

Zarządzenie Nr 0050. 14.1 .2022
Prezydenta Miasta Oświęcim
z dnia24.10..... 2022 r.

w sprawie: zatwierdzenia Planu rozwoju sieci drogowej i projektu planów finansowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich, dla których Prezydent Miasta Oświęcim jest zarządcą drogi w latach 2022-2030.

Na podstawie art. 7 ust.1 pkt 2 i art. 30 ust.1 ustawy z dnia 8 marca 1998 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. 2022 r., poz. 559 z późn. zm.) oraz art. 19 ust.2 pkt 4, art. 20 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz. U. 2021 r., poz. 1376 z późn. zm.) **Prezydent Miasta Oświęcim postanawia:**

§1

1. Zatwierdzić Plan rozwoju sieci drogowej i projektu planów finansowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich, dla których Prezydent Miasta Oświęcim jest zarządcą drogi w latach 2022-2030, zwanym dalej „**Planem rozwoju sieci dróg gminnych publicznych w mieście Oświęcim na lata 2022-2030**”, stanowiący załącznik do niniejszego zarządzenia.
2. Przeprowadzać aktualizację Planu o którym mowa w ust.1 w zależności od potrzeb nie rzadziej niż raz na trzy lata.

§2

Wykonanie zarządzenia powierza się Naczelnikowi Wydziału Gospodarki Miejskiej w porozumieniu z Naczelnikami Wydziału Inwestycji Miejskich oraz Biura Rozwoju Miasta.

§3

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem wydania.

PREZYDENT MIASTA

Janusz Chwilerut

Radosław Prądnicki
Prezydent Miasta

Stawie

Stawie

*pojawia

Załącznik
do Zarządzenia Nr 0050. 144. 2022
Prezydenta Miasta Oświęcim
z dnia ...24.10..... 2022 r.

**PLAN ROZWOJU SIECI
DRÓG GMINNYCH PUBLICZNYCH W MIEŚCIE
OŚWIĘCIM
NA LATA 2022 – 2030**



Oświęcim, październik 2022 r.

SPIS TREŚCI

I.	Wstęp	
1.	Podstawa prawna	str. 3
2.	Cel opracowania	str. 3
II.S	Studium istniejącego układu komunikacyjnego	
1.	Informacja o jednostce administracyjnej objętej opracowaniem	str. 3 - 6
2.	Ogólna charakterystyka istniejącego układu drogowego	str. 7 - 10
3.	Charakterystyka istotnych elementów istniejącego układu drogowego	str. 10 - 11
4.	Analiza stanu nawierzchni dróg	str. 12
III.	Kierunki rozwoju sieci drogowej	
1.	Charakterystyka i zestawienie podstawowych celów utrzymania i remontów przyjętych przez Miasto Oświęcim na tle uwarunkowań przestrzennych i finansowych Miasta	str. 13 - 15
2.	Harmonogram realizacji planowanych zadań, opracowany na podstawie przygotowanych dla tych potrzeb kryteriów kwalifikacyjnych i skali ocen z uwzględnieniem zakresu tematycznego ujętego w Strategii Rozwoju Miasta Oświęcim na lata 2021 - 2030	str. 15
3.	Propozycje wprowadzenia ewentualnych zmian i uzupełnień w istniejącym systemie organizacji ruchu na terenie Miasta Oświęcim	str. 15 - 17
4.	Propozycja zmiany funkcjonowania strefy płatnego parkowania	str. 17 - 19
IV.	Mapa tematyczna wizualizująca rozkład zadań drogowych ujętych w Planie	str. 20
V.	Załączniki	
1.	Wykaz ulic w sieci dróg gminnych publicznych w Mieście Oświęcim wraz z oceną ich stanu technicznego	str. 21 - 27
2.	Wykaz obiektów mostowych w sieci dróg gminnych publicznych w Mieście Oświęcim wraz z oceną stanu technicznego	str. 28
3.	Wykaz realizowanych i planowanych do realizacji prac dla dróg gminnych w ramach Planu rozwoju sieci dróg gminnych publicznych w Mieście Oświęcim na lata 2022 – 2030	str. 29 - 31

I. WSTĘP

1. Podstawa prawna:

- 1) Podstawą prawną dla opracowania **Planu rozwoju sieci drogowej i projektu planów finansowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich, dla których Prezydent Miasta Oświęcim jest zarządcą drogi** stanowi art. 20 pkt 1 i 2 ustawy o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r. (t.j. Dz. U. 2021 r., poz. 1376 z późn. zm.), który nakłada na zarządcę drogi obowiązek opracowania projektu planu rozwoju sieci drogowej oraz bieżące informowanie o tych planach organów właściwych do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
- 2) Ponadto Zarządca drogi ma obowiązek opracowania projektu planu finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich.

2. Cel opracowania:

- 1) Opracowanie Planu obejmuje drogi publiczne – gminne zarządzane przez Prezydenta Miasta Oświęcim zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (t.j. Dz. U. 2021 r. poz. 1376 z późn. zm.).
- 2) Plan stanowić będzie analizę istniejącego układu dróg zarządzanych przez Prezydenta Miasta Oświęcim, ze wskazaniem kierunków modernizacji i rozbudowy sieci dróg gminnych do roku 2030.

II. STUDIUM ISTNIEJĄCEGO UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO

1. Informacja o jednostce administracyjnej objętej opracowaniem

- 1) Położenie i dostępność transportowa:

Położenie geograficzne miasta Oświęcim należy traktować z jednej strony jako potencjał rozwojowy, a z drugiej strony jako pewną barierę. Na pozytywną stronę składa się bliskość znaczących ośrodków miejskich (aglomeracja krakowska, aglomeracja bielska oraz konurbacja górnośląska) i szeregu mniejszych miast, stanowiących lokalne ośrodki administracyjne oraz gospodarcze. Cennym zasobem (nie tyle samego miasta, co szerzej rozumianej ziemi oświęcimskiej) w dużej mierze wynikającym z rzeźby terenu – rozległej, wypłaszczonej doliny Wisły, doliny Soły i Kotliny Oświęcimskiej – są liczne stawy, wykorzystywane gospodarczo i turystycznie. Z drugiej strony, uwarunkowania mezoklimatyczne, jak np. zbieg dolin Wisły i Soły tworzący lej dla powietrza znad Śląska, determinują niesprzyjające warunki aerosanitarne i zwiększają trudności w walce o czyste powietrze.

Najcenniejszym zasobem przyrodniczym samego Oświęcimia jest rzeka Soła i tereny bezpośrednio nad nią położone, w części objęte ochroną. O ich znaczeniu dla miasta i jego mieszkańców najlepiej świadczy fakt, że w badaniach sondażowych najczęściej wskazywano je jako miejsce wypoczynku i rekreacji.

Oświęcim zlokalizowany na styku dwóch województw: małopolskiego i śląskiego. Miasto jest oddalone w odległości ok. 60 km od Krakowa oraz w odległości ok. 40 km od Katowic. Ponadto w promieniu do 30 km od miasta znajdują się sąsiednie miasta powiatowe tj. Chrzanów, Wadowice, Pszczyna oraz Bielsko-Biała.

