

Plan Rozwoju Sieci Drogowej w Gminie Wyry na lata 2022-2030



Zamawiający:



Dokument przygotowany przez:



TRAKO PROJEKTY TRANSPORTOWE
Szamborski i Szelukowski S.J. ©
ul. Jaracza 71/9, 50-305 Wrocław,
e-mail: poczta@trako.com.pl
www.trako.com.pl

Spis treści

1	WPROWADZENIE.....	5	5.1	Zasady oceny stanu technicznego dróg.....	52
2	DOKUMENTY STRATEGICZNE DOTYCZĄCE POLITYKI TRANSPORTOWEJ.	8	5.2	Stan techniczny dróg	54
	2.1	Dokumenty europejskie.....	8	6	DIAGNOZA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO
	2.2	Dokumenty krajowe	9	6.1	Infrastruktura urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego ...
	2.3	Dokumenty wojewódzkie.....	13	6.2	Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w gminie Wyry
	2.4	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	15	7	INWESTYCJE I REMONTY – DROGI I INFRASTRUKTURA DROGOWA
	2.5	Dokumenty powiatowe	16	7.1	Inwestycje zrealizowane w latach 2017-2021
	2.6	Dokumenty gminne	16	7.2	Remonty zrealizowane w latach 2017-2021
3	UWARUNKOWANIA SPOŁECZNO-GOSPODARCZE	19	7.3	Inwestycje niezrealizowane, posiadające opracowaną w latach 2017-2021 dokumentację.....	63
	3.1	Uwarunkowania społeczne.....	19	7.4	Inwestycje drogowe w trakcie realizacji.....
	3.2	Uwarunkowania gospodarcze.....	20	8	CELE I ZAŁOŻENIA PLANU ROZWOJU SIECI DROGOWEJ
	3.3	Generatory ruchu	21	8.1	Inwestycje krajowe
4	CHARAKTERYSTYKA UKŁADU DROGOWEGO W GMINIE WYRY	25	8.2	Wojewódzkie inwestycje drogowe w gminie Wyry	67
	4.1	Wykaz i przebiegi dróg	25	8.3	Inwestycje drogowe w gminie Wyry w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego
	4.2	Charakterystyka techniczno-funkcjonalna układu drogowego	27	8.4	Inwestycje drogowe w gminie Wyry w Wieloletniej Prognozie Finansowej Województwa Śląskiego na lata 2022-2030
	4.3	Infrastruktura publicznego transportu zbiorowego	38	8.5	Inwestycje drogowe w gminie Wyry w dokumentach strategicznych Powiatu Mikołowskiego.....
	4.4	Polityka parkingowa w gminie	42	8.6	Inwestycje drogowe ujęte w dokumentach strategicznych gminy Wyry.....
	4.5	Natężenie ruchu drogowego.....	42	8.7	Zasady typowania dróg do remontów lub przebudowy
	4.6	Uspakajanie ruchu na drogach	46		
	4.7	Infrastruktura piesza i rowerowa	50		
5	OCENA STANU TECHNICZNEGO DRÓG.....	52			

9	PLANOWANY ROZWÓJ UKŁADU DROGOWEGO GMINY WYRY DO ROKU 2030	81	10	PRACE UTRZYMANIOWE ORAZ REMONTOWE DRÓG I INFRASTRUKTURY DROGOWEJ.....	115
9.1	Zasady porządkowania sieci drogowej.....	81	10.1	Letnie i zimowe utrzymanie dróg.....	115
9.2	Ochrona dróg przed negatywnym wpływem ruchu ciężarowego	97	10.2	Utrzymanie infrastruktury drogowej.....	117
9.3	Ograniczanie negatywnego wpływu ruchu drogowego na środowisko naturalne.....	99	10.3	Remonty dróg.....	117
9.4	Ograniczanie negatywnego wpływu ruchu drogowego na środowisko antropogeniczne.....	100	11	PLANOWANE INWESTYCJE DROGOWE NA DROGACH GMINNYCH DO ROKU 2030.....	119
9.5	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego.....	101	11.1	Harmonogram realizacji inwestycji na drogach gminnych....	119
9.6	Zasady prowadzenia ruchu pieszego.....	105	11.2	Źródła finansowania inwestycji.....	120
9.7	Zasady prowadzenia ruchu rowerowego.....	107	Spis tabel.....		126
9.8	Zasady lokalizacji przystanków transportu zbiorowego.....	110	Spis ilustracji.....		126

1 WPROWADZENIE

Podstawą prawną dla opracowania *Planu Rozwoju Sieci Drogowej w Gminie Wyry na lata 2022-2030* (dalej PRSD) jest art. 20 pkt 1 ustawy o drogach publicznych¹, który nakłada na zarządcę drogi² obowiązek opracowania projektu planu rozwoju sieci drogowej oraz bieżącego informowania o tych planach organów właściwych do sporządzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

PRSD jest dokumentem określającym aktualne zasady oraz kierunki prawidłowego rozwoju systemu transportowego w gminie Wyry do roku 2030 – szczegółowo w zakresie dróg gminnych oraz ogólnie, w ramach kompetencji Gminy Wyry, w zakresie dróg powiatowych i drogi wojewódzkiej. Traktuje on o prawidłowym kształtowaniu funkcjonalnego układu sieci drogowej w granicach gminy – ulic³ i dróg zamiejskich⁴, a także o zakresie inwestycji drogowych opartych na obecnym okresie perspektywy finansowo-programowej Unii Europejskiej na lata 2021-2027 oraz krajowych programach wsparcia finansowego inwestycji drogowych, w tym szczególnie w zakresie dróg gminnych.

PRSD poprzez zawarte zasady i wskazane kierunki wskazuje możliwości kształtowania, zagospodarowania i utrzymania zarówno pasów drogowych, jak i przestrzeni wzdłuż nich. Na tej podstawie tworzyć się mają przyjazne i bezpieczne dla ich użytkowników, mieszkańców obszarów przyległych oraz dla środowiska naturalnego, korytarze transportowe. Na poziomie gminnym mają one wspomagać ruch dalekobieżny (krajowy), ruch regionalny (wojewódzki), ruch lokalny (międzygminny i między powiatowy) oraz wewnętrzny (gminny i międzyosiedlowy), a także zrównoważony rozwój gospodarczy, społeczny (z naciskiem na obszar gminy Wyry), zapewniając sprawny i bezpieczny przepływ osób i towarów. Jednocześnie mają one zapewniać prawidłową spójność terytorialną i likwidację wykluczenia społecznego (komunikacyjnego).

Tym samym PRSD przede wszystkim:

- określa funkcjonalny podział dróg w gminie Wyry⁵,
- wskazuje obszary gminy Wyry wymagające poprawy skomunikowania na poziomie dróg gminnych,
- wskazuje możliwości podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym dla szczególnie zagrożonych uczestników ruchu⁶,
- określa zasady i kierunki dotyczące zmian kategorii dróg,

1 Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2022 r. poz. 1693 ze zm.).

2 Zarządcą dróg gminnych w Gminie Wyry, zgodnie z art. 19 ust. 2 pkt 4 ustawy o drogach publicznych, jest Wójt Gminy Wyry.

3 Ulica: droga klasy GP, G, Z, L, D, otoczona terenami zabudowy lub terenami przeznaczonymi pod zabudowę.

4 Droga zamiejska: droga niebędąca ulicą.

5 Art. art. 7 ust. 1 wz. z art. 6 ust. 1 i art. 6a ust. 1 ustawy o drogach publicznych.

6 Szczególnie zagrożeni uczestnicy ruchu drogowego: niezmotoryzowani uczestnicy ruchu drogowego, w szczególności piesi i kierujący rowerem, rowerem ze wspomaganie elektrycznym, hulajnogą elektryczną, urządzeniem transportu osobistego (UTO) lub urządzeniem wspomagającym ruch (UWR), a także kierujący motocyklem, osoby niepełnosprawne lub osoby o widocznej ograniczonej sprawności ruchowej.

- wskazuje możliwe docelowe i właściwe klasy techniczne dróg,
- określa zasady i możliwości projektowania, budowy, przebudowy lub użytkowania dróg publicznych,
- określa zasady ograniczania negatywnego wpływu transportu drogowego (głównie ruchu ciężarowego) na drogi oraz na środowisko naturalne i antropogeniczne,
- wskazuje, w aspekcie istniejących i planowanych dróg, zasady i możliwości zapisów w dokumentach strategicznych na poziomie województwa, powiatów i gmin oraz w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin (dalej suikzp) oraz w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego (dalej mpzp),
- stanowi jeden z podstawowych dokumentów strategicznych, niezbędnych do ubiegania się o dofinansowanie zewnętrzne z programów wojewódzkich, krajowych oraz europejskich dla inwestycji na drogach gminnych.

Wskazane w PRSD działania, zasady, możliwości i kierunki, powinny mieć wpływ na podejmowanie decyzji w oparciu o dostępne działania systemowe⁷. Efektem ma być wprowadzenie do realizacji zadań inwestycyjnych na drogach gminnych, powiatowych i wojewódzkich, uwzględniających wskaźniki funkcjonalno-eksploatacyjne, szczególnie: ustaloną funkcję poszczególnych dróg w gminie Wyry, warunki techniczne⁸,

⁷ W tym działania na zasadzie subsydiarności - zasada pomocniczości, która zakłada, że planowanie i realizacja danej interwencji publicznej prowadzone mogą być przez różne podmioty publiczne na poziomie gwarantującym jej najwyższą efektywność społeczną, gospodarczą i komunikacyjną.

stan techniczny dróg, bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz średni dobowy ruch roczny (dalej SDRR) aktualnego Generalnego Pomiaru Ruchu⁹.

PRSD obejmuje swoim zakresem wszystkie drogi przebiegające w granicach administracyjnych gminy Wyry – wojewódzką, powiatowe i gminne, które stanowią własność właściwego samorządu¹⁰:

- w zakresie dróg wojewódzkich zarząd drogi w imieniu zarządcy drogi – Zarządu Województwa Śląskiego pełni Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach (dalej: ZDW),
- w zakresie dróg powiatowych zarząd drogi w imieniu zarządcy dróg – Zarządu Powiatu Mikołowskiego pełni Powiatowy Zarząd Dróg w Mikołowie (dalej: PZD),
- w zakresie dróg gminnych Wójt Gminy Wyry pełni funkcje zarządcy dróg poprzez:
 - Referat Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury (m.in.: zarządzanie i administrowanie pasem drogowym, organizacja ruchu, bezpieczeństwo ruchu drogowego),
 - Referat Inwestycji i Zamówień Publicznych (m.in. poprzez realizację zadań związanych z przebudową/budową dróg),
 - Referat Geodezji i Gospodarki Nieruchomościami (m.in.: planowanie i zagospodarowanie przestrzenne, regulacja stanu prawnego działek, ewidencja nazw ulic),

⁸ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie warunków przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. z 2022 r., poz. 1518 ze zm.).

⁹ Co 5 lat przeprowadza się badania ruchu na sieci dróg krajowych i wojewódzkich w celu uzyskania informacji o natężeniu ruchu i jego strukturze na danych odcinkach dróg.

¹⁰ Art. 2a ust. 2 ustawy o drogach publicznych.

- Referat Pozyskiwania Funduszy i Rozwoju Gminy (m.in. pozyskiwanie środków i rozliczanie inwestycji, przygotowywanie dokumentów strategicznych),
- Zakład Gospodarki Komunalnej (letnie i zimowe utrzymanie dróg).

Wojewoda sprawuje nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach: wojewódzkich (dalej: DW), powiatowych (dalej: DP), gminnych (dalej: DG) oraz wewnętrznych w granicach stref uspokojonego ruchu. Ze względu na różne kategorie dróg i różnych ich zarządców, organami zarządzającymi ruchem na drogach i zatwierdzającymi projekty czasowej i stałej organizacji ruchu są:

- dla dróg gminnych – starosta,
- dla dróg powiatowych – starosta,
- dla dróg wojewódzkich – marszałek województwa,
- dla dróg wewnętrznych, w tym objętych strefami ruchu uspokojonego – zarządzający tymi drogami.

Za opracowywanie projektów organizacji ruchu na drogach odpowiedzialni są odpowiedni zarządcy dróg, jednak organy jw. sprawujące nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach, mogą nakazać zmianę organizacji ruchu ze względu na ważny interes ogólnospołeczny lub konieczność zapewnienia ruchu tranzytowego.

Ze względu na przebieg DW928 (ul. Pszczyńska) oraz 10 dróg powiatowych: 5313S (ul. Miarowa), 5314S (ul. Rybnicka), 5326S (ul. Łaziska), 5328S (ul. Łuczników), 5329S (ul. Magazynowa), 5330S (ul. Wojciecha Drzymały), 5336S (ul. Macierzanki), 5337S (ul. Główna), 5339S (ul. Aleksandra Puszkina), 5340S (ul. Zbożowa), Gmina Wyry może pełnić także funkcję inwestora zastępczego oraz może wykonywać bieżące utrzymanie dróg w ramach udzielonej przez siebie w drodze stosownych porozumień pomocy finansowej Województwu Śląskiemu lub Powiatowi Mikołowskiemu o różnej wysokości swojego udziału finansowego.

2 DOKUMENTY STRATEGICZNE DOTYCZĄCE POLITYKI TRANSPORTOWEJ

Założenia, cele oraz ramy PRSD opierają się, zgodnie z przepisami ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju¹¹, o poniższe dokumenty strategiczne zarówno europejskie, jak i krajowe oraz regionalne (wojewódzkie) i lokalne (powiatowe i gminne), traktujące o drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych. Rozwój sieci drogowej opiera się także na programach finansowych w zakresie dofinansowywania planowanych inwestycji na drogach wojewódzkich, powiatowych oraz gminnych.

2.1 Dokumenty europejskie

Europa 2020. Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu¹².

Celem *Strategii Europa 2020* jest pobudzenie gospodarcze i społeczne Unii Europejskiej. Cele szczegółowe wpisują się w realizację trzech ogólnych priorytetów – rozwoju inteligentnego, zrównoważonego i sprzyjającego włączeniu społecznemu. Towarzyszą im projekty przewodnie, w tym m.in. „*Europa efektywnie korzystająca z zasobów*”, który powstał jako priorytet zrównoważonego rozwoju – klimat, energia i mobilność.

Dąży on do uniezależnienia wzrostu gospodarczego od wykorzystania zasobów, energii i ograniczenia emisji CO₂.

Na poziomie UE, Komisja Europejska podejmuje działania dotyczące modernizacji sektora transportu i zmniejszenia emisji związków węgla, co przyczyni się do zwiększenia konkurencyjności. Na poziomie krajowym państwa członkowskie będą musiały skierować uwagę na transport w miastach, który jest źródłem dużego zagęszczenia ruchu i emisji.

Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu¹³.

Dokument dąży do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu i przede wszystkim zwraca uwagę na zjednoczenie w ramach zintegrowanej mobilności miejskiej m.in. planowania przestrzennego, systemów taryfowych, usług transportu publicznego oraz mobilności aktywnej. Główne cele europejskiej polityki transportowej to zjednoczenie infrastruktury drogowej na wschodzie i zachodzie UE w celu uniknięcia zatorów komunikacyjnych. Wiąże się to bezpośrednio z redukcją emisji gazów cieplarnianych (CO₂) i odejściem sektora transportu od ropy naftowej.

¹¹ Ustawa o zasadach prowadzenia polityki rozwoju z dnia 6.12.2006 r. (t.j. Dz.U. z 2021 r., poz. 1057 z późn. zm.).

¹² Bruksela 3.03.2010 KOM (2010) 2020, *Europa 2020 Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu*.

¹³ KOM (2011) 144 *Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11.12.2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE¹⁴

Planowanie, rozwijanie i użytkowanie transeuropejskich sieci transportowych przyczynia się do osiągnięcia głównych celów Unii, takich jak sprawne funkcjonowanie rynku wewnętrznego i wzmocnienie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej. Transeuropejska sieć transportowa powinna być rozwijana poprzez tworzenie nowej infrastruktury transportowej, rehabilitację i modernizację istniejącej infrastruktury oraz poprzez środki służące promocji zasobooszczędnego korzystania z niej. Ponadto, podczas planowania infrastruktury państwa członkowskie w należyty sposób uwzględniają poprawę odporności na zmianę klimatu, ochronę środowiska i na katastrofy ekologiczne.

Fundusz na rzecz Sprawiedliwej Transformacji¹⁵.

FST stanowi część planu inwestycyjnego na rzecz zrównoważonej Europy, który przewiduje uruchomienie specjalnego finansowania z mechanizmu sprawiedliwej transformacji w kontekście polityki spójności w celu ograniczenia społecznych, gospodarczych i środowiskowych kosztów transformacji w kierunku gospodarki neutralnej dla klimatu oraz gospodarki o obiegu zamkniętym, gdzie pozostałe emisje gazów cieplarnianych są kompensowane ich równoważną absorpcją. *FST* wspiera inwestycje w dziedzinach takich jak łączność cyfrowa, czyste technologie

energetyczne, redukcja emisji, regeneracja terenów przemysłowych, przekwalifikowanie pracowników i pomoc techniczna.

Kryteria przydziału wsparcia *FST* oparte są na emisjach przemysłowych w regionach o wysokiej intensywności emisji CO₂, na zatrudnieniu w przemyśle oraz wydobyciu węgla kamiennego i brunatnego, produkcji torfu i łupków bitumicznych oraz na poziomie rozwoju gospodarczego. Poziom dofinansowania zależy od zobowiązania Państwa Członkowskiego do realizacji celu osiągnięcia neutralności klimatycznej do roku 2050 – do 85 % dla regionów słabiej rozwiniętych, do 70 % dla regionów w okresie przejściowymi i do 50 % dla regionów lepiej rozwiniętych. Dla pozostałych Państw Członkowskich wsparcie wynosi maksymalnie do 50 %.

2.2 Dokumenty krajowe

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju¹⁶.

Strategia nakreśla średniookresowy plan rozwoju kraju, którego głównym celem jest tworzenie warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym. Sektor transportu jest jednym z obszarów mających wpływ na osiągnięcie celów *Strategii*. W horyzoncie do roku 2030 zakładane jest osiągnięcie przepustowości transportowej umożliwiającej efektywne funkcjonowanie całego systemu transportowego poprzez uzyskanie efektu sieciowego w ujęciu międzygałęziowym, zapewniającego sprawną obsługę transportową

¹⁴ Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 348 z dnia 20.12.2013 (str. 1-128).

¹⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1056 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające Fundusz na rzecz Sprawiedliwej Transformacji.

¹⁶ Uchwała nr 8 Rady Ministrów z dnia 14.02.2017 r. w sprawie przyjęcia *Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)* (M.P. poz. 260).

społeczeństwa i gospodarki, a także przyczyniającego się do obniżenia negatywnego oddziaływania na środowisko, zdrowie i jakość życia.

Na obszarach wiejskich będą kontynuowane działania w zakresie budowy i modernizacji podstawowej infrastruktury transportowej (drogi lokalne, infrastruktura towarzysząca, ścieżki rowerowe, środki transportu zbiorowego) oraz rozwoju usług transportu zbiorowego.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030¹⁷

Najważniejszym celem polityki regionalnej jest zapewnianie warunków dla zrównoważonego rozwoju kraju oraz nacisk na zmniejszanie dysproporcji w poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego różnych terytoriów. Głównym celem polityki regionalnej jest efektywne wykorzystanie endogenicznych potencjałów terytoriów i ich specjalizacji do osiągnięcia zrównoważonego rozwoju kraju, przy jednoczesnym osiągnięciu spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym.

Ważnym elementem oddziaływania polityki regionalnej rozwoju i zwiększenia spójności terytorialnej jest odpowiedni system komunikacyjny łączący jednostki samorządowe (w skali międzynarodowej – sieć TEN-T, połączenia transportowe w kierunku granic kraju, krajowej – łączenie ośrodków wojewódzkich, regionalnej – połączenie największych miast z ich zapleczem i mniejszymi ośrodkami oraz lokalnej, w szczególności na obszarach wiejskich).

¹⁷ Uchwała nr 102 Rady Ministrów z dnia 17.09.2019 r. w sprawie przyjęcia Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 (M.P. poz. 1060).

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030¹⁸

NPBRD jest dokumentem wypełniającym w Polsce warunek podstawowy dla sektora transportowego, wynikający z projektowanego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady, ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące funduszy Polityki Spójności w perspektywie 2021–2027. *NPBRD* stanowi krajową strategię w zakresie *brd*¹⁹, w której dokonano podsumowania oceny zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Struktura interwencji *NPBRD* opiera się na pięciu filarach stanowiących główne obszary działań dedykowanych poprawie *brd* do 2030 roku:

- Filar I - *System zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego* (m.in. z obszarem interwencji: *Optymalizacja działań komunikacyjnych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego*),
- Filar II - *Bezpieczny człowiek* (z priorytetami: *Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego* oraz *Ochrona uczestników ruchu drogowego*),
- Filar III - *Bezpieczne drogi* (z priorytetami: *Zmniejszenie ciężkości wypadków drogowych*, *Rozwój nowoczesnych systemów zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego* oraz *Usprawnienie systemu zarządzania prędkością*),
- Filar IV - *Bezpieczny pojazd*,
- Filar V - *Ratownictwo i opieka powypadkowa*.

Dotychczasowe prace skoncentrowane wokół *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020* przyniosły wiele pozytywnych zmian. Na przestrzeni ostatnich 10 lat udało się znacznie ograniczyć liczbę

¹⁸ Ministerstwo Infrastruktury, Sekretariat Krajowej Rady Ruchu Drogowego 2021-2030, maj 2022.

¹⁹ Bezpieczeństwo ruchu drogowego – *brd*.

ofiar wypadków. Odnotowany 36% spadek liczby ofiar śmiertelnych oraz 22% redukcja liczby ofiar ciężko rannych, potwierdzają zasadność podejmowania ogólnokrajowych usystematyzowanych i konsekwentnych działań prewencyjnych.

Głównym celem *NPBRD* jest ograniczenie w porównaniu z rokiem 2019 aż o 50% liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych w ciągu dekady. Oznacza to, że w roku 2030 na polskich drogach liczba ofiar śmiertelnych nie powinna przekroczyć wartości 1 455 osób, a liczba ofiar ciężko rannych nie powinna być większa niż 5 317 osób.

Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025²⁰

Celem *Polityki* jest spełnienie racjonalnych oczekiwań społeczeństwa wywołanych wzrostem mobilności, co oznacza wzrost zapotrzebowania na dostępność transportową, uwzględniając przy tym wieloletnie niedoinwestowanie systemu transportu oraz następujące czynniki:

- tempo wzrostu gospodarczego, przekraczające obecnie 5% PKB rocznie, które spowoduje dalszy wzrost zapotrzebowania na transport;
- przekształcenia przestrzenne oraz zmiany stylu podróży;
- konieczność zmniejszania negatywnego oddziaływania transportu na środowisko przyrodnicze i warunki życia.

W ramach działań na rzecz transportu drogowego, zadania w zakresie rozwoju podstawowej sieci drogowej będą koncentrować się na: radykalnej poprawie stanu dróg wszystkich kategorii, rozwoju sieci autostrad i dróg ekspresowych, usprawnieniu funkcjonowania transportu w obszarach metropolitalnych, poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowymi i jakości

transportu w miastach poprzez zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego.

Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg²¹

RFRD ten stanowi kompleksowy instrument wsparcia realizacji zadań na drogach zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego. Jego celem jest przyspieszenie powstawania nowoczesnej i bezpiecznej infrastruktury drogowej na szczeblu lokalnym, stanowiącej ważny element prawidłowego funkcjonowania i rozwoju gospodarki oraz przyczyniającej się do poprawy poziomu życia obywateli. Utworzenie *RFRD* ma również na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i parametrów technicznych lokalnej sieci drogowej, a także poprawę oraz zwiększenie atrakcyjności i dostępności terenów inwestycyjnych.

RFRD dofinansowuje inwestycje drogowe w wysokości do 80% kosztów realizacji zadania, w zakresie budowy:

- obwodnic w ciągach dróg wojewódzkich,
- mostów w ciągach dróg wojewódzkich, powiatowych oraz gminnych,

oraz budowy, przebudowy lub remontu:

- dróg gminnych,
- dróg powiatowych,
- dróg wojewódzkich, powiatowych lub gminnych o znaczeniu obronnym,
- dojazdów w ciągach dróg wojewódzkich, powiatowych oraz gminnych do mostów w ramach budowy mostów,
- skrzyżowań z innymi drogami publicznymi,

²⁰ *Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2005.*

²¹ *Ustawa z dnia 23.10.2018 r. o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg (t.j. Dz.U. 2022 poz. 505).*

oraz przebudowy:

- obecnych dróg wewnętrznych, które zostaną następnie zaliczane do odpowiedniej kategorii dróg publicznych.

W ramach realizacji zadań powiatowych i gminnych dofinansowane mogą być zadania mające na celu wyłącznie poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszych w obszarze oddziaływania przejść dla pieszych.

W gminie Wiry w RFRD jako zadanie rezerwowe zostało ujęte zadanie: *Przebudowa ulicy Dworcowej w Wyrach*, o długości 0,787 km.

Rządowy Fundusz Inwestycji Lokalnych²²

W ramach RFIL dedykowane są dla gmin, powiatów oraz miast rządowe środki na inwestycje związane z infrastrukturą (m.in. na drogi lokalne – gminne i powiatowe) oraz na działania lokalne. Wsparcie z RFIL jest bezzwrotne i pochodzi z Funduszu Przeciwdziałania COVID-19. W ramach RFIL Gmina Wiry uzyskała wsparcie w wysokości 6 949 740 zł na inwestycje drogowe.

Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększenia Odporności²³

KPO stanowi odpowiedź Komisji Europejskiej na pandemię COVID-19. Ma on za zadanie wsparcie strategicznych obszarów, takich jak technologie ekologiczne i cyfrowe, sprzyjające realizacji idei trwałego i zrównoważonego wzrostu, ambitnych celów klimatycznych oraz tworzenia nowych miejsc

22 Uchwała nr 36 Rady Ministrów z dnia 19.03.2021 r. zmieniająca uchwałę (pierwotna uchwała nr 102 z dnia 23.07.2020 r.) w sprawie wsparcia na realizację zadań inwestycyjnych przez jednostki samorządu terytorialnego.

23 Krajowy Plan Odbudowy, Ministerstwo Funduszy.

pracy. KPO koncentruje się na pięciu szerokich blokach tematycznych (komponentach):

- Odporność i konkurencyjność gospodarki,
- Zielona energia i zmniejszenie energochłonności,
- Transformacja cyfrowa,
- Efektywność, dostępność i jakość systemu ochrony zdrowia,
- Zielona, inteligentna mobilność.

Ostatni z komponentów dotyczy zwiększania zrównoważonego dostępu do nisko- i zeroemisyjnego transportu, w szczególności poprzez rozwój zrównoważonego, bezpiecznego i odpornego systemu transportowego, zapewniającego odpowiednią obsługę potrzeb gospodarki i społeczeństwa.

Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych²⁴

Dofinansowanie bezzwrotne z PIS przeznaczone jest na pokrycie wydatków związanych z realizacją zadań inwestycyjnych w gminach, powiatach, miastach oraz województwach w całym kraju. Celem PIS jest m.in.: pobudzenie aktywności inwestycyjnej JST²⁵, poprawa warunków życia obywateli oraz wsparcie zrównoważonego rozwoju. Wsparcie w ramach wskazanych w PIS różnych obszarów obejmuje także te, dotyczące transportu i infrastruktury drogowej, tj. m.in. związane z:

- budową lub modernizacją infrastruktury drogowej,
- taborem z napędem zeroemisyjnym lub niskoemisyjnym,
- budową lub modernizacją infrastruktury elektroenergetycznej, w tym oświetleniowej,

24 Uchwała nr 87/2022 Rady Ministrów z dnia 26.04.2022 r. zmieniająca uchwałę (pierwotna uchwała nr 84/2021 z dnia 1.07.2021 r.) w sprawie ustanowienia Rządowego Funduszu Polski Ład: Programu Inwestycji Strategicznych.

25 Jednostka samorządu terytorialnego – JST, np. gmina, powiat, województwo.

- rewitalizacją obszarów miejskich,
- budową lub modernizacją infrastruktury technicznej drogowej.

Wysokość przyznanego dofinansowania wynosi nie więcej niż 98% wartości zadania inwestycyjnego, przy udziale własnym Wnioskodawcy w wysokości nie niższej niż różnica pomiędzy poziomem wartości inwestycji a poziomem dofinansowania z PIS.

2.3 Dokumenty wojewódzkie

Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2030” Zielone Śląskie²⁶

Strategia w zakresie dróg i transportu w ramach celu strategicznego C *Województwo śląskie regionem wysokiej jakości środowiska i przestrzeni* wskazuje w celu operacyjnym C.2. *Efektywna infrastruktura* na poprawę powiązań transportowych poprzez ich przywrócenie, rozbudowę, modernizację i zarządzanie infrastrukturą wzmacniającą dostępność i spójność regionu, w tym w zakresie dróg, linii kolejowych oraz dróg rowerowych. Strategia wspiera także działania na rzecz wzrostu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. W grupie przedsięwzięć *Mobilne Śląskie* ujęto zakres przedsięwzięć:

- rozwój i integracja transportu wewnątrz obszaru metropolitalnego oraz wewnątrz obszarów funkcjonalnych,
- wdrożenie spójnego i efektywnego systemu transportu zbiorowego w układzie regionalnym i subregionalnym,

- włączenie transportu rowerowego do sieci transportowej w tym tworzenie bezpiecznych połączeń pomiędzy miejscowościami regionu.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+²⁷

PZPWŚ poprzez jego ścisłe powiązanie ze strategią rozwoju województwa stanowi kluczowy element zintegrowanego planowania strategicznego. Na obszarze obejmującym gminę Wyry wskazuje kierunki rozwoju w ramach:

- miejskiego obszaru funkcjonalnego (obecnie związek metropolitalny – Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia),
- obszarów kształtowania systemu powiązań wewnętrznych opartych na ciągach dróg wojewódzkich,
- planowanego przebiegu autostrady A4 bis,
- budowy, przebudowy i remontów dróg wojewódzkich dla zwiększenia dostępności transportowej województwa,
- budowy obwodnic w ciągu dróg wojewódzkich dla wyprowadzenia przejazdów tranzytowych poza tereny o gęstej zabudowie,
- obszarów tworzenia centrów przesiadkowych z parkingami P+R i B+R,
- obszarów rozwijania transportu zbiorowego ułatwiającego dostęp do obszarów miejskich,
- obszarów rozwijania dostępności do szlaków i infrastruktury rowerowej,

PZPWŚ wskazuje gminę jako obszar posiadający kolejowe tereny zamknięte dla zapewnienia prawidłowego funkcjonowania systemów obrony kraju,

²⁶ Uchwała na VI/24/1/2020 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 19.10.2020 r.

²⁷ Uchwała nr VI/26/2/2016 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 29.08.2016 r.

w tym w zakresie wykorzystania infrastruktury kolejowej na potrzeby przewozów wojskowych).

Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego²⁸

Strategia zakłada w swojej wizji, że system transportowy w województwie śląskim będzie do roku 2030: nowoczesny, atrakcyjny, konkurencyjny, efektywny, zintegrowany, spójny i pro środowiskowy. Do podstawowych kierunków działań Strategia zalicza m.in.:

- wprowadzenie minimalnych standardów obsługi obszarów wiejskich,
- tworzenie i rozwój węzłów (centrów) przesiadkowych,
- powiązanie i koordynacja planowania przestrzennego i planowania transportu, w szczególności w obszarach zagrożonych suburbanizacją,
- rozwój bezpiecznego transportu rowerowego i jego integracja z innymi gałęziami transportu,
- rozwój uzupełniającej infrastruktury transportu,
- projektowanie, budowa i przebudowa infrastruktury zgodnie z zasadami bezpieczeństwa,
- poprawa oznakowania ciągów transportowych, w tym wykorzystanie sygnalizacji świetlnych.

Obecnie przystąpiono do aktualizacji²⁹ Strategii.

Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Śląskiego³⁰

W ramach Regionalnego Planu Transportowego dla Województwa Śląskiego wraz z przeprowadzeniem Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko

oraz wykonaniem analiz diagnostyczno-prognostycznych w zakresie funkcjonowania regionalnego systemu transportu, wykonana została Część I Studium analityczno-prognostyczne (etap 1-5). Opracowywana Część II obejmuje swoim zakresem:

- problemy i wyzwania rozwoju regionalnego systemu transportowego zidentyfikowane w oparciu o badania popytu oraz dostępne bazy danych,
- cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego,
- warianty planistyczne rozwoju regionalnego systemu transportu z wykorzystaniem modelu transportowego,
- działania i projekty możliwe do realizacji, które posłużą rozwojowi regionalnego systemu transportu,
- pomiary natężenia ruchu na granicach województwa,
- badania ankietowe zachowań transportowych mieszkańców.

Fundusze Europejskie dla Śląskiego 2021-2027 – projekt³¹

Program określa główne obszary i szczegółowe kierunki działań na rzecz rozwoju województwa śląskiego w nowej perspektywie unijnego finansowania na lata 2021-2027. Województwo śląskie będzie dystrybuować środki europejskie z trzech funduszy (EFRR, EFS+ i FST) w ramach ośmiu priorytetów:

- I. Inteligentne Śląskie (EFRR),
- II. Ekologiczne Śląskie (EFRR),
- III. Mobilne Śląskie (EFRR),

28 Uchwała nr IV/49/7/2014 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 7.04.2014 r.

29 Uchwała nr 1880/278/VI/2018 Zarządu Województwa Śląskiego z dnia 16.08.2018 r.

30 Źródło: <https://www.slaskie.pl/content/regionalny-plan-transportowy---rozpoczecie-prac>.

31 Projekt, wersja 1.1 (SFC) z sierpnia 2022 roku, przyjęta uchwałą nr 1380/354/VI/2022 Zarządu Województwa Śląskiego z dnia 3.08.2022 r.

- IV. Lepiej połączone Śląskie (EFRR),
- V. Społeczne Śląskie (EFS+),
- VI. Śląskie dla mieszkańca (EFRR),
- VII. Śląskie bliżej obywateli (EFRR),
- VIII. Śląskie w transformacji (FST).

Program będzie podstawą do wystąpienia do Ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego o opinię o zgodności programu z Kontraktem Programowym dla Województwa Śląskiego. Następnie do oficjalnych negocjacji z Komisją Europejską poprzez system SFC2021 oraz przygotowania Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko (SOOS) zgodnie z wymaganiami ustawowymi i poddania programu wraz z SOOS konsultacjom społecznym.

Inwestycje drogowe lub związane z infrastrukturą drogową, pieszą oraz rowerową na drogach gminnych i powiatowych ujęte są w ramach priorytetu III *Mobilne Śląskie w celu szczegółowym Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej* oraz w ramach priorytetu V *Lepiej połączone Śląskie w celu szczegółowym Rozwój i udoskonalenie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej*.

Zgodnie z projektem Umowy Partnerstwa oraz aktualnymi ustaleniami w ramach negocjacji Kontraktu Programowego wysokość środków dostępnych w ramach Programu wynosi 2 792 340 098 euro, w tym: 2 092 328 592 euro z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i 700 011 506 euro z Europejskiego Funduszu Społecznego+. Dodatkowo

w aktualnej wersji programu FE SL 2021-2027 uwzględniono środki w ramach Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji – ok. 2 066 000 000 euro.

Łączna alokacja Funduszy Europejskich dla Śląskiego na lata 2021-2027 wynosi ok. 4 858 340 098 euro.

2.4 Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia

Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej³²

Standardy wskazują założenia, wytyczne projektowe oraz wyznaczają standardy obejmujące drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów³³, pasy ruchu dla rowerzystów, kontrapasy ruchu dla rowerów i jazda rowerem w ruchu ogólnym oraz dla infrastruktury rowerowej (trasy rowerowe, przejazdy dla rowerzystów, obiekty inżynierskie, parkingi rowerowe itp.). Standardy rowerowe obowiązują wszystkie miasta i gminy na całym obszarze Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

Standardy dostępności ruchu pieszych dla miast i gmin Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii³⁴

W Standardach dostępności ruchu pieszych dla miast i gmin Górnośląsko-Zagłębiowskiej ujęte zostały wytyczne oraz określone zostały zasady i standardy dotyczące ruchu pieszego i rowerowego oraz dotyczącej ich infrastruktury (prowadzenie ciągów pieszych i rowerowych, przekraczanie przez pieszych i rowerzystów dróg i skrzyżowań itp.).

³² Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia, 12/2018.

³³ Poprzednio obowiązująca nazwa: ciągi pieszo-rowerowe.

³⁴ Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia, styczeń 2020.

Standardy traktują także o sposobach organizowania i standardach parkowania pojazdów (w tym ograniczania parkowania nielegalnego lub niepożądanego), wprowadzania stref uspokojonego ruchu, lokalizacji i wyposażania przystanków komunikacyjnych, lokalizowania tzw. mebli miejskich, informacji w przestrzeni.

Do stosowania tych standardów są zobowiązane wszystkie miasta i gminy Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

2.5 Dokumenty powiatowe

Zintegrowana strategia rozwoju dla obszaru funkcjonalnego powiatu mikołowskiego wraz z przygotowaniem Planu Operacyjnego na lata 2017-2025³⁵

Strategia wskazuje na fakt nienadążania z rozbudową i modernizacją infrastruktury drogowej w stosunku do średniej krajowej. Pomimo stałego procesu polepszania stanu technicznego dróg gminnych poprzez utwardzanie ich nawierzchni, zauważyć można pewną stagnację we wzroście udziału dróg gminnych (i powiatowych) na każde 100 km², co może świadczyć o wolniejszym tempie modernizacji infrastruktury drogowej, w stosunku do Polski ogółem. Jednym z celów operacyjnych Strategii jest poprawa stanu technicznego dróg i ciągów rowerowych oraz pieszych. Natomiast w kierunkach działań wskazano budowę nowych odcinków i polepszenie parametrów technicznych dróg o szczególnym znaczeniu dla układu komunikacyjnego, remonty (w tym utwardzanie dróg

gminnych) i utrzymanie sieci drogowej oraz chodnikowej, rozwój spójnej sieci ścieżek i dróg rowerowych obszaru funkcjonalnego.

Podstrategia - Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych wraz z przygotowaniem Planu Operacyjnego - na lata 2016-2025³⁶

Dokument jest częścią *Podstrategii kształtowania przestrzeni publicznej na lata 2016-2025 wraz z Planem Operacyjnym*. W gminie Wyry wskazuje na konieczność wykonania prac w postaci najpilniejszego remontu (modernizacji) na DP 5314S (ul. Rybnicka) oraz remontów (modernizacji) DP 5329S (ul. Magazynowa) i DP 5340S (ul. Zbożowa).

2.6 Dokumenty gminne

Strategia rozwoju Gminy Wyry 2014-2022³⁷

Strategia wskazuje na znaczenie rozwoju infrastruktury transportowej oraz systemów transportowych, a także prawidłowej obsługi transportowej gminy, także z ograniczaniem problemów wynikających z suburbanizacji, w ramach celów strategicznych:

- 2. Społeczność gminy wysoce zintegrowana, aktywnie uczestnicząca w rozwoju gminy i korzystająca z wysokiej jakości usług publicznych, poprzez cel szczegółowy 2.4 Zwiększenie spójności społecznej, kierunek działań:

³⁵ Uchwała nr XXIX/286/2017 Rady Powiatu Mikołowskiego z dnia 27.04.2017 r.

³⁶ Uchwała nr XVIII/110/2016 Rady Powiatu Mikołowskiego z dnia 31.03.2016 r.

³⁷ Uchwała nr XLV/393/2014 Rady Gminy Wyry z dnia 30.10.2014 r.

- 2.4.1 Upowszechnianie, we wszystkich dziedzinach usług publicznych, rozwiązań infrastrukturalnych i organizacyjnych zapobiegających wykluczeniu społecznemu ze względu na wiek lub niepełnosprawność (rozwiązania konstrukcyjne, techniczne i przestrzenne),
- 3. *Przestrzeń gminy wysokiej jakości, atrakcyjna zarówno dla mieszkańców jak i odwiedzających gminę*, poprzez cel szczegółowy 3.2 *Zwiększenie spójności przestrzennej i estetyki krajobrazu gminy*, kierunki działań:
 - 3.2.1 Tworzenie sieci ścieżek/tras rowerowych i ciągów spacerowych pełniących funkcje transportu lokalnego a zarazem wkomponowanych w system ponadlokalny,
 - 3.2.7 Modernizacja sieci drogowej m.in. w związku z kreowaniem przestrzeni publicznych (*oprócz jezdni, także chodniki i towarzysząca im infrastruktura*),
- poprzez cel szczegółowy 3.3 *Poprawa dostępności i jakości transportu publicznego*, kierunki działań:
 - 3.3.1 Integracja transportu autobusowego poprzez współpracę z przedsiębiorstwami KZK GOP i MZK Tychy,
 - 3.3.2 Lobbowanie na rzecz przywrócenia publicznego transportu szynowego *na trasie Orzesze-Tychy*,
 - poprzez cel szczegółowy 3.4 *Zachowanie ścisłej kontroli społeczności gminy nad procesem suburbanizacji*, kierunki działań:
 - 3.4.1 Przestrzeganie zasady, że nowa zabudowa mieszkaniowa stanowi uzupełnienie już istniejącej lub jest lokalizowana w jej sąsiedztwie,
 - 3.4.2 *Niedopuszczanie do lokalizowania nowych jednostek osadniczych bez podstawowych usług publicznych*,
- 4. *Wykorzystanie szans wynikających z możliwości współpracy z innymi gminami i miastami Metropolii Silesia oraz jej Bezpośredniego Obszaru Funkcjonalnego*, poprzez cel szczegółowy 4.1 *Zwiększenie funkcjonalności systemów transportowych osiągnięte poprzez współpracę ponadlokalną*, kierunki działań:
 - 4.1.1 Współpraca z innymi gminami na rzecz zwiększenia i optymalizacji obsługi sieci autobusowej oraz jej koordynacji z publicznym transportem szynowym (trasa Tychy- Orzesze),
 - 4.1.2 Wspólne z innymi gminami inicjatywy na rzecz rozwoju regionalnej sieci tras rowerowych,
 - 4.1.3 Uczestnictwo w przedsięwzięciach dotyczących systemów transportowych dla BOF Metropolii Silesia (np. w ramach Zintegrowanych *Inwestycji Terytorialnych Subregionu Centralnego*).

Działania wynikające z ww. kierunków związane są z modernizacją sieci drogowej m.in. w związku z kreowaniem przestrzeni publicznych (oprócz jezdni, także chodniki i towarzysząca im infrastruktura). Cele *Strategii* są systematycznie realizowane w postaci kolejnych inwestycji infrastrukturalnych w gminie Wyry.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Wyry³⁸

Studium wskazuje na realizację zadań związanych z budową, przebudową i remontami dróg gminnych m.in. w ramach programów rozwoju gminnej infrastruktury oraz wsparcia lokalnej infrastruktury drogowej oraz budżetu

38 Uchwała nr XLVI/433/2018 Rady Gminy Wyry z dnia 18.10.2018 r.

województwa (Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska, Regionalny Program Operacyjny).

Program Ochrony Środowiska dla Gminy Wiry³⁹

Program, na podstawie analizy stanu środowiska naturalnego określa cele, kierunki i zadania wynikające z zagrożeń i problemów dla poszczególnych obszarów interwencji. Jeden z nich to wymiana nawierzchni dróg gminnych.

Plany Odnowy Miejscowości Wiry⁴⁰ i Gostyń⁴¹ na lata 2016-2022

Plany przedstawiają cele i zadania na wybrane lata. Jednym z nich jest cel: Usprawnienie komunikacji w ruchu pieszo-jezdnym na terenie miejscowości, w skład którego wchodzi wymiana nawierzchni dróg gminnych. Jako źródła finansowania wskazują one budżet gminy, PROW 2014-2020 oraz Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych (obecnie Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg). W ramach zadania wykonano wymianę nawierzchni na kilku drogach gminnych w Wyrach i w Gostyni.

Lokalny Program Rewitalizacji dla Gminy Wiry do roku 2023⁴²

Program przedstawia projekty obejmujące przebudowę dróg gminnych (ul. Dworcowa w Wyrach, ul. Obrońców Ziemi Śląskiej w Gostyni, ul. Zbożowej w Wyrach). Źródło finansowania wymienionych inwestycji obejmuje budżet Gminy Wiry, PROW 2014-2020, Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych (obecnie Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg).

Podstrategia kształtowania przestrzeni publicznej. Plan operacyjny – część I. Gminny Program Rewitalizacji dla Gminy Wiry

Dokument jest częścią *Podstrategii kształtowania przestrzeni publicznej na lata 2016-2025 wraz z Planem Operacyjnym na lata 2017-2025*⁴³. Obejmuje on inwestycje drogowe w postaci przebudowy ulic oraz odbudowy ulice na odcinkach, na których budowana jest kanalizacja sanitarna.

39 Dokument z 2016 roku.

40 Uchwała nr XII/123/2015 Rady Gminy Wiry z dnia 26.11.2015 r.

41 Uchwała nr XII/122/2015 Rady Gminy Wiry z dnia 26.11.2015 r.

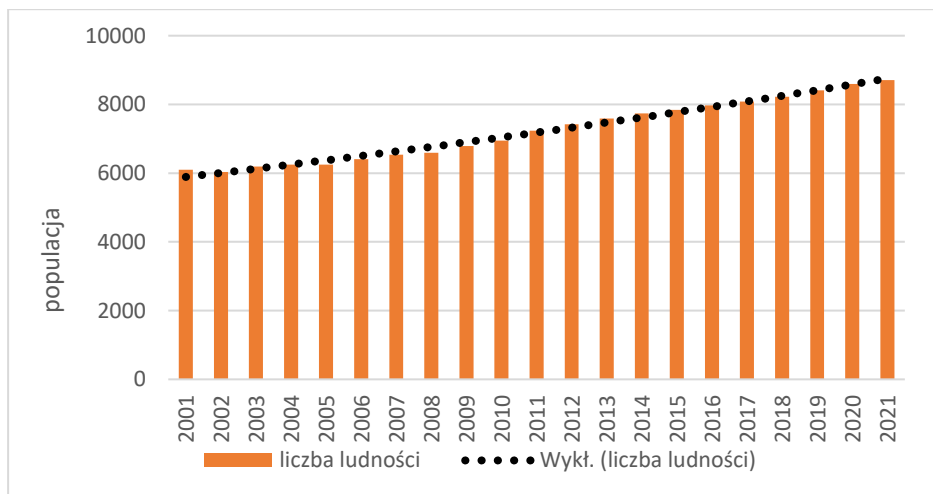
42 Uchwała nr XLII/399/2018 Rady Gminy Wiry z dnia 23.05.2018 r.

