

ZARZĄDZENIE NR B.0050.203.2024
BURMISTRZA MIASTA BIERUNIA

z dnia 31 grudnia 2024 r.

w sprawie przyjęcia „Planu Rozwoju Sieci Drogowej w Gminie Bieruń na lata 2024-2029”

Na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 2 i art. 30 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tj. Dz. U. z 2024 r. poz. 1465 ze zm.) oraz art. 20 pkt. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tj. Dz. U. z 2024 r. poz. 320 ze zm.)

BURMISTRZ MIASTA BIERUNIA
postanawia:

§ 1. Przyjąć „Plan Rozwoju Sieci Drogowej w Gminie Bieruń na lata 2024-2029”, dla których Burmistrz Miasta Bierunia jest zarządcą, stanowiący załącznik do niniejszego zarządzenia.

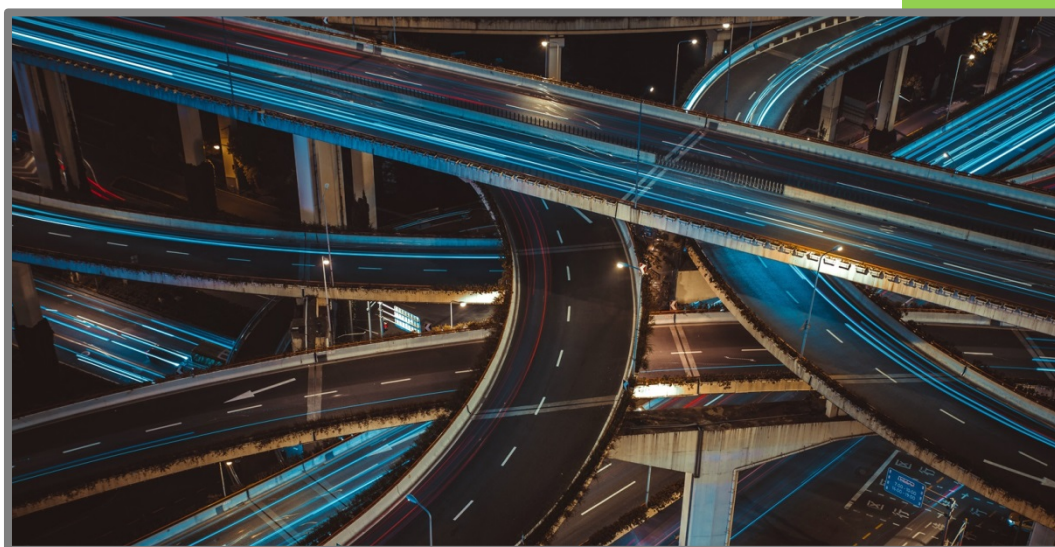
§ 2. Wykonanie i aktualizację treści zarządzenia powierzyć pracownikom Wydziału Inwestycji i Remontów.

§ 3. Nadzór nad realizacją zarządzenia powierzyć Naczelnikowi Wydziału Inwestycji i Remontów.

§ 4. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

Załącznik do zarządzenia Nr B.0050.203.2024
Burmistrza Miasta Bierunia
z dnia 31 grudnia 2024 r.

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ W GMINIE BIERUŃ NA LATA 2024-2029



Bieruń 2024 r.

Spis treści

1.	Wstęp	2
1.1.	Definicja drogi	2
1.2.	Drogi publiczne – wiadomości podstawowe	3
1.3.	Drogi wewnętrzne – wiadomości podstawowe	3
2.	Cel i zakres opracowania	4
3.	Spójność „Planu rozwoju...” z innymi dokumentami planistycznymi	4
4.	Charakterystyka Gminy Bieruń	7
5.	Charakterystyka układu komunikacyjnego na terenie Gminy Bieruń	9
5.1.	Drogi krajowe	9
5.2.	Drogi wojewódzkie	11
5.3.	Drogi powiatowe	11
5.4.	Drogi gminne	12
5.4.1.	Drogi publiczne	12
5.4.2.	Drogi wewnętrzne	12
5.4.3.	Drogi oraz trasy rowerowe	13
5.4.4.	Mosty i przepusty na drogach gminnych	19
5.4.5.	Przejazdy kolejowe	21
5.4.6.	Przejścia dla pieszych	23
6.	Kryteria kwalifikacji dróg gminnych do budowy, rozbudowy, przebudowy i remontu	24
7.	Cele zaplanowanych inwestycji zmierzające do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego	25
8.	Finansowanie dróg gminnych	26
9.	Podsumowanie i wnioski	26

1. Wstęp

Opracowywanie projektów planów rozwoju sieci drogowej należy do podstawowych zadań zarządców dróg publicznych. Zadanie to zostało określone w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych: *Do zarządcy drogi należy w szczególności: [między innymi] opracowywanie projektów planów rozwoju sieci drogowej oraz bieżące informowanie o tych planach organów właściwych do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego* (art. 20 pkt 1 ust. dr. publ.).

O planach rozwoju sieci drogowej są więc informowane organy właściwe do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Potwierdza to przepis ustawy o drogach publicznych: *Zarządca drogi sporządza i weryfikuje okresowo plany rozwoju sieci drogowej i przekazuje je, niezwłocznie po sporządzeniu, organom właściwym w sprawie sporządzania planu zagospodarowania przestrzennego* (art. 35 ust. 1 ust. dr. publ.). W związku z tym w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego przeznacza się pod przyszłą budowę dróg pasy terenu o odpowiedniej szerokości (art. 35 ust. 2 ust. dr. publ.).

Należy zwrócić uwagę, że plany rozwoju sieci drogowej nie są aktami prawa miejscowego. Natomiast aktami prawa miejscowego są plany zagospodarowania przestrzennego: plany ogólne i plany miejscowe. Przy czym zarządcy dróg mają w odpowiednim zakresie wpływ na ustalenia planów zagospodarowania przestrzennego. Projekty planów ogólnych są bowiem uzgadnianie z właściwymi zarządcami dróg w zakresie ustaleń dotyczących realizacji inwestycji drogowych, a projekty planów miejscowych – z właściwym zarządcą drogi, jeżeli sposób zagospodarowania gruntów przyległych do pasa drogowego lub zmiana tego sposobu mogą mieć wpływ na ruch drogowy lub samą drogę.

Powyższe wskazuje, że realizacja ustaleń planów rozwoju sieci drogowej wymaga uwzględnienia ich w planach zagospodarowania przestrzennego. Należy jednak zwrócić uwagę, że co do dróg gminnych ich zarządcą jest ten sam podmiot, który jest organem właściwym w sprawie sporządzania projektu planu zagospodarowania przestrzennego – burmistrz (wójt, prezydent miasta).

Do zarządców dróg należy też wiele innych zadań, w tym opracowywanie projektów planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich, a także pełnienie funkcji inwestora (art. 20 pkt 2 i 3 ust. dr. publ.).

Powołane wyżej przepisy dotyczą dróg publicznych i ich zarządców, nie dotyczą natomiast dróg innych niż publiczne, w tym dróg wewnętrznych i ich zarządców lub właścicieli.

1.1. Definicja drogi

Prawna, techniczno-budowlana definicja drogi zawarta jest w ustawie o drogach publicznych. Użyte w tej ustawie określenie „droga” oznacza „budowlę składającą się z części i urządzeń drogi, budowli ziemnych, lub drogowych obiektów inżynierskich, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane, stanowiącą całość techniczno-użytkową, usytuowaną w pasie

drogowym i przeznaczoną do ruchu lub postoju pojazdów, ruchu pieszych, ruchu osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt” (art. 4 pkt 2 ust. dr. publ.). Przy czym określenie „pas drogowy” oznacza „wydzielony liniami rozgraniczającymi grunt wraz z przestrzenią nad i pod jego powierzchnią, w którym jest lub będzie usytuowana droga” (art. 4 pkt 1 ust. dr. publ.). Zaś owe przepisy wydane na podstawie art. 7 ustawy Prawo budowlane to rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych.

Definicja ta dotyczy dróg publicznych, a także dróg wewnętrznych, o których mowa w art. 8 ustawy o drogach publicznych, a zatem również dróg rowerowych.

Do projektowania, budowy, przebudowy lub użytkowania dróg publicznych oraz projektowania, budowy lub przebudowy urządzeń obcych sytuowanych w pasach drogowych tych dróg stosuje się przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych. Rozporządzenie to określa warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, oraz warunki techniczne użytkowania tych dróg.

1.2. Drogi publiczne – wiadomości podstawowe

Drogami publicznymi są drogi, które na podstawie przepisów ustawy o drogach publicznych, w drodze uchwały odpowiedniego organu administracji rządowej lub jednostki samorządu terytorialnego, zostały zaliczone do jednej z wyżej wskazanych kategorii dróg: krajowych, wojewódzkich, powiatowych albo gminnych (art. 1, art. 2 ust. 1 ust. dr. publ.). Zaliczenie dróg na terenie Gminy Bieruń do kategorii dróg gminnych następuje w drodze uchwały Rady Miejskiej w Bieruniu (na podst. art. 7 ust. 2 ust. dr. publ.). Drogi te stanowią własność Gminy Bieruń (na podst. art. 2a ust. 2 ust. dr. publ.).

Zarządcami poszczególnych kategorii dróg na terenie Gminy Bieruń są (na podst. art. 19 ust. 2 ust. dr. publ.): Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, Zarząd Województwa Śląskiego, Zarząd Powiatu Bieruńsko-Lędzińskiego oraz, dla dróg gminnych, Burmistrz Miasta Bierunia.

Do właściwości zarządcy drogi należą sprawy z zakresu planowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg (art. 19 ust. 1 ust. dr. publ.). **Do kompetencji zarządcy drogi należy między innymi opracowywanie projektów planów rozwoju sieci drogowej oraz bieżące informowanie o tych planach organów właściwych do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (art. 20 pkt 1 ust. dr. publ.).** Przepis ten stanowi więc podstawę prawną opracowania niniejszego Planu rozwoju gminnej sieci drogowej w Gminie Bieruń w odniesieniu do gminnych dróg publicznych.

1.3. Drogi wewnętrzne – wiadomości podstawowe

Drogami wewnętrznymi są drogi, parkingi oraz place przeznaczone do ruchu pojazdów, niezaliczone do żadnej z kategorii dróg publicznych, również do kategorii dróg gminnych, i niezlokalizowane w pasie drogowym takiej drogi (art. 8 ust. 1 ust. dr. publ.). Drogami wewnętrznymi są także odrębne, czyli

niebędące częściami innych dróg, drogi dla rowerów oraz drogi dla pieszych i rowerów (art. 8 ust. 1¹ ust. dr. publ.). Drogi wewnętrzne nie są drogami publicznymi w rozumieniu przepisów ustawy o drogach publicznych. Jednakże są powszechnie dostępne i na ogół może z nich korzystać każdy, zgodnie z ich przeznaczeniem.

Nieruchomości, na których znajdują się drogi wewnętrzne, nie muszą stanowić własności Gminy Bieruń. Mogą być zarówno własnością publiczną, jak i własnością prywatną.

Budowa, przebudowa, remont, utrzymanie i ochrona dróg wewnętrznych oraz zarządzanie nimi, a także finansowanie tych zadań należy do zarządcy terenu, na którym jest zlokalizowana droga, a w przypadku jego braku – do właściciela tego terenu (art. 8 ust. 2 i 3 ust. dr. publ., wszedł w życie 21.9.2022 r.).

2. Cel i zakres opracowania

„Plan rozwoju sieci drogowej w Gminie Bieruń na lata 2024-2029” (dalej: „Plan rozwoju...”) jest dokumentem służącym do wyznaczenia kierunków inwestycyjnych rozwoju tej sieci w zakresie budowy, rozbudowy, przebudowy i remontu dróg oraz w zakresie opracowania dokumentacji projektowych umożliwiających realizację tego celu.

Realizacja „Plan rozwoju...” wpłynie na ulepszanie sieci drogowej i systemów transportowych, będzie przyczyniać się do obniżania kosztów transportu, rozładowywania natężenia ruchu i skracania czasu przejazdu, zmniejszania obciążeń środowiskowych powodowanych przez transport drogowy, poprawy jakości usług na drogach, a także do poprawy bezpieczeństwa ruchu samochodowego, rowerowego i pieszego.

Zarządzeniem Burmistrza Miasta Bierunia nr B.0050.85.2017 z dnia 24 kwietnia 2017 r. został przyjęty „Plan Rozwoju Sieci Dróg Gminnych w Gminie Bieruń na lata 2017-2023”. Z kolei niniejszy „Plan rozwoju...” obejmuje okres od 2024 do 2029 roku, czyli okres zgodny z obecną kadencją Rady Miejskiej.

Zakres opracowania „Planu rozwoju...” uwzględnia sieć drogową na terenie Gminy Bieruń.

3. Spójność „Planu rozwoju...” z innymi dokumentami planistycznymi

Niniejszy „Plan rozwoju...” jest spójny z dokumentami strategicznymi i planistycznymi wyznaczającymi kierunki działań wpływających na rozwój Gminy. Są to:

- na poziomie krajowym: „Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” przyjęta uchwałą nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r.¹,
- na poziomie regionalnym: „Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego »Śląskie 2030«” przyjęta uchwałą nr VI/24/1/2020 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 19 października 2020 r.²,

¹M.P. z 2019 r., poz. 1054

²https://bip.slaskie.pl/sejmik_wojewodztwa/sesje_sejmiku/uchwaly/uchwala-sejmiku-nr-vi-24-1-2020-z-dnia-2020-10-19.html

- na poziomie lokalnym: „Strategia Rozwoju Powiatu Bieruńsko-Lędzkiego 2030+” przyjęta uchwałą nr XLIII/218/21 Rady Powiatu Bieruńsko-Lędzkiego z dnia 20 grudnia 2021 r.,
- oraz „Strategia Rozwoju Miasta Bierunia 2035” przyjęta uchwałą nr X/1/2021 Rady Miejskiej w Bieruniu z dnia 28 października 2021 r.,
- a także „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bierunia” przyjęta uchwałą nr XIV/19/2023 Rady Miejskiej w Bieruniu z dnia 30 listopada 2023 r.

„Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” jest dokumentem planistycznym, który stanowi integralny element spójnego systemu zarządzania krajowymi dokumentami strategicznymi. Istotą „Strategii...” jest wskazanie celu oraz nakreślenie kierunków rozwoju transportu, tak aby etapowo do 2030 r. możliwe było osiągnięcie celów założonych w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Głównym celem krajowej polityki transportowej jest zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego poprzez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym.

„Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego »Śląskie 2030«” jest aktualizacją Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+” i stanowi kolejną edycję tego kluczowego dokumentu określającego cele strategiczne, cele operacyjne i kierunki działań rozwoju regionu oraz instrumenty ich realizacji w perspektywie roku 2030.

„Strategia Rozwoju Powiatu Bieruńsko-Lędzkiego 2030+” jest najważniejszym dokumentem tworzoną przez samorząd powiatowy, określającym cele i priorytety polityki rozwoju powiatu. Jako jeden z priorytetów „Strategia...” ta wskazuje modernizację i rozbudowę dróg, rozwój sieci ciągów pieszo-rowerowych, a także inteligentny transport zbiorowy międzygminny i metropolitalny w Powiecie. Priorytet ten jest nastawiony na wewnętrzne uspojnienie Powiatu oraz integrację z obszarem metropolitalnym GZM, a także obecność Powiatu w otoczeniu zewnętrznym o różnym zasięgu geograficznym poprzez modernizowaną i nową infrastrukturę transportową.

Opracowanie „Strategii Rozwoju Miasta Bierunia 2035” zostało poprzedzone opracowaniem diagnozy sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej miasta. Wśród kierunków realizacji celów operacyjnych „Strategii...” wskazano m.in. przeprowadzenie zmian w systemie zagospodarowania przestrzennego (studium, plany miejscowe), ukierunkowane na nowe aktywności gospodarcze oraz na stworzenie atrakcyjnej oferty nieruchomości mieszkaniowych, zgodne z modelem systemu funkcjonalno-przestrzennego Gminy Bieruń.

Jednymi z celów operacyjnych, wskazanych w Strategii Rozwoju Miasta Bierunia 2035 są:

Cel operacyjny 2.5. Dostępne i odpowiednio zagospodarowane tereny zieleni i rekreacji.

Kierunki realizacji tego celu operacyjnego to m.in.:

- a) podniesienie standardu zagospodarowania terenów zielonych na cele sportowe i rekreacyjne,
- b) usieciowienie ciągów sportowo-rekreacyjnych (ścieżki rowerowe i piesze) w skali powiatu i GZM oraz w powiązaniu z terenami rekreacyjnymi Tychów.

Wymienione wyżej dokumenty strategiczne charakteryzują się znacznym stopniem ogólności. Nie zawierają one szczegółowych wskazań dotyczących rozwoju sieci drogowej. Natomiast ich konkretyzacja następuje – jak już o tym wspomniano we wstępie – w projektach planów rozwoju sieci drogowej. Opracowywanie tych planów oraz bieżące informowanie o nich organów właściwych do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego należy do podstawowych zadań zarządców dróg publicznych. Taki też jest główny cel niniejszego „Planu rozwoju sieci drogowej w Gminie Bieruń na lata 2024-2029”.