Głównymi szlakami komunikacyjnymi łączącymi Oświęcim z ośrodkami w regionie są:

- droga krajowa nr 44 relacji Gliwice–Tychy–Oświęcim–Zator–Skawina–Kraków,
- droga wojewódzka nr 933 relacji Rzechów–Wodzisław Śląski–Jastrzębie-Zdrój–Oświęcim–Chrzanów,
- droga wojewódzka nr 948 relacji Oświęcim–Żywiec.

Ponadto ok. 15 km od miasta przebiega autostrada A4, łącząca Katowice z Krakowem. Siatkę połączeń komunikacyjnych uzupełniają drogi powiatowe i gminne.

Dostępność transportową miasta należy ocenić jako korzystną, z perspektywami na jej poprawę pod warunkiem zrealizowania planowanych bądź już rozpoczętych inwestycji w infrastrukturę drogową i kolejową (pozostających poza kompetencjami samorządu gminnego).

W 2018 r. oddano do użytku północną obwodnicę Oświęcimia, która przyczyniła się do poprawy warunków komunikacyjnych miasta. Trasa ta ma długość blisko 5 km i przebiega od ronda na skrzyżowaniu ul. Chemików i ul. Fabrycznej w Oświęcimiu do drogi wojewódzkiej nr 933 w miejscowości Bobrek.

Obecnie do najistotniejszych inwestycji należy budowa południowej obwodnicy miasta, łączącej Oświęcim z drogą ekspresową S1, jak również modernizacja linii kolejowej nr 93 Trzebinia – Zebrzydowice (granica państwa). Jednocześnie można pokusić się o stwierdzenie, że dostępna infrastruktura, w dużej mierze z racji zapóźnień inwestycyjnych nie jest w pełni wykorzystywana, czego najdobitniejszym przykładem jest praktyczny zanik ruchu pasażerskiego na linii kolejowej nr 94 łączącej Oświęcim z Krakowem przez Skawinę, jak również pozostawiający wiele do życzenia stan techniczny DK44 w kierunku Krakowa. W przypadku realizacji założeń planu transportowego dla Centralnego Portu Komunikacyjnego, Oświęcim znajdzie się na jednej z dowozowych linii kolejowych. Komunikację pomiędzy poszczególnymi rejonami Oświęcimia i jego najbliższymi okolicami zapewnia autobusowa komunikacja miejska, dotowana z budżetu miasta oraz gmin – stron porozumienia międzygminnego. Komunikację na nieco dłuższych dystansach – głównie do Krakowa, miast konurbacji górnośląskiej oraz sąsiednich powiatów zapewnia prywatny transport mikrobusem oraz jedna linia relacji Oświęcim–Bieruń–Tychy, uruchamiana przez Zarząd Transportu Metropolitalnego (ZTM), odpowiedzialny za komunikację publiczną na obszarze Górnego Śląska, a dotowana także z budżetu Oświęcimia. Pomimo złego stanu infrastruktury oraz utrudnień w podróżowaniu, związanych z prowadzonymi aktualnie pracami remontowymi, duże znaczenie dla dostępności komunikacyjnej Oświęcimia ma transport kolejowy – przede wszystkim w zakresie dojazdów do Krakowa i Katowic. Z połączeń tych korzystają nie tylko mieszkańcy miasta, ale i turyści. Dużą zmianą w tym zakresie było oddanie do użytku latem 2020 r. nowego budynku dworca kolejowego w stacji Oświęcim oraz budowa parkingu Park&Ride w jej pobliżu.

Kolejnym krokiem milowym dla Oświęcimia w tym zakresie będzie wydłużenie do miasta krakowskiej Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (SKA) – tym bardziej, że z racji ukształtowania sieci kolejowej w zachodniej Małopolsce możliwe jest uruchomienie dwóch tras łączących Oświęcim z Krakowem – przez Trzebinę i przez Skawinę.

2) Regulacja planowania przestrzennego:

Zgodnie z zapisem Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Oświęcim system transportowy miasta, opiera się o układ istniejących dróg przebiegających przez obszar miasta: DK nr 44 wzdłuż ul. Konarskiego, ul. Legionów, ul. Zatorska, ul. Chemików, ul. Fabryczna, DW nr 933 wzdłuż ul. Legionów, ul. Chemików, Obwodnica Północna; DW nr 948: ul. Jagiełły. Układ trzech dróg uzupełniony drogami powiatowymi i gminnymi stanowi szkielet obszaru decydujący o obsłudze komunikacyjnej obecnego zagospodarowania miasta, ale również podstawę do dalszego rozwoju gospodarczego miasta.

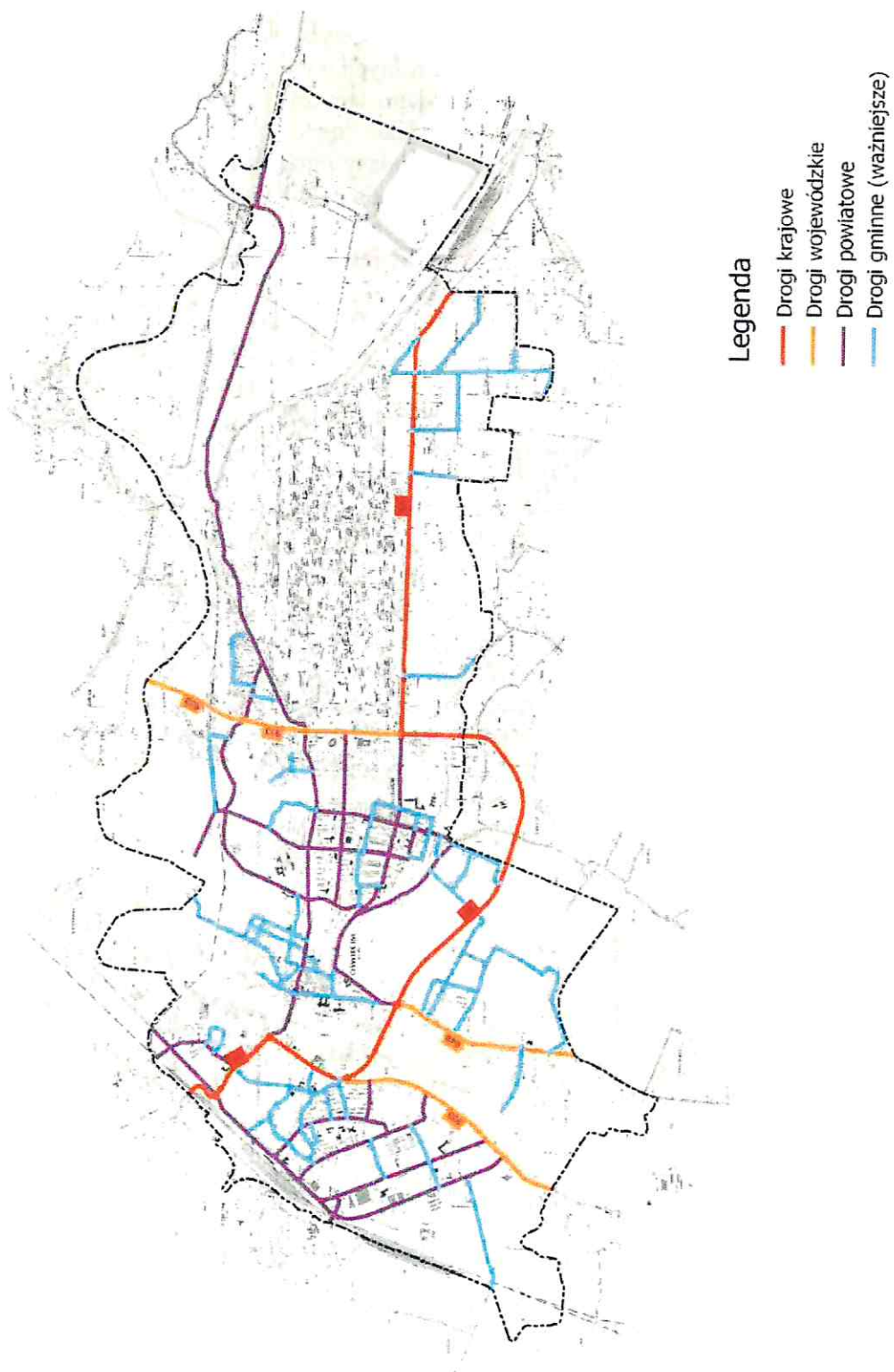
Według stanu na koniec 2019 r., 90,2% obszaru Oświęcimia było pokryte planami zagospodarowania przestrzennego i wskaźnik ten jest korzystniejszy niż w przypadku całego powiatu (78,9%) oraz województwa (68%). Planów nie posiadają obszary położone na południowych obrzeżach Oświęcimia. Poprowadzenie prac planistycznych na tych terenach jest istotne i może okazać się kluczowe w konsekwencji postępujących procesów