43 Uchwała nr XXIX/286/2017 Rady Powiatu Mikołowskiego z dnia 27.04.2017 r.

3 UWARUNKOWANIA SPOŁECZNO-GOSPODARCZE

3.1 Uwarunkowania społeczne

Gmina Wiry liczy 8 559⁴⁴ mieszkańców dwóch miejscowości - Wyr i Gostyni, co stanowi 9% ludności całego powiatu mikołowskiego. Gmina cechuje się widocznym wyraźnie od roku 1999 (5 995 osób) stałym trendem wzrostowym liczby mieszkańców. W latach 2002-2022 liczba mieszkańców Wyr i Gostyni wzrosła o ponad 40% (z 6 099). Średnia wieku mieszkańca w gminie wynosiła w 2021 roku 38,3 i jest także niższa od średniego wieku województwa śląskiego (43,1 lat) i całej Polski (42 lata).



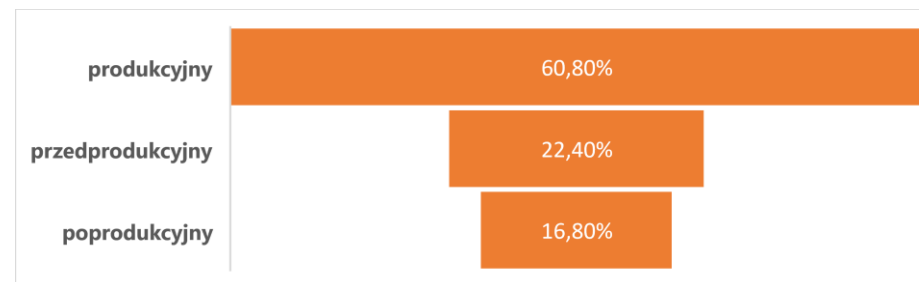
Rys. 3.1 Populacja w gminie Wiry w latach 2001-2021

Źródło: Dane GUS.

Gmina Wiry ma dodatni przyrost naturalny wynoszący 27 ze wskaźnikiem 3,16 na 1 000 mieszkańców gminy. Jako jedna z nielicznych gmin w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, gmina Wiry odnotowuje wzrost demograficzny. Współczynnik dynamiki demograficznej wynosi 0,88 i jest on znacznie większy od średniej dla województwa i kraju.

Korzystnie prezentuje się także udział ludności gminy w wieku produkcyjnym w porównaniu z grupą mieszkańców w wieku poprodukcyjnym, który jest prawie czterokrotnie większy. Także większy o około 20 % jest udział grupy mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym względem grupy poprodukcyjnej.

W gminie Wiry są dwie szkoły podstawowe – Szkoła Podstawowa w Wyrach i Szkoła Podstawowa w Gostyni. Dlatego też uczniowie nie mają potrzeby dojeżdżać do szkół podstawowych poza gminę.



Rys. 3.2 Struktura ludności wg ekonomicznych grup wieku w gminie Wiry.

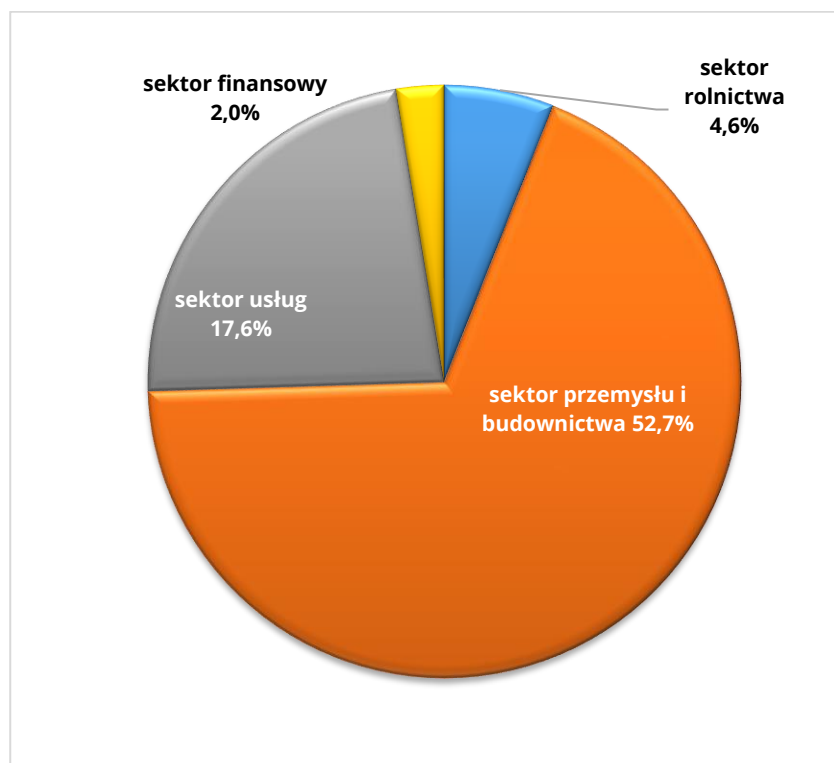
Źródło: Dane GUS

44 Stan na 25.05.2022 r. według ewidencji ludności Urzędu Gminy Wiry.

3.2 Uwarunkowania gospodarcze

Bezrobocie rejestrowane w gminie Wiry wynosiło w 2020 roku 3,4%. W latach 2004 - 2020 bezrobocie w gminie spadło trzykrotnie (z 12 % w roku 2004) i jest niższe o około 1/3 od wartości dla województwa śląskiego.

W gminie Wiry w roku 2020 w rejestrze REGON zarejestrowanych było 960 podmiotów gospodarki narodowej, z czego 82 % stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą.



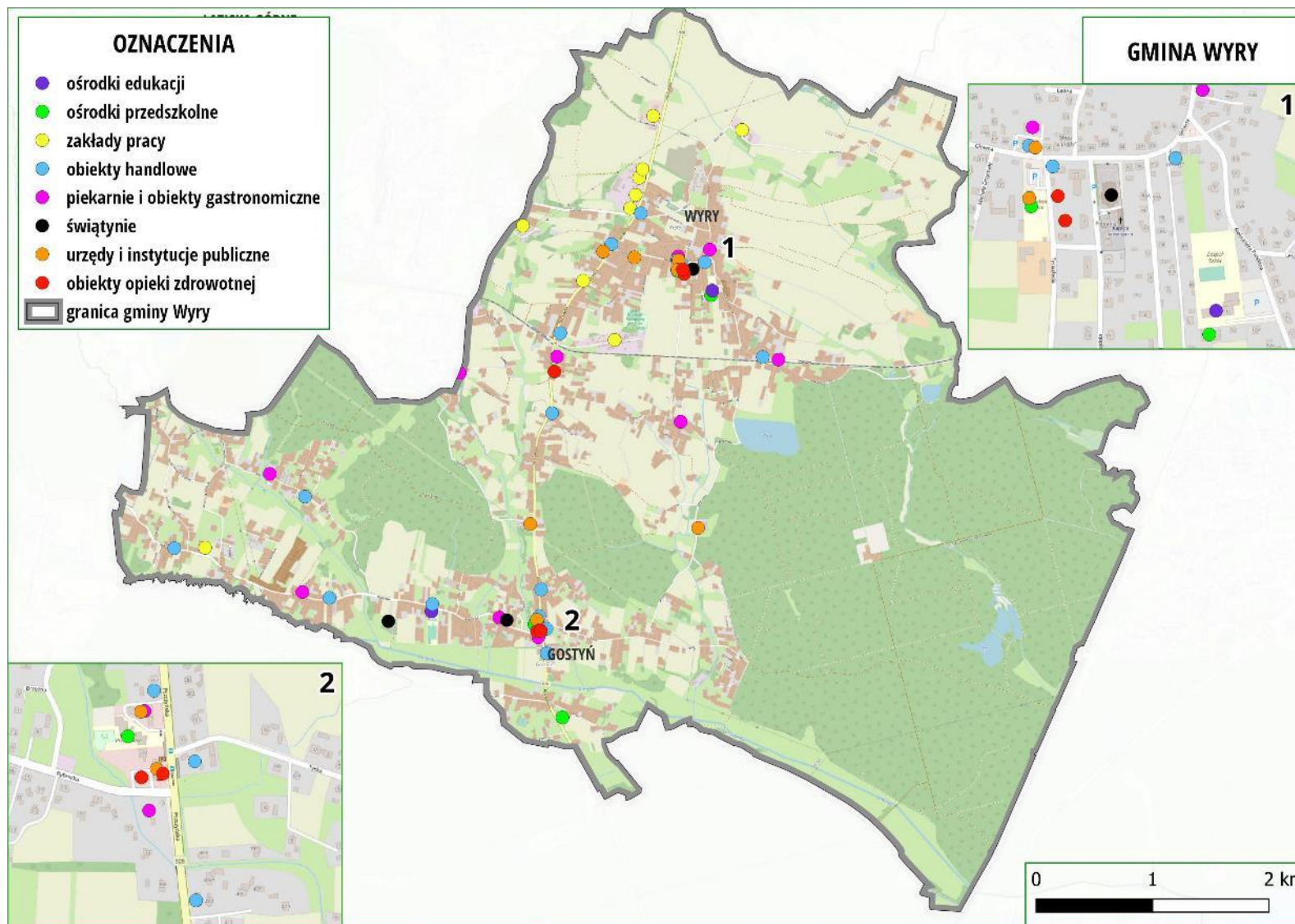
Rys. 3.3 Struktura zatrudnienia

Źródło: Dane GUS, 2019.

W roku 2020 najczęściej zatrudnionych pracowników było w mikro, małych i średnich przedsiębiorstwach zatrudniających do 250 pracowników (960 osób) oraz w mikro-przedsiębiorstwach zatrudniających do 9 pracowników (926 osób). Wśród 785 osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą w gminie Wiry najczęściej deklarowanymi rodzajami przeważającej działalności są handel hurtowy i detaliczny oraz naprawa pojazdów samochodowych i motocykli (187 podmiotów), działalność profesjonalna, naukowa i techniczna (104 podmioty), budownictwo (98 podmiotów) i przetwórstwo przemysłowe (85 podmiotów), które łącznie stanowią 66 % podmiotów.

W gminie funkcjonują sklepy mała powierzchniowe, spożywcze. Tylko w Wyrach zlokalizowany jest dyskont spożywczy. Dlatego w celu dokonania większych zakupów, w tym wszystkich niespożywczych, mieszkańcy Wyr i Gostyni muszą wykonywać podróże do pobliskich miejscowości – np. do Łazisk Górnych (średnio 5 km), Mikołowa (średnio 5 km), Tychów (średnio 15 km).

3.3 Generatory ruchu



Rys. 3.4 Generatory ruchu na terenie gminy Wiry

Źródło: Opracowanie własne

3.3.1 Ośrodki edukacji

Tab. 3.1 Zestawienie lokalizacji szkół podstawowych oraz przedszkoli

L.p.	Ośrodki edukacji
1.	Szkoła Podstawowa im. Bohaterów Września 1939 w Gostyni, Rybnicka 141, 43-176 Gostyń
2.	Szkoła Podstawowa w Wyrach Puszkina 10, 43-175 Wiry
3.	Gminne Przedszkole w Wyrach, Puszkina 10a, 43-175 Wiry
4.	Gminne Przedszkole w Wyrach, Główna 107, 43-175 Wiry
5.	Gminne Przedszkole w Gostyni Pszczyńska 366a, 43-176 Gostyń
6.	Żłobek i Przedszkole Troskliwe Misie Pszczyńska 449, 43-176 Gostyń
7.	Prywatne Przedszkole Językowe Oxfordzik Wojciecha Drzymały 8E, 43-176 Gostyń

Źródło: Opracowanie własne

3.3.2 Główne miejsca pracy

Tab. 3.2. Zestawienie lokalizacji zakładów pracy i przedsiębiorstw

L.p.	Zakład pracy i przedsiębiorstwa
1.	PPH. ADW Sp. z o.o. Zbożowa 2, 43-175 Wiry
2.	Przedsiębiorstwa „strefy przemysłowej” Pszczyńska (od ul. Łaziskiej w stronę Mikołowa), 43-175 Wiry
3.	Oddział InPost Katowice Na Wierzyso 7, 43-175 Wiry
4.	FLOW CONTROL sp. z o.o. Pszczyńska 106, 43-175 Wiry
5.	Przedsiębiorstwa „strefy przemysłowej” Pszczyńska 167, 43-175 Wiry

L.p.	Zakład pracy i przedsiębiorstwa
6.	Noma Tools Łaziska 27, 43-175 Wiry
7.	Wenta Sp. z o.o. Sp. Komandytowo – Akcyjna Rybnicka 224, 43-176 Gostyń

Źródło: Opracowanie własne

3.3.3 Główne miejsca handlu

Tab. 3.3. Zestawienie lokalizacji głównych miejsc handlu

L.p.	Główne miejsca handlu
1.	Sklep spożywczy Odido Zjednoczenia 16, 43-175 Wiry
2.	Agro-Market Pszczyńska 70, 43-175 Wiry
3.	Sklep spożywczy Rabat Główna 58, 43-175 Wiry
4.	Sklep spożywczy Pojda Waclaw Główna 50, 43-175 Wiry
5.	Sklep spożywczy ARMAC Główna 103, 43-175 Wiry
6.	Sklep spożywczy ABC Beata Rzepka Dworcowa 3, 43-175 Wiry
7.	Sklep wielobranżowy Iśka Główna 91, 43-175 Wiry
8.	Sklep Dino Pszczyńska 163, 43-175 Wiry
9.	Sklep ogrodnicy „CentrumOgrodu.pl” Spokojna 2, 43-175 Wiry
10.	Sklep spożywczy ABC Rybnicka 244, 43-176 Gostyń
11.	Munimentum Point Pszczyńska 403A, 43-176 Gostyń
12.	Sklep spożywczy Tyska 2, 43-176 Gostyń

Lp.	Główne miejsca handlu
13.	Spożywczość Pszczczyńska 347, 43-176 Gostyń
14.	"Lucas" Materiały budowlane Rybnicka 80, 43-176 Gostyń
15.	Sklep Motylek Motyla 17B, 43-176 Gostyń
16.	Sklep spożywczy Pszczczyńska 364, 43-176 Gostyń
17.	Sklep Spożywczy „Elvo” ABC Rybnicka 154, 43-176 Gostyń

Źródło: Opracowanie własne

3.3.4 Piekarnie i obiekty gastronomiczne

Tab. 3.4. Zestawienie lokalizacji piekarni i obiektów gastronomicznych

Lp.	Piekarnie i obiekty gastronomiczne
1.	Piekarnia Tradycja Główna 77, 43-175 Wiry
2.	Piekarnia Garus Główna 56, 43-175 Wiry
3.	Piekarnia Tradycja Rybnicka 1, 43-176 Gostyń
4.	Piekarnia Gorzawski Fr. Olmy 1, 43-176 Gostyń
5.	Restauracja Dworek Pszczczyńska 171, 43-175 Wiry
6.	Dwa Światy Pszczczyńska 76, 43-175 Wiry
7.	Dworzec Wiry Dworcowa 4, 43-175 Wiry
8.	Bar Zacisze Zawodzie 25, 43-175 Wiry
9.	Stara Chata Rybnicka 178, 43-176 Gostyń

Lp.	Piekarnie i obiekty gastronomiczne
10.	Gostyniec. Dom Przyjęć Okolicznościowych Motyla 42c, 43-176 Gostyń
11.	Lody u Tofika Tysiąclecia 99, 43-175 Wiry
12.	Słodka Chatka Pszczczyńska 366, 43-176 Gostyń

Źródło: Opracowanie własne

3.3.5 Świątynie

Tab. 3.5. Zestawienie lokalizacji świątyń

Lp.	Świątynie
1.	Kościół pw. Najświętszego Serca Pana Jezusa ks. Franciszka Bojdoła 3, 43-175 Wiry
2.	Kościół pw. Podwyższenia Krzyża Świętego w Gostyni Rybnicka 175, 43-176 Gostyń
3.	Kościół pw. Świętego Piotra i Pawła ks. Franciszka Olmy 4, 43-176 Gostyń

Źródło: Opracowanie własne

3.3.6 Lokalizacja urzędów i instytucji publicznych

Tab. 3.6. Zestawienie lokalizacji urzędów i instytucji publicznych

Lp.	Urzędy i instytucje publiczne
1.	Urząd Gminy Wiry Główna 133, 43-175 Wiry
2.	Urząd Gminy Wiry Poczta Polska Bank Spółdzielczy w Tychach PK Wiry Gminna Biblioteka Publiczna w Wyrach Główna 58, 43-175 Wiry
3.	Zakład Gospodarki Komunalnej Wagonowa 35, 43-175 Wiry

L.p.	Urzędy i instytucje publiczne
4.	Dom Kultury Pszczyńska 366, 43-176 Gostyń
5.	Gminna Biblioteka Publiczna Filia w Gostyni Pszczyńska 372, 43-176 Gostyń
6.	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Wyrach Główna 107, 43-175 Wiry
7.	Ochotnicza Straż Pożarna w Wyrach Pszczyńska 76, 43-175 Wiry
8.	Ochotnicza Straż Pożarna w Gostyni Pszczyńska 296, 43-176 Gostyń

Źródło: Opracowanie własne

3.3.7 Obiekty opieki zdrowotnej

Tab. 3.7. Zestawienie lokalizacji obiektów opieki zdrowotnej

L.p.	Opieka zdrowotna
1.	Familiamed Rybnicka 2, 43-176 Gostyń
2.	NZOZ „WYRMED” Tysiąclecia 5, 43-175 Wiry
3.	Dentysta Wiry Różana 2, 43-175 Wiry
4.	Apteka im. I. Łukasiewicza Tysiąclecia 3, 43-175 Wiry
5.	Apteka Gostyń Pszczyńska 368, 43-176 Gostyń

Źródło: Opracowanie własne

4 CHARAKTERYSTYKA UKŁADU DROGOWEGO W GMINIE WYRY

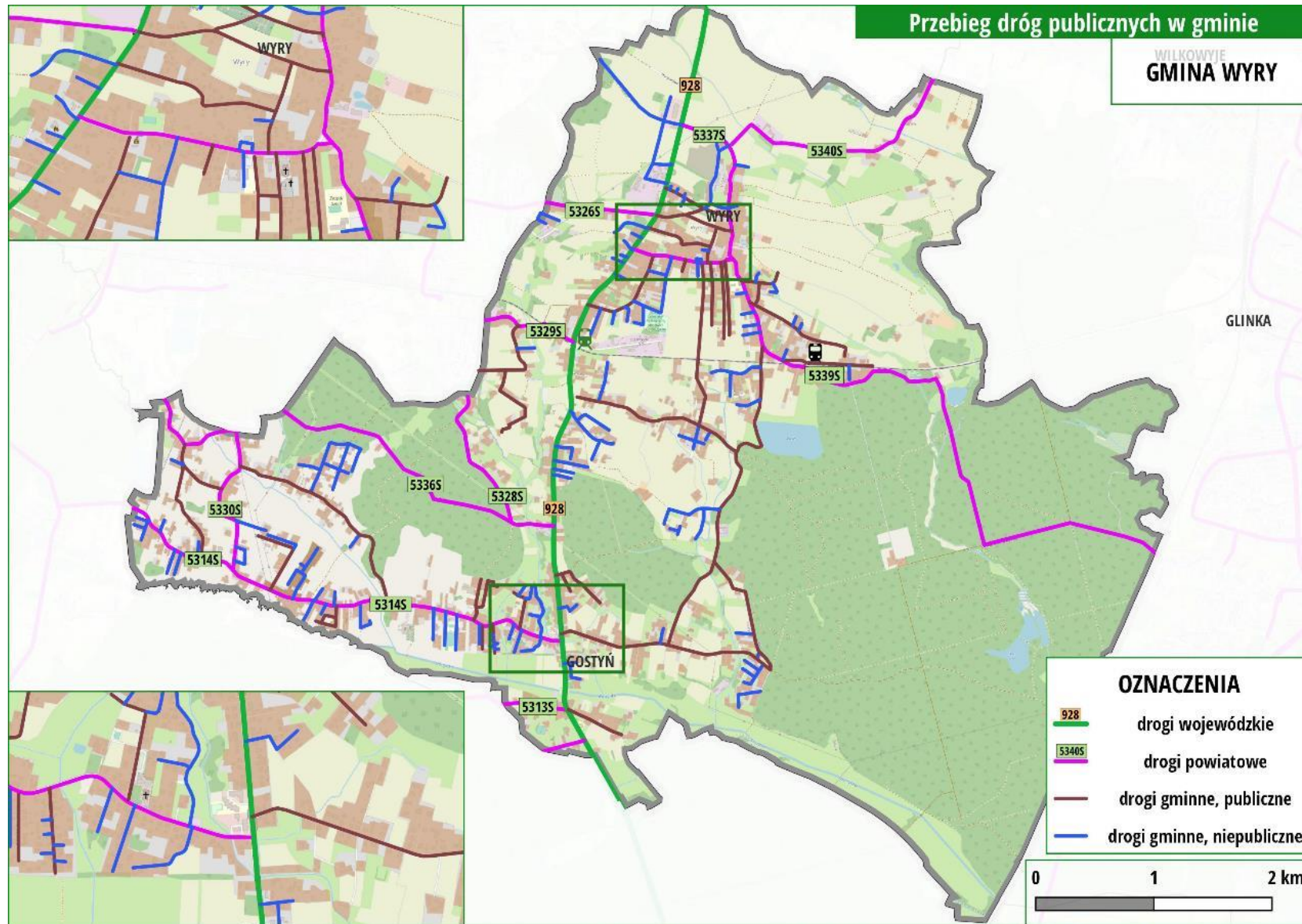
4.1 Wykaz i przebiegi dróg

Przez teren gminy Wyry przebiegają drogi publiczne i niepubliczne⁴⁵ o łącznej długości ok. 73,4 km. Przebieg dróg w granicach gminy Wyry wskazany jest w poniższym zestawieniu tekstem pogrubionym, a przebieg poza granicami gminy został wskazany kursywą. Długość podana została dla całego odcinka drogi wyłącznie w granicach administracyjnych gminy Wyry. Drogi publiczne o łącznej długości ok. 54,3 km, dzielą się na:

- drogę wojewódzką - DW928 relacji: *Mikołów (DK44)* – **Wyry (ul. Pszczyńska)** – **Gostyń (ul. Pszczyńska)** – *Kobiór (DK1)*, długości ok. 7,160 km,
- dziesięć dróg powiatowych o długości 22,748 km, w tym:
 - 5313S relacji: **Gostyń DW928** (ul. Pszczyńska) – **ul. Miarowa – granica gminy** – *Orzesze (ul. Jana Długosza)*, długości 1,6 km,
 - 5314S relacji: **Gostyń DW928** (ul. Pszczyńska) – **ul. Rybnicka – granica gminy** – *Orzesze (DK81/DW926, ul. Centralna)*, długości 4 km,
 - 5326S relacji: **Wyry DW928** (ul. Pszczyńska) – **ul. Łaziska – granica gminy** – *Łaziska Górne (DK81, ul. Św. Jana Pawła II)*, długości 0,944 km,
 - 5328S relacji: **Gostyń DW928** (ul. Pszczyńska) – **ul. Łuczników – granica gminy** – *Łaziska Górne (DP 5326D)*, długości 1,28 km,
- 5329S relacji: **Wyry DW928** (ul. Pszczyńska) – **ul. Magazynowa – granica gminy** – *Łaziska Górne (DP 5326D)*, długości 0,822 km,
- 5330S relacji: **Gostyń DP 5314S** (ul. Rybnicka) – **ul. Wojciecha Drzymały – granica gminy** – *Łaziska Górne (DP 5329D)*, długości 2,290 km,
- 5336S relacji: **Gostyń DP 5328S** (ul. Łuczników) – **ul. Macierzanki – granica gminy** – *Łaziska Górne (DP 5330S)*, długości 2,3 km,
- 5337S relacji: **Wyry DW928** (ul. Pszczyńska) – **ul. Główna⁴⁶ – Wyry DW928** (ul. Pszczyńska), długości 2,224 km,
- 5339S relacji: **Wyry DP 5337S** (ul. Główna) – **ul. Aleksandra Puszkina** – granica gminy – *Tychy-Żwaków (DP 8016S)*, długości 5,093 km,
- 5340S relacji: **Wyry DP 5337S** (ul. Główna) – **ul. Zbożowa – granica gminy** – *Tychy-Wilkowyje (DP 8007S)*, długości 2,195 km,
- drogi gminne o łącznej długości 44,032 km, w tym:
 - publiczne – 32 ulice o łącznej długości 24,371 km (w tym 18 ulic o łącznej długości 14,113 km w Wyrach i 14 ulic o łącznej długości 10,769 km w Gostyni),
 - niepubliczne (wewnętrzne oraz dojazdowe) o łącznej długości 19,661 km (9,319 km w Wyrach i 10,342 km w Gostyni).

⁴⁵ Na podstawie aktualnych danych odpowiednich zarządców dróg.

⁴⁶ Poprzednia nazwa ulicy – ul. Dąbrowszczaków.



Rys. 4.1 Przebieg dróg publicznych w gminie Wiry

Źródło: Opracowanie własne

4.2 Charakterystyka techniczno-funkcjonalna układu drogowego

4.2.1 Układ drogowy gminy na tle systemu transportowego województwa i powiatu

Gmina Wyry położona jest pomiędzy głównymi trasami południowej części województwa śląskiego – autostradą A1 od zachodu, autostradą A4 od północy, drogą ekspresową S1 i DK1 od wschodu i drogą ekspresową S52 od południa. Główną osią komunikacyjną gminy jest DW928, która stanowi ważny łącznik drogowy pomiędzy Mikołowem (A4–DK44 od strony Gliwic oraz A4–DK81 od strony Katowic) a Pszczyną (DK1 i dalej do Czechowic-Dziedzic i Bielska-Białej).

Na tle powiatu mikołowskiego drogi powiatowe mają zróżnicowane znaczenie dla układu drogowego gminy, pełniąc funkcję powiązań wewnątrz- i międzygminnych. Dwie drogi powiatowe, ze względu na niewydzielenie ich w *mpzp* oraz przebieg przez tereny leśne (część DP 5339S – ul. Aleksandra Puszkina od Leśniczówki do granicy gminy i cała DP 5336S – ul. Macierzanki), nie mają znaczenia dla ruchu drogowego w gminie Wyry.

Natomiast drogi gminne pełnią w zasadzie tylko funkcję powiązań wewnątrzgminnych i wewnątrz osiedlowych.

Wszystkie drogi publiczne w gminie są jednojezdniowe. Drogi: wojewódzka, większość powiatowych i część dróg gminnych posiadają przekrój dwupasowy (1/2 – jedna jezdnia z dwoma pasami ruchu w przeciwnym kierunku). Natomiast część dróg powiatowych oraz pozostałe drogi gminne publiczne i niepubliczne, posiadają jezdnię o przekroju dwukierunkowym 1/1, o szerokości uniemożliwiającej wyznaczenie dwóch pasów ruchu.

4.2.2 Obecne klasy techniczne dróg

Drogi publiczne podzielone są na przypisane im odpowiednie kategorie dróg⁴⁷ oraz wynikające z wymogów technicznych i użytkowych klasy techniczne⁴⁸. Dla ulic i dróg zamiejskich w gminie Wyry obowiązują klasy techniczne: **G** – główna, **Z** – zbiorcza, **L** – lokalna i **D** – dojazdowa, odpowiednie dla funkcji danej drogi w sieci drogowej województwa, powiatu oraz gminy. Klasa techniczna warunkowana jest m.in. kategorią drogi⁴⁹, przekrojem drogi⁵⁰ oraz szerokością pasa ruchu⁵¹. W trudnych warunkach⁵², w tym w ramach przebudowy dróg, dopuszcza się przyjęcie klasy technicznej o jeden poziom niższej⁵³, tj. odpowiednio z G na Z oraz z Z na L.

47 Art. 2 ust. 1 ustawy o drogach publicznych.

48 §11 rozporządzenia w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych.

49 *Ibidem* §12 ust. 3 pkt. 2, 3, 4.

50 *Ibid.* §15 ust. 1 pkt. 3, 4, 5, 6, ust. 4 pkt. 2, 3, 4, 5, ust. 6.

51 *Ibid.* §17 ust. 1 pkt. 4, 5, 6, 7.

52 *Ibid.* §4 ust. 22.

53 *Ibid.* §12 ust. 3 pkt. 2, 3, 4.

Obecnie w granicach gminy Wyry drogi publiczne posiadają następujące klasy techniczne. (W nawiasie podana została nazwa ulicy na przebiegu danej drogi w granicach gminy Wyry):

- DW928 (ul. Pszczyńska) – klasa techniczna **G** (na odcinku w Mikołowie i w gminie Kobiór – G),
- 5313S (ul. Miarowa) – klasa techniczna **L** (na odcinku w Orzeszu – Z),
- 5314S (ul. Rybnicka) – klasa techniczna **Z** (odcinku w Orzeszu – Z),
- 5326S (ul. Łaziska) – klasa techniczna **Z** (na odcinku w Łaziskach Górnych – Z),
- 5328S (ul. Łuczników) – klasa techniczna **L** (na odcinku w Łaziskach Górnych – Z/L),
- 5329S (ul. Magazynowa) – klasa techniczna **L/D** (na odcinku w Łaziskach Górnych – L),
- 5330S (ul. Wojciecha Drzymały) – klasa techniczna **L** (na odcinku w Łaziskach Górnych – L),
- 5336S (ul. Macierzanki) – klasa techniczna **D** (na odcinku w Łaziskach Górnych – L),
- 5337S (ul. Główna) – klasa techniczna **L**,
- 5339S (ul. Aleksandra Puszkina) – klasa techniczna **D** (na odcinku w Tychach jako DP 8016S – L),
- 5340S (ul. Zbożowa) – klasa techniczna **L** (na odcinku w Tychach (jako DP 8007S) – L),
- drogi gminne publiczne (ulice: Dworcowa, Dwór, Franciszka Fityki, Franciszka Kłosa, Kopaniny, Leśna, Ładna, Miarowa, Motyla, Obrońców Ziemi Śląskiej, Profilowa, Słoneczna, Tęczowa, Tysiąclecia, Tyska, Wagonowa, Zajęcza, Zawodzie, Zjednoczenia i Zwycięstwa) – klasa techniczna **L**,

- drogi gminne publiczne – ulice: Wróbla, Jana Kasprowicza, Leszczynowa, Łabędzia, Widok, Ks. Franciszka Bojdoła, Główna (boczna), Kpt. Jana Rybczyńskiego, Pszczela, Płk. Władysława Kiełbasy, Ks. Tomasza Mamzera, Ks. Franciszka Olmy) – klasa techniczna **D**,
- wszystkie drogi niepubliczne (wewnętrzne i dojazdowe) – klasa techniczna **D**.

Przebiegi dróg w gminie Wyry w podziale na obecne klasy techniczne prezentuje Rys. 4.2.

4.2.3 Odcinki nienormatywne dróg – szerokości jezdni i skrajnie pionowe

Dla dróg publicznych według ich kategorii oraz klas technicznych określone są minimalne parametry dotyczące:

- skrajni poziomej – szerokość pasa ruchu,
- skrajni pionowej – wysokość obiektów nad drogą.

Szerokości pasa ruchu wyznaczające szerokość jezdni, są ważnym czynnikiem oddziałującym na bezpieczeństwo ruchu drogowego i prędkość ruchu pojazdów. Standardowa szerokość pasa ruchu dla dróg, w zależności od klasy technicznej drogi⁵⁴ powinna wynosić dla dróg klasy technicznej:

- G – 3,5 m,
- Z – 3,0 m, dopuszcza się 3,25 m lub 3,50 m,
- L – 2,75, dopuszcza się 3,00 m, 3,25 m lub 3,50 m,
- D – 2,50, dopuszcza się 2,75 m, 3,00 m, 3,25 m lub 3,50 m.

54 Ibid. §17 ust. 1 pkt. 4, 5, 6, 7.

W trudnych warunkach⁵⁵ dopuszcza się minimalną szerokość pasa ruchu dla dróg klasy technicznej:

- G – 3,25 m,
- Z – 2,75m,
- L – 2,5 m,
- D – 2,25 m.

Dodatkowo w ramach uspokojenia ruchu dopuszcza się zmniejszenie szerokości pasa ruchu do nie mniej niż 2,25 m.

Za odcinki o nienormatywnej skrajni poziomej przyjmuje się odcinki dróg klasy technicznej:

- G – z szerokością jezdni mniejszą od 6,5 m,
- Z – o szerokość jezdni mniejszej od 5,5 m,
- L – o szerokość jezdni mniejszej od 5,0 m,
- D – o szerokość jezdni mniejszej od 4,5 m.

Uwzględniając wymogi minimalnej szerokości jezdni, na sieci drogowej w gminie Wyry spełniają je drogi:

- DP 5314S (ul. Rybnicka) – 6,1 m przy klasie technicznej – Z,
- DP 5326S (ul. Łaziska) – 6,0 m przy klasie technicznej – Z,
- DP 5328S (ul. Łuczników) – 5,5 m przy klasie technicznej – L,

- DP 5329S (ul. Magazynowa) – 5,5 m przy klasie technicznej – D/L,
- DP 5330S (ul. Wojciecha Drzymały) – 5,3 m przy klasie technicznej – L,
- DP 5337S (ul. Główna) – 6,6 m przy klasie technicznej – L,
- drogi gminne publiczne⁵⁶ o łącznej długości ok. 10,5 km dla posiadanej klasy technicznej – L,
- drogi gminne publiczne⁵⁷ o łącznej długości ok. 2,1 km dla posiadanej klasy technicznej – D,

a wymogów minimalnej szerokości jezdni nie spełniają drogi:

- DW928 (ul. Pszczyńska) – 6,0 m (odcinkowo do 7,0 m) dla posiadanej klasy technicznej G,
- DP 5313S (ul. Miarowa) – 4,5 m dla posiadanej klasy technicznej – L,
- DP 5336S (ul. Macierzanki) – 3,5 m dla posiadanej klasy technicznej – D,
- DP 5339S (ul. Aleksandra Puszkina) – 4,4 m dla posiadanej klasy technicznej – D
- DP 5340S (ul. Zbożowa) – 3,7 m dla posiadanej klasy technicznej – L,
- drogi gminne publiczne⁵⁸ o łącznej długości ok. 8,8 km dla posiadanej klasy technicznej – L,
- drogi gminne publiczne⁵⁹ o łącznej długości ok. 3 km dla posiadanej klasy technicznej – D.

⁵⁵ Ibid. §17 ust. 1 pkt 4, 5, 6, 7.

⁵⁶ Dotyczy łącznej długości wszystkich dróg gminnych publicznych klasy technicznej L, których szerokość jezdni jest większa niż 5,0 m oraz tych z odcinkami o zmiennej szerokości, na których występuje minimalna szerokość 5,0 m.

⁵⁷ Dotyczy łącznej długości wszystkich dróg gminnych publicznych klasy technicznej D, których szerokość jezdni jest większa niż 4,5 m oraz tych z odcinkami o zmiennej szerokości, na których występuje minimalna szerokość 4,5 m.

⁵⁸ Dotyczy łącznej długości wszystkich dróg gminnych publicznych klasy technicznej L, których szerokość jezdni jest mniejsza niż 5,0 m oraz tych z odcinkami o zmiennej szerokości, na których występuje szerokość mniejsza niż 5,0 m.

⁵⁹ Dotyczy łącznej długości wszystkich dróg gminnych publicznych klasy technicznej D, których szerokość jezdni jest mniejsza niż 4,50 m oraz tych z odcinkami o zmiennej szerokości, na których występuje szerokość mniejsza niż 4,50 m.

Normatywne szerokości jezdni występują na 52 % długości dróg gminnych publicznych klasy technicznej L oraz D, natomiast nienormatywne szerokości aż na 48 % długości tych dróg.

Na niektórych drogach powiatowych oraz gminnych lub ich odcinkach o nienormatywnej szerokości jezdni oraz o przekroju dwukierunkowym 1/1, zlokalizowane są odcinki o przekroju dwukierunkowym 1/2, tzw. mijanki (np. DP 5340S, ul. Zbożowa).

Określona wymagana ustawowo⁶⁰ wysokość obiektów nad jezdnią warunkowana jest m.in. klasą techniczną drogi. Nienormatywna skrajnia pionowa – czyli niższa od wymaganej, uniemożliwia przejazd pojazdów nienormatywnych, a także często pojazdów normatywnych. Normatywna skrajnia pionowa na drogach⁶¹ wynosi dla klasy technicznej:

- G, Z, L oraz D – 4,50 m nad jezdnią.

W trudnych warunkach oraz w przypadku kiedy obiekt nad drogą lub droga pod obiektem nie są budowane lub przebudowywane, dopuszcza się zmniejszenie skrajni pionowej dla dróg klasy technicznej G, Z, L oraz D – do 4,2 m nad jezdnią⁶². W przypadku skrajni jezdni dopuszcza się obniżenie skrajni poniżej 4,20 m nad jezdnią⁶³.

Nad chodnikiem, drogą dla rowerów oraz drogą dla pieszych i rowerów skrajnia pionowa nie może być mniejsza⁶⁴ niż 2,50 m. W trudnych warunkach oraz w przypadku kiedy obiekt nad drogą lub droga

⁶⁰ §78 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych.

⁶¹ Ibidem §80 ust. 1 pkt 2.

⁶² Ibid. §80 ust. 2 pkt. 1.

⁶³ Ibid. §80 ust. 2 pkt. 1.

pod obiektem nie są budowane lub przebudowywane dopuszcza się zmniejszenie skrajni⁶⁵ – nie mniejszą niż⁶⁶ 2,20 m.

Obiekty inżynierskie zlokalizowane na terenie gminy Wiry nad drogami:

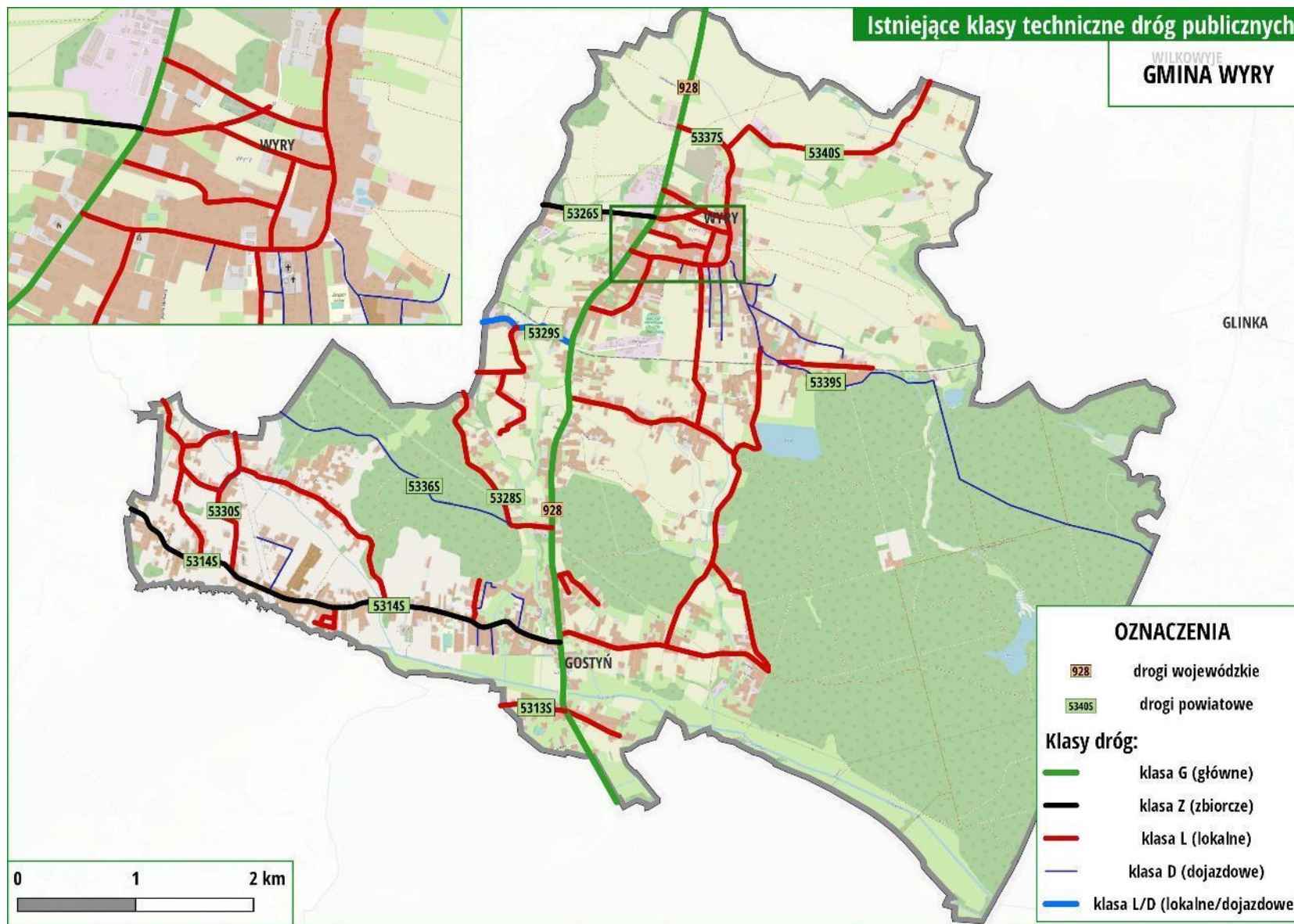
- DG: boczna ul. Rybnickiej (posesje 294-296) w Gostyni – instalacja przebiegająca po estakadzie nadziemnej w kierunku składowiska odpadów paleniskowych „Gardawice” o normatywnej skrajni pionowej (co najmniej 4,50 m),
- DG: boczna ul. Rybnickiej (do ul. Wojciecha Drzymały) w Gostyni – instalacja jw.,
- DP 5330S: ul. Wojciecha Drzymały w Gostyni – instalacja jw.

Poza ww. obiektem na terenie gminy Wiry nie ma obiektów (wiadukty, mosty, kładki) nad drogami, przez to nie występują ograniczenia skrajni pionowej dla pojazdów.

⁶⁴ Ibid. §80 ust. 1 pkt 3.

⁶⁵ Ibid. §80 ust. 2 pkt 2.

⁶⁶ Wartość na podstawie poprzednio obowiązujących zapisów Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.



Rys. 4.2 Obecne klasy techniczne dróg publicznych

Źródło: Opracowanie własne

4.2.4 Nośność dróg i mostów

Zgodnie z Wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej i aktualnymi wymogami polskiego ustawodawstwa, obecnie wszystkie drogi publiczne w Polsce muszą obligatoryjnie posiadać nawierzchnię jezdni o nośności 115 kN/oś, dostosowaną do poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 11,5 t.

Pojazdy te są pojazdami normatywnymi, dopuszczonymi do ruchu na każdej drodze publicznej.

Rzeczywista nośność dróg publicznych w gminie Wyry wynosi, zgodnie z wymogami technicznymi dla dróg sprzed wyroku TSUE – 80 kN/oś, a część z nich, szczególnie o nawierzchni gruntowej, posiada niższą nośność. Ze względu na nośność drogi oraz jej stan techniczny, na kilku drogach obowiązują zakazy ruchu pojazdów i zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej (DMC) ponad wartość wskazaną na znaku B-18:

- w Wyrach:
 - DP 5329S, ul. Magazynowa – ograniczenie do 7 t,
 - DP 5337S, ul. Główna (wlot południowy) – ograniczenie do 10 t,
 - DP 5339S, ul. Aleksandra Puszkina (od ul. Wagonowej do granicy gminy) – ograniczenie do 15 t,
 - DG 676509S, ul. Zjednoczenia – ograniczenie do 10 t,
 - na części DG (np. ul. Różana) – ograniczenia lokalne (np. do 3,5 t),
- w Gostyni:
 - DP 5313S, ul. Miarowa – ograniczenie do 15 t,
 - DP 5314S, ul. Rybnicka – ograniczenie do 15 t,
 - DP 5328S, ul. Łuczniaków – ograniczenie do 7 t,
 - DP 5330S, ul. Wojciecha Drzymały – ograniczenie do 7 t,
 - DG 676005S, ul. Tyska – ograniczenie do 10 t,
- DG 676004S, ul. Tęczowa (Wagonowa – Tyska) – ograniczenie do 10 t.
- na części DG (np. ul. Franciszka Kłosa) – ograniczenia lokalne (np. do 2,5 t lub do 3,5 t).



Rys. 4.3 Ograniczenie tonażowe – Gostyń, ul. Rybnicka

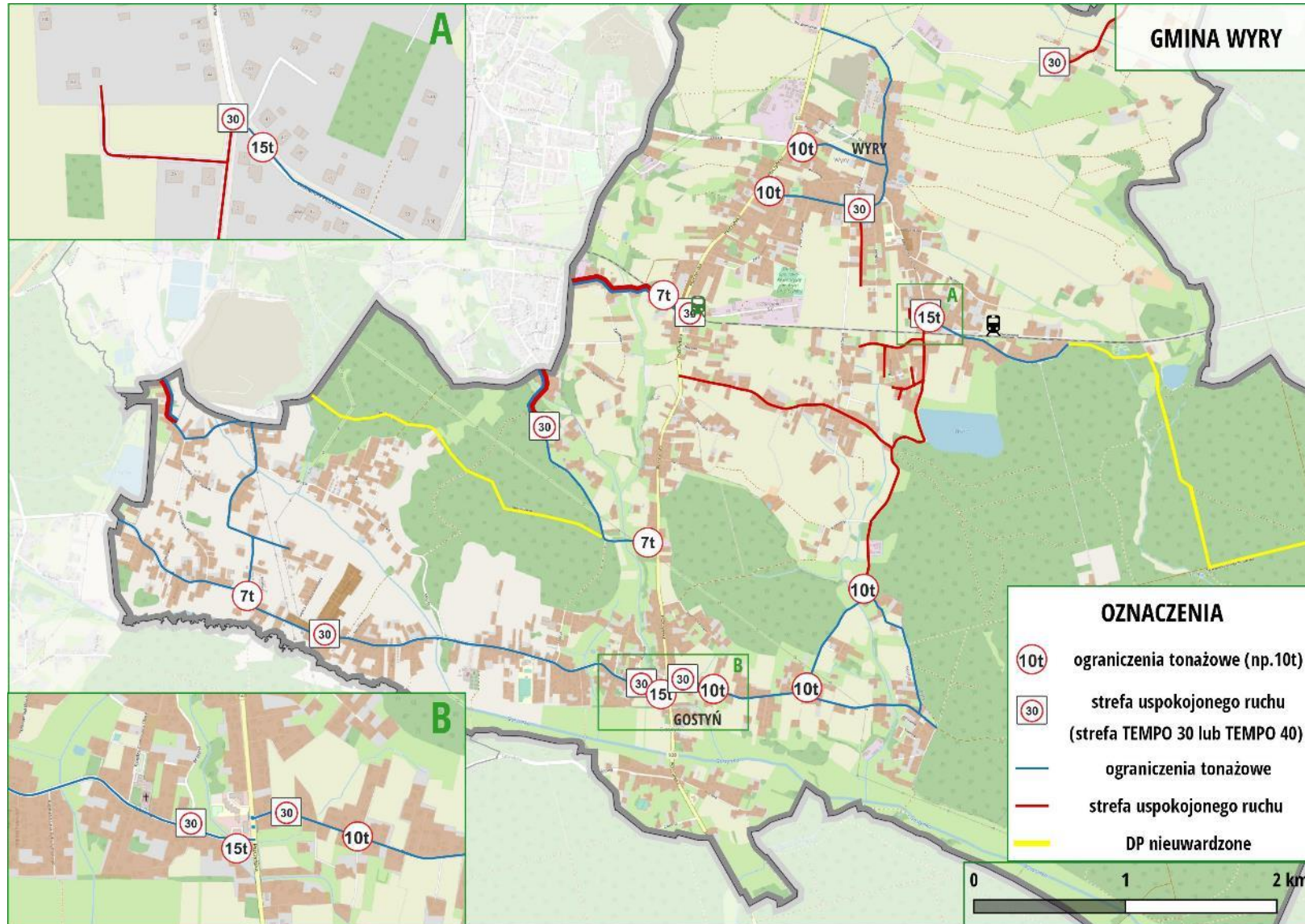
Źródło: Materiały własne

Na części z tych dróg dopuszczone są pojazdy i zespoły pojazdów o DMC ponad wartość wskazaną na znaku B-18, zgodnie z tabliczką pod znakiem wskazującej grupy pojazdów dopuszczonych do wjazdu na drogę z ograniczeniem tonażowym. Najczęściej dotyczy to służb miejskich, obsługi bytowej mieszkańców, zaopatrzenia i świadczenia usług oraz posiadających zezwolenia zarządcy drogi.