Opracowanie jest spójne ze „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bierunia”, które zostało przyjęte uchwałą nr XIV/19/2023 Rady Miejskiej w Bieruniu z dnia 30 listopada 2023 r., a także z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego.

Studium określa kierunki rozwoju zagospodarowania przestrzennego miasta Bierunia, zgodne z celami strategicznymi wyznaczonymi w strategii rozwoju miasta.

W miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego wyznacza się tereny pod różne przeznaczenia, zgodnie z ustaleniami Studium, co sprzyja porządkowaniu przestrzeni i zrównoważonemu rozwojowi całego obszaru miasta. Ponadto zapisy miejscowych planów regulują kierunek rozwoju danej jednostki miejskiej i wskazują sposób zagospodarowania poszczególnych przeznaczeń, zarówno pod względem lokalizowania zabudowy, jak również infrastruktury technicznej czy też systemu komunikacji drogowej i pieszej. Ma to na celu przede wszystkim utrzymanie wysokiego poziomu zróżnicowania struktury funkcjonalnej, jak również ograniczenie dysproporcji rozwojowych poszczególnych części Gminy Bieruń. Gmina Bieruń charakteryzuje się procentowo dużym pokryciem terenu aktami prawa miejscowego. W chwili obecnej uchwalone i obowiązujące plany miejscowe obejmują powierzchnię 2928 ha (ok. 80,2% powierzchni Gminy). Władze miasta określając politykę przestrzenną, w tym planując infrastrukturę drogową, uwzględniają oczekiwania mieszkańców, przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju i zachowaniu ładu przestrzennego. W związku z powyższym należy uznać, iż wszystkie obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego wpisują się w założenia strategii rozwoju miasta; na poziomie lokalnym – są spójne ze **Strategią Rozwoju Sportu i Rekreacji** oraz zawartymi w niej rozwiązaniami w zakresie infrastruktury rowerowej, przyjętą Uchwałą nr V/4/2022 Rady Miejskiej w Bieruniu z dnia 28 kwietnia 2022 r. w sprawie przyjęcia „Strategii Rozwoju Sportu i Rekreacji w gminie Bieruń na lata 2022-2028”:

Cel strategiczny nr 1 - Powszechny dostęp do wysokiej jakości usług w zakresie sportu i rekreacji.

Kierunek działań nr 3 - Atrakcyjna baza sportowo-rekreacyjna.

Zadania:

- a) kontynuacja modernizacji i budowy obiektów rekreacyjnych (place zabaw, ścieżki spacerowo-biegowe, drogi rowerowe),
- b) rewitalizacja terenów zielonych i miejsc do uprawiania rekreacji (parki, ścieżki spacerowo-biegowe, drogi rowerowe).

23 sierpnia br. w siedzibie Starostwa Powiatowego w Bieruniu odbył się Konwent Powiatu Bieruńsko-Lędzkiego. Był to pierwszy konwent burmistrzów i wójtów nowej kadencji samorządowej. Spotkanie miało na celu nawiązanie ścisłej współpracy merytorycznej i organizacyjnej gmin powiatu. Podczas spotkania poruszone zostały sprawy m. in. związane z drogami, inwestycjami. Konwent zaowocował także podpisaniem „Listu intencyjnego w sprawie określenia zasad współpracy przy opracowaniu realizacji i wdrażaniu Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Gmin Powiatu Bieruńsko-Lędzkiego i Powiatu na lata 2025-2035+”.

Celem Strategii będzie skoordynowanie działań i planów związanych z transformacją gmin prowadzącą do wygaszenia działalności górniczej. Sygnatariuszami listu byli wóldarze gmin, starosta bieruńsko-lędzki Łukasz Odelga oraz wicestarosta Zofia Dudek.

4. Charakterystyka Gminy Bieruń

Gmina Bieruń położona jest w środkowo-wschodniej części województwa śląskiego. Znaczną część granic miasta wyznaczają rzeki Wisła, Przemsza, Mleczna oraz Gostynka. Bieruń graniczy z miastem Tychy (zachód), gminą Bojszowy i Oświęcim (południe), miastem Łęczyną i gminą Chełm Śląski (północ), z gminą Chełmek (wschód).

Bieruń łącznie z Łęczyną, Bojszowami, Imielinem i Chełmem Śląskim formuje powiat bieruńsko-lędzki. Siedziba Starostwa oraz znaczna część agend powiatowych znajduje się w Bieruniu, który jest największą pod względem liczby mieszkańców, powierzchni oraz zgromadzonego potencjału gminą powiatu bieruńsko-lędzkiego. Jej powierzchnia wynosi 4.067ha, którą zamieszkuje 18 125 osób (stan na dzień 30.09.2024 r. wg danych Urzędu Miejskiego w Bieruniu). Gęstość zaludnienia w gminie wynosi 467,9 osoby na km² (stan na luty 2024 zgodnie z Uchwałą nr IV/4/2024 Rady Miejskiej w Bieruniu z dnia 27 marca 2024 r. w sprawie aktualności studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Bierunia oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego miasta Bierunia).

Miasto zlokalizowane jest na obszarze ograniczonym korytami rzek: Gostynki, Wisły oraz Przemszy, a jego krajobraz ukształtowany jest poprzez niewysokie pagórki, liczne lasy i stawy rybne oraz piaszczyste wydmy dna doliny Wisły. Prawie cały obszar gminy znajduje się w zasięgu obszarów górniczych złóż węgla kamiennego, z dwoma dużymi kopalniami funkcjonującymi obecnie pod jednym szyldem Polska Grupa

Górnicza Sp. z o.o. Oddział KWK Piast-Ziemowit, co skutkuje również wpływem poeksploatacyjnych osiadań terenu.

Bieruń położony jest na szlaku komunikacyjnym Tychy-Oświęcim oraz Mysłowice-Pszczyna, a także w niewielkiej odległości od tras komunikacyjnych: autostrady A4 i drogi ekspresowej S1. Miasto posiada dość dobrze rozwiniętą sieć dróg. W przeszłości przebiegały przez jego obszar liczne szlaki handlowe i komunikacyjne. Obecnie przez terytorium miasta przebiega droga krajowa (DK nr 44) łącząca Śląsk z Krakowem.

Układ przestrzenny Bierunia jest typowym układem dla wszystkich miast lokowanych w okresie średniowiecza w oparciu o prawo niemieckie. Regularny plan miasta z położonym w centrum kwadratowym lub zbliżonym kształtem do kwadratu w swym rzucie rynkiem, pełniącym często funkcję placu targowego, otoczonym kamienicami. Ulice odchodziły od rynku pod kątem prostym. Miasto do pożaru w połowie XIX w. posiadało drewnianą zabudowę. Wyjątek stanowiły wzniesione w XVIII w. murowany kościół i kilka kamienic. Bieruń od samych początków swej lokacji był miastem otwartym. Nie posiadał murów, wałów miejskich i prowadzących doń bram. Używane potocznie nazwy: Brama Krakowska i Brama Opawska są jedynie określeniem wylotów głównego traktu przecinającego miasto, zlokalizowanych przy dwóch mostach rzecznych.

Zdjęcie 1. Bieruń



Źródło: strona internetowa Urzędu Miejskiego (<https://bierun.pl/assets/pics/a-w-tresci/miasto.jpg>)

Głównymi gałęziami gospodarki na terenie Gminy Bieruń są: przemysł wydobywczy [górnictwo węgla kamiennego], przetwórstwo mleczarskie, przemysł spożywczy, samochodowy, chemiczny oraz budownictwo i rolnictwo.

Na znaczenie gospodarcze Gminy wpływa głównie kilka dużych zakładów działających na jej terenie, takich jak: Danone sp. z o.o., Nitroerg S.A., ERG Bieruń-Folie sp. z o.o., Polska Grupa Górnicza S.A. Oddział KWK Piast-Ziemowit, Okręgowa Spółdzielnia Mleczarska Bieruń, Adient Seating Poland sp. z o.o., Auto Partner S.A., Basco-1, Carbud S.A., Unitrans, Europack-Foils sp. z o.o., SPM sp. z o.o., Tenglong Polska Sp. z o.o., Hager Production Poland sp. z o.o., Techpol system sp. z o.o. oraz sąsiadujący z Gminą FCA Poland S.A. Oprócz dużych zakładów na terenie Gminy funkcjonuje ponad 1400 małych przedsiębiorstw, zajmujących się: usługami (ok. 30%), handlem (ok. 30%), budownictwem (ok. 10%), transportem (ok. 10%), przemysłem (ok. 10%) oraz inną działalnością. Znaczenie gospodarcze ma także działalność rolnicza.

Infrastruktura drogowa jest jednym z najistotniejszych elementów warunkujących prawidłowe funkcjonowanie całej gospodarki, której rozwój wpływa z kolei na rozwój Gminy Bieruń.

5. Charakterystyka układu komunikacyjnego na terenie Gminy Bieruń

Sieć drogowa na terenie Gminy Bieruń składa się z dróg publicznych każdej z kategorii, o których mowa w art. 2 ust. 1 ustawy o drogach publicznych, czyli z dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych, a także z dróg, które nie są drogami publicznymi w rozumieniu tej ustawy, czyli z dróg wewnętrznych i rowerowych.

5.1. Drogi krajowe

Na terenie powiatu bieruńsko-lędzińskiego długość dróg krajowych 16,685 km.

Droga krajowa nr 44 (DK44)

W sieci dróg na terenie gminy znajduje się odcinek drogi krajowej nr 44 (ul. Turyńska i ul. Warszawska) o długości 10,4 km, która przebiega przez województwo śląskie oraz małopolskie. Jest jedną z czterech dróg, obok: A4, DK79 i DK94, łączących Górny Śląsk z Krakowem.

Większość odcinka drogi krajowej nr 44 przebiega w obszarze zabudowanym gminy Bieruń, tj. od granicy powiatu bieruńsko-lędzińskiego z miastem Tychy do granicy województwa małopolskiego.

Droga ekspresowa S1 i jej obwodnice

Droga ekspresowa S1 stanowi część sieci dróg krajowych klasy S, spełnia rolę doprowadzenia ruchu kołowego do układu autostrad oraz dróg obsługujących ważne relacje międzyregionalne i międzynarodowe. Istniejący odcinek drogi ekspresowej S1 w powiecie bieruńsko-lędzińskim o długości 4,6 km przebiega na obrzeżach miasta Łędziny.

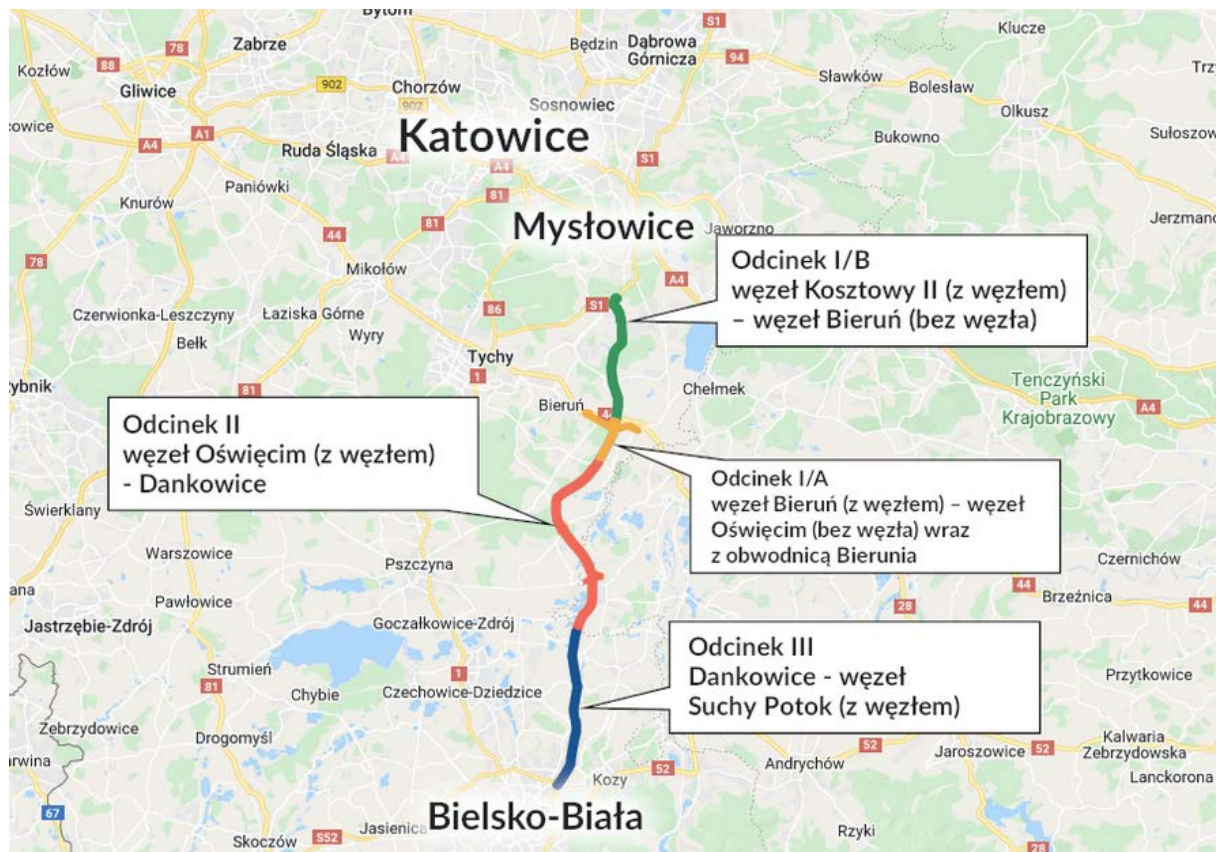
PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ W GMINIE BIERUŃ NA LATA 2024-2029

Na terenie Bierunia zrealizowane zostaną 2 odcinki drogi ekspresowej:

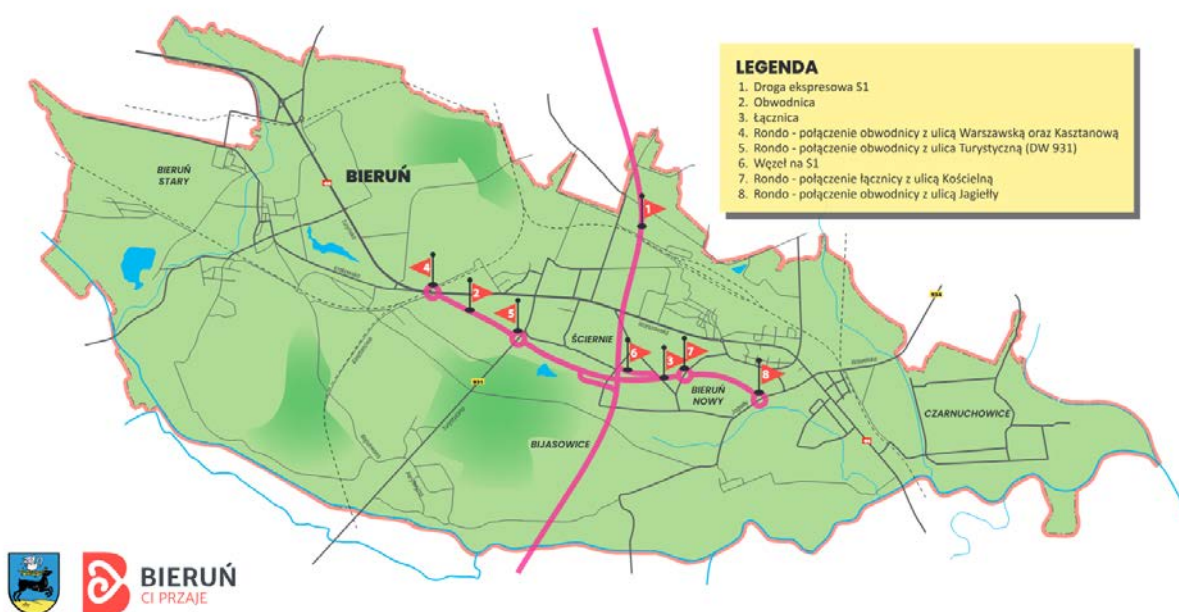
Odcinek I/A węzeł Bieruń (z węzłem) – węzeł Oświęcim (bez węzła) wraz z obwodnicą Bierunia o dł. 2,86 km,

Odcinek I/B węzeł Kosztowy II (z węzłem) – węzeł Bieruń (bez węzła) o dł. 10 km.

Rysunek 1 i 2. Droga ekspresowa S1



Źródło: <https://s1-myslowice-bielsko.pl/index.html>



Źródło: opracowanie własne

5.2. Drogi wojewódzkie

W sieci dróg na terenie gminy Bieruń znajdują się odcinki dróg wojewódzkich nr 931 i 934 o łącznej długości 4,134 km (w skali powiatu – łączna długość odcinków dróg wojewódzkich to 23,192 km). Są to ul. Turystyczna (DW931) w Bieruniu i ul. Wawelska (DW934) w Bieruniu. W ciągu tych dróg znajdują się 1 most, 2 przepusty oraz 1 przejazd kolejowy.

DW931 ul. Turystyczna – początek odcinka drogi rozpoczyna się na skrzyżowaniu z DK44, przebieg w kierunku gminy Bojszowy, ul. Gościnną. Długość odcinka wynosi 3,154 km, jezdnia o szerokości 6,10 m, (naw. bitumiczna). Dopuszczalna nośność nawierzchni 80kN. Klasa drogi G.

DW934 ul. Wawelska – początek odcinka drogi rozpoczyna się od ul. Chełmskiej (granica gminy Chełm Śląski i gminy Bieruń km 18+458), przebieg w kierunku skrzyżowania do DK44 (km 19+438), ul. Warszawskiej. Długość odcinka wynosi 0+980 km, jezdnia o szerokości zmiennej od 6,10 m do 7,20 m (naw. bitumiczna). Dopuszczalna nośność nawierzchni 80kN. Klasa drogi G.

5.3. Drogi powiatowe

Art. 6a ust. 1 Ustawy o drogach publicznych określa, że do dróg powiatowych zalicza się drogi inne niż krajowe i wojewódzkie, stanowiące połączenia miast będących siedzibami powiatów z siedzibami gmin i miast oraz siedzibami gmin między sobą.

Dane dotyczące wszystkich dróg powiatowych:

- długość [km]: 102 (w tym na terenie Gminy Bieruń: 21,303),
- powierzchnia [tys. m²]: 607,561 (w tym na terenie Gminy Bieruń: 135,805).

Poniżej zamieszczono tabelę z wykazem dróg powiatowych znajdujących się na terenie gminy Bieruń.

Tabela 1. Wykaz dróg powiatowych na terenie Bierunia

Lp.	Nr drogi	Nazwa ulicy	Przebieg	Klasa	Długość (km)	Powierzchnia (tys. m ²)
1.	4137 S	Wawelska	DK44 – Jagiełły	Z	0,377	2,150
2.	4137 S	Jagiełły	Wawelska – Bijasowicka	Z	1,275	7,514
3.	4137 S	Bijasowicka	Jagiełły – Krupnicza	Z	1,173	5,884
4.	4137 S	Krupnicza	Bijasowicka – Skromna (Bojszowy)	Z	0,753	3,420
5.	5900 S	Świerczyniecka	Oświęcimska – Barwna (Bojszowy)	Z	1,917	13,800
6.	5904 S	Bogusławskiego	Lipowa – DK44	Z	1,293	7,758
7.	5905 S	Bojszowska	Krakowska – DW931	L	3,293	19,627

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ W GMINIE BIERUŃ NA LATA 2024-2029

8.	5906 S	Chemików	DK44 – zakłady Erg S.A.	Z	2,720	19,380
9.	5907 S	Krakowska	Chemików – DK44	Z	1,586	12,530
10.	5908 S	Lędzińska	Granica Lędzin – Granica Tychów	G	1,957	10,570
11.	5919S	Remizowa	DW934 – Kosynierów	D	0,367	2,202
12.	5925 S	Kosynierów	Ofiar Oświęcimskich – DK44	L	0,199	0,900
13.	5925 S	Ofiar Oświęcimskich	DW934 – Kosynierów	L	0,287	0,910
14.	5926 S	Patriotów	Bohaterów Westerplatte – DK44	L	0,200	0,780
15.	5926 S	Bohaterów Westerplatte	DW934 – Mielęckiego	L	1,261	7,600
16.	5927 S	Mielęckiego	Bohaterów Westerplatte – wał rz. Wisły	Z	2,493	19,900
17.	8020 S	Lokalna	Świerczyńska – granica m. Tychy	L	0,152	0,880
RAZEM					21,303	135,805

Źródło: https://pzd.powiatbl.pl/files/files/wykaz_dro_g_powiatowych_2.pdf

5.4. Drogi gminne

5.4.1. Drogi publiczne

Art. 7. 1. Ustawy o drogach publicznych określa, że do dróg gminnych zalicza się drogi o znaczeniu lokalnym niezaliczone do innych kategorii, stanowiące uzupełniającą sieć dróg służących miejscowym potrzebom, z wyłączeniem dróg wewnętrznych.

W załączniku nr 1 zamieszczono wykaz dróg gminnych (publicznych) na terenie Gminy Bieruń, uwzględniający kryteria kwalifikacji dróg do rozbudowy/przebudowy/remontu.

5.4.2. Drogi wewnętrzne

Art. 8. 1. Ustawy o drogach publicznych określa, że drogi, parkingi oraz place przeznaczone do ruchu pojazdów, niezaliczone do żadnej z kategorii dróg publicznych i niezlokalizowane w pasie drogowym takiej drogi, są drogami wewnętrznymi.

W załączniku nr 2 zamieszczono wykaz dróg wewnętrznych na terenie Gminy Bieruń, uwzględniający kryteria kwalifikacji dróg do budowy/rozbudowy/przebudowy/remontu.

5.4.3. Drogi oraz trasy rowerowe

Podstawowe definicje:

Droga rowerowa (inaczej ścieżka rowerowa): droga lub jej część przeznaczona do ruchu rowerów, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi; droga dla rowerów jest oddzielona od innych dróg lub jezdni tej samej drogi konstrukcyjnie lub za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Ciąg pieszo-rowerowy (inaczej droga dla pieszych i rowerów): droga lub jej część przeznaczona do ruchu pieszych i rowerów, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi.

Trasa rowerowa czytelny i spójny ciąg różnych rozwiązań technicznych, funkcjonalnie łączący poszczególne części miasta i obejmujący: wydzielone drogi rowerowe (drogi dla rowerów), pasy i kontrapasy rowerowe, ulice o ruchu uspokojonym, strefy zamieszkania, łączniki rowerowe, drogi niepubliczne o małym ruchu (w porozumieniu z zarządcą takiej drogi) oraz inne odcinki, które mogą być bezpiecznie i wygodnie wykorzystywane przez rowerzystów. W skład jednej trasy rowerowej mogą wchodzić dwie (lub więcej) drogi rowerowe, biegnące równolegle (np. po dwóch stronach jezdni czy rzeki) lub ulice o ruchu uspokojonym.

Zdjęcie 2. Droga rowerowa w Bieruniu



Źródło: strona internetowa Urzędu Miejskiego
(<https://www.bierun.pl/assets/pics/aktualnosci/2022-07/rower2.png>)

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ W GMINIE BIERUŃ NA LATA 2024-2029

W Bieruniu można skorzystać z dziesięciu tras rowerowych oraz dwóch turystycznych szlaków pieszych. Dają one łącznie ponad 70 km wyznaczonych tras rowerowych oraz ponad 16 km szlaków pieszych. Pamiętać jednak należy, że rzeczywista długość wyżej wymienionych tras, ze względu na odcinki wspólne (tj. pokrywające się różne trasy rowerowe i szlaki piesze) wynosi około 50 km.

Tabela 2. Wykaz tras rowerowych przechodzących przez Gminę Bieruń

Nazwa/nr szlaku	Kolor oznaczenia	początek - koniec trasy	Przebieg szczegółowy
Trasa rowerowa nr 8	żółty	Pszczyna – Sławków	Pszczyna – Os. Piłsudskiego – Jankowice – Studzienice – Stara Sięgarnia (Międzyrzecze) – Międzyrzecze – Bojszowy Nowe – Świerczyniec – Łysina – Bieruń Stary – Górki – Goławiec – Imielin – Pasieczki – Imielin Jazd – Dziewkowice-Jazd – Jeleń (Jaworzno) – Celinowe Górki – Sielec – Bory – Stara Huta – Os. Górnicze – Jaworzno – Dobra – Szczakowa – zalew Sosina – Burki – Niwa – Sławków
Trasa rowerowa nr 132	zielony (na terenie Bierunia czerwony)	Bieruń Stary – Ruda Śląska	Bieruń Stary – Łysina – Świerczyniec – Cielmice – Paprocany – Żwaków – Gostyń – Wyrzy – Kol. Wojewódzka – Mikołów – Reta – Stara Kuźnica – Ruda Śląska
Trasa rowerowa nr 134	zielony	Bieruń Stary – Wilkowyje	Bieruń Stary – Za Kopcem – Polne Domy – Bory – Cielmice – Osiedle Z – Paprocany – Rogatki – Przygon – Żwaków – Osiedle R – Suble – Glinka – Browar Obywatelski – Wilkowyje
Trasa rowerowa nr 146	czarny	Bieruń Stary – Trasa 103	Bieruń Stary – Os. Awaryjne – Jaroszewice – Wartogłowiec – Zwierzyniec – Browar – Mąkołowiec – Wilkowyje – Gronie – Gniołek – Kamionka – Jamna – Trasa nr 103
Trasa rowerowa nr 149	zielony	Bieruń – Suble (Tychy)	Za Kopcem (Bieruń) – Domy Polne – Strefa – Osiedle – Rondo Paprociańskie – Rondo Lwowskie – Rondo Skatka – Rondo Żwakowskie – Osiedle R – Suble (Tychy)
Trasa rowerowa nr 150	zielony	Bieruń – Czułów	Bieruń ul. Świerczyńska – Tychy Urbanowice – Śródmieście – Tychy Czułów
Trasa rowerowa nr 151	czerwony	Bieruń – Harmęże	Lędziny – Góra Klemensa – Bieruń Stary – Os. Chemików – Bojszowy Górne – Bojszowy Dolne – skraj Woli – Harmęże
Trasa rowerowa nr 152	niebieski	Bieruń – Jeleń	Bieruń Stary – Góra Chełmeczki – Bijasowice – Bieruń Nowy – Czarnuchowice – skraj Kopciowic – Chełm Mały – Podłuże – Jamnice – Dziewkowice-Jazd –

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ W GMINIE BIERUŃ NA LATA 2024-2029

			Jaworzno-Jeleń
Trasa rowerowa nr 158	czarny	Bieruń Nowy – Bieruń Stary przez Bojszowy, Świerczyniec	Bieruń Nowy – Bijasowice – Kopań – Jedlina – Bojszowy Nowe – Świerczyniec – Staw Poloczek – zalew „Łysina” – Za Kopcem (Bieruń)
Trasa rowerowa nr 164	niebieski	Bieruń Stary – Grzawa	Bieruń Stary – Os. Chemików – Bojszowy Górne – Bojszowy Nowe – Stara Siągarnia – Międzyrzecze – Siągarnia – Brzozów – Miedźna – Grzawa

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 3. Drogi rowerowe oraz ciągi pieszo-rowerowe, zrealizowane w latach 2007- 2024

Lp.	Nazwa ulicy, wzdłuż której usytuowana jest droga rowerowa/ciąg pieszo-rowerowy
1.	Bieruń Stary - Bieruń Nowy
2.	Ciąg pieszo-rowerowy wzdłuż DK 44
3.	Ciąg pieszo-rowerowy w ciągu Kościelnej
4.	Chemików
5.	Torowa -Barańcowa
6.	Ciąg pieszo-rowerowy łączący Jagiełły z Budzyńskiej w śladzie tzw. Plantów Karola
7.	Remizowa
8.	Kosynierów
9.	Ofiar Oświęcimskich
10.	Wylotowa
11.	Węglowa i Królowej Jadwigi
12.	od Licealnej do Marcina oraz wzdłuż Marcina do Oświęcimskiej
13.	Ekonomiczna - Hodowlana
14.	Dyrdy - Mielęckiego
15.	Licealna - Kopcowa
16.	Kopcowa
17.	Krakowska
18.	Ciąg pieszo-rowerowy w ciągu Grobli do Wylotowej
19.	odc. wzdłuż ul. Turystycznej wraz z odc. łączącym ulice: Św. Kingi i Zarzyna

Źródło: Opracowanie własne

Trasy rowerowe m.in. łączą ważne z punktu widzenia ruchu turystycznego obiekty kulturowe, zabytkowe oraz cenne przyrodniczo obszary, jak starorzecze rzeki Wisły lub Obszar Natura 2000 Stawy w Brzeczach.

Do najistotniejszych obiektów znajdujących się na trasach należą:

- zabytkowy układ urbanistyczny Starego Miasta, jako wzorcowy przykład średniowiecznego miasta nowoustrojowego,
- kościół pod wezwaniem Najświętszego Serca Pana Jezusa w Bieruniu Nowym,
- drewniany kościół pod wezwaniem św. Walentego w Bieruniu Starym, wraz z zabytkowymi ośmiogłosowymi organami,
- dawny folwark Solec w Bieruniu Nowym,
- wielość krzyży i kapliczek przydrożnych.

Zdjęcie 3. Kościół pod wezwaniem Najświętszego Serca Pana Jezusa w Bieruniu Nowym



Źródło: strona internetowa Urzędu Miejskiego (https://www.bierun.pl/assets/pics/galerie/658/IMG_6915.jpg)

Wysokie walory przyrodniczo krajobrazowe, urokliwa dolina Wisły z pozostałościami lasów łęgowych oraz bogata flora i fauna to wszystko charakteryzuje szlaki rowerowe i piesze, które można odwiedzić w gminie Bieruń.

Tabela 4. Wykaz szlaków pieszych przechodzących przez Gminę Bieruń

Nazwa/nr szlaku	Kolor oznaczenia	początek - koniec trasy	Przebieg szczegółowy
Szlak pieszy im. księdza Jana Kudery	żółty	Bieruń Stary – Mysłowice Brzezinka	Bieruń Stary rest. "Stylowa" – Błędów – Imielin – Dzieckowice – Biały Brzeg – Mysłowice Brzezinka
Szlak pieszy południowy	czerwony	Bieruń Nowy – Strumień	Bieruń – Paprocany – Studzienice – Pszczyna – Wisła Mała – Strumień

Źródło: opracowanie własne

Rowerowy Szlak Historyczny w Bieruniu

W naszym mieście powstał Rowerowy Szlak Historyczny, w postaci posadowionych przy ścieżkach rowerowych 16 tablic typu pylon, które opowiadają o najistotniejszych z punktu widzenia historii Bierunia miejscach.

Zdjęcie 4. Rowerowy Szlak Historyczny w Bieruniu



Źródło: strona internetowa Urzędu Miejskiego
(<https://www.bierun.pl/assets/pics/aktualnosci/2021-07/pylon%203.jpg>)

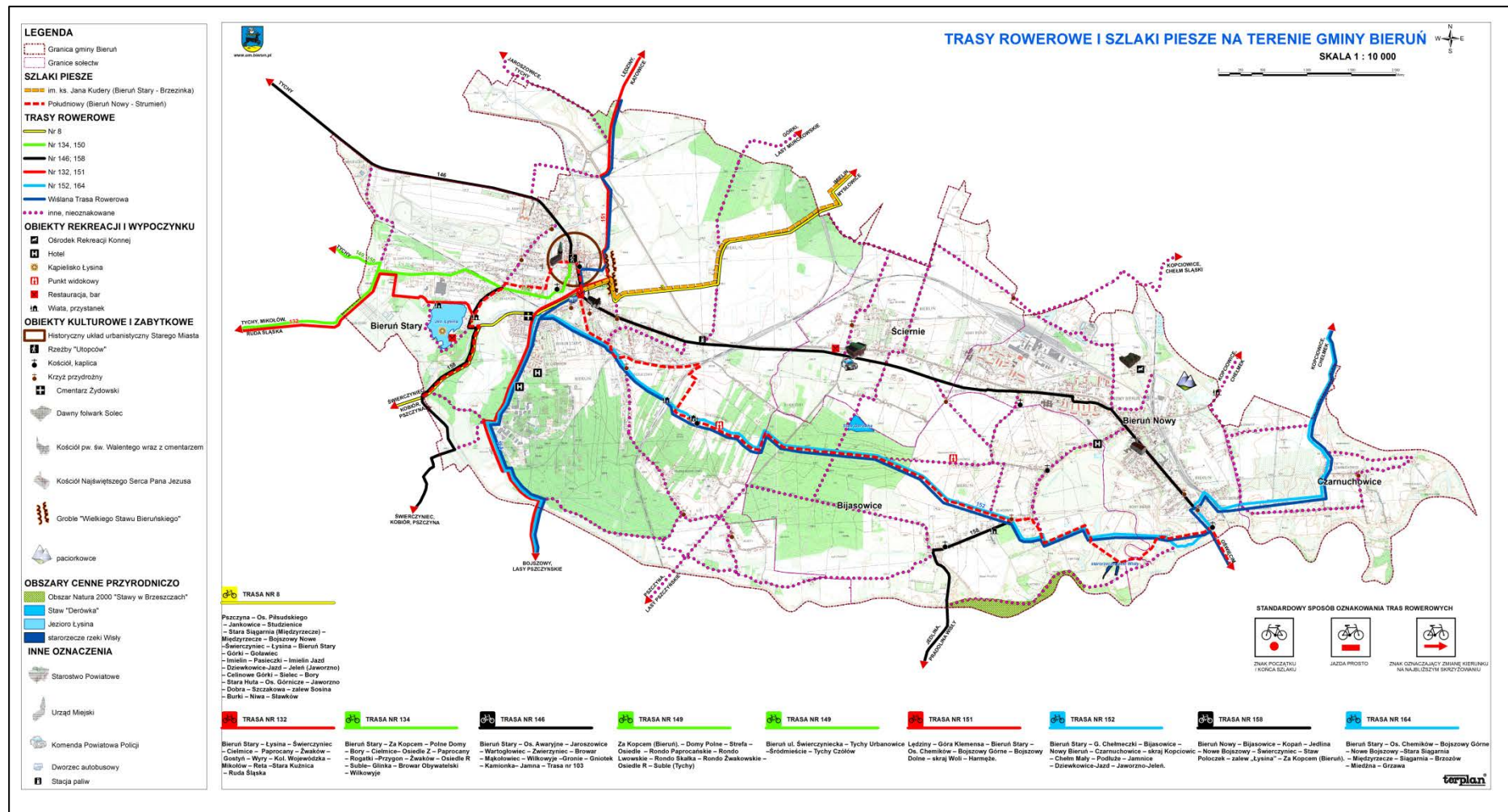
Stan techniczny tras rowerowych

Stan techniczny w/w tras został oceniony jako dobry. W tym miejscu trzeba zaznaczyć, że wzdłuż głównych ulic, które charakteryzują się dużym natężeniem ruchu, jak Warszawska czy Świerczyniecka trasy rowerowe przebiegają w sposób bezkolizyjny, równoległe do drogi. Natomiast główna trasa wschód – zachód (nr 152 oraz część Wiślanej Trasy Rowerowej) wraz ze szlakiem południowym przebiegają przez ciche i urokliwe tereny zarówno leśne jak i polne.

Niewątpliwą zaletą tras jest ich stan techniczny. Nawierzchnie dróg rowerowych i pieszych na terenach zurbanizowanych w większości są zmodernizowane i wykonane z mieszanek mineralno-bitumicznych i kostki betonowej. Dukty leśne oraz biegnące przez pola drogi gruntowe o równej i utwardzonej nawierzchni umożliwiają poruszanie się po nich rowerami nie tylko górskimi, ale również miejskimi.

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ W GMINIE BIERUŃ NA LATA 2024-2029

Rysunek 3. Trasy rowerowe i szlaki piesze na terenie Gminy Bieruń.



Źródło: Urząd Miejski w Bieruniu

5.4.4. Mosty i przepusty na drogach gminnych

Na terenie miasta znajduje się 11 mostów i kładek oraz 26 przepustów, których zarządcą jest gmina Bieruń. W 2024 r. zostało wykonane wzmocnienie przyczółka kładki przy ul. Chemików, naprawa kładki nad Potokiem Stawowym, wymiana nawierzchni kładki dla pieszych w ciągu Szlaku Solnego oraz na kładce dla pieszych w ciągu Grobli nad ul. Chemików (nawierzchnia z żywic). W bieżącym roku przegląd podstawowy został wykonany na dziewięciu obiektach, natomiast dwa przeszły przeglądy rozszerzone.

Tabela 5. Obiekty mostowe zlokalizowane w ciągu dróg gminnych

Lp.	obiekt	droga
1	Most	480030 ul. Kopcowa
2	Most	480031 ul. Licealna
3	Most	480005 ul. Wita
4	Kładka	480072 ul. Równoległa (Potok Goławiecki)
5	Przepust	480072 ul. Równoległa i ul. Skowronków
6	Kładka	480023 ul. Szlaku Solnego
7	Most	480028 ul. Oświęcimska
8	Most	480028 ul. Krakowska
9	Kładka	480012 S ul. Chemików w ciągu grobli
10	Kładka	nad Ciekim Stawowym ul. Chemików
11	Kładka	ul. Za Kopcem

Źródło: opracowanie własne

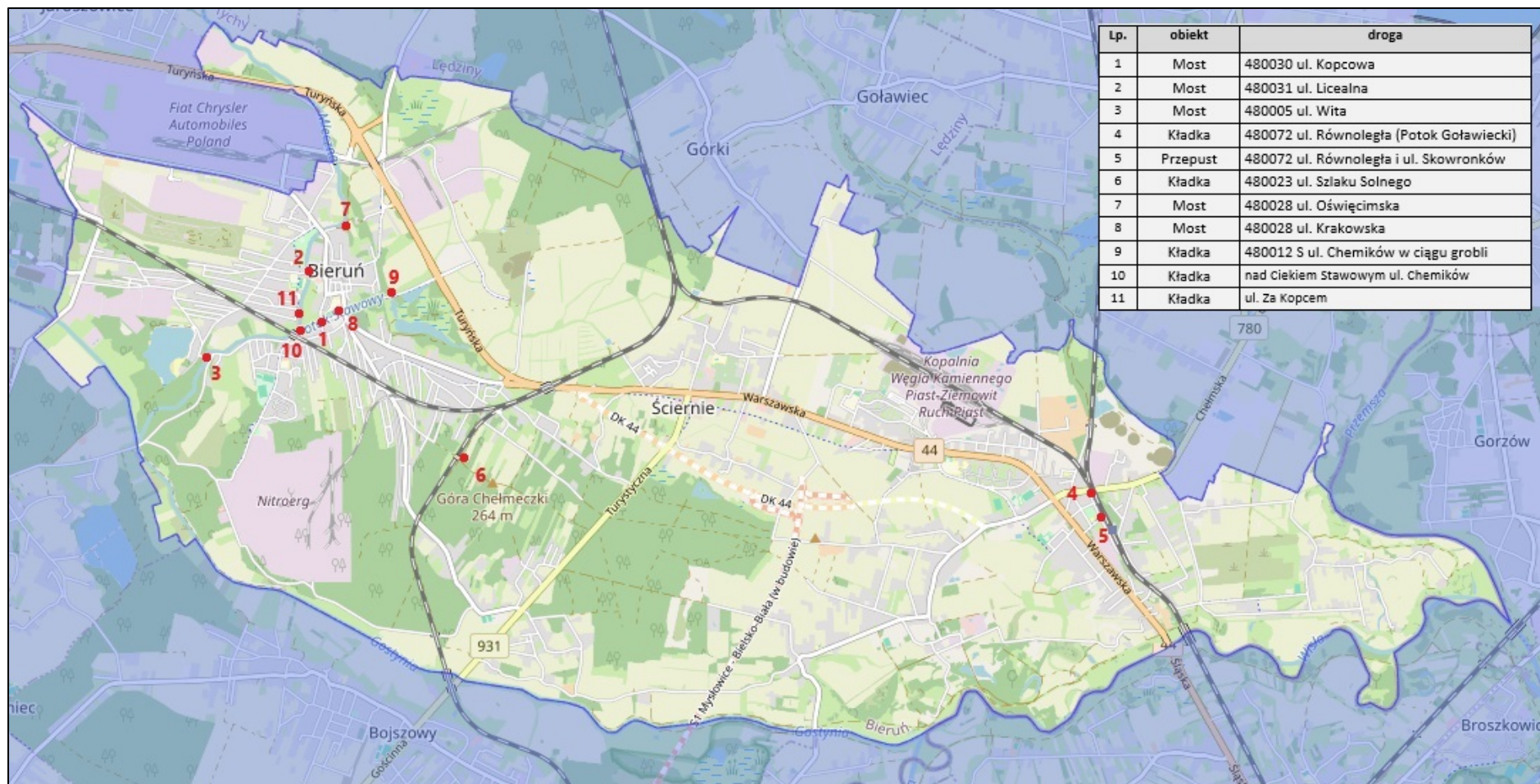
Zdjęcie 5. Most nad rzeką Mleczną w Bieruniu



Źródło: opracowanie własne

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ W GMINIE BIERUŃ NA LATA 2024-2029

Rysunek 4. Kładki i mosty zlokalizowane w ciągu dróg gminnych



Źródło: opracowanie własne

5.4.5. Przejazdy kolejowe

Na terenie gminy Bieruń znajduje się 14 przejazdów kolejowych, w tym 9 w ciągu dróg gminnych.

Tabela 6. Przejazdy kolejowe zlokalizowane w ciągu dróg gminnych

Lp.	Nazwa ulicy	Zarządca drogi	Charakterystyka przejazdu
1.	Hodowlana	Gmina Bieruń	rogatki kolejowe
2.	Baryki	Gmina Bieruń	sygnalizacja świetlna i dźwiękowa, oznakowanie pionowe
3.	Kopańska	Gmina Bieruń	oznakowanie pionowe
4.	Łysinowa	Gmina Bieruń	sygnalizacja świetlna i dźwiękowa
5.	Barbórki	Gmina Bieruń	sygnalizacja świetlna, oznakowanie pionowe
6.	Solecka	Gmina Bieruń	sygnalizacja świetlna, oznakowanie pionowe
7.	Dolomitowa	Gmina Bieruń	oznakowanie pionowe
8.	Łędzińska/ Ekonomiczna	Gmina Bieruń	oznakowanie poziome i pionowe
9.	Ekonomiczna	Gmina Bieruń	oznakowanie poziome i pionowe

Źródło: opracowanie własne

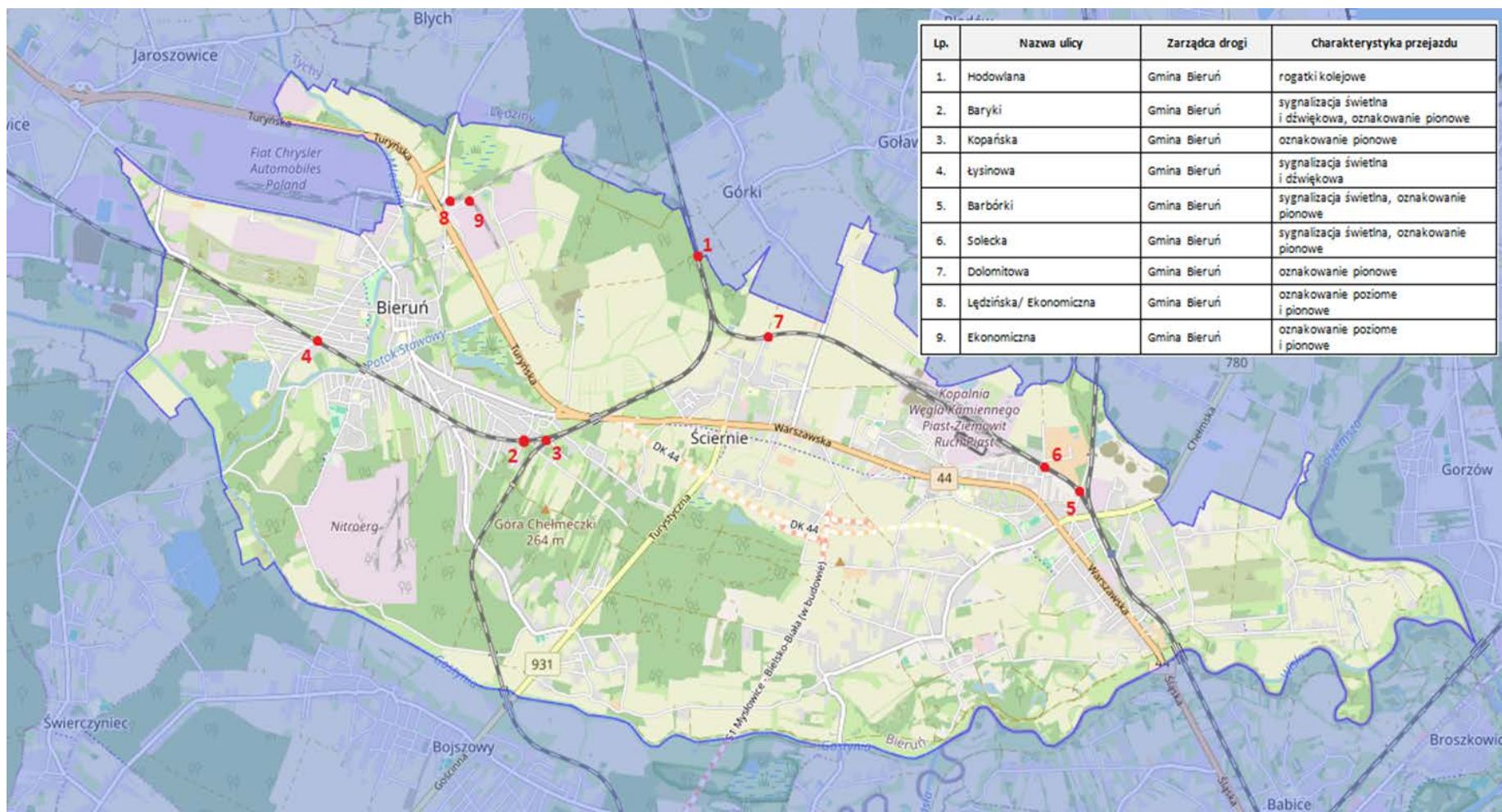
Zdjęcie 6. Przejazd kolejowy - ul. Solecka



Źródło: opracowanie własne

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ W GMINIE BIERUŃ NA LATA 2024-2029

Rysunek 5. Przejazdy kolejowe zlokalizowane w ciągu dróg gminnych



Źródło: opracowanie własne

5.4.6. Przejścia dla pieszych

Tabela poniżej przedstawia zestawienie dróg publicznych na terenie Gminy Bieruń wraz z ilością przejść dla pieszych znajdujących się w ciągu danej drogi. Poprawa bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych zakłada dbałość o prawidłowe oznakowanie poziome i pionowe.

Tabela 7. Przejścia dla pieszych zlokalizowane na drogach gminnych

Lp.	Numer drogi	Nazwa Ulicy	Liczba przejść dla pieszych
1	480014S	Barańcowa	4
2	480061S	Barbórki	1
3	480014S, 480023S	Baryki	1
4	480075S	Ekonomiczna	4
5	480057S	Granitowa	5
6	480029S	Homera	2
7	480030S	Jerzego	2
8	480044S	Kamienna	1
9	480022S	Kocyndra	1
10	480030S	Kopcowa	3
11	480055S	Kościelna	4
12	480028S	Krakowska	10
13	489957S	Królowej Jadwigi	2
14	480031S	Licealna	3
15	480052S	Lipcowa	1
16	480077S	Logistyczna	11
17	480005S	Łysinowa	1
18	480030S	Macieja	2
19	480055S	Majowa	2
20	480005S	Marcina	2
21	480061S	Nasypowa	1
22	480028S	Oświęcimska	15
23	480033S	Słowackiego	1
24	480058S, 480060S	Solecka	1
25	480032S	Spyry	2
26	480010S	Szarych Szeregów	1
27	480001S	Szynowa	1
28	480001S	Świerczyńska	4
29	480014S	Torowa	1
30	480057S, 480058S	Węglowa	7
31	480005S	Wita	1
32	480037S	Wylotowa	5
33	480030S	Zdrowia	1
34	480052S	Żywiczna	1

Źródło: opracowanie własne

6. Kryteria kwalifikacji dróg gminnych do budowy, rozbudowy, przebudowy i remontu

W celu wyznaczenia kierunków inwestycyjnych rozwoju gminnej sieci drogowej w zakresie budowy, rozbudowy, przebudowy i remontu dróg oraz w zakresie opracowania dokumentacji projektowych umożliwiających realizację tego celu, konieczna jest ocena potrzeb w tym zakresie.

Podstawowymi kryteriami przy doborze zadań inwestycyjnych na lata 2024 – 2029 są:

1) stan techniczny nawierzchni

ocena nawierzchni – wg przeprowadzonych przeglądów [od 5 do 1]	punktacja:
1,00–1,50 stan bardzo zły	10
1,51–2,50 stan zły	10
2,51–3,50 stan zadowalający	5
3,51–4,50 stan dobry	0
4,51–5,00 stan bardzo dobry	0

Waga kryterium „stan techniczny nawierzchni” w punktacji łącznej: 50%.

2) rok rozpoczęcia władania przez Gminę Bieruń

rok rozpoczęcia władania*	punktacja:
do roku 2005	10
w latach 2006–2015	5
w latach 2016–2024	0

* rok, od którego droga jest we władaniu Gminy Bieruń

Waga kryterium „rok rozpoczęcia władania przez Gminę Bieruń” w punktacji łącznej: 20%.

3) liczba budynków** – liczona na posesjach mających dostęp do danej drogi przez zjazd, wybudowanych i w budowie mających nadany numer adresowy [dane wg portalb]

Punktacja:

Dla liczby budynków od 0 do 100 przyznano proporcjonalnie liczbę punktów od 0 do 10.

Dla liczby budynków powyżej 100 oraz dla budynków wielorodzinnych

(bloków wielo-mieszkaniowych) przyznano liczbę punktów 10.

Waga kryterium „liczba budynków” w punktacji łącznej: 5%.

4) liczba osób zameldowanych – liczona w budynkach mających adres przypisany do danej drogi (dane wg stanu ewidencji na dzień 30 września 2024 r.)

Punktacja:

Dla liczby osób zameldowanych od 0 do 200 przyznano proporcjonalnie liczbę punktów od 0 do 10.

Dla liczby osób zameldowanych powyżej 200 przyznano liczbę punktów 10.

Waga kryterium „liczba osób zameldowanych” w punktacji łącznej: 15%.

5) przelotowa / bez przejazdu

przelotowa / bez przejazdu	punktacja:	waga: 10%
przelotowa	10	1
bez przejazdu	0	0

Waga elementu, to przypisany temu elementowi współczynnik w ogólnej ocenie stopnia potrzeby wykonania rozbudowy, przebudowy lub remontu drogi. Przy czym remont (niestanowiący bieżącej naprawy) lub przebudowa mogą obejmować częściową lub całkowitą wymianę warstw drogi.

Przedstawiony w tabeli 2 wykaz dróg publicznych (oraz dodatkowo w tabeli 3 wykaz dróg wewnętrznych), uwzględniający kryteria kwalifikacji dróg do budowy, rozbudowy, przebudowy i remontu dróg, stanowić może punkt wyjścia do zastosowania innych kryteriów, takich jak:

- kontynuacja zadań inwestycyjnych lub remontowych z lat poprzednich,
- gotowość współfinansowania zadania przez inne jednostki samorządu terytorialnego,
- wykonana dokumentacja projektowa.

7. Cele zaplanowanych inwestycji zmierzające do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego

Głównym celem planowanych w Gminie Bieruń przedsięwzięć związanych z budową rozbudową, przebudową lub remontem dróg jest poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i zwiększenie dostępności transportowej przez tworzenie spójnej, zrównoważonej i przyjaznej użytkownikowi sieci drogowej w wymiarze lokalnym i ponadlokalnym.

Powyższe powinno być realizowane poprzez:

- 1) rozwój spójnej sieci dróg publicznych, w szczególności poprzez poprawę połączeń dróg gminnych z drogami wyższej kategorii (powiatowymi, wojewódzkimi, krajowymi),
- 2) podniesienie standardów technicznych dróg publicznych,
- 3) zwiększenie płynności ruchu na drogach gminnych,
- 4) poprawę bezpieczeństwa ruchu na drogach gminnych ze szczególnym uwzględnieniem niechronionych użytkowników dróg [pieszych (w tym osób niepełnosprawnych), rowerzystów],
- 5) efektywne wykorzystanie środków finansowych zabezpieczonych w budżecie miasta na zadania inwestycyjne i remontowe.

Ponadto, w celu sprawnego przebiegu procesów projektowania oraz wykonawstwa (budowa, rozbudowa, przebudowa, remont) dróg w Gminie Bieruń koniecznym jest opracowanie kompleksowych standardów projektowania oraz wykonawstwa dróg gminnych.

Aktualnie w gminie obowiązują opracowane:

- 1) Standardy projektowania oraz wykonawstwa oświetlenia ulicznego w Gminie Bieruń (załącznik nr 3).
- 2) Ogólne zasady projektowania oraz wykonawstwa dróg w Starówce oraz w obszarze Parku Kulturowego (załącznik nr 4).

8. Finansowanie dróg gminnych

Zgodnie z przepisami ustawy o samorządzie gminnym każda gmina wykonując zadania i kompetencje działa w imieniu własnym i na własną odpowiedzialność. Samorząd gminy realizuje zadania publiczne o znaczeniu lokalnym, ale tylko te, których wykonywanie nie jest zastrzeżone dla innych podmiotów, zgodnie z zasadą domniemania kompetencji. Zgodnie z ustawą o samorządzie gminnym gmina wykonuje zadania publiczne (zadania własne) w celu zaspokojenia potrzeb swoich mieszkańców, odpowiadając tym samym za zapewnienie warunków życia miejscowej ludności i podstawową obsługę obywateli. Jednym z zadań własnych gminy jest dbałość o gminną infrastrukturę techniczną, m.in. gminne drogi, ulice, mosty, place, a także zgodna z przepisami organizacja ruchu drogowego. Zasady finansowania zadań inwestycyjnych gminy powinny być zgodne z przepisami ustawy o finansach publicznych. Ustawa ta określa zasady planowania i dysponowania środkami publicznymi.

Dostępne gminom źródła finansowania inwestycji infrastrukturalnych można pogrupować w następujące kategorie:

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

9. Podsumowanie i wnioski

Stan techniczny dróg publicznych i dróg wewnętrznych jest zróżnicowany. Wiele z nich wymaga działań związanych z ich modernizacją (rozbudową, przebudową, remontem) w celu zapewnienia bezpieczeństwa ich użytkownikom, komfortu jazdy oraz dostatecznej estetyki gminy.

Niniejsze opracowanie pozwoli na zaplanowanie inwestycji drogowych, a następnie ich projektowanie oraz zabezpieczanie środków w budżecie gminy na ich realizację (pozyskując na te zadania, o ile to możliwe, środki z zewnętrznych źródeł finansowania).

Ponadto należy:

- 1) wytypować drogi wewnętrzne, w celu zakwalifikowania ich do kategorii dróg publicznych,
- 2) przeprowadzać okresowe przeglądy dróg gminnych, dróg wewnętrznych, przejść dla pieszych, obiektów mostowych, przepustów, przejazdów kolejowych, w celu bieżącego monitorowania stanu technicznego nawierzchni,
- 3) przy przebudowie i rozbudowie istniejących ulic o znacznym natężeniu ruchu lub budowie ulic, na których przewiduje się znaczne natężenie ruchu, budować wzdłuż nich wydzielone drogi rowerowe, ewentualnie ciągi pieszo-rowerowe,
- 4) opiniując dokumentację przebudowy wałów przeciwpowodziowych, kłaść nacisk na projektowanie korony wału o takiej szerokości i konstrukcji, która umożliwi budowę na nich dróg rowerowych,
- 5) w miarę posiadanych środków, przejścia dla pieszych należy sukcesywnie, w odpowiedni sposób doświetlać, a przejścia dla pieszych na drogach o szczególnie dużym natężeniu ruchu dodatkowo oznakowywać (np. oznakowaniem aktywnym/światlnym),
- 6) przeanalizować istniejącą organizację ruchu na drogach gminnych w zakresie bezpieczeństwa ruchu i jego efektywności w zakresie wprowadzenia ewentualnych zmian:
 - a) po zakończeniu inwestycji GDDKiA O/Katowice Droga ekspresowa S1 - Węzeł Bieruń, obwodnica, łącznica i Droga ekspresowa S1 - Kosztowy - Bieruń (bez węzła) oraz ZDW w Katowicach Tunel + rondo - Warszawska/Wawelska,
 - b) po okresowych kontrolach prawidłowości zastosowania, funkcjonowania i utrzymania znaków drogowych, przeprowadzanych przez zarządzającego ruchem na drogach gminnych, tj. Starosty Bieruńsko-Lędzińskiego z udziałem Komendy Powiatowej Policji w Bieruniu.

Spisy: tabel, zdjęć, rysunków i załączników

Spis tabel:

Tabela 1. Wykaz dróg powiatowych na terenie Gminy Bieruń	11
Tabela 2. Wykaz tras rowerowych przechodzących przez Gminę Bieruń	14
Tabela 3. Drogi rowerowe oraz ciągi pieszo-rowerowe, zrealizowane w latach 2007- 2024	15
Tabela 4. Wykaz szlaków pieszych przechodzących przez Gminę Bieruń	16
Tabela 5. Obiekty mostowe zlokalizowane w ciągu dróg gminnych	19
Tabela 6. Przejazdy kolejowe zlokalizowane w ciągu dróg gminnych	21
Tabela 7. Przejścia dla pieszych zlokalizowane na drogach gminnych	23

Spis zdjęć:

Zdjęcie 1. Bieruń	8
Zdjęcie 2. Droga rowerowa w Bieruniu	13
Zdjęcie 3. Kościół pod wezwaniem Najświętszego Serca Pana Jezusa w Bieruniu Nowym	16
Zdjęcie 4. Rowerowy Szlak Historyczny w Bieruniu	17
Zdjęcie 5. Most nad rzeką Mleczną w Bieruniu	19
Zdjęcie 6. Przejazd kolejowy - ul. Solecka	21

Spis rysunków:

Rysunek 1 i 2. Droga ekspresowa S1	10
Rysunek 3. Trasy rowerowe i szlaki piesze na terenie Gminy Bieruń	18
Rysunek 4. Kładki i mosty zlokalizowane w ciągu dróg gminnych	20
Rysunek 5. Przejazdy kolejowe zlokalizowane w ciągu dróg gminnych	22

Spis załączników:

Załącznik 1	Wykaz dróg gminnych (publicznych) na terenie Gminy Bieruń, uwzględniający kryteria kwalifikacji dróg do rozbudowy/przebudowy/remontu
Załącznik 2	Wykaz dróg wewnętrznych na terenie Gminy Bieruń, uwzględniający kryteria kwalifikacji dróg do budowy/rozbudowy/przebudowy/remont
Załącznik 3	Standardy projektowania oraz wykonawstwa oświetlenia ulicznego w Gminie Bieruń
Załącznik 4	Ogólne zasady projektowania oraz wykonawstwa dróg w Starówce oraz w obszarze Parku Kulturowego

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ W GMINIE BIERUŃ NA LATA 2024-2029

Załącznik 1 Wykaz dróg gminnych (publicznych) na terenie Gminy Bieruń, uwzględniający kryteria kwalifikacji dróg do rozbudowy/przebudowy/remontu

l.p.	numer drogi	nazwa ulicy	długość [m] wg pomiaru w powiatowym portalu mapowym	rodzaj nawierzchni	rok przebudowy lub remontu	1 KRYTERIUM stan techniczny nawierzchni [waga: 50%]		2 KRYTERIUM rok rozpoczęcia władania przez Gminę Bieruń [waga: 20%]		3 KRYTERIUM liczba budynków [waga: 5%]		4 KRYTERIUM liczba osób zameldowanych [waga: 15%]		5 KRYTERIUM droga przelotowa / bez przejazdu [waga: 10%]		PUNKTACJA ŁĄCZNA PIĘCIU KRYTERIÓW KLASYFIKACYJNYCH Σ (punktacja poszczególnego kryterium) x (jego waga w punktacji łącznej)
						ocena od 1,0 do 5,0	punktacja od 10 do 0	rok od 2005 do 2024	punktacja od 10 do 0		punktacja od 10 do 0		punktacja od 10 do 0		punktacja od 10 do 0	[punktacja łączna od 10 do 0]
1.	480025S	Borowinowa	1260 od Turystycznej do Kaszanowej	asfalt	1995	1,9	10	do 2005	10	49	5	148	7		10	9,36
2.	480012S	Wrześniowa	536	asfalt	1985	2,2	10	do 2005	10	35	4	118	6		10	9,06
3.	480012S	Za Kopcem	411	asfalt	1980	2,1	10	do 2005	10	28	3	119	6		10	9,03
4.	480001S	Szynowa	598	asfalt	1992	2,2	10	do 2005	10	16	2	117 wraz z wewnętrzną	6		10	8,96
5.	480015S	Sportowa	207	asfalt	1991	2,1	10	do 2005	10	18	2	69	3		10	8,61
6.	480018S	Solidarności	252	asfalt	1983	2,1	10	do 2005	10	19	2	66	3		10	8,59
7.	480048S	Szybowa	547	asfalt	1992	2,0	10	do 2005	10		0	70	4		10	8,53
8.	480046S	Dębowa	620	asfalt	1987	2,0	10	do 2005	10	16	2	55	3		10	8,49
9.	480019S	Solskiego	181	asfalt	1983	2,0	10	do 2005	10	19	2	43	2		10	8,42
10.	480071S	Wiśłana wg portalu ORSiP część drogi gminnej (publicznej) 480071S przebiega po wale przeciwpowodziowym	2182	asfalt	2011, 2013	2,5	10	do 2005	10	17	2	42	2		10	8,40
11.	480019S	Romera	156	asfalt	1983	2,2	10	do 2005	10	9	1	32	2		10	8,29
12.	480008S	Żwirki i Wigury	559	kostka betonowa, tłuczeń	2006	2,5	10	do 2005	10	5	1	33	2		10	8,27
13.	480017S	Schillera	133	asfalt	1983	2,0	10	do 2005	10	8	1	30	2		10	8,27
14.	480044S	Kolonia Leśna	1066	asfalt	2000	2,2	10	do 2005	10	2	0	10	1		10	8,09
15.	480019S	Sowińskiego	140	asfalt	1991	2,0	10	do 2005	10	9	1	61	3	na części bez przejazdu	5	8,00
16.	480027S	Konarskiego	183	kostka (błoczki) betonowa	1977	2,0	10	do 2005	10	20	2	77	4	bez przejazdu	0	7,68
17.	480029S	Homera	269	asfalt	2023	2,7	5	do 2005	10	budynki wielo- rodzinne	10	zameldo- wanych ponad 200 osób	10		10	7,50
18.	480028S	Oświęcimska	764	asfalt	2003, 2010 (most i odc. drogi)	3,2	5	do 2005	10	ponad 100 lokali	10	zameldo- wanych ponad 200 osób	10		10	7,50
19.	480057S, 480058S (odc. nr 1)	Węgłowa	1017	asfalt	2011-2012	3,4	5	do 2005	10	budynki wielo- rodzinne	10	zameldo- wanych ponad 200 osób	10		10	7,50
20.	480039S	Staromłyńska	370	kostka betonowa / asfalt	2014	2,5	10	do 2005	10	16	2	52	3	bez przejazdu	0	7,47
21.	480064S	Korfantego	608	asfalt	1998	2,9	5	do 2005	10	69	7	zameldo- wanych	10		10	7,35
22.	480021S	Perłowa	200	asfalt	1991	2,0	10	do 2005	10	9	1	28	1	bez przejazdu	0	7,26

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ W GMINIE BIERUŃ NA LATA 2024-2029

23.	480038S	Kamieniczna	120 + 3 m na gruncie prywatnym do bramy	asfalt	1992	2,0	10	do 2005	10	7	1	27	1	bez przejazdu	0	7,24
24.	480020S	Bursztynowa	248 do końca asfaltu przy bud. nr 15 + 95 do posesji nr 21	asfalt	1993	2,0	10	do 2005	10	6	1	26	1	bez przejazdu	0	7,23
25.	480026S	Skrzetuskiego <i>nieuregulowany stan prawny</i>	202	destrukta asfaltowy	1991	2,0	10	do 2005	10	6	1	24	1	bez przejazdu	0	7,21
26.	480040S	Bojanowskiego	208	destrukta asfaltowy	2017	2,3	10	do 2005	10	6	1	21	1	bez przejazdu	0	7,19
27.	480047S	Dojazdowa	302 do końca asfaltu przy budynkach nr 10 i 37	asfalt	1992	2,0	10	do 2005	10	6	1	15	1	bez przejazdu	0	7,14
28.	480040S	Klasztorna <i>nieuregulowany stan prawny</i>	300	grunt, żwir	2010	2,1	10	do 2005	10	4	0	12	1	bez przejazdu	0	7,11
29.	480055S	Majowa do Sosiny 2 330 m	620	asfalt	2011, 2013, 2017	3,2	5	do 2005	10	47	5	167	8		10	6,99
30.	480025S	Kopańska	568	asfalt	2011	3,5	5	do 2005	10	32	3	124	6		10	6,59
31.	480073S	Dyrdy	1428	asfalt	2011	3,5	5	do 2005	10	30	3	124	6		10	6,58
32.	480030S	Zdrowia	504	kostka klinkierowa	2013	3,2	5	do 2005	10	32	3	122	6		10	6,58
33.	480029S	Mleczna	520	asfalt	2007, 2024 (na części)	2,8	5	do 2005	10	31	3	105	5		10	6,44
34.	480013S	Onufrego	560	asfalt	1991	3,0	5	do 2005	10	30	3	83	4		10	6,27
35.	480052S	Lipcowa	246 do ul. Żywicznej	asfalt	2011	2,6	5	do 2005	10	32	3	201	10	bez przejazdu	0	6,17
36.	480046S	Wspólna	486 w tym odcinek 74 m od ul. Potokowej, który nie jest we władaniu Gminy Bieruń	asfalt	2011	2,6	5	do 2005	10	15	2	79	4		10	6,17
37.	480049S	Peryferyjna – – do Bijasowickiej	2290	asfalt	2012	3,5	5	do 2005	10	21	2	70	4		10	6,13
38.	480044S	Pszenna	470	asfalt	2016	3,5	5	do 2005	10	18	2	61	3		10	6,05
39.	480005S	Wita	1880 od Chemików do granicy Gminy Bojszowy oraz z odcinkiem do Łysinowej	asfalt	2011 (od Chemików do Łysinowej)	2,6	5	do 2005	10	14	1	54	3		10	5,98
40.	480001S	Świerczyniecka <i>na części nieuregulowany stan prawny</i>	856	asfalt	2014	3,2	5	do 2005	10	9	1	53	3		10	5,94
41.	480066S	Sucharskiego	106	asfalt	1992	3,0	5	do 2005	10	4	0	43	2		10	5,84
42.	480016S	Księżycowa	162	kostka betonowa (błoczki)	1991	2,9	5	do 2005	10	11	1	38	2		10	5,84
43.	480073S	Przyjaźni	650	asfalt	2011	3,5	5	do 2005	10	10	1	37	2		10	5,83
44.	480022S	Kocyndra	410	asfalt, kostka betonowa, grunt	2002, 2016 asfalt	2,8	5	do 2005	10	29	3	89	4	na części bez przejazdu	5	5,81
45.	480013S	Świerkłowa <i>na części nieuregulowany stan prawny</i>	384	asfalt	2016	2,8	5	do 2005	10	8	1	33	2		10	5,79
46.	480023S	Szlaku Solnego	320 od Bojszowskiej do krawędzi lasu	asfalt, destrukta asfaltowy, tłuczeń	2023	3,4	5	do 2005	10	6	1	32	2		10	5,77
47.	480073S	Tatarakowa	385 od Mieleckiego do Dyrdy 105 od Dyrdy do końca własności Gminy Bieruń	asfalt	1999	3,0	5	do 2005	10	7	1	25	1		10	5,72
48.	460069S	Niedługa	66	kostka betonowa	2003	3,0	5	do 2005	10	6	1	22	1		10	5,70

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ W GMINIE BIERUŃ NA LATA 2024-2029

49.	480046S	Potokowa	955	asfalt	2011	2,8	5	do 2005	10	7	1	20	1		10	5,69
50.	480053S	Groblana	620	asfalt, tłuczeń	2011, 2019	3,0	5	do 2005	10	5	1	20	1		10	5,68
51.	480017S	Fałata	122	kostka betonowa (błoczek), asfalt	1976	2,7	5	do 2005	10	4	0	20	1		10	5,67
52.	480042S	Piaskowcowa	330	asfalt, tłuczeń	2016	3,5	5	do 2005	10	12	1	13	1		10	5,66
53.	480059S	Dąbrówki	268 w tym szerokość Mieszka I	asfalt	1992	2,8	5	do 2005	10	20	2	72	4	w części bez przejazdu	5	5,64
54.	480030S	Jerzego	172	kostka betonowa	2010	3,0	5	do 2005	10	1	0	11	1		10	5,59
55.	480035S	Andrzeja	63	kostka kamienna	2005	3,1	5	do 2005	10	1	0	7	0		10	5,56
56.	480057S	Królowej Jadwigi	412	asfalt	2012	2,8	5	do 2005	10	2	0	6	0		10	5,56
57.	480004S	Polna	478 od Łysinowej do Onufrego	asfalt, nawierzchnia tłuczniowo-gruntowa	2013 asfalt	2,7	5	do 2005	10	2	0	6	0		10	5,56
58.	480034S	Kolumba	87	kostka kamienna	2005	3,2	5	do 2005	10	1	0	5	0		10	5,54
59.	480056S	św. Barbary	274	asfalt	2011	3,2	5	do 2005	10	2	0	4	0		10	5,54
60.	480041S	Hodowlana	1005	asfalt, tłuczeń, grunt	2011	2,7	5	do 2005	10	0	0	0	0		10	5,50
61.	480015S	Spacerowa	247	asfalt	1998	2,6	5	do 2005	10	10	1	36	2	na części bez przejazdu	5	5,32
62.	480057S	Granitowa	1017 do ronda na Warszawskiej	asfalt	2014-2020	3,6	0	do 2005	10	budynki wielo-rodzinne	10	zameldowanych ponad 200 osób	10		10	5,00
63.	480058S (odc. nr 2)	Węglowa	499	kostka betonowa	2023	5,0	0	2019	10	budynki wielo-rodzinne	10	zameldowanych ponad 200 osób	10		10	5,00
64.	480058S	Mieszka I	906	kostka betonowa	2022	5,0	0	do 2005	10	94	9	zameldowanych ponad 200 osób	10		10	4,97
65.	480072S	Skowronków	1220	asfalt i kostka betonowa	2012	4,0	0	do 2005	10	86	9	zameldowanych ponad 200 osób	10		10	4,93
66.	480007S	Kusocińskiego	165 do posesji nr 18	asfalt	1989	2,6	5	do 2005	10	10	1	50	3	bez przejazdu	0	4,93
67.	480065S	Starowiślna	468	asfalt	2011	3,1	5	do 2005	10	17	2	45	2	bez przejazdu	0	4,92
68.	480005S	Marcina	560	asfalt	2019	5,0	0	do 2005	10	55	6	201	10		10	4,78
69.	480028S	Krakowska	320	kostka betonowa	2003, 201	3,8	0	do 2005	10	25	3	498 łącznie z przystankiem	10		10	4,63
70.	480037S	Wylotowa	1002	asfalt	2017	4,9	0	do 2005	10	45	5	156	8		10	4,40
71.	480031S	Licealna	530	asfalt	2003, 2015	4,4	0	do 2005	10	22	2	167	8		10	4,36
72.	480003S	Domy Polne	370 do końca asfaltu	asfalt	2023	5,0	0	do 2005	10	29 + budynki wielo-rodzinne	10	99	5		10	4,24
73.	480014S	Barańcowa	849	asfalt	2016	4,0	0	do 2005	10	41	4	138	7		10	4,24

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ W GMINIE BIERUŃ NA LATA 2024-2029

74.	480045S	Zarzyna	1107 odcinek będący drogą gminną (publiczną)	asfalt	2016	4,0	0	do 2005	10	29	3	139 łącznie z drogą wewnętrzną	7		10	4,19
75.	480044S	Kamienna	650	asfalt	2016	3,9	0	do 2005	10	29	3	119	6		10	4,04
76.	480030S	Kopcowa	256 do krawędzi Chemików + 92 do Zdrowia, bez szer. jezdni Chemików	asfalt	2023	5,0	0	do 2005	10	29	3	111	6		10	3,98
77.	480014S	Rędzinna	790	asfalt	2012	3,7	0	do 2005	10	32	3	108	5		10	3,97
78.	480014S	Torowa	275	asfalt	2016	5,0	0	do 2005	10	26	3	110	6		10	3,96
79.	480050S	Krupnicza	1032 do końca asfaltu na działce nr 317/222	asfalt	2011	4,0	0	do 2005	10	27	3	109	5		10	3,95
80.	480005S	Łysinowa	1218 do końca asfaltu przy kapielisku	asfalt	2019	3,9	0	do 2005	10	88	9	50	3		10	3,82
81.	480063S	Budzyńskiej	590 do końca asfaltu + 95	asfalt	2011	3,7	0	do 2005	10	21	2	91	5		10	3,79
82.	480048S	Okrężna	410	asfalt	1992	3,9	0	do 2005	10	22	2	87	4		10	3,76
83.	480010S	Szostka	467 od Łysinowej do zakrętu 88 od zakrętu do Słowińskiej	kostka betonowa	2006	4,0	0	do 2005	10	26	3	83	4		10	3,75
84.	480074S	Nadbrzeżna	718	asfalt	2012	3,6	0	do 2005	10	19	2	87	4		10	3,75
85.	480055S	Kościelna	940	asfalt	2012	4,0	0	do 2005	10	26	3	75	4		10	3,69
86.	480033S	Słowackiego	163	asfalt i kostka betonowa	2003, 2023	4,9	0	do 2005	10	23	2	61	3		10	3,57
87.	480054S	Porąbek	536	asfalt	2015	4,0	0	do 2005	10	18	2	64	3		10	3,57
88.	480008S	Słowińska	380	kostka betonowa	2006, 2024	4,0	0	do 2005	10	15	2	65	3		10	3,56
89.	480033S	ks. Macierzyńskiego	497	asfalt, kostka kamienna	2017	4,7	0	do 2005	10	17	2	59	3		10	3,53
90.	480023S	Kolejowa	945	asfalt	2023	5,0	0	do 2005	10	18	2	58	3		10	3,53
91.	480064S	Zuchowa	313	asfalt	2011	4,0	0	do 2005	10	14	1	59	3		10	3,51
92.	480028S	Rynek	260	kostka betonowa	2003	4,0	0	do 2005	10	20	2	54	3		10	3,51
93.	480074S	Przecznica	966	asfalt	2012	4,0	0	do 2005	10	16	2	54	3		10	3,49
94.	480024S	Gołysowa	1053 do końca jezdni z kostki betonowej	kostka betonowa	2011	4,0	0	do 2005	10	36	4	107	5	w części bez przejazdu	5	3,48
95.	480033S	Latochy	83	kostka kamienna	2023	5,0	0	do 2005	10	5	1	59	3		10	3,47
96.	480030S	Macieja	300	kostka betonowa	2007	4,0	0	do 2005	10	17	2	50	3		10	3,46
97.	480043S	Bazaltowa	480 do posesji nr 25	asfalt	2016	4,0	0	do 2005	10	15	2	51	3		10	3,46
98.	480010S	Szarych Szeregów	407	kostka betonowa	2001	4,0	0	do 2005	10	11	1	52	3		10	3,45
99.	480061S	Barbórki	230 do torów kolejowych	asfalt	2016	4,0	0	do 2005	10	11	1	47	2		10	3,41
100.	480052S	Żywiczna	575	asfalt	2011	4,0	0	do 2005	10	15	2	44	2		10	3,41
101.	480032S	Adama	166	kostka betonowa	2004	4,0	0	do 2005	10	13	1	42	2		10	3,38

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ W GMINIE BIERUŃ NA LATA 2024-2029

102.	480032S	ks. Kudery	74 do ul. ks. Trochy	asfalt	2017	4,6	0	do 2005	10	12	1	42	2		10	3,38
103.	480009S	Szymanowskiego	217	asfalt	2024	5,0	0	do 2005	10	11	1	41	2		10	3,36
104.	480032S	ks. Trochy	210	asfalt	2017	5,0	0	do 2005	10	14	1	37	2		10	3,35
105.	480006S	Krótką	165	kostka betonowa	2008	4,0	0	do 2005	10	8	1	38	2		10	3,33
106.	480045S	Skalna	350	asfalt	2015	4,0	0	do 2005	10	9	1	37	2		10	3,32
107.	480001S	Rycerska	290	kostka betonowa	2015	4,0	0	do 2005	10	9	1	30	2		10	3,27
108.	480073S	Równoległa	1190	asfalt	2017	3,7	0	do 2005	10	11	1	28	1		10	3,27
109.	480062S	Piastowska	168	asfalt	2022	5,0	0	do 2005	10	9	1	29	1		10	3,26
110.	480032S	Spiry	135	kostka betonowa	2012	4,0	0	do 2005	10	9	1	28	1		10	3,26
111.	480034S	Kadłubowa	201	asfalt	2016	4,9	0	do 2005	10	7	1	23	1		10	3,21
112.	480007S	Pilnikowa	308	kostka betonowa	2007	4,0	0	do 2005	10	7	1	23	1		10	3,21
113.	480014S, 480023S	Baryki	254	asfalt	2016	4,0	0	do 2005	10	4	0	23	1		10	3,19
114.	480029S	Sekretna	237	kostka betonowa	2017	4,0	0	do 2005	10	5	1	22	1		10	3,19
115.	480049S	Bijasowicka (gminna, do Peryferyjnej)	872	asfalt	2012	4,0	0	do 2005	10	6	1	21	1		10	3,19
116.	480063S	Kossaka	237 = 122 + 115 bez szer. jezdni Remizowej	asfalt	2012	4,0	0	do 2005	10	6	1	15	1		10	3,14
117.	480074S	Promienna	150	asfalt	2011	3,9	0	do 2005	10	3	0	13	1		10	3,11
118.	480061S	Nasypowa	323	kostka betonowa	2010	3,9	0	do 2005	10	4	0	10	1		10	3,10
119.	480011S	Łowiecka	270	kostka betonowa	2006	4,0	0	do 2005	10	10	1	2	0		10	3,07
120.	480051S	Bijasowicka – boczna (łącznik do Lipcowej)	155	asfalt	2012	4,0	0	do 2005	10	3	0	6	0		10	3,06
121.	480070S	Jedwabna	100	kostka betonowa	2012	4,0	0	do 2005	10	1	0	7	0		10	3,06
122.	480038S	Spizowa	40	kostka betonowa	2003	4,0	0	do 2005	10		0	7	0		10	3,05
123.	480058S, 480060S	Solecka	970 od Warszawskiej do końca własności Gminy Bieruń	asfalt	2024	3,8	0	do 2005	10	2	0	5	0		10	3,05
124.	480043S	Margłowa	153	asfalt	2016	4,0	0	do 2005	10	2	0	2	0		10	3,03
125.	480031S	Ratuszowa	48	kostka betonowa	2003	4,0	0	do 2005	10	0	0	0	0		10	3,00
126.	480068S	Diamantowa	243 do końca asfaltu przy zakręcie + 40 do posesji nr 24	kostka betonowa	2012	4,0	0	do 2005	10	18	2	73	4	bez przejazdu	0	2,64
127.	480067S	Soplicy	209	kostka betonowa	2011	3,8	0	do 2005	10	13	1	53	3	bez przejazdu	0	2,46
128.	480043S	Wapienna	370	asfalt	2016	4,1	0	do 2005	10	8	1	25	1	bez przejazdu	0	2,23
129.	480036S	Hejnałowa	77	kostka betonowa	1997	4,1	0	do 2005	10	0	0	0	0	bez przejazdu	0	2,00
130.	480077S	Logistyczna	85	asfalt	2020	5,0	0	2020	0	zakłady pracy	10	0	0		10	1,50
131.	480078S	Ligonia	360	kostka betonowa	2021	5,0	0	2022	0	3	0	13	1		10	1,11

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ W GMINIE BIERUŃ NA LATA 2024-2029

132.	480078S	Lompy	310	kostka betonowa	2021	5,0	0	2022	0	4	0	10	1		10	1,10
133.	480075S	Ekonomiczna	1880	asfalt	2013	5,0	0	2017	0	0	0	0	0		10	1,00
134.	480076S	Strefowa	715	asfalt	2016, 2018	4,0	0	2019	0		0		0		10	1,00

¹ Wpis „przed 2005” w kolumnie „rok oddania do użytku” oznacza, że droga znajduje się w wykazie stanowiącym załącznik do uchwały nr VIII/14/2005 Rady Miejskiej w Bieruniu z dnia 28 lipca 2005 r. w sprawie zaliczenia dróg i ulic w granicach administracyjnych Gminy Bieruń do kategorii dróg gminnych.

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ W GMINIE BIERUŃ NA LATA 2024-2029

Załącznik 2 Wykaz dróg wewnętrznych na terenie Gminy Bieruń, uwzględniający kryteria kwalifikacji dróg do budowy/rozbudowy/przebudowy/remontu

l.p.	nazwa ulicy	długość [m] wg pomiaru w powiatowym portalu mapowym	rodzaj nawierzchni	1 KRYTERIUM stan techniczny nawierzchni [waga: 50%]		2 KRYTERIUM * rok rozpoczęcia władania przez Gminę Bieruń [*dot. wyłącznie dróg publicznych]		3 KRYTERIUM liczba budynków [waga: 5%]		4 KRYTERIUM liczba osób zameldowanych [waga: 15%]		5 KRYTERIUM droga przelotowa / bez przejazdu [waga: 10%]		PUNKTACJA ŁĄCZNA PIĘCIU KRYTERIÓW KLASYFIKACYJNYCH Σ (punktacja poszczęólnego kryterium x (jego waga w punktacji łącznej) [punktacja łączna od 8 do 0]
				ocena od 1,0 do 5,0	punktacja od 10 do 0		punktacja -		punktacja od 10 do 0		punktacja od 10 do 0		punktacja od 10 do 0	
1.	Leśna	długość działki gruntowej 475	grunt i żwir	2,0	10	-	-	12	1	43	2		10	6,38
2.	Jaworowa	część we władaniu Gminy Bieruń 1070 m	grunt i żwir, tłuczeń	2,0	10	-	-	10	1	32	2		10	6,29
3.	Wygoda /oś./	260	grunt	2,0	10	-	-	2	10	12	1	bez przejazdu	0	5,59
4.	Węglowa /oś./	1506	asfalt, kostka betonowa	3,0	5	-	-	budynki wielo- rodzinne	10	zameldo- wanych ponad 200 osób	10		10	5,50
5.	Słoneczna	507	asfalt, żwir, grunt	2,0	10	-	-	9	1	28	1	bez przejazdu	0	5,26
6.	Mysliwska	160	destrukta asfaltowy, tłuczeń	2,0	10	-	-	4	0	20	1	bez przejazdu	0	5,17
7.	Szyszkowa	308	tłuczeń, grunt	2,0	10	-	-	4	0	12	1	bez przejazdu	0	5,11
8.	Gajowa	do posesji nr 59 230	grunt i żwir, tłuczeń	2,0	10	-	-	3	0	10	1	bez przejazdu	0	5,09
9.	Jodłowa	do posesji nr 11 120 m	grunt i żwir, grunt	2,0	10	-	-	3	0	7	0	bez przejazdu	0	5,07
10.	Królowej Bony	długość działki gruntowej 95	grunt i żwir	2,0	10	-	-	1	0	2	0	bez przejazdu	0	5,02
11.	Kasztanowa	516	asfalt	2,0	10	-	-	0	0	0	0			5,00
12.	boczne Mieszka I /3 sięgacze/	644	asfalt	3,0	5	-	-	47	5	173	9	bez przejazdu	0	4,03
13.	Wrzosowa	220	asfalt	3,0	5	-	-	11	1	45	2		10	3,89
14.	Wiosenna	227	asfalt, destrukta asfaltowy, grunt	3,0	5	-	-	9	1	26	1		10	3,74
15.	Sosnowa	480	tłuczeń, grunt	3,0	5	-	-	8	1	19	1		10	3,68
16.	Modrzewiowa	270	tłuczeń	3,0	5	-	-	8	1	15	1		10	3,65
17.	Łąkowa	820	grunt i żwir	3,0	5	-	-	3	0	16	1		10	3,64
18.	Bratków	150	tłuczeń	3,0	5	-	-	5	1	13	1		10	3,62
19.	Miodowa	298	destrukta asfaltowy, tłuczeń, grunt	3,0	5	-	-	6	1	8	0		10	3,59
20.	Działkowców	do Granitowej 560	asfalt	3,0	5	-	-	4	0	6	0		10	3,57
21.	Narcyzów	243	grunt i żwir	3,0	5	-	-	1	0	4	0		10	3,54
22.	Zakątek	99	tłuczeń, grunt	3,0	5	-	-	1	0	0	0		10	3,51
23.	Sośnina	1224	asfalt, tłuczeń	3,0	5	-	-	0	0	0	0		10	3,50
24.	Jagielty /do wału/	1080	asfalt	3,0	5	-	-	20	2	93	5	bez przejazdu	0	3,30