suburbanizacyjnych. W strukturze gruntów Oświęcimia wyróżnia się wysoki odsetek terenów przemysłowych – w 2020 r. wyniósł 22,7% – co w dużej mierze potwierdza przemysłowy charakter miasta. W ostatniej dekadzie zmniejszyła się powierzchnia gruntów rolnych (20,9% w 2020 r.) oraz pozostałych użytków rolnych – łąk, pastwisk, sadów itd. (15,6% w 2020 r.). Spadki te zostały skompensowane wzrostem terenów mieszkaniowych (z 9,4% do 9,9%) oraz kategorii zawierającej tereny pozostałe (np. rekreacyjno-wypoczynkowe, obsługi komunikacyjnej) (z 27,2% do 28,6%). Zarówno lasy i grunty zalesione jak i nieużytki stanowią śladowy odsetek, niewiele przekraczający 1% w każdym z przypadków. Oświęcim jest miastem o specyficznej strukturze przestrzennej, w dużej mierze warunkowanej przebiegiem rzek (Wisła, Soła, kanał Dwory), terenami przemysłowymi w jego wschodniej części oraz terenami Muzeum Auschwitz -Birkenau w Oświęcimiu tuż za zachodnią granicą. Dodatkowo, z zachodnią granicą miasta pokrywa się linia kolejowa Trzebinia– Zebrzydowice. Wszystkie te czynniki mogą stanowić barierę inwestycyjną, szczególnie w zakresie rozwoju zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Niemniej w Oświęcimiu powstają kolejne budynki, w tym obiekty zabudowy wielorodzinnej. Miasto poprzez tworzenie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz MPZP prowadzi politykę zrównoważonego rozwoju, aby w równym stopniu stwarzać warunki do rozwoju działalności gospodarczej wraz z niezbędną infrastrukturą i systemem komunikacji, tworząc jednocześnie przestrzeń dla mieszkańców i chroniąc środowisko naturalne i dziedzictwo kulturowe, zgodnie z zasadą ładu przestrzennego. Miasto Oświęcim, ze względu na swoją specyfikę wynikającą z podziału administracyjnego (gmina miejska) znajduje się w szczególnej sytuacji, nie posiadając terenów wiejskich w swoich granicach. Stąd też znacznie silniej zaznaczające się w statystykach trendy związane z migracją i osiedlaniem się dotychczasowych mieszkańców na tereny podmiejskie niż w przypadku gmin miejsko-wiejskich. Obszarem o największym potencjale osadniczym, zarówno w przypadku zabudowy jednorodzinnej, jak i budownictwa wielorodzinnego jest osiedle Stare Stawy. Duże zasoby dostępnego terenu znajdują się też w Monowicach, które prezentują się mniej korzystnie ze względów lokalizacji (oddalenie od centrum, sąsiedztwo terenów przemysłowych) oraz deficytów wyposażenia w podstawową infrastrukturę (szkoła, kościół, dom kultury itd.).

3) Bezpieczeństwo publiczne:

W zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w ostatnich latach zauważalne jest zmniejszenie się liczby wypadków oraz kolizji przy rosnącym natężeniu ruchu – jak wynika z danych GDDKiA przez „oświęcimski” odcinek DK44 przewija się średnio ponad 20 000 pojazdów na dobę. Należy przypuszczać, że dalsze inwestycje w infrastrukturę drogową (na czele z budową południowej obwodnicy miasta) przyczynią się do dalszego spadku liczby tych incydentów.

Rysunek 1 - Układ drogowy miasta Oświęcim



Źródło: opracowania własne

2. Ogólna charakterystyka istniejącego układu drogowego

- 1) Drogi gminne publiczne stanowią własność Miasta Oświęcim na podstawie art. 73 ust. 1 ustawy z dnia 13 października 1998 r. Przepisy wprowadzające ustawy reformujące administrację publiczną (Dz. U. 1998 r. poz. 133 ze zm.). W artykule wskazano, iż nieruchomości pozostająca w dniu 31 grudnia 1998 r. we władaniu Skarbu Państwa lub jednostek samorządu terytorialnego, nie stanowiąca ich własności, a zajęta pod drogi publiczne, z dniem 1 stycznia 1999 r. staje się z mocy prawa własnością Skarbu Państwa lub właściwych jednostek samorządu terytorialnego.

Zarządcą dróg jest Prezydent Miasta na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 2 i art. 30 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. 2022 r., poz. 559 ze zm.).

- 2) W mieście Oświęcim znajduje się 165 ulic oraz 25 dróg bocznych. Łączna długość dróg gminnych wynosi 72,6 km. Ponadto przez Oświęcim przebiega ponad 10 km drogi krajowej, około 6,5 km dróg wojewódzkich oraz około 28,5 km dróg powiatowych.

Wykaz ulic w sieci dróg gminnych publicznych wraz z określeniem stanu technicznego przedstawiono w tabeli stanowiącej **Załącznik nr 1** do niniejszego Planu.

- 3) Na drogach gminnych publicznych znajduje się 1 obiekt mostowy oraz 9 przepustów pod drogami. Stan niektórych przepustów oraz mostów podobnie jak dróg wymaga naprawy. Wykaz obiektów mostowych w sieci dróg gminnych wraz z określeniem stanu technicznego przedstawiono w tabeli stanowiącej **Załącznik nr 2** do niniejszego Planu.

- 4) W Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Oświęcim przedstawiono następujący system transportowy miasta, który podzielić można na:

- a) podsystem drogowej komunikacji indywidualnej, a w nim elementy liniowe (sieć drogową) oraz punktowe (parkingi, węzły przesiadkowe),
- b) podsystem drogowej komunikacji zbiorowej, a w nim elementy liniowe (linie i trasy przejazdu) oraz punktowe (dworce, przystanki, punkty przesiadkowe),
- c) podsystem komunikacji kolejowej, a w nim elementy liniowe oraz punktowe (stacje, przystanki).