Jeden most na rzece Gostynka w Gostyni w ciągu DW928 nie posiada ograniczeń tonażowych dla pojazdów.

Łącznie ok. 46 km dróg publicznych w gminie Wiry posiada nawierzchnię utwardzoną (84,7% wszystkich dróg publicznych), w tym cały przebieg DW928 (ok. 7,2 km), drogi powiatowe (ok. 17,3 km z ok. 22,8 km dróg powiatowych) oraz ok. 21,5 km dróg gminnych publicznych.

Natomiast łącznie ok. 8,3 km dróg publicznych posiada nadal nawierzchnię nieutwardzoną na swoich przebiegach, tj. część dróg gminnych publicznych (ok. 2,8 km), cały przebieg DP 5336S (ok. 2,3 km) oraz odcinek DP 5339S (ok. 3,2 km). Stanowią one 15,3% wszystkich dróg publicznych.



Rys. 4.4 Nośność dróg i ograniczenia tonażowe na drogach w gminie Wiry

Źródło: Opracowanie własne

4.2.5 Skrzyżowania z liniami kolejowymi

W gminie Wiry do istotnych barier dla transportu drogowego należą, oprócz rzek i innych rodzajów wód płynących, istniejące i planowane linie kolejowe. Obecnie wszystkie skrzyżowania dróg z LK⁶⁷ 169 występują w formie przejazdu kolejowo-drogowego w jednym poziomie. Powoduje to ograniczenia w ruchu drogowym nie tylko na czas przejazdu pociągu, ale także na chwilę przed jego przejazdem. Szczególnie odczuwalne jest to na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A (przejazdy strzeżone z sygnalizatorami drogowymi i rogatkami) oraz kategorii B (przejazdy z samoczynnym systemem przejazdowym z sygnalizatorami drogowymi i rogatkami). Na nich pojazdy zatrzymywane są na określony czas przed fizycznym przejazdem pociągu przez przejazd, co wynika z przepisów kolejowych.

Natomiast na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii C (przejazdy z samoczynnym systemem przejazdowym z sygnalizatorami drogowymi) oraz D (przejazdy ze znakiem G-3 lub G-4 tzw. krzyżem św. Andrzeja oraz dodatkowo znakiem B-20 Stop), za bezpieczny przejazd i przejście odpowiada tylko użytkownik drogi. Dlatego są to najbardziej kolizyjne i niebezpieczne miejsca krzyżowania się dróg z liniami kolejowymi.

W gminie Wiry funkcjonuje sześć przejazdów kolejowo-drogowych jednopoziomowych wyłącznie dwóch kategorii – B oraz C, wszystkie zlokalizowane na LK 169 w Wyrach:

- ul. Magazynowa (DP 5329S) – przejazd kategorii C,
- ul. Pszczyńska (DW928) – przejazd kategorii B,
- ul. Tysiąclecia (DG 676506S) – przejazd kategorii C,
- ul. Wagonowa (DG 676507S) – przejazd kategorii C,
- ul. Aleksandra Puszkina (DP 5339S) – przejazd kategorii C,
- ul. Leszczynowa (DG) – przejazd kategorii C.



Rys. 4.5 Przejazd kolejowo-drogowy kategorii B – Wiry, ul. Pszczyńska

Źródło: Materiały własne

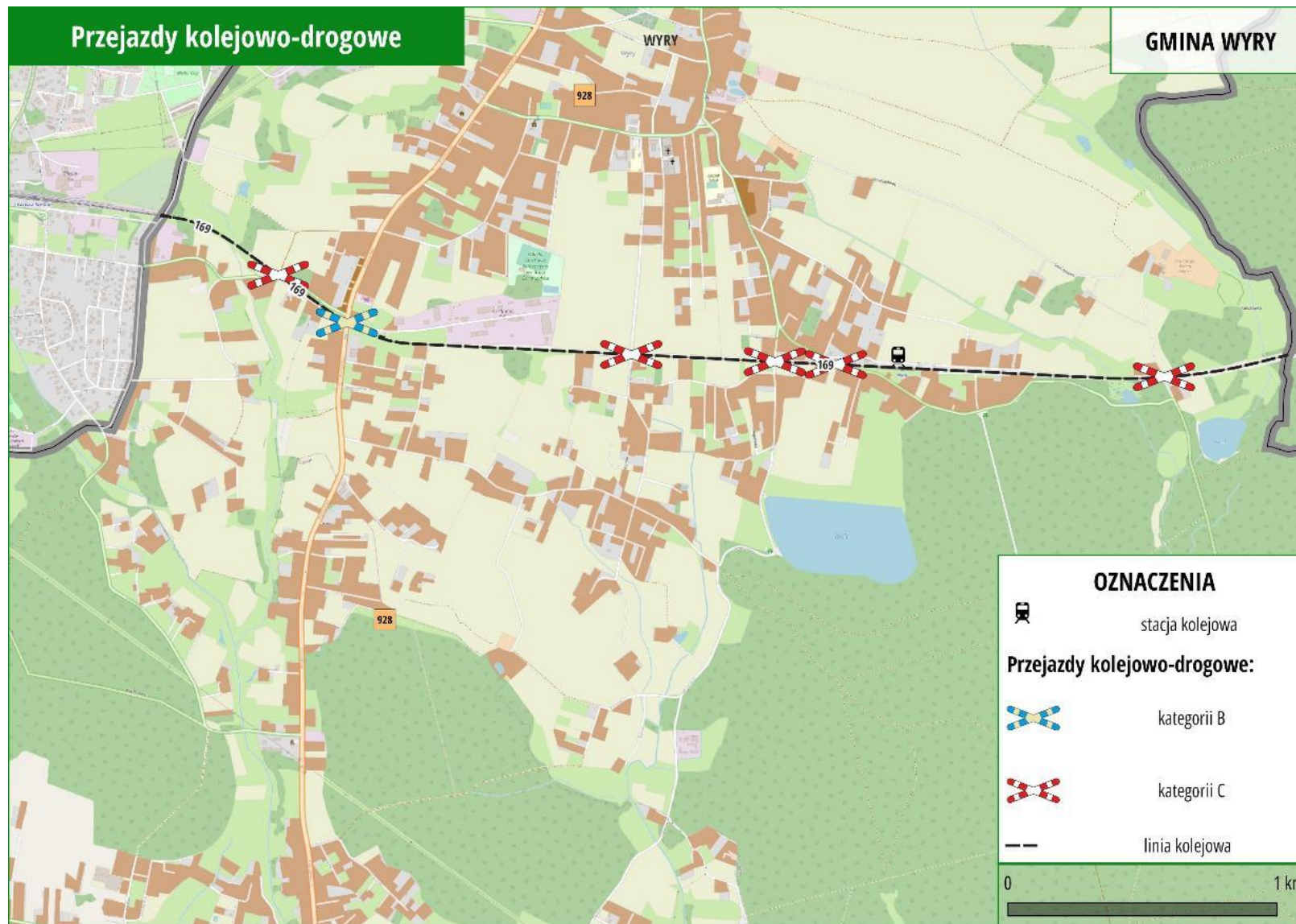
⁶⁷ LK – linia kolejowa.



Rys. 4.6 Przejazd kolejowo-drogowy kategorii C – Wiry, ul. Tysiąclecia.

Źródło: Materiały własne

W celu zwiększenia zarówno poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego i ruchu kolejowego, jak i niwelowania zbędnych barier komunikacyjnych dla ruchu drogowego, co najmniej główne drogi powinny krzyżować się z istniejącą LK 169 (oraz muszą obligatoryjnie krzyżować się z nowymi liniami kolejowymi) w drugim poziomie – poprzez wiadukt lub tunel. Jest to najbezpieczniejszy rodzaj skrzyżowania ruchu drogowego z ruchem kolejowym, likwidujący punkty kolizji oraz niepowodujący przerw i opóźnień zarówno w ruchu kolejowym, jak i w ruchu drogowym.



Rys. 4.7 Lokalizacja przejazdów kolejowo-drogowych w gminie Wiry

Źródło: Opracowanie własne

4.3 Infrastruktura publicznego transportu zbiorowego

W granicach gminy Wiry zlokalizowanych jest 28 autobusowych przystanków transportu zbiorowego, w tym 13 par przystanków oraz 2 przystanki po jednej stronie drogi (bez pary):

- na DW928 (ul. Pszczyńska) – 14 przystanków (w tym 2 pary oraz 1 pojedynczy w Wyrach i 4 pary oraz 1 pojedynczy w Gostyni),
- na DP 5314S (ul. Rybnicka) – 10 przystanków (5 par w Gostyni),
- na DP 5337S (ul. Główna) – 4 przystanki (2 pary w Wyrach),

które obsługiwane są przez trzy linie autobusowe (69, 157, 294), łączące miejscowości gminy Wiry z Łaziskami Górnymi (m.in. ze stacją kolejową Łaziska Górne), z Mikołowem (m.in. ze stacją kolejową Mikołów), z Tychami (m.in. z Wojewódzkim Szpitalem Specjalistycznym w Tychach), Żorami (m.in. z Centrum Przesiadkowym w Żorach).

Planowane jest uruchomienie linii metropolitalnej M12 łączącej Gostyń i Wiry z Katowicami (Dworzec Kolejowy).

Dodatkowo mieszkańców gminy obsługują autobusowe przystanki transportu zbiorowego zlokalizowane poza granicami gminy Wiry, w odległości około 10 minut dojazdu pieszego:

- przystanek na DP 5326S w Łaziskach Górnych przy ul. Wyrskiej, obsługujący jedną linią (69) dodatkowo mieszkańców przy ul. Łaziska w Wyrach,
- przystanek na DP 5329S w Łaziskach Górnych przy stacji kolejowej Łaziska Średnie, obsługujący dwiema liniami (45, 525) dodatkowo

mieszkańców ul. Magazynowej i ul. Zawodzie w Wyrach oraz ul. Łuczników w Gostyni,

- przystanek na skrzyżowaniu Mikołowska/Wierzbowa w Tychach, obsługujący dwiema liniami (75, 268) także mieszkańców ul. Zbożowej (os. Ostrów) w Wyrach (czas dojazdu powyżej 10 minut).

Obecna infrastruktura autobusowych przystanków transportu zbiorowego jest dostateczna i w większości zgodna z obowiązującymi standardami ujętymi w *Standardach dostępności ruchu pieszych dla miast i gmin Górnośląsko-Zagłębiowskiej*. Składa się ona:

- na DW928 w Wyrach:
 - z 1 przystanku (bez pary) na pasie ruchu, na poboczu drogi, ze słupkiem ze znakiem D-15,
 - z 2 przystanków w zatoce przystankowej, z peronem przystankowym, wiatą przystankową i słupkiem ze znakiem D-15,
 - z 2 przystanków w zatoce przystankowej, z wiatą przystankową i słupkiem ze znakiem D-15,
- na DW928 w Gostyni:
 - z 1 przystanku (bez pary) na pasie ruchu, na poboczu drogi, ze słupkiem ze znakiem D-15,
 - z 1 przystanku na pasie ruchu, z peronem przystankowym, wiatą przystankową i słupkiem ze znakiem D-15,
 - z 1 przystanku na pasie ruchu, z wiatą przystankową i słupkiem ze znakiem D-15,
 - z 5 przystanków (w tym 2 par przystanków) w zatoce przystankowej, z peronem przystankowym, wiatą przystankową i słupkiem ze znakiem D-15,

- z 1 przystanku w zatoce przystankowej, z wiatą przystankową i słupkiem ze znakiem D-15,
- na DP 5314S, ul. Rybnicka w Gostyni:
 - z 1 przystanku (bez pary) na pasie ruchu, na poboczu drogi, ze słupkiem ze znakiem D-15,
 - z 2 przystanków na pasie ruchu, z peronem przystankowym i słupkiem ze znakiem D-15,
 - z 2 przystanków na pasie ruchu, z wiatą przystankową i słupkiem ze znakiem D-15,
 - z 2 przystanków na pasie ruchu, z peronem przystankowymi i słupkiem ze znakiem D-15,
 - z 2 przystanków w zatoce przystankowej, z peronem przystankowym, wiatą przystankową i słupkiem ze znakiem D-15,
 - z 1 przystanku w zatoce przystankowej, z peronem przystankowym i słupkiem ze znakiem D-15,
- na DP 5337S, ul. Główna w Wyrach:
 - z 1 przystanku na pasie ruchu, z peronem przystankowym i słupkiem ze znakiem D-15,
 - z 3 przystanków (w tym 1 pary przystanków) na pasie ruchu, z wiatą przystankową i słupkiem ze znakiem D-15.



Rys. 4.8 Infrastruktura przystankowa – Wiry, ul. Główna

Źródło: Materiały własne

W gminie Wiry funkcjonuje jeden przystanek kolejowy Wiry na LK 169 przy ul. Dworcowej. Dostępność piesza obejmuje tylko bezpośrednio położone zabudowania, natomiast 10-minutowy dojazd rowerem obejmuje prawie całe Wiry.

Mając na uwadze obecną lokalizację i zasięg obszarowy autobusowych przystanków transportu zbiorowego (w tym trzech tuż za granicą gminy) oraz jednego przystanku kolejowego, liczba mieszkańców gminy Wiry którzy posiadają bardzo dobry dostęp od swojego miejsca zamieszkania do transportu zbiorowego⁶⁸ w odległości:

⁶⁸ Zgodnie z obligatoryjnym wskaźnikiem rezultatu określonym przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych określającym liczbę mieszkańców, którzy w odległości 417 m w linii prostej (dla autobusów i analogicznych środków transportu publicznego) lub 833 m w linii prostej (dla kolei)

od miejsca zamieszkania mają dostęp do przystanków zapewniających bardzo dobry dostęp do transportu zbiorowego.

- 417 m w linii prostej do autobusowych przystanków transportu zbiorowego wynosi 4 695 osób,
- 833 m w linii prostej do przystanku kolejowego wynosi 828 osób.

Na 8 559 mieszkańców gminy Wyrzy bardzo dobry dostęp do wszystkich istniejących przystanków publicznego transportu zbiorowego ma łącznie 64,7 % mieszkańców (5 539 osób), w tym 55 % (4 711 mieszkańców gminy) do autobusowych przystanków transportu zbiorowego oraz 9,7% (828 mieszkańców gminy) do przystanku kolejowego (dotyczy tylko mieszkańców okolicznych ulic).

Natomiast łącznie 35,3 % mieszkańców (3 020 osób) nie ma bardzo dobrego dostępu do wszystkich autobusowych przystanków transportu zbiorowego i przystanku kolejowego. W aspekcie autobusowych przystanków transportu zbiorowego dotyczy to szczególnie mieszkańców Wyrzy w obrębie:

- ul. Głównej na odcinku od ul. Zbożowej do wysokości posesji 31,
- ul. Zbożowej,
- ul. Łaziska na odcinku pomiędzy posesjami 4a i 12a,
- ul. Pszczyńska na odcinku pomiędzy posesjami 105 i 115,
- ulice: Kopaniny, Astrów,, Miodowa, Tysiąclecia, Wagonowa,
- ul. Zawodzie i ul. Magazynowej od posesji 11 do granicy gminy,

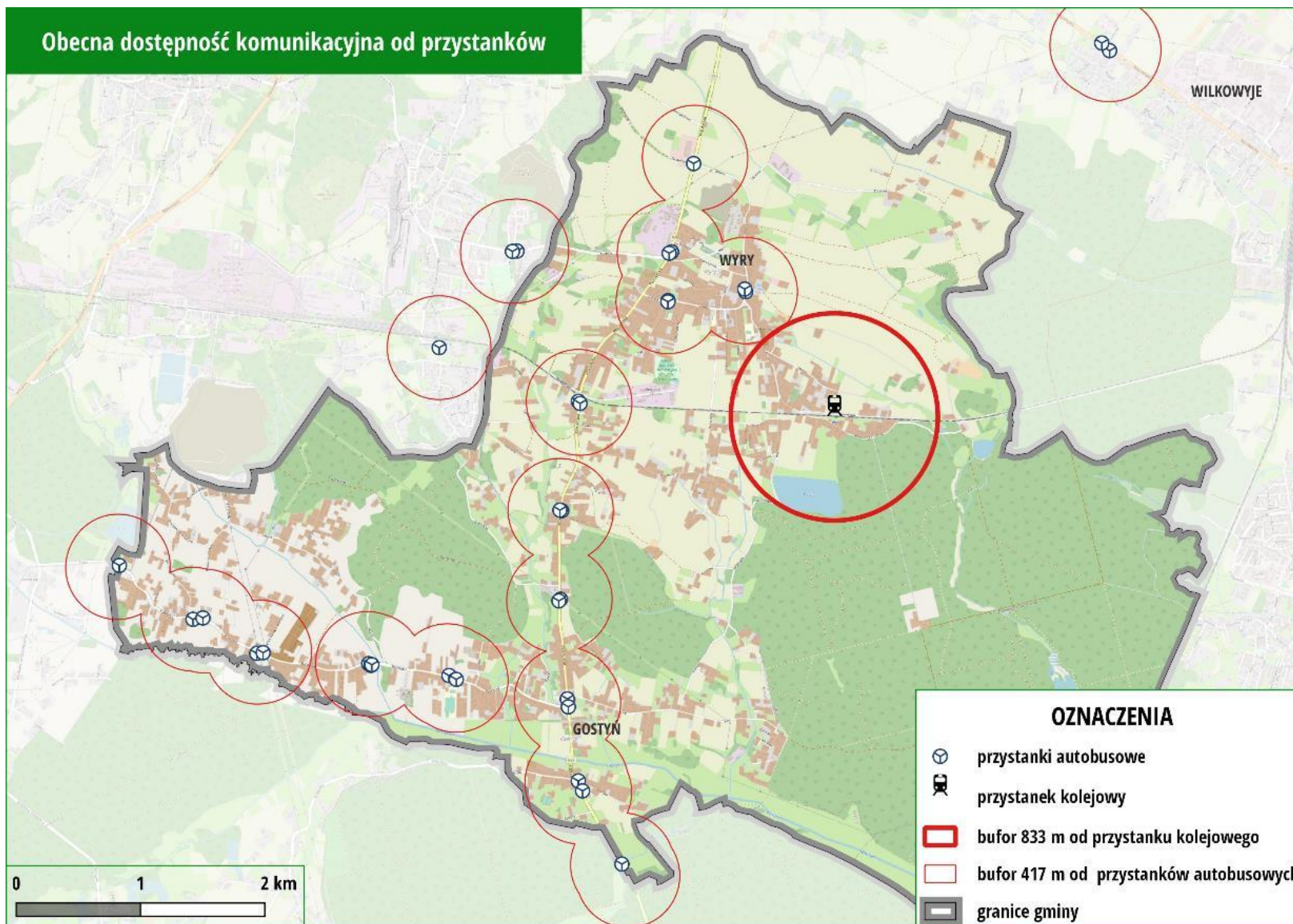
oraz w Gostyni:

- ul. Franciszka Fityki od posesji 54, ul. Sosnowej, ul. Tęczowej, ul. Tyskiej od posesji 16, ul. Pod Lasem,
- ul. Łuczniaków od posesji 8 do granicy gminy
- ul. Wojciecha Drzymały od posesji 8, ul. Motyla, ul. Obrońców Ziemi Śląskiej oraz ulic dochodzących na tych odcinkach.

Dokładny zasięg obszaru zabudowy w Wyrach i w Gostyni z bardzo dobrym dostępem do autobusowych przystanków transportu zbiorowego i do przystanku kolejowego, a także obszary pozbawione takiego zasięgu obrazuje Rys. 4.9.

Obecna oferta przewozowa (szczególnie w transporcie kolejowym) oraz akceptowalny (bardzo dobry) zasięg istniejących przystanków transportu zbiorowego przyczynia się do wyraźnego wzrostu presji społecznej na inwestycje drogowe, co z kolei przekłada się na konieczność zapewnienia sprawnego i funkcjonalnego układu drogowego oraz utrzymania dobrego stanu technicznego dróg.

Autobusowymi przystankami transportu zbiorowego, w drodze stosownych porozumień z zarządcami dróg wojewódzkiej i powiatowych, zarządza i utrzymuje Gmina Wyrzy. Natomiast przystankiem kolejowym zarządza PKP PLK S.A.



Rys. 4.9 Obecna dostępność komunikacyjna od przystanków transportu zbiorowego

Źródło: Opracowanie własne

4.4 Polityka parkingowa w gminie

W gminie Wyry funkcjonuje łącznie dziewięć gminnych parkingów zorganizowanych wielostanowiskowych, w tym:

- 6 parkingów w Wyrach:
 - przy ul. Głównej (Urząd Gminy Wyry),
 - przy ul. Głównej (Pawilon Handlowy)
 - przy ul. Głównej (Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej)
 - przy ul. Pszczyńskiej (OSP Wyry),
 - przy ul. Aleksandra Puszkina (Szkoła Podstawowa w Wyrach),
 - przy ul. Słonecznej (cmentarz parafialny),
- 3 parkingi w Gostyni:
 - przy ul. Rybnickiej (Przychodnia Zdrowia w Gostyni),
 - przy ul. Pszczyńskiej (Dom Kultury)
 - przy ul. Rybnickiej (Szkoła Podstawowa w Gostyni).

Pozostałe parkingi wielostanowiskowe funkcjonują na wyznaczonych miejscach postojowych (np. przy kościołach na ul. ks. Franciszka Bojdoła w Wyrach oraz na ul. Rybnickiej w Gostyni) lub w zatokach postojowych (np. na ul. Tysiąclecia przy NZOZ) oraz obiektach handlowych (np. przy ul. Głównej i ul. Pszczyńskiej w Wyrach).

Na pozostałych drogach w gminie parkowanie odbywa się w pasie drogowym, zgodnie z obowiązującą organizacją ruchu, tj. na pasie ruchu, na chodnikach, na poboczach. Na terenie gminy zlokalizowane są także oznakowane miejsca postojowe dla samochodów osobowych użytkowanych przez osoby z niepełnosprawnościami (tzw. koperty).

W *mpzp* Gmina Wyry wskazuje minimalne wskaźniki dla miejsc parkingowych dla poszczególnych rodzajów zagospodarowania w gminie, tj. dla zabudowy jedno- oraz wielorodzinnej, usług i handlu (w tym usług publicznych), obiektów aktywności gospodarczej (produkcja, składowanie, magazynowanie itp.). Nowe miejsca parkingowe wskazane są do realizacji jako parkingi (terenowe, podziemne lub wbudowane w budynki) oraz garaże wielostanowiskowe (nad- i podziemne oraz wbudowane w budynki).

Określona została również minimalna liczba stanowisk postojowych dla samochodów osobowych użytkowanych przez osoby niepełnosprawne, w zależności od całkowitej liczby miejsc parkingowych na danym parkingu, zlokalizowanym poza drogami publicznymi, strefami ruchu lub strefami zamieszkania.

4.5 Natężenie ruchu drogowego

Natężenie ruchu, czyli liczba pojazdów w danym przekroju (punkcie) drogi w określonym czasie, jest podstawowym źródłem informacji o ruchu drogowym dla zarządców dróg. Na terenie gminy Wyry cyklicznie co 5 lat w ramach sieci dróg wojewódzkich przeprowadzane są Generalne Pomiaru Ruchu (GPR) na DW928. Dane z GPR są niezbędne dla realizacji wszelkich zadań związanych z zarządzaniem, utrzymaniem oraz planowaniem

rozwoju sieci drogowej, a także do analiz środowiskowych i ekonomicznych. Wyniki GPR w postaci wielkości SDRR⁶⁹, są wykorzystywane przy:

- planowaniu budowy nowych dróg,
- planowaniu przebudowy dróg istniejących,
- zmianach projektów organizacji ruchu oraz programów sygnalizacji świetlnej,
- podejmowaniu decyzji związanych z klasyfikacją funkcjonalną dróg, w tym ustalaniu klas technicznych,
- ustalaniu ciągów drogowych,
- nadawaniu poszczególnym drogom priorytetów utrzymaniowych i inwestycyjnych w sieci drogowej.

SDRR wykorzystywany jest także przy realizowaniu zadań własnych przez komendy policji, samorządy, Główny Inspektorat Transportu Drogowego, GUS, uczelnie, jednostki naukowe itp.

Średni SDRR dla dróg wojewódzkich w województwie śląskim wynosił:

- 4 899 poj./dobę (p./d.) w GPR 2010 (kraju⁷⁰ – 3 398),
- 5 476 p./d. w GPR 2015 (kraj – 3 520),
- 5 964 p./d. w GPR 2020 (kraj – 4 231).

Wskaźnik zmian ruchu na drogach wojewódzkich w województwie śląskim wynosił w latach:

- 2005-2010 – 1,18 (kraj⁷¹ – 1,23),
- 2010-2015 – 1,12 (kraj – 1,04),
- 2015-2020 – 1,09 (kraj – 1,20).

SDRR na DW928 w granicach gminy Wyry wynosił na odcinku:

A. granica gminy (Mikołów) – Wyry, ul. Łaziska (DP 5326S):

- 5 696 p./d. w GPR 2005,
- 7 045 p./d. w GPR 2010, w tym 486 s.c.⁷² (6,9 % udziału⁷³),
- 11 516 p./d. w GPR 2015, w tym 299 s.c. (2,6 %),
- 10 375 p./d. w GPR 2020, w tym 410 s.c. (4 %),

B. Wyry, ul. Łaziska (DP 5326S) – granica gminy (Kobiór):

- 6 343 p./d. w GPR 2005,
- 7 334 p./d. w GPR 2010, w tym 580 s.c. (7,9 %),
- 7 567 p./d. w GPR 2015, w tym 227 s.c. (3 %),
- 11 079 p./d. w GPR 2020, w tym 427 s.c. (3,9 %).

SDRR w GPR 2020 na DW928 w granicach gminy Wyry jest wyraźnie większy w porównaniu do średniego SDRR dla dróg wojewódzkich w województwie śląskim (prawie dwukrotnie – 1,8) oraz do średniego SDRR dla dróg wojewódzkich w kraju (ponad dwuipółkrotnie – 2,6).

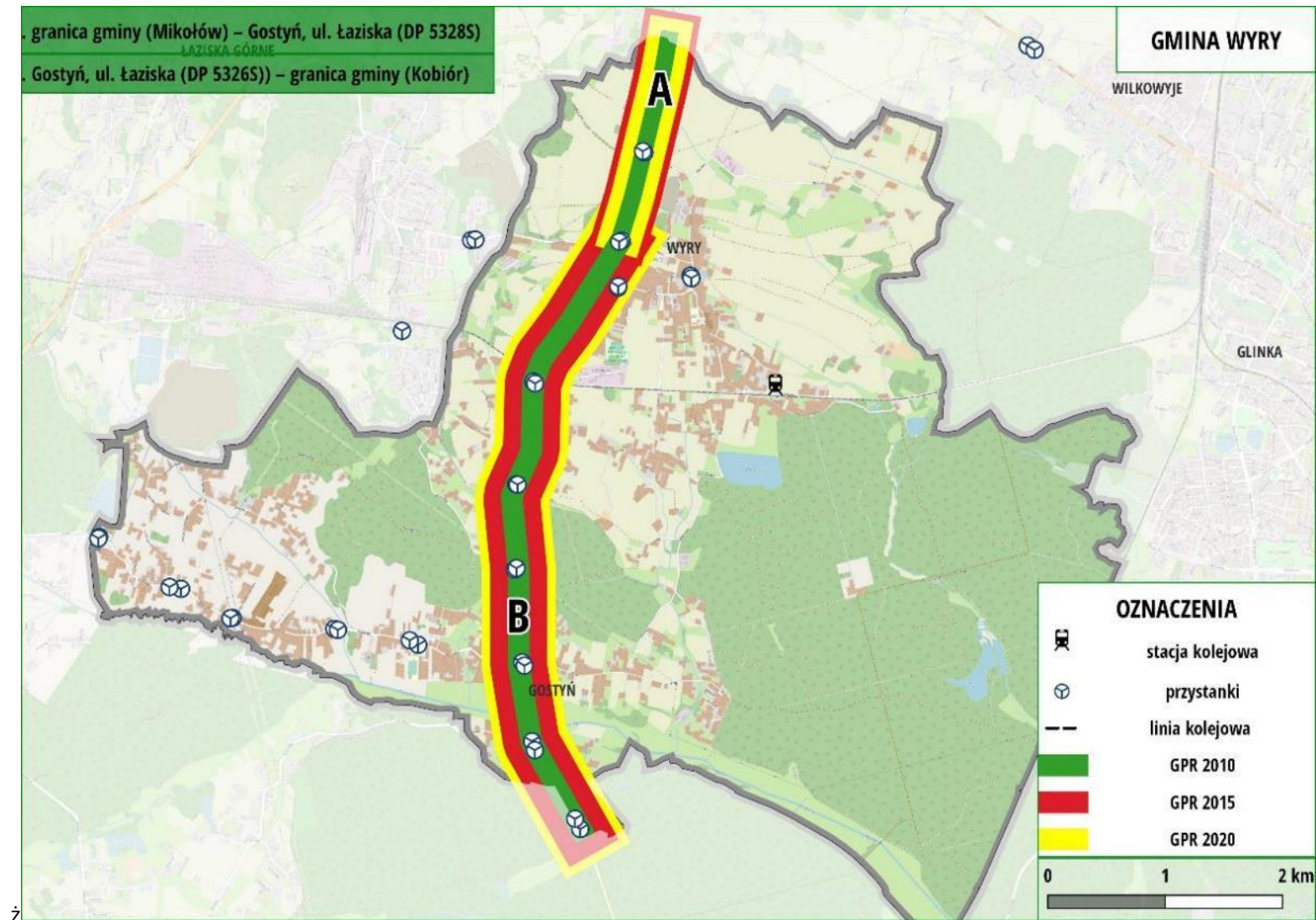
69 SDRR (średni dobowy ruch roczny) – średni dobowy ruch pojazdów w roku, wyrażony liczbą pojazdów przejeżdżających przez dany przekrój drogi w ciągu 24 kolejnych godzin, średnio w ciągu jednego roku.

70 Średni SDRR dla dróg wojewódzkich w całym kraju.

71 Wskaźnik wzrostu ruchu dla dróg wojewódzkich w całym kraju.

72 Samochody ciężarowe powyżej 3,5 t. DMC z i bez przyczepo łącznie.

73 Udział procentowy samochodów ciężarowych w ruchu.



Rys. 4.10 Porównanie wyników GPR 2010/2015/2020 dla DW928

Źródło: dane z GPR 2010, GPR 2015 i GPR 2020

Na mapie zobrazowane zostały wyniki GPR 2020 na tle poprzednich (GPR 2015 i GPR 2010) na ciągu DW928 w granicach gminy Wyry w podziale na odcinki A oraz B.

Reasumując, co pięć lat SDRR ogółem na DW928 w granicach gminy Wyry na odcinkach:

A. granica gminy (Mikołów) – Gostyń, ul. Łuczników (DP 5328S):

- wzrósł o 63 % w GPR 2015 w porównaniu z GPR 2010,
- zmniejszył się o 10 % w GPR 2020 w porównaniu z GPR 2015,
- w GPR 2020 wzrósł w porównaniu z GPR 2010 aż o 47 %,
- udział ruchu samochodów ciężarowych wzrósł w GPR 2020 w porównaniu z GPR 2015, ale względem GPR 2010 zmniejszył się prawie dwukrotnie,

B. Gostyń, ul. Łuczników (DP 5328S) – granica gminy (Kobiór):

- wzrósł o 3 % w GPR 2015 w porównaniu z GPR 2010,
- wzrósł aż o 46 % w GPR 2020 w porównaniu z GPR 2015,
- w GPR 2020 wzrósł w porównaniu z GPR 2010 o połowę – 51 %,
- udział ruchu samochodów ciężarowych nieznacznie wzrósł w GPR 2020 w porównaniu z GPR 2015, ale względem GPR 2010 zmniejszył się także blisko dwukrotnie.

W tabeli pokazane zostały zmiany wartości SDRR na odcinku A oraz B DW928 według pięciu grup pojazdów (motocykle, samochody osobowe i mikrobusy, samochody dostawcze, samochody ciężarowe, autobusy) w podziale na GPR 2010, GPR 2015 i GPR 2020.

Na DW928, łącznie dla odcinków A oraz B, w gminie Wyry wyraźnie widać ogólną tendencję wzrostową SDRR dla wszystkich grup pojazdów, poza spadkiem SDRR dla autobusów (28 %). Najwyższe wartości wzrostu SDRR w GPR 2020 w porównaniu z GPR 2015 odnotowano w przypadku motocykli (47 %) i samochodów dostawczych (97 %).

Tab. 4.1 Porównanie SDRR na DW928 w gminie Wyry w GPR 2010-2015-2020

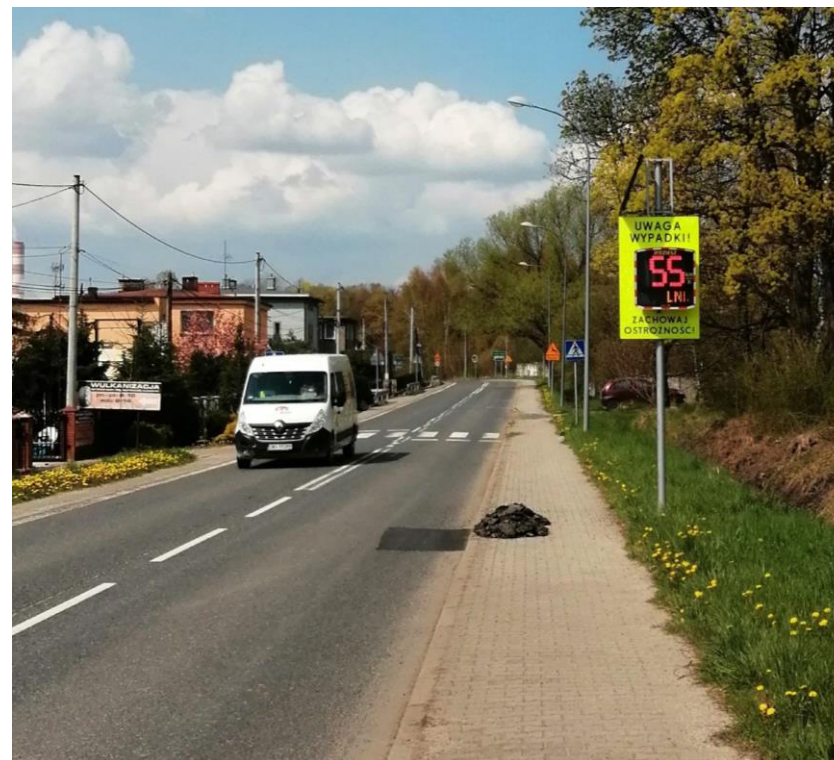
A	Motocykle	Samochody osobowe mikrobusy	Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	Samochody ciężarowe z i bez przyczep	Autobusy
2010	99	5 833	571	486	49
2015	115	10 376	645	299	69
2020	149	8 723	1 034	410	49
B	Motocykle	Samochody osobowe mikrobusy	Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	Samochody ciężarowe z i bez przyczep	Autobusy
2010	73	5 977	653	580	44
2015	98	6 629	552	227	53
2020	164	9 116	1 326	427	39

Źródło: dane z GPR 2010, GPR 2015 i GPR 2020

4.6 Uspakajanie ruchu na drogach

Mając na uwadze zarówno płynność ruchu, jak i zapewnienie odpowiednio wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla wszystkich jego uczestników oraz użytkowników, w tym także tych nieprzestrzegających zasad i przepisów ruchu drogowego, a także uspakajanie ruchu i jego regulację, na drogach w gminie Wyrzy stosuje się następujące rozwiązania:

- sygnalizacja świetlna w Gostyni na północnym wlocie DW928 (ul. Pszczyńska) skrzyżowania z DP 5314S (ul. Rybnicka), regulująca ruch pojazdów i pieszych oraz rowerzystów, uruchomiona w roku 2008 jako sygnalizacja wzbudzana dla pieszych, pracująca obecnie w trybie stało-czasowym,
- znaki aktywne przy przejściach dla pieszych zlokalizowane na:
 - ul. Aleksandra Puszkina w ciągu DP 5339S w Wyrach - droga do szkoły,
 - ul. Pszczyńskiej w Wyrach w ciągu DW928 na skrzyżowaniu z ul. Główną (wlot południowy),
 - ul. Rybnickiej w Gostyni w ciągu DP 5314S przy skrzyżowaniu z ul. Motyla,
- prewencyjny system *brd* w postaci dwóch radarowych wyświetlaczy dynamicznej prędkości pojazdów zlokalizowanych na DP 5326S (ul. Łaziska) oraz na DP 5337S (ul. Główna) w Wyrach, sygnalizujących kierowcom przekraczanie przez nich dopuszczalnej prędkości, wyświetlając rzeczywistą prędkość jadącego pojazdu,
- ograniczenia prędkości (znaki B-33 oznaczające zakaz przekraczania prędkości określonej na znaku liczbą kilometrów na godzinę),
- wyniesione przejście dla pieszych – ul. Aleksandra Puszkina (DP 5339S) przy Szkole Podstawowej,



Rys. 4.11 Wyświetlacz dynamicznej prędkości pojazdów w Wyrach, ul. Łaziska

Źródło: Materiały własne

- progi zwalniające w Wyrach (łącznie 13 szt. na drogach gminnych i 2 szt. na drodze powiatowej):
 - DP 5339S ul. Aleksandra Puszkina – 2 szt.,
 - DG 676510S ul. Zwycięstwa – 4 szt.,
 - DG ul. Wróbla – 2 szt.,
 - DG 676506S ul. Tysiąclecia – 1 szt.,
 - DG 676502S ul. Kopaniny – 5 szt.,

- progi zwalniające w Gostyni (łącznie 9 szt. na drogach gminnych oraz 6 na drogach powiatowych):
 - DP 5328S ul. Łuczników – 1 szt.,
 - DP 5330S ul. Drzymały – 5 szt.,
 - DG ul. Brzeźna – 1 szt.,
 - DG ul. Pszczyńska (265-271) – 1 szt.,
 - DG 676005S ul. Tyska – 3 szt.,
 - DG ul. Miarowa – 2 szt.,
 - DG 676002S ul. Motyla – 2 szt.,
- strefy uspokojonego ruchu w postaci stref Tempo 30 lub Tempo-40 na wybranych drogach gminnych w Wyrach (np. odcinki ul. Ks. Franciszka Bojdoła ul. Kopaniny, ul. Wagonowa) i w Gostyni (np. ul. Akacyjowa, ul. Brzeźna, ul. Tyska),
- strefy uspokojonego ruchu w postaci stref Tempo-30 lub Tempo-40 na wybranych drogach powiatowych w Wyrach, np.:
 - DP 5328S na ul. Łuczników (na odcinku posesja 32 – granica gminy),
 - DP 5329S na ul. Magazynowej,
 - DP 5340S na ul. Zbożowej (na odcinku posesja 1 – granica gminy),
 - oraz w Gostyni
 - DP 5330S na ul. Wojciecha Drzymały (na odcinku od posesji 21 do granicy gminy),
- zakazy ruchu z wyłączeniem mieszkańców, służb miejskich i komunalnych i rowerzystów (np. odcinek ul. Tęczowej w Gostyni).



Rys. 4.12 Wyspowa próg spowalniająca w Gostyni, ul. Tyska



Rys. 4.13 Próg spowalniający z wyspą rozdzielającą w Wyrach, ul. Tysiąclecia

Źródło: Materiały własne



Rys. 4.14 Znak aktywny w Wyrach, ul. Aleksandra Puszkina

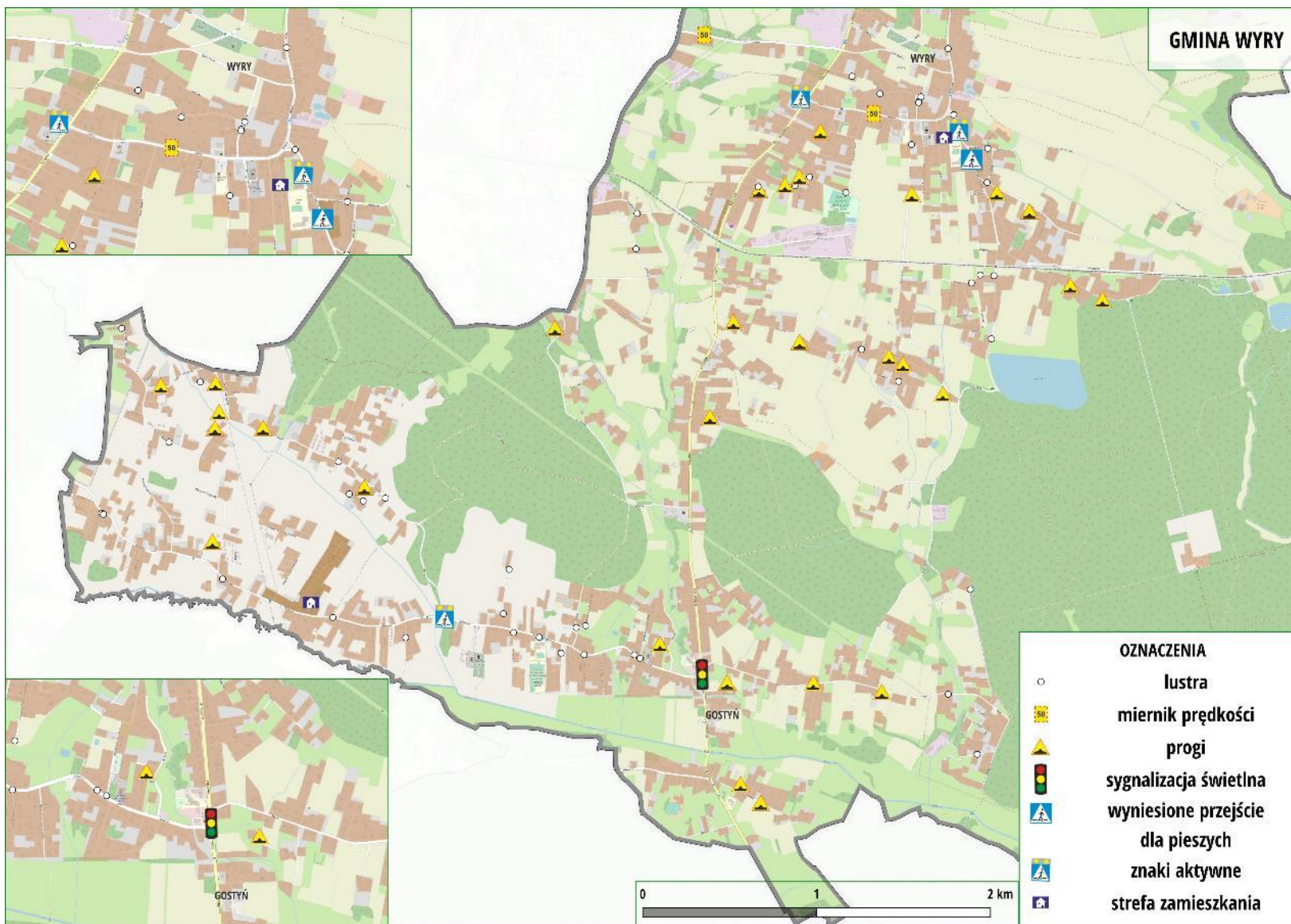
Źródło: Materiały własne



Rys. 4.15 Strefa uspokojonego ruchu w Gostyni, ul. Wojciecha Drzymały

Źródło: Materiały własne

Funkcjonujące już rozwiązania wpływające na uspokajanie ruchu w gminie Wiry, w tym ograniczenia prędkości, sygnalizacja świetlna oraz radarowe wyświetlacze dynamicznej prędkości pojazdów, niestety świadczą o niezadawalającym jeszcze poziomie *brd*, szczególnie w postaci przekraczania przez kierujących pojazdami obowiązujących limitów prędkości.



Rys. 4.16 Infrastruktura bezpieczeństwa ruchu drogowego i uspakajania ruchu w gminie Wiry

Źródło: Opracowanie własne

4.7 Infrastruktura piesza i rowerowa

4.7.1 Drogi dla pieszych, ciągi pieszo-jezdne

Drogi dla pieszych w gminie Wiry w postaci chodników zlokalizowane są odcinkowo na przebiegu DW928:

- chodnik jednostronny w Wyrach: (ul. Słoneczna – ul. Zjednoczenia po str. L⁷⁴, ul. Zjednoczenia – Gostyń po str. P),
- chodnik jednostronny w Gostyni: (Wiry – ul. Miarowa po str. P),
- chodnik obustronny,

na przebiegach dróg powiatowych:

- 5313S: ul. Miarowa – jednostronny chodnik (od ul. Pszczyńskiej do posesji 20),
- 5314S: ul. Rybnicka – jednostronny chodnik (od ul. Pszczyńskiej do wysokości ul. Jarzębinowej), krótki odcinek po drugiej stronie (przy skrzyżowaniu z ul. Pszczyńską),
- 5326S: ul. Łaziska – obustronny chodnik na całej długości (po jednej stronie o nienormatywnej szerokości – bardzo wąski),
- 5337S: ul. Główna – chodnik obustronny od ul. Pszczyńskiej do ul. Słonecznej (posesja 4), chodnik jednostronny (posesja 4– posesja nr 25),

- 5339S: ul. Aleksandra Puszkina – chodnik obustronny (ul. Główna – posesja nr 17, Szkoła Podstawowa – ul. Wróbla), chodnik jednostronny (posesja nr 17 – Szkoła Podstawowa, ul. Wróbla – ul. Wagonowa),

oraz na drogach gminnych w Wyrach:

- ul. Leszczynowa od ul. Aleksandra Puszkina do ul. Jana Kasprowicza (jednostronny ok. 130 m),
- ul. Zjednoczenia od ul. Ładnej do ul. Głównej (jednostronny ok. 115 m),
- ul. Tysiąclecia (jednostronny ok. 140 m),
- ul. Aleksandra Puszkina 1-5 (jednostronny ok. 40 m).