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ W GMINIE BIERUŃ NA LATA 2024-2029

25.	boczne Korfanteo /4 odcinki/	683	grunt/ płyty ażurowe/ kostka betonowa	3,0	5	-	-	15	2	60	3	bez przejazdu	0	3,03
26.	Chemików /os./	1250	asfalt	4,0	0	-	-	budynki wielo-rodzinne	10	zameldowanych ponad 200 osób	10		10	3,00
27.	Granitowa /os./	1088	asfalt, kostka betonowa	4,0	0	-	-	budynki wielo-rodzinne	10	zameldowanych ponad 200 osób	10		10	3,00
28.	Homera /os./	894	asfalt	4,0	0	-	-	budynki wielo-rodzinne	10	zameldowanych ponad 200 osób	10		10	3,00
29.	boczna Barbórki	165	destrukta asfaltowy	3,0	5	-	-	6	1	47	2	bez przejazdu	0	2,88
30.	Tęczowa	419	tluczeń, grunt	3,0	5	-	-	6	1	28	1	bez przejazdu	0	2,74
31.	Satynowa	121	kostka betonowa	3,0	5	-	-	4	0	24	1	bez przejazdu	0	2,70
32.	Ogrodowa	398	kostka betonowa, tluczeń	3,0	5	-	-	6	1	22	1	bez przejazdu	0	2,70
33.	Klonowa	270	grunt i żwir	3,0	5	-	-	7	1	21	1	bez przejazdu	0	2,69
34.	Wodna	190	asfalt, grunt	3,0	5	-	-	7	1	20	1	bez przejazdu	0	2,69
35.	Gościńska /boczna Lipcowej dz.107/	150 m + 730 m	grunt i żwir, grunt	3,0	5	-	-	8	1	19	1	bez przejazdu	0	2,68
36.	Grafitowa	155	asfalt, grunt	3,0	5	-	-	2	0	16	1	bez przejazdu	0	2,63
37.	Kręta	190	grunt i tluczeń	3,0	5	-	-	4	0	11	1	bez przejazdu	0	2,60
38.	Miła	720	grunt i żwir	3,0	5	-	-	3	0	9	0	bez przejazdu	0	2,58
39.	boczna Solidarności	81	asfalt	3,0	5	-	-	3	0	9	0	bez przejazdu	0	2,58
40.	Kryształowa	185	grunt i żwir	3,0	5	-	-	2	0	7	0	bez przejazdu	0	2,56
41.	Na Zarzynie	245	destrukta asfaltowy, tluczeń	3,0	5	-	-	1	0	2	0	bez przejazdu	0	2,52
42.	A.W. Królikowskiego	3800	asfalt	3,0	5	-	-	0	0	0	0			2,50
43.	Marmurowa	560	asfalt	5,0	0	-	-	24	2	84	4		10	1,75
44.	Mikołaja	130 m + 90 m + 190 m	kostka betonowa +grunt i żwir +grunt (bez jezdni)	4,0	0	-	-	budynki wielo-rodzinne	10	158	8	bez przejazdu	0	1,69
45.	Dolomitowa	750	asfalt, płyty betonowe, grunt i żwir	4,0	0	-	-	9	1	38	2		10	1,33
46.	boczna Marcina	262	kostka betonowa	5,0	0	-	-	9	1	37	2		10	1,32
47.	Szynowa /przedłużenie/	343	asfalt	5,0	0	-	-	8	1	36	2		10	1,31
48.	Jastrzębia	210	kostka betonowa	5,0	0	-	-	7	1	24	1		10	1,22
49.	Letnia	170	grunt, tluczeń	4,0	0	-	-	4	0	16	1		10	1,14
50.	Bažantów	220	kostka betonowa	5,0	0	-	-	2	0	0	0		10	1,01

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ W GMINIE BIERUŃ NA LATA 2024-2029

51.	Bociania	110	kostka betonowa	5,0	0	-	-	1	0	0	0		10	1,01
52.	Bogusławskiego /kierunek Chełm Śląski/	520	asfalt	5,0	0	-	-	1	0	0	0		10	1,01
53.	Sokolska	411	kostka betonowa	4,0	0	-	-	0	0	0	0		10	1,00
54.	Solecka /dojazd do przepompowni/	265	asfalt	5,0	0	-	-	0	0	0	0		10	1,00
55.	Sadowa	394	asfalt	5,0	0	-	-	7, budynek wielo-rodzinny	10	57	3	bez przejazdu	0	0,93
56.	Rubinowa	342	kostka betonowa	5,0	0	-	-	16	2	62	3	bez przejazdu	0	0,55
57.	św. Kingi	151	kostka betonowa	5,0	0	-	-	budynek użyt. - publ.	10	0	0	bez przejazdu	0	0,50
58.	Prywatna	407	asfalt	5,0	0	-	-	16	2	50	3	bez przejazdu	0	0,46
59.	boczna ks. Kudery	25	kostkabetonowa	5,0	0	-	-	3	0	42	2	bez przejazdu	0	0,33
60.	boczne Kamiennej /2 odcinki/	170 + 160	asfalt	4,0	0	-	-	8	1	30	2	bez przejazdu	0	0,27
61.	Zabrzeg	190	kostka betonowa	4,0	0	-	-	10	1	27	1	bez przejazdu	0	0,25
62.	Szkołna	261	asfalt	5,0	0	-	-	7	1	20	1	bez przejazdu	0	0,19
63.	Jana	120 + 65 m = 185 m	asfalt	4,0	0	-	-	5	1	19	1	bez przejazdu	0	0,17
64.	Powstańców Śląskich	272	tluczeń	4,0	0	-	-	6	1	15	1	bez przejazdu	0	0,14
65.	Widokowa	część we władaniu Gminy Bieruń 257 m	żwir, trawa	3,0		-	-	3	0	12	1	bez przejazdu	0	0,11
66.	Skrajna	115	asfalt	5,0	0	-	-	4	0	8	0	bez przejazdu	0	0,08
67.	Malachitowa	295	grunt	2,0		-	-	5	1	7	0	bez przejazdu	0	0,08
68.	ks. Jana Dzierżonia	80	asfalt, grunt	4,0	0	-	-	3	0	5	0	bez przejazdu	0	0,05
69.	Słowików	240	asfalt, grunt	4,0	0	-	-	1	0	5	0	bez przejazdu	0	0,04
70.	Krzemowa	880	tluczeń	4,0	0	-	-	2	0	4	0	bez przejazdu	0	0,04
71.	Trójcy Świętej	80	kostka betonowa	4,0	0	-	-	1	0	0	0	bez przejazdu	0	0,01
72.	Chabrowa	354	grunt / tluczeń	4,0	0	-	-		0		0	bez przejazdu	0	0,00
73.	boczna ul. Królowej Jadwigi /dojazd do strzelnicy KWK/	część we władaniu Gminy Bieruń 70 m	asfalt	5,0	0	-	-	0	0	0	0	bez przejazdu	0	0,00
74.	łącznik ul. Ekonomicznej z ul. Hodowlaną	480	asfalt	5,0	0	-	-	0	0	0	0	bez przejazdu	0	0,00

STANDARDY PROJEKTOWANIA ORAZ WYKONAWSTWA OŚWIETLENIA ULICZNEGO W GMINIE BIERUŃ



Bieruń, 04 kwietnia 2016 r.

Na potrzeby projektowania oraz wykonawstwa oświetlenia ulicznego obszar Gminy Bieruń należy podzielić (na potrzeby projektowania/wykonawstwa) oświetlenia na dwa podobszary, tj. część starówkową miasta w granicach uchwalonego parku Kulturowego (uchwała nr 6/III/2016 i 7/III/2016 z dnia 31.03.2016) oraz pozostałą część miasta.

A. PARK KULTUROWY

Ulice w Parku Kulturowym dla Obszaru Staromiejskiego:

a) ujęte w części:

- Licealna (od Rynku do mostu nad rzeką Mleczną, po zachodniej stronie obwałowania),
- Oświęcimska (od Rynku do mostu nad rzeką Mleczną, po północnej stronie obwałowania),
- Wylotowa (od Rynku do wysokości Grobli),
- Chemików (od wiaduktu linii kolejowej relacji Tychy-Lędziny do wysokości posesji Grobli),
- Krakowska (od Rynku do budynku przy ul. Krakowska 41),
- Zdrowia (od ul. Krakowskiej do ul. Staromłyńskiej).

b) ujęte w całości:

- Rynek,
- Macieja,
- Ratuszowa,
- Adama,
- Spiżowa,
- Kamieniczna,
- ks. Trochy,
- Kudery,
- Hejnałowa,
- ks. Macierzyńskiego,
- Plac św. Walentego,
- Kopcowa,
- Kadłubowa,
- Spyry,
- Jerzego,
- Kolumba,
- Słowackiego,
- Latochy,
- Andrzeja.

Na ww. ulicach (poza nielicznymi wyjątkami, o których mowa poniżej) stosuje się jeden typ sterowalnej oprawy oświetleniowej (Schreder KIO LED), w odpowiedniej kolorystyce obudowy oraz jeden typ słupów oświetleniowych, w odpowiedniej kolorystyce.

Wyjątek stanowi jedynie obszar Placu św. Walentego, obręb skrzyżowania ul. Krakowskiej i Chemików (w sąsiedztwie Sanktuarium Św. Walentego) oraz Plac autobusowy, gdzie należy stosować typologię słupów oraz opraw identyczną (lub bardzo zbliżoną) do obecnie funkcjonujących (wliczając w to temperaturę barwową świecenia).

OPRAWY OŚWIETLENIOWE



Oprawa **Schreder KIO LED** z wewnętrznym dyfuzorem ograniczającym olśnienie, w wersji ze sterownikiem lokalnym LuCo-NX, który umożliwi zarówno sterowanie zasilaczem LED, jak i komunikację pomiędzy sterownikiem centralnym oraz pomiędzy innymi sterownikami lokalnymi pracującymi w tej samej sieci. Do podstawowych zadań sterownika lokalnego należy:

- oszczędzanie energii poprzez wbudowane konfigurowalne algorytmy temu służące m.in. VPO (moc wirtualna), która pozwala uniknąć przewymiarowania instalacji,
- monitorowanie podstawowych funkcji takich jak pomiar napięcia, prądu, współczynnika mocy czasu działania i zużytej energii elektrycznej,

- raportowanie błędów, wszystkie odchylenia od parametrów zaprogramowanych są wysyłane do sterownika centralnego i wyświetlane w interfejsie użytkownika.

Kolor obudowy oprawy - grafitowy (RAL 7011), maksymalnie zbliżony do koloru słupa oświetleniowego [słup aluminiowy pełny, typu SAL, anodowany, kolor grafitowy CI-65 (wg katalogu firmy ROSA) => RAL 7011]]

Temperatura barwowa – kolor ciepły biały (3000 K +/-10%).

Parametry techniczne oprawy dekoracyjnej w technologii LED

- Budowa oprawy – jednokomorowa
- Materiał korpusu – Odlew aluminium
- Materiał klosza zewnętrznego – Poliwęglan
- Oprawa z wewnętrznym dyfuzorem ograniczającym olśnienie (wersja komfort)
- Stopień odporności klosza na uderzenia mechaniczne – IK09
- Szczelność komory optycznej i elektrycznej – IP66
- Montaż na słupie o średnicy Ø60mm
- Znamionowe napięcie pracy – 230V/50Hz
- Moc maksymalna uwzględniające wszystkie straty – 40W
- Ochrona przed przepięciami – 10kV
- Źródło światła – 24 źródeł LED
- Minimalny strumień świetlny źródeł – 4500lm
- Zakres temperatury barwowej źródeł światła – 2800K – 3200K
- Oprawa wyposażona w sterownik lokalny umożliwiający współpracę z bezprzewodowym systemem sterowania i zarządzania oświetleniem
- Korpus oprawy wyposażony w obudowę chroniącą antenę sterownika lokalnego
- Praca sterownika w sieci bezprzewodowej zgodnie ze standardem ZigBee (IEEE 802.15.4)
- Sterownik z wbudowanym przełącznikiem umożliwiającym fizyczne wyłączenie oprawy
- Możliwość sterowania statecznikiem za pomocą sygnału analogowego (1-10V) lub cyfrowego (DALI); zmiana sposobu sterowania poprzez zdalną zmianę oprogramowania
- Sterownik powinien posiadać bezpotencjałowe wejście na sygnał z czujnika ruchu oraz możliwość przesyłania informacji o wykrytym ruchu do innych opraw

- Sterownik powinien posiadać możliwość pracy jako fotokomórka (po domontowaniu światłowodu)
- Sterownik powinien posiadać możliwość dokonywania pomiaru prądu, napięcia, mocy, współczynnika mocy, temperatury, czasu pracy źródła światła
- Możliwość wymiany anteny w przypadku jej uszkodzenia
- Utrzymanie strumienia świetlnego w czasie: 90% po 100 000h (zgodnie z IES LM-80 - TM-21)
- Klasa ochronności elektrycznej: II
- Oprawa posiada deklarację zgodności WE i certyfikat akredytowanego ośrodka badawczego potwierdzający deklarowane zgodności, np. ENEC
- Wartości wskaźnika udziału światła wysyłanego ku górze (ULOR) zgodne z Rozporządzeniem WE nr 245/2009
- Dane fotometryczne oprawy zamieszczone w programie komputerowym pozwalającym wykonać obliczenia parametrów oświetleniowych
- W przypadku zastosowania rozwiązań zamiennych należy dostarczyć źródłowe pliki obliczeniowe
- Budowa oprawy pozwala na szybką wymianę układu optycznego oraz modułu zasilającego
- Oprawa z przewodem 4-8m 3G1,5mm²

SŁUPY OŚWIETLENIOWE

Słupy aluminiowe pełne (typu SAL), anodowane, kolor grafitowy CI-65 (wg katalogu firmy ROSA) => RAL 7011. Wysokość słupa dobierana na podstawie obliczeń, z założenia powinna wynosić 5 metrów.

SEGMENTOWY STEROWNIK CENTRALNY

Sterownik segmentowy typu SeCo wymaga stałego zasilania oraz połączenia z Internetem, a w połączeniu z systemem telemanagmentu umożliwia monitorowanie, sterowanie, kontrolę i zarządzanie oświetleniem. System telemanagmentu służący do monitorowania, kontroli i zarządzania oświetleniem powinien być oparty o technologie sieciowe umożliwiające przesyłanie danych po sieci Ethernet, sieci komórkowej 2G/3G/LTE lub sieci WIFI.

System sterowania oświetleniem powinien zapewnić realizację poniższych funkcji:

- zdalny nadzór (monitorowanie, sterowanie, konfiguracja) przez sieć internetową z poziomu przeglądarki internetowej – bez konieczności instalowania dodatkowego oprogramowania. Dostęp do interfejsu użytkownika jest możliwy z dowolnego urządzenia wyposażonego w dostęp do internetu i przeglądarkę internetową,
- graficzny interfejs w postaci strony internetowej wraz z mapą, na której za pomocą ikon reprezentowane są wszystkie punkty należące do systemu,
- redukcję mocy pojedynczych opraw oświetleniowych, grup opraw lub wszystkich opraw,
- załączanie i wyłączanie pojedynczej oprawy,
- możliwość podłączenia do dowolnej oprawy czujnika (np. ruchu), który będzie sterował pracą pojedynczej oprawy lub grupy opraw (niezależnie od ich fizycznego połączenia),
- automatyczną redukcję mocy zgodnie z zaprogramowanymi krzywymi redukcji,
- zaprogramowanie oddzielnych krzywych redukcji dla dni roboczych (poniedziałek-piątek) oraz weekendów (sobota-niedziela),
- zaprogramowanie dni szczególnych np. dni świątecznych, podczas których oświetlenie powinno mieć odmienną charakterystykę,
- zmianę poziomu redukcji mocy poprzez zdalne przeprogramowanie w dowolnym momencie,
- pomiar prądu, napięcia, mocy, współczynnika mocy, czasu pracy źródła światła dla pojedynczego punktu świetlnego,

- dostęp do danych historycznych,
- uwzględnienie zaprojektowanego współczynnika utrzymania – utrzymanie stałego strumienia świetlnego w czasie,
- możliwość zaprogramowania wirtualnej mocy oprawy (w zakresie charakterystyki pracy źródła),
- sygnalizowanie uszkodzonego źródła światła lub statecznika, zaniku napięcia zasilającego, błędów komunikacji, przekroczonego poziomu mocy lub temperatury,
- generowanie raportów zużycia energii oraz raportów błędów.

Zastosowany system ma prowadzić do oszczędzania energii elektrycznej, zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych, zwiększenia niezawodności oświetlenia i obniżenia kosztów jego utrzymania.

Zasady montowania segmentowego sterownika centralnego oświetlenia ulicznego wraz z jego połączeniem do Internetu

1. Segmentowy sterownik centralny oświetlenia ulicznego należy zabudować w budynku będącym własnością Gminy Bieruń, do którego jest doprowadzona sieć szerokopasmowa, co pozwoli bezpośrednio podłączyć sterownik do Internetu za pomocą kabla kat. 5e lub wyższej.
Antenę komunikującą sterownik z oprawami należy zabudować na zewnątrz budynku, w odległości nie większej niż 150 m od najbliższej oprawy,

lub (jeżeli niemożliwe jest spełnienie założeń z punktu 1);

2. Segmentowy sterownik centralny oświetlenia ulicznego należy zabudować w szafie sterowniczej wraz z urządzeniem Ubiquiti WiFi 5GHz zapewniającym dostęp do internetu, łączącym się z gminną siecią szerokopasmową.
Antenę komunikującą sterownik z oprawami należy zabudować na zewnątrz szafy sterowniczej, w odległości nie większej niż 150 m od najbliższej oprawy,

lub (jeżeli niemożliwe jest spełnienie założeń z punktu 2);

3. Segmentowy sterownik centralny oświetlenia ulicznego należy zabudować w szafie sterowniczej, zaś urządzenie Ubiquiti WiFi 5GHz zapewniające dostęp do internetu (łączące się z gminną siecią szerokopasmową) na słupie oświetleniowym (odpowiednio wcześniej przygotowując słup do montażu tego urządzenia). Urządzenie Ubiquiti WiFi 5GHz należy połączyć z segmentowym sterownikiem centralnym oświetlenia ulicznego za pomocą kabla kat. 5e lub wyższej, przekazując w ten sposób sygnał internetowy do sterownika.
Antenę komunikującą sterownik z oprawami należy zabudować na zewnątrz szafy sterowniczej, w odległości nie większej niż 150 m od najbliższej oprawy.

lub (jeżeli niemożliwe jest spełnienie założeń z punktu 3);

4. Segmentowy sterownik centralny oświetlenia ulicznego należy zabudować w szafie sterowniczej, zaś urządzenie Huawei LTE zapewniające dostęp do internetu (łączące się z gminną siecią LTE) na słupie oświetleniowym (odpowiednio wcześniej przygotowując słup do montażu tego urządzenia). Urządzenie Huawei LTE należy połączyć z segmentowym sterownikiem centralnym oświetlenia ulicznego za pomocą kabla kat. 5e lub wyższej, przekazując w ten sposób sygnał internetowy do sterownika.
Antenę komunikującą sterownik z oprawami należy zabudować na zewnątrz szafy sterowniczej, w odległości nie większej niż 150 m od najbliższej oprawy.

B. POZOSTAŁA CZĘŚĆ MIASTA

Dla pozostałej części miasta stosuje się co do zasady dwa typy opraw:

- sterowalne oprawy drogowe **Schreder TECEO 1**
zastosowanie: oświetlenie dróg miejskich, głównych ulic osiedlowych i parkingów, ścieżek rowerowych
- sterowalne oprawy parkowe **Schreder KAZU**
zastosowanie: oświetlenie uliczek i alejek osiedlowych, alejek parkowych, ścieżek rowerowych

oraz jeden typ słupów oświetleniowych, o wysokości dostosowanej do charakterystyki danego terenu, który jest oświetlany, zależnej również od dobranej mocy opraw oświetleniowych.

OPRAWY OŚWIETLENIOWE



Oprawy **Schreder TECEO 1** w wersji ze sterownikiem lokalnym LuCo-NX, który umożliwi zarówno sterowanie zasilaczem LED, jak i komunikację pomiędzy sterownikiem centralnym oraz pomiędzy innymi sterownikami lokalnymi pracującymi w tej samej sieci. Do podstawowych zadań sterownika lokalnego należy:

- oszczędzanie energii poprzez wbudowane konfigurowalne algorytmy temu służące m.in. VPO (moc wirtualna), która pozwala uniknąć przewymiarowania instalacji,
- monitorowanie podstawowych funkcji takich jak pomiar napięcia, prądu, współczynnika mocy czasu działania i zużytej energii elektrycznej,
- raportowanie błędów, wszystkie odchylenia od parametrów zaprogramowanych są wysyłane do sterownika centralnego i wyświetlane w interfejsie użytkownika.

Kolor obudowy oprawy – AKZO grey 150 sanded (wg katalogu firmy Schreder).

Temperatura barwowa – neutralny biały (4000 K +/-10%).

Parametry techniczne oprawy w technologii LED

- Budowa oprawy – dwukomorowa
- Materiał korpusu i pokrywy – odlew aluminium
- Materiał klosza – szkło hartowane płaskie
- Stopień odporności klosza (szkło) na uderzenia mechaniczne - IK08,
- Szczelność komory optycznej - IP66,
- Szczelność komory osprzętu - IP66,
- Odporność aerodynamiczna (CxS) - 0.011m²
- Oprawa wyposażona w uniwersalny uchwyt pozwalający na montaż zarówno na wysięgniku, jak i bezpośrednio na słupie, a także pozwalający na zmianę kąta nachylenia oprawy w zakresie 0-10° (montaż bezpośredni) lub 0-15° (montaż na wysięgniku),

- Znamionowe napięcie pracy - 230V/50Hz,
- Ochrona przed przepięciami - 10kV,
- Układ zasilający umożliwiający sterowanie sygnałem 1-10V lub DALI,
- Zakres temperatury barwowej źródeł światła - 3900-4200K,
- Utrzymanie strumienia świetlnego w czasie: min 80% po 100 000h (zgodnie z IES LM-80 - TM-21),
- Klasa ochronności elektrycznej: I lub II,
- Oprawa posiada deklarację zgodności WE i certyfikat akredytowanego ośrodka badawczego potwierdzający deklarowane zgodności, np. ENEC,
- Wartości wskaźnika udziału światła wysyłanego ku górze (ULOR) zgodne z Rozporządzeniem WE nr 245/2009.



Oprawy **Schreder KAZU** w wersji ze sterownikiem lokalnym LuCo-NX, który umożliwi zarówno sterowanie zasilaczem LED, jak i komunikację pomiędzy sterownikiem centralnym oraz pomiędzy innymi sterownikami lokalnymi pracującymi w tej samej sieci.

Do podstawowych zadań sterownika lokalnego należy:

- oszczędzanie energii poprzez wbudowane konfigurowalne algorytmy temu służące m.in. VPO (moc wirtualna), która

pozwała uniknąć przewymiarowania instalacji,

- monitorowanie podstawowych funkcji takich jak pomiar napięcia, prądu, współczynnika mocy czasu działania i zużytej energii elektrycznej,
- raportowanie błędów, wszystkie odchylenia od parametrów zaprogramowanych są wysyłane do sterownika centralnego i wyświetlane w interfejsie użytkownika.

Kolor obudowy oprawy – RAL 7038 (wg katalogu firmy Schreder)

Temperatura barwowa – neutralny biały (4000 K +/-10%).

Parametry techniczne oprawy w technologii LED

- Materiał korpusu – odlew aluminium
- Materiał klosza – poliwęglan płaski
- Stopień odporności klosza (szkło) na uderzenia mechaniczne - IK09 lub IK10,
- Szczelność komory optycznej - IP66,
- Szczelność komory osprzętu - IP66,
- Klasa ochronności elektrycznej: I lub II.

SŁUPY OŚWIETLENIOWE

Słupy aluminiowe pełne (typu SAL), cylindrycznie stożkowy bez szwu, anodowane, kolor naturalny CI-0 (wg katalogu firmy ROSA). Wysokość słupa dobierana na podstawie obliczeń, z założenia powinna wynosić od 5 do 8 metrów.

Słup i ewentualny wysięgnik zabezpieczony technologią anodowania, minimalna wartość w mikronach anody od 20 do 25 mikronów. Powłoka anodowa powinna być integralnie związana z podłożem, dzięki czemu nie ma możliwości jej złuszczenia, odpryskiwania czy rozwarstwiania.

Słup winien posiadać deklarację zgodności WE sygnowaną znakiem CE wystawioną przez producenta,

Do wyposażenia dołączona ma być tabliczka bezpiecznikowa oraz ocynkowany komplet elementów złącznych słupa (nakrętki, podkładki, osłony na nakrętki z tworzywa sztucznego zgodnego z kolorem słupa, klucz imbusowy).

SEGMENTOWY STEROWNIK CENTRALNY

Sterownik segmentowy typu SeCo wymaga stałego zasilania oraz połączenia z Internetem, a w połączeniu z systemem telemanagmentu umożliwia monitorowanie, sterowanie, kontrolę i zarządzanie oświetleniem. System telemanagmentu służący do monitorowania, kontroli i zarządzania oświetleniem powinien być oparty o technologie sieciowe umożliwiające przesyłanie danych po sieci Ethernet, sieci komórkowej 2G/3G/LTE lub sieci WIFI.

System sterowania oświetleniem powinien zapewnić realizację poniższych funkcji:

- zdalny nadzór (monitorowanie, sterowanie, konfiguracja) przez sieć internetową z poziomu przeglądarki internetowej – bez konieczności instalowania dodatkowego oprogramowania. Dostęp do interfejsu użytkownika jest możliwy z dowolnego urządzenia wyposażonego w dostęp do internetu i przeglądarkę internetową,
- graficzny interfejs w postaci strony internetowej wraz z mapą, na której za pomocą ikon reprezentowane są wszystkie punkty należące do systemu,
- redukcję mocy pojedynczych opraw oświetleniowych, grup opraw lub wszystkich opraw,
- załączanie i wyłączanie pojedynczej oprawy,
- możliwość podłączenia do dowolnej oprawy czujnika (np. ruchu), który będzie sterował pracą pojedynczej oprawy lub grupy opraw (niezależnie od ich fizycznego połączenia),
- automatyczną redukcję mocy zgodnie z zaprogramowanymi krzywymi redukcji,
- zaprogramowanie oddzielnych krzywych redukcji dla dni roboczych (poniedziałek-piątek) oraz weekendów (sobota-niedziela),
- zaprogramowanie dni szczególnych np. dni świątecznych, podczas których oświetlenie powinno mieć odmienną charakterystykę,
- zmianę poziomu redukcji mocy poprzez zdalne przeprogramowanie w dowolnym momencie,
- pomiar prądu, napięcia, mocy, współczynnika mocy, czasu pracy źródła światła dla pojedynczego punktu świetlnego,
- dostęp do danych historycznych,
- uwzględnienie zaprojektowanego współczynnika utrzymania – utrzymanie stałego strumienia świetlnego w czasie,
- możliwość zaprogramowania wirtualnej mocy oprawy (w zakresie charakterystyki pracy źródła),
- sygnalizowanie uszkodzonego źródła światła lub statecznika, zaniku napięcia zasilającego, błędów komunikacji, przekroczonego poziomu mocy lub temperatury,
- generowanie raportów zużycia energii oraz raportów błędów.

Zastosowany system ma prowadzić do oszczędzania energii elektrycznej, zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych, zwiększenia niezawodności oświetlenia i obniżenia kosztów jego utrzymania.

Zasady montowania segmentowego sterownika centralnego oświetlenia ulicznego wraz z jego połączeniem do Internetu

1. Segmentowy sterownik centralny oświetlenia ulicznego należy zbudować w budynku będącym własnością Gminy Bieruń, do którego jest doprowadzona sieć szerokopasmowa, co pozwoli bezpośrednio podłączyć sterownik do Internetu za pomocą kabla kat. 5e lub wyższej.

Antenę komunikującą sterownik z oprawami należy zabudować na zewnątrz budynku, w odległości nie większej niż 150 m od najbliższej oprawy,

lub (jeżeli niemożliwe jest spełnienie założeń z punktu 1);

2. Segmentowy sterownik centralny oświetlenia ulicznego należy zabudować w szafie sterowniczej wraz z urządzeniem Ubiquiti WiFi 5GHz zapewniającym dostęp do internetu, łączącym się z gminną siecią szerokopasmową.

Antenę komunikującą sterownik z oprawami należy zabudować na zewnątrz szafy sterowniczej, w odległości nie większej niż 150 m od najbliższej oprawy,

lub (jeżeli niemożliwe jest spełnienie założeń z punktu 2);

3. Segmentowy sterownik centralny oświetlenia ulicznego należy zabudować w szafie sterowniczej, zaś urządzenie Ubiquiti WiFi 5GHz zapewniające dostęp do internetu (łączące się z gminną siecią szerokopasmową) na słupie oświetleniowym (odpowiednio wcześniej przygotowując słup do montażu tego urządzenia). Urządzenie Ubiquiti WiFi 5GHz należy połączyć z segmentowym sterownikiem centralnym oświetlenia ulicznego za pomocą kabla kat. 5e lub wyższej, przekazując w ten sposób sygnał internetowy do sterownika.

Antenę komunikującą sterownik z oprawami należy zabudować na zewnątrz szafy sterowniczej, w odległości nie większej niż 150 m od najbliższej oprawy.

lub (jeżeli niemożliwe jest spełnienie założeń z punktu 3);

4. Segmentowy sterownik centralny oświetlenia ulicznego należy zabudować w szafie sterowniczej, zaś urządzenie Huawei LTE zapewniające dostęp do internetu (łączące się z gminną siecią LTE) na słupie oświetleniowym (odpowiednio wcześniej przygotowując słup do montażu tego urządzenia). Urządzenie Huawei LTE należy połączyć z segmentowym sterownikiem centralnym oświetlenia ulicznego za pomocą kabla kat. 5e lub wyższej, przekazując w ten sposób sygnał internetowy do sterownika.

Antenę komunikującą sterownik z oprawami należy zabudować na zewnątrz szafy sterowniczej, w odległości nie większej niż 150 m od najbliższej oprawy.

OGÓLNE ZASADY PROJEKTOWANIA ORAZ WYKONAWSTWA DRÓG W STARÓWCE ORAZ W OBSZARZE PARKU KULTUROWEGO



Bieruń, 21 marca 2017 r.

Standardy projektowania oraz wykonawstwa dróg w starówce określa Uchwała nr III/7/2016 Rady Miejskiej w Bieruniu z dnia 31 marca 2016r. w sprawie zatwierdzenia Planu ochrony Zespołu parków kulturowych pod nazwami Park Kulturowy dla Obszaru Staromiejskiego i Park Kulturowy dla Obszaru Grobli.

Gmina na podstawie obowiązujących ww. Uchwał wypracowała minimalne uwarunkowania dla realizowanych zadań drogowych w obrębie Parku Kulturowego:

1. NAWIERZCHNIA JEZDNI

Nawierzchnia bitumiczna, warstwa ścieralna AC11S.

2. NAWIERZCHNIA CHODNIKÓW

Nawierzchnia chodników z kostki kamiennej (granit) gatunku I o wymiarach 20x30 cm o grubości 6 cm. Płyty powinien charakteryzować regularny kształt krawędzi - płyty powinny być cięte prostopadle do powierzchni, bez uszkodzeń, odprysków tej krawędzi.

Powierzchnia płyt chodnikowych kamiennych powinna być równa, bez odprysków i uszkodzeń, niemniej powinna posiadać teksturę powstałą bezpośrednio w wyniku cięcia bloku kamiennego na pojedyncze płyty - bez ich szlifowania, albo - powinny być płomieniowane, względnie też groszkowane, z uwagi na wymaganą dla takich nawierzchni szorstkość.

Kolor ciemnoszary (grafitowy); kolorystyka spójna z płytą Rynku oraz ul. Krakowską.

3. NAWIERZCHNIA ZJAZDÓW

Nawierzchnia zjazdów z kostki kamiennej rzędowej (granit) o wymiarach 10x10 cm o grubości 10 cm, kolor ciemnoszary (grafitowy).

4. WYNIESIONE SKRZYŻOWANIA, WYNIESIONE PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH, PROGI ZWALNIAJĄCE

Nawierzchnia wyniesionych skrzyżowań - kostka betonowa, kolor czerwony.

Nawierzchnia wyniesionych przejść dla pieszych - kostka betonowa; najazdy: kolor szary i czerwony; góra: kolor czerwony, pasy szare.

Nawierzchnia progów zwalniających - kostka betonowa; najazdy: kolor szary i czerwony; góra: kolor czerwony.

5. MIKROKANALIZACJA

Zaprojektowanie łączna teleinformatycznego w postaci rury DN 40 z ośmioma mikrorurkami z przyłączami dwóch mikrorurek do granicy każdej posesji oraz rury DN110, ze studniami kablowymi dla celów telekomunikacyjnych.