

**PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ
DRÓG GMINNYCH
NA TERENIE MIASTA CIESZYNA
NA LATA 2025 – 2029**

PROJEKT

/

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	30
VI.	STAN TECHNICZNY INFRASTRUKTURY DROGOWEJ	33
VII.	KIERUNKI ROZWOJU	35
	1. PRZYJĘTE ZAŁOŻENIA	35
	2. PRZYJĘTE STANDARDY	40
	3. POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA	42
	4. FINANSOWANIE	42
VIII.	PODSUMOWANIE I WNIOSKI	44
IX.	MONITORING	45
X.	DOKUMENTY POWIĄZANE – MATERIAŁY ŹRÓDŁOWE	46

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 2025 – 2029” stanowi zapis art. 20 pkt. 1 Ustawy z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 320).

2. CEL OPRACOWANIA

Celem opracowania jest ocena stanu istniejącego dróg gminnych i określenie planu rozwoju sieci tych dróg na terenie miasta Cieszyna na lata 2025-2029. 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 2025-2029 dodatkowo wpłynie na polepszenie 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 2025-2029 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 osiągania 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 do roku 2030*, stanowiącą Załącznik nr do Uchwały nr LXIII/756/24 Rady Miejskiej Cieszyna z dnia 25 kwietnia 2024.

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

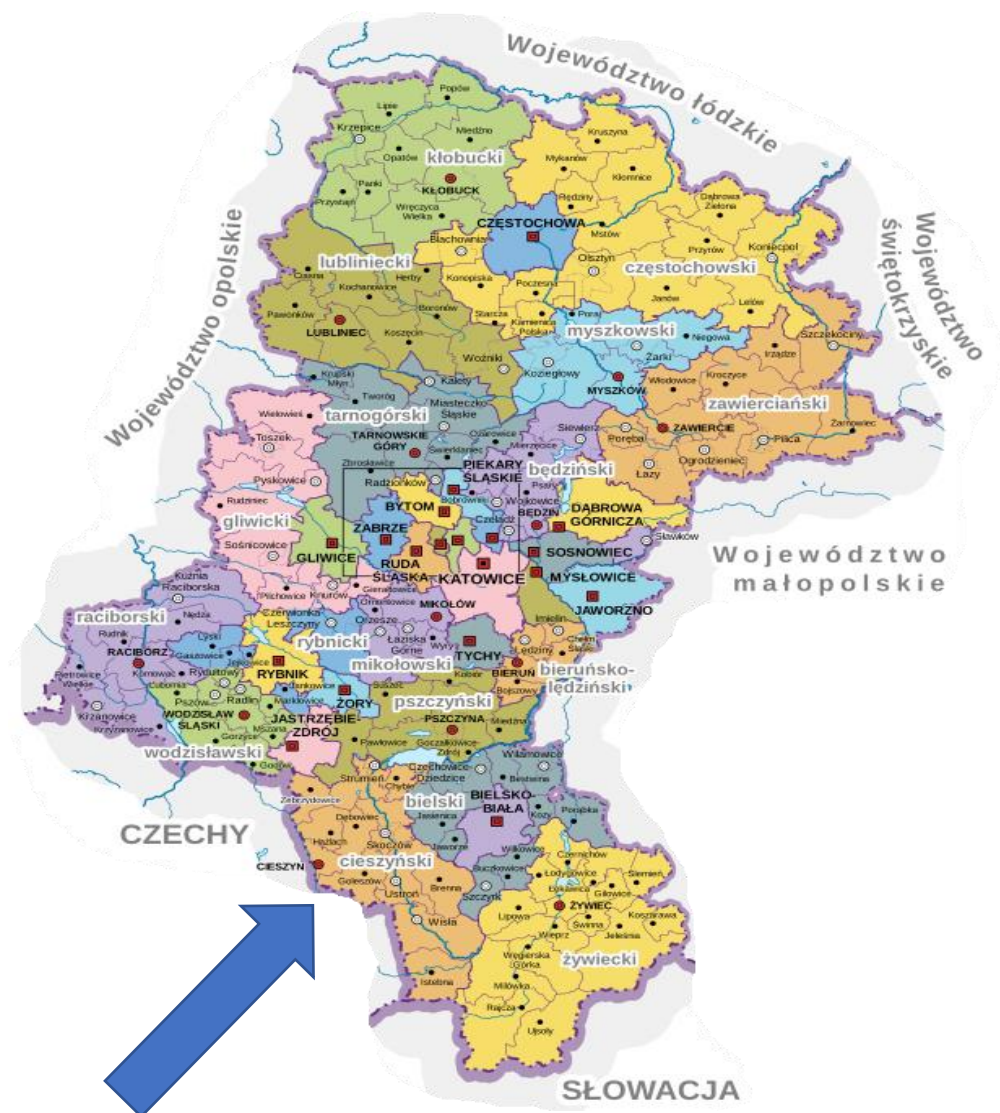
3. ZAKRES OPRACOWANIA

Zakresem opracowania objęto następujące elementy:

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

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 – prawobrzeżna część organizmu miejskiego pozostała w granicach Rzeczypospolitej Polskiej, pozostała – lewobrzeżna (rzeka Olza) część stanowi Czeski Cieszyn w granicach Republiki Czeskiej.



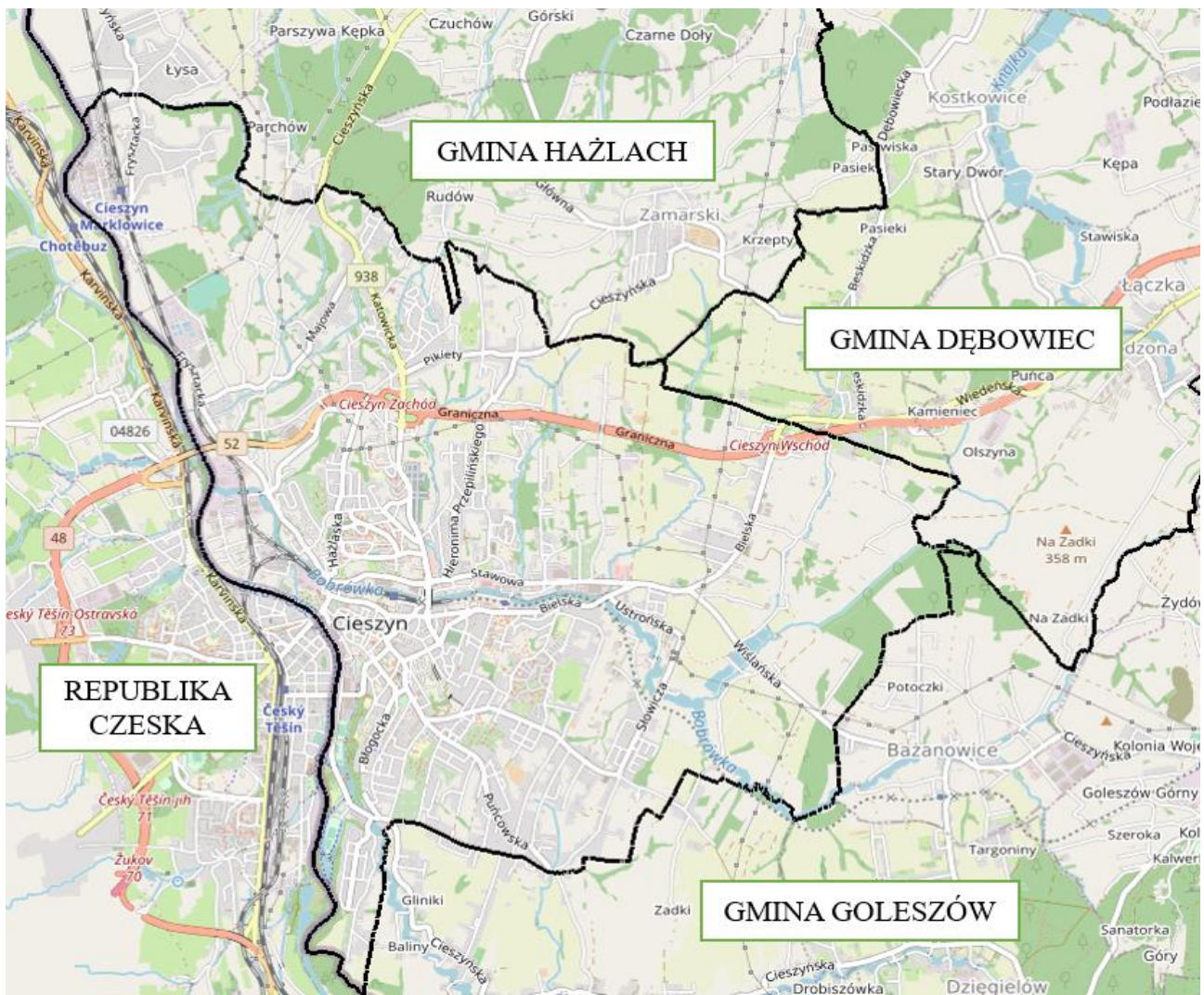
Rys. Cieszyn na mapie administracyjnej województwa Śląskiego²

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

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 2025 – 2029

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 Cieszyzna

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, Powiatową Stację Sanitarno-Epidemiologiczną, Powiatowy Urząd Pracy, Prokuraturę Rejonową i Sąd Rejonowy, Inspektorat ZUS, komendy powiatowe Straży Pożarnej i Policji. Powoduje to dążenie transportowe mieszkańców okolicznych gmin do stolicy powiatu jako silnego ośrodka administracji powiatowej.

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 zagospodarowania³:

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

³ Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Cieszyna.

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.