Pozostałe odcinki DW928 oraz DP: 5313S (ul. Miarowa), 5314S (ul. Rybnicka), 5337S (ul. Główna) i 5339S (ul. Aleksandra Puszkina) i dróg gminnych jw., nie posiadają chodników dla pieszych. Natomiast DP: 5328S (ul. Łuczników), 5329S (ul. Magazynowa), 5330S (ul. Wojciecha Drzymały), 5336S (ul. Macierzanki) i 5340S (ul. Zbożowa) oraz pozostałe drogi gminne nie są wyposażone w chodniki dla pieszych. Na tych drogach ruch pieszy odbywa się po jezdni lub po poboczu.

Stan obecny infrastruktury dla ruchu pieszego jest dostateczny i tylko częściowo jest zgodny ze standardami ujętymi w *Standardach dostępności ruchu pieszych dla miast i gmin Górnośląsko-Zagłębiowskiej*.

⁷⁴ Zgodnie z przebiegiem drogi strona P – prawa położona jest w kierunku narastającego kilometrażu drogi, a strona lewa – L w kierunku przeciwnym.

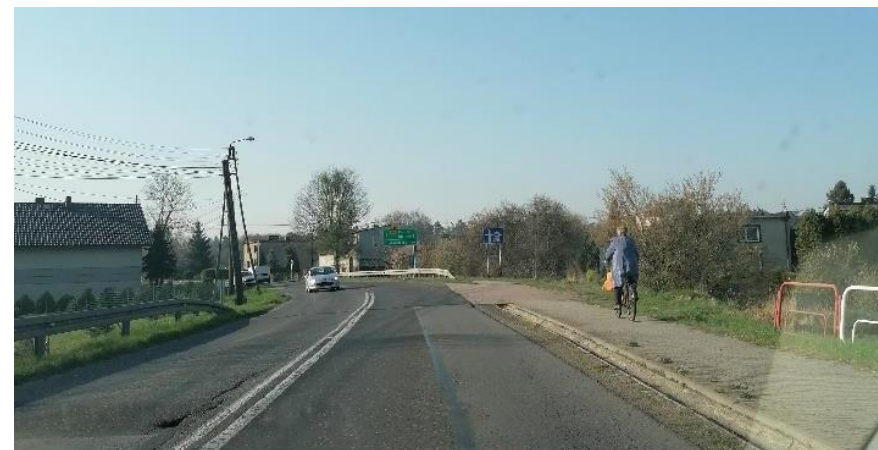
4.7.2 Drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów

W zakresie tras rowerowych w gminie nie funkcjonują obecnie drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów i (dawniej ciągi pieszo-rowerowe) oraz pasy dla rowerzystów i kontrapasy ruchu dla rowerów. Rowerzyści poruszają się po jezdniach na warunkach ogólnych lub korzystają w ciągu DW928 z powodu dużego natężenia ruchu z chodników.

Przez gminę Wyry przebiegają tylko oznakowane turystyczne trasy i szlaki rowerowe, prowadzone po drogach, których łączna długość wynosi ok. 39,2 km. W dokumentach strategicznych, w tym w *suikzp* oraz *mpzp*, wskazane są planowane drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów oraz pasy dla rowerzystów.

Stan obecny – brak infrastruktury dla ruchu rowerowego w zakresie dróg dla rowerów oraz dróg dla rowerów i pieszych nie jest zgodny z wymogami

i standardami wskazanymi w *Standardach dostępności ruchu pieszych dla miast i gmin Górnośląsko-Zagłębiowskiej*.



Rys. 4.17 Rowerzysta korzystający z chodnika z powodu niskiego poziomu bezpieczeństwa na jezdni na DW928 w Gostyni

Źródło: Materiały własne

5 OCENA STANU TECHNICZNEGO DRÓG

5.1 Zasady oceny stanu technicznego dróg

Celem prowadzenia systemowej oceny stanu nawierzchni dróg jest:

- sformułowanie jednolitych zasad prowadzenia badań diagnostycznych i metody wnioskowania dla celów planowania,
- uzyskanie danych do kształtowania polityki utrzymania letniego i zimowego,
- uzyskanie kryteriów technicznych dla podziału środków finansowych na remonty,
- uzyskanie danych do wstępnego zlokalizowania remontów nawierzchni drogowych i zakresu ich planowanego wykonania,
- wdrażanie do stosowania nowoczesnych metod diagnostycznych nawierzchni drogowych.

W ramach oceny poszczególnych parametrów stanu technicznego nawierzchni dróg gminnych powinno dokonywać się, zgodnie z wytycznymi DSN, dla odcinków diagnostycznych o długości 50 m:

- pomiaru wskaźników stanu spękań oraz powierzchni:
 - obliczanie i klasyfikowanie wskaźników stanu spękań i stanu powierzchni,
- pomiaru równości poprzecznej – głębokości kolein:
 - obliczanie i klasyfikowanie wskaźników stanu kolein dla odcinków diagnostycznych,

- pomiaru równości podłużnej – wskaźnik IRI:
 - obliczanie i klasyfikowanie wskaźników równości podłużnej IRI,
- pomiaru współczynnika tarcia:
 - obliczanie i klasyfikowanie współczynników tarcia.

Odrębnie dla każdej drogi objętej pomiarem, sporządza się diagram wskaźników:

- A. spękań i powierzchni,
- B. równości poprzecznej - głębokości kolein,
- C. równości podłużnej – wskaźnik IRI,
- D. współczynnika tarcia,
- E. zespolonego wskaźnika oceny ogólnej (WOG).

Wskaźnik WOG należy obliczyć dla odcinków diagnostycznych o długości 50 m, zgodnie z wytycznymi DSN:

$$WOG = WSP = 0,5 \times WS_{SSP} + 0,25 \times WS_{SPP} + 0,25 \times \min(WS_{KOLC}, WS_{IRIC}),$$

gdzie:

- WSP – zespolony wskaźnik stanu powierzchni,
- WSSSP – znormowany wskaźnik stanu spękań,
- WSSPP – znormowany wskaźnik stanu powierzchni,
- WSKOLC – znormowany wskaźnik stanu kolein,
- WSIRIC – znormowany wskaźnik stanu równości podłużnej.

Na podstawie wykonanych pomiarów wyznacza się trzy poziomy decyzyjne stanu technicznego nawierzchni wyrażane w czterech klasach:

▪ **Poziom 1 – pożądany:**

znajdują się tutaj: nawierzchnie nowe, nawierzchnie odnowione, nawierzchnie eksploatowane, których stan techniczny nie wymaga planowania zabiegów remontowych, poziom pożądany obejmuje dwie klasy stanu nawierzchni:

- **klasa A** – nawierzchnie w stanie dobrym,
- **klasa B** – nawierzchnie w stanie zadowalającym.

▪ **Poziom 2 – ostrzegawczy:**

to stan nawierzchni, przy którym uzasadnione jest co najmniej wykonanie szczegółowych badań stanu technicznego w celu wykonania zabiegów poprawiających stan nawierzchni:

- **klasa C** – nawierzchnie w stanie niezadowalającym,

▪ **Poziom 3 – krytyczny:**

to stan nawierzchni, w którym wymagane jest natychmiastowe wykonanie szczegółowych badań stanu technicznego w celu wykonania zabiegów poprawiających stan nawierzchni:

- **klasa D** – nawierzchnie w stanie złym.



Rys. 5.1 Droga powiatowa o nawierzchni gruntowej – Wiry, ul. Macierzanki

Źródło: Materiały własne

5.2 Stan techniczny dróg

5.2.1 Stan techniczny dróg wojewódzkich

Nie posiadając wyników okresowej kontroli pięcioletniej przeglądu rozszerzonego dla DW928, ocena stanu technicznego według stanu na kwiecień 2022 roku opiera się na wizji w terenie. Ogólnie stan nawierzchni DW928 może być oceniany według czterostopniowej skali ocen⁷⁵ na stan średni, ponieważ występują zarówno odcinki w stanie dobrym, jak i odcinki w stanie niedostatecznym.

5.2.2 Stan techniczny dróg powiatowych

Także nie posiadając wyników okresowej kontroli pięcioletniej przeglądu rozszerzonego dla dróg powiatowych na odcinkach w granicach gminy Wiry, ocena stanu technicznego opiera się wizji w terenie dokonanej w kwietniu 2022 roku. Stan nawierzchni dróg powiatowych jest różny, ponieważ niektóre drogi posiadają nawierzchnie wyremontowane w stanie bardzo dobrym i dobrym na całym swoim przebiegu (np. DP 5313S – ul. Miarowa, DP 5326S – ul. Łaziska, DP 5328S – ul. Łuczników) lub odcinkowo (np. DP 5314S – ul. Rybnicka, DP 5330S – ul. Wojciecha Drzymały, DP 5337S – ul. Główna). Stan dostateczny posiada większość pozostałych dróg powiatowych lub ich odcinków (np. DP 5314S – ul. Rybnicka, DP 5340S – ul. Zbożowa,). Natomiast cała DP 5336S – ul. Macierzanki oraz odcinek DP 5339S – ul. Aleksandra Puszkina (od końca

obszaru zurbanizowanego przy posesji 85 do granicy gminy), posiadają nawierzchnię gruntową w wyrażnie niedostatecznym stanie.

5.2.3 Stan techniczny dróg gminnych

Na podstawie protokołów okresowej kontroli pięcioletniej dróg gminnych publicznych z roku 2021 oraz wizji w terenie w kwietniu 2022 roku, stan techniczny dróg gminnych o nawierzchni utwardzonej ogólnie jest dobry. Kilka dróg gminnych publicznych posiada nawierzchnię o jednolitym stanie technicznym na całej swojej długości, natomiast pozostałe odcinkowo o różnym stanie nawierzchni. Dla odcinków gruntowych (ulice oznaczone indeksem górnym – G) nie określono stanu technicznego nawierzchni.

Stan *bardzo dobry* nawierzchni:

- w Wyrach:
 - ul. Główna boczna^G (odcinkowo),
 - ul. Słoneczna (odcinkowo),
 - ul. Wagonowa (odcinkowo).
- w Gostyni:
 - ul. Leśna^G (odcinkowo),
 - ul. Miarowa,
 - ul. Pszczela,
 - ul. Tęczowa (odcinkowo),
 - ul. Tyska.

⁷⁵ Stan *bardzo dobry*, stan *dobry*, stan *dostateczny*, stan *niedostateczny*.

Stan *dobry* nawierzchni:

- w Wyrach:
 - ul. Dwór,
 - ul. Dworcowa (odcinkowo),
 - ul. Jana Kasprowicza,
 - ul. Kopaniny,
 - ul. Leszczynowa^G,
 - ul. Słoneczna (odcinkowo),
 - ul. Tysiąclecia,
 - ul. Wagonowa (odcinkowo),
 - ul. Zjednoczenia,
- w Gostyni:
 - ul. Wilhelma Bojdoła,
 - ul. Franciszka Fityki,
 - ul. Płk. Władysława Kiełbasy,
 - ul. Ks. Franciszka Olmy^G (odcinkowo),
 - ul. Kpt. Jana Rybczyńskiego,
 - ul. Tęczowa (odcinkowo).

Stan *dostateczny* nawierzchni:

- w Wyrach:
 - ul. Dworcowa^G (odcinkowo),
 - ul. Ks. Franciszka Bojdoła^G,
 - ul. Ładna,
 - ul. Profilowa,
 - ul. Wagonowa (odcinkowo),
 - ul. Widok,
 - ul. Wróbla,
 - ul. Zawodzie,
 - ul. Zjednoczenia,
- w Gostyni:
 - ul. Franciszka Kłosa,
 - ul. Ks. Tomasza Mamzera,
 - ul. Motyla,
 - ul. Obrońców Ziemi Śląskiej,
 - ul. Tęczowa (odcinkowo),
 - ul. Zajęcza.

Natomiast pozostałe odcinki dróg gminnych publicznych o nawierzchni gruntowej posiadają stan techniczny dostateczny oraz niedostateczny (nierówna nawierzchnia).

Drogi gminne niepubliczne posiadają zarówno nawierzchnie utwardzone, jak i nieutwardzone o różnym stopniu stanu technicznego – ogólnie w stanie dostatecznym.

6 DIAGNOZA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

6.1 Infrastruktura urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego

Bezpieczeństwo ruchu drogowego (*brd*) składa się z wielu działań polegających na zmianach w organizacji ruchu drogowego oraz w infrastrukturze drogowej. Działania z zakresu *brd* polegają min. na:

- przebudowie istniejących skrzyżowań zwykłych oraz na budowie nowych skrzyżowań skanalizowanych lub rond,
- przebudowie lub modernizacji istniejących oraz na budowie nowych sygnalizacji świetlnych,
- budowie bezpiecznych przejść dla pieszych oraz przejazdów dla rowerów,
- likwidacji miejsc niebezpiecznych na drogach.

W gminie Wiry stosowane są elementy infrastruktury *brd* w postaci:

- sygnalizacji świetlnej (DW928 w Gostyni),
- radarowych wyświetlaczy dynamicznej prędkości pojazdów (DP 5326S i DP 5337S w Wyrach),
- luster drogowych U-18a i U-18b na skrzyżowaniach (na wlotach podporządkowanych) oraz na wyjazdach z posesji,
- wyniesionych przejść dla pieszych (ul. Aleksandra Puszkina w Wyrach),
- dodatkowego oznakowania przejść dla pieszych znakiem D-6 także po drugiej stronie drogi,

- oznakowania przejść dla pieszych przy placówkach oświatowych znakiem T-27 (Agatka),
- oznakowania znakiem A-17 (uwaga dzieci) malowanym na pasie ruchu,
- białoczerwonych przejść dla pieszych,
- azyli dla pieszych (np. DW928 na wysokości ul. Magazynowej),
- mijanek na nienormatywnych, wąskich drogach (np. ul. Zbożowa
- progów zwalniających,
- barier drogowych chodnikowych,
- barier i balustrad mostowych,
- barier drogowych energochłonnych.

6.2 Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w gminie Wiry

Na drogach w gminie Wiry corocznie podejmowanych jest szereg działań infrastrukturalnych (m.in. rozbudowa, przebudowa i remonty dróg) oraz organizacyjnych (zmiany w organizacji ruchu drogowego), mających na celu wpływ na zwiększanie poziomu *brd*, a co za tym idzie spadek liczby zdarzeń, kolizji oraz wypadków drogowych oraz liczby rannych i ofiar śmiertelnych.

Najbardziej istotnym parametrem *brd* jest coroczny spadek liczby rannych oraz liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych. Spadek tych liczb,

szczególnie ofiar śmiertelnych, świadczy o prawidłowo funkcjonującej i bezpiecznej infrastrukturze drogowej.

Liczba wypadków drogowych w gminie wykazuje od roku 2016 tendencję spadkową (z 7 w roku 2016 do 2 w roku 2021). Natomiast w aspekcie ofiar śmiertelnych wypadków drogowych, ostatnie 2 ofiary odnotowano tylko w roku 2016. W kolejnych latach (2017-2021) nie było ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w gminie Wyrzy. Natomiast utrzymuje się średni poziom trzech rannych corocznie w ostatnich latach.

Niestety utrzymuje się nadal w zasadzie niezmienny poziom liczby kolizji i zdarzeń drogowych (średnio około 80), poza spadkiem ich liczby w roku 2020 (o około 12 %), co było spowodowane obowiązującymi wówczas ograniczeniami pandemicznymi (COVID-19) w przemieszczaniu się. Pod względem kolizji i zdarzeń drogowych w latach 2016-2021 do najniebezpieczniejszych ulic w Wyrach należały

- ul. Pszczyńska (DW928), ul. Łaziska (DP 5326S), ul. Główna (DP 5337S), ul. Zbożowa (DP 5340S), ul. Magazynowa (DP 5329S), ul. Wagonowa,

a w Gostyni:

- ul. Pszczyńska (DW928), ul. Rybnicka (DP 5314S), ul. Łuczników (DP 5328S), ul. Tyska i ul. Wojciecha Drzymały (DP 5330S).

Natomiast pod względem wypadków drogowych i rannych w nich, w latach 2016-2021 w Wyrach należały:

- ul. Pszczyńska (DW928), ul. Zbożowa (DP 5340S) i ul. Wagonowa,
- a w Gostyni:
- ul. Pszczyńska (DW928), ul. Rybnicka (DP 5330S) i ul. Łuczników (DP 5328S).

Po jednej ofierze śmiertelnej (tylko w roku 2016) odnotowano w Wyrach na ul. Pszczyńskiej (DW928) oraz w Gostyni na ul. Rybnickiej (DP 5314S). wśród łącznie dwóch ofiar śmiertelnych nie było pieszych oraz rowerzystów.

W latach 2016-2021 do najniebezpieczniejszych miejsc zdarzeń drogowych z udziałem pieszych należały w Wyrach:

- ul. Pszczyńska (DW928) przy ul. Głównej (DP 5337S) – 1 pieszy ranny w roku 2016,
- ul. Pszczyńska (DW928) przy ul. Dwór – 1 pieszy ranny w roku 2019,
- ul. Pszczyńska (DW928) przy ul. Różanej,
- ul. Główna (DP 5337S) przy Urzędzie Gminy Wyrzy – 1 pieszy ranny w roku 2016,

w Gostyni (łącznie 1 pieszy ranny):

- ul. Pszczyńska (DW928),
- ul. Rybnicka (DP 5314S) przy ul. Kpt. Jana Rybczyńskiego – 1 pieszy ranny w roku 2016,
- ul. Tyska przy posesji nr 42A.

W przypadku rowerzystów w latach 2016-2021 do najniebezpieczniejszych miejsc zdarzeń drogowych z ich udziałem zaliczały się w Wyrach:

- ul. Pszczyńska (DW928) przy Zjednoczenia,
- ul. Zbożowa (DP 5340S) przy obszarze aktywności gospodarczej,
- ul. Zbożowa (DP 5340S) przy ul. Wierzbowej,
- ul. Kopaniny przy posesji nr 23,
- ul. Wagonowa przy posesji nr 24 – 1 ranny rowerzysta w roku 2021,

w Gostyni:

- ul. Pszczyńska (DW928) przy Rybnickiej (DP 5330S),
- ul. Pszczyńska (DW928) przy ul. Tyskiej,
- ul. Łuczników (DP 5328S) – 1 ranny rowerzysta w roku 2020.

Łącznie w okresie 2016-2021 w zdarzeniach drogowych w gminie Wyry rannych zostało 4 pieszych oraz 2 rowerzystów. W roku 2021 nie odnotowano rannych pieszych, a rannych rowerzystów odnotowano tylko w Wyrach.

W latach 2016-2021 w wypadkach drogowych w gminie Wyry nie zginął żaden pieszy i rowerzysta. Jednak każde wyznaczone przejście dla pieszych na DW928 i na drogach powiatowych wyposażane jest w dodatkowy znak D-6 po drugiej, lewej stronie jezdni, co podnosi poziom *brd* w aspekcie dodatkowej informacji dla kierowcy.

Cały ciąg DW928 wymaga poprawy poziomu *brd* w postaci przebudowy drogi do pełnych parametrów klasy technicznej G, budowy drogi dla rowerów (lub drogi dla pieszych i rowerów), przebudowy skrzyżowań zwykłych (w tym skrzyżowania z ul. Łaziska na rondo), budowy niezbędnych pasów włączenia, wyłączenia oraz na lewo skręt, przebudowy i budowy bezpiecznych przejść dla pieszych oraz przejazdów dla rowerów, budowy sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z ul. Główną (wlot południowy), budowy zatok przystankowych dla autobusów na istniejących oraz nowych przystankach transportu zbiorowego.

Ze względu na ograniczone pola widoczności na wlotach niektórych skrzyżowań oraz na zjazdach prywatnych i publicznych, żeby zapewnić minimum wysokiego poziomu *brd*, celem eliminowania martwych punktów w miejscach o ograniczonej widoczności na drogach powiatowych i gminnych, w gminie Wyry stosowane są lustra drogowe U-18a i U-18b.

Lustra drogowe w liczbie 76 szt. lokalizowane są nie tylko na skrzyżowaniach dróg i na łukach, ale i na odcinkach prostych.

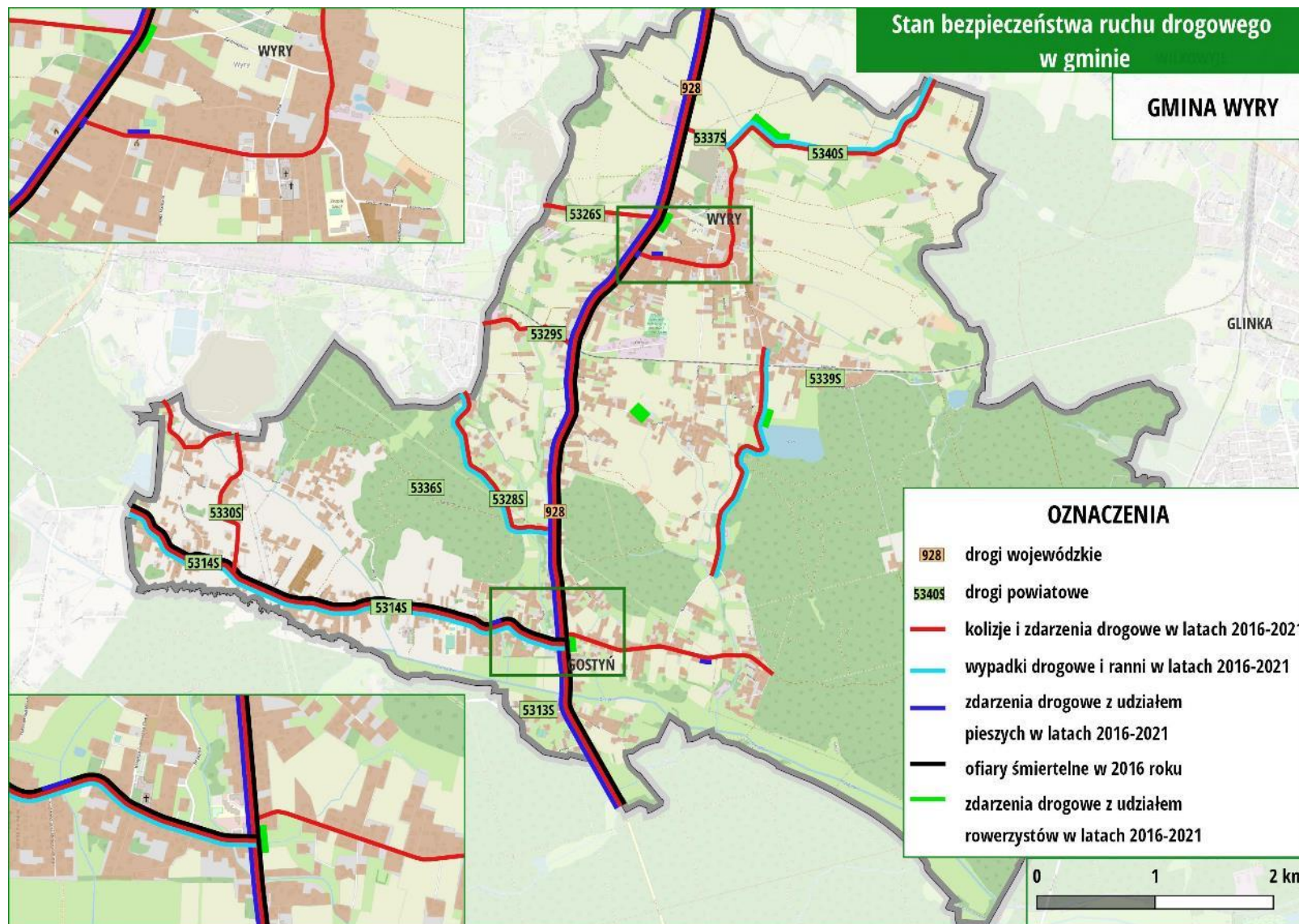
Świadczyć to może:

- o nieprawidłowej geometrii dróg i skrzyżowań,
- o braku lub za małym polu widoczności (tzw. trójkąt widoczności),
- o braku możliwości zastosowania innych rozwiązań, na które nie pozwala obecna geometria drogi.



Rys. 6.1 Lustro drogowe na skrzyżowaniu uli. Pszczyńskiej i Miarowej w Gostyni

Źródło: Materiały własne



Rys. 6.2 Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego gminie Wyry w latach 2016-2021

Źródło: Opracowanie własne

7 INWESTYCJE I REMONTY – DROGI I INFRASTRUKTURA DROGOWA

Inwestycje i remonty na drogach w gminie Wyry były realizowane przez zarządców dróg na swoich drogach z własnych środków, często wspomaganymi ze źródeł zewnętrznych. Na drogach powiatowych inwestycje realizowane były także w formie udzielenia przez Gminę Wyry pomocy finansowej Powiatowi Mikołowskiemu w formie dotacji celowej. Część zadań została wykonana tylko w postaci dokumentacji i z powodu braku środków finansowych nie zostały one jeszcze zrealizowane.

7.1 Inwestycje zrealizowane w latach 2017-2021

W latach 2017-2021 w gminie Wyry zostały zrealizowane następujące inwestycje drogowe w Wyrach:

- **I.2018.1:** 2018 rok, na DG, ul. Główna Boczna: *Przebudowa ul. Głównej bocznej w Wyrach w zakresie nawierzchni drogowej wraz z budową kanalizacji deszczowej* – koszt 2 840 9034 zł z dofinansowaniem z „Metropolitalnego Funduszu Solidarności” w wysokości 2 181 123,00 zł,
 - **I.2018.2:** 2018 rok na DG ul. Słoneczna: *Budowa i zmiana nawierzchni drogi na ul. Słonecznej w Wyrach wraz z wykonaniem kanalizacji deszczowej i remontem sieci wodociągowej w obrębie pasa drogowego z wyprowadzeniem poza obręb wykonywanej przebudowy nawierzchni drogowej* – 1 072 060,81 zł z dofinansowaniem z „Metropolitalnego Funduszu Solidarności” w wysokości 911 022,19 zł,
 - **I.2018.3:** 2018 rok na DG ul. Dwór: *Przebudowa fragmentu nawierzchni – ul. Dwór w Wyrach* – koszt 269 207,74 zł,
 - **I.2020.1:** 2020 rok na DG ul. Dwór: *Przebudowa 180 m drogi* – koszt 13 530,00 zł,
 - **I.2020.2:** 2020 rok na DG ul. Wrzosowa: *Przebudowa 25 m drogi* – koszt 9 840,00 zł,
- w Gostyni:
- **I.2017.1:** 2017 rok na DG, ul. Tęczowa: *Przebudowa ulicy Tęczowej w Gostyni – odwodnienie ul. Tęczowej* – koszt 7 200,85 zł,
 - **I.2018.4:** 2018 rok na DG ul. Rybnicka Boczna: *Przebudowa fragmentów nawierzchni – ul. Rybnicka boczna w Gostyni, dojazd do cmentarza* – koszt 219 358,70 zł,
 - **I.2018.5:** 2018 rok na DG ul. Akacyjowa: *Poprawa infrastruktury drogowej na ul. Akacyjowej w Gostyni* – koszt 42 210,60 zł,
 - **I.2018.6:** 2018 rok na DG ul. Rybnicka Boczna i ul. Pszczela: *Przebudowa fragmentów nawierzchni – ul. Rybnickiej bocznej i ul. Pszczelej w Gostyni* – koszt 392 117,35 zł,
 - **I.2019.1:** 2019 rok na DG ul. Dębowa: *Przebudowa fragmentu drogi – ul. Dębowa w Gostyni* – koszt 25 tys. zł,
 - **I.2020.3:** 2020 rok DP 5314S ul. Rybnicka: *Dotacja do Powiatu Mikołowskiego na przebudowę ciągu drogowego 5314S Powiat Mikołowski – ul. Rybnicka w Gostyni od km 1+394 do km 2+273* – inwestycja PZD, dotacja celowa Gminy Wyry w wysokości 500 000,000 zł (zadanie współfinansowane przez Unię Europejską z EFRR w ramach RPOWŚI. na lata 2014-2020).

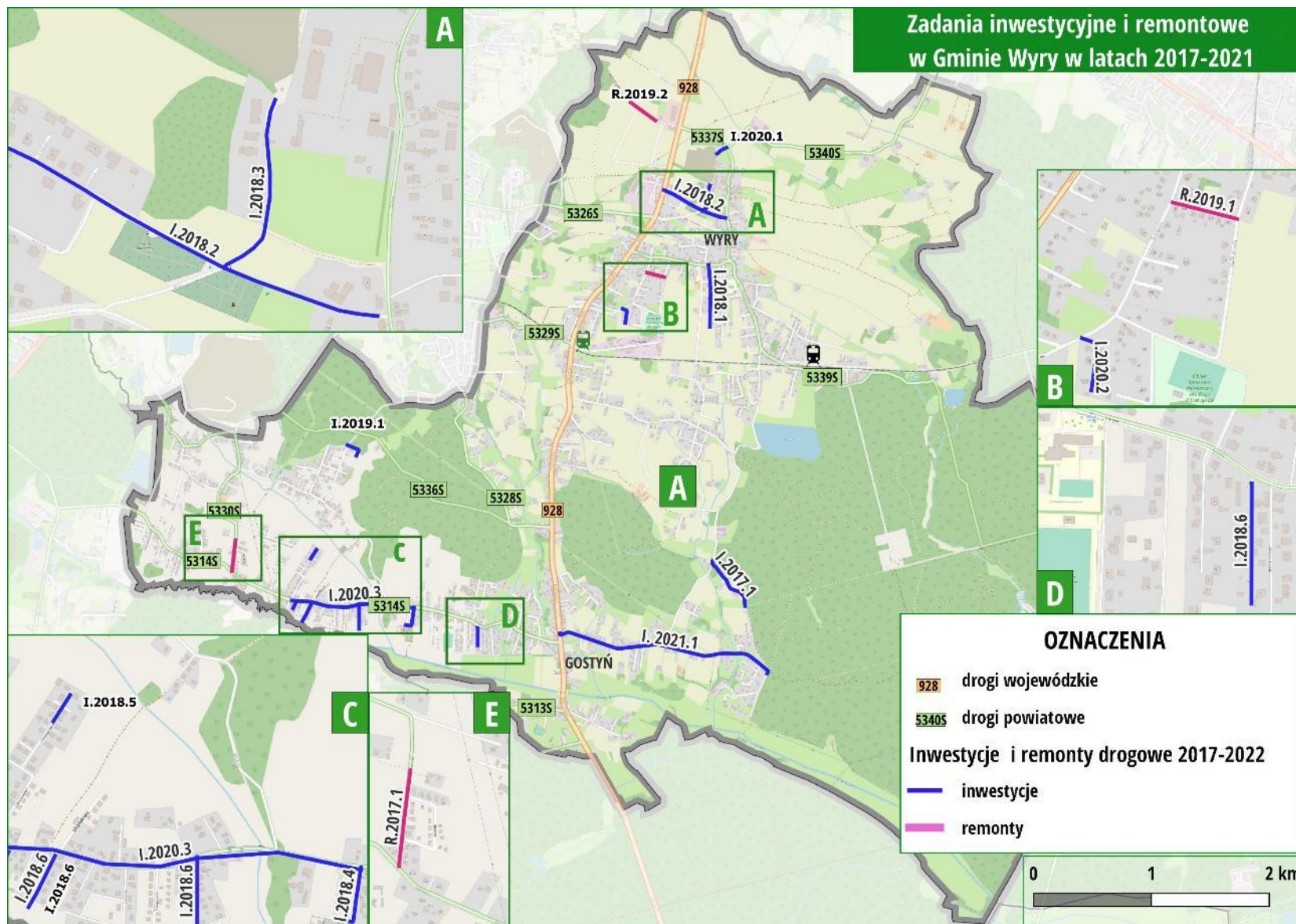
7.2 Remonty zrealizowane w latach 2017-2021

W latach 2017-2021 zostały zrealizowane następujące remonty w Wyrach:

- **R.2019.1:** 2019 rok na DG (łącnik Zwycięstwa – Markiela): *Wykonanie nawierzchni asfaltowej łącznika ulic Zwycięstwa i Markiela w Wyrach* – koszt 42 243,06 zł,
- **R.2019.2:** 2019 rok na DG ul. Na Wierzysko: *Wykonanie utwardzenia i nawierzchni z tłucznia fragmentu drogi – ul. Na Wierzysko w Wyrach* – koszt 98 929,54 zł, wykonanie 99,30 %,

w Gostyni:

- **R.2017.1:** 2017 rok, na DP 5330S ul. Wojciecha Drzymały: *Wymiana nawierzchni ulicy. Drzymały* – w ramach udzielenia pomocy finansowej Gminy Wiry w formie dotacji celowej dla Powiatu Mikołowskiego na dofinansowanie ww. zadania w wysokości 50 tys. zł.



Rys. 7.1 Zadania inwestycyjne i remontowe w gminie Wiry zrealizowane w latach 2017-2021

Źródło: Opracowanie własne

7.3 Inwestycje niezrealizowane, posiadające opracowaną w latach 2017-2021 dokumentację

Zaplanowane w latach 2017-2021 inwestycje, dla których została wykonana tylko dokumentacja projektowa lub zadanie nie zostało zrealizowane z powodu braku środków na inwestycję:

- **D.1** *Rozwój turystyki rowerowej poprzez przebudowę dróg w gminie Wyry – ul. Tyska, Tęczowa w Gostyni oraz Wagonowa w Wyrach – opracowanie dokumentacji projektowej – Etap I – koszt dokumentacji 355 545,40 zł z dofinansowaniem z „Metropolitalnego Funduszu Solidarności”,*
- **D.2** *Przebudowa fragmentu nawierzchni – ul. Leszczynowa w Wyrach – koszt uproszczonej dokumentacji 3 300,00 zł,*
- **D.3** *Przebudowa fragmentów nawierzchni – ul. Kłosa w Gostyni – koszt uproszczonej dokumentacji 3 300,00 zł.*

Zadania, planowane do realizacji w ramach finansowania z Rządowego Funduszu Inwestycji Lokalnych:

- **F.1** *Opracowanie dokumentacji projektowej na wykonanie korytowania, podbudowy oraz nawierzchni asfaltowej wraz z odwodnieniem na ul. Akacyjowej w Gostyni (działki nr 25, 27, 29, 31, 33, 35, 3) – dofinansowanie do dokumentacji w wysokości 50 000,00 zł,*

- **F.2** *Roboty budowlane związane z odwodnieniem ul. Akacyjowej w Gostyni (nr 65, 69) – dofinansowanie do dokumentacji w wysokości 13 893 000,00 zł,*

nie posiadają jeszcze wykonanej dokumentacji projektowej.

W trakcie opracowania są dokumentacje projektowe dla następujących dróg w Wyrach:

- ul. Główna boczna (od nr 84B do nr 84A i 92A),
- ul. Pszczyńska boczna (od nr 88 do nr 90H),
- ul. Zwycięstwa boczna (od nr 14 do ul. Józefa Markiela i od nr 20A do nr 26),
- ul. Wrzosowa, ul. Łabędzia.

7.4 Inwestycje drogowe w trakcie realizacji

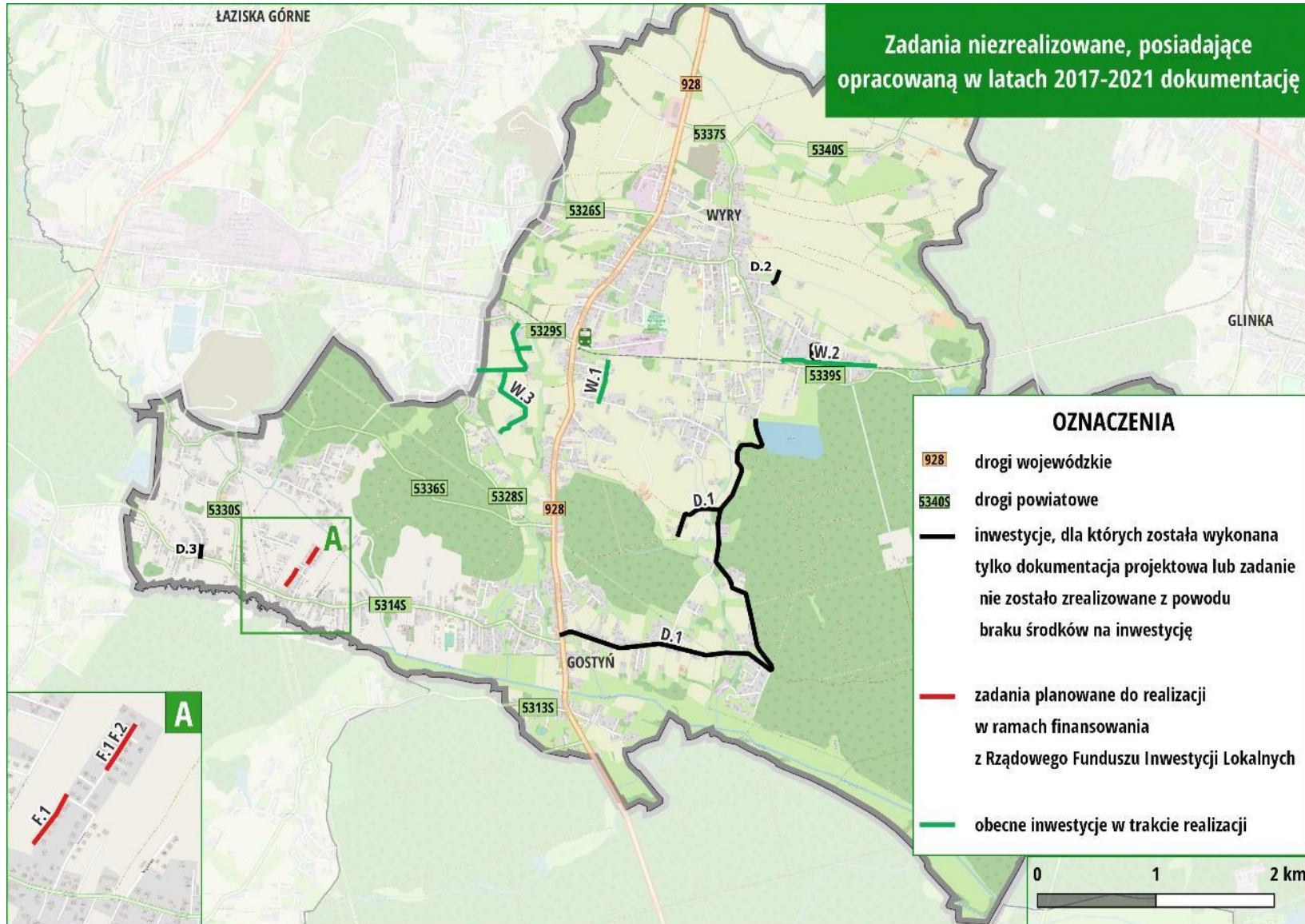
Obecnie w trakcie realizacji są następujące inwestycje w Wyrach:

- **W.1** *Przebudowa ul. Kopaniny bocznej w Wyrach⁷⁶ (od nr 15 do 17) – długość 0,350 m, wartość zadania 523 547,00 zł,*
- **W.2** *Przebudowa ul. Dworcowej w Wyrach⁷⁷ – długość 0,787 m, wartość zadania 1 603 572,86 zł,*
- **W.3** *Przebudowa ul. Zawodzie w Wyrach⁷⁸ – długość 1 481 m, wartość zadania 10 262 973,69 zł (w tym dokumentacja 109 470,00 zł).*

⁷⁶ Zadanie dofinansowane z Rządowego Funduszu Inwestycji Lokalnych.

⁷⁷ Ibidem.

⁷⁸ Zadanie dofinansowane z Rządowego Funduszu Polski Ład.



Rys. 7.2 Zadania niezrealizowane, posiadające opracowaną w latach 2017-2021 dokumentację

Źródło: Opracowanie własne

8 CELE I ZAŁOŻENIA PLANU ROZWOJU SIECI DROGOWEJ

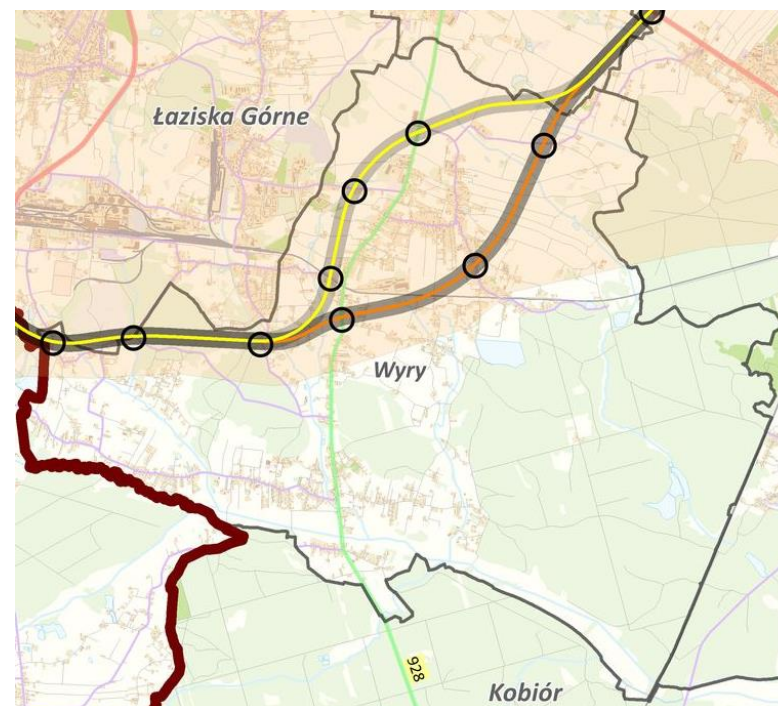
8.1 Inwestycje krajowe

8.1.1 Budowa autostrady A4 bis

W odpowiedzi na corocznie wzrastające natężenie ruchu pojazdów na autostradzie A4, na potrzeby zmiany *Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+* oraz do wykorzystania w pracach nad *Aktualizacją Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego*, zostało rozpoczęte opracowanie *Koncepcji przebiegu autostrady A4 bis w ujęciu wariantowym*. Koncepcja ta zakłada wybudowanie po nowym śladzie południowej, autostradowej obwodnicy aglomeracji katowickiej (tzw. Obwodnica Autostradowa Metropolii Górnośląskiej A4”), jako alternatywnej trasy dla autostrady A4, która utraciła już swoją przepustowość. Pomimo, że GDDKiA widzi konieczność budowy nowego, alternatywnego korytarza dla autostrady A4, nie znajduje się ona obecnie ani w wykazie autostrad ani w rządowych planach budowy autostrad. Aż trzy z czterech rozważanych wariantów w koncepcji autostrady A4bis przebiegają przez gminę Wiry i generują miejsca konfliktowe zaznaczone na poniższym rysunku:

- w wariantcie I po zachodniej stronie DW928 w Wyrach i północnej części Gostyni (bezkolizyjnie z DW928 oraz z kolizjami z: ul. Drzymały i ul. Łuczników w Gostyni, ul. Zawodzie w Wyrach, z LK 69, ul. Magazynową w Wyrach),
- w wariantach II oraz III (o wspólnym przebiegu) przecinając miejscowość Wiry prawie dokładnie na dwie części i po północnej stronie Gostyni

(z kolizjami z: ul. Drzymały i ul. Łuczników w Gostyni, DW928, ul. Kopaniny boczną w Wyrach, LK 169, ul. Łabędzią, ul. Główna boczną, ul. Kasprowicza i ul. Leszczynowa w Wyrach).



Rys. 8.1 Warianty koncepcji przebiegu autostrady A4 bis przez gminę Wiry

Źródło: <https://www.slaskibiznes.pl>

W żadnym z wariantów nie przewiduje się lokalizacji węzła autostradowego w gminie Wyry, co nie daje żadnego efektu ani komunikacyjnego, ani transportowego dla gminy.

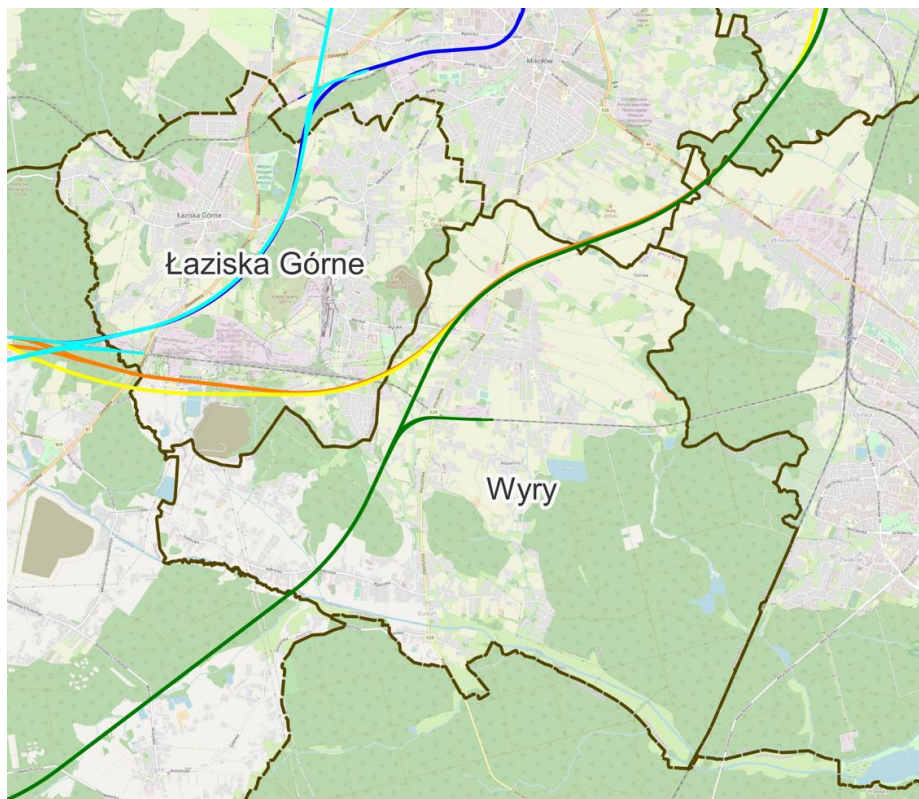
Planowana inwestycja wzbudza sprzeciw i niezadowolenie wśród mieszkańców gminy Wyry.