Uzupełniającą rolę stanowią także podsystemy transportu rowerowego, a także wodnego, ponieważ to w Oświęcimiu rozpoczyna się Droga Wodna Górnej Wisły. Wszystkie powyższe podsystemy transportu, oprócz swojej podstawowej funkcji tj. zapewnienia możliwości transportu osób i towarów, pełnią rolę usługową - umożliwiając funkcjonowanie obszaru decyduje o jakości życia mieszkańców i wspomaga realizację celów publicznych (gospodarczych, kulturowych, bytowych), rozwojową - udostępniając teren oraz rozwijając podaż usług transportowych decyduje o aktywizacji obszarów, elementu kompozycji przestrzennej - elementy systemu transportu mają istotny wpływ na strukturę przestrzenną zagospodarowania i jakość krajobrazu miejskiego.

- 4.1) Podsystem drogowej komunikacji indywidualnej:

Układ drogowy miasta związany jest z przebiegającymi przez jej tereny ciągami dróg tranzytowych. Należą do nich: DK 44 relacji Tychy-Oświęcim-Kraków, DW 933 relacji Chrzanów-Pszczyna oraz DW 948 relacji Oświęcim-Kęty oraz drogi lokalne: powiatowe i gminne. Przez teren miasta Oświęcim przebiegają:

- a) droga krajowa:

- DK 44 relacji Gliwice-Mikołów-Tychy-Bieruń-Oświęcim-Kraków. Droga przebiega na terenie miasta ulicami: Konarskiego-Legionów-Zatorska-Chemików-Fabryczna.

- b) drogi wojewódzkie:

- DW 933 relacji Rzechów-Pszów-Wodzisław Śląski-Mszana-Jastrzębie-Zdrój-Pawłowice-Jawiszowice-Brzeszcze-Oświęcim-Chełmek-Libiąż-Chrzanów. Droga przebiega na terenie miasta ulicami: Legionów, Chemików oraz Paderewskiego.

- DW 948 relacji Oświęcim-Grojec-Nowa Wieś-Kęty-Kobiernice-Międzybrodzie Bialskie-Czernichów-Żywiec. Droga przebiega na terenie miasta ulicą Jagiełły.

Do powiązań pomiędzy drogami wyższych kategorii, ważniejszych dojazdów do poszczególnych miejscowości lub ich części oraz bezpośredniej obsługi terenów miasta wskazać można:

a) drogi powiatowe:

- 1878 K Oświęcim - Brzezinka (dojazd do wiaduktu i wiadukt);
- 1879 K ul. Andrzeja Nideckiego,
- 1880 K ul. Powstańców Śląskich - ul. Wyzwolenia - ul. Maksymiliana Kolbego,
- 1881 K ul. Stanisławy Leszczyńskiej,
- 1883 K ul. Więźniów Oświęcimia,
- 1884 K ul. Obozowa - ul. Dworcowa,
- 1887 K ul. Karola Olszewskiego - ul. Stanisława Pilata,
- 1888 K ul. Stanisława Wyspiańskiego - ul. Jana III Sobieskiego - ul. Jędrzeja Śniadeckiego,
- 1890 K al. Juliusza Słowackiego,
- 1891 K al. Tysiąclecia,
- 1892 K ul. Generała Jarosława Dąbrowskiego,
- 1893 K ul. Wysokie Brzegi,
- 1894 K ul. Szpitalna,
- 1895 K ul. Zwycięstwa - ul. Nadwiślańska,
- 1896 K ul. Józefa Nojego,
- 1897 K ul. Władysława Jagiełły - ul. Królowej Jadwigi - ul. Zaborska.

b) drogi gminne:

Wykaz ulic w sieci dróg gminnych publicznych wraz z określeniem stanu technicznego przedstawiono w tabeli stanowiącej Załącznik nr 1 do niniejszego Planu.

4.2) Podsystem drogowej komunikacji zbiorowej:

Podstawową formą podróżowania komunikacją zbiorową w obrębie miasta Oświęcim są usługi autobusowe. Transport publiczny w mieście obsługiwany jest przez Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o. o. w Oświęcimiu. MZK posiada 13 linii miejskich i 18 linii podmiejskich. Dodatkowo do obsługi, zarówno miasta jak i terenów sąsiednich, funkcjonują linie autobusowe realizowane przez prywatnych przewoźników prowadzone na trasach do: Bielska-Białej, Chełmka, Chrzanowa, Krakowa, Libiąża, Katowic, Zawoi, Wadowic, Suchoj Beskidzkiej, Głęboczek.

4.3) Układ parkingowy:

Parkowanie na terenie miasta realizowane jest, jako:

- parkowanie na wydzielonych parkingach ogólnodostępnych;
- parkowanie przykrawężnikowe w ramach istniejących pasów drogowych dróg i ulic;
- parkowanie na terenach wewnętrznych.

Parkowanie na wydzielonych parkingach dotyczy głównie wyznaczonych parkingów w rejonach obiektów handlowych oraz zakładów pracy. Ponadto przy dworcu PKP powstał czterokondygnacyjny parking w systemie „Park&Ride”, posiadający około 300 miejsc postojowych. Parkowanie w pasach drogowych pojawia się głównie na terenie miasta Oświęcim, które jest celem podróży z obszaru gmin, jako lokalny ośrodek administracyjny i gospodarczy. Parkowanie odbywa się wzdłuż ulic, częściowo lub w całości na chodnikach. W tabeli nr 1 przedstawiono istniejące parkingi na terenie miasta Oświęcim.

Tabela nr 1 - Wykaz parkingów w Oświęcimiu

Lp.	Parkingi
1	Parking pomiędzy ul. Generała Jarosława Dąbrowskiego a ul. Budowlanych + droga
2	Parking pomiędzy ul. Więźniów Oświęcimia a os. Rtm. Witolda Pileckiego
3	Parking pomiędzy ul. Generała Jarosława Dąbrowskiego a ul. Leopolda Staffa
4	Parking pomiędzy ul. Generała Jarosława Dąbrowskiego a ul. Władysława Broniewskiego
5	Parking przy OCK (od ul. Jędrzeja Śniadeckiego)
6	Parking przy ul. Generała Jarosława Dąbrowskiego (obok parku)
7	Parking przed garażami na skrzyżowaniu ul. Juliusza Słowackiego i ul. Jana Kochanowskiego
8	Parking pomiędzy ul. Generała Jarosława Dąbrowskiego a ul. Jana Kasprowicza
9	Parkingi obok Urzędu Miasta Oświęcim przy ul. Władysława Jagiełły
10	Parking przy ul. Więźniów Oświęcimia (obok Sanepidu)
11	Parking przy ul. Wyzwolenia nr 1
12	Parking przy ul. Więźniów Oświęcimia (obok bud. 45-51)
13	Parking pomiędzy ul. Juliana Marchlewskiego a ul. Mariana Smoluchowskiego
14	Parking pomiędzy ul. Władysława Broniewskiego a ul. Leopolda Staffa
15	Parking przy ul. Bolesława Chrobrego
16	Parking przy ul. Generała Jarosława Dąbrowskiego 99-113
17	Parking przy ul. Cypriana Kamila Norwida
18	Parking przy ul. Marii Skłodowskiej Curie
19	Parkingi wewnątrz osiedla przy ul. Szpitalnej
20	Parking przy ul. Stanisława Wyspiańskiego 12
21	Parking przy ul. Krzywej
22	Parking przy ul. Więźniów Oświęcimia (obok sanepidu)
23	Parking przy ul. Bulwary
24	Parking przy ul. Więźniów Oświęcimia (obok pomnika)
25	Parking przy cmentarzu komunalnym przedłużenie ul. Wiklinowej
26	Parking przy ul. Powstańców Warszawy 7-15
27	Parking przy ul. Powstańców Warszawy 37-43
28	Parking przy ul. Obozowej 43 obok pawilonu handlowego i przed pawilonem
29	Przy drodze łączącej ul. Rydla z ul. Wyspiańskiego
30	Parking przy ul. Dymitra Mendelejewa 7-13
31	Parking przy ul. Karola Olszewskiego 31-35

