wspomniano w Cieszynie duży nacisk kładzie się na promowanie alternatywnych (dla samochodów) środków transportu. Dlatego też Władze Miasta podjęły współpracę z lokalnymi grupami zainteresowanymi rozwojem turystyki rowerowej w Cieszynie. Współpraca z przedstawicielami Turystycznego Klubu Kolarskiego PTTK „Ondraszek” i „Rowerowy Cieszyn” przyczyniła się do powołania Zespołu ds. Polityki Rowerowej w Cieszynie²⁴.

Głównym zadaniem tego Zespołu jest realizacja wszelkich działań związanych z tworzeniem i funkcjonowaniem infrastruktury rowerowej na terenie miasta Cieszyna, w tym między innymi w zakresie inicjowania i opiniowania koncepcji i projektów drogowych, mających wpływ na lokalny i tranzytowy ruch rowerowy. Podczas posiedzeń Zespołu omawiane są propozycje rozwiązań związanych z poprawą infrastruktury rowerowej na terenie Cieszyna, a następnie Informacja z posiedzenia zgodnie z właściwością rzeczową jest przekazywana do odpowiedniej instytucji, która dokonuje analizy możliwości zrealizowania poszczególnych propozycji. Po uzyskaniu pozytywnej opinii i akceptacji odpowiednich organów rozwiązania są wprowadzane w życie.

1.1. OCENA POTRZEB

Wobec braku odpowiednich środków finansowych, pozwalających w krótkim czasie przebudować wszystkie drogi gminne, nadając im parametry wymagane przepisami, wybudowanie parkingów zapewniających miejsca postoju dla wszystkich zainteresowanych, konieczna jest ocena najpilniejszych potrzeb w tym zakresie.

Przed przystąpieniem do planowania zadania (remontu, przebudowy, rozbudowy, itp.) w pierwszej kolejności przeprowadzona zostaje analiza związana z oceną stanu technicznego dróg, która dokonywana jest na podstawie wyników ostatniego przeglądu dróg. W tym kryterium wyróżniono cztery stany:

- bardzo dobry,
- dobry,
- zadowalający,
- niezadowalający.

Jest to podstawowe kryterium determinujące wybór zadania do realizacji. Jednakże w sytuacji stwierdzenia, że stan techniczny drogi został oceniony jako niezadowalający w większej ilości przypadków należy dokonać analizy związanej z aktualnymi potrzebami uwzględniającymi następujące kryteria:

1.1.1. Stan kanalizacji deszczowej – ocena dokonywana na podstawie ostatniego przeglądu.

W kryterium **stanu kanalizacji deszczowej** wyróżniono 4 stany:

²⁴ Zarządzenie nr 0050.498.2020 Burmistrza Miasta Cieszyna z dnia 28.10.2020 roku w sprawie powołania Zespołu ds. Polityki Rowerowej w Cieszynie.

- bardzo dobry,
- dobry,
- zadowalający,
- niezadowalający.

1.1.2. Stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym – ocena poprzedzona wystąpieniem do Komendy Powiatowej Policji w Cieszynie i dokonywana na podstawie otrzymanej analizy stanu bezpieczeństwa.

W kryterium **zagrożenie bezpieczeństwa ruchu** (brd) wyróżniono 5 poziomów zagrożenia:

- bardzo małe (mniej niż 3 zdarzenia w ciągu ostatnich trzech pełnych lat),
- małe (3 – 5 zdarzeń),
- średnie (6 – 9 zdarzeń),
- duże (10 – 19 zdarzeń),
- bardzo duże (20 zdarzeń i więcej).

1.1.3. Poziom natężenia ruchu pieszego – ocena wykonywana na podstawie przeprowadzanych pomiarów natężenia ruchu, ilości mieszkańców, własnych spostrzeżeń, itp.

W kryterium **natężenia ruchu pieszego** wyróżniono 5 poziomów:

- bardzo duże,
- duże,
- średnie,
- małe
- bardzo małe.