8.1.2 Centralny Port Komunikacyjny

Centralny Port Komunikacyjny (dalej: CPK) to nie tylko nowe lotnisko, ale też linie kolejowe. Część kolejowa Programu CPK zakłada budowę 1 600 km nowych linii kolejowych prowadzących z 10 kierunków do Portu Lotniczego „Solidarność” i Warszawy. Każda z planowanych 10 nowych szprych kolejowych, prowadzących do CPK, składać się ma z wyremontowanych lub zmodernizowanych odcinków istniejącej infrastruktury, a także z nowych odcinków. Przez gminę Wyry przechodzić ma planowana linia kolejowa nr 170 w ramach przebiegu szprychy nr 7.2 Opczno – Katowice/WMS – (gmina Wyry) – granica państwa. Projekt „Budowa linii kolejowej na odc. Katowice – granica państwa – Ostrawa” lokalizuje przebieg nowej LK 170 w 3. wariantach (63, 64, 64A). Planowana realizacja szprychy nr 7.2 wpisana jest w horyzont czasowy do roku 2040.

W żadnym wariantcie nie przewidziane są miejsca zatrzymań pociągów (stacje i przystanki kolejowe), przez co linia ta nie będzie miała żadnego znaczenia komunikacyjnego w obsłudze transportem kolejowym gminy Wyry. Inwestycja wymagałaby także niezbędnego wyburzenia domów zarówno w Wyrach, jak i w Gostyni oraz miałyby istotny wpływ na ład przestrzenny i środowisko naturalne oraz antropogeniczne.

Przez to inwestycja ta spotyka się z negacją i oporem społecznym mieszkańców gminy Wyry.



Rys. 8.2 Warianty przebiegu Szprychy nr 7.2 Opczno – Katowice/WMS – (gmina Wyry) – granica państwa

Źródło: www.cpk.pl

8.1.3 Programy rozwoju kolei

Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021–2025

Wieloletni Program⁷⁹ dotyczący inwestycji infrastruktury punktowej przy liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. oraz zadania związane z dostępnością miejsc parkingowych dla podróżnych. Realizuje on założenia Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) oraz cele Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, przez dążenie do zapewnienia zintegrowanego i nowoczesnego systemu transportowego na terenie całego kraju, który jest kluczowym ogniwem w budowaniu spójności ekonomicznej, terytorialnej oraz społecznej państwa. Celem programu jest zwiększenie dostępu lokalnych społeczności do transportu kolejowego poprzez m.in. wybudowanie lub zmodernizowanie przystanków kolejowych, a także sfinansowanie zadań związanych z dostępnością miejsc parkingowych dla podróżnych. Przyczyni się to do ograniczenia wykluczenia komunikacyjnego i umożliwi pasażerom dostęp do kolejowej komunikacji wojewódzkiej i międzywojewódzkiej.

Na liście rezerwowej ujęte zostało zadanie w gminie Wyry: *Budowa nowego przystanku/peronu na LK 169.*

⁷⁹ Uchwała nr 63/2021 Rady Ministrów z dnia 19.05.2021 r.

⁸⁰ Uchwała nr 2010/283/V/2018 Zarządu Województwa Śląskiego z dnia 4.09.2018 r. Dokument wdrożeniowy do Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego.

8.2 Wojewódzkie inwestycje drogowe w gminie Wyry

W Planie rozbudowy dróg wojewódzkich w województwie śląskim⁸⁰ na Liście rankingowej projektów dotyczących budowy lub przebudowy dróg wojewódzkich przewidzianych do realizacji w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020, ujęte zostało zadanie: *Przebudowa DW928 od DK44 do DK1*, polegające na poprawie parametrów technicznych drogi, budowę chodników oraz przebudowę skrzyżowań. Planowany koszt zadania wynosił wówczas 95 mln zł z dofinansowaniem w wysokości 80 750 tys. zł. z RPO WSL 2014-2020.

Nawiązując do zapisów art. 12 ust. 7 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, jako wsparcie przez Gminę Wyry⁸¹ działań Województwa Śląskiego, wskazana została możliwość zrzeczenia się odszkodowania za grunty stanowiące zasób gruntów Gminy Wyry, które jako niezbędne do przebudowy DW928 wchodziłyby w granice linii rozgraniczających projektowanego pasa drogowego.

W czerwcu 2022 roku Województwo Śląskie otrzymało dofinansowanie w wysokości 65 000 000,00 zł na przebudowę DW928 z *Rządowego Funduszu Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych*, Realizacja zadania planowana jest w latach 2023–2026.

⁸¹ Uchwała nr XVII/167/2016 Rady Gminy Wyry z dnia 31.03.2016 r.

8.3 Inwestycje drogowe w gminie Wyry w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+⁸² (PZPWŚ) wskazuje obejmujące gminę Wyry zadanie samorządowe służące realizacji inwestycji celu publicznego (ustalonych w dokumentach przyjętych przez Sejmik Województwa Śląskiego i posiadających potencjalne finansowanie, ujęte w WPF lub RPOWŚI.):

- przebudowa ciągu drogowego DW928.

Zadanie zostało ujęte w ramach przebudowy dróg wojewódzkich oraz drogowych obiektów inżynierskich - wsparcie przebudowy, budowy kluczowych elementów i odcinków dróg wojewódzkich prowadzące do zwiększenia płynności ruchu i bezpieczeństwa komunikacyjnego, przedsięwzięcia drogowe realizowane jako projekty RPOWŚI. na lata 2014-2020. Zadanie będzie realizowane w latach 2023–2026.

Natomiast jako inwestycje celu publicznego postulowane przez samorząd województwa, ustalone w dokumentach przyjętych przez Sejmik Województwa Śląskiego, PZPWŚ wskazuje:

- budowę obwodnicy autostradowej Metropolii Górnośląskiej A4 bis Katowice – Gliwice.
- budowę spójnej sieci dróg/tras rowerowych o zasięgu ponadlokalnym wg jednolitych standardów,

- budowę centrów przesiadkowych (wraz z infrastrukturą drogową),
- rewitalizację linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 Orzesze – Jaśkowice – Tychy – Baraniec – KWK PIAST – Nowy Bieruń – Oświęcim.

8.4 Inwestycje drogowe w gminie Wyry w Wieloletniej Prognozie Finansowej Województwa Śląskiego na lata 2022-2030

W Wieloletniej Prognozie Finansowej Województwa Śląskiego na lata 2022-2030⁸³ (WPFWS) wskazane zostały w ramach Wykazu Przedsięwzięć Wieloletnich Województwa Śląskiego na lata 2022-2030 następujące przedsięwzięcia na poziomie dróg wojewódzkich:

- Zapewnienie odpowiedniego stanu infrastruktury dróg wojewódzkich zwiększającego bezpieczeństwo i wygodę ruchu:
 - Bieżące utrzymanie dróg wojewódzkich i obiektów inżynierskich realizowane przez zarząd drogi, realizowane w latach 2020-2026,
 - Bieżące utrzymanie dróg wojewódzkich i obiektów inżynierskich realizowane w systemie powierzonym powiatom, w latach 2021-2024,
- Przywrócenie pierwotnego stanu drogi, zapewniającego bezpieczeństwo użytkowników dróg:
 - Remonty dróg oraz obiektów inżynierskich na sieci dróg wojewódzkich realizowane przez zarząd drogi, do realizacji w latach 2022-2023,

82 Uchwała nr VI/26/2/2016 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 29.08.2016 r.

83 Tekst jednolity WPF z dnia 29.08.2022 r.

- *Wsparcie przebudowy, budowy kluczowych elementów i odcinków dróg wojewódzkich prowadzące do zwiększenia płynności ruchu i bezpieczeństwa komunikacyjnego:*
 - *Przebudowa dróg wojewódzkich oraz drogowych obiektów inżynierskich wraz z opracowaniem dokumentacji projektowej, realizowana w systemie powierzonym jednostkom samorządu terytorialnego, planowane do realizacji w latach 2020-2024,*
 - *Przebudowa dróg wojewódzkich oraz drogowych obiektów inżynierskich, w tym opracowanie dokumentacji projektowych budowy/przebudowy dróg wojewódzkich, planowane do realizacji w latach 2016-2025.*
- *Wsparcie przebudowy, budowy kluczowych elementów i odcinków dróg wojewódzkich prowadzące do zwiększenia płynności ruchu i bezpieczeństwa komunikacyjnego*
 - *Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 928 od DK44 do DK1, w ramach Rządowego Funduszu Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych, do realizacji w latach 2023–2026,*

8.5 Inwestycje drogowe w gminie Wiry w dokumentach strategicznych Powiatu Mikołowskiego

8.5.1 Zintegrowana strategia rozwoju dla obszaru funkcjonalnego powiatu mikołowskiego wraz z przygotowaniem Planu Operacyjnego na lata 2017-2025

Zintegrowana strategia rozwoju dla obszaru funkcjonalnego powiatu mikołowskiego wraz z przygotowaniem Planu Operacyjnego na lat 2017-2025⁸⁴, wskazuje przedsięwzięcia obejmujące gminę Wiry w ramach celu strategicznego 4. Infrastruktura techniczna i komunikacyjna dostosowana do potrzeb odbiorców:

- *Remont i modernizacja drogi S 5314 – ul. Rybnicka (inwestycja kluczowa w obszarze funkcjonalnym)*
- *Lobbowanie na rzecz rozwoju komunikacji kolejowej (zakłada się dążenie do rozwoju linii kolejowych: (...) Tychy – Wiry – Łaziska Górne – Orzesze Jańskowice),*
- *Dążenie do wprowadzenia i uruchomienia gwiazdzystej komunikacji publicznej (...). Zakłada się wykorzystanie powstających centrów przesiadkowych.*

⁸⁴ Uchwała nr XXIX/286/2017 Rady Powiatu Mikołowskiego z dnia 27.04.2017 r.

Jako jedno z planowanych do realizacji w ramach ZIT przedsięwzięć Strategia wskazała inwestycje związane m.in. z budową centrum przesiadkowego w Wyrach.

8.5.2 Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Mikołowskiego na lata 2021-2026 z perspektywą na lata 2027-2032

Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Mikołowskiego na lata 2021-2026 z perspektywą na lata 2027-2032 wskazuje w ramach kierunku interwencji 1.2. ogólnie kierunki działań inwestycyjnych dotyczących transportu, komunikacji i układu drogowego, do których zalicza działania:

- Uwzględnienie w planach rozwoju transportu działań mających wpływ na jakość powietrza, poprzez m.in. upłynnienie ruchu pojazdów, budowę obwodnic oraz wprowadzanie ograniczeń w ruchu pojazdów ciężkich na drogach miast – Gminy w ramach własnych kompetencji, PZD,
- Wdrażanie Inteligentnych Systemów Zarządzania Ruchem oraz mechanizmów wspomagających zarządzanie ruchem i transportem, jak: punkty przesiadkowe, plany centrów logistycznych na obrzeżach miast, BUSpasy, poprawa oznakowania dróg, strefy ograniczonego ruchu pojazdów w miastach – Gminy, PZD,
- Poprawa oznakowania dróg, wprowadzanie stref ograniczonego ruchu pojazdów w miastach – PZD,
- Wspieranie rozwoju transportu rowerowego oraz wdrażanie rozwiązań na rzecz jego integracji z miejskimi systemami transportowymi m.in. poprzez rozwój i modernizację infrastruktury oraz zmiany organizacji ruchu - Gminy w ramach własnych kompetencji,

- *Przebudowa dróg powiatowych – (szacunkowy koszt 31 796 303,18 zł), PZD,*

oraz w ramach kierunku interwencji 2.1.:

- *Ograniczenie hałasu drogowego poprzez: - rozwój zintegrowanego transportu publicznego, - wdrażanie zasad organizacji ruchu sprzyjających obniżeniu emisji hałasu do środowiska - wspieranie rozwoju i wdrażanie rozwiązań na rzecz transportu rowerowego jako integralnej części miejskich systemów transportowych – Gminy, zarządcy dróg.*

Program nie wskazuje dla większości działań jw. szacunkowych kosztów, a jako ryzyko wyraźnie wskazuje brak środków finansowych na realizację wskazanych działań.

8.5.3 Podstrategia - promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych na lata 2016–2025

Podstrategia dla gminy Wyrzy wskazuje konieczność przeprowadzenia remontu:

- DP 5314S – ul. Rybnicka w Gostyni,
- DP 5329S – ul. Magazynowa w Wyrach,
- DP 5340S – ul. Zbożowa w Wyrach,

oraz planowane inwestycje na podstawie WPF Gminy Wyrzy:

- *Budowa carportu w Gminie Wyrzy - ograniczenie emisji CO₂ w Gminie Wyrzy poprzez budowę infrastruktury przeznaczonej dla pojazdów z napędem elektrycznym,*

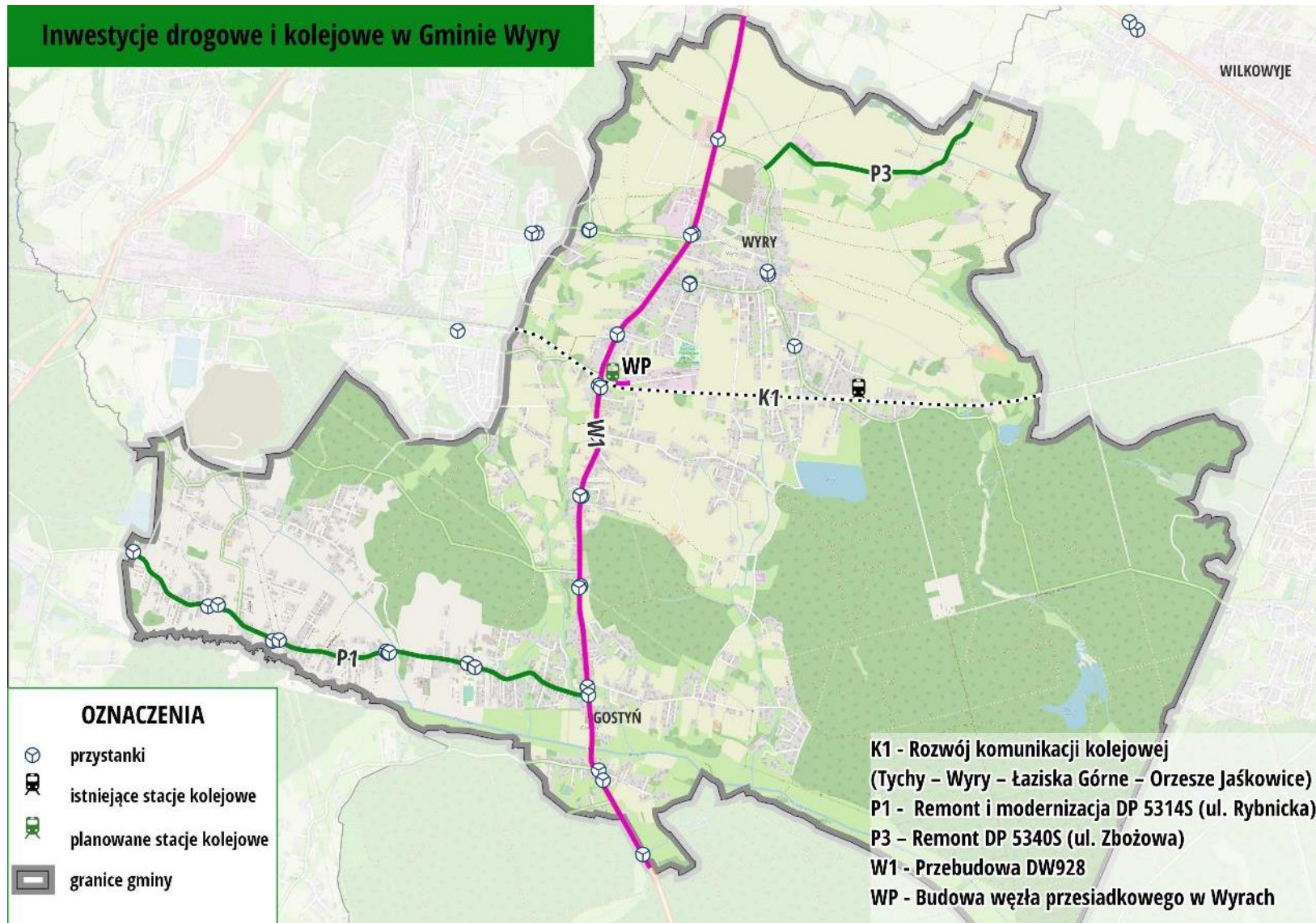
- Centrum przesiadkowe oraz tablice dynamiczne w Gminie Wiry - usprawnienie komunikacji na terenie Gminy Wiry oraz znaczne podniesienie komfortu korzystania z komunikacji miejskiej,
- Rewitalizacja linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 połączenia Orzesze Jaśkowice – Tychy – Baranec – KWK Piast – Nowy Bieruń – Oświęcim – poprawa stanu technicznego linii kolejowych, a także przywrócenie ruchu pasażerskiego i towarowego w gminach objętych projektem.

8.5.4 Podstrategia kształtowania przestrzeni publicznej. Plan operacyjny – część I. Gminny Program Rewitalizacji dla Gminy Wiry

Podstrategia kształtowania przestrzeni publicznej. Plan operacyjny – część I. Gminny Program Rewitalizacji dla Gminy Wiry zakłada realizację w gminie Wiry projektów rewitalizacyjnych dotyczących m.in.:

- Przebudowy ulicy Dworcowej w Wyrach,
- Przebudowy ulicy Obrońców Ziemi Śląskiej w Gostyni,
- Przebudowy ulicy Zbożowej w Wyrach.

Zadania te są ujęte także w Lokalnym Programie Rewitalizacji Gminy Wiry do roku 2023. W rozdziale 8.6.6 zostały one dokładniej opisane



Rys. 8.3 Planowane krajowe, wojewódzkie i powiatowe inwestycje drogowe i kolejowe na terenie gminy Wiry

Źródło: Opracowanie własne

8.6 Inwestycje drogowe ujęte w dokumentach strategicznych gminy Wyrzy

8.6.1 Wieloletnia Prognoza Finansowa Gminy Wyrzy na lata 2022-2036

Wieloletnia Prognoza Finansowa Gminy Wyrzy na lata 2022-2037⁸⁵ (dalej: WPF) planuje do realizacji następujące zadania dotyczące bezpośrednio lub pośrednio układu transportowego i drogowego gminy Wyrzy (numer zadania został nadany w WPF):

- **1.3.1.9.** Wykonanie zabudowy krawężników ul. Zjednoczenia w Wyrach zgodnie z zawartym porozumieniem - polepszenie infrastruktury drogowej, lata realizacji 2020-2022, łączne nakłady finansowe 10 150,00 zł,
- **1.3.2.28.** Przebudowa ul. Kopaniny boczna w Wyrach (od nr 15 do nr 17) - podniesienie komfortu życia mieszkańców poprzez polepszenie infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa dla użytkowników drogi, lata realizacji 2021-2022, łączne nakłady finansowe 583 547,00 zł,
- **1.3.2.29.** Przebudowa ul. Dworcowej w Wyrach - podniesienie komfortu życia mieszkańców poprzez polepszenie infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa dla użytkowników drogi, lata realizacji 2018-2022, łączne nakłady finansowe 2 053 609,00 zł,
- **1.3.2.30.** Opracowanie dokumentacji projektowej na wykonanie korytowania, podbudowy oraz nawierzchni asfaltowej wraz z odwodnieniem na ul. Akacjowej w Gostyni (nr 25, 27,29,31,33,35,37) - podniesienie komfortu życia mieszkańców poprzez polepszenie

infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa dla użytkowników drogi, lata realizacji 2021-2022, łączne nakłady finansowe 50 000,00 zł,

- **1.3.2.31.** Roboty budowlane związane z odwodnieniem ul. Akacjowej w Gostyni (nr 65, 69) - podniesienie komfortu życia mieszkańców poprzez polepszenie infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa dla użytkowników drogi, lata realizacji 2021-2022, łączne nakłady finansowe 15 000,00 zł,
- **1.3.2.32.** Przebudowa przestrzeni publicznej przy budynkach komunalnych w Gostyni przy ul. Pszczyńskiej 366a i 370 - podniesienie komfortu życia mieszkańców poprzez polepszenie infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa dla użytkowników drogi, lata realizacji 2021-2022, łączne nakłady finansowe 395 000,00 zł,
- **1.3.2.36.** Przebudowa ulicy Zawodzie w Wyrach - podniesienie komfortu życia mieszkańców poprzez polepszenie infrastruktury drogowej i poprawa bezpieczeństwa dla użytkowników drogi, lata realizacji 2022-2023, łączne nakłady finansowe 10 300 000,00 zł,

Zadanie 1.3.2.36. zostało ujęte na liście wniosków przyjętych do dofinansowania ze środków Rządowego Funduszu Polski Ład – Program Inwestycji Strategicznych, z dofinansowaniem w wysokości 7 220 000,00 zł. Natomiast zadania: 1.3.2.28., 1.3.2.29., 1.3.2.30., 1.3.2.31., 1.3.2.32., wraz z pięcioma innymi, zostały dofinansowane kwotą 6 275 705,00 zł ze środków Rządowego Funduszu Inwestycji Lokalnych (nabór I+II+III).

85 Uchwała nr XLIV/360/2022 Rady Gminy Wyrzy z dnia 25.08.2022 r.

8.6.2 Strategia rozwoju Gminy Wyry 2014-2022

Strategia rozwoju Gminy Wyry 2014-2022 wskazuje tylko kierunki działań, w tym dla rozwoju systemu transportowego i drogowego gminy Wyry (numer zadania został nadany w Strategii):

- **3.2.1.** Tworzenie sieci ścieżek/tras rowerowych i ciągów spacerowych pełniących funkcje transportu lokalnego a zarazem wkomponowanych w system ponadlokalny,
- **3.2.7.** Modernizacja sieci drogowej m.in. w związku z kreowaniem przestrzeni publicznych (oprócz jezdni także chodniki i towarzysząca im infrastruktura),
- **3.3.2.** Lobbowanie na rzecz przywrócenia publicznego transportu szynowego na trasie Orzesze – Tychy – także w aspekcie zmniejszenia natężenia ruchu drogowego,
- **3.4.1.** Przestrzeganie zasady, że nowa zabudowa mieszkaniowa stanowi uzupełnienie już istniejącej lub jest lokalizowana w jej sąsiedztwie – także w aspekcie zapobiegania suburbanizacji oraz prawidłowej obsługi komunikacyjnej z jak największym wykorzystaniem istniejących dróg (bez konieczności budowy nowych),
- **4.1.2.** Wspólne z innymi gminami inicjatywy na rzecz rozwoju regionalnej sieci tras rowerowych,

8.6.3 Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Wyry

W aspekcie transportu i komunikacji *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Wyry (suikzp)* wskazuje:

- ze względu na brak prawidłowej obsługi komunikacyjnej dla obszaru w rejonie ul. Wróbla zmianę jego przeznaczenia z obszaru przemysłowo-usługowego na zabudowę mieszkaniową,
- konieczność zapobieganiu suburbanizacji w postaci rozwoju zabudowy mieszkaniowej przy już istniejącej zabudowie (także jako uzupełnienie luk w zabudowie), z jak największym wykorzystaniem istniejącej sieci drogowej,
- konieczność stosowania rozwiązań technicznych ograniczających lub uspokajających ruch drogowy celem przeciwdziałaniu i ochrony zabudowy przylegającej do dróg będących źródłem ponadnormatywnego hałasu,
- wytyczne do określania hierarchii układu drogowego, w tym w zakresie sposobu obsługi różnych obszarów zagospodarowania, klas technicznych,
- planowany korytarz autostrady A4 bis,
- odstąpienie od zachowania rezerwy terenowej pod obwodnicę w ciągu DW928 oraz połączeń do ul Tyskiej,
- podstawowe zasady i wytyczne polityki parkingowej,
- zasady i wytyczne dla realizacji infrastruktury pieszej i rowerowej.

8.6.4 Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego

W Miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego miejscowości Wyry w gminie Wyry – etap 1⁸⁶ oraz w Miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego miejscowości Gostyń w gminie Wyry⁸⁷ dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z dopuszczeniem usług, zabudowy mieszkaniowo-usługowej, usługowo-mieszkaniowej, usługowej, produkcyjno-usługowej odnośnie dróg, obsługi komunikacyjnej i transportu wskazano głównie na:

- lokalizowanie nowej zabudowy mieszkaniowej w sposób umożliwiający mieszkańcom maksymalne wykorzystanie publicznego transportu zbiorowego jako podstawowego środka transportu,
- zabudowę usługową w zakresie obsługi pasażerskiego transportu zbiorowego, obsługa pasażerskiego transportu zbiorowego po północnej stronie LK 169 po wschodniej stronie ul. Pszczyńskiej (naprzeciwko skrzyżowania z ul. Magazynową na wysokości ul. Zwycięstwa),
- obsługę komunikacyjną terenów przyległych do DW928 (ul. Pszczyńska) poprzez układ dróg wewnętrznych, bez możliwości wykonania zjazdu bezpośredniego na DW928,
- ustalanie zakresu minimalnej i maksymalnej szerokości pasa drogowego dróg różnych klas technicznych i dróg wewnętrznych w liniach rozgraniczających,

- ustalony nakaz zapewnienia miejsc parkingowych dla samochodów, w tym dla pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową⁸⁸, przy zachowaniu minimalnych wskaźników dla wybranych rodzajów zabudowy,
- sposoby realizacji miejsc parkingowych w formie: garaży: nadziemnych, podziemnych, wbudowanych w budynki oraz parkingów: terenowych, podziemnych, wbudowanych w budynki,
- lokalizację siedmiu nowych parkingów: przy przystanku kolejowym Wyry (ul. Aleksandra Puszkina), dwóch przy cmentarzu (ul. Słoneczna), przy ul. Wagonowej (Zakład Gospodarki Komunalnej w Wyrach), przy cmentarzu w Gostyni (ul. Rybnicka), przy ul. Rybnickiej (na wysokości ul. Brzeźnej), przy kościele (ul. Ks. Franciszka Olmy),
- możliwą lokalizację dwóch stacji paliw z zapleczem usługowo-handlowym przy ul. Pszczyńskiej w rejonie skrzyżowania z ul. Dwór i ul. Dojazdową, w rejonie skrzyżowania z ul. Na Wyrzysko i ul. Główną.
- ustalenie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku⁸⁹,
- nakaz ukształtowania pasa zieleni izolacyjnej o szerokości min. 1,5 m od nieruchomości sąsiednich o funkcji mieszkaniowej wzdłuż granic działki, na której realizowane są sposoby użytkowania: dojazdy samochodów dostawczych i ciężarowych, miejsca dostaw i rozładunku oraz miejsca parkingowe w liczbie większej niż 5 stanowisk.

Wskazane w *mpzp* zapisy, ustalenia, warunki oraz zastrzeżenia odnośnie dróg, obsługi komunikacyjnej, parkingów i miejsc postojowych, a także publicznego transportu zbiorowego oraz ochrony środowiska, uwzględniają

86 Uchwała nr XLI/347/2022 Rady Gminy Wyry z dnia 27.04.2022 r.

87 Uchwała nr XXXV/306/2021 Rady Gminy Wyry z dnia 18.11.2021 r.

88 Dotyczy to miejsc zastrzeżonych (tzw. koperta dla niepełnosprawnych) dla pojazdów osób z niepełnosprawnościami.

89 O których mowa w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14.06.2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku w oparciu o art. 114 ust. 1 ustawy z dnia 27.04.2001 r. Prawo ochrony środowiska w brzmieniu obowiązującym w dniu wejścia w życie niniejszej uchwały dot. *mpzp* Wyr i Gostyni.

ustalenia niniejszego PRSD oraz dokumentów strategicznych różnego szczebla.

8.6.5 Plany odnowy miejscowości

W *Planie Odnowy Miejscowości Wyry na lata 2016-2022*⁹⁰ zostały wskazane następujące zadania:

- **2.1.1.** Budowa i zmiana nawierzchni drogi ulicy Słonecznej – szacunkowy koszt 1,2 mln zł,
- **2.1.2.** Wymiana nawierzchni dróg gminnych (ul. Dworcowa, ul. Dwór, ul. Główna boczna, ul. Łabędzia, ul. Orzechowa, ul. Profilowa, ul. Spokojna, ul. Zawodzie) – szacunkowy koszt 7,85 mln zł,
- **2.1.3.** Budowa chodnika wzdłuż ul. Zjednoczenia – szacunkowy koszt 150 tys., zł,
- Budowa parkingu przy ul. Ks. Fr. Bojdoła wraz z przeniesieniem placu zabaw (ok. 30 miejsc parkingowych) – szacunkowy koszt 130 tys. zł,
- Budowa centrum przesiadkowego – szacunkowy koszt 1,530 mln zł.

W *Planie Odnowy Miejscowości Gostyn na lata 2016-2022*⁹¹ zostało wskazane zadanie:

- **2.1.4.** Wymiana nawierzchni dróg gminnych (ul. Akacyjowa, ul. Dębowa, ul. Kłosa, ul. Leśna, ul. Miarowa, ul. Tęczowa, ul. Tyska) – szacunkowy koszt 7,5 mln zł.

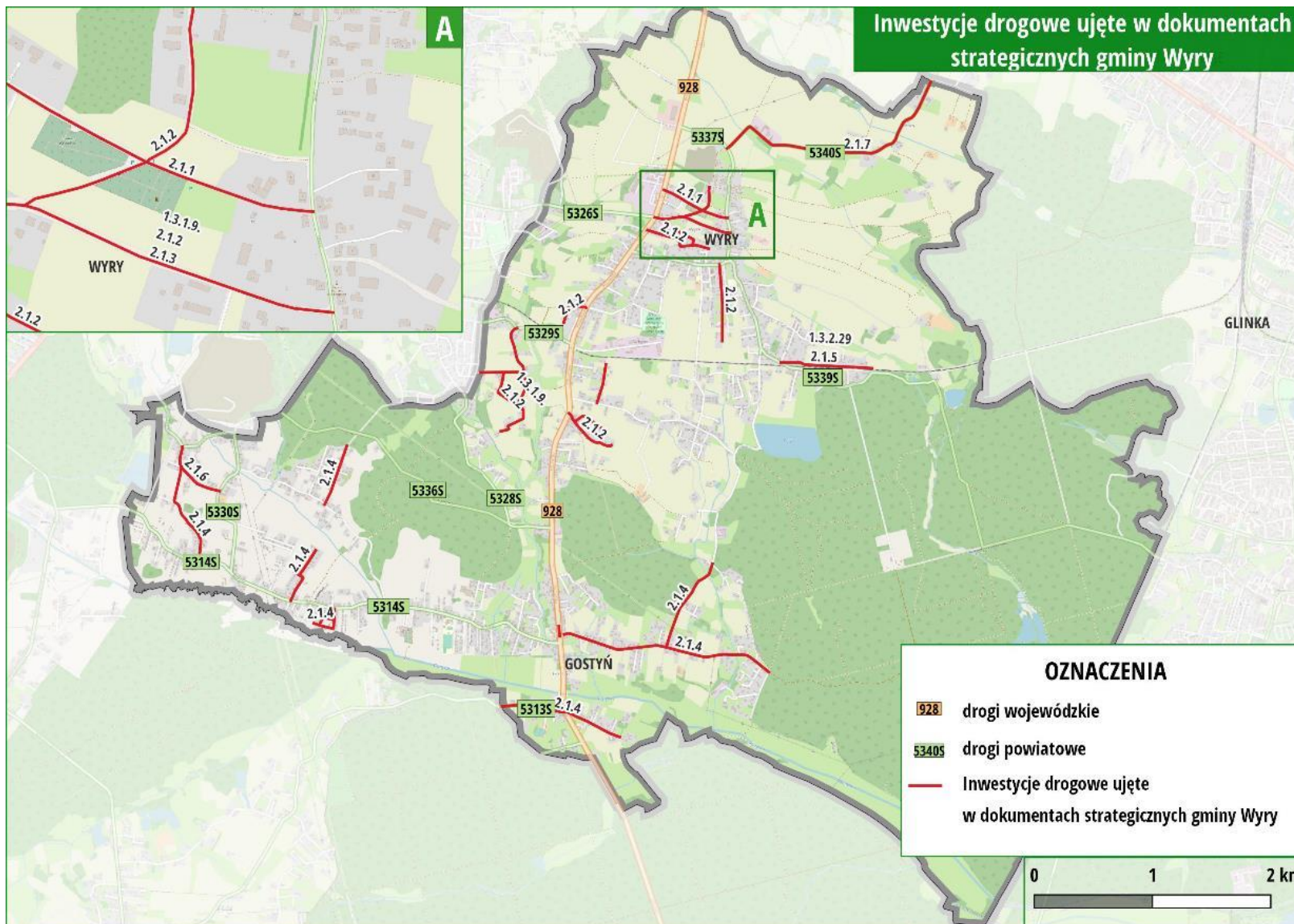
8.6.6 Lokalny Program Rewitalizacji Gminy Wyry do roku 2023

Lokalny Program Rewitalizacji Gminy Wyry do roku 2023 zakłada realizację uzupełniających projektów rewitalizacyjnych dotyczących m.in.:

- **2.1.5.** Przebudowę ulicy Dworcowej w Wyrach od skrzyżowania z ulicą Puszkińskiego do końca poprzez zmianę nawierzchni gruntowej ulepszonej na asfaltową, odtworzenie systemu rowów w pasie drogowym oraz budowę wydzielonego pobocza pieszo-jezdnego – szacunkowy koszt 1,3 mln zł,
- **2.1.6.** Przebudowę ulicy *Obrońców Ziemi Śląskiej* w Gostyni poprzez zmianę nawierzchni gruntowej ulepszonej na asfaltową, odtworzenie systemu rowów w pasie drogowym oraz budowę wydzielonego pobocza pieszo-jezdnego – szacunkowy koszt 1 mln zł,
- **2.1.7.** Przebudowę ulicy Zbożowej w Wyrach (DP 5337S) od skrzyżowania z ul. Dąbrowszczaków do końca granic gminy poprzez ujednolicenie szerokości jezdni, budowę dodatkowych zatok mijankowych, budowę utwardzonego pobocza pieszo-rowerowego oraz budowę oświetlenia – szacunkowy koszt 2,9 mln zł.

⁹⁰ Uchwała nr XII/123/2015 Rady Gminy Wyry z dnia 26.11.2015 r.

⁹¹ Uchwała nr XII/122/2015 Rady Gminy Wyry z dnia 26.11.2015 r.



Rys. 8.4 Inwestycje drogowe ujęte w dokumentach strategicznych gminy Wiry

Źródło: Opracowanie własne

8.7 Zasady typowania dróg do remontów lub przebudowy

Wskazania do typowania dróg gminnych do remontów i przebudów mają za zadanie ułatwienie określenia i uszczegółowienia zakresu planowanego remontu lub przebudowy drogi. Powinny one dodatkowo umożliwić gradację remontów i przebudów dróg poprzez wskazanie kolejności i priorytet realizacji pod względem stanu technicznego.

Zadania zakwalifikowane w ramach przebudowy lub remontów dróg powinny być realizowane zgodnie z wytycznymi dla warunków technicznych dróg publicznych⁹², z uwzględnieniem określonych i przyjętych kryteriów wykonywania przebudów i remontów dróg gminnych. W ramach kryteriów do wykonywania remontów lub przebudów dróg gminnych należałoby ująć następujące wytyczne:

- ocena stanu technicznego nawierzchni na podstawie przeglądów pięcioletnich dróg,
- stan nawierzchni – wypadkowa nośności, kolein, równości podłużnej,
- nienormatywność drogi – istniejąca szerokości drogi w stosunku do wymaganej dla danej kategorii drogi,
- bezpieczeństwo ruchu drogowego – zdarzenia drogowe na danym odcinku drogi,
- współfinansowanie lub finansowanie zadania przez inne jednostki samorządu terytorialnego lub źródła (programy finansowe) zewnętrzne.

Na podstawie ocen parametrów techniczno-eksploatacyjnych stan techniczny nawierzchni dróg gminnych klasyfikowany jest następująco:

- **klasa A – stan dobry:**
poziom pożądany, dotyczy dróg o nawierzchniach nowych, odnowionych (przebudowanych lub wyremontowanych) i eksploatowanych, których stan techniczny nie wymaga planowania zabiegów remontowych w normalnych warunkach przez okres co najmniej 4 lat,
- **klasa B – stan zadowolający:**
poziom pożądany jak w klasie A,
- **klasa C – stan niezadowolający:**
poziom ostrzegawczy, dotyczy dróg ze znaczącymi uszkodzeniami, dla których uzasadnione jest co najmniej wykonanie szczegółowych badań stanu technicznego w celu wykonania zabiegu poprawiającego stan nawierzchni, wymagane jest zaplanowanie remontu drogi,
- **klasa D – stan zły, poziom krytyczny:**
dotyczy dróg z licznymi i rozległymi uszkodzeniami, wymagane jest natychmiastowe wykonanie szczegółowych badań stanu technicznego w celu wykonania zabiegu poprawiającego stan nawierzchni – niezwłocznego remontu.

⁹² Rozporządzenie w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych.

Dla każdego z tych kryteriów należy przyjąć odpowiedni poziomy i punktację ich elementów składowych dla wielokryterialnych potrzeb wyboru poszczególnych remontów i przebudów:

- kryterium – stan nawierzchni z podkryteriami:
 - nośności nawierzchni: stan dobry, zadowalający, niezadawalający, zły,
 - występowania kolein w nawierzchni: stan dobry, zadowalający, niezadawalający, zły,
 - równości podłużnej nawierzchni: stan dobry, zadowalający, niezadawalający, zły,
- kryterium – ogólny stan nawierzchni wg przeglądów pięcioletnich dróg, z podkryteriami:
 - ogólny stan nawierzchni wg przeglądów 5 letnich: stan dobry,
 - ogólny stan nawierzchni wg przeglądów 5 letnich: stan zły,
- kryterium – nienormatywność drogi, z podkryteriami:
 - szerokość jezdni w stosunku do szerokości wymaganej dla danej klasy technicznej drogi: ma prawidłową szerokość lub większą,
 - szerokość jezdni w stosunku do szerokości wymaganej dla danej klasy technicznej drogi: ma mniejszą szerokość,
- kryterium – obciążenie ruchem z podkryteriami:
 - SDRR jako średni dla wszystkich dróg,
 - SDRR powyżej średniego o 50%,
 - SDRR powyżej średniego o 100 %,
- kryterium – bezpieczeństwo ruchu drogowego z podkryteriami:
 - liczba zdarzeń drogowych na danym odcinku drogi w okresie ostatnich 2 lat, jeżeli wystąpiły minimum trzy zdarzenia drogowe na odcinku do 500 m,
 - liczba zdarzeń drogowych na danym odcinku drogi w okresie ostatnich 2 lat, jeżeli wystąpiły minimum trzy zdarzenia drogowe na odcinku do 150 m,
 - zdarzenia drogowe na danym odcinku drogi: liczba kolizji i ich powtarzalność,
 - zdarzenia drogowe na danym odcinku drogi – liczba wypadków i ich powtarzalność,
- kryterium – współfinansowanie zadania przez inną jednostkę samorządu terytorialnego lub źródła (programy finansowe) zewnętrzne z podkryteriami:
 - dofinansowanie w wysokości: 100% wartości inwestycji,
 - dofinansowanie w wysokości: 75-99% wartości inwestycji,
 - dofinansowanie w wysokości: 50-74% wartości inwestycji,
 - dofinansowanie w wysokości: 26-49% wartości inwestycji,
 - dofinansowanie w wysokości: minimum 25% wartości inwestycji.

Wagę każdego poszczególnego kryterium stanowi suma jego podkryteriów składowych. Im gorszy stan techniczny drogi, większa liczba wypadków, większe współfinansowanie jednostek samorządu terytorialnego, większy udział dofinansowania ze źródeł i programów zewnętrznych itp., tym większa liczba przyznawanych w ramach danego podkryterium punktów.

Na podstawie powyższych wytycznych może powstać dokument wskazujący ranking zadań remontowych i przebudów na sieci dróg gminnych, co pozwoli na znaczne przyspieszenie i poprawę stanu technicznego dróg gminnych, szczególnie tych o nieutwardzonej nawierzchni oraz nienormatywnej szerokości jezdni.

Natomiast w przypadku inwestycji, szczególnie remontowych, na DW928 i drogach powiatowych w granicach gminy, możliwa jest ich realizacja

(projekt i/lub wykonawstwo) przez Gminę Wiry w formie inwestorstwa zastępczego dla danej jednostki samorządu terytorialnego. Przyspieszyć to może inwestycje związane szczególnie z poprawą *brd*, budową chodników i ścieżek rowerowych. Dodatkowa możliwość realizacji takich inwestycji – jako pomoc finansowa gminy dla województwa, powiatu lub gminy przy partnerstwie inwestycyjnym (międzygminnym, gminno-powiatowym lub gminno-wojewódzkim), w części wkładu gminy może być także finansowana ze źródeł dedykowanych gminom.

9 PLANOWANY ROZWÓJ UKŁADU DROGOWEGO GMINY WYRY DO ROKU 2030

Mając na uwadze zasady porządkowania sieci drogowej oraz stan obecny i planowane inwestycje oraz możliwości rozwoju, kierunki rozwoju sieci drogowej w gminie Wyry obejmują przede wszystkim:

- uporządkowanie sieci drogowej poprzez możliwość przejęcia wybranych dróg powiatowych na drogi gminne publiczne i niepubliczne wewnętrzne,
- poprawę stanu *brd* – uspokojenie ruchu na drogach publicznych i niepublicznych – rozwiązania infrastrukturalne i organizacja ruchu,
- wyznaczenie systemu dróg jednokierunkowych,
- ograniczenie długości dróg publicznych – zmiana na drogi niepubliczne (wewnętrzne i strefy zamieszkania),
- wprowadzanie na wybranych drogach publicznych – powiatowych i gminnych lub ich odcinkach, stref ruchu uspokojonego w postaci stref Tempo-30 przyczyniających się do brak konieczności realizacji części infrastruktury drogowej oraz oznakowania pionowego i poziomego,

wprowadzenie na drogach niepublicznych wewnętrznych stref uspokojonego ruchu w postaci stref zamieszkania – brak konieczności budowy infrastruktury pieszej i rowerowej oraz większości oznakowania pionowego i poziomego itp.

9.1 Zasady porządkowania sieci drogowej

9.1.1 Podział funkcjonalno-techniczny dróg

Prawidłowe kierunki rozwoju układu drogowego gminy Wyry powinny opierać się na prawidłowych parametrach techniczno-eksploatacyjnych docelowej sieci drogowej. Dlatego mając na uwadze charakter i funkcjonalność sieci drogowej gminy oraz istniejące oraz możliwe do uzyskania parametry techniczno-eksploatacyjne, drogi należy podzielić na cztery klasy funkcjonalno-techniczne:

- drogi priorytetowe,
- drogi podstawowe,
- drogi uzupełniające,
- drogi marginalne.

Każda z dróg powinna charakteryzować się cechami ujętymi w danej klasie funkcjonalno-technicznej:

- **drogi priorytetowe** – DW928, DP 5314S i DP 5326S:
 - klasą techniczną – GP, G, z dopuszczeniem Z,
 - wysokim poziomem natężenia ruchu (SDRR),
 - wysokim udziałem pojazdów ciężkich - kategoria ruchu KR3 lub wyższa,
 - połączeniami pomiędzy miastami, drogami krajowymi oraz strefami aktywności gospodarczej,

- segregacją ruchu na obszarach zabudowy,
 - wysokim poziomem *brd*, szczególnie pod kątem szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego,
 - prowadzeniem dróg dla pieszych, dróg dla rowerów i dróg dla pieszych i rowerów, głównie jako trasy odseparowane od jezdni,
 - stosowaniem bezpiecznych skrzyżowań: skanalizowanych i rond jednopasowych lub mini,
 - stosowaniem zakazu bezpośredniej obsługi komunikacyjnej obszarów przyległych (realizacja dróg obsługujących tzw. dróg serwisowych),
 - większym oddaleniem linii zabudowy od krawędzi jezdni, niż wynika to z przepisów odrębnych,
- **drogi podstawowe** – pozostałe drogi powiatowe i wybrane drogi gminne publiczne na przebiegach planowanych ciągów drogowych:
 - klasą techniczną – Z, z dopuszczeniem L,
 - dużym natężeniem ruchu,
 - udziałem pojazdów ciężkich - kategoria ruchu KR1 lub wyższym,
 - połączeniami dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych,
 - segregacją ruchu głównie na obszarach zabudowy,
 - wysokim poziomem *brd*, szczególnie pieszych i rowerzystów,
 - prowadzeniem dróg dla pieszych, dróg dla rowerów i dróg dla pieszych i rowerów, w tym jako trasy odseparowane od jezdni,
 - stosowaniem skrzyżowań: skanalizowanych oraz rond mini,
- **drogi uzupełniające** – wybrane drogi gminne publiczne:
 - klasą techniczną – Z, L, z dopuszczeniem D,
 - średnim natężeniem ruchu,
 - udziałem pojazdów ciężkich lub bez takiego ruchu,
 - dopuszczeniem niespełniania warunków techniczno-eksploatacyjnych dla danej kategorii dróg,
 - funkcją uzupełniającą w stosunku do pozostałych dróg priorytetowych i podstawowych,
 - dążeniem do segregacji ruchu,
 - podnoszeniem poziomu *brd*,
 - uspokajaniem ruchu na terenach zabudowy, szczególnie pod kątem pieszych oraz rowerzystów.
 - **drogi marginalne** – wybrane drogi gminne publiczne oraz wszystkie drogi niepubliczne wewnętrzne:
 - klasą techniczną – L lub D,
 - drogi niepubliczne,
 - uspokajaniem ruchu na terenach zabudowy, szczególnie pod kątem pieszych oraz rowerzystów.
- Przyjęta klasyfikacja funkcjonalno-techniczna dróg wskazuje pożądane parametry danej drogi. Dlatego też powinno dążyć się do uzyskania jednolitych parametrów funkcjonalno-użytkowych tych dróg na całej ich długości lub co najmniej pomiędzy skrzyżowaniami z innymi drogami.

9.1.2 Przekazywanie i zamiany dróg

Mając na uwadze konieczność i możliwość uporządkowania sieci drogowej w gminie Wyry w zakresie dróg powiatowych i dróg gminnych (publicznych i niepublicznych wewnętrznych), możliwe jest odbycie konsultacji z PZD, celem określenia i wskazania możliwości oraz zasadności docelowych układów sieci dróg powiatowych i gminnych w gminie Wyry i jej otoczeniu. Ponieważ niektóre drogi powiatowe ze względów funkcjonalnych (niespełnianie przez nie funkcji drogi powiatowej⁹³), technicznych (m.in. nienormatywna szerokość jezdni, brak chodników) oraz braku możliwości przestrzennych dostosowania ich obecnych parametrów technicznych do wymogów stawianych drogom powiatowym danej klasy technicznej, mogłyby one zostać docelowo drogami gminnymi publicznymi lub drogami gminnymi niepublicznymi wewnętrznymi.

Zgodnie z ustawą o drogach publicznych⁹⁴, na obszarze gminy Wyry przewidziane są dwa różne tryby możliwości przekazywania dróg pomiędzy zarządcami dróg – tryb zwykły i tryb kaskadowy.