32	Parking przy ul. Juliana Marchlewskiego 4
33	Parking przy ul. Juliana Marchlewskiego 14
34	Parking przy ul. Juliana Marchlewskiego 11

3. Charakterystyka istotnych elementów istniejącego układu drogowego

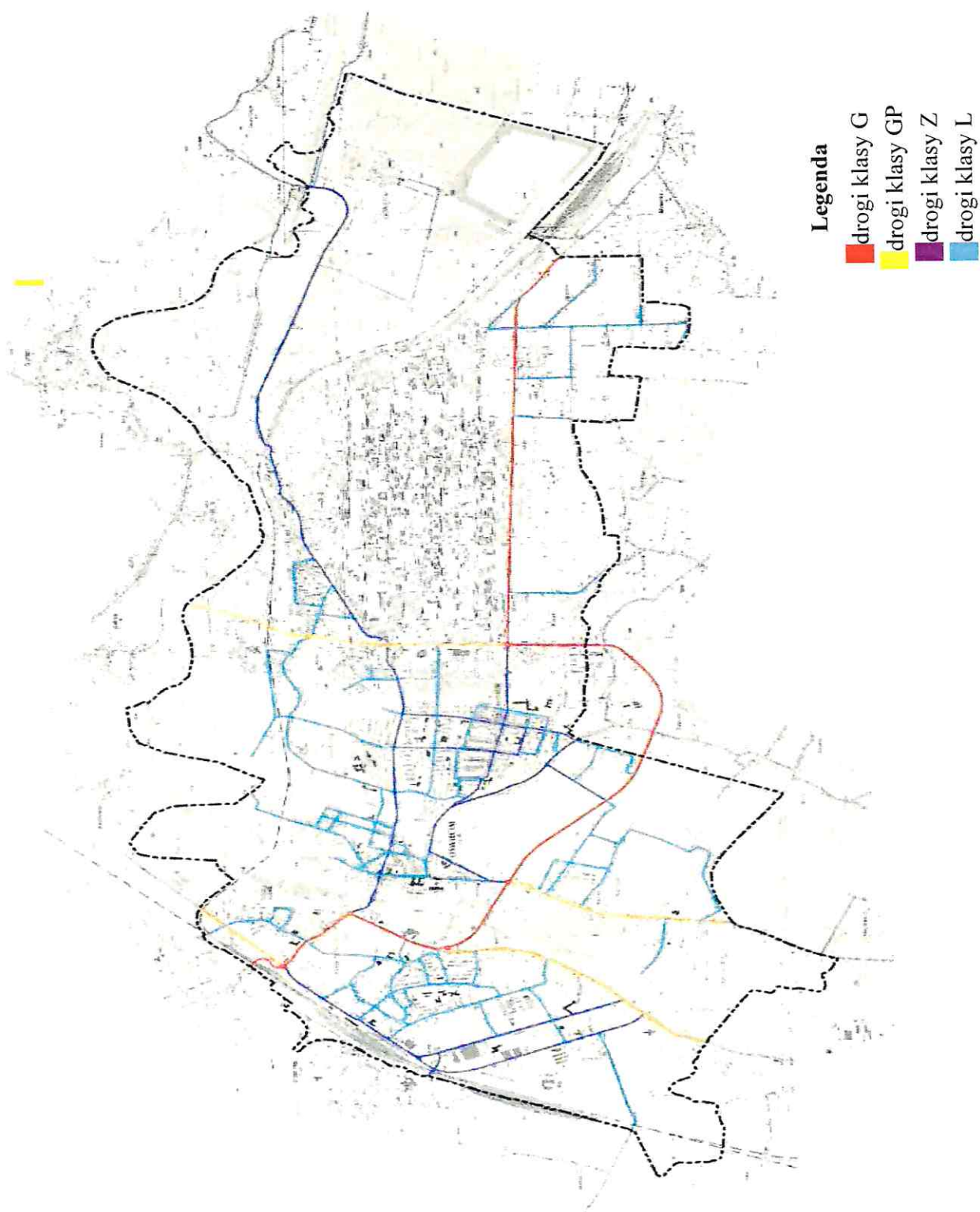
1) Na terenie Miasta Oświęcim drogi gminne zostały podzielone na:

- a) drogi klasy Z – droga zbiorcza - według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. 2016 r., poz. 124 z późn. zm.). Dla klasy Z dopuszcza się dwie prędkości projektowe na terenie zabudowanym: – standardowo 80 km/h, w trudnych warunkach dopuszcza się 70, 60, 50 lub 40 km/h. Drogi klasy Z mogą należeć do kategorii dróg gminnych lub powiatowych;
- b) drogi klasy L – droga lokalna – jedna z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. 2016 r., poz. 124 z późn. zm.). Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy. Wymagania te uzależnione są od prędkości projektowej dla danej drogi. Dla klasy L dopuszcza się dwie prędkości projektowe na terenie zabudowanym: 30 i 40 km/h oraz dwie prędkości projektowe poza terenem zabudowanym: 40 i 50 km/h;
- c) drogi klasy D – droga dojazdowa – najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. 2016 r., poz. 124 z późn. zm.). Dla klasy D dopuszcza się jedną prędkość projektową na terenie zabudowanym: 30 km/h oraz dwie prędkości projektowe poza terenem zabudowanym: 30 i 40 km/h. Drogi klasy D mogą należeć do kategorii dróg gminnych.

2) Głównym zadaniem dróg gminnych zbiorczych, lokalnych i dojazdowych jest wewnętrzna obsługa miejscowości: obszarów osiedlowych i obszarów komercyjnych oraz połączeń tych obszarów z drogami wyższych kategorii.

3) Większość dróg gminnych publicznych zlokalizowanych na terenie miasta posiada system podziemny odwodnienia nawierzchni dróg, który służy do przejęcia i odprowadzenia wód opadowych spływających z powierzchni ulic, placów i chodników poprzez studzienki wpustowe do kanalizacji deszczowej. Wyjątek stanowią drogi zlokalizowane na dawnych obszarach wiejskich np.: osiedle Monowice, na terenie których występuje odwodnienie powierzchniowe (np.: rowy przydrożne) oraz liniowe. Brak sprawnego systemu odbioru wód opadowych skutkuje przyspieszoną degradacją korpusu drogowego, co z kolei negatywnie wpływa na nawierzchnie zlokalizowane w pasie drogowym.