1.1.4. Poziom natężenia ruchu kołowego – ocena wykonywana na podstawie przeprowadzanych pomiarów natężenia ruchu, ilości mieszkańców, własnych spostrzeżeń, itp.

W kryterium **natężenia ruchu kołowego** wyróżniono 5 poziomów:

- bardzo duże,
- duże
- średnie,
- małe,
- bardzo małe.

Powyższe parametry mają istotny wpływ na kształtowanie hierarchii na płaszczyźnie inwestycyjnej jak i remontowej, dlatego opracowano dedykowane narzędzie, które pozwoli na szerszą i bardziej obiektywną ocenę potrzeb w przedmiotowym obszarze. Narzędzie to zostało przedstawione w załączniku nr 5 do niniejszego Planu.

Ponadto w ramach wskazanej analizy należy również uwzględnić wnioski wpływające od mieszkańców, radnych, przedstawicieli Urzędu Miejskiego w Cieszynie, itp., dotyczące potrzeb

w zakresie przebudowy dróg gminnych. Dodatkowym aspektem, który należy uwzględnić to planowane inwestycje jednostek organizacyjnych podległych Burmistrzowi Miasta Cieszyna, a także innych jednostek samorządowych (Starostwo Powiatowe) lub kontynuacja zadań z wcześniejszego okresu – planowanie zadań poprzedzić zebraniem informacji na temat inwestycji, które zaplanowane zostały przez jednostki organizacyjne UM w Cieszynie, czy Powiatowy Zarząd Dróg Publicznych w Cieszynie – np. planowana przebudowa drogi powiatowej w obrębie Miasta Cieszyna (planowana przebudowa ul. Bielskiej) oraz plany przebudowy sieci uzbrojenia terenu, energetycznych, teletechnicznych, itp. – przy planowaniu zadań uwzględnić informacje np. o planowanej przebudowie sieci wodociągowej.

Na podstawie dokonanej analizy opracowuje się:

- 1) Plan remontowy – załącznik nr 3 do niniejszego Planu.
- 2) Plan inwestycyjny (w miarę potrzeb aktualizowany), w którym uwzględniane są propozycje realizacji zadań (załącznik nr 4 do niniejszego Planu):
 - a) na najbliższy rok - dla których wykonano dokumentację projektową, i które są przedkładane do akceptacji w postaci propozycji do Planu zamówień publicznych,
 - b) na okres kolejnego roku – zadania, dla których założono opracowanie dokumentacji projektowej.

2. PRZYJĘTE STANDARDY

Podstawowe założenia związane z projektowaniem modernizacji dróg gminnych na terenie Miasta Cieszyna zawarte są w aktach prawnych regulujących tą problematykę. Nie przyjęto dodatkowych obostrzeń (standardów), które należałoby uwzględniać przy opracowywaniu projektów budowlanych w tym obszarze, jednakże planując zadania w centrum miasta należy uwzględnić konsultacje projektów z Wojewódzkim Urzędem Ochrony Zabytków.

Niemniej jednak, w związku z kreowaniem polityki rowerowej w Cieszynie, Zespół ds. Polityki Rowerowej w Cieszynie przedłożył rekomendacje dotyczące tworzenia infrastruktury rowerowej oraz tras rowerowych, a Burmistrz Miasta Cieszyna je zatwierdził.

Zgodnie z tymi rekomendacjami należy między innymi (poza zadaniami do bieżącej realizacji):

- Na wszystkich nowo projektowanych ścieżkach, drogach rowerowych czy ciągach pieszo-rowerowych stosować nawierzchnię bitumiczną. Drogę Dla Rowerów (DDR) wyznaczać innym kolorem – np. czerwonym.
- Umieszczać w Specyfikacji Warunków Zamówienia (SWZ) zalecenia dotyczące projektowania i wykonania Ciągów Pieszo – Rowerowych (CPR) i DDR zawarte w Standardach i wytycznych

kształtowania infrastruktury rowerowej przyjętych w Województwie Śląskim²⁵.

W ramach wydanych rekomendacji wyznaczono również warianty przebiegu planowanych tras rowerowych, które należy rozważyć przed podjęciem ostatecznej decyzji.

Ponadto jako zalecenie dla projektów przebudowy, rozbudowy dróg zarządzanych przez Burmistrza Miasta Cieszyna, zaleca się uwzględnienie budowy infrastruktury dla rowerzystów. Przy planowaniu tej infrastruktury należy dążyć do kształtowania przestrzeni miejskich w sposób promujący użytkowanie roweru i zachęcający do ograniczania korzystania z transportu samochodowego. W miarę możliwości projekty powinny zakładać oddzielenie ruchu rowerowego i pieszego od ruchu samochodowego, co z pewnością wpływa na bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego (piesi i rowerzyści), a to przekłada się na wzrost wykorzystania tego środka transportu. Nie bez znaczenia jest tutaj technologia, w której wykonane są trasy rowerowe. Dlatego zaleca się stosowanie rozwiązań wskazanych we wspomnianych powyżej Standardach, a także zawartych w opracowaniu pt. „Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego. Podręcznik.”²⁶

W zakresie standardów związanych z ochroną środowiska należy stwierdzić, że problematyka ta została ujęta w obowiązujących aktach prawnych. Mowa tu między innymi o Ustawie o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko²⁷ czy rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie²⁸. Niemniej jednak jako wytyczne do stosowania podczas projektowania zalecane będzie stosowanie zapisów zawartych w Wytycznych określanych przez Ministerstwo Infrastruktury²⁹. To między innymi Wytyczne projektowania odcinków dróg zamiejskich, Wytyczne projektowania elementów i urządzeń ochrony środowiska na drogowych obiektach inżynierskich, które określają uwarunkowania wynikające z planowania przestrzennego i z ochrony przyrody, uwarunkowania środowiskowe, a także projektowanie oraz realizację elementów i urządzeń ochrony środowiska.

3. POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA

Z planem rozwoju sieci drogowej ściśle związane jest zadanie poprawy bezpieczeństwa na drogach. Zadanie to realizowane jest poprzez wykonywanie nowych i aktualizację istniejących

²⁵ „Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej” (grudzień 2018) wydane przez Górnośląsko - Zagłębiowską Metropolię - <https://bip.slaskie.pl/resource/file/preview/id.12599>.

²⁶ „Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego. Podręcznik.” Wydawca: Ministerstwo Infrastruktury. Dostępny również pod adresem: <https://www.krbrd.gov.pl/baza-wiedzy/wytyczne-i-podreczniki-krajowe/>.

²⁷ Ustaw z dnia 03.10.2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r. poz. 2373)

²⁸ Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki morskiej z dnia 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124)

²⁹ <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/wr-d>

projektów stałej organizacji ruchu, dostosowując je do zmian zachodzących na drogach.

Wśród rozwiązań wpływających na poprawę bezpieczeństwa możemy wymienić m.in.:

- sygnalizację świetlną, zwłaszcza w obrębie przejść dla pieszych,
- azyle dla pieszych,
- wyniesione skrzyżowania i przejścia dla pieszych,
- progi zwalniające,
- doświetlenia przejść dla pieszych,
- zmiany w geometrii (szerokości) jezdni.

Biorąc pod uwagę koszty związane z modernizacją np. przejść dla pieszych, ich doświetleniem, czy przebudową „niebezpiecznych” miejsc, corocznie przeprowadzana będzie analiza stanu bezpieczeństwa na drogach Miasta Cieszyna.

Na podstawie informacji otrzymywanej z Komendy Powiatowej Policji w Cieszynie będzie opracowane zestawienie miejsc niebezpiecznych. Zestawienie to będzie stanowiło bazę wyjściową do przeprowadzenia oceny konieczności i możliwości modernizacji miejsca niebezpiecznego.