Przekazywanie dróg w trybie zwykłym, tj. zgodnie z art. 10 ust. 1, 2, 3, 3a, z dniem 1 stycznia roku następującego po podjęciu stosownych uchwał o pozbawieniu danej kategorii drogi przez zarządcę przekazującego i nadaniu danej kategorii drogi przez zarządcę przejmującego, przy zachowaniu wymogów ustawowych:

- uzyskania opinii zgodnie z art. 6a ust. 2 dla dróg powiatowych oraz art. 7 ust. 2 dla dróg gminnych, na podstawie których

odpowiednio rada powiatu lub rada gminy mogą podjąć odpowiednie uchwały w sprawie nadania lub pozbawienia danej kategorii drogi,

- terminów podjęcia stosownych uchwał przez radę powiatu lub radę gminy w terminie najdalej do końca III kwartału danego roku, żeby móc dokonać przekazania drogi z dniem 1 stycznia kolejnego roku⁹⁵.

Przekazywanie w trybie kaskadowym przez Zarząd Powiatu Mikołowskiego w związku z otrzymaniem odcinka drogi wojewódzkiej w trybie art. 10 ust. 5e i jego zatrzymaniem jako nowa droga powiatowa, możliwe jest dla istniejącego odcinka drogi powiatowej w granicach powiatu mikołowskiego w trybie art. 10 ust. 5c i 5d. Wymogiem tego trybu dla Powiatu Mikołowskiego jest:

- przekazanie innej drogi powiatowej w gminie Wyry w zamian za zachowaną drogę wojewódzką otrzymaną kaskadowo, przy zachowaniu zasady proporcjonalnej długości przekazywanej drogi do drogi otrzymanej i zachowanej (art. 10ust. 5c),
- powiadomienie Wójta Gminy Wyry przez Zarząd Powiatu Mikołowskiego o zamiarze podjęcia stosownej uchwały przez Radę Powiatu Mikołowskiego (art. 10ust. 5d).

Po podjęciu uchwały przekazywana droga powiatowa staje się drogą gminną w terminie 14 dni po uprawomocnieniu się uchwały kaskadowej w Dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego lub w innym wskazanym w uchwale późniejszym terminie. Różnicą pomiędzy zwykłym a kaskadowym przekazywaniem dróg powiatowych jest to, że:

⁹³ Zgodnie z art. 6a ust. 1 ustawy o drogach publicznych.

⁹⁴ (Dz.U. z 2022 r. poz. 1693 ze zm.).

⁹⁵ Np. uchwała musi być podjęta do końca września 2022 roku, żeby zmiana mogła wejść w trybie ustawowym z dniem 1.01.2023 r.

- w trybie zwykłym obydwie strony dobrowolnie i świadomie podejmują uchwały o przekazaniu lub przejęciu danej drogi z dniem 1 stycznia danego roku,
- w trybie kaskadowym tylko strona przekazująca podejmuje stosowną uchwałę, przy uprzednim zawiadomieniu strony przejmującej o zamiarze jej podjęcia na co najmniej 30 dni przed jej podjęciem, natomiast strona przejmująca nie wydaje żadnej opinii ani nie podejmuje żadnej uchwały.

W gminie Wiry ze względów funkcjonalnych, technicznych i przestrzennych, uniemożliwiających uzyskanie odpowiednich minimalnych parametrów, następujące drogi powiatowe mogłyby stać się drogami gminnymi publicznymi:

- Wiry: DP 5329S – ul. Magazynowa na odcinku ul. Pszczyńska – granica gminy (oraz w Łaziskach Górnych), ze względu na parametry funkcjonalno-techniczne uniemożliwiające uzyskanie wymogów stawianych drogom powiatowym oraz ze względu na charakter obsługi tylko wewnętrznego ruchu lokalnego mieszkańców gminy (klasa techniczna D),
- Wiry: DP 5337S – ul. Główna na całym przebiegu, ze względu na to, że zaczyna się ona, przebiega w całości i kończy się w granicach gminy Wiry (klasa techniczna L),
- Wiry: DP 5339S – ul. Aleksandra Puszkina na odcinku od ul. Głównej do ul. Wagonowej, ze względu na charakter obsługi tylko wewnętrznego ruchu lokalnego mieszkańców gminy (klasa techniczna D), jako ciąg drogowy z ul. Wagonową,
- Wiry: DP 5340S – ul. Zbożowa na całym przebiegu, ze względu na parametry funkcjonalno-techniczne uniemożliwiające uzyskanie wymogów dla dróg powiatowych oraz ze względu na charakter obsługi

tylko wewnętrznego ruchu lokalnego mieszkańców gminy (klasa techniczna D),

- Gostyń: DP 5330S – ul. Wojciecha Drzymały na odcinku od ul. Rybnickiej granica gminy (oraz w Łaziskach Górnych), ze względu na parametry funkcjonalno-techniczne niespełniające wymogów dla dróg powiatowych oraz ze względu na charakter obsługi tylko wewnętrznego ruchu lokalnego mieszkańców gminy (klasa techniczna D),

oraz drogami gminnymi niepublicznymi wewnętrznymi:

- Wiry: DP 5339S – ul. Aleksandra Puszkina na odcinku od ul. Wagonowej do końca obszaru zabudowy mieszkaniowej na wysokości posesji 85 oraz dalej do granica gminy (Tychy-Żwaków), ze względu na funkcję tego odcinka jako nieutwardzona droga leśna,
- Gostyń: DP 5336S – ul. Macierzanki na całym swoim przebiegu w Wyrach oraz w Łaziskach Górnych ze względu na funkcję tego odcinka jako nieutwardzona droga leśna.

Powyższe zmiany traktują o kierunkach, możliwościach i docelowym, funkcjonalnym układzie drogowym, wskazując możliwe propozycje dla uzyskania funkcjonalnego układu drogowego.

Możliwe opisane powyżej zmiany mogą być także podstawą do ubiegania się o dofinansowanie zewnętrzne dla dróg gminnych w ramach zmian obecnych i kolejnych nowych programów powiatowych, wojewódzkich, krajowych i unijnych.

9.1.3 Klasy techniczne dróg

W przypadku niespełniania przez daną drogę odpowiedniej dla jej kategorii klasy technicznej wymogów technicznych i funkcjonalnych, dopuszcza się zastosowanie innej klasy technicznej. Istniejące drogi powinny w miarę możliwości terenowych i przestrzennych, charakteryzować się jednolitą klasą techniczną. Natomiast nowo realizowane powinny spełniać wymagane dla ich kategorii odpowiednie minimalne klasy techniczne.

Nienormatywne odcinki dróg publicznych (DW928, drogi powiatowe i drogi gminne) z podziałem na szerokość jezdni oraz klasy techniczne zostały opisane w rozdziale 4.2.2. i 4.2.3.

Ponieważ klasa techniczna drogi warunkowana jest oprócz jej kategorii także wymogami technicznymi i użytkowymi, m.in. szerokością pasa ruchu wskazuje się następujące możliwości dla docelowych klas technicznych dróg w gminie Wyry:

- **G** (główna) o możliwych przekrojach dwukierunkowych 1/2 oraz 1/2+1, dla drogi:
 - DW928 (ul. Pszczyńska Wyrach i w Gostyni), klasa techniczna G bez zmian,
- **Z** (zbiorcza) o przekrojach dwukierunkowych 1/2, dla dróg:
 - DP 5314S (ul. Rybnicka w Gostyni), klasa techniczna Z bez zmian,
 - DP 5326S (ul. Łaziska w Wyrach), klasa techniczna Z bez zmian,
- **L** (lokalna) o przekrojach dwukierunkowych 1/2 oraz 1/2-1, dla drogi:⁹⁶:
 - 5313S (ul. Miarowa w Gostyni), klasa techniczna L bez zmian,
 - 5328S (ul. Łuczników w Gostyni), klasa techniczna L bez zmian,
 - obecna 5337S (ul. Główna w Wyrach), klasa techniczna L bez zmian, – możliwa droga gminna,
 - obecnej 5339S (ul. Aleksandra Puszkina w Wyrach na odcinku od ul. Głównej do ul. Wagonowej), podwyższenie klasy technicznej z D na L – możliwa droga gminna
 - DG 676502S (ul. Kopaniny w Wyrach), klasa techniczna L bez zmian,
 - DG 676004S (ul. Tęczowa w Gostyni – odcinek zachodni od ul. Wagonowej do ul. Tyskiej), klasa techniczna L bez zmian,
 - DG 676005S (ul. Tyska w Gostyni na odcinku od ul. Rybnickiej do ul. Tęczowej – odcinek zachodni), klasa techniczna L bez zmian,
 - DG 676506S (ul. Tysiąclecia w Wyrach), klasa techniczna L bez zmian,
 - DG 676507S (ul. Wagonowa w Wyrach), klasa techniczna L bez zmian,
 - DG 676509S (ul. Zjednoczenia w Wyrach), klasa techniczna L bez zmian,
- **D** (dojazdowa) o przekrojach dwukierunkowych 1/2 oraz 1/2-1 lub 1/1, dla dróg:
 - obecnej 5329S (ul. Magazynowa w Wyrach), ujednoczenie klasy technicznej z L/D na D na całym odcinku – możliwa droga gminna,
 - obecnej 5330S (ul. Wojciecha Drzymały w Gostyni), obniżenie klasy technicznej z L na D – możliwa droga gminna,

⁹⁶ Dla głównych dróg powiatowych oraz głównych dróg gminnych, w tym dróg wchodzących w skład przebiegów proponowanych ciągów drogowych.

- obecnej 5339S (ul. Aleksandra Puszkina w Wyrach na odcinku od ul. Wagonowej do ul. Dworcowej), klasa techniczna D bez zmian – możliwa droga gminna,
- obecnej 5340S (ul. Zbożowa w Wyrach), obniżenie klasy technicznej z L na D – możliwa droga gminna,
- DG 676001S (ul. Franciszka Kłosa w Gostyni), obniżenie klasy technicznej z L na D,
- DG 676002S (ul. Motyla w Gostyni), obniżenie klasy technicznej z L na D,
- DG 676003S (ul. Obrońców Ziemi Śląskiej w Gostyni), obniżenie klasy technicznej z L na D,
- DG 676005S (ul. Tyska w Gostyni na odcinku od ul. Tęczowej – odcinek zachodni do końca drogi), obniżenie klasy technicznej z L na D,
- DG 676006S (ul. Zajęcza w Gostyni), obniżenie klasy technicznej z L na D,
- DG 676007S (ul. Leśna w Gostyni), obniżenie klasy technicznej z L na D,
- DG 676501S (ul. Dwór w Wyrach – odcinek od ul. Zjednoczenia do ul. Słonecznej), obniżenie klasy technicznej z L na D,
- DG 676503S (ul. Ładna w Wyrach), obniżenie klasy technicznej z L na D,
- DG 676504S (ul. Profilowa w Wyrach), obniżenie klasy technicznej z L na D,
- DG 676505S (ul. Słoneczna w Wyrach), obniżenie klasy technicznej z L na D,
- DG 676508S (ul. Zawodzie I w Wyrach na odcinku od ul. Magazynowej do ul. Granicznej), obniżenie klasy technicznej z L na D,
- DG 676510S (ul. Zwycięstwa w Wyrach), obniżenie klasy technicznej z L na D,
- DG 676511S (ul. Dworcowa w Wyrach), obniżenie klasy technicznej z L na D,
- DG (ul. Franciszka Fityki w Gostyni), obniżenie klasy technicznej z L na D,
- DG (ul. Miarowa w Gostyni), obniżenie klasy technicznej z L na D,
- DG (ul. Wróbla w Wyrach), klasa techniczna D bez zmian,
- DG (ul. Jana Kasprowicza w Wyrach), klasa techniczna D bez zmian,
- DG (ul. Leszczynowa w Wyrach), klasa techniczna D bez zmian,
- DG (ul. Łabędzia w Wyrach), klasa techniczna D bez zmian,
- DG (ul. Ks. Franciszka Bojdoła w Wyrach), klasa techniczna D bez zmian,
- DG (ul. Główna (boczna) w Wyrach), klasa techniczna D bez zmian,
- DG (ul. Kpt. Jana Rybczyńskiego w Gostyni), klasa techniczna D bez zmian,
- DG (ul. Pszczela w Gostyni), klasa techniczna D bez zmian,
- DG (ul. Płk. Władysława Kiełbasy w Gostyni), klasa techniczna D bez zmian,
- DG (ul. Ks. Tomasza Mamzera w Gostyni), klasa techniczna D bez zmian,
- DG (ul. Ks. Franciszka Olmy w Gostyni), klasa techniczna D bez zmian.

Nie wyznacza się klas technicznych dla dróg gminnych niepublicznych (wewnętrznych), w tym także dla:

- obecnej 5336S (ul. Macierzanki) klasy technicznej D – możliwej drogi gminnej⁹⁷,
- obecnej 5339S (ul. Aleksandra Puszkina w Wyrach na odcinku od ul. Dworcowej do granicy gminy) klasy technicznej D – możliwej drogi gminnej⁹⁸,
- obecnej DG 676004S (ul. Tęczowa w Gostyni - odcinek wschodni od ul. Tyskiej do ul. Wagonowej) klasy technicznej L,
- obecnej DG 676508S (ul. Zawodzie II w Wyrach), klasy technicznej L,
- dla pozostałych dróg gminnych niepublicznych.

Dla obecnych dróg gminnych:

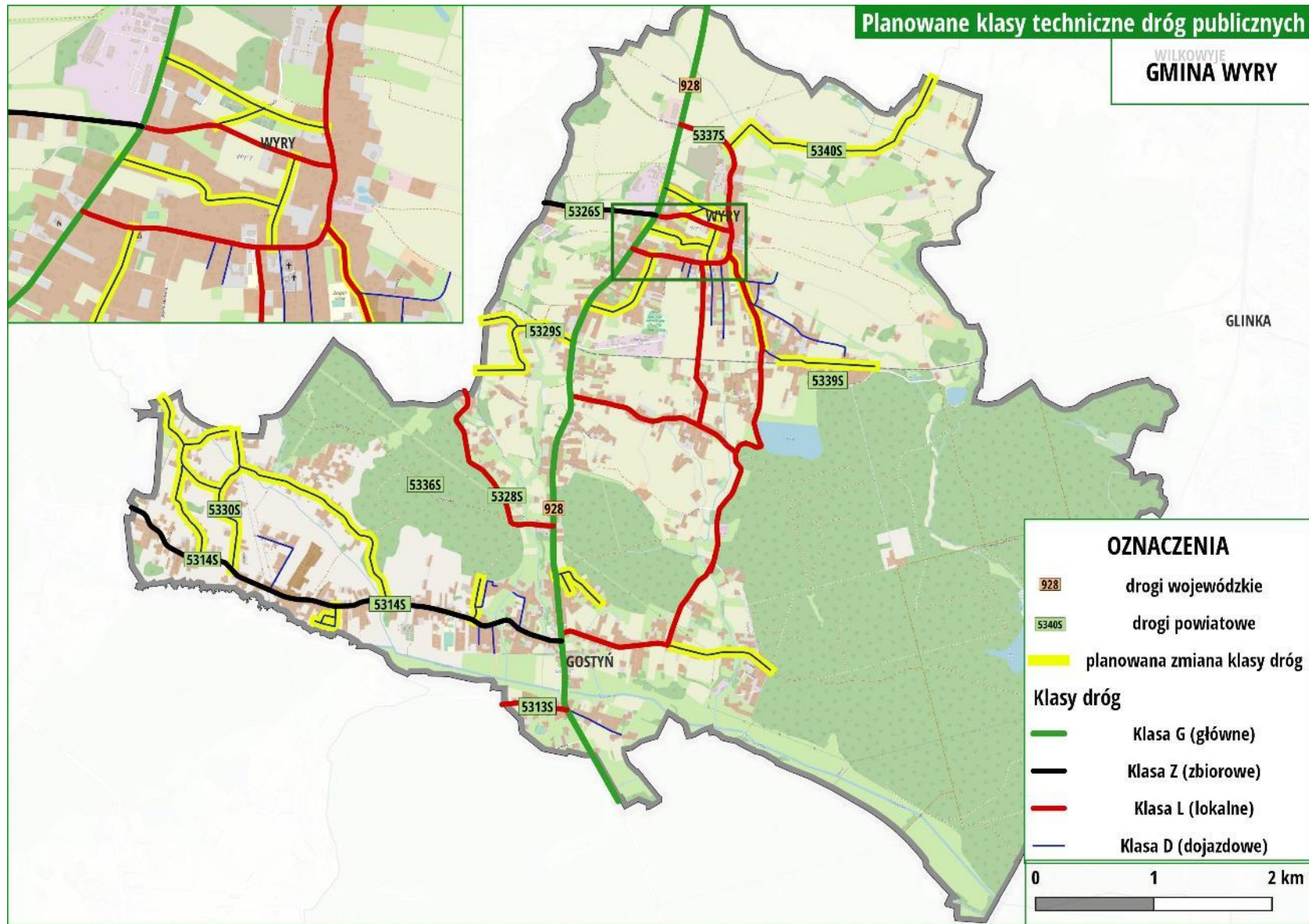
- DG 676001S (ul. Franciszka Kłosa w Gostyni),
- DG 676006S (ul. Zajęcza w Gostyni),
- DG 676007S (ul. Leśna w Gostyni),
- DG 676501S (ul. Dwór w Wyrach – odcinek od ul. Zjednoczenia do ul. Słonecznej),
- DG 676504S (ul. Profilowa w Wyrach),
- DG 676505S (ul. Słoneczna w Wyrach),
- DG 676508S (ul. Zawodzie I w Wyrach na odcinku od ul. Magazynowej do ul. Granicznej),
- DG (ul. Franciszka Fityki w Gostyni),
- DG (ul. Miarowa w Gostyni),
- DG (ul. Łabędzia w Wyrach),
- DG (ul. Ks. Franciszka Bojdoła w Wyrach),

- DG (ul. Główna (boczna) w Wyrach),
- DG (ul. Kpt. Jana Rybczyńskiego w Gostyni),
- DG (ul. Pszczela w Gostyni),
- DG (ul. Płk. Władysława Kielbasy w Gostyni),
- DG (ul. Ks. Tomasza Mamzera w Gostyni),
- DG (ul. Ks. Franciszka Olmy w Gostyni),
- DG (ul. Wilhelma Bojdoła w Gostyni),
- DG (ul. Miarowa w Gostyni),

ze względu na ich przebieg (często zakończony na ślepo bez przejazdu), nienormatywną szerokość jezdni, w tym przekrój dwukierunkowy 1/1 oraz funkcję obsługi wyłącznie posesji na ich przebiegu, wskazuje się potrzebę przeprowadzenia analizy mającej na celu przekształcenie ich w drogi niepubliczne wewnętrzne.

⁹⁷ W przypadku drogi powiatowej klasa techniczna D bez zmian lub wyłączenie z użytkowania lub zmiana na niepubliczną drogę leśną.

⁹⁸ Ibidem.



Rys. 9.1 Planowane klasy techniczne dróg publicznych

Źródło: Opracowanie własne

9.1.4 Tworzenie ciągów drogowych

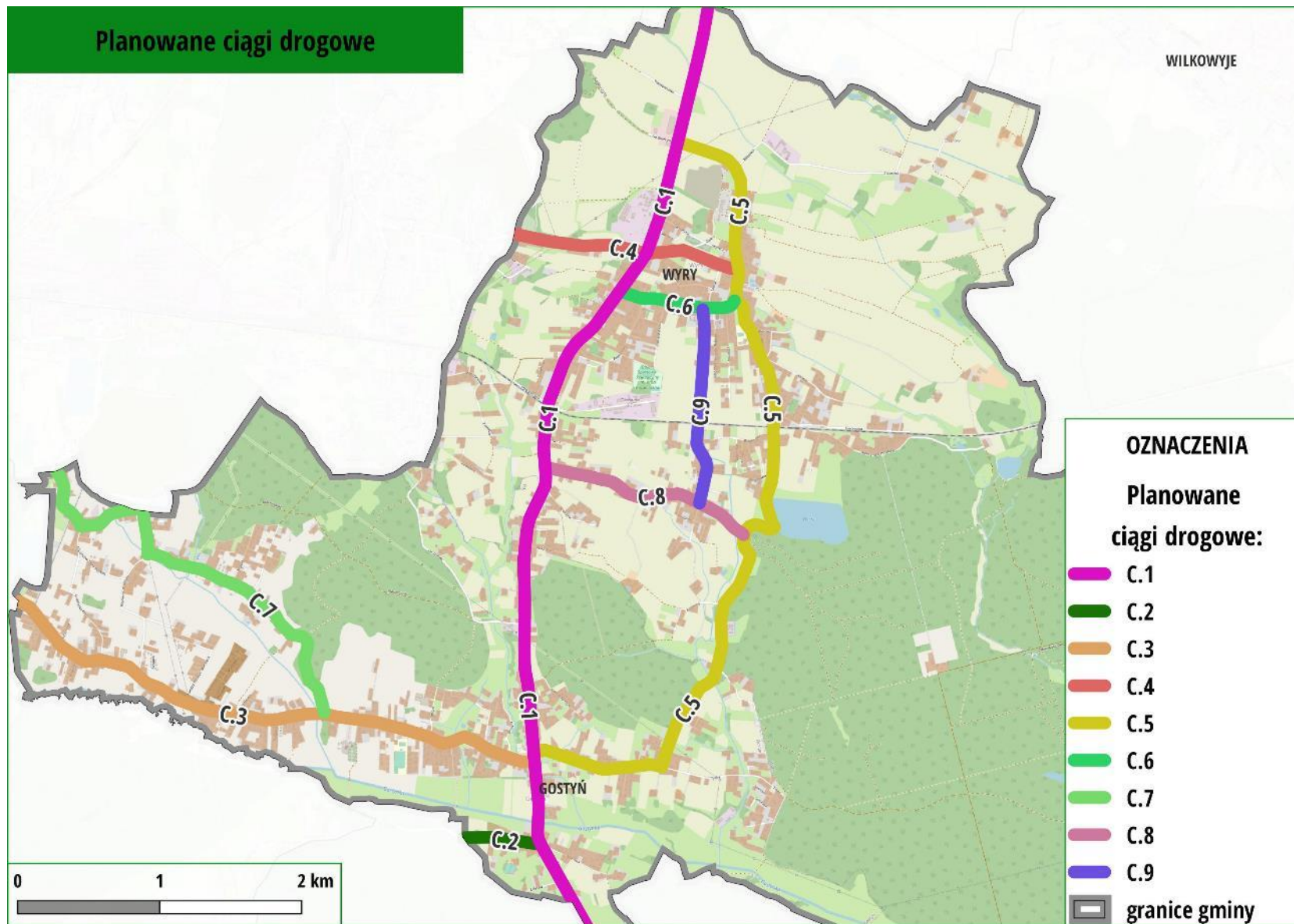
Ulice i drogi zamiejskie), sprawnie przenoszących na sieci komunikacyjnej towary i osoby pomiędzy ważnymi ośrodkami społeczno-gospodarczymi, głównymi węzłami drogowymi, a także miejscowościami i wewnątrz nich pomiędzy osiedlami, tworzyć mogą ciągi drogowe – korytarze transportowe znaczenia międzygminnego, gminnego i lokalnego. Ciągi drogowe powinny spełniać następujące podstawowe kryteria: ich przebieg powinny tworzyć drogi (ulice) o jednolitym znaczeniu funkcjonalnym w sieci drogowej gminy oraz powinny one stanowić jedną drogę (ulice) lub łączyć kilka dróg biegnących na trasie wyraźnie tworzonego jednolitego ciągu.

Powinny one posiadać na całej swojej długości jednolitą kategorię i klasę techniczną oraz mieć wyraźnie zaakcentowany początek i koniec.

Tworzenie ciągu drogowego powinno mieć na celu także m.in. nadanie wszystkim jego składowym odcinkom, jednego wspólnego numeru drogi, czego efektem będzie jednolite i wyraźne połączenie komunikacyjne, a także uproszczenie ewidencji dróg. Uwzględniając etapowość realizacji inwestycji drogowych w gminie Wyry, ciągi drogowe można tworzyć stopniowo, dostosowując ich docelowy przebieg do aktualnej sytuacji i uwarunkowań transportowych.

W gminie Wyry można utworzyć dziewięć ciągów drogowych, które składać się będą z ciągu ulic (przebieg proponowanych ciągów podany jest według obecnych przebiegów DW928 oraz dróg powiatowych i dróg gminnych, z uwzględnieniem planowanych i proponowanych zmian na sieci drogowej, w tym zalecanych zamian dróg):

- **C.1:** DW928, ul. Pszczyńska (na całym przebiegu),
- **C.2:** DP 5313 S, ul. Miarowa (na całym przebiegu),
- **C.3:** DP 5314S, ul. Rybnicka (na całym przebiegu),
- **C.4:** DP 5326S, ul. Łaziska (na całym przebiegu) + DG 676509S, ul. Zjednoczenia (na całym przebiegu),
- **C.5:** DP 5337S, ul. Główna (wlot północny od ul. Na Wierzysko do ul. Aleksandra Puszkina) + DP 5339S, ul. Aleksandra Puszkina (od ul. Głównej do ul. Wagonowej) + DG 676507S, ul. Wagonowa (na całym przebiegu) + DG 676004S, ul. Tęczowa (odcinek zachodni od ul. Wagonowej do ul. Tyskiej) + DG 676005S, ul. Tyska (odcinek od ul. Tęczowej do ul. Pszczyńskiej),
- **C.6:** DP 5337S, ul. Główna (wlot południowy od ul. Pszczyńskiej do ul. Aleksandra Puszkina),
- **C.7:** DG 676002S, ul. Motyla (na całym przebiegu) + DP 5330S, ul. Wojciecha Drzymały (od ul. Motylej do granicy gminy),
- **C.8:** DG 676502S, ul. Kopaniny (na całym przebiegu),
- **C.9:** DG 676506S, ul. Tysiąclecia (na całym przebiegu).



Rys. 9.2 Możliwe do utworzenia ciągi drogowe

Źródło: Opracowanie własne

9.1.5 Wyznaczanie ulic jednokierunkowych

Mając na uwadze przebiegi dróg gminnych publicznych i wewnętrznych oraz:

- nienormatywne szerokości jezdni,
- przekroje dwukierunkowe 1/1,
- brak chodników,
- trudności przy wymijaniu się pojazdów,
- trudności przy omijaniu pojazdów parkujących,
- kwestie związane z podnoszeniem poziomu *brd* (szczególnie przy wyprzedzaniu pieszych i rowerzystów),
- problem włączania się i zjazdu z głównych dróg wyższej kategorii oraz poziom widoczności na tych skrzyżowaniach,

można wprowadzać organizację ruchu w postaci ulic jednokierunkowych. Takie rozwiązanie pozwala na uporządkowanie i uspokojenie ruchu, dając efekt w postaci m.in.:

- usprawnienia i podwyższenia swobody przejazdu,
- zlikwidowania sytuacji kolizyjnych przy wymijaniu się pojazdów z przeciwnych kierunku,
- zminimalizowania trudności związanych z wyjazdem i zjazdem z głównych dróg,
- minimalizowania problemów z widocznością na skrzyżowaniach.

W gminie Wiry ruch jednokierunkowy funkcjonuje na ul. Ks. Franciszka Bojdoła na odcinku od ul. Głównej do łącznika do ul. Tysiąclecia (posesja 3a). Okresowo, głównie przy różnego rodzaju uroczystościach, imprezach gminnych, wprowadzany jest czasowo ruch jednokierunkowy (np. na ul. Słonecznej, ul. Zwycięstwa, ul. Józefa Markiela, ul. Wagonowej).

Przykładowe możliwości wprowadzenia ruchu jednokierunkowego dla pojazdów samochodowych (z możliwością wprowadzania kontrapasów ruchu dla rowerów) wskazuje się w Wyrach przede wszystkim na:

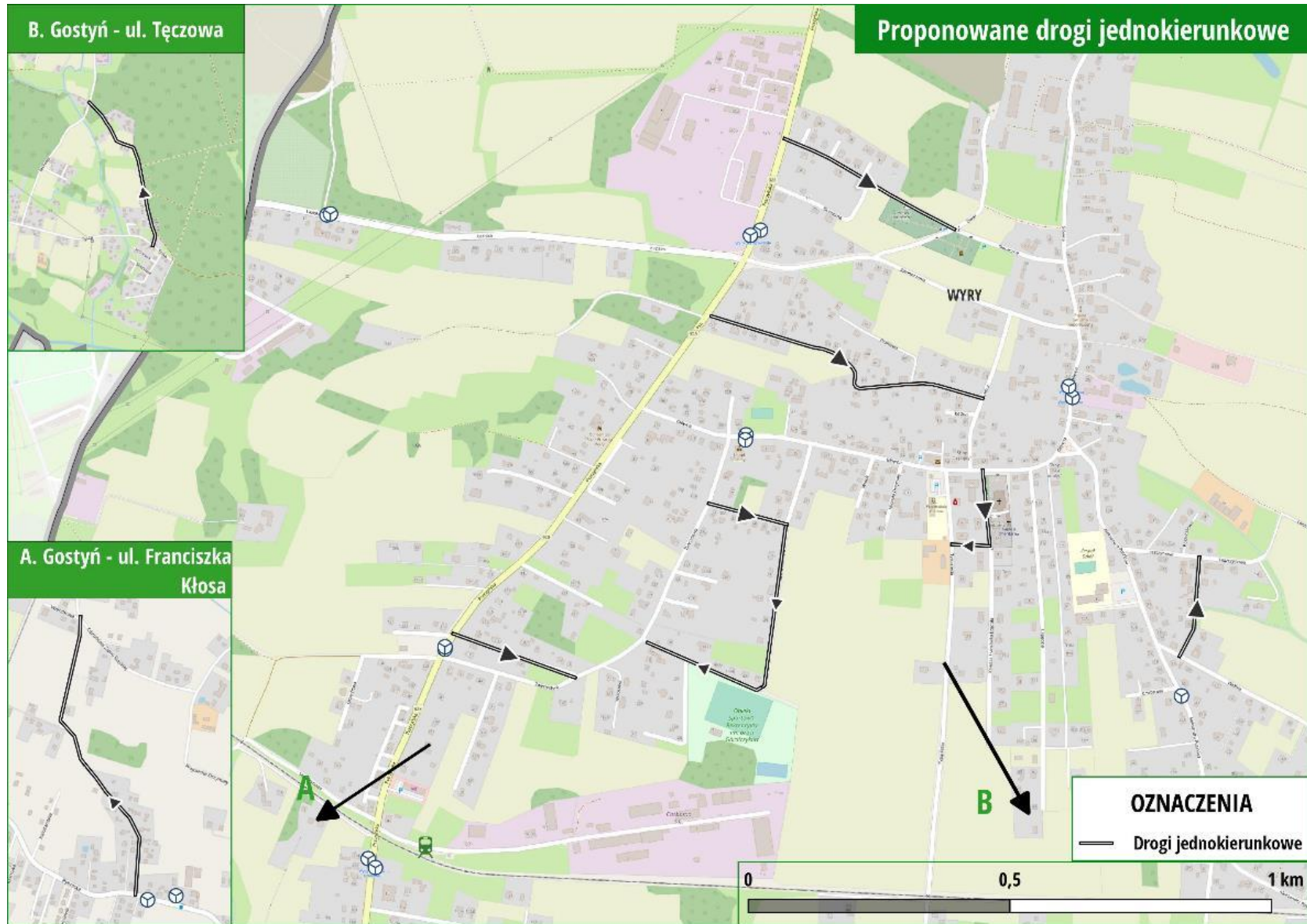
- ul. Profilowej od ul. Pszczyńskiej do ul. Ładnej,
- ul. Słonecznej od ul. Głównej do ul. Dwór,
- ul. Jana Kasprowicza od ul. Wróblej do ul. Leszczynowej,
- łącznik od ul. Zwycięstwa (posesja 30) do ul. Józefa Markiela (posesja 10),
- ul. Józefa Markiela od łącznika od ul. Zwycięstwa (posesja 10) do Ośrodka Sportowo Rekreacyjnego (posesja 44),
- ul. Zwycięstwa (łącznik) od ul. Józefa Markiela (posesja 44) do ul. Zwycięstwa (posesja 7)),
- ul. Ks. Franciszka Bojdoła od ul. Głównej do łącznika do ul. Tysiąclecia (posesja 3a),
- łącznik od ul. Ks. Franciszka Bojdoła (posesja 3a) do ul. Tysiąclecia,
- łącznik od ul. Pszczyńskiej (posesja 129) do ul. Zwycięstwa (posesja 3),

oraz w Gostyni:

- ul. Franciszka Kłosa od ul. Rybnickiej do ul. Obrońców Ziemi Śląskiej,
- ul. Tęczowa – odcinek wschodni od ul. Tyskiej do ul. Wagonowej.

Docelowo układy dróg jednokierunkowych można wprowadzać obszarowo, obejmując kilka ulic, zniechęcając do przejazdów tranzytowych oraz uspakajając ruch i odzyskując przestrzeń dla pieszych, rowerzystów, kierujących hulajnogami elektrycznymi, UTO i UWR oraz na parkowanie pojazdów.

Na ulicach jednokierunkowych (oznakowanych znakiem D-3: *droga jednokierunkowa* z tabliczką nie dotyczy i symbolem roweru) można dopuścić ruch rowerowy w przeciwnym kierunku (pod prąd) w postaci kontrapasa ruchu dla rowerów lub na ulicach jednokierunkowych o dopuszczalnej prędkości 30 km/h (np. w strefach Tempo-30), na których ruch rowerów w obydwu kierunkach może odbywać się bez wyznaczonych pasów ruchu.



Rys. 9.3 Propozycja przebiegów dróg jednokierunkowych

Źródło: Opracowanie własne

9.1.6 Wyznaczanie obszarów skrzyżowań

Każda droga publiczna łączy się z innymi drogami publicznymi poprzez skrzyżowania. Na skrzyżowaniach nie może występować sytuacja, że w aspekcie długości ewidencyjnej drogi⁹⁹, zarządca każdej krzyżującej się drogi zarządza, utrzymuje je, odpowiada za organizację ruchu, a także ponosi odpowiedzialność za całość *brd*, zdarzenia i wypadki drogowe na nim. W związku z czym w gminie Wyry, w kontekście zarządcy dróg gminnych, istotne jest wyraźne określenie odpowiedzialności zarządców dróg wojewódzkich i powiatowych na danym obszarze skrzyżowania DW928 oraz dróg powiatowych z drogami gminnymi.

Dlatego art. 25 ust. 1 ustawy o drogach publicznych wskazuje zarządcę drogi wyższej kategorii na danym skrzyżowaniu odpowiedzialnego za: zarządzanie, budowę, przebudowę, remont, utrzymanie i ochronę skrzyżowań dróg różnej kategorii wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi w pasie drogowym oraz urządzeniami bezpieczeństwa i organizacji ruchu związanymi z funkcjonowaniem tego skrzyżowania.

Do tej pory granica obszaru skrzyżowania określana była dowolnie, głównie na zasadzie uzgodnienia pomiędzy zarządcami dróg lub wcale. Jednak liczne problemy związane szczególnie z wypadkami, oznakowaniem pionowym i poziomym, pracami remontowymi i inwestycjami, wydawaniem decyzji administracyjnych w pasie drogowym i wnioskowanymi zmianami organizacyjnymi przez zarządcę drogi niższej kategorii, powodują trudności

w określeniu prawidłowego zarządcy drogi na „granicy” obszaru skrzyżowania. Dlatego też istotne jest dokładne określenie granicy obszaru skrzyżowania dróg wojewódzkiej i powiatowych z drogami gminnymi w gminie Wyry, na którym na drodze gminnej następuje zmiana zarządzania i odpowiedzialności zarządcy drogi wyższej kategorii.

W ramach zmiany dotychczasowego rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie¹⁰⁰ (zastąpionego nowym Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych), w §3 dodano nowe pkt. 9a, 9b, 10a i 10b traktujące odpowiednio o obszarze skrzyżowania i o obszarze oddziaływania skrzyżowania oraz węzła. Określono w nich:

- konkretne miejsca lokalizacji granicy skrzyżowania lub węzła – obszar drogi niższej kategorii, na której zarząd i utrzymanie drogi pełni zarządca drogi wyższej kategorii,
- obszar oddziaływania skrzyżowania lub węzła na drodze niższej kategorii, na którym także poza granicą skrzyżowania zarządca drogi wyższej kategorii jest odpowiedzialny za organizację ruchu.

W ten sposób ujednolicono wskazywanie zarówno granic obszarów skrzyżowań lub węzłów wraz z ich obszarami oddziaływania, co pozwala na jednoznaczne wyznaczenie granic odpowiedzialności zarządców dróg wojewódzkiej i powiatowych na danym skrzyżowaniu z drogą gminną.

⁹⁹ Długość ewidencyjna drogi – długość drogi pomiędzy osiami skrzyżowań dróg (od jednego punktu referencyjnego do kolejnego).

¹⁰⁰ §3 pkt. 9a i 9b Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie

(Dz.U. z 2019 r., poz. 1643 ze zm.). Obecnie ww. rozporządzenie zostało zastąpione Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych.

W związku z czym konieczne jest wyznaczenie obszarów skrzyżowań, wraz z obszarami oddziaływania skrzyżowań, docelowo na wszystkich skrzyżowaniach dróg gminnych z DW928 oraz drogami powiatowymi w granicach gminy Wyry.

Analogicznie, w aspekcie prowadzenia w trybie stosownych umów z Powiatem Mikołowskim przez Gminę Wyry letniego i/lub zimowego utrzymania dróg powiatowych oraz ewentualnego zarządzania nimi, wskazuje się konieczność wyznaczenia obszarów skrzyżowań i obszarów ich oddziaływania na wszystkich skrzyżowaniach dróg powiatowych z DW928.

9.1.7 Uspokajanie ruchu oraz strefy uspokojonego ruchu

Uspokajanie ruchu na drogach ma przede wszystkim na celu:

- zminimalizowanie możliwości przekraczania przez pojazdy dozwolonych prędkości,
- poprawę poziomu *brd*, przede wszystkim niechronionych uczestników ruchu drogowego,
- poprawę komfortu przemieszczania się pieszych i rowerzystów,
- ograniczenie emisji spalin oraz hałasu dla poprawy komfortu życia mieszkańców,
- przywrócenie ulicy charakteru wnętrza wielofunkcyjnego,
- ograniczenie dominacji ruchu samochodowego.

Do najważniejszych środków uspakajania ruchu zalicza się rozwiązania: prawne i administracyjne, organizacji ruchu drogowego oraz infrastrukturalne – fizyczne. W gminie Wyry środki prawne umożliwiają:

- wprowadzanie ograniczeń prędkości dla wszystkich pojazdów na ulicach i drogach zamiejskich: na DW928, drogach powiatowych oraz drogach gminnych,
- wprowadzanie ograniczeń prędkości dla pojazdów ciężarowych na ulicach: na całych przebiegach DW928 i dróg powiatowych do 40 km/h,
- wprowadzenie ograniczeń wjazdu dla określonych grup pojazdów,
- wyłączanie ulic lub ich odcinków z ruchu samochodowego,
- wprowadzanie stref uspokojonego ruchu (znaki B-43/B-44, D40/D-41), stref ruchu (znaki D-52/D-53) oraz dróg wewnętrznych (znaki D46/D47),

natomiast organizacja ruchu umożliwia:

- eliminowanie ruchu tranzytowego, ruchu pojazdów ciężarowych lub innych pojazdów,
- wyznaczanie ulic jednokierunkowych,
- zamknięcie ulic lub ich odcinków dla określonych rodzajów lub grup pojazdów,
- zastępowanie dotychczasowych skrzyżowań z pierwszeństwem przejazdu skrzyżowaniami równorzędnymi (z tzw. zasadą pierwszeństwa z prawej strony),
- zawężanie pasów ruchu lub jezdni za pomocą oznakowania poziomego,

a dostępne rozwiązania infrastrukturalne umożliwiają:

- lokalizowanie azylu dla pieszych na przejściu dla pieszych, dzieląc przejście na dwa osobne, celem poprawy *brd* przy pokonywaniu jezdni,
- lokalizowanie progów spowalniających (za wyjątkiem DW928),
- wnoszenie przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów (za wyjątkiem DW928),
- wnoszenie całych tarcz skrzyżowań na drogach gminnych i powiatowych,

- zmianę faktury nawierzchni jezdni (np. kostka kamienna lub betonowa) przed przejściami dla pieszych, przejazdami dla rowerów i skrzyżowaniami (głównie z drogami głównymi),
 - zawężanie pasów ruchu w obydwu kierunkach poprzez wyniesienie powierzchni pomiędzy nimi,
 - kanalizowanie skrzyżowań wyspami rozdzielającymi kierunki lub pasy ruchu,
 - przebudowę istniejących skrzyżowań zwykłych lub budowa nowych skrzyżowań skanalizowanych i rond,
 - wprowadzanie odgięcia i esowanie toru jazdy na drogach gminnych i powiatowych
 - lokalizowanie tzw. bram wjazdowych (odgięcia pasa z kierunku wjazdu z wyspą rozdzielającą pośrodku jezdni) do Wyr i Gostyni na DW928 oraz DP 5314S i 5326S.
- W gminie Wyrzy wskazuje się następujące możliwości rozwiązań z zakresu narzędzi uspakajania ruchu na drogach w Wyrach, z uwzględnieniem standardów wskazanych w ich zakresie w *Standardach dostępności ruchu pieszych dla miast i gmin Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii*:
- wprowadzanie stref uspokojonego ruchu Tempo-30 na:
 - na wybranych drogach gminnych publicznych, z wyłączeniem ul. Zjednoczenia, ze względu na prowadzony ruch linii autobusowych,
 - na drogach powiatowych lub ich odcinkach, z wyłączeniem: DP 5313S (ul. Miarowa), DP 5314S (ul. Rybnicka), DP 5326S (ul. Łaziska) i DP 5339S (ul. Główna na odcinku od ul. Zjednoczenia do ul. Pszczyńskiej - wlot południowy, ze względu na prowadzony ruch linii autobusowych),
 - wprowadzanie stref zamieszkania na wszystkich drogach gminnych niepublicznych,
 - wyspowe progi spowalniające w formie poduszek berlińskich na trasach przejazdu autobusów komunikacji zbiorowej:
 - ul. Główna w Wyrach (na odcinku wlot południowy ul. Pszczyńska – ul. Zjednoczenia),
 - ul. Aleksandra Puszkina w Wyrach (na odcinku ul. Główna – Szkoła Podstawowa w Wyrach),
 - ul. Zjednoczenia w Wyrach,
 - ul. Rybnicka w Gostyni,
 - wyspowe progi spowalniające: na drogach publicznych w Wyrach i Gostyni z wyłączeniem ul. Pszczyńskiej (DW928) i dróg wskazanych powyżej,
 - progi spowalniające i wyspowe progi spowalniające na drogach gminnych niepublicznych w Wyrach i Gostyni,
 - wyniesione przejścia dla pieszych oraz przejazdy dla rowerów na drogach publicznych w Wyrach i Gostyni z wyłączeniem ul. Pszczyńskiej (DW928),
 - wyniesione całe tarcze skrzyżowań: na drogach publicznych w Wyrach i Gostyni (z wyłączeniem dróg wskazanych w tiret pierwsze i drugie oraz ul. Pszczyńskiej) oraz na drogach niepublicznych,
 - lokalizacja możliwych skrzyżowań skanalizowanych typu rondo:
 - ul. Pszczyńska w Wyrach na skrzyżowaniu z ul. Główną i ul. Na Wyrzysko,
 - ul. Pszczyńska w Wyrach na skrzyżowaniu z ul. Łaziska i ul. Zjednoczenia,
 - ul. Pszczyńska w Wyrach na skrzyżowaniu z ul. Główną (wlot południowy),
 - ul. Pszczyńska w Wyrach na skrzyżowaniu z ul. Magazynową,

- ul. Pszczyńska w Wyrach na skrzyżowaniu z ul. Kopaniny,
 - ul. Główna w Wyrach na skrzyżowaniu z ul. Zbożową,
 - ul. Pszczyńska w Gostyni na skrzyżowaniu z ul. Łuczników,
 - ul. Pszczyńska w Gostyni na skrzyżowaniu z ul. Tyską, w powiązaniu ze skrzyżowaniem z ul. Rybnicką jn.,
 - ul. Pszczyńska w Gostyni na skrzyżowaniu z ul. Rybnicką, w powiązaniu ze skrzyżowaniem z ul. Tyską jw.,
 - ul. Pszczyńska w Gostyni na skrzyżowaniu z ul. Miarową,
- wprowadzenie ruchu okrężnego w Wyrach na skrzyżowaniu ul. Główniej z ul. Aleksandra Puszkina,
 - skrzyżowania skanalizowane – prawo- i lewoskręty lub środkowy pas wielofunkcyjny, pełniący funkcję lewoskrętów (przekrój drogi 1/2+0), lub co najmniej w zakresie pasów na lewoskręt na pozostałych skrzyżowaniach ul. Pszczyńskiej z ulicami, z wyłączeniem tych, na których będzie można zrealizować ronda.

9.1.8 Szerokość pasa drogowego

W aspekcie funkcjonalnego i prawidłowego zarządzania i utrzymania dróg publicznych (oraz niepublicznych), bardzo ważna jest także szerokość pasa drogowego. Jego szerokość warunkuje prawidłowe zarządzanie drogą, jej letnie i zimowe utrzymanie, uzgadnianie włączeń do drogi (zjazdy i skrzyżowania) oraz wydawanie decyzji administracyjnych względem

urządzeń niezwiązanych z funkcjonowaniem drogi oraz wszelkimi obiektami na działkach graniczących z pasem drogowym.

Obecnie nie funkcjonują już zapisy określające wcześniej bardzo sztywno minimalne szerokości pasa drogowego odpowiednio do klasy technicznej drogi. Ówczesnie¹⁰¹ obowiązywały następujące najmniejsze szerokości według klas technicznych dla ulic w obszarze zabudowanym / poza terenem zabudowy:

- G – 25/25 m (1x2)¹⁰²,
- Z – 20/20 m (1x2),
- L – 12/15 m (1x2),
- D – 10/15 m (1x2).

Obecnie szerokość pasa drogowego powinna:

- zapewniać możliwość umieszczenia wszystkich elementów drogi i urządzeń z nią związanych, wynikających z funkcji drogi oraz uwarunkowań terenowych, przy uwzględnieniu potrzeby ochrony użytkowników dróg i terenu przyległego przed wzajemnym niekorzystnym oddziaływaniem,
- stanowić sumę szerokości elementów drogi, terenu niezbędnego na umieszczenie urządzeń z nią związanych oraz ewentualnie infrastruktury technicznej niezwiązanej z drogą, a także terenu stanowiącego rezerwę na cele jej rozbudowy.

W związku z powyższym nie ma już obecnie konieczności zachowywania oraz uzyskania niejednokrotnie za szerokich pasów drogowych dróg

¹⁰¹ Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 1999 nr 43 poz. 430).

¹⁰² Przekrój drogi 1x2 – droga jednojezdniowa z dwoma pasami ruchu (po jednym w każdym kierunku).

istniejących oraz wykupu gruntów pod nowe przebiegi dróg lub niezbędne poszerzenia istniejących ówczesznie wąskich pasów drogowych, poza niezbędne minimum potrzebne dla prawidłowego zarządzania i utrzymania drogi.

Dlatego też budowa nowej oraz rozbudowa lub przebudowa istniejącej drogi, w przypadku utworzenia nowego pasa drogowego lub konieczności poszerzenia istniejącego, może odbywać w oparciu o decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Natomiast jeżeli w przypadku kiedy całość drogi wraz z jej infrastrukturą mieści się w istniejącym pasie drogowym, nie zachodzi już potrzeba jego poszerzenia.

9.2 Ochrona dróg przed negatywnym wpływem ruchu ciężarowego

Ze względu na to, że największy wpływ na degradację stanu technicznego drogi w ruchu drogowym mają pojazdy ciężarowe (oraz w mniejszym stopniu także autobusy i pojazdy dostawcze), istotne są odpowiednie działania inwestycyjne, remontowe oraz organizacyjne¹⁰³, przyczyniające się zapobieganiu oraz obniżaniu poziomu tego wpływu na stan techniczny drogi. Wraz ze wzrostem udziału ruchu pojazdów ciężarowych w ruchu ogółem, szybciej i wyraźniej postępuje degradacja nawierzchni drogi, co skutkuje przyspieszeniem spadku jej walorów technicznych. Wiąże się z tym konieczność wprowadzania ograniczeń w ruchu, a także szybszą potrzebę przeprowadzania prac remontowych.

Nowo wybudowane oraz przebudowywane drogi i ich odcinki posiadają już konstrukcję i nawierzchnię drogi pozwalające przenosić ruch ciężki bezpiecznie dla ich stanu technicznego. Drogi: wojewódzka, powiatowe i gminne na terenie gminy Wyry nie posiadają jezdni dostosowanych do obecnego ruchu pojazdów ciężarowych, przez co są bardziej podatne na degradację nawierzchni.

Dlatego też w celu minimalizowania negatywnego wpływu ruchu ciężarowego, szczególnie na odcinkach niedostosowanych do ruchu poniżej 115 kN/oś, należy dążyć do:

- podnoszenia nośności dróg do 115 kN/oś w ramach przebudowy lub rozbudowy istniejących dróg,
- wyprowadzania ruchu ciężarowego poza teren zabudowy na obwodnice oraz poza zwarte obszary zabudowy (osiedla),
- ograniczania prędkości pojazdów ciężarowych na ulicach poniżej obowiązujących 50 km/h,
- lokalizacji wag preselekcyjnych w celu wyeliminowania z ruchu pojazdów przeciążonych,
- lokalizowania miejsc przeznaczonych do instalowania stacjonarnych lub przenośnych urządzeń służących do obserwacji lub rejestracji obrazu zdarzeń na drogach i wykonywania kontroli ruchu,
- lokalizowania dedykowanych placów przystosowanych do ważenia pojazdów ciężarowych oraz stanowisk dla wag mobilnych np. dla mobilnych stacji diagnostycznych Inspekcji Transportu Drogowego,
- wprowadzania na drogach lub ich odcinkach stałego lub czasowego zakazu ruchu pojazdów ciężarowych powyżej określonej masy

¹⁰³ Organizacja ruchu, urządzenia brd itp.

rzeczywistej, przy stosowaniu możliwych objazdów w przypadku zakazów stałych,

- wprowadzania w miarę możliwości i przy możliwych objazdach, stałego lub czasowego zakazu ruchu pojazdów przewożących materiały niebezpieczne,
- wykorzystania towarowego potencjału transportu kolejowego (LK 169).

Mając na uwadze uznanie (w aspekcie wyroku TSUE¹⁰⁴), że każda droga publiczna posiada nawierzchnię dostosowaną do nośności 11,5 t/oś, istotna jest szczególna ochrona tych dróg i ich odcinków które nie spełniają tego wymogu, przed ich degradacją przez normatywne pojazdy o nacisku na oś 11,5 t. Takie pojazdy mogą się zatem poruszać po każdej drodze publicznej.

Dlatego tak ważne jest doprowadzenie wszystkich dróg, a przede wszystkim głównych ciągów drogowych do wymaganej przepisami prawa europejskiego i krajowego¹⁰⁵ nośności wynoszącej 11,5 t/oś. Obecnie budowane oraz przebudowywane drogi krajowe oraz drogi wojewódzkie spełniają już ten wymóg.

Wyjątkiem od wprowadzonych wymogów są tylko drogi publiczne o nawierzchni nieutwardzonej¹⁰⁶, ponieważ na nich dopuszczony ma być wyłącznie ruch pojazdów nacisku 8 t/oś.

Celem ochrony dróg wojewódzkich, powiatowych oraz gminnych o nośności 80 kN/oś i 100 kN/oś, należałoby wprowadzać zakazy ruchu pojazdów o nacisku do 11,5 t/oś¹⁰⁷. Zakazy takie mogą być wprowadzone

przez danego zarządcę drogi¹⁰⁸ za pośrednictwem znaków drogowych (np. B-19, F-6), lub w uchwale podejmowanej przez radę gminy¹⁰⁹. Wówczas można dopuścić na danej drodze tylko ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 8 t/oś lub 10 t/oś, niwelując w ten sposób zagrożenia wynikające z negatywnego wpływu pojazdów normatywnych o nacisku 11,5 t/oś.

Wprowadzenie ograniczenia w ruchu pojazdów poniżej nacisku 11,5 t/oś jest możliwe po spełnieniu jednocześnie dwóch określonych ustawowo warunków¹¹⁰:

- gdy parametry lub stan techniczny drogi nie są dostosowane dla ruchu pojazdów o nacisku na oś 8t/oś lub 10 t/oś, spełniając jednocześnie co najmniej jedną z nw. przesłanek,
- gdy droga¹¹¹ przebiega w pobliżu obszarów lub obiektów, na których ruch pojazdów ciężarowych o nacisku na oś 11,5 t/oś może wywierać szczególnie negatywny wpływ, m.in. na formy ochrony przyrody i obszary chronione przyrodniczo, na placówki szkolne, szpitale, uzdrowiska, intensywną zabudowę mieszkalną, obszary ochrony uzdrowskiej, obszary górnicze oraz brak infrastruktury drogowej w postaci drogi dla pieszych, drogi dla pieszych i rowerów, wiaduktu lub tunelu dla pieszych, tunelu dla pieszych i rowerów lub przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną).

104 Wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 21.03.2019 r. w sprawie C-127/17.

105 Art. 41 ust. 1 ustawy o drogach publicznych.

106 Ibidem art. 41b.

107 Ibid. art. 41 ust. 2, ust. 4.

108 Ibid. art. 41 ust. 3 pkt 1.

109 Ibid. art. 41 ust. 3 pkt 2.

110 Ibid. art. 41 ust. 4, 5 i 6, z wyłączeniami ujętymi w art. 4 ust. 7.

111 Ibid. art. 41 ust. 4 pkt. 1-7, ust. 5 i ust. 7.

Wprowadzone ograniczenia mogą być strefowe¹¹², tj. obejmować dany obszar ograniczony drogami krajowymi, wojewódzkimi i powiatowymi o normatywnej nośności 115 kN/oś. Efektywniej dla ochrony dróg gminnych o nienormatywnej obecnie nośności, byłoby powiązać takie działania z siecią pozostałych dróg wyższej kategorii. Te drogi wyższej kategorii, które spełniają wymóg obowiązkowej nośności 115kN/oś, mogą stanowić granice obszaru dla strefy niższych nośności dla pozostałych dróg krajowych, wojewódzkich oraz powiatowych i gminnych. Ograniczenia strefowe należałoby wówczas wprowadzać wspólnie z GDDKiA Oddział w Katowicach, ZDW Katowice i PZD Mikołów.

W szczególnych przypadkach¹¹³ będzie można dopuszczać pojazdy o nacisku na oś 11,5/t na drogi o nośności 80kN/oś i 100 kN/oś.

Zakazu nie będzie można wprowadzać¹¹⁴ na drogach publicznych lub ich odcinkach, które zostały wybudowane lub przebudowane z udziałem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej, przez okres 5 lat od dnia oddania drogi lub jej odcinka do użytkowania.

9.3 Ograniczanie negatywnego wpływu ruchu drogowego na środowisko naturalne

Ponieważ DW928, drogi powiatowe oraz drogi gminne przebiegają odcinkowo przez obszary zabudowane oraz niezabudowane, ruch drogowy na nich także oddziałuje na obszary przyległe, w tym m.in. tereny lasów, użytki rolne, obszary chronione, rzeki i cieki wodne itp. Są to elementy środowiska naturalnego i także wymagają niwelowania negatywnego wpływu ruchu drogowego na nie, szczególnie na obszarach chronionych. Można to realizować poprzez ograniczanie emisji liniowej (komunikacyjnej) w postaci:

- realizacja infrastruktury drogowej na terenach już przekształconych, z wykorzystaniem terenów jeszcze nieprzekształconych wyłącznie w uzasadnionych przypadkach,
- stosowanie przy zadaniach w zakresie infrastruktury drogowej rozwiązań błękitno-zielonej infrastruktury,
- kierowania ruchu tranzytowego z ominięciem miast i miejscowości oraz ich terenów (obszarów) o wysokich walorach przyrodniczych,
- ograniczania lub zakazywania ruchu pojazdów przewożących materiały niebezpieczne,
- tworzenia stref z zakazem ruchu pojazdów ciężarowych lub z zakazami tonażowymi,
- obniżania prędkości dla pojazdów ciężarowych, szczególnie na obszarach o wysokich walorach przyrodniczych,
- wdrażania zintegrowanego systemu kierowania ruchem ulicznym,

112 *Ibid.* art. 41 ust. 2 pkt 2, ust. 6, ust. 10, ust. 11 i ust. 15.

113 *Ibid.* art. 41 ust. 9, 14 i art. 41b ust. 3. I ust. 4.

114 *Ibid.* art. 41 ust. 7.

- stosowania we flocie Gminy Wyry pojazdów zero- i niskoemisyjnych,
- intensyfikacji czyszczenia nawierzchni jezdni, szczególnie w okresach bezdeszczowych oraz jesienno-zimowych,
- regularnego czyszczenie dróg w trakcie prac remontowych oraz budowlanych,
- stosowania ekologicznych środków i nowoczesnych technologii w ramach letniego i zimowego utrzymania dróg,

a także innych rozwiązań w postaci m.in.:

- tworzenia przejść dla dużych i małych zwierząt w drugim poziomie w ciągu DW928 (np. pod jezdnią),
- lokalizowania siatek uniemożliwiających przejście zwierząt przez jezdnię poza obszarem zabudowy,
- stosowania korytek odwadniających odprowadzających wody opadowe i roztopowe z powierzchni dróg (także zanieczyszczeń transportowych¹¹⁵) doprowadzających je do separatorów w celu oczyszczenia, szczególnie na obszarach chronionych,
- stosowania zbiorników retencyjnych na zanieczyszczenia pochodzące z dróg,
- zwiększania efektywności i rozwoju transportu publicznego poprzez rozwiązania infrastrukturalne w tym zakresie,
- tworzenia systemu dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów,
- uprzywilejowania ruchu bezemisyjnego – pieszego i rowerowego na drogach, szczególnie na drogach gminnych.

9.4 Ograniczanie negatywnego wpływu ruchu drogowego na środowisko antropogeniczne

Ruch drogowy wpływa także negatywnie na środowisko antropogeniczne, czyli obszary na których przebywają, funkcjonują oraz żyją ludzie. Także w tym aspekcie należy odpowiednio kształtować sieć drogową tak, żeby w jak największym stopniu ograniczać jej negatywny wpływ na środowisko człowieka. Dlatego wskazuje się na następujące możliwości ograniczenia uciążliwości związanej z ruchem pojazdów i hałasem komunikacyjnym:

- ograniczanie ruchu tranzytowego oraz ruchu ciężarowego na obszarach o gęstej zabudowie,
- ograniczanie prędkości ruchu dla wszystkich pojazdów lub ich wybranych grup, szczególnie w godzinach nocnych,
- tworzenie stref uspokojonego ruchu, w tym stref zamieszkania,
- tworzenie stref z zakazem ruchu lub jego ograniczeniem oraz z ograniczeniami tonażowymi dla pojazdów dostawczych i ciężarowych,
- stosowanie tzw. cichych nawierzchni na terenach zabudowy,
- budowa ekranów akustycznych, tworzenie pasów zwartej zieleni ochronnej oraz wałów ziemnych ochronnych,
- rozwój funkcjonalnego systemu dróg dla rowerów, dróg dla pieszych, dróg dla pieszych i rowerów i ciągów pieszo-jezdnych,
- regulacja natężenia i prędkości ruchu, struktury pojazdów oraz płynności ruchu pojazdów (np. detekcja pojazdów, ITS itp.),
- ograniczanie ruchu pojazdów przewożących materiały niebezpieczne.

¹¹⁵ Oleje silnikowe, płyny eksploatacyjne i inne pochodzące od pojazdów.

9.5 Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego

9.5.1 Rozwiązania podnoszące poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego

Zarządca każdej drogi publicznej jest zobligowany do zapewnienia właściwych warunków dla bezpiecznego poruszania się wszystkich uczestników ruchu drogowego (pojazdów, rowerzystów i pieszych). Podnoszenie poziomu *brd* polega nie tylko na poprawie parametrów technicznych i geometrii jezdni, ale także na rozwiązaniach związanych z inżynierią ruchu drogowego, czyli odpowiedniej organizacji ruchu, fizycznymi elementami drogi i jej infrastruktury. Urządzenia *brd* dzieli się na:

- pasywne urządzenia bezpieczeństwa:
 - urządzenia umożliwiające kierowcy uniknięcie zdarzenia drogowego poprzez pasywne oddziaływanie na niego (m.in. informowanie, ograniczanie manewrów, ograniczanie prędkości, zabezpieczanie przed negatywnymi czynnikami),
- aktywne urządzenia bezpieczeństwa:
 - urządzenia powodujące zmniejszenie skutków zdarzeń drogowych dla użytkowników drogi poprzez aktywną ich ochronę (m.in. bariery ochronne, osłony energochłonne czy zabezpieczające).

Mając na uwadze obecną geometrię, szerokość pasa drogowego, szczególnie w obszarze zabudowy oraz uwarunkowania ruchowe, terenowe i przestrzenne oraz kategorię i klasę techniczną drogi, podnoszenie

poziomu *brd* na istniejących przebiegach dróg może następować m.in. przez:

- przebudowę drogi z dostosowaniem jej do odpowiadających danej klasie technicznej parametrów drogi poprzez:
 - segregację ruchu na terenie zabudowy i poza nim - budowę chodników, dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów, dróg dla pieszych i rowerów oraz ciągów pieszo-jezdnych, pod warunkiem fizycznej możliwości ich realizacji w granicach pasa drogowego,
 - zakaz nowych włączeń bezpośrednich (zjazdów, wyjazdów i wjazdów) do DW928 – obsługa obszarów przyległych z DW928 poprzez istniejące drogi publiczne i wewnętrzne oraz drogi obsługujące (tzw. drogi serwisowe),
 - poprawę geometrii na łukach, zakrętach i skrzyżowaniach,
 - poszerzenie jezdni do parametrów normatywnych dla danej klasy technicznej,
 - budowa mijanek (odcinków o przekroju dwukierunkowym 1/2) w przypadku braku możliwości przestrzennych na poszerzenie jezdni dróg gminnych i dróg powiatowych o przekroju dwukierunkowym 1/1 do wymogów normatywnych dla danej klasy technicznej,
- przebudowę miejsc niebezpiecznych oraz odcinków dróg, szczególnie na terenie zabudowy poprzez:
 - budowę nowych oraz przebudowę istniejących skrzyżowań zwykłych na skrzyżowania skanalizowane oraz na ronda,
 - zawężanie jezdni w przypadku konieczności uspakajania ruchu do szerokości pasa ruchu nie mniejszej niż 2,5 m,

- stosowanie pasów włączania i wyłączania oraz dodatkowych pasów do skrętu w lewo, pod warunkiem fizycznej możliwości ich realizacji w granicach pasa drogowego,
- stosowanie sygnalizacji świetlnej, w tym sygnalizacji akomodacyjnej oraz typu all red w miejscach szczególnie niebezpiecznych,
- realizację bezpiecznych przejazdów dla rowerów oraz przejść dla pieszych,
- realizację azyli dla pieszych,
- zmianę organizacji ruchu poprzez:
 - zmianę układu kierunkowego na skrzyżowaniach, w tym stosowanie rond turbinowych,
 - ograniczenia prędkości dla wszystkich lub wybranych grup pojazdów w centrach miast i miejscowości, miejscach niebezpiecznych, lokalizacjach istotnych generatorów ruchu, szczególnie w rejonie szkół czy obiektów opieki zdrowotnej,
 - wprowadzanie odcinkowych lub czasowych ograniczeń ruchu dla określonych typów i rodzajów pojazdów,
 - wyznaczanie nowych, właściwych lokalizacji przejść dla pieszych oraz przejazdów dla rowerów, z możliwością ich likwidacji w miejscach niebezpiecznych,
- wprowadzanie nowych elementów poprzez:
 - stosowanie pasów ruchu dla pojazdów powolnych na odcinkach długich wniesień,
 - wnoszenie na wybranych drogach nawierzchni przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów oraz całych tarcz skrzyżowania, z uwzględnieniem możliwości ich realizacji w stosunku do klasy funkcjonalno-technicznej drogi oraz natężenia ruchu i warunków lokalnych,
 - realizację zatok przystankowych lub antyzatok¹¹⁶ na terenie zabudowy,
 - wprowadzanie fizycznego rozdziału pasów ruchu w przeciwnych kierunkach - pasy rozdziału (powierzchnie wyłączone z ruchu, przekrój 1/2+1), bariery ochronne, wyniesione elementy kanalizujące ruch itp.,
 - stosowanie wysp spowalniających ruch z odgiętymi pasami ruchu na wjazdach do Wyr i Gostyni - uspokojenie ruchu na DW928 i drogach powiatowych na terenach zabudowy, pod warunkiem fizycznej możliwości ich realizacji w granicach pasa drogowego,
 - stosowanie rozwiązań uniemożliwiających wtargnięcie zwierząt na drogę, szczególnie na obszarach leśnych,
 - stosowanie urządzeń pochłaniających energię (np. odkształcalne bariery energochłonne, osłony energochłonne i zabezpieczające),
- stosowanie urządzeń informujących i chroniących kierowców przed niebezpiecznymi miejscami oraz sytuacjami występującymi na drodze:
 - systemy odcinkowego pomiaru prędkości,
 - stacjonarne urządzenia rejestrujące prędkość pojazdów - fotoradary,

¹¹⁶ Antyzatoka - zatoka przystankowa na pasie ruchu (linia P-17) w postaci zwężenia jezdni i poszerzenia chodnika na jej długości lub w postaci odwrotności zatoki przystankowej, którą objeżdża się pasem ruchu od strony osi jezdni.

- rejestratory przejazdu pojazdów przez skrzyżowania na czerwonym świetle,
- radarowe wyświetlacze dynamicznej prędkości pojazdów, wyświetlające przekroczenia prędkości na tablicach elektronicznych,
- znaki i sygnalizatory temperatury nawierzchni, powietrza i pozostałych zjawisk meteorologicznych,
- znaki i sygnalizatory informujące o sytuacji drogowej - o treści stałej lub zmiennej,
- sygnalizatory prędkości i kierunku wiatru,
- stosowanie urządzeń poprawiających widoczność lub dostrzegalność miejsca oraz oznakowania drogowego:
 - lustra drogowe (tylko w wyjątkowych sytuacjach),
 - oświetlenie drogowe jezdni i skrzyżowań,
 - doświetlanie przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów
 - aktywne przejścia dla pieszych i aktywne przejazdy dla rowerów, z wykorzystaniem inteligentnych systemów detekcji,
 - dodatkowe oświetlenie znaków drogowych,
 - punktowe elementy odbłaskowe (np. kocie oczka),
 - osłony przeciwoślepieniowe.

Powyższe rozwiązania można wprowadzać po uprzedniej analizie potrzeb i możliwości, mając także na uwadze rozwiązania dedykowane ulicom oraz drogom zamiejskim, poziom *brd*, klasę techniczną drogi, jej funkcję komunikacyjną i wpływ na wszystkich uczestników ruchu drogowego oraz otoczenie drogi. Wprowadzanie urządzeń rejestrujących prędkość pojazdów w postaci:

- radarowych wyświetlaczy dynamicznej prędkości pojazdów pozwalających na analizę zachowań kierowców w miejscach

potencjalnie niebezpiecznych i ewentualne podjęcie lub zaniechanie działań zmierzających do zastosowania elementów wymuszających zmniejszenie prędkości (np. progi zwalniające, szykany, azyle, sygnalizacja świetlna),

- fotoradarów w ramach stałego pomiaru prędkości rejestrujących naruszanie dopuszczalnej prędkości przez pojazdy oraz działających prewencyjnie na wzrost poziomu *brd*,
- odcinkowego pomiaru prędkości dającego możliwość nakłonienia kierowców do ograniczenia prędkości na całej długości monitorowanego odcinka,

co istotnie wpłynie na poprawę poziomu *brd* wszystkich uczestników ruchu pozwoli oraz szczególnie na ulicach na realne podniesienie poziomu *brd* dla szczególnie narażonych uczestników ruchu drogowego. Efektem będą także niższe koszty społeczne wypadków drogowych.

W związku z przekraczaniem przez kierujących pojazdami dozwolonej w obszarze zabudowanym prędkości na DW928 – ul. Pszczyńskiej w Wyrach i w Gostyni, należy poprawiać (zwiększać) poziom *brd*, szczególnie w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa, zdrowia i życia szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego. Można to zrealizować m.in. poprzez:

- instalację stacjonarnych urządzeń rejestrujących prędkość (tzw. fotoradar) w wybranych lokalizacjach
- odcinkowego pomiaru prędkości na DW928 (ul. Pszczyńska) oraz na DP 5314S (ul. Rybnicka) i DP 5326S (ul. Łaziska).

Dlatego Gmina Wyry może zawnieść na podstawie art. 20b ust. 2 w zw. ust. 1 ustawy o drogach publicznych do Głównego Inspektora Transportu Drogowego o instalację fotoradarów na wskazanych, niebezpiecznych lub odcinkowego pomiaru prędkości.

Na drogach gminnych klasy technicznej D z jezdnią o przekroju dwukierunkowym 1/1, których nienormatywna szerokość jednopasmowej jezdni ze względów terenowych lub organizacyjnych nie pozwala na uzyskanie prawidłowej, normatywnej szerokości jezdni o dwóch pasach ruchu, należy stosować odcinki o przekroju dwukierunkowym 1/2¹¹⁷ (tzw. mijanki). Mijanki powinny być lokalizowane jak najczęściej, ale nie rzadziej niż co 1 km. Mogą one być lokalizowane także w obrębie skrzyżowań jako dodatkowy pas ruchu. Całkowita szerokość jezdni w obrębie mijanki nie powinna być mniejsza niż 5,0 m.

Na drogach powiatowych oraz gminnych klasy technicznej L lub D, na których prędkość dopuszczalna wynosi nie więcej niż 50 km/h, dopuszcza się przekrój dwukierunkowy 1/2-1. Jest to jezdnia ze środkowym pasem przeznaczonym do dwukierunkowego ruchu pojazdów i z pasami usytuowanymi po obu stronach pasa środkowego. Dodatkowe pasy przeznaczone są do: jednokierunkowego ruchu pieszych, rowerów, hulajnóg elektrycznych i UTO, który nie może odbywać się po środkowym pasie oraz do ruchu pozostałych pojazdów w trakcie wymijania.

¹¹⁷ § 15 ust. 5 rozporządzenia w sprawie warunków przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych.

¹¹⁸ UTO (urządzenie transportu osobistego) - pojazd napędzany elektrycznie (z wyłączeniem hulajnogi elektrycznej), bez siedzenia i pedałów, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym pojeździe (np. deskorolka elektryczna, elektryczne urządzenie samopoziomujące).

9.5.2 Podnoszenie poziomu bezpieczeństwa szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego

Przy cyklicznie wzrastającym stopniu motoryzacji – liczby pojazdów oraz liczby samochodów na 1 000 mieszkańców gminy Wiry, jednym z głównych elementów *brd* jest zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa szczególnie zagrożonym uczestnikom ruchu drogowego, tj. w szczególności pieszym i kierującym rowerem, hulajnogą elektryczną, UTO¹¹⁸ lub UWR¹¹⁹, a także osoby z niepełnosprawnościami oraz osoby o ograniczonej mobilności i percepcji, jako niechronionym uczestnikom ruchu drogowego. Wiąże się to przede wszystkim z infrastrukturą drogową i z organizacją ruchu, poprzez:

- dążenie do podnoszenia poziomu *brd*:
 - budowa chodników na terenie zabudowy, co najmniej po jednej stronie drogi (wówczas w miarę możliwości po tej samej stronie drogi na całej długości chodnika, niwelując konieczność przechodzenia na drugą stronę jezdni)
 - budowa dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów, w tym poza jezdnią poza terenem zabudowy,
 - budowa ciągów pieszo-jezdnych oraz dróg dla pieszych i rowerów¹²⁰, w tym poza jezdnią poza terenem zabudowy,

¹¹⁹ UWR (urządzenie wspomagające ruch) – urządzenie lub sprzęt sportowo-rekreacyjny przeznaczone do poruszania się w pozycji stojącej, napędzane siłą mięśni (np. rolki, wrotki, deskorolka, hulajnoga).

¹²⁰ Poprzednio obowiązująca nazwa: ciągi pieszo-rowerowe.

- budowa bezpiecznych przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów, szczególnie w rejonie szkół, obiektów użyteczności publicznej i opieki zdrowotnej,
- stosowanie przejazdów dla rowerów na DW928 i wybranych drogach powiatowych, w postaci przejazdów przez wyspę dzielącą uniemożliwiającą przejazd drogi na raz (rowerzysta musi pokonać każdy pas jezdni osobno, z możliwością fizycznego ograniczenia przejazdu bezpośrednio na wprost),
- budowa przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów regulowanych sygnalizacją świetlną, w tym sygnalizacją uruchamianą na żądanie, także na zasadzie inteligentnych systemów detekcji,
- zapewnienie prawidłowych warunków widoczności pieszego, rowerzysty, kierujących hulajnogami elektrycznymi i UTO przez kierowcę i pojazdu przez nich - np. usunięcie obiektów i zieleni ograniczających widoczność, korekta łuków drogi, likwidacja lub zmiana lokalizacji przejścia dla pieszych lub przejazdu dla rowerów, inteligentne oświetlenie,
- uspokajaniem ruchu poprzez:
 - zmniejszanie szerokości pasów ruchu do nie mniej niż 2,25 m na terenie zabudowy¹²¹ na wybranych drogach powiatowych,
 - zmniejszenie szerokości pasów ruchu do 3,0 m na terenie zabudowy na DW928¹²²,
 - podwyższanie jezdni na wybranych drogach powiatowych i gminnych na przejściach dla pieszych i przejazdach dla rowerów,
 - wnoszenie obszaru całego skrzyżowania (tarczy skrzyżowania) na drogach powiatowych i gminnych,
 - lokalizowanie progów zwalniających listwowych lub wyspowych,
 - fizyczne rozdzielanie pasów ruchu w przeciwnym kierunku w postaci pasów rozdzielających, barier ochronnych itp.

Takie rozwiązania można wprowadzać po dokonaniu stosownych analiz, uwzględniając klasę techniczną drogi (z naciskiem na drogi klasy technicznej Z i L), jej funkcję w układzie komunikacyjnym, a także bezpieczeństwo i wygodę korzystania z infrastruktury drogowej przez wszystkich uczestników ruchu drogowego.

9.6 Zasady prowadzenia ruchu pieszego

Piesi (w tym osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej mobilności i percepcji oraz poruszające się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch ¹²³) jako szczególnie zagrożeni uczestnicy ruchu drogowego, są w szczególności narażeni na wysokie niebezpieczeństwo spowodowane przez duże i ciągle wzrastające natężenie ruchu, ruch pojazdów ciężarowych, przekraczanie dozwolonych prędkości i łamanie ograniczeń i przepisów przez kierowców, a także nieprzestrzegających zasad ruchu drogowego kierujących rowerem, hulajnogą elektryczną, UTO i UWR. Dlatego jednym z głównych elementów *brd* jest zapewnienie im jak najbardziej wysokiego poziomu bezpieczeństwa na drogach zarówno w obszarze zabudowanym, jak i poza nim. Celem jest dążenie do realizacji

121 §17 ust. 4 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych.

122 *Ibidem*. §17 ust. 1 pkt 4.

123 UWR (urządzenie wspomagające ruch) – urządzenie lub sprzęt sportowo-rekreacyjny przeznaczone do poruszania się w pozycji stojącej, napędzane siłą mięśni (np. rolki, wrotki, deskorolka).

założeń *Wizji Zero*¹²⁴, przyczyniając się do sukcesywnego, corocznego spadku wypadków i zdarzeń drogowych z udziałem pieszych oraz obniżania się liczby poszkodowanych pieszych (ciężko rannych, rannych i ofiar śmiertelnych).

Związane jest to przede wszystkim z infrastrukturą drogową oraz z organizacją ruchu, poprzez możliwości związane z dążeniem do dalszego podnoszenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez:

- realizację chodników na ulicach, co najmniej po jednej stronie drogi w miarę możliwości na całej długości danej drogi publicznej,
- realizację ciągów pieszo-jezdnych oraz dróg dla pieszych i rowerów, na drogach zamiejskich najlepiej poza jezdnią,
- stosowanie bezpiecznych przejść dla pieszych (także z przejazdami dla rowerów), szczególnie w rejonie szkół, obiektów użyteczności publicznej, opieki zdrowotnej, parków,
- stosowanie aktywnych przejść dla pieszych,
- stosowanie przejść regulowanych sygnalizacją świetlną, w tym sygnalizacją uruchamianą przez pieszego na żądanie,
- stosowanie przejść sugerowanych dla pieszych,
- poprawę lub prawidłowe ukształtowanie wysokościowe nawierzchni chodnika do przejścia dla pieszych, przejścia dla pieszych i wysp azylu dla pieszych,
- oświetlenie lub doświetlenie przejść dla pieszych,

¹²⁴ *Wizja Zero to dążenie do uzyskania jak najmniejszej liczby rannych i ofiar śmiertelnych, docelowo do poziomu 0 zabitych w wypadkach drogowych. Wizja Zero zakłada także, że współodpowiedzialni za powodowanie wypadków, poza kierowcą czy pieszym, powinni*

- inteligentne oświetlenie dróg dla pieszych oraz dróg dla pieszych i rowerów.

Ważne jest także uspokajanie ruchu poprzez:

- lokalizowanie azylu dla pieszych w miejscach o dużym natężeniu ruchu oraz w miejscach niebezpiecznych,
- zawężanie pasów ruchu na terenie zabudowy¹²⁵,
- podwyższanie jezdni na przejściach dla pieszych (i przejazdach dla rowerzystów), z uwzględnieniem możliwości ich realizacji w stosunku do klasy funkcjonalno-technicznej drogi oraz natężenia ruchu i warunków lokalnych,
- wnoszenie obszaru całego skrzyżowania (tarczy skrzyżowania) na drogach powiatowych i drogach gminnych, z uwzględnieniem uwarunkowań jw.,
- fizyczne rozdzielanie pasów ruchu w przeciwnym kierunku, także na jezdni o jednym pasie w każdym kierunku, z poszerzeniem w miejscach lokalizacji azylu dla pieszych,
- stosowanie przekroju dwukierunkowego 1/2-1 na drogach powiatowych oraz gminnych klasy technicznej L lub D.

Lokalizowanie azylu dla pieszych w miejscach o dużym natężeniu ruchu ma na celu rozdzielenie drogi pieszego przekraczającego jezdnię na dwie części. Wynika to z konieczności redukcji liczby potencjalnych punktów kolizji w relacjach pieszy – pojazd do niezbędnego minimum.

czuć się także projektanci samochodów oraz zarządcy i projektanci dróg poprzez działania infrastrukturalne i organizacyjne.

¹²⁵ §15 ust. 3 pkt 3 i ust. 4 Rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Azyle dla pieszych pozwalają także na eliminowanie przypadków wyprzedzania pojazdów w obrębie przejścia dla pieszych.

Na ulicach w strefie zamieszkania nie ma wymogu realizowania chodników dla pieszych, ponieważ piesi (rowery, hulajnogi elektryczne, UTO i UWR), mogą poruszać się po całej szerokości jezdni, mając pierwszeństwo w ruchu względem pojazdów.

Mając na uwadze osoby o ograniczonej mobilności – osoby z niepełnosprawnościami, osoby starsze, osoby o ograniczonej percepcji, opiekunowie z małymi dziećmi w wózkach dziecięcych, małe dzieci i dzieci szkolne, istotne jest zapewnienie im funkcjonalnego i bezpiecznego przemieszczania się po drogach, niwelując m.in. w ten sposób w ten sposób ich komunikacyjne wykluczenie w gminie Wyry. Należy to realizować przede wszystkim odpowiednią infrastrukturą i rozwiązaniami z zakresu inżynierii ruchu drogowego, m.in. poprzez:

- niwelowanie różnic w poziomach chodników i jezdni na przejściach dla pieszych,
- skracanie w miarę możliwości długości dojścia pieszego do przejść dla pieszych, przystanków transportu zbiorowego oraz miejsc publicznych,
- stosowanie systemu fakturowych oznaczeń nawierzchni chodników dla osób z dysfunkcjami wzroku przed i na przejściach dla pieszych,
- stosowanie sygnalizacji dźwiękowej na przejściach dla pieszych sterowanych sygnalizacja świetlną dla osób niedosłyszących i z dysfunkcjami wzroku na przejściach,
- wyposażanie przystanków transportu zbiorowego w perony przystankowe o wysokości równej z poziomem pierwszego stopnia podłogi autobusu,

- wyposażanie peronów przystankowych autobusowych i kolejowych w rampy wjazdowe.
- stosowanie systemu fakturowych oznaczeń nawierzchni peronów przystankowych kierujących do pierwszych drzwi autobusu dla osób z dysfunkcjami wzroku,

Powyższe rozwiązania można wprowadzać po dokonaniu stosownych analiz, uwzględniając lokalizację miejsca, kategorię i klasę techniczną drogi, jej funkcję w układzie komunikacyjnym, a także bezpieczeństwo i wygodę korzystania z infrastruktury drogowej przez wszystkich uczestników ruchu drogowego. Przy realizacji danej inwestycji oraz zmianach organizacyjnych należy także uwzględniać wytyczne oraz standardy wskazane w *Standardach dostępności ruchu pieszych dla miast i gmin Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii* w zakresie ruchu pieszego i infrastruktury z nim związanej.

9.7 Zasady prowadzenia ruchu rowerowego

Rowerzyści (wraz z kierującymi hulajnogami elektrycznymi i UTO oraz UWR, którzy mogą poruszać się po drogach dla rowerów, po drogach dla pieszych i rowerów) należą do grupy szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego. Na poziom ich bezpieczeństwa wpływa m.in. rodzaj lub brak infrastruktury rowerowej, wielkość natężenia ruchu, prędkości pojazdów oraz przestrzeganie przepisów ruchu drogowego i ograniczeń przez kierowców. Dlatego też należy zapewnić rowerzystom jak najwyższy poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym w gminie Wyry. Poza podnoszeniem komfortu jazdy rowerem (oraz hulajnogą elektryczną, UTO i UWR), bardzo ważnym celem jest dążenie do corocznego spadku wypadków i zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów oraz obniżania się liczby rannych i zabitych rowerzystów.

Efektom podejmowanych działań w tym zakresie powinno być ułatwienie poruszania się rowerzystom, kierującym hulajnogami elektrycznymi i UTO oraz UWR, po sieci drogowej w gminie Wyry, szczególnie na DW928 i na drogach powiatowych. Można to realizować poprzez:

- zapewnienie im jak najbardziej wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- wzrost mobilności niezmotoryzowanej mieszkańców gminy Wyry,
- zwiększenie niezmotoryzowanego ruchu rekreacyjnego i turystycznego,
- tworzenie połączeń pomiędzy miejscowościami graniczącymi gmin.

Dlatego wskazuje się potrzebę prowadzenie ruchu rowerowego oraz hulajnóg elektrycznych, UTO i UWR, najkorzystniej w formie¹²⁶:

- dróg dla rowerów jako osobnych ciągów odseparowanych od jezdni,
- dróg dla pieszych i rowerów,
- pasów dla rowerów wydzielonych z jezdni, z segregacją ruchu od innych pojazdów przy dopuszczalnej prędkości pojazdów wynoszącej więcej niż 30 km/h, ale nie więcej niż 50 km/h,
- kontrapasów ruchu dla rowerów na ulicach jednokierunkowych z segregacją ruchu jak w przypadku pasów dla rowerów (na drogach zamiejskich nie można ich realizować),
- po jezdni bez segregacji ruchu na ulicach w strefach ograniczonego ruchu (przy dopuszczalnej prędkości nie większej niż 30 km/h),
- stosowanie przekroju dwukierunkowego 1/2-1 na drogach powiatowych oraz gminnych klasy technicznej L lub D,

- po drogach obsługujących (serwisowych) lub po drogach transportu rolnego.

Na drogach klasy technicznej Z, L oraz D w trudnych warunkach dopuszcza się prowadzenie ruchu rowerów bez segregacji od ruchu innych pojazdów po jezdni, wyłącznie w przypadku kiedy prędkość dopuszczalna wynosi więcej niż 30 km/h, ale nie więcej niż 50 km/h.



Rys. 9.4 Autostrada rowerowa Jaworzno, Polska

Źródło: <https://ochocianie.pl/jaworzno-zawstydza-warszawe-czy-powstanie-velostrada-na-ochocie/>.

Projektowanie oraz realizacja ww. możliwości prowadzenia ruchu rowerowego, hulajnóg elektrycznych oraz UTO i UWR, muszą być zgodne

¹²⁶ Rozdział 2 Oddział 3 rozporządzenia w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych.

z aktualnie obowiązującymi ustawami, rozporządzeniami i wytycznymi projektowymi, m.in. z:

- wytycznymi projektowymi np. *Wytyczne projektowe dróg dla rowerów WP-DDR*¹²⁷,
- wytycznymi oraz standardami wskazanymi w *Standardach dostępności ruchu pieszych dla miast i gmin Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii* w zakresie ruchu rowerowego,
- wytycznymi oraz standardami wskazanymi w *Standardach i wytycznych kształtowania infrastruktury rowerowej*,
- ustawą o drogach publicznych,
- rozporządzeniem w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych,
- ustawą *Prawo o ruchu drogowym*,
- rozporządzeniem w sprawie znaków i sygnałów drogowych,
- rozporządzeniem w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków umieszczania ich na drogach,

oraz innymi ustawami, rozporządzeniami i wytycznymi projektowymi, w których mowa jest o ruchu rowerowym i jego infrastrukturze oraz zasadach projektowania dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów oraz pasów ruchu dla rowerów i kontrapasów ruchu dla rowerów na drogach publicznych i niepublicznych.

Do formy i sposobu prowadzenia ruchu rowerów, hulajnóg elektrycznych i UTO oraz UWR, mając na uwadze m.in. ulice i drogi zamiejskie, szerokość linii rozgraniczających dróg, odległość istniejącej i planowanej zabudowy, szerokość jezdni i chodników, strukturę i natężenie ruchu, należy

podchodzić indywidualnie. W gminie Wyry może być on prowadzony wzdłuż dróg publicznych:

- poza pasem drogowym drogi wojewódzkiej lub drogi powiatowej w formie drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów jako zadania własne województwa, gminy lub powiatu,
- w pasie drogowym drogi wojewódzkiej lub drogi powiatowej w formie drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów lub z segregacją ruchu od innych pojazdów pasów dla rowerów tylko w uzasadnionym przypadku, także w formule inwestorstwa zastępczego gminy lub powiatu oraz przy ich współfinansowaniu zadania,
- po ciągach pieszo-jezdnych, drogach obsługujących (serwisowych) i drogach transportu rolnego,
- warunkowo po jezdni DW928 i dróg powiatowych na warunkach ogólnych, do czasu realizacji drogi lub drogi dla pieszych i rowerów lub z segregacją ruchu od innych pojazdów pasów dla rowerów,
- w ramach uspokojenia ruchu możliwe jest prowadzenie pasa dla rowerzystów po jezdni, z tym, że nie można zawężyć pasów ruchu poniżej 2,25 m szerokości pasa,
- w formie przekroju dwukierunkowego 1/2-1 oraz kontrapasów ruchu dla rowerów na ulicach jednokierunkowych,
- po jezdniach dróg gminnych publicznych oraz dróg gminnych niepublicznych wewnętrznych na warunkach ogólnych,
- przecięcie drogi dla rowerów z DW928 i drogami powiatowymi może być realizowane wyłącznie poprzez wyznaczony przejazd dla rowerów,
- przecięcie drogi dla rowerów z drogami powiatowymi i drogami gminnymi może być realizowane także w formie wyniesionego przejazdu dla rowerów.

¹²⁷ Uchwała nr 434/318/VI/2022 Zarządu Województwa Śląskiego z dnia 17.03.2022 r.

Nowobudowane drogowe obiekty inżynierskie powinny posiadać stosowną infrastrukturę rowerową, odseparowaną fizycznie od jezdni. Natomiast obiekty przebudowywane lub remontowane, z uwzględnieniem rodzaju konstrukcji, istniejącego układu komunikacyjnego, szerokości jezdni oraz chodników itp., powinny także posiadać infrastrukturę rowerową (wskazane jest w miarę możliwości odseparowanie od jezdni).

Inwestycje związane z infrastrukturą rowerową nie mogą obniżać poziomu *brd* dla pozostałych uczestników ruchu oraz komfortu korzystania przez nich z infrastruktury drogowej.

Przy prowadzeniu turystycznych tras rowerowych, w miejscach przecinania się ich z drogami publicznymi, powyższe wskazania powinno się uwzględniać przy uzgadnianiu stosownych projektów.

9.8 Zasady lokalizacji przystanków transportu zbiorowego

Infrastruktura drogowa w pasie drogowym DW928, dróg powiatowych oraz dróg gminnych w postaci autobusowych przystanków transportu zbiorowego, peronów przystankowych, zatok przystankowych, należy do elementów systemu publicznego transportu zbiorowego, którego organizowanie jest także zadaniem własnym Gminy Wiry¹²⁸. W gminie Wiry publiczny transport zbiorowy organizowany jest w trybie powierzenia przez Gminę Wiry zadania organizacji publicznego transportu zbiorowego przez Zarząd Transportu Metropolitalnego¹²⁹ (dalej: ZTM) na mocy stosownego porozumienia.

ZTM zarządza publicznym transportem zbiorowym na obszarze Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. ZTM jest także odpowiedzialny za kształtowanie bezpiecznej, dogodnej i funkcjonalnej sieci przystanków transportu zbiorowego¹³⁰, których właścicielem lub zarządzającym¹³¹ jest także Gmina Wiry.

Dlatego zarządzając siecią drogową należy kierować się zasadami prawidłowej lokalizacji na ulicach i drogach zamiejskich oraz wyposażenia przystanków transportu zbiorowego w pasie drogowym DW928 oraz dróg powiatowych i gminnych, uwzględniając standardy dotyczące lokalizacji przystanków, ich wyposażenia i doprowadzania do nich dróg dla pieszych

128 Art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011 nr 5, poz. 13 ze zm.).

129 Ibidem Art. 7 ust. 4 pkt 5b oraz art. 8.

130 Ibid. Art. 15 ust. 1 pkt 2, 3, 6, ust. 2.

131 Uchwała nr XXXIV/320/2017 Rady Gminy Wiry z dnia 28.09.2017 r.

i dróg dla pieszych i rowerów, wskazane w *Standardach dostępności ruchu pieszych dla miast i gmin Górnośląsko-Zagłębiowskiej*.

Lokalizowanie w trybie uchwały rady gminy, każdej nowej pary autobusowych przystanków transportu zbiorowego, doparowywanie¹³² istniejących przystanków lub zmianę lokalizacji istniejących, należy każdorazowo uzgadniać z właściwym zarządcą drogi oraz z ZTM (jako organizatorem publicznego transportu zbiorowego). Autobusowe przystanki transportu zbiorowego powinno się lokalizować w sposób odpowiedni do lokalizacji drogi (ulice i drogi zamiejskie), zagospodarowania przestrzennego, zapotrzebowania na obsługę obszarów przyległych, bezpieczeństwa ruchu drogowego, prawidłowej organizacji ruchu, a także liczby, rodzaju i charakteru linii komunikacyjnych.

Obecnie w gminie Wyry należałoby doparować jeden przystanek na DW928 – Wyry I przy skrzyżowaniu ul. Pszczyńskiej z ul. Główną w Wyrach. Natomiast w celu zwiększenia bardzo dobrej dostępności od autobusowych przystanków transportu zbiorowego¹³³ wynoszącej w linii prostej 417 m zaleca się zlokalizowanie pięciu nowych par przystanków w Wyrach:

- na ul. Pszczyńskiej przy skrzyżowaniu z ul. Zwycięstwa,
- na ul. Pszczyńskiej przy skrzyżowaniu z ul. Kopaniny,
- na ul. Łaziska na wysokości posesji 12a,
- na ul. Aleksandra Puszkina przy skrzyżowaniu z ul. Wróbla,

¹³² Doparowywanie przystanków – lokalizowanie brakującego słupka przystankowego, tworząc parę przystanków do istniejącego pojedynczego słupka przystankowego, umożliwiając tym samym obsługę komunikacyjną w obydwu kierunkach.

¹³³ Obligatoryjny wskaźnik rezultatu określając liczbę mieszkańców, którzy w odległości 417 m w linii prostej dla autobusów od miejsca zamieszkania mają dostęp do przystanków zapewniających bardzo dobry dostęp do transportu zbiorowego.

- na ul. Aleksandra Puszkina przy przystanku kolejowym Wyry, oraz dwóch nowych par przystanków w Gostyni:
- na ul. Rybnickiej przy skrzyżowaniu z ul. Migdałową,
- na ul. Rybnickiej na wysokości posesji 24.

W ramach przebudowy DW928 likwidacji ulegnie istniejący, nieodparowany przystanek Gostyń Gajówka w Gostyni zlokalizowany obecnie na pasie ruchu bez peronu przystankowego.

W Wyrach planowana jest budowa drugiego przystanku kolejowego¹³⁴ na LK 169 przy ul. Pszczyńskiej (DW928), wraz z budową węzła przesiadkowego. Inwestycja ta zwiększy bardzo dobrą dostępność wynoszącą w linii prostej 833 m do przystanków kolejowych¹³⁵.

Budowa zalecanych przystanków autobusowych i planowanego przystanku kolejowego przyczyni się do zwiększenia liczby mieszkańców gminy Wyry z bardzo dobrym dostępem do przystanków autobusowych i kolejowych z obecnego poziomu 64,7 % (5 539 osób) do 73,9 % (6 321 osób), obejmując tym samym 782 kolejnych mieszkańców gminy.