Rysunek 2 – Klasyfikacja techniczna układu drogowego miasta Oświęcim



Źródło: opracowania własne

4. Analiza stanu nawierzchni dróg

- 1) W celu określenia harmonogramu wykonania remontów przeanalizowano stan dróg na podstawie opracowanej dokumentacji technicznej dla zadania pn.: „Przegląd pięcioletni dróg gminnych” oraz bieżących objazdów.
- 2) Z analizy wynika, że ponad 50% dróg gminnych w mieście Oświęcim charakteryzuje się dobrym stanem technicznym. Blisko 25% posiada zadowalający stan nawierzchni, a niecałe 20% dróg gminnych charakteryzuje się złym stanem technicznym.
- 3) W zdecydowanej większości zły stan nawierzchni dróg spowodowany jest licznymi deformacjami, spękaniami i słabą jakością nawierzchni, które w znacznej mierze spowodowane są długim okresem eksploatacji. Ponadto, podbudowy dróg nie posiadają odpowiedniej wytrzymałości do przenoszenia zwiększonej masy oraz wzrostu natężenia ruchu pojazdów ciężarowych. Wobec braku odpowiednich środków finansowych, pozwalających w krótkim czasie przebudować wszystkie drogi gminne, nadając im parametry wymagane przepisami, konieczna jest ocena najpilniejszych potrzeb w tym zakresie.
- 4) Plan remontów, przebudowy, utrzymania i ochrony dróg przygotowywany jest w oparciu o:
 - a) ocenę stanu technicznego dróg dokonywaną w ramach sprawowanego zarządu nad drogami;
 - b) wnioski wpływające od mieszkańców Miasta, Radnych, Rady Osiedlowe itp., dotyczące potrzeb w zakresie przebudowy dróg gminnych.

Wykaz realizowanych i planowanych do realizacji prac dla dróg gminnych przedstawiono w tabeli stanowiącej Załącznik nr 3 do niniejszego Planu.

- 5) Ocena stanu technicznego dróg gminnych przeprowadzana jest na bieżąco w ciągu roku, ze szczególnym uwzględnieniem okresu wiosennego, z uwagi na konieczność identyfikacji uszkodzeń powstałych w okresie zimowym, pod kątem przeprowadzenia remontów częściowych nawierzchni. Stan techniczny dróg zostaje ustalony przez pracowników Urzędu Miasta Oświęcim na podstawie oględzin przeprowadzonych w trakcie objazdów dróg.
- 6) Wyniki przeprowadzonej kontroli stanu dróg są podstawą do określenia zakresu:
 - a) remontów częściowych nawierzchni;
 - b) generalnych remontów nawierzchni dróg z ewentualną przebudową;
 - c) prac związanych z utrzymaniem poboczy;
 - d) prac związanych z odwadnianiem korony drogi (udrażnianie rowów przydrożnych i przepustów).

III. KIERUNKI ROZWOJU SIECI DROGOWEJ

1. Charakterystyka i zestawienie podstawowych celów utrzymania i remontów przyjętych przez Miasto Oświęcim na tle uwarunkowań przestrzennych i finansowych Miasta.

- 1) Na terenie gminy występują następujące potrzeby modernizacyjne dróg gminnych:
- a) wykonanie nawierzchni ulepszonych, bitumicznych lub z kostki betonowej;
 - b) wykonanie prawidłowego odwodnienia pasa drogowego dla dróg gminnych, które posiadają nawierzchnie ulepszone bez zapewnienia odbioru wód opadowych;
 - c) wykonanie wzmocnienia nawierzchni gruntowych dróg gminnych;
 - d) drogi o nawierzchni z tłucznia, destruktu bitumicznego należy zabezpieczyć szczelnymi nawierzchniami, tak aby nie ulegały szybkiej destrukcji;
 - e) wykonanie remontów lub przebudowy istniejących nawierzchni bitumicznych, których założony czas eksploatacji dobiega końca;
 - f) przy przebudowie, budowie i remoncie dróg przewidzieć, że utrzymanie letnie i zimowe nawierzchni ciągów pieszych oraz pieszo-rowerowych zlokalizowanych na terenie Miasta Oświęcim wykonywane jest sprzętem mechanicznym o dopuszczalnej masie całkowitej 2,5 - 4 ton.

- 2) Konstrukcje dróg gminnych, zlokalizowanych w obszarach zalewowych rzek, uwzględniały zagrożenia związane z wysokim stanem wód gruntowych oraz możliwością czasowego ich zalewania wodami powodziowymi. Oświęcim należy do miast mierzących się z dużym zagrożeniem powodziowym, u czego podstaw leży położenie miasta w widłach rzeki Wisły i Soły. Niebezpieczeństwo wylania wód jest sezonowe. W okresie letnim i jesiennym związane jest z gwałtownymi lub długo trwającymi opadami atmosferycznymi, zaś w sezonie wiosennym z silnymi opadami, gwałtowną odwilżą i spływającą ich nurtami krą lodową.

Najbardziej narażonymi terenami na wylanie wód są następujące rejony miasta:

- a) ze strony rzeki Wisły: osiedle Dwory (przysiółki Mańka, Bajcarki, Pasternik), rejon osiedla Kruki oraz obiekty: przepompownia „Kruki” i przepompownia wód opadowych „Kruki”;
- b) ze strony rzeki Soły: rejon osiedla Błonie, Zasole, tereny wzdłuż Bulwarów i rejon Kamieńca oraz obiekty: most drogowy „Jagielloński”, most drogowy „Piastowski”, kładka dla pieszych na ul. Cichej, kładka dla pieszych na plantach, ujęcie wody na Sole;
- c) przepompownia „Błonie”, przepompownia „Stare Miasto”;
- d) ze strony mniejszych cieków wodnych, wśród nich: Potoku Klucznikowskiego (przepływającego przez całe miasto), Potoku Paździory (ul. Zatorska), Potoku przez Park (teren Bulwarów) oraz Rowu Borowiec (ogródki działkowe osiedla Paździory).

W Oświęcimiu znajdują się również obszary zagrożone podtopieniami, powstającymi podczas długotrwałych i obficie padających deszczy. Takie zagrożenie dotyczy części osiedli: Monowice i Stare Stawy oraz obniżonego terenu w rejonie ul. Wysokie Brzegi. Ponadto, potencjalnym zagrożeniem o wysokim stopniu niebezpieczeństwa jest awaria zbiornika retencyjnego w Tresnej. Potencjalna fala powodziowa pochodząca ze zbiornika może przyczynić się do zalania 30% miasta.

3) Zalecenia remontowe:

Drogi o nawierzchni bitumicznej charakteryzujące się odkształceniami, ubytkami i spękaniami, należy wzmocnić i zabezpieczyć, poprzez wyprofilowanie istniejącej nawierzchni, dodatkową warstwą wiążącą z asfaltobetonu gruboziarnistego 0/20–0/25 h=6,0 cm oraz ułożeniem warstwy ścieralnej - cienkiego dywanika „na gorąco” o grubości 2,0 cm-4,0 cm;

4) Zalecenia inwestycyjne:

- 4.1) Kształtowanie sieci drogowej jest procesem długotrwałym, wymagającym stosowania aktualnej wiedzy i doświadczeń „dobrej praktyki” w zakresie planowania zagospodarowania