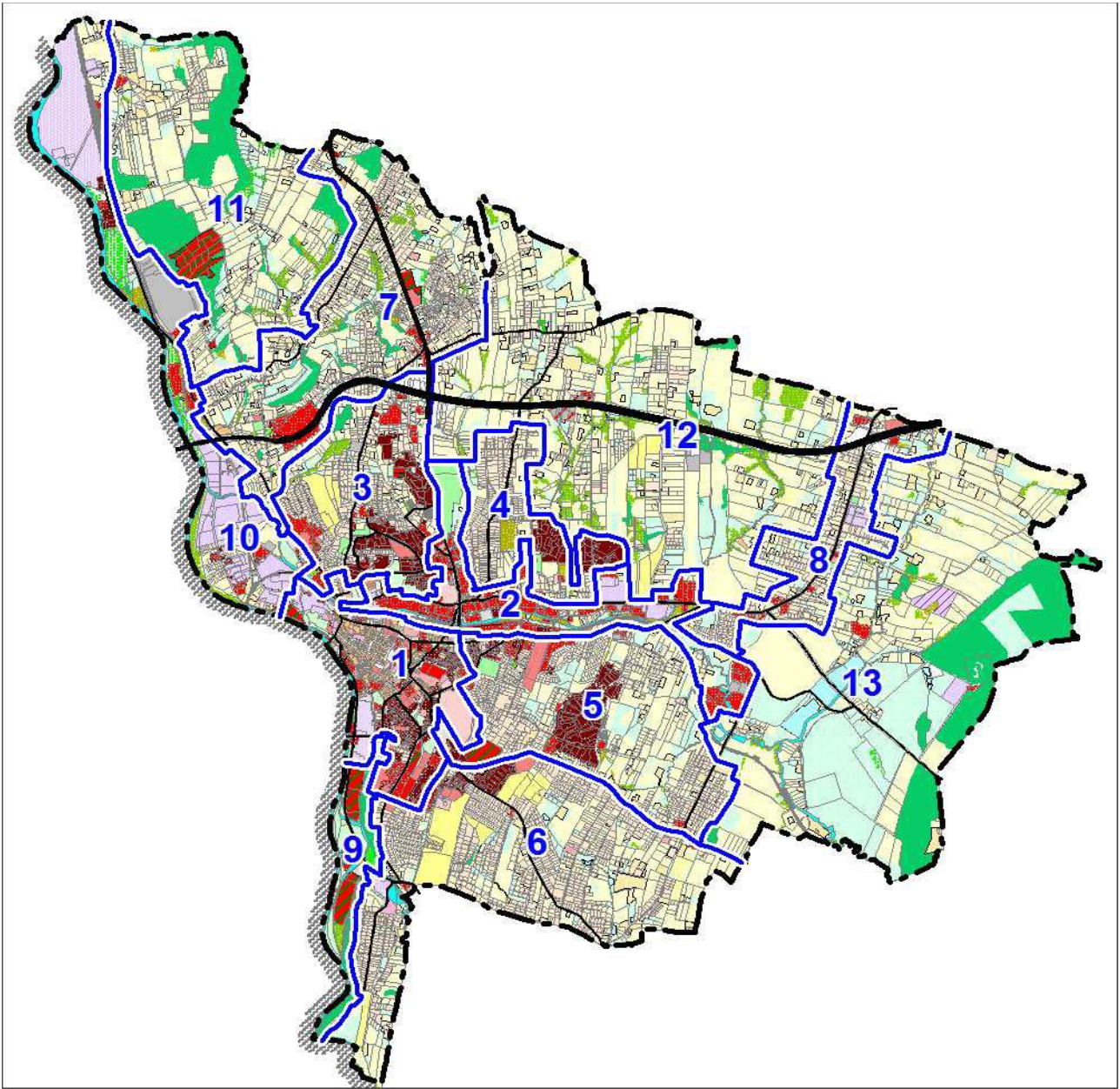
Strefa zabudowy mieszkaniowo – usługowej (3) obejmuje tereny położone po północnej stronie ulicy Liburnia i zachodniej stronie ul. Katowickiej. Północną granicę strefy wyznacza ul. Ładna Boczna, zachodnią – tereny zabudowy przy ul. Frysztackiej.

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 Cieszyna⁴

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.

⁴ Tamże.

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).

Ustawa z 15 lipca 2020 r. o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw wprowadziła w Ustawie o samorządzie gminnym nowy element strategii rozwoju gminy, jak model struktury funkcjonalno-przestrzennej gminy.

Model to celowo uproszczony obraz rzeczywistości. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta jest rozumiany jako uproszczony, docelowy układ elementów składowych jego przestrzeni. Rolą modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej jest zobrazowanie przyjętej wizji rozwoju, do powstania której przyczynią się efekty realizacji celów rozwojowych strategii, również tych z zakresu zagospodarowania przestrzennego. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta nie jest planem jego zagospodarowania przestrzennego. Składa się on z części tekstowej oraz graficznej.

Ustalenia modelu zostaną uszczegółowione w planie ogólnym Cieszyna poprzez wyznaczenie stref planistycznych. Model nie określa powierzchni poszczególnych funkcji czy stref planistycznych.

Struktura funkcjonalno-przestrzenna stanowi układ przestrzenny kształtujący funkcjonalność jednostki, na który składa się rozmieszczenie głównych elementów przyrodniczych i społeczno-gospodarczych oraz obszarów wyróżniających się charakterem i dynamiką procesów rozwojowych wraz z ich zależnościami i powiązaniami.

Model struktury funkcjonalno-przestrzennej Cieszyna powinien być zgodny z modelami struktury funkcjonalno-przestrzennej w strategiach nadrzędnych. Takim dokumentem jest Strategia Zintegrowanego Rozwoju Terytorialnego Aglomeracji Beskidzkiej na lata 2021-2027 (z perspektywą do roku 2030). Dokument ten nie zawiera modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej aglomeracji. w innym uchwalonym dokumencie strategicznym obejmującym także obszar Cieszyna, Planie Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej 2040+, dla działania „Współpraca na rzecz planowania przestrzennego” wpisano zadanie 3.1.2 „koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej”.

Model struktury funkcjonalno-przestrzennej Cieszyna proponuje ukierunkowanie rozwoju miasta na kreowanie atrakcyjnej przestrzeni do zamieszkania przy jednoczesnym wzmacnianiu potencjału gospodarczego gminy opartego na wyspecjalizowanej gospodarce usługowo-produkcyjnej. Podstawowym założeniem zmian w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta jest zrównoważone zarządzanie przestrzenią, poprawa ładu przestrzennego, odejście od ekstensywnego zagospodarowania przestrzennego na rzecz efektywnego wykorzystania przestrzeni, zatrzymanie urban sprawl (niekontrolowanego rozlewania się zabudowy), poprawa dostępności transportowej, wdrażanie nowoczesnych koncepcji urbanistycznych miasta zwartego, posiadającego lokalne centra usługowe, ochrona dziedzictwa kulturowego miasta.

W strukturze zagospodarowania terenów w Cieszynie do roku 2030 i latach następnych przyjmuje się kontynuację dotychczasowych tendencji:

- zmniejszanie udziału przemysłu tradycyjnego w powierzchni miasta, z zachowaniem możliwości rozwoju przemysłu innowacyjnego, nowych technologii,
- zwiększanie udziału obiektów i infrastruktury turystycznej, kulturowej, sportowej, rekreacyjnej, terenów zieleni, usług, instytucji otoczenia biznesu, zabudowy mieszkaniowej o wysokim standardzie.

Zgodnie z aktualnym stanem prawnym, bilansowaniu w planowaniu przestrzennym w gminach podlega tylko funkcja mieszkaniowa. Pozostałe funkcje zagospodarowania przestrzennego przyjmuje się, że są pochodną funkcji mieszkaniowej, np. funkcja usługowa jest silnie skorelowana z zabudową mieszkaniową itp.

Inwestycje celu publicznego obejmują działania o znaczeniu lokalnym (gminnym) i ponadlokalnym (powiatowym, wojewódzkim i krajowym), a także krajowym (obejmującym również inwestycje międzynarodowe i ponadregionalne) bez względu na status podmiotu podejmującego te działania oraz źródła ich finansowania, stanowiące realizację celów, o których mowa w art. 6 *Ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami*.

Obszary w Cieszynie, na których będą rozmieszczone inwestycje celu publicznego o znaczeniu lokalnym, zostaną wyznaczone w planie ogólnym i planach miejscowych. Kluczowe inwestycje celu publicznego o znaczeniu lokalnym obejmują zadania związane z:

- budową nowych dróg publicznych dla obsługi terenów przeznaczonych pod nową zabudowę,
- poszerzeniem obszarów cmentarzy istniejących: przy ul. Ładnej, ul. Kościuszki i ul. Bielskiej,
- rozbudową sieci dróg rowerowych,
- urządzeniem parków miejskich,
- budową placu jako przestrzeni publicznej przy dawnym Zampolu,
- adaptacją nieruchomości byłego zakładu Zampol na cele administracji publicznej, kulturalne, społeczne.

W *Planie zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego 2020+* uchwalonym uchwałą Sejmiku Województwa Śląskiego nr V/26/2/2016 z dnia 29 sierpnia 2016 r. znajduje się wykaz inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym. Wśród nich znajdują się następujące inwestycje ogólne, dotyczące obszaru województwa:

- Budowa, przebudowa dróg wojewódzkich.
- Budowa spójnej sieci dróg/tras rowerowych o zasięgu ponadlokalnym wg jednolitych standardów.
- Budowa centrów przesiadkowych.

Projekt rozbudowy zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz z rozbudową Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej, budową Park&Ride i infrastrukturą rowerową, znajduje się na liście projektów planowanych do realizacji w ramach *Strategii Zintegrowanego Rozwoju Terytorialnego Aglomeracji Beskidzkiej na lata 2021-2027 (z perspektywą do roku 2030)*.