Wówczas już tylko 26,1 % mieszkańców gminy Wyry (2 238 osób) nie będzie miało bardzo dobrego dostępu do wszystkich (obecnych oraz planowanych i zalecanych) przystanków transportu zbiorowego. W porównaniu do stanu

¹³⁴ Realizacja w ramach projektu: Rewitalizacja linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 połączenia: Orzesze Jaśkowice – Tychy – Baranec – KWK Piast – Nowy Bieruń – Oświęcim. Porozumienie z PKP PLK zostało podpisane już w 2016 roku, a obecnie opracowywana jest dokumentacja projektowa.

¹³⁵ Obligatoryjny wskaźnik rezultatu określając liczbę mieszkańców, którzy w odległości 833 m w linii prostej dla kolei od miejsca zamieszkania mają dostęp do przystanków zapewniających bardzo dobry dostęp do transportu zbiorowego.

obecnego dotyczyć to będzie mogło już nie około 1/3 mieszkańców gminy (35,3 % - 3 028 osób), ale tylko około 1/4.

Przy obydwu przystankach kolejowych (istniejącym i nowym) planowana jest realizacja parkingów P+R¹³⁶ oraz B+R¹³⁷ i K+R¹³⁸. inwestycje te powinny uwzględniać także wytyczne i standardy obowiązujące w tym zakresie w *Standardach dostępności ruchu pieszych dla miast i gmin Górnośląsko-Zagłębiowskiej* oraz w *Standardach i wytycznych kształtowania infrastruktury rowerowej*.

W przypadku remontu, przebudowy lub rozbudowy drogi wojewódzkiej lub dróg powiatowych należy weryfikować każdorazowo obecne lokalizacje przystanków transportu zbiorowego, mając na uwadze faktyczne potrzeby mieszkańców oraz poprawienie dostępności przestrzennej do nich.

Lokalizacja przystanku transportu zbiorowego może także ulec zmianie ze względu na warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz w związku z prowadzeniem inwestycji w pasie drogowym na podstawie zatwierdzenia projektu stałej lub czasowej organizacji ruchu drogowego.

Budowę, przebudowę lub remont przystanków transportu zbiorowego, peronów przystankowych, zatok przystankowych i wiat przystankowych na DW928 oraz na drogach powiatowych, może realizować także Gmina Wyry¹³⁹, jako inwestor zastępczy w drodze stosownych porozumień z odpowiednim zarządcą drogi.

W ramach dostępności technicznej i przestrzennej przystanki transportu zbiorowego powinny być projektowane zgodnie z poniższymi zaleceniami:

- lokalizowanie nowych lub zmiana lokalizacji istniejących przystanków jak najbliżej źródeł i celów podróży,
- objęcie bardzo dobrym dostępem do przystanku (417 m do przystanku autobusowego i 833 m do przystanku kolejowego) jak największego obszaru zabudowy mieszkaniowej, z uwzględnieniem kategorii drogi oraz natężenia ruchu,
- wyposażanie przystanków transportu zbiorowego w perony przystankowe oraz wiaty przystankowe,
- wyposażanie autobusowych przystanków transportu zbiorowego w miarę możliwości przestrzennych w zatoki przystankowe, w tym obligatoryjnie na drogach zamiejskich na których prędkość projektowa wynosi nie mniej niż 80 km/h,
- lokalizowanie autobusowych przystanków transportu zbiorowego na jezdniach dróg klasy technicznej Z, D i L, w przypadku braku możliwości realizacji zatoki przystankowej oraz odpowiedniej szerokości jezdni w formie antyzatok,
- wyrównanie poziomu peronów przystankowych z pierwszym stopniem podłogi w autobusie,
- oznaczanie stref bezpieczeństwa przy krawędziach peronowych przystanków,
- oświetlenie przystanków transportu zbiorowego i ich bezpośredniego otoczenia,

136 P+R (*Park and Ride*), podróż łączona auto-transport publiczny: (podjedź samochodem), zaparkuj (na parkingu) i jedź dalej (transportem publicznym).

137 B+R (*Bike and Ride*), podróż łączona rower-transport publiczny: (podjedź rowerem), zaparkuj (na parkingu) i jedź dalej (transportem publicznym).

138 K+R (*Kiss and Ride*), miejsce postoju krótkoterminowego (od 1 do maksymalnie 5 minut) przy przystanku komunikacyjnym, przeznaczone do podwiezienia lub odebrania samochodem osoby lub osób korzystających z transportu publicznego.

139 Art. 18 ust. 2 o publicznym transporcie zbiorowym – budowa, przebudowa i remont wiat przystankowych w pasie drogowym dróg wojewódzkich należy do zadań własnych gminy.

- skracanie drogi dojścia pieszego pod kątem funkcjonalnym i bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Województwo Śląskie oraz Powiat Mikołowski, jako właściciele oraz zarządzający przystankami transportu zbiorowego zlokalizowanymi w pasie drogowym odpowiednio DW928 i dróg powiatowych, mogą przekazać realizację zadań dotyczących zarządzania nimi w drodze stosownych porozumień Gminie Wyry. Takie porozumienie już funkcjonuje i obejmuje w drodze uchwały nr XXXIV/320/2017 wszystkie istniejące oraz także i planowane przystanki komunikacyjne na DW928 i drogach powiatowych w granicach administracyjnych gminy Wyry. Skutkiem czego Gmina Wyry:

- zarządza przejętymi przystankami transportu zbiorowego w zakresie wydawania zgody na korzystanie z nich,
- może pobierać opłaty¹⁴⁰ za zatrzymywanie się na nich,
- remontuje, przebudowuje, likwiduje lub lokalizuje nowe przystanki transportu zbiorowego w uzgodnieniu z zarządcą drogi oraz z ZTM.

Pozostałe warunki i zasady dotyczące obowiązków zarządcy drogi oraz Gminy Wyry w zakresie przystanków transportu zbiorowego mogą być opisane na warunkach regulowanych stosownymi ustawami i rozporządzeniami, chyba że w stosownym porozumieniu pomiędzy Województwem Śląskim lub Powiatem Mikołowskim a Gminą Wyry będzie możliwość określenia tego inaczej.

140 *Ibidem* Art. 16 ust. 1, ust. 7 pkt 1 i 2 – gmina może przeznaczyć dochód z pobieranych opłat na utrzymanie przejętych w zarządzanie przystanków transportu zbiorowego.

141 P+R (Park and Ride), podróż łączona auto-transport publiczny: (podjedź samochodem), zaparkuj (na parkingu) i jedź dalej (transportem publicznym).

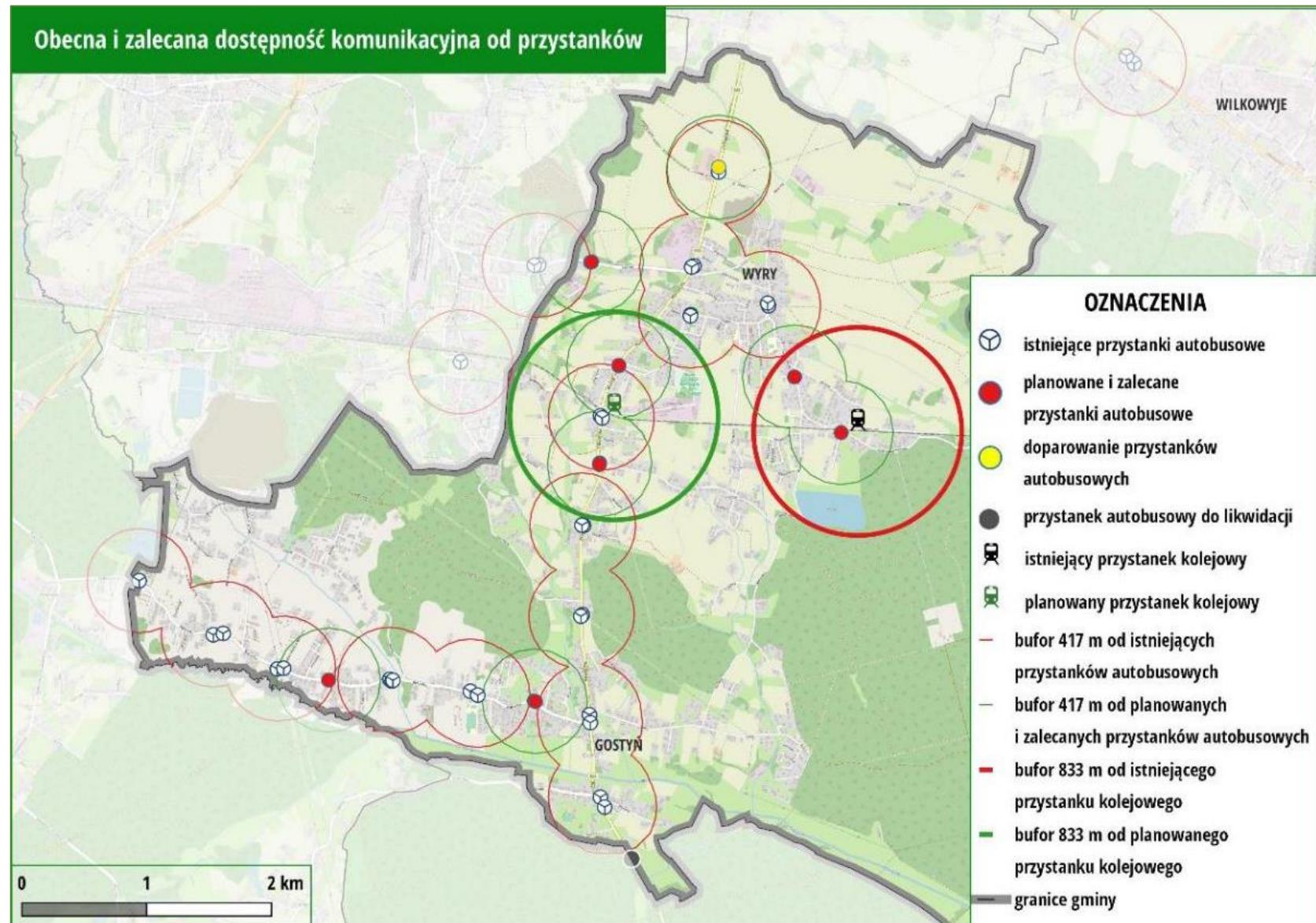
W przypadku przystanków kolejowych (istniejącego przy ul. Dworcowej oraz planowanego w ramach centrum przesiadkowego przy ul. Pszczyńskiej), Gmina Wyry powinna zapewnić możliwość lokalizowania dojść pieszych – chodników oraz dojazdu rowerem w postaci drogi dla rowerów lub ciągu pieszo-rowerowego prowadzących do peronów kolejowych.

Dodatkowo Gmina Wyry powinna realizować (z dofinansowaniem ze źródeł zewnętrznych – rozdział 11.2) lub dofinansować budowę infrastruktury towarzyszącej w postaci:

- parkingów P+R¹⁴¹,
- parkingów B+R¹⁴²,
- parkingów K+R¹⁴³,
- oświetlenia dojścia oraz dojazdu do peronu kolejowego.

142 B+R (Bike and Ride), podróż łączona rower-transport publiczny: (podjedź rowerem), zaparkuj (na parkingu) i jedź dalej (transportem publicznym).

143 K+R (Kiss and Ride), miejsce postoju krótkoterminowego (od 1 do maksymalnie 5 minut) przy przystanku komunikacyjnym, przeznaczone do podwiezienia lub odebrania samochodem osoby lub osób korzystających z transportu publicznego.



Rys. 9.5 Obecna i zalecana dostępność komunikacyjna od przystanków transportu zbiorowego

10 PRACE UTRZYMANIOWE ORAZ REMONTOWE DRÓG I INFRASTRUKTURY DROGOWEJ

Zarządca drogi w ramach użytkowania zarządzanych przez siebie dróg powinien stosować system zarządzania drogami na podstawie przyjętej strategii i analiz inżyniersko-ekonomicznych, pozyskiwanych informacji o bieżącym stanie technicznym i funkcjonalności drogi, uzupełnionych o sprawdzanie skuteczności i efektywności poprzednio podjętych działań.

Celem systemu zarządzania drogami jest zaplanowanie działań związanych z całorocznym utrzymaniem bieżącym dróg, w tym remontów. Pozwala to osiągnąć i utrzymać wymagany poziom stanu technicznego dróg, a w rezultacie ich funkcjonalność, odpowiedni poziom *brd* oraz zgodność z przepisami prawa, według założonej strategii w cyklu życia drogi, przy jak najmniejszym koszcie całkowitym i przy akceptowalnym poziomie ryzyka w zależności od klasy technicznej drogi.

10.1 Letnie i zimowe utrzymanie dróg

Prawidłowe funkcjonowanie sieci drogowej, oprócz realizacji inwestycji (budowy nowych odcinków dróg i drogowych obiektów inżynierskich¹⁴⁴, rozbudowa lub przebudowa istniejących), wymaga także ciągłego prowadzenia odpowiednich zabiegów utrzymaniowych zarówno na nowych, jak i przede wszystkim na istniejących drogach i drogowych obiektach inżynierskich.

Po wybudowaniu nowego odcinka drogi lub drogowego obiektu inżynierskiego, tak jak i po ich remoncie, modernizacji i przebudowie,

a także dla infrastruktury drogowej już istniejącej, istotne jest jej dalsze utrzymanie we właściwym, prawidłowym stanie technicznym, tak żeby jej konstrukcja, nawierzchnia oraz elementy infrastruktury towarzyszącej, wytrzymały jak najdłużej, bez konieczności przeprowadzenia remontu, modernizacji, przebudowy lub rozbudowy.

Prowadzenie prawidłowego oraz właściwego zakresu i poziomu utrzymania letniego i zimowego dróg i drogowych obiektów inżynierskich, ważne są zasady i zakresy prowadzonych prac (czynności technicznych i organizacyjnych):

- prowadzenie odpowiedniego dla danej klasy technicznej drogi odpowiedniego standardu utrzymania drogi oraz drogowych obiektów inżynierskich,
- prowadzenie odpowiedniego standardu utrzymania dróg dla pieszych, dróg dla pieszych i rowerów oraz dróg dla rowerów,
- utrzymanie oznakowania pionowego oraz poziomego,
- utrzymanie sygnalizacji świetlnej oraz znaków aktywnych,
- utrzymanie urządzeń *brd*,
- utrzymanie pozostałej infrastruktury związanej z drogą,
- remonty cząstkowe jezdni i dróg dla pieszych oraz dróg dla pieszych i rowerów i dróg dla rowerów,
- wymiana uszkodzonych elementów infrastruktury drogowej,
- odnawianie oznakowania poziomego, w tym przejść dla pieszych oraz przejazdów dla rowerów,

¹⁴⁴ Drogowy obiekt inżynierski – most, wiadukt, tunel, przepust, przejście dolne i górne dla zwierząt w ciągu przebiegu drogi.

- oczyszczanie jezdni, dróg dla pieszych, dróg dla pieszych i rowerów oraz dróg dla rowerów, w podziale na ustalone standardy (kategorie) utrzymania, w tym zwalczania śliskości zimowej i odśnieżania,
- utrzymania roślinności w pasach drogowych, zarówno umożliwiając jej prawidłową wegetację, jak i uniemożliwiając jej negatywny wpływ na drogę w trakcie rozrostu, w szczególności ingerencję w skrajnię lub ograniczanie widoczności.

W ramach użytkowania drogi, w tym bieżącego utrzymania ważne jest regularne prowadzenie dla dróg i drogowych obiektów inżynierskich oceny stanu technicznego, przydatności do użytkowania oraz estetyki drogi w ramach inspekcji bieżących, inspekcji podstawowych (przeглядów okresowych podstawowych rocznych), inspekcji rozszerzonych (przeглядów okresowych rozszerzonych pięcioletnich) lub inspekcji szczegółowych i ekspertyz. Wyniki przeглядów okresowych są pomocne przy planowaniu potrzeb oraz kolejności prowadzenia zadań utrzymaniowych oraz remontowych.

W ramach powyższych działań będą realizowane m.in. remonty, w tym remonty cząstkowe, nawierzchni dróg i remonty drogowych obiektów inżynierskich. Wprowadzenie określonego zadania remontowego do sporządzanego planu robót na drogach gminnych na dany rok budżetowy odbywa się powinien w oparciu o ustalone standardy i zasady utrzymania bieżącego.

Utrzymanie letnie i zimowe dróg wojewódzkich oraz powiatowych można także przekazać na rzecz Gminy Wyry za pomocą stosownych porozumień w sprawie powierzenia zadań z zakresu letniego i zimowego utrzymania dróg wojewódzkich lub powiatowych Wójtowi Gminy Wyry – jako zarządcy dróg gminnych. Porozumieniem takim Strony ustalają:

- drogę wojewódzką lub drogę powiatową w granicach gminy do przekazania do letniego i/lub zimowego utrzymania,
- okres, zasady i zakres utrzymania letniego i/lub zimowego drogi,
- koszty utrzymania letniego i/lub zimowego drogi, które ZDW Katowice (dla drogi wojewódzkiej) lub Powiat Mikołowski (dla dróg powiatowych) przekazuje w formie pomocy finansowej dla Gminy Wyry.

W ramach utrzymania letniego i zimowego drogi wojewódzkiej lub dróg powiatowych można ograniczyć się do wybranych elementów infrastruktury drogowej zlokalizowanych w pasach drogowych drogi wojewódzkiej lub dróg powiatowych na terenie gminy Wyry, w zakresie np.:

- utrzymania czystości chodników,
- utrzymania poboczy i zieleńców,
- opróżniania koszy na śmieci,
- likwidacji dzikich wysypisk;
- uprzątnięcie śniegu, błota, lodu z chodników,
- remontów cząstkowych, szczególnie w okresie pozimowym.

Na prowadzenie zadań z zakresu utrzymania letniego i/lub zimowego drogi wojewódzkiej lub dróg powiatowych przez Gminę Wyry, odpowiednio Województwo Śląskie lub Powiat Mikołowski przekazuje Gminie Wyry w każdym roku obowiązywania stosownego porozumienia dotacje celowe w określonej porozumieniem wysokości.

10.2 Utrzymanie infrastruktury drogowej

Wpływ na stan techniczny drogi i jej infrastruktury w zakresie całego pasa drogowego ma także poziom i zakres ich utrzymania. Zadaniem utrzymania drogi i infrastruktury drogowej jest zapewnienie odpowiedniego poziomu funkcjonowania, stanu technicznego, *brd* oraz czystości. Polega to na cyklicznych przeglądach i serwisowaniu oraz odnowach, poprawie stanu technicznego oraz wymianie uszkodzonych elementów. Utrzymanie obejmuje przede wszystkim:

- utrzymanie oznakowania poziomego – odnowa lub zmiana istniejącego,
- utrzymanie oznakowania pionowego – odnowa, czyszczenie, wymiana starych i uszkodzonych elementów,
- utrzymanie infrastruktury *brd* – kontrola, czyszczenie, wymiana uszkodzonych,
- utrzymanie znaków aktywnych oraz sygnalizacji świetlnej – dostawa energii, serwisowanie, wymiana zużytych i uszkodzonych elementów.

Utrzymanie infrastruktury drogowej na DW928 i drogach powiatowych w gminie Wyry może być także realizowane w drodze stosownych porozumień pomiędzy Województwem Śląskim oraz Powiatem Mikołowskim a Gminą Wyry na przekazanie środków z budżetu województwa lub powiatu na zadania związane z utrzymaniem przez gminę dróg i infrastruktury drogowej, zgodnie z zadaniami wskazanymi

w porozumieniu. Gmina Wyry może także przejąć utrzymanie infrastruktury drogowej na DW928 oraz na drogach powiatowych.

10.3 Remonty dróg

W celu jak najdłuższego utrzymania dobrego stanu technicznego nawierzchni dróg przed koniecznością jej przebudowy, prowadzone są prace remontowe w postaci:

- remontów cząstkowych wykonywanych w ramach letniego i zimowego utrzymania dróg,
- wymiany nawierzchni drogi na nową na całej szerokości drogi lub na całej szerokości pasa ruchu,
- wymiany nawierzchni asfaltowej na nawierzchnię inną (kostka betonowa, beton itp.) lub na odwrót,
- wymiany nawierzchni chodnika, ciągu pieszo-rowerowego lub ścieżki rowerowej.

Dla potrzeb przeprowadzania remontów dróg gminnych w postaci:

- wymiany nawierzchni.
- utwardzenia nawierzchni dróg o obecnej nawierzchni nieutwardzonej,
- utwardzenia poboczy,

można także stosować destruktu asfaltowy pozyskany w trakcie remontu dróg krajowych lub wojewódzkich. Rozporządzenie ułatwiające pozyskiwanie i ponowne wbudowywanie destruktu asfaltowego ¹⁴⁵

¹⁴⁵ Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 23.12.2021 r. w sprawie określenia szczegółowych warunków utraty statusu odpadów dla odpadów destruktu asfaltowego (Dz. U. 2021 poz. 2468).

(po spełnieniu warunków, na podstawie których przestaje on być odpadem i możliwe jest jego ponowne wykorzystanie jako pełnowartościowego materiału), pozwala na jego ponowne wykorzystanie do budowy, przebudowy lub remontu dróg oraz utwardzania placów i poboczy dróg.

Możliwość ponownego wykorzystania destruktu asfaltowego jako substytutu materiału nowego oraz oszczędności przy transporcie kruszyw mogą przyczynić się do sporych oszczędności w pracach remontowych dróg gminnych.

W przypadku kiedy właścicielem destruktu asfaltowego jest GDDKiA Oddział w Katowicach, może on zostać nieodpłatnie przekazany Gminie Wyry. Natomiast gdy jego właścicielem jest wykonawca inwestycji drogowej, może on zostać przekazany Gminie Wyry tylko w przypadku, kiedy jest to dopuszczone w warunkach opisanych w dokumentach kontraktowych oraz zapisach umowy na realizację prac.

11 PLANOWANE INWESTYCJE DROGOWE NA DROGACH GMINNYCH DO ROKU 2030

11.1 Harmonogram realizacji inwestycji na drogach gminnych

W *Załączniku 1 Planowane inwestycje drogowe na drogach gminnych do roku 2030* (dalej: Załącznik do PRSD) zostały wskazane planowane do roku 2030 przez Gminę Wyry inwestycje na drogach gminnych w postaci budowy, przebudowy oraz remontów ulic w Wyrach oraz w Gostyni, które posiadają przypisaną lokalizację oraz zakres planowanych robót. Planowane inwestycje mają też określoną szacunkową wysokość kosztów realizacji, a część z nich ma już także zabezpieczone środki w Budżecie Gminy Wyry na ich wykonanie.

Wskazane w *Załączniku do PRSD* szacunkowe koszty oraz planowany okres realizacji inwestycji mają charakter orientacyjny. Oznaczenia zadań: **B** (budowa), **P** (przebudowa), **R** (remont), wraz z liczbą porządkową przy nich, mają charakter informacyjny i nie wskazują ani gradacji zadań, ani kolejności ich realizacji.

Ze względu na zmiany procedur, wymogów i zakresów:

- istniejących programów w obecnym okresie perspektywy finansowo-programowej Unii Europejskiej na lata 2021-2027,
- funkcjonujących obecnie krajowych i wojewódzkich programów wsparcia finansowego realizacji inwestycji drogowych,

oraz nowych, wynikających z:

- kolejnego okresu perspektywy finansowo-programowej Unii Europejskiej na lata 2028-2034,
- możliwości powstania kolejnych nowych programów na poziomie krajowym, wojewódzkim i powiatowym,

każdorazowo przy składaniu wniosku o dofinansowanie planowanej inwestycji drogowej ujętej w *Załączniku do PRSD*, należy uwzględnić aktualny stan prawny tych programów, ich zakres oraz wymogi formalne.

Mając na uwadze powyższe oraz obowiązujące przepisy prawa i warunków technicznych dla dróg, możliwości stosowania najnowszych rozwiązań i realizacji inwestycji drogowych oraz aktualne potrzeby Gminy Wyry i jej mieszkańców, inwestycje ujęte w *Załączniku do PRSD* mogą ulegać zmianie.

Znajdujące się w *Załączniku do PRSD* zadania mogą być także modyfikowane lub usuwane oraz mogą do niego dochodzić nowe zadania.

Zmiany w zakresie planowanych inwestycji w *Załączniku do PRSD* będą następowały w drodze stosownych uchwał Rady Gminy Wyry w ramach jego aktualizacji.

Zadania inwestycyjne ujęte w *Załączniku do PRSD* będą realizowane przez Gminę Wyry w miarę posiadanych środków w Budżecie Gminy Wyry i możliwości pozyskania środków ze źródeł zewnętrznych (programów wojewódzkich, krajowych oraz unijnych).

Dodatkowymi inwestycjami drogowymi w gminie Wyry, które zostaną zrealizowane przed rokiem 2030 są zadania, które uzyskały już dofinansowanie w ramach 2. edycji *Rządowego Funduszu Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych*, tj. inwestycje drogowe:

- Województwa Śląskiego: *Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 928 na odcinku od DK44 do skrzyżowania z DK1* (65 000 000,00 zł dofinansowania),
- Powiatu Mikołowskiego: *Przebudowa ciągu drogowego nr 5314S Powiat Mikołowski – ul. Rybnicka w Gostyni - etap III*, (11 400 000,00 zł dofinansowania),

W ramach realizacji zadań Województwa Śląskiego i Powiatu Mikołowskiego, Gmina Wyry może wnioskować o uwzględnienie rozwiązań i propozycji wskazanych w PRSD, w tym dla ww. inwestycji dla DW928 i DP 5314S na odcinkach przebiegających w granicach gminy.

11.2 Źródła finansowania inwestycji

Gmina Wyry, oprócz finansowania inwestycji z budżetu gminy, ma możliwość pozyskiwać dotacje zarówno zwrotne, jak i bezzwrotne, z wielu źródeł (programów) wojewódzkich, krajowych oraz europejskich, a także pomoc finansową (w tym bezzwrotną) z budżetu Województwa Śląskiego i Powiatu Mikołowskiego.

Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych

Gminy i pozostałe JST oraz związki JST mogą składać wnioski o bezzwrotne dofinansowanie planowanych inwestycji¹⁴⁶. W ramach kolejnych edycji PIS¹⁴⁷ pozytywnie rozpatrzone wnioski uzyskują bezzwrotne dofinansowanie inwestycji publicznych w wysokości od 80 % do maksymalnie 98 %, przy zapewnieniu minimum odpowiednio od 20 % do 2 % udziału własnego. Gmina Wyry w ramach infrastruktury drogowej PIS może wnioskować maksymalnie trzy wnioski do danej edycji PIS, o dofinansowanie inwestycji:

- na budowę lub modernizację infrastruktury drogowej,
- budowę lub modernizację drogowej infrastruktury technicznej (np. urządzenie brd),

- na budowę lub modernizację infrastruktury turystycznej oraz sportowej (np. drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów¹⁴⁸, parkingi B+R, wiaty rowerowe, stacje rowerowe, miejsca obsługi rowerzystów),
- budowę lub modernizację infrastruktury elektroenergetycznej, w tym oświetleniowej.

Na trzy możliwe wnioski, pierwszy nie może przekroczyć 5 mln zł dofinansowania (jest to wniosek obligatoryjny), drugi wniosek – 30 mln zł oraz trzeci – 65 mln zł.

Dofinansowanie z PIS nie obejmuje inwestycji dla których zostało ogłoszenie postępowanie przetargowe oraz inwestycji w trakcie realizacji i już zrealizowanych. Gmina Wyry otrzymała dofinansowanie w ramach:

- 1. edycji PIS w wysokości 7 220 000,00 zł na zadanie: *Przebudowa ulicy Zawodzie w Wyrach*,
- 2. edycji PIS w wysokości 7 600 000,00 zł na zadanie: *Budowa kanalizacji sanitarnej ciśnieniowej w Gostyni (poza Aglomeracją)*,

¹⁴⁶ Wniosków do PIS nie mogą składać spółki gminne.

¹⁴⁷ Program Inwestycji Strategicznych.

¹⁴⁸ Poprzednio obowiązująca nazwa: *ciągi pieszo-rowerowe*.

Dodatkowo w gminie Wyry w ramach 2. edycji PIS:

- Powiat Mikołowski realizować będzie zadanie: *Przebudowa ciągu drogowego nr 53145 Powiat Mikołowski – ul. Rybnicka w Gostyni - etap III (z dofinansowaniem w wysokości 11 400 000,00 zł),*
- Województwo Śląskie realizować będzie zadanie: *Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 928 na odcinku od DK44 do skrzyżowania z DK1 (z dofinansowaniem w wysokości 65 000 000,00 zł).*

Rządowy Fundusz Inwestycji Lokalnych¹⁴⁹

RFIL¹⁵⁰ przekazuje wnioskującym gminom bezzwrotne wsparcie z Funduszu Przeciwdziałania COVID-19 m.in. na inwestycje związane z budową, rozbudową i przebudową infrastruktury drogowej:

- dróg wewnątrz miejscowości lub dróg dojazdowych do niej,
- chodników i ścieżek rowerowych,
- elementów uspakajania ruchu,
- przystanków autobusowych,
- oświetlenia ulicznego wewnątrz miejscowości,

których realizacja ma istotny wpływ m.in. na:

- realizację zasady zrównoważonego rozwoju,
- kompleksowość planowanych inwestycji,
- ograniczenie emisyjności i poziomu ingerencji planowanych inwestycji w środowisko,
- liczbę osób, na które planowane inwestycje będą miały korzystny wpływ,

- zapewnienie dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami, w tym osób z niepełnosprawnościami.

Gmina Wyry uzyskała już wsparcie z RFIL w wysokości 6 949 740 zł, w tym m.in. na przebudowę ul. Dworcowej i ul. Kopaniny bocznej w Wyrach. W styczniu 2022 roku Gmina Wyry rozpoczęła realizację zadania: *Przebudowa ulicy Dworcowej w Wyrach* o długości 0,787 km, przy dofinansowaniu z RFIL. Wartość umowy wynosi 1 603 572,86 zł.

Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg

Środki z RFRD¹⁵¹ przekazywane są na podstawie wniosków o dofinansowanie, składanych na zasadach konkursowych przez JST w ramach corocznych naborów do roku przeprowadzanych na terenie każdego województwa do roku 2027. Na obszarze gminy Wyry RFRD może dofinansować:

- budowę, przebudowę lub remont dróg gminnych i dróg powiatowych,
- zadania poprawiające wyłącznie *brd* w obszarze oddziaływania tylko przejść dla pieszych na drogach gminnych i powiatowych,
- przebudowę dróg wewnętrznych, które zostaną zaliczone do kategorii dróg publicznych gminnych lub powiatowych,
- budowę, przebudowę lub remont skrzyżowań dróg gminnych i powiatowych z innymi drogami publicznymi

RFRD może dofinansować wnioskowane przez właściwych zarządców dróg inwestycje na drogach gminnych i powiatowych, w wysokości do 80%

149 Uchwała nr 102 Rady Ministrów z dnia 23.07.2020 r. w sprawie wsparcia na realizację zadań inwestycyjnych przez jednostki samorządu terytorialnego.

150 Rządowy Fundusz Inwestycji Lokalnych.

151 Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg.

kosztów ich realizacji. Coroczny nabór wniosków do RFRD dla dróg gminnych i powiatowych w gminie Wyry przeprowadza Wojewoda Śląski.

Możliwe inne źródła finansowania z programów województwa śląskiego dla dróg gminnych to m.in.:

Program Fundusze Europejskie dla Śląskiego 2021-2027

PFES¹⁵² umożliwia dofinansowanie inwestycji w gminie Wyry na drogach gminnych i powiatowych ramach priorytetu III *Mobilne Śląskie* poprzez wyznaczone cele szczegółowe. Cel szczegółowy *Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej* obejmuje:

- budowę przystanków, wiat przystankowych, zadaszeń i oświetlenia,
- budowę węzłów przesiadkowych,
- budowę ciągów pieszo-rowerowych i dróg rowerowych zapewniających skomunikowanie z węzłami przesiadkowymi,
- budowę przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów,
- budowę parkingów P+R wyłącznie zintegrowanych z publicznym transportem zbiorowym,
- przebudowę dróg wyłącznie jako element projektu w zakresie poprawy *brd* i likwidacji miejsc niebezpiecznych i przeznaczoną tylko dla pojazdów publicznego transportu zbiorowego,
- ograniczanie indywidualnego ruchu samochodowego poprzez tworzenie stref wyłączonych z ruchu tych pojazdów,

- nadawanie priorytetu w ruchu dla pojazdów publicznego transportu zbiorowego oraz pojazdów zeroemisyjnych,
- budowę stacji ładowania pojazdów elektrycznych i wodorowych wyłącznie w ramach węzłów przesiadkowych.

Natomiast w ramach priorytetu IV *Lepiej połączone Śląskie*, cel szczegółowy *Rozwój i udoskonalenie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym*, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej obejmuje: inwestycje na drogach gminnych i powiatowych w gminie Wyry powinny wynikać z właściwych dokumentów strategicznych zawierających elementy dot. planowania transportu na poziomie lokalnym – drogi gminne i powiatowe (np. niniejszy PRSD) i obejmują:

- budowę, przebudowę i modernizację dróg lokalnych,
- zmianę przebiegu dróg lokalnych,

które przyczynią się do zmniejszenia ruchu samochodowego w centrach gmin, w tym uspokojenie ruchu, zmniejszenie prędkości pojazdów, nadanie priorytetu pojazdom publicznego transportu zbiorowego, zwiększenie dostępności do publicznego transportu zbiorowego oraz do poprawy *brd* z likwidacją miejsc niebezpiecznych. Celem każdej inwestycji nie może być poprawa samochodowego transportu indywidualnego. Nie dopuszcza się projektów i inwestycji dotyczących indywidualnego ruchu samochodowego.

152 Program Fundusze Europejskie dla Śląskiego 2021-2027 – projekt, wersja 2.1 z marca 2022 roku, przyjęta uchwałą nr 353/316/VI/2022 Zarządu Województwa Śląskiego z dnia 10.03.2022 r.

Plan Strategicznego dla Wspólnej Polityki Rolnej na lata 2023-2027

Zatwierdzony przez Komisję Europejską *PS WPR 2023-2027*¹⁵³, wykorzystując możliwości, jakie oferuje zreformowana Wspólna Polityka Rolna (WPR) w UE, wspierać będzie w ramach II filarów WPR łączną kwotą 25,2 mld €, szereg projektów oraz działań, które skuteczne i trwałe wzmocnią konkurencyjność i rozwój polskiego rolnictwa oraz rozwój obszarów wiejskich, z uwzględnieniem aspektów przejścia do zielonej i cyfrowej gospodarki. *PS WPR 2023-2027* obejmuje w ramach celu strategicznego *CS 8 P.4. - Poprawa dostępu do infrastruktury turystyczno-rekreacyjnej*, zadania związane z przygotowaniem infrastruktury dostępu obejmującej:

- drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów,
- turystyczne ścieżki i szlaki rowerowe,
- dostęp do miejsc odpoczynku z zadaszeniem, dostępem do Wi-Fi, stacjami napraw rowerów, toaletami, śmietnikami, itp),

która umożliwi nie tylko rozwój gospodarczy, ale także ochronę posiadanych zasobów, szczególnie przyrodniczych, m.in. poprzez wyznaczenie szlaków turystycznych w celu zorganizowania ruchu turystycznego.

PS WPR 2023-2027 przewiduje wsparcie dla rozwoju małej infrastruktury turystyczno-rekreacyjnej w ramach interwencji (*I 13.1.*) *LEADER/RLKS*. Rozwój infrastruktury turystyczno-rekreacyjnej na obszarach wiejskich będzie komplementarnie wspierany w ramach *Polityki Spójności* z programów rozwoju regionalnego oraz w ramach programów współpracy przygranicznej.

PS WPR 2023-2027 wskazuje jako źródło finansowania dróg i infrastruktury drogowej oraz infrastruktury publicznego transportu zbiorowego (*CS 8 P.2 - Poprawa dostępu do infrastruktury publicznej typu: drogi* oraz *CS 8.P 5. - Poprawa dostępu do usług transportu publicznego*) inne programy i źródła (finansowania poza *PS WPR 2023-2027*).

Program poprawy bezpieczeństwa na drogach województwa śląskiego

Program poprawy bezpieczeństwa na drogach województwa śląskiego ma na celu wzrost liczby zrealizowanych zadań drogowych związanych z poprawą *brd* poprzez montaż nowoczesnego oświetlenia przejść dla pieszych, budowę, rozbudowę lub przebudowę przejść dla pieszych, a także zabezpieczenie ciągów komunikacyjnych poprawiające bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego na drogach gminnych i powiatowych, na drogach w miastach na prawach powiatu i drogach wojewódzkich w województwie śląskim. Program obejmuje działania związane z:

- realizacją przejść dla pieszych z zawężeniem pasów ruchu,
- realizacją przejść dla pieszych zawierających dodatkowe rozwiązania wspomagające i ułatwiające przekraczanie drogi, tj.: wyniesionych przejść, wyniesionych skrzyżowań, z wyspami azylu lub z wysuniętymi platformami,
- fakultatywnym zastosowaniem progów spowalniających listwowych lub wyspowych przed przejściami dla pieszych zaliczonymi do przejść o podwyższonym standardzie,
- budową, rozbudową lub przebudową chodników lub ciągów pieszo-rowerowych, stanowiących dojścia do przejścia dla pieszych (nie dotyczy ścieżek rowerowych), na długościach nie większych

¹⁵³ Wersja 1.1 zatwierdzona w dniu 31.08.2022 r. przez Komisję Europejską.

niż obszar oddziaływania przejścia w przypadku ich braku lub ich niewłaściwych parametrów,

- budową, rozbudową lub przebudową przejść dla pieszych z wyspą azylu na jezdniach przeznaczonych do ruchu w obydwu kierunkach o więcej niż dwóch pasach ruchu, a na jezdniach dwupasowych fakultatywnie,
- zapewnieniem warunków widoczności pieszego przez kierowcę i pojazdu przez pieszego (np. usunięcie obiektów i zieleni ograniczających widoczność, korekta łuków, likwidacja lub przeniesienie stanowisk postojowych oraz zmiana lokalizacji przejścia dla pieszych itp.),
- poprawą lub prawidłowym ukształtowaniem wysokościowym nawierzchni dojścia do przejścia dla pieszych, samego przejścia i wysp azylu, w tym zaprojektowanie ramp krawężnikowych,
- zastosowaniem systemu fakturowych oznaczeń nawierzchni dla osób z dysfunkcjami wzroku na lub przed przejściami dla pieszych zaliczonymi do przejść o podwyższonym standardzie,
- zastosowaniem nawierzchni jezdni w kolorze czerwonym oraz nawierzchni jezdni o zwiększonej szorstkości na długości równej odległości widoczności na zatrzymanie, lecz nie mniejszej niż 20,00 m,
- zastosowaniem pasów wibracyjno-akustycznych barwy innej niż biała lub żółta, z uwzględnieniem ochrony terenów przyległych do pasa drogowego przed niekorzystnym oddziaływaniem hałasu,
- fakultatywnym zaprojektowaniem balustrad i ogrodzeń na przejściach dla pieszych zaliczonych do przejść o podwyższonym standardzie,
- montażem nowoczesnego oświetlenia lub modernizacją obecnego oświetlenia przejścia dla pieszych.

Wsparcie wynosi do 50 % szacunkowych kwalifikowanych kosztów realizacji zadania, ale nie więcej niż 50 000 zł. Zadania mogą być realizowane na podstawie istniejącej dokumentacji projektowej lub w systemie „zaprojektuj i wybuduj”. Kosztami niekwalifikowanymi są m.in.: dokumentacja projektowa, nabycie nieruchomości pod pasy drogowe, samodzielne wykonanie ścieżek rowerowych, roboty w ramach utrzymania dróg, nadzory branżowe, nadzór autorski, parkingi, pętle autobusowe i ogrodzenia posesji.

Gmina Wyry może wnioskować w ramach przynależności do Rejonu 1 WORD Katowice w corocznych naborach na maksymalnie 10 zadań.

W ramach Programu Powiat Mikołowski może corocznie wnioskować maksymalnie do 10 zadań obejmujących drogi powiatowe na całym obszarze powiatu, a Województwo Śląskie może składać wnioski bez limitu na drogi wojewódzkie.

Program Współfinansowania Inwestycji Drogowych 2021+¹⁵⁴

WID 2021+ dotyczy zadań na drogach wojewódzkich w województwie śląskim i obejmuje zadania związane z poprawą funkcjonalności systemu drogowego – inwestycje i przebudowy realizowane w ramach porozumień Zarządu Województwa Śląskiego i władz powiatów oraz miast i gmin, na terenie których biegną odcinki dróg wojewódzkich. WID 2021+ obejmuje inwestycje związane z:

- budową i przebudową skrzyżowań – dofinansowanie w wysokości 80 %,
- budową chodników i ciągów pieszo-rowerowych – dofinansowanie w wysokości 50 %,

¹⁵⁴ WID 2021+ - uchwała nr 480/215/VI/2021 Zarządu Województwa Śląskiego z dnia 03.03.2021 r.

- remontem drogi wojewódzkiej w przypadku kiedy wynika to z projektu budowlanego dotyczącego budowy lub chodnika lub ciągu pieszo-rowerowego – dofinansowanie w wysokości 90 %,
- budową zatok przystankowych – dofinansowanie w wysokości 50 %,
- budową sygnalizacji świetlnej – dofinansowanie w wysokości 50 %.

Projekt jest wykonywany zawsze z pokryciem w całości kosztów jego realizacji przez wnioskującą Gminę lub Powiat. Zadania do *WID 2021+* zgłasza Gmina Wiry lub Powiat Mikołowski.

Inne możliwości pozyskiwania środków na realizację inwestycji na drogach gminnych w gminie Wiry to m.in.:

- nowe programy krajowe, wojewódzkie i powiatowe,
- budżet własny gminy,

- środki inwestorów prywatnych w ramach realizowanych przez nich inwestycji mieszkaniowych, handlowych i usługowych oraz aktywności gospodarczej (przebudowa drogi dojazdowej, remont lub przebudowa dróg wokół inwestycji, budowa lub przebudowa skrzyżowań, budowa chodników, dróg dla rowerów lub ciągów pieszo-rowerowych itp.).

Mając na uwadze możliwość powstania nowych programów na poziomie krajowym, wojewódzkim i powiatowym oraz zmiany procedur, wymogów i zakresów istniejących programów, każdorazowo przy składaniu wniosku należy uwzględnić aktualny stan prawny tych programów, ich zakres oraz wymogi formalne.

Spis tabel

Tab. 3.1 Zestawienie lokalizacji szkół podstawowych oraz przedszkoli.....	22	Tab. 3.5. Zestawienie lokalizacji świątyń	23
Tab. 3.2. Zestawienie lokalizacji zakładów pracy i przedsiębiorstw	22	Tab. 3.6. Zestawienie lokalizacji urzędów i instytucji publicznych.....	23
Tab. 3.3. Zestawienie lokalizacji głównych miejsc handlu	22	Tab. 3.7. Zestawienie lokalizacji obiektów opieki zdrowotnej.....	24
Tab. 3.4. Zestawienie lokalizacji piekarni i obiektów gastronomicznych	23		

Spis ilustracji

Rys. 3.1 Populacja w gminie Wiry w latach 2001-2021	19	Rys. 4.12 Wyspowy próg spowalniający w Gostyni, ul. Tyska.....	47
Rys. 3.2 Struktura ludności wg ekonomicznych grup wieku w gminie Wiry.	19	Rys. 4.13 Próg spowalniający z wyspą rozdzielającą w Wyrach, ul. Tysiąclecia	47
Rys. 3.3 Struktura zatrudnienia	20	Rys. 4.14 Znak aktywny w Wyrach, ul. Aleksandra Puszkina	48
Rys. 3.4 Generatory ruchu na terenie gminy Wiry.....	21	Rys. 4.15 Strefa uspokojonego ruchu w Gostyni, ul. Wojciecha Drzymały .	48
Rys. 4.1 Przebieg dróg publicznych w gminie Wiry	26	Rys. 4.16 Infrastruktura bezpieczeństwa ruchu drogowego i uspakajania ruchu w gminie Wiry	49
Rys. 4.2 Obecne klasy techniczne dróg publicznych	31	Rys. 4.17 Rowerzysta korzystający z chodnika z powodu niskiego poziomu bezpieczeństwa na jezdni na DW928 w Gostyni	51
Rys. 4.3 Ograniczenie tonażowe – Gostyń, ul. Rybnicka	32	Rys. 5.1 Droga powiatowa o nawierzchni gruntowej – Wiry, ul. Macierzanki	53
Rys. 4.4 Nośność dróg i ograniczenia tonażowe na drogach w gminie Wiry	34	Rys. 6.1 Lustro drogowe na skrzyżowaniu uli. Pszczyńskiej i Miarowej w Gostyni.....	58
Rys. 4.5 Przejazd kolejowo-drogowy kategorii B – Wiry, ul. Pszczyńska	35	Rys. 6.2 Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego gminie Wiry w latach 2016- 2021	59
Rys. 4.6 Przejazd kolejowo-drogowy kategorii C – Wiry, ul. Tysiąclecia.	36	Rys. 7.1 Zadania inwestycyjne i remontowe w gminie Wiry zrealizowane w latach 2017-2021	62
Rys. 4.7 Lokalizacja przejazdów kolejowo-drogowych w gminie Wiry	37	Rys. 7.2 Zadania niezrealizowane, posiadające opracowaną w latach 2017- 2021 dokumentację	64
Rys. 4.8 Infrastruktura przystankowa – Wiry, ul. Główna	39		
Rys. 4.9 Obecna dostępność komunikacyjna od przystanków transportu zbiorowego	41		
Rys. 4.10 Porównanie wyników GPR 2010/2015/2020 dla DW928.....	44		
Rys. 4.11 Wyświetlacz dynamicznej prędkości pojazdów w Wyrach, ul. Łaziska	46		

Rys. 8.1 Warianty koncepcji przebiegu autostrady A4 bis przez gminę Wyry	65	Rys. 9.1 Planowane klasy techniczne dróg publicznych	88
Rys. 8.2 Warianty przebiegu Szprychy nr 7.2 Opczno – Katowice/WMŚ – (gmina Wyry) – granica państwa	66	Rys. 9.2 Możliwe do utworzenia ciągi drogowe	90
Rys. 8.3 Planowane krajowe, wojewódzkie i powiatowe inwestycje drogowe i kolejowe na terenie gminy Wyry	72	Rys. 9.3 Propozycja przebiegów dróg jednokierunkowych.....	92
Rys. 8.4 Inwestycje drogowe ujęte w dokumentach strategicznych gminy Wyry.....	77	Rys. 9.4 Autostrada rowerowa Jaworzno, Polska	108
		Rys. 9.5 Obecna i zalecana dostępność komunikacyjna od przystanków transportu zbiorowego	114