- przestrzennego i planowania transportu, w tym planowania sieci drogowej.
- 4.2) Cele i kryteria oceny sieci drogowej jako elementu sieci transportowej podlegają weryfikacji wskutek zmian oczekiwań społecznych, rozwoju technologicznego, uwarunkowań środowiskowych i ekonomicznych. W tym aspekcie system planowania i projektowania połączenia sieci drogowej wymaga uwzględnienia zasad dotyczących:
- a) integracji planowania sieci drogowej, sieci linii transportu zbiorowego, sieci tras dla pieszych i rowerów;
 - b) bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym zasad kształtowania otoczenia dróg ułatwiających uczestnikom ruchu identyfikację rzeczywistej funkcji drogi;
 - c) zrównoważonego rozwoju;
 - d) tworzenia warunków dla rozwoju mobilności aktywnej i zastosowania nowych technologii w transporcie (pojazdy autonomiczne, inteligentne systemy transportowe).
- 4.3) Planowana sieć drogowa powinna tworzyć korzystne warunki dla osiągania celów społecznych, transportowych, środowiskowych, ekonomicznych i estetycznych na etapie eksploatacji połączenia drogowego, dlatego każde połączenie w sieci powinno być poddane ocenom z punktu widzenia:
- a) bezpieczeństwa ruchu drogowego,
 - b) jakości warunków ruchu (czasu i prędkości podróży),
 - c) dostępności terenów bezpośrednio przyległych do drogi,
 - d) wpływu na ład przestrzenny i ochrony środowiska,
 - e) kosztów (budowy i użytkowania).
- 4.4) Funkcja drogi powinna decydować o technicznych standardach drogi i poziomie kontroli dostępu do drogi, co z kolei na etapie projektowania ma zasadniczy wpływ na wybór parametrów projektowych, a na etapie użytkowania na korzystanie z drogi zgodnie z jej przeznaczeniem. Przy planie inwestycyjnym przebudowy dróg gminnych należy określić, jaką rolę dana droga spełnia w układzie komunikacyjnym, ponieważ od odpowiedniego zakwalifikowania drogi powinny zależeć jej parametry techniczne.
- 4.5) Połączenia drogowe mogą pełnić dwie funkcje związane z obsługą ruchu:
- a) funkcję połączenia, realizowaną poprzez zapewnienie mobilności między ośrodkami i obszarami;
 - b) funkcję dostępności, realizowaną poprzez zapewnienie dostępu do obszarów, gruntów i nieruchomości przylegających do dróg gminnych.
- 4.6) Nawierzchnie dróg o charakterze dojazdowym, które zapewniają obsługę osiedli domów jednorodzinnych lub osiedli mieszkaniowych zaleca się wykonywać z nawierzchni z kostki betonowej lub z mieszanki mineralno – asfaltowej.
- 4.7) Nawierzchnie dróg zbiorczych i lokalnych stanowiących bezpośrednie włączenia do dróg wyższych kategorii lub stanowiące, połączenia pomiędzy drogami o znaczeniu ponad osiedlowym zaleca się wykonywać z nawierzchni mineralno - asfaltowej z wydzielonymi miejscami na chodniki lub na ścieżki pieszo-rowerowe o nawierzchni z kostki betonowej bezfazowej.
- 4.8) Drogi publiczne gminne zlokalizowane w szczególności na dawnych terenach wiejskich posiadają niewystarczające szerokości pasa drogowego, co skutkuje brakiem możliwości rozdzielenia ruchu pieszego i rowerowego od ruchu pojazdów. Stąd też takie drogi należy oznakować jako „strefę zamieszkania”, co zapewnia optymalne warunki bezpieczeństwa w tych obszarach oraz pozwala zminimalizować ilości znaków oraz wpływa na uspokojenie ruch w obszarach zwartej zabudowy mieszkaniowej.
- 4.9) Przy projektowaniu przebiegu przyszłych dróg gminnych w mieście Oświęcim należy pamiętać, iż w wyniku budowy południowej obwodnicy Oświęcimia, realizowanej

w ramach budowy drogi S1 na odcinku Mysłowice (Kosztowy) – Bielsko-Biała (Suchy Potok) istotny problem będzie stanowić powstanie tzw. „wąskiego gardła” w miejscu, gdzie południowa obwodnica łączy się z drogą krajową nr 44 (ul. Grojecka, gm. Oświęcim) i biegnie dalej do drogi wojewódzkiej nr 933 (rondo przy zbiegu ulic Chemików, Fabrycznej i Olszewskiego). Związane będzie to ze sprowadzeniem ruchu komunikacyjnego z drogi dwujezdniowej, dwukierunkowej na drogę jednopasmową dwukierunkową. Spowoduje to większe natężenie ruchu na wskazanym odcinku oraz istotnie wpłynie na obniżenie poziomu bezpieczeństwa.

2. Harmonogram realizacji planowanych zadań, opracowany na podstawie przygotowanych dla tych potrzeb kryteriów kwalifikacyjnych i skali ocen z uwzględnieniem zadań ujętych w Strategii Rozwoju Miasta Oświęcim na lata 2021-2030.

- 1) Finansowanie projektu planów, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich określonych w Planie będzie się odbywać za pomocą środków pochodzących z różnych źródeł, aby zwiększyć możliwości realizacyjne oraz efektywność podejmowanych inwestycji. W tym kontekście trzeba wskazać na trzy podstawowe źródła:
 - a) środki własne;
 - b) środki z funduszy unijnych oraz innych instrumentów i mechanizmów europejskich (m. in. EFRR, EFS, FS, fundusze norweskie i EOG);
 - c) publiczne środki krajowe, w tym uwzględniające budżet państwa (m. in. środki i programy poszczególnych ministerstw, NFOŚiGW, WFOŚiGW, Oświęcimski Strategiczny Program Rządowy), budżet innych jednostek samorządu terytorialnego (m. in. fundusze regionalne), inne środki.
- 2) Realizacja zadań w ramach planów finansowych w danym roku, uwarunkowana będzie od możliwości pozyskania dofinansowania z różnych dostępnych źródeł zewnętrznych. Oznacza to, że inwestycje ujęte w wykazie stanowiącym **Załącznik nr 3** do niniejszego Planu, mogą być realizowane w innej kolejności, a wybór będzie uzależniony od kryteriów kwalifikacyjnych obowiązujących w programach dofinansowania inwestycji drogowych określonych przez instytucje udzielające dofinansowania. W przypadku pojawienia się możliwości pozyskania dofinansowania ze środków zewnętrznych na inne inwestycje drogowe nie wymienione w przedmiotowym Planie, możliwe jest wprowadzenie zmian i wpisanie innych niż wymienione zadań drogowych.

Nakłady finansowe na remonty dróg, w tym remonty bieżące, utrzymanie i ochronę dróg oraz inne potrzeby związane z zarządzaniem drogami nie wymienione w niniejszym Planie, planowane są na dany rok budżetowy w oparciu o wydatki ponoszone w roku poprzednim.

3. Propozycje wprowadzenia ewentualnych zmian i uzupełnień w istniejącym systemie organizacji ruchu na terenie Miasta Oświęcim.

- 1) Jedną z ważniejszych, systematycznie wprowadzanych zmian na terenie miasta są uzupełnienia w istniejącym systemie organizacji ruchu polegające na uspokojeniu ruchu poprzez takie kształtowanie środowiska drogowego za pomocą środków planistycznych i inżynierskich, które pozwalają na osiągnięcie kompleksowego efektu poprawy bezpieczeństwa ruchu, zmniejszenia uciążliwości transportu i polepszenia przestrzeni publicznej w obszarach zabudowanych.