4. FINANSOWANIE

Powołując się na przepisy ustawy o samorządzie gminnym należy stwierdzić, że każda gmina wykonując zadania i kompetencje działa w imieniu własnym i na własną odpowiedzialność. Samorząd gminy realizuje zadania publiczne o znaczeniu lokalnym, ale tylko te, których wykonywanie nie jest zastrzeżone dla innych podmiotów, zgodnie z zasadą domniemania kompetencji. Zatem zaspakajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty należy do zadań własnych gminy. Wśród spraw, jakie obejmują zadania własne gminy, jest infrastruktura techniczna dotycząca m.in. gminnych dróg, ulic, mostów, placów oraz organizacji ruchu drogowego. Jednocześnie zaznaczyć trzeba, że zasady finansowania zadań inwestycyjnych gminy powinny być zgodne z przepisami ustawy o finansach publicznych. Ustawa ta określa zasady planowania i dysponowania środkami publicznymi.

Dostępne dla gmin źródła finansowania inwestycji infrastrukturalnych można pogrupować w następujące kategorie:

- dochody własne
- subwencje
- dotacje celowe
- dotacje celowe z funduszy celowych
- kredyty i pożyczki
- obligacje komunalne
- środki ze źródeł pozabudżetowych na zadania własne.

Dlatego też, biorąc pod uwagę ograniczone środki własne przy każdym planowaniu realizacji zadania remontowego czy inwestycyjnego należy rozpatrywać możliwość pozyskania środków ze źródeł pozabudżetowych. Przykładowo z następujących Funduszy:

- Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych;
- Rządowy Fundusz Inwestycji Lokalnych,
- Rezerwa Subwencji Ogólnej,
- Fundusze Unii Europejskiej.

Niezależnie od niniejszego Planu i informacji wskazanych powyżej opracowany został Projekt planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich.

VIII. PODSUMOWANIE I WNIOSKI

Na podstawie powyższego opracowania można stwierdzić, że znaczna ilość dróg gminnych (wraz z obiektami mostowymi usytuowanymi w ich ciągach) na terenie Miasta Cieszyna jest w stanie dobrym i zadawalającym. Niestety zauważyć się daje, że część dróg i obiektów mostowych z uwagi na swój stan wymaga rozbudowy, przebudowy lub remontu. Plan rozwoju sieci drogowej jest elementem, pozwalającym na systemowe podejście do problematyki modernizacji dróg na terenie Miasta Cieszyna, a także rozwoju infrastruktury drogowej. W połączeniu z Planem finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich na terenie Miasta Cieszyna dają podstawy do prawidłowego i skutecznego działania mającego na celu zapewnienie właściwego stanu technicznego dróg i poprawę bezpieczeństwa ich użytkowników. Jednocześnie realizacja założeń określonych w tych Planach przyczyni się do właściwego określenia potrzeb w omawianym zakresie, a to powinno przełożyć się na możliwość dopracowania szczegółów zadań i pozyskiwanie dodatkowych środków na realizację inwestycji i remontów sieci dróg gminnych z funduszy budżetu państwa oraz Unii Europejskiej.

Zważywszy na dynamiczny wzrost ilości pojazdów silnikowych, który przekłada się na wzrost natężenia ruchu na drogach, a co za tym idzie wzrost zagrożenia bezpieczeństwa, zanieczyszczenia środowiska, a jednocześnie spadek komfortu życia mieszkańców należy dążyć do wprowadzania rozwiązań, które pozwolą zminimalizować negatywne skutki rozwoju tej gałęzi gospodarki. Realizacja planu przyniesie efekty w postaci poprawy bezpieczeństwa oraz podniesienia komfortu użytkowników dróg, upowszechnienie wykorzystania innych aniżeli samochody środków transportu, co będzie miało wpływ na zmniejszenie uciążliwości sektora drogowego dla środowiska.

Dokumenty w postaci Planu remontów i Planu inwestycyjnego, opracowane na podstawie założeń określonych powyżej, stanowiące załączniki do niniejszego opracowania stanowią podstawy do określenia kierunku rozwoju dróg, wskazania harmonogramu prac związanych modernizacją sieci drogowej. Niemniej jednak przyjmuje się, że ostateczny wybór planowanych działań związanych z budową i utrzymaniem dróg wynikać będzie z bieżącej oceny możliwości finansowych Miasta Cieszyna

IX. MONITORING

Zapisy zawarte w Planie rozwoju sieci drogowej Miasta Cieszyna będą weryfikowane w zależności od zmieniających się warunków działania, priorytetów i potrzeb społecznych związanych z przebiegiem procesów gospodarczych wpływających na rozwój Miasta. Niezbędne jest także monitorowanie stopnia zaawansowania i prawidłowości osiągania celów zapisanych w Planie. Zadania z zakresu zarządzania drogami publicznymi na terenie Miasta Cieszyna zostały powierzone Miejskiemu Zarządowi Dróg w Cieszynie, który jest odpowiedzialny za nadzór nad prawidłową realizacją Planu rozwoju sieci drogowej. W związku z powyższym, co roku będzie przygotowywane roczne sprawozdanie z wykonanych zadań inwestycyjnych i remontowych określonych w niniejszym dokumencie.

X. DOKUMENTY POWIĄZANE – MATERIAŁY ŹRÓDŁOWE

1. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, przyjęta Uchwałą nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 roku.
2. Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2030”, która została przyjęta Uchwałą nr VI/24/1/2020 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 19 października 2020 roku w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2030”.
3. Strategia Rozwoju Powiatu Cieszyńskiego na lata 2017-2025.
Przyjęta Uchwałą nr XXXVII/236/17 Rady Powiatu Cieszyńskiego z dnia 28 listopada 2017 r.
4. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Cieszyna.
Stanowiące załącznik do Uchwały nr XXVIII/270/16 Rady Miejskiej Cieszyna z dnia z dnia 29 grudnia 2016 r. w sprawie zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Cieszyna.
5. Strategia Rozwoju Miasta Cieszyna na lata 2010 – 2020.
Stanowiąca Załącznik nr 1 do Uchwały nr LII/539/10 Rady Miejskiej Cieszyna z dnia 28 października 2010.
6. Studium transportowe dla Miasta Cieszyna”. Katowice, październik 2016 r.
7. Strategia Elektromobilności Miasta Cieszyna w latach 2020 – 2030.
Przyjęta Uchwałą nr XIX/213/20 Rady Miejskiej Cieszyna z dnia 25 czerwca 2020 r. w sprawie uchwalenia Strategii Elektromobilności Miasta Cieszyna w latach 2020-2030.
8. Plan Transportowy Cieszyńskiej Komunikacji Zbiorowej.
Stanowiący Załącznik do Uchwały Nr XXXVII/454/22 Rady Miejskiej Cieszyna z dnia 24 lutego 2022 r.
9. Masterplan dla Śródmieścia Cieszyna. Podsumowanie warsztatów charrette, które odbyły się w dniach 9 listopada – 7 grudnia 2020 r., wraz z koncepcją funkcjonalno-przestrzenną obszaru Śródmieścia Cieszyna. Warsztaty były częścią pogłębionych konsultacji społecznych w ramach Zamówienia pn. „Opracowanie projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru Śródmieścia Cieszyna w trybie partycypacji społecznej II”.
10. Porozumienie nr WO.0118-13/10 Powiatu Cieszyńskiego z dnia 30 grudnia 2010 roku w sprawie powierzenia przez Zarząd Powiatu Cieszyńskiego zadań zarządcy dróg powiatowych w granicach miasta Cieszyna.
Porozumienie zawarte pomiędzy Powiatem Cieszyńskim a miastem Cieszynem.
11. Ustawa z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376, z późn. zm.).

12. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124, z późn. zm.).
13. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom (Dz. U. z 2005 r. nr 67 poz. 582, z późn. zm.).
14. „Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego. Podręcznik.”
Wydawca: Ministerstwo Infrastruktury.
<https://www.krbrd.gov.pl/baza-wiedzy/wytyczne-i-podreczniki-krajowe/>.
15. „Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej” (grudzień 2018).
Wydawca Górnośląsko - Zagłębiowska Metropolia.