Jako inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym proponuje się:

- budowę węzła na drodze ekspresowej,
- budowę dwóch kładek nad Olzą:
 - o wzdłuż mostu kolejowego,
 - o na przedłużeniu osi śródmiejskiej,
- rozbudowę węzła drogowego w ramach skrzyżowania drogi ekspresowej S52 z drogą wojewódzką 938 (ul. Katowicka),

- opracowanie koncepcji zabezpieczenia przeciwpowodziowego miasta Cieszyna, realizacja działań projektowych i budowlanych mających na celu ochronę przed powodzią⁵.

Miasto jest dobrze skomunikowane z sąsiednimi miejscowościami, także ze stroną czeską, dysponuje gęstą siecią infrastruktury technicznej, w mieście funkcjonują liczne obiekty użyteczności publicznej; liczba szkół i przedszkoli jest wystarczająca. Historycznie w mieście wykształcił się układ uliczny zapewniający zaspokojenie bieżących potrzeb, ale nie rozwiązujący kompleksowo problemów z prawidłową obsługą komunikacyjną.

Rozwój systemów komunikacji, infrastruktury technicznej i społecznej powinien być prowadzony w sposób gwarantujący skuteczną realizację kierunków rozwojowych, a tym samym wzrost aktywności gospodarczej i przedsiębiorczości, poprawę warunków zamieszkania i stanu środowiska przyrodniczego. Do 2030 roku i w latach następnych w Cieszynie przyjmuje się następujące kierunki rozwoju systemów komunikacji, infrastruktury technicznej i społecznej:

- Rozwój układu osadniczego w oparciu o maksymalny dostęp do transportu zbiorowego.
- Wdrażanie koncepcji zrównoważonej mobilności, e-transportu, transportu zeroemisyjnego, miasta 15-minutowego, zwiększenie roli transportu rowerowego i transportu zbiorowego, zmniejszanie potrzeby korzystania z prywatnego transportu samochodowego.
- Ograniczenie ruchu samochodowego w centrum miasta, m.in. poprzez utworzenie parkingów buforowych (budowa parkingu wielopoziomowego na terenie Miejskiego Zarządu Dróg przy ul. Liburnia, organizacja parkingu typu *Park&Ride* na terenie targowiska przemysłowego przy ul. Katowickiej oraz budowa parkingu wielopoziomowego na terenie dawnego amfiteatru przy ul. 3 Maja).
- Wzmocnienie powiązań transportowych z obszarami przygranicznymi po stronie czeskiej, w szczególności poprzez budowę/odbudowę kładek dla pieszych i rowerzystów nad rzeką graniczną Olzą, m.in.:
 - o kładki Kolejowej wzdłuż transgranicznego mostu kolejowego,
 - o kładki Europejskiej na osi łączącej Rynki polskiego i czeskiego Cieszyna.
- Większe wykorzystanie turystyczne, sportowe i rekreacyjne rzek, budowa bulwarów nadrzecznych, tras spacerowych, przystani, pomostów, punktów widokowych.
- Wspieranie przedsięwzięć poprawiających stan dróg, urządzeń drogowych oraz organizację ruchu drogowego w mieście.

⁵ Jest to działanie nr 19 ujęte w *Planie zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Odry*, stanowiącym załącznik do *Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 października 2022 r. w sprawie przyjęcia Planu zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Odry*.

- Poprawa układu dróg w mieście, w tym dążenie do ukształtowania czytelnej siatki ulic, unikanie skrzyżowań pod kątami zbliżonymi do 45 stopni, uwzględnianie przy planowaniu i przebudowie dróg osi widokowych i dominant.
- Podjęcie współpracy transgranicznej w celu wyznaczenia przebiegu południowo-wschodniej obwodnicy Cieszyna, łączącej układ komunikacyjny w Czeskim Cieszynie (droga nr 11) ze skrzyżowaniem ul. Bielska-Wiślańska w Cieszynie.
- Zapewnienie spójności systemu transportu rowerowego w mieście, poprzez budowę dróg rowerowych, przede wszystkim poprzez wydzielanie z jezdni pasów ruchu dla rowerów i odejście od budowy ścieżek rowerowych, oddzielonych konstrukcyjnie od ulic krawężnikami, barierami (często kosztem terenów zieleni).
- Rozbudowa multimodalnego węzła przesiadkowego na bazie dworca kolejowego i dworca autobusowego (Dworzec Cieszyn), m.in. poprzez rozbudowę infrastruktury rowerowej, jak bezpieczne parkingi rowerowe.
- Wspieranie rozbudowy i modernizacji obiektów i sieci gazowych, elektroenergetycznych i systemów ciepłowniczych oraz promowanie idei kogeneracji, wykorzystującej różnego rodzaju paliwa.
- Przy planowaniu stref nowej zabudowy uwzględnić możliwość montażu na dachach instalacji fotowoltaicznych, poprzez m.in. umożliwienie korzystnego zorientowania budynku (na południe), dopuszczenie dachów jednospadowych.
- Wspieranie inwestycji dotyczących odnawialnych źródeł energii oraz rozwój energetyki rozproszonej, współpracującej z siecią dystrybucyjną lub bezpośrednio zasilającej odbiorców, przy wykorzystaniu m.in. energii słonecznej.
- Dążenie do skablowania napowietrznych linii elektroenergetycznych i telekomunikacyjnych.
- W zakresie liczby i lokalizacji znaków i oznaczeń drogowych, dążenie do ich minimalizacji, do zmniejszenia uciążliwości ich nadmiaru dla użytkowników miasta (walka ze „znakozą”); wybór sposobu montażu najmniej szpecącej zabytkową architekturę śródmieścia.
- Zapewnienie wielofunkcyjności osiedli i dostępności do usług podstawowych.
- Tworzenie nowych przestrzeni publicznych jako miejsc spotkań dla wszystkich, m.in. teren nad Olzą (ul. Łyska), ul. Kiedronia, teren amfiteatru (parking wielopoziomowy i nad nim urządzenia sportowo-rekreacyjne) i inne.
- Wspieranie tworzenia obiektów usługowych dla osób starszych, np. dziennych domów pomocy seniorom, centrum aktywności dla seniorów.

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:

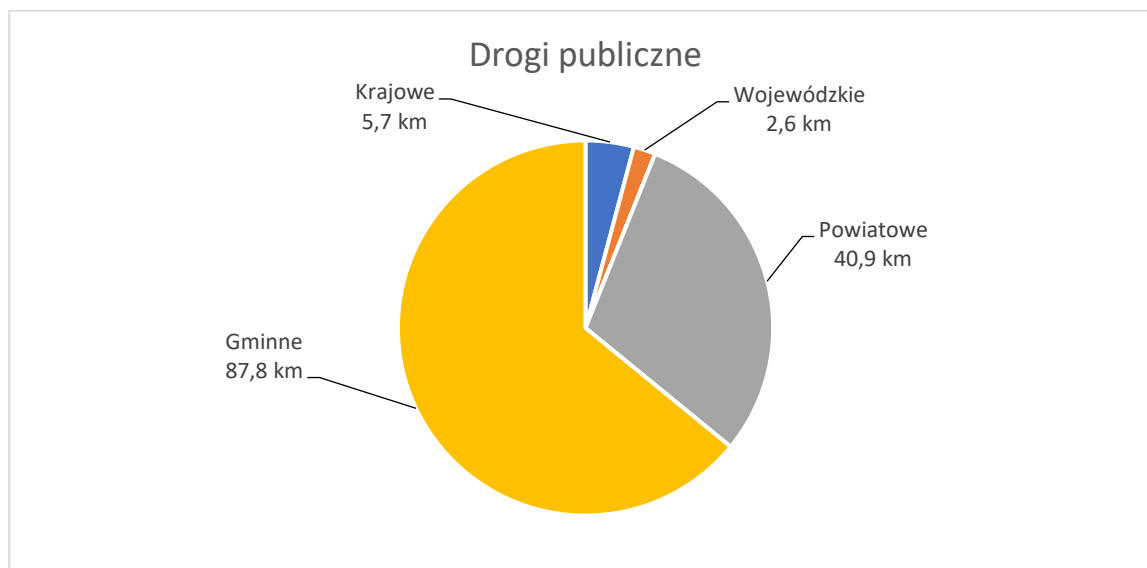
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad; Oddział w Katowicach w stosunku do drogi krajowej S 52,
- Marszałek Województwa Śląskiego dla dróg wojewódzkich,
- Burmistrz Miasta dla dróg powiatowych w oparciu o porozumienie zawarte ze Starostą Powiatu Cieszyńskiego oraz dla dróg gminnych.

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.

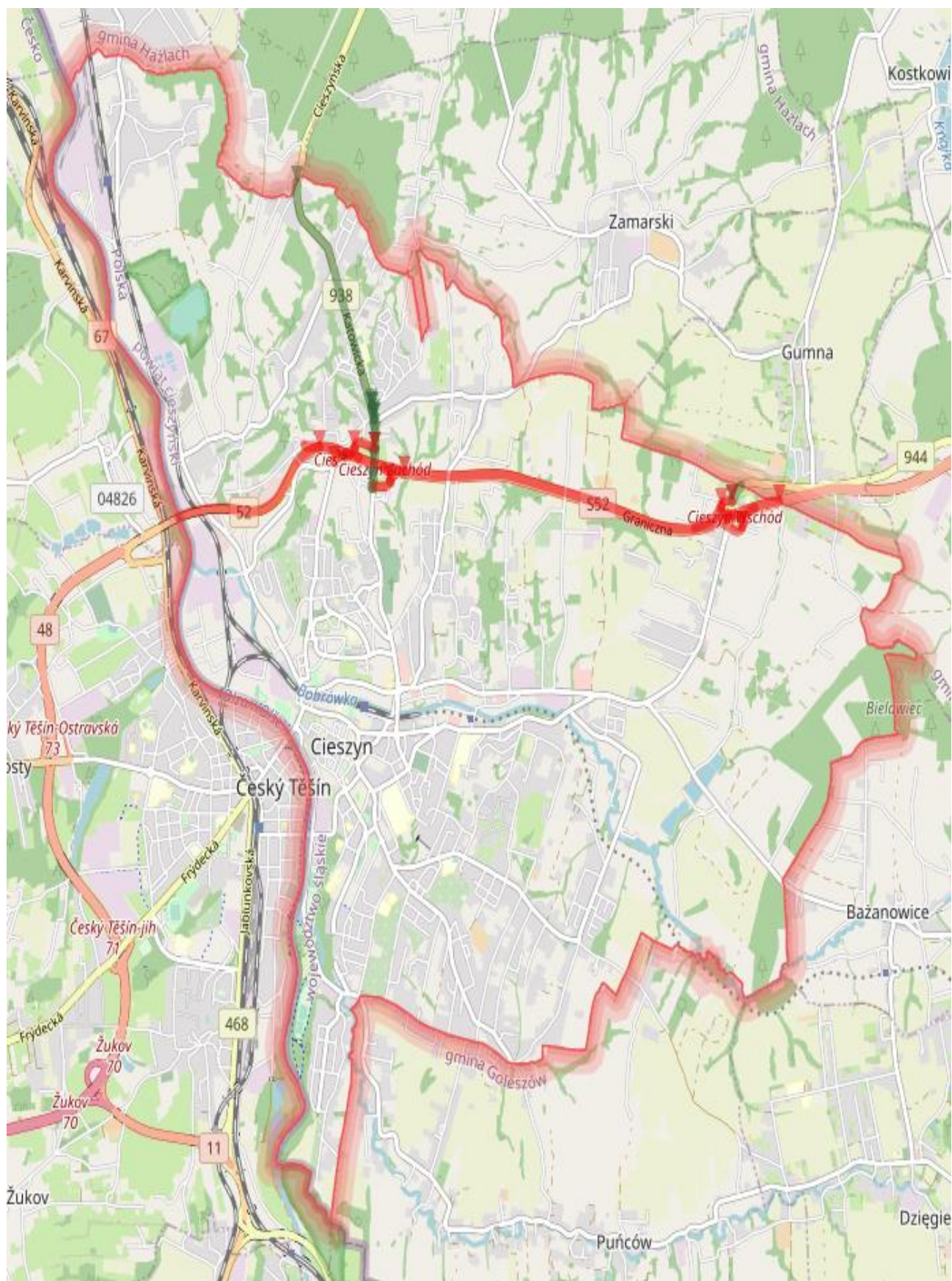
Wskaźnik gęstości dróg publicznych wynosi 4,79 km/km².

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.

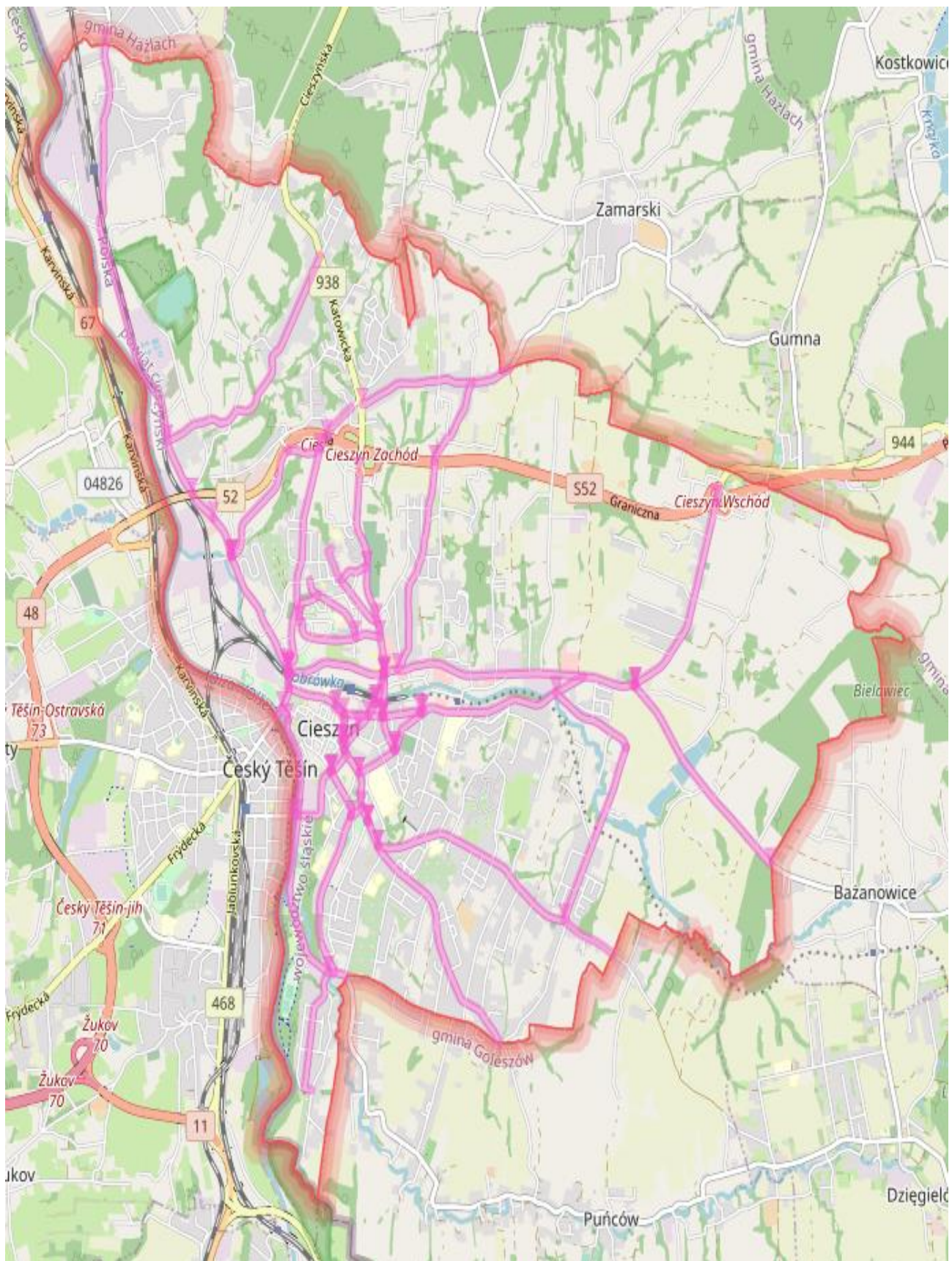
PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ DRÓG GMINNYCH
NA TERENIE MIASTA CIESZYNA NA LATA 2025 – 2029



Rys. Drogi krajowe (kolor czerwony) i wojewódzkie (kolor zielony)⁶

⁶ Opracowano wg <https://app.gison.pl/drogi/>

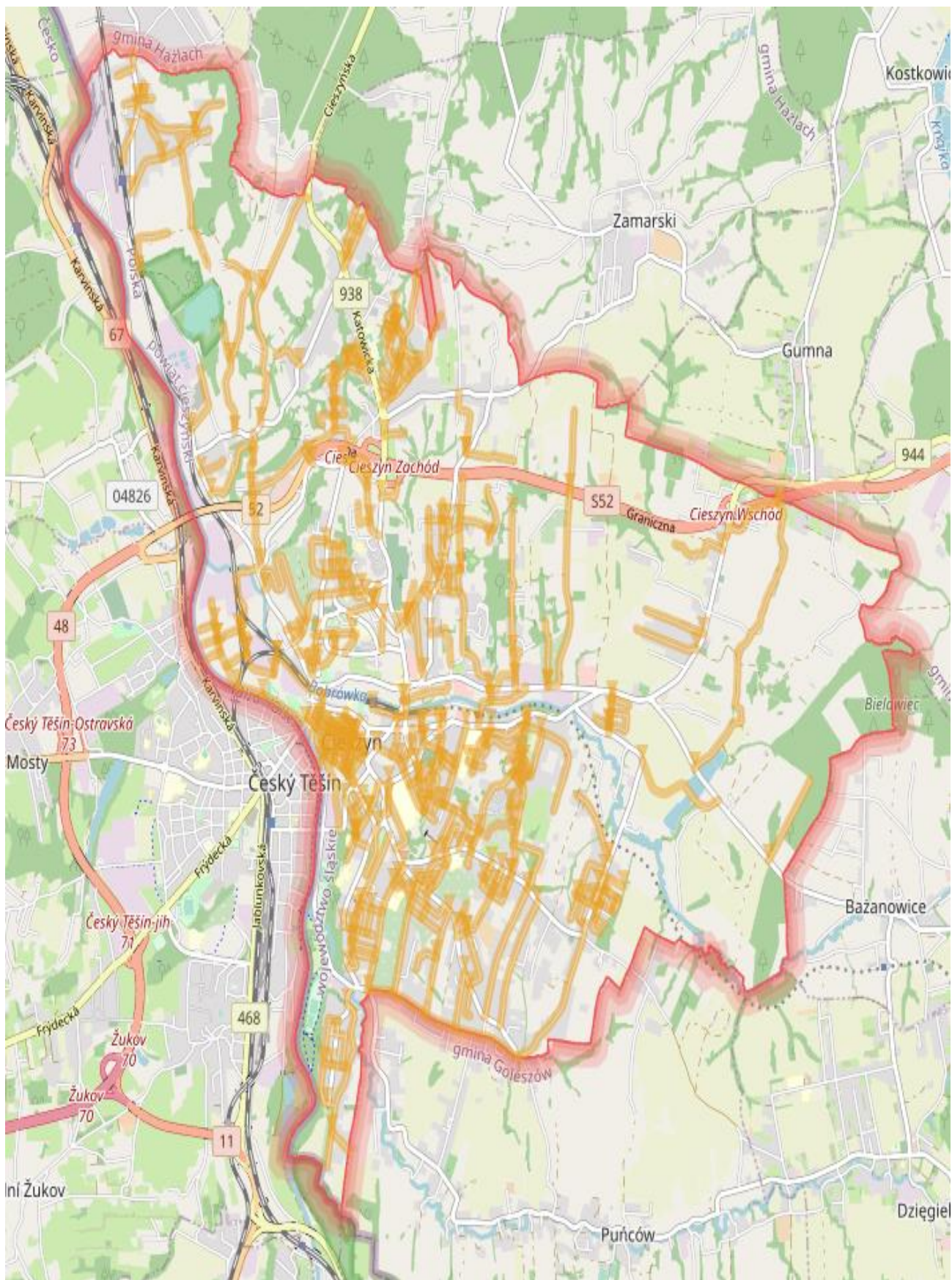
PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ DRÓG GMINNYCH
NA TERENIE MIASTA CIESZYNA NA LATA 2025 – 2029



Rys. Drogi powiatowe na terenie Miasta Cieszyna⁷

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

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ DRÓG GMINNYCH
NA TERENIE MIASTA CIESZYNA NA LATA 2025 – 2029



Rys. Drogi gminne na terenie Miasta Cieszyna⁸

⁸ 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. Frysztackiej),
- 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.⁹

System autobusowy to:

- komunikacja miejska – realizowana przez Miasto Cieszyn – operatorem jest Zakład Gospodarki Komunalnej w Cieszynie, pasażerowie mają do dyspozycji linie autobusowe na terenie samego

⁹ Zdjęcia: <https://www.cieszyn.pl/strefa-mieszkanca/pages/projekty-ze-zrodel-zewnetrznych/projekty-unijne>

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, Dzięgielów, 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 Ochodźta, 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 – 2030¹⁰ 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 parkingów typu *park and ride*. Nie bez znaczenia pozostaje również stale zmniejszająca się liczba pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej (obliczana

¹⁰ 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.

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”¹¹ 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.pl¹² 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 wikipedia¹³ 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”¹⁴ 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),
- Subtrasa Nr 11Y (Cieszyn – Strumień).

¹¹ <https://www.slaskie.travel>.

¹² <https://www.trail.pl/szlaki>.

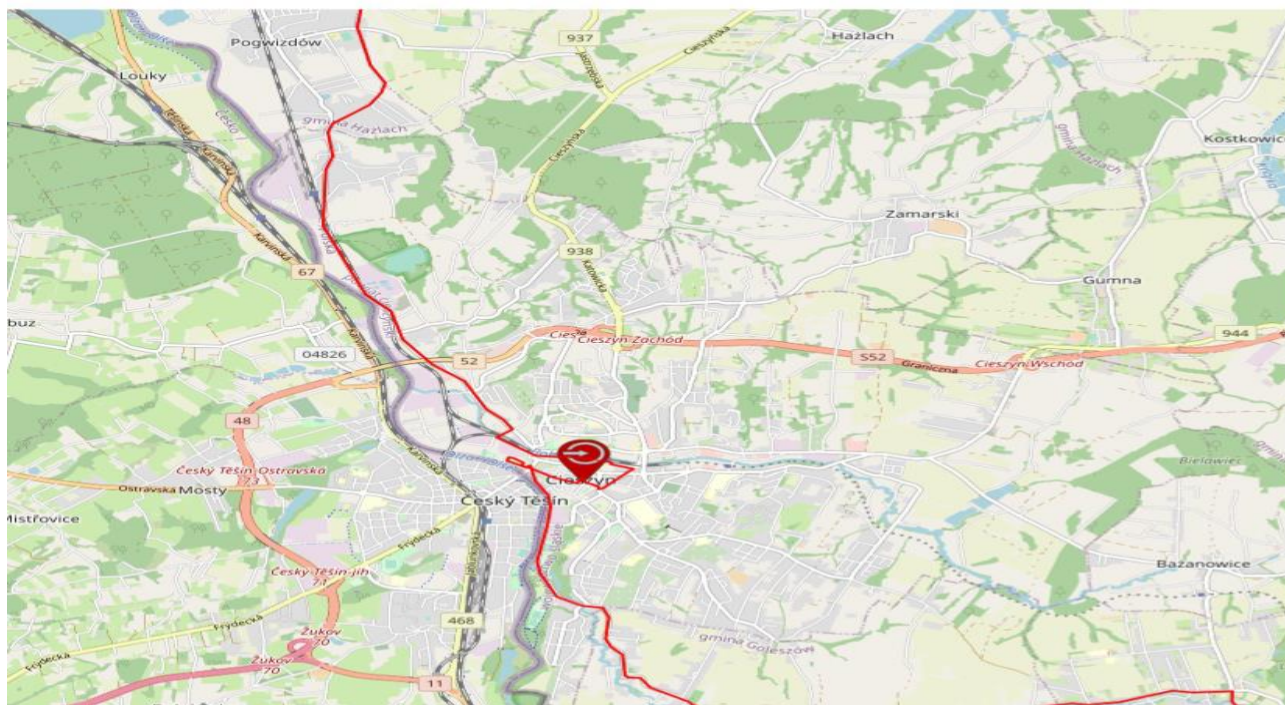
¹³ https://pl.wikipedia.org/wiki/Szlak_rowerowy_24C.

¹⁴ „Atlas Tras Rowerowych. Przewodnik po szlakach rowerowych polskiej części Euroregionu Śląsk Cieszyński oraz po polsko-czeskiej Pętli Euroregionalnej”. Wydawnictwo Kartograficzne “Compass”, Kraków 2011.

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



Rys. Fragment przebiegu tras rowerowych Euroregionu Śląsk Cieszyński.



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 atmosferycznych¹⁵). 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.

¹⁵ 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 2022 r. poz. 1693) 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. Tabela zawiera pełną nazwę ulicy, ustalony przebieg drogi, klasę i numer ewidencyjny drogi oraz jej długość.

Klasy dróg zostały określone zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. z 2022 r. poz. 1518), które wprowadza następującą hierarchię, zaczynając od drogi o najwyższych parametrach:

1. Autostrady (oznaczane symbolem A),
2. Drogi ekspresowe (oznaczane symbolem S),
3. Drogi główne ruchu przyspieszonego (oznaczane symbolem GP),
4. Drogi główne (oznaczane symbolem G),
5. Drogi zbiorcze (oznaczane symbolem Z),
6. Drogi lokalne (oznaczane symbolem L), Drogi dojazdowe (oznaczane symbolem D).

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ DRÓG GMINNYCH
NA TERENIE MIASTA CIESZYNA NA LATA 2025 – 2029

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	Bobrecka	ul. Kochanowskiego - ul. Liburnia	L	2700S	555
21	Górny Rynek	ul. Limanowskiego - ul. Wyższa Brama	L	2701S	160
22	Garncarska	ul. Bobreckiej - ul. Górny Rynek	L	2701S	160
23	Słowicza	ul. Hallera - ul. Ustrońskiej	Z	2702S	1354
24	Ustrońska (częściowo)	ul. Bielskiej - ul. Słowiczej	L	2703S	764
25	Pl. Poniatowskiego	ul. Górnej - ul. Błogockiej	L	2705S	114
26	Górna	ul. Wyższej Bramy - ul. Puńcowskiej	L	2709S	562
27	Puńcowska	ul. Górnej do granicy miasta Cieszyna	L	2709S	1901
28	Kochanowskiego	ul. Górny Rynek - ul. Korfantego	L	2710S	213
29	Żeromskiego	ul. Al. J. Łyska - ul. Reymonta	L	2711S	936
30	Katowicka	od Węzła Pastwiska - ul. Kolejowej	G	2712S	1450
31	Kolejowa	ul. Katowickiej - ul. Dworkowej	G	2712S	582
32	Liburnia	ul. Zamkowej - ul. Stawowej	Z	2713S	880
33	Stawowa	ul. Liburnia - ul. Bielskiej	G	2713S	1822
34	Hallera	ul. Górnej - ul. Słowiczej	Z	2872S	1897
35	Jabłonna (częściowo)	ul. Hażlaskiej - ul. G. Langerza	Z	2714S	300
36	Langerza	ul. Frysztackiej - ul. Jabłonnej	Z	2714S	970

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ DRÓG GMINNYCH
NA TERENIE MIASTA CIESZYNA NA LATA 2025 – 2029

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	Błogocka	ul. Stalmacha - ul. Al. J. Łyska	L	2699S	1020
8	Bociana	boczna od Słowiczej	D	390200S	608
9	Wojciecha Bogusławskiego	ul. Z. Kossak Szatkowskiej - do końca	D	390193S	131
10	Borsucza	ul. Zajączej - do końca	D	390145S	285
11	Bóżnicza	ul. Menniczej - ul. Michejdy	D	390121S	76
12	Kazimierza Brodzińskiego	ul. Bielskiej - ul. Stawowej	D	390011S	587
13	Browarna	ul. Głębokiej - ul. Śrutarskiej	D	390115S	58
14	Ludwika Brożka	ul. Popiołka - do końca	D	Brak nr	666
15	Nestora Bucewicza	ul. Filasiewicza - ul. Hażlaskiej	D	390047S	364
16	Bukowa	ul. Frysztańskiej - do końca	D	390021S	1384
17	Chabrów	ul. Jaskrów - do końca	D	390184S	64
18	Chłodna	ul. Bielskiej - do końca	D	390014S	543
19	Fryderyka Chopina	ul. Hażlaskiej - ul. Moniuszki	D	390039S	523
20	Cicha	ul. Przepilińskiego - do końca	D	390055S	381
21	Jerzego Cienciąły	ul. Bielskiej - ciąg pieszy - ul. Paderewskiego	D	390008S	325
22	Bolesława Chrobrego	ul. Garncarska - ul. Bielska - Szpital Śląski	L	390220S	532
23	Czereśniowa	ul. Sadowej - ul. Sadowej/ ul. Wiśniowej	D	390207S	198
24	Czytelnia Ludowej	ul. Filasiewicza - ul. Dolnej	D	390044S	150
25	Jarosława Dąbrowskiego	ul. Kasztanowej - ul. Prusa	D	390163S	173
26	Dębowa	Al. J. Łyska - ul. Puńcowskiej	L	390003S	1339
27	Dojazdowa	ul. Mostowa - ul. Zamkowa	L	390218S	407
28	Pawła Dombke	ul. Wałowa - ul. Frysztańskiej	L	Brak nr	660
29	Długa	ul. Puńcowskiej - ul. Dębowej	D	390074S	808
30	Dobra	ul. Hallera - ul. Beskidzkiej	D	390097S	307
31	Dworcowa	ul. Frysztańskiej - do końca	D	390020S	230
32	Dworkowa	ul. Bielskiej - ul. Chrobrego	D	390006S	190
33	Działkowa	ul. Stawowej - działki	D	390087S	461
34	Dzika	ul. Majowej - do końca	D	390032S	680
35	Kornela Filipowicza	ul. Przepilińskiego - ul. Kościuszki	D	390209S	247
36	Fiołków	ul. Wrzosów - do końca	D	390183S	359
37	Folwarczna	ul. Frysztańskiej - ul. Hażlaskiej	D	390030S	464
38	Aleksandra Fredry	ul. Stary Targ - ul. Kominiarskiej	D	390116S	70
39	Gajowa	ul. Łanowej - ul. Bukowej	D	390148S	358
40	Głęboka	Rynek - ul. Zamkowej	D	390104S	398
41	Gminna	ul. Motelowej - ul. Skrajnej	D	390101S	237
42	Gołębia	ul. Hażlaskiej - ul. Frysztańskiej	D	390038S	94
43	Goździków	ul. Północnej - ul. Rudowskiej	D	390179S	231
44	Górny Chodnik	ul. Hażlaskiej/ ul. Słoneczna - ul. Hażlaskiej/ul. Partyzantów	D	390040S	446
45	Gruntowa	ul. Motelowej - ul. Motelowej/ ul. Hażlaskiej	D	390102S	252
46	Hajduka	od budynku PKP - ul. Bobreckiej	D	390227S	118
47	Harcerska	ul. Wiślańskiej - do końca	D	390113S	671
48	Hażlaska	ul. Frysztańskiej - ul. Pikiety	L	2691S	1861
49	Pawła Hulki-Laskowskiego	ul. Filipowicza - ul. Kajzara	D	390211S	126

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ DRÓG GMINNYCH
NA TERENIE MIASTA CIESZYNA NA LATA 2025 – 2029

50	Irysów	ul. Północnej - ul. Rudowskiej	D	390178S	150
51	Jabłonna (częściowo)	ul. Granicznej (wiadukt) - ul. Kościelnej	L	390042S	94
52	Jaskółcza	ul. Słowiczej - ul. Sokolej	D	390201S	202
53	Jaskrów	ul. Wrzosów - do końca	D	390181S	86
54	Jasna	ul. Hallera - ul. Beskidzkiej	D	390094S	288
55	Jastrzębia	ul. Hallera - ul. Puńcowskiej	L	390100S	1076
56	Jaworowa	ul. Hallera - ul. Na Wzgórzu	D	390091S	179
57	Jelenia	ul. Zajęczej - o końca	D	390142S	88
58	Jeżowa	ul. Zajęczej - do końca	D	390143S	46
59	Jodłowa	ul. Frysztackiej - do końca	D	390018S	160
60	Henryka Jordana	ul. Świeżego - do końca	D	390160S	66
61	Helmuta Kajzara	ul. Przepilińskiego - ul. Kościuszki	L	390210S	155
62	Wiktora Kargera	ul. Morcinka - ul. Hallera	L	390198S	519
63	Mieczysława Karłowicza	ul. Filasiewicza - ul. Moniuszki	D	390043S	195
64	Jana Kasprowicza	ul. Reymonta - do końca	D	390189S	205
65	Kasztanowa	ul. Błogockiej - ul. Mickiewicza	D	390061S	299
66	Kątowa	ul. Bielskiej - do końca	D	390015S	520
67	Józefa Kiedronia	ul. Mennicznej - ul. Bóźniczej	D	390120S	128
68	Hugo Kołłątaja	ul. Niemcewicza - do końca	D	390134S	125
69	Kominiarska	ul. Fredry - ul. Głębokiej	D	390118S	29
70	Marii Konopnickiej	ul. Przepilińskiego - ul. Cegielnianej	D	390049S	376
71	Mikołaja Kopernika	ul. Łącznej - do końca	D	390158S	333
72	Zofii Kossak-Szatkowskiej	ul. Hallera - ul. Bielskiej	Z	390092S	1150
73	Kościelna	ul. Ładnej - ul. Hażlaskiej	L	390135S	1113
74	Tadeusza Kościuszki	ul. Stawowej - ul. Łagodnej	D	390133S	1732
75	Krańcowa	ul. Puńcowskiej - do końca	D	390077S	230
76	Ignacego Kraszewskiego	ul. Sienkiewicza - do końca	D	390162S	359
77	Kresowa	ul. Beskidzkiej – ul. Puńcowskiej	D	390192S	459
78	Kręta	ul. Frysztackiej - ul. Łagodnej	D	390026S	619
79	Królicza	ul. Zajęczej - ul. Zajęczej/ul. Lisiej	D	390140S	195
80	Krótką	ul. Hallera - do końca	D	390090S	227
81	Krucza	ul. Słowiczej - do końca	D	390206S	572
82	Krzywa	ul. Frysztackiej - ul. Folwarcznej	D	390029S	1145
83	Jana Kubisza	ul. Korfatego - ul. Chrobrego	D	390057S	183
84	Kukułcza	ul. Słowiczej - ul. Sokolej	D	390202S	192
85	Kwiatowa	ul. Sadowej - do końca	D	390165S	127
86	Legionu Śląskiego	ul. Sikorskiego - ul. Prusa	D	390068S	153
87	Leśna	ul. Frysztackiej - do końca	D	390022S	566
88	Letnia	ul. Katowickiej - do końca	D	390083S	204
89	Janusza Ligonia	ul. Hażlaskiej - ul. Gołębiej	D	390035S	159
90	Bolesława Limanowskiego	ul. Górny Rynek - ul. Pokoju	L	390221S	200
91	Lipowa	ul. Zaleskiego - do końca	D	390131S	129
92	Lisia	ul. Zajęczej - do końca	D	390139S	220
93	Ładna	ul. G. Langer - ul. Majowej	D	390027S	979
94	Łączna	ul. Poprzecznej - ul. Wałowej		390156S	120
95	Łanowa	ul. Majowej - ul. Katowickiej	D	390033S	1820
96	Łakowa	ul. Mała Łąka - do końca	D	390155S	138
97	Łowiecka	ul. Żeromskiego - ul. W. Reymonta	D	390080S	769
98	Łukowa	ul. Folwarcznej - ul. Frysztackiej	D	390146S	170
99	Macierzy Szkolnej	ul. Filasiewicza - ul. Szymanowskiego	D	390045S	210
100	Mała	ul. Przepilińskiego - ul. Wiejskiej	D	390050S	83
101	Mała Łąka	Al. Piastowska - do działki nr 3/16 obr 26	L	390153S	658

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ DRÓG GMINNYCH
NA TERENIE MIASTA CIESZYNA NA LATA 2025 – 2029

102	Jana Matejki	Rynku - Pl. Londzina	L	390106S	120
103	Mennicza	Rynku - ul. Głębokiej	D	390105S	355
104	Karola Miarki	ul. 3 Maja - ul. Sienkiewicza	D	390005S	259
105	Adama Mickiewicza	ul. Puńcowskiej - Al. J. Łyska	D	390072S	940
106	Miedziana	ul. Przepilińskiego - ul. Złotej	D	390215S	310
107	Miła	ul. Dobrej - ul. Jasnej	D	390190S	225
108	Miodowa	ul. Bukowej - ul. Zagrodowej	D	390136S	315
109	Mleczna	ul. Wiślańskiej - ul. Bielskiej	D	390001S	2957
110	Młyńska Brama	Al. J. Łyska - ul. Śrutarskiej	D	390004S	49
111	Mokra	ul. Frysztackiej - do końca	D	390025S	219
112	Morcinka Gustawa	ul. Hallera - ul. Kossak Szatkowskiej	L	390096S	770
113	Mostowa	ul. Dojazdowej - ul. Rzeźniczej	L	390056S	121
114	Motelowa	ul. Jabłonnej - ul. Katowickiej		Brak nr	968
115	Motokrosowa	ul. Frysztacka - do końca	Z	390024S	504
116	Mysia	ul. Zajęczej - do końca	D	390216S	63
117	Myśliwska	ul. Łowieckiej - ul. Reymonta	D	390214S	209
118	Na Wzgórzu	ul. Spokojnej - ul. Kossak Szatkowskiej	D	390129S	612
119	Nad Olzą	ul. Mała Łąka - do końca	D	390154S	138
120	Narcyzów	ul. Wrzosów - do końca	D	390180S	204
121	Nasturcji	ul. Rudowskiej - ul. Północnej	D	390176S	97
122	Ursyna Niemcewicz	ul. Bielskiej - do końca	D	390012S	389
123	Nikła	ul. Wiejskiej - do końca	D	390172S	78
124	Nowe Miasto	ul. Srebrnej - ul. Śrutarskiej	L	390124S	122
125	Odległa	ul. Hallera - ul. Puńcowskiej	L	390099S	945
126	Ogrodowa	ul. Sienkiewicza - ul. Błogockiej	D	390161S	135
127	Wacława Olszaka	ul. Głębokiej - ul. Mennicznej	D	390112S	91
128	Władysława Orkana	ul. Sikorskiego - ul. Mickiewicza	D	390069S	215
129	Orzechowa	ul. Na Wzgórzu - do końca		390217S	79
130	Elizy Orzeszkowej	ul. Hallera - ul. Puńcowskiej	D	390098S	993
131	Osiedlowa	ul. Szarotka - do końca	D	390185S	463
132	Otwarta	ul. Puńcowskiej - ul. Dębowej	D	390076S	399
133	Owocowa	ul. Katowickiej - do końca	D	390084S	284
134	Ignacego Paderewskiego	ul. Bielskiej - ul. Na Wzgórzu	D	390010S	591
135	Partyzantów	ul. Hażlaskiej - ul. Wesołej	D	390041S	63
136	Piesza	ul. Spacerowej - do końca	D	390171S	113
137	Piękna	ul. Bucewicza - do ul. Partyzantów	D	390150S	325
138	Plac Dominikański	ul. Ratuszowej - ul. Sejmowej	D	390125S	118
139	Plac Kościelny	ul. Stalmacha - ul. Wyższa Brama	D	390059S	213
140	Plac św. Krzyża	ul. Głębokiej - Pl. Dominikański	D	390111S	35
141	Plac Teatralny	ul. Fredry - ul. Mennicznej	D	390117S	75
142	Pochyła	ul. Zaleskiego - ul. Na Wzgórzu	D	390130S	147
143	Pograniczna	ul. Beskidzka - do końca	D	390191S	292
144	Pokoju	ul. 3 Maja - ul. Nowe Miasto	L	390078S	128
145	Południowa	ul. Równej - ul. Prostej	D	390170S	86
146	Franciszka Popiołka	ul. Z. Kossak Szatkowskiej - ul. G. Morcinka	D	Brak nr	419
147	Poprzeczna	ul. Łącznej - ul. Mała Łąka	D	390159S	198
148	Powstańców Śląskich	ul. Przepilińskiego - ul. Wiejskiej	D	390048S	494
149	Północna	ul. Rudowskiej - do końca	D	390174S	719
150	Prosta	ul. Długiej - do końca	D	390169S	277
151	Bolesława Prusa	ul. Błogockiej - ul. Dąbrowskiego	D	390062S	218
152	Przechodnia	ul. Paderewskiego - ul. Cieńciały	D	390132S	219
153	Kazimierza Przerwy-Tetmajera	ul. Sikorskiego - ul. Mickiewicza	D	390070S	188
154	Juliana Przybosia	ul. Staffa - do końca	D	390195S	206
155	Przykopa (częściowo)	ul. Al. J. Łyska - ul. 3 Maja	D	390002S	628

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ DRÓG GMINNYCH
NA TERENIE MIASTA CIESZYNA NA LATA 2025 – 2029

156	Pszenna	ul. Przepilińskiego - ul. Pikiety	D	390054S	483
157	Ptasia	ul. Żeromskiego - ul. Myśliwskiej	D	390081S	289
158	Rady Narodowej Księstwa Cieszyńskiego	ul. Bobreckiej - ul. Bielskiej	L	Brak nr	500
159	Rajska	ul. G. Hallera - ul. Na Wzgórzu	D	390089S	378
160	Ratuszowa	ciąg pieszy od Rynku - ul. Nowe Miasto	D	390110S	131
161	Tadeusza Regera	Rynek - ul. Limanowskiego	D	390109S	105
162	Władysława Reymonta	ul. Żeromskiego - ul. Kasprowicza	D	390079S	1227
163	Równa	ul. Długiej - ul. Puńcowskiej	D	390168S	347
164	Rudowska	ul. Katowickiej - do końca	D	390085S	1078
165	Rynek	Rynek	L	390103S	261
166	Rzeźnicza	ul. Mostowej - ul. Łącznej	L	390219S	315
167	Sadowa	ul. Ustrońskiej - ul. Bielskiej	D	390067S	285
168	Świętego Jana Sarkandra	ul. Bobreckiej - do końca	D	390063S	393
169	Sarnia	ul. Dzikiej - ul. Gajowej	D	390147S	647
170	Sejmowa	ul. Głębokiej - ul. Nowe Miasto	D	390113S	137
171	Henryka Sienkiewicza	Pl. Kościelny - ul. Miarki	D	390060S	205
172	Sienna	ul. Z. Kossak Szatkowskiej - do końca	D	390196S	498
173	Władysława Sikorskiego	ul. Błogockiej - ul. Górnej	D	390222S	1141
174	Skośna	ul. Przepilińskiego - ul. Wiejskiej	D	390051S	201
175	Słoneczna	ul. Tuwima - ul. Hażlaskiej	D	390151S	200
176	Plac Juliusza Słowackiego	ul. Limanowskiego - Parking	D	390223S	75
177	Sokola	ul. Kukulczej - ul. Jaskółczej	D	390203S	113
178	Solna	ul. Bielskiej - ul. Górnej	D	390226S	268
179	Sowia	ul. Słowiczej - do końca	D	390205S	160
180	Spacerowa	ul. Puńcowskiej – ul. Dębowej	D	390075S	757
181	Spadowa	ul. Dworkowej - ul. Zaleskiego	D	390127S	184
182	Spokojna	ul. Dworkowej - ul. Zaleskiego	D	390128S	195
183	Srebrna	ul. Regera - ul. Nowe Miasto	D	390123S	137
184	Leopolda Staffa	ul. Z. Kossak Szatkowskiej - ciąg pieszy do ul. Niemcewicza	D	390194S	342
185	Stalmacha	ul. Plac Słowackiego - ul. Błogockiej	L	2699S	342
186					
187	Stary Targ	ul. Głębokiej - ul. Menniczej	D	390114S	92
188	Stanisława Staszica	ul. Z. Kossak Szatkowskiej - ciąg pieszy do ul. Niemcewicza	D	390197S	345
189	Stokrotek	ul. Rudowskiej - do końca	D	390175S	140
190	Stroma	ul. Menniczej - ul. Zamkowej	D	390122S	92
191	Stryi	ul. Siennej - ul. Brożka	L	390208S	329
192	Strzelców Podhalańskich	ul. Mickiewicza - ul. Puńcowskiej	D	390166S	202
193	Szarotka	ul. Katowickiej - do końca	D	390086S	421
194	Szeroka	Rynku - ul. Regera	D	390107S	169
195	Andrzeja Szewczyka	ul. Pokoju - ul. Stalmacha	L	Brak nr	75
196	Leopolda Jana Szersznika	Rynku – ul. Górny Rynek	D	390108S	123
197	Władysława Szybińskiego	ul. Bielskiej - do końca	D	390007S	121
198	Śrutarska	ul. Nowe Miasto - do końca	D	390126S	218
199	św. Jerzego	ul. Hażlaskiej - ul. Chopina	D	390036S	301
200	ks. Ignacego	ul. Stalmacha - ul. Miarki	D	390058S	115

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ DRÓG GMINNYCH
NA TERENIE MIASTA CIESZYNA NA LATA 2025 – 2029

	Świeżego				
201	ks. Rudolfa Tomanka	ul. Puńcowskiej - ul. Tysiąclecia	D	390224S	325
202	Topolowa	ul. Zagrodowej - do końca	D	390137S	310
203	ks. Jerzego Trzanowskiego	ul. Mickiewicza - ul. Strzelców Podhalańskich	D	390167S	98
204	Trzech Braci	ul. Sejmowej - ul. Śrutarskiej	D	390119S	78
205	Tulipanów	ul. Wrzosów - do końca	D	390182S	88
206	Tysiąclecia	ul. Śniegonia - ul. Hallera	D	390225S	285
207	Juliana Tuwima	ul. Bucewicza - ul. Słonecznej	D	390149S	119
208	Ustrońska (przykopa)	ul. Bielskiej - ul. Wiślańskiej	L	390066S	902
209	Wałowa	ul. Łącznej - do końca	D	390157S	42
210	Wąska	ul. Puńcowskiej - ul. Śniegonia	D	390073S	60
211	Wesoła	ul. Słonecznej - do końca	D	390152S	201
212	Widokowa	ul. G. Hallera - do końca	D	390093S	120
213	Wiejska	ul. Katowickiej - do końca	D	390082S	976
214	Wierzbowa	ul. Wiejskiej - do końca	D	390173S	349
215	Wiewiórcza	ul. Zajęczej - do końca	D	390144S	111
216	Wilcza	ul. Zajęczej - do końca	D	390141S	80
217	Wiosenna	ul. Bielskiej - do końca	D	390013S	573
218	Wiśniowa	ul. Sadowej - do końca	D	390164S	137
219	Wojska Polskiego	Pl. Poniatowskiego - do końca	D	390071S	313
220	Wronia	ul. Słowiczej - do końca	D	390065S	549
221	Wrzosów	ul. Rudowskiej/ ul. Nastureji - ul. Rudowskiej	D	390177S	475
222	Wysoka	ul. Hażlaskiej - ul. Ligonja	D	390037S	52
223	Stanisława Wyspiańskiego	ul. Chrobrego - ul. Korfanteo	D	390064S	263
224	Zaciszna	ul. Przepilińskiego - ul. Kościuszki	D	390052S	104
225	Zadworna	ul. Frysztackiej - do końca	D	390016S	146
226	Zagrodowa	ul. Frysztackiej - do końca	D	390019S	1501
227	Zajęcza	ul. Kościelnej - ul. Katowickiej	D	390138S	736
228	Zakątek	ul. Filasiewicza - ul. Bucewicza	D	390046S	121
229	Józefa Zaleskiego	ul. Cieńcały - ul. Lipowej	D	390009S	595
230	Zamarska	ul. Stawowej - do końca	Z	390088S	2059
231	Zielona	ul. Kościuszki - do końca	D	390188S	631
232	Złota	ul. Przepilińskiego - ul. Miedziana	D	390053S	187
233	Żurawia	ul. Bocianiey - do końca	D	390204S	109
234	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
4	Cegielniana	ul. Stawowej - ul. Kościuszki	-----	-----	233
5	Chemików	ul. Frysztackiej – 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. Frysztackiej - 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. Menniczej - ul. Michejdy	-----	-----	73
19	Kłósów	ul. Pikiety - do końca	-----	-----	678

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ DRÓG GMINNYCH
NA TERENIE MIASTA CIESZYNA NA LATA 2025 – 2029

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. Korfantego - 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. Bocianie - do końca	-----	-----	137
48	Skrajna	ul. Motelowa - do stacji trafo	-----	-----	215
49	Al. Piastowska	ul. Zamkowej - ul. Sportowej	-----	-----	450
50	Boczna od Frysztackiej	dz. 10/5 obr. 25	-----	-----	parking

Tab. Wykaz dróg na terenie Miasta Cieszyzna

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ DRÓG GMINNYCH
NA TERENIE MIASTA CIESZYNNA NA LATA 2025 – 2029

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 – 2025.

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 na terenie Cieszyna doszło do 74 wypadków drogowych i 1434 kolizji. Z informacji przekazanej przez Wydział Ruchu Drogowego KPP w Cieszynie wynika, że we wskazanych wypadkach 85 osób zostało rannych i 3 osoby poniosły śmierć.

Z danych KPP 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), Frysztackiej – 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 zakończono 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 2023 r. poz. 645) 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.

Na uwagę zasługuje tutaj jeszcze fakt, iż część dróg na terenie Miasta Cieszyna nie spełnia obecnie obowiązujących norm określonych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. z 2022 r. poz. 1518). Problem ten wskazali autorzy Studium Transportowego dla Miasta Cieszyna¹⁶ – 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

¹⁶ 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.

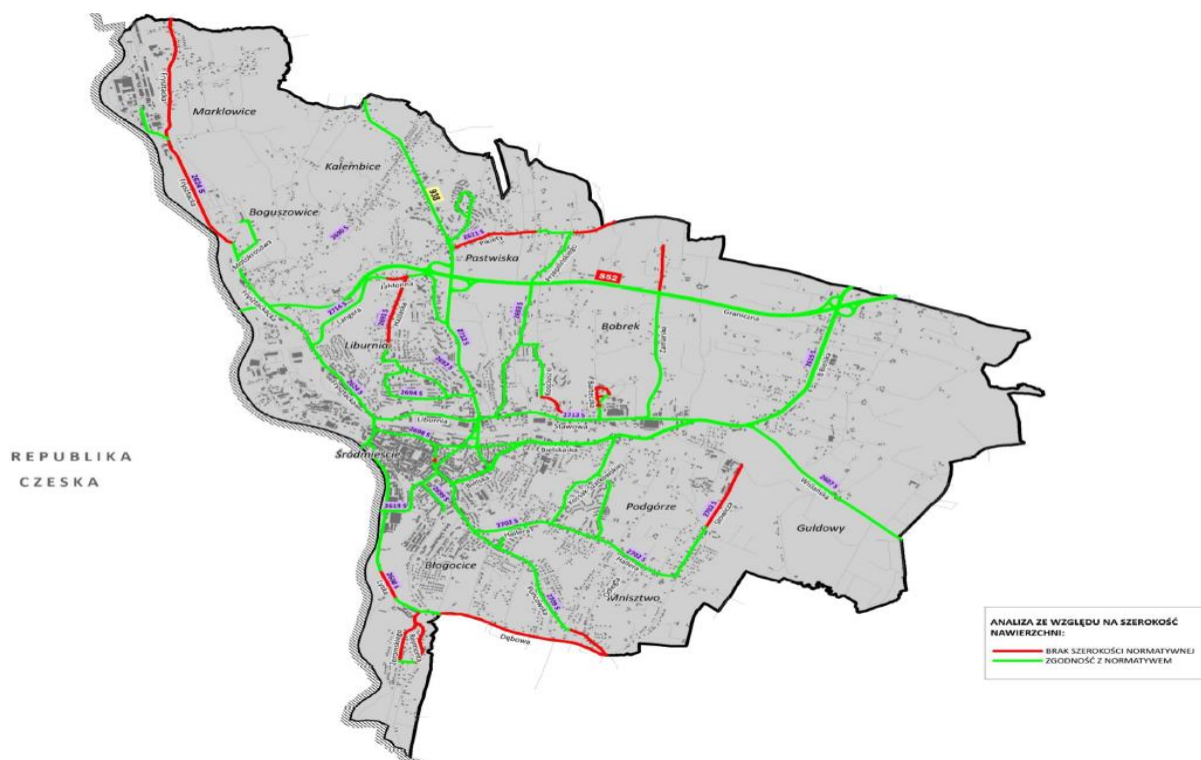
Jak wynika z tej analizy brak szerokości normatywnej jezdni wykazują odcinki następujących dróg:

a) powiatowych:

- północny odcinek ul. Frysztackiej [DP2674S],
- ulic: Jabłonna – Langera [DP2714S],
- ul. Kochanowskiego [DP2710S],
- ul. Łyska [DP2608S],
- ul. Żeromskiego [DP2711S],

b) gminnych: Zamarska, Kościuszki, Barteczka, Dębowa oraz Reymonta¹⁷.

Wyniki tej analizy zostały przedstawione poniżej w sposób graficzny.



Rys. Studium Transportowe dla Miasta Cieszyna¹⁸

¹⁷ Tamże.

¹⁸ Tamże.

VII. KIERUNKI ROZWOJU

1. PRZYJĘTE ZAŁOŻENIA

Po przeprowadzeniu analizy wniosków zawartych Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Cieszyna¹⁹ 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 wątpienia 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 równolegle do czesko-polskiej granicy (przez Karwinę do Czeskiego Cieszyna) oraz droga krajowa nr 11, która przebiega równolegle 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”²⁰.

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

¹⁹ Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Cieszyna.

²⁰ 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. Dojazdowej.

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 wykonana przebudowa ulicy Mickiewicza, która umożliwiła 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 pozwoliła 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 ulic Zamarskiej i Puńcowskiej oraz 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.²¹ Z Masterplanu 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 doly, wschodnim obejściem Mnisztwa oraz wschodnim lub zachodnim obejściem Krasnej, do węzła „Cieszyn Wschód” DW944 z S52²², 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 uwzględniać przy planowanych inwestycjach związanych z rozwojem sieci drogowej Miasta Cieszyna.

²¹ 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”.

²² 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 itp. Polityki Rowerowej w Cieszynie²³.

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.

W związku z tym, że przedmiotowy dokument został opracowany dla inwestycji związanych z ewentualną budową, rozbudową, przebudową i remontami dróg, należy wyjaśnić różnice między tymi pojęciami. Powołując się na zapisy Ustawy o drogach publicznych w art. 4 znajdujemy wyjaśnienie:

- przebudowa drogi – to wykonywanie robót, w których wyniku następuje podwyższenie parametrów

²³ Zarządzenie nr 0050.498.2020 Burmistrza Miasta Cieszyna z dnia 28.10.2020 roku w sprawie powołania Zespołu ds. Polityki Rowerowej w Cieszynie.

technicznych i eksploatacyjnych istniejącej drogi, niewymagających zmiany granic pasa drogowego;

- remont drogi – wykonywanie robót przywracających pierwotny stan drogi, także przy użyciu wyrobów budowlanych innych niż użyte w stanie pierwotnym;
- utrzymanie drogi – wykonywanie robót konserwacyjnych, porządkowych i innych zmierzających do zwiększenia bezpieczeństwa i wygody ruchu, w tym także odśnieżanie i zwalczanie śliskości zimowej.

Po dokonaniu analizy w zakresie stanu technicznego dróg i stwierdzeniu, 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:

- 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.

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 opracowano Plan Inwestycji na lata 2025 – 2029 (w miarę potrzeb corocznie aktualizowany), w którym uwzględniane są propozycje realizacji zadań (załącznik do niniejszego Planu).

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. Droge 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 Śląskim²⁴.

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.”²⁵

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 środowisko²⁶ czy rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie²⁷. Niemniej jednak jako wytyczne do stosowania podczas projektowania zalecane będzie stosowanie zapisów zawartych w Wytycznych określanych przez Ministerstwo Infrastruktury²⁸. 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.

²⁴ „Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej” (grudzień 2018) wydane przez Górnośląsko - Zagłębiowską Metropolię - <https://bip.slaskie.pl/resource/file/preview/id.12599>.

²⁵ „Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego. Podręcznik.” Wydawca: Ministerstwo Infrastruktury. Dostępny również pod adresem: <https://www.krbrd.gov.pl/baza-wiedzy/wytyczne-i-podreczniki-krajowe/>.

²⁶ 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)

²⁷ 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)

²⁸ <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/wr-d>

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 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,
- doświetlania 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 zadowalającym. Na terenie miasta występują również drogi o stanie technicznym złym, co wymaga ich przebudowy lub remontu. Biorąc pod uwagę zapisy dokumentów strategicznych i planistycznych, na terenie Miasta Cieszyna występują również drogi, które należy rozbudować.

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 do roku 2030.
Stanowiąca Załącznik nr 1 do Uchwały nr LXIII/756/24 Rady Miejskiej Cieszyna z dnia 25 kwietnia 2024.
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 2023 r. poz. 645).

12. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. z 2022r. poz. 1518)
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.