Podstawą uspokojenia ruchu kołowego jest ustawa Prawo o ruchu drogowym, która umożliwia zastosowanie następujących metod uspokojenia ruchu kołowego, w tym:

- a) obszar zabudowany;
 - b) strefa ograniczonej prędkości:
 - 30 km/h: bez pierwszeństwa ruchu pieszego lub z pierwszeństwem ruchu pieszego;
 - 40 km/h;
 - c) strefa zamieszkania;
 - d) zakaz ruchu kołowego:
 - bezwarunkowy,
 - warunkowy (nie dotyczy dojazdu do posesji),
 - droga tylko dla pieszych.
- 2) Drugim równie ważnym wyzwaniem jest wykorzystanie położenia miasta w celu zwiększenia dostępności transportowej umożliwiającej komunikację pomiędzy regionami poprzez:
- a) współpracę w zakresie organizacji transportu publicznego z innymi JST na poziomie gminnym (lepsze połączenia Oświęcimia z miastami i miejscowościami powiatu), powiatowym oraz wojewódzkim;
 - b) zabieganie o rozbudowę infrastruktury drogowej i kolejowej, w tym połączenia kolejowe z Tychami, Szybka Kolej Aglomeracyjna do Krakowa przez Trzebinę i Skawinę (2 linie);
 - c) wykorzystanie możliwości, jakie w zakresie dojazdów do najważniejszych ośrodków gospodarczych, naukowych i usługowych daje obecność linii kolejowych - lobbowanie w zakresie modernizacji i odpowiedniej siatki połączeń;
 - d) kontynuacja modernizacji środków transportowych miejskiej komunikacji autobusowej;
 - e) wykorzystanie linii kolejowych w lepszym skomunikowaniu Oświęcimia z Krakowem oraz z Górnym Śląskiem;
 - f) przygotowanie sieci dróg na terenie miasta na zmiany w strukturze i natężeniu ruchu wynikłe z budowy południowej obwodnicy Oświęcimia.
- 3) Celem strategicznym miasta powinna być konsekwentna polityka strategii zrównoważonego rozwoju miasta. W odniesieniu do układu transportowego wymaga on stworzenia warunków sprawnego, bezpiecznego i ekonomicznego przemieszczenia się osób oraz ładunków w wewnętrznych i zewnętrznych powiązaniach komunikacyjnych. W wewnętrznych powiązaniach obejmujących podsystemy komunikacji drogowej, komunikacji zbiorowej, rowerowej i pieszej wymagana jest zasada równoważenia rozwoju oraz minimalizacji uciążliwości ruchu. Jako cel strategiczny w powiązaniach zewnętrznych miasta przyjmuje się zwiększenie wykorzystania komunikacji kolejowej dla dostępności miasta oraz dążenie całkowitego wyprowadzenia ruchu tranzytowego poza obszar miasta.
- W szczególności szczegółowe prowadzące do realizacji celu strategicznego opracowania to:
- a) poprawa zewnętrznej dostępności komunikacyjnej gminy poprzez:
 - budowę drogi ekspresowej S1 przez obszar województwa śląskiego po zachodniej stronie miasta z powiązaniem z nowym przebiegiem drogi krajowej nr 44;
 - budowę odcinka drogi - łącznika klasy GP pomiędzy istniejącą obwodnicą a węzłem „Oświęcim” na trasie drogi ekspresowej S1 (częściowo poza granicami administracyjnymi miasta);
 - rozwój komunikacji zbiorowej kolejowej o znaczeniu regionalnym;
 - rozwój komunikacji zbiorowej autobusowej poprzez wzrost atrakcyjności tego środka transportu realizowany przez poprawę infrastruktury przystankowej, modernizację dotychczasowego oraz wprowadzanie nowego taboru autobusowego;
 - b) poprawa powiązań wewnętrznych miasta poprzez:

- wykorzystanie planowanych dróg w wewnętrznej obsłudze komunikacyjnej miasta;
 - systematyczną modernizację istniejącego układu drogowego oraz rozbudowę istniejącego układu dróg gminnych dla obsługi przyszłych terenów rozwojowych;
 - uzupełnienie układu głównych dróg wewnątrzmiestkich;
 - podnoszenie standardów obsługi komunikacją autobusową poprzez poprawę infrastruktury przystankowej, modernizację dotychczasowego i wprowadzanie nowego taboru autobusowego oraz dostosowywanie tras linii autobusowych do aktualnego zapotrzebowania mieszkańców;
 - rozwój komunikacji zbiorowej mikrobusem i autobusowej o znaczeniu lokalnym;
 - rozwój transportu rowerowego poparty budową wydzielonych dróg i sieci ścieżek rowerowych;
 - poprawę funkcjonowania komunikacji pieszej poprzez modernizację chodników i placów;
- c) integracja podsystemów komunikacji zbiorowej poprzez wykształcenie dogodnych węzłów przesiadkowych, wprowadzenie zintegrowanej taryfy biletowej obejmującej swym zasięgiem komunikację autobusową miejską, autobusową regionalną oraz komunikację kolejową, skoordynowanie rozkładów jazdy;
- d) minimalizacja uciążliwości komunikacyjnych wywołanych ruchem urządzeń komunikacyjnych w stosunku do środowiska poprzez:
- modernizację linii kolejowych i zwiększeniem wykorzystania ich w przewozach pasażerskich kosztem komunikacji samochodowej;
 - zwiększenie udziału komunikacji zbiorowej oraz ruchu pieszego i rowerowego w podróżach, zmniejszenie podróży samochodowych;
 - promowanie ruchu pieszego i rowerowego;
 - modernizacja taboru autobusowego i mikrobusem;
- e) poprawę dostępności podsystemów transportowych dla osób niepełnosprawnych poprzez:
- dostosowanie urządzeń dróg i ulic oraz budynków użyteczności publicznej do wymogów osób niepełnosprawnych - likwidacja barier architektonicznych;
 - dostosowanie taboru komunikacji zbiorowej autobusów i pociągów do potrzeb osób niepełnosprawnych - wprowadzenie taboru niskopodłogowego, specjalne miejsca w pojazdach, wysokości peronów dostosowane do taboru.

4. Propozycja zmiany funkcjonowania strefy płatnego parkowania.

- 1) Strefa płatnego parkowania pojazdów samochodowych obowiązuje na obszarze charakteryzującym się znacznym deficytem miejsc postojowych tj. na drogach publicznych – gminnych określonych w tabeli nr 2.

Tabela nr 2: Wykaz dróg objętych strefą płatnego parkowania

Lp.	WYKAZ DRÓG OBJĘTYCH STREFĄ PŁATNEGO PARKOWANIA
1	ul. Żwirki i Wigury 2
2	ul. Fryderyka Chopina na odcinku od ul. Gen. Jarosława Dąbrowskiego do ul. Żwirki i Wigury oraz parkingu ul. Fryderyka Chopina.
3	ul. Władysława Jagiełły - od Rynku Głównego do ul. Królowej Jadwig

4	Plac Słoneczny
5	ul. Zaborska - od ul. Władysława Jagiełły do ul. Henryka Sienkiewicza
6	Plac Tadeusza Kościuszki
7	ul. Ludwika Solskiego
8	ul. Adama Mickiewicza
9	ul. Romana Mayzla
10	Rynek Główny
11	Mały Rynek
12	ul. Piastowska 13.
13	ul. Klasztorna 14.
14	ul. Ks. Jana Bosko 15
15	ul. Ks. Andrzeja Knycza 16
16	ul. Berka Joselewicza 17
17	Plac Ks. Jana Skarbka 18
18	ul. Kościelna 19
19	ul. Zamkowa 20
20	ul. Stolarska 21
21	ul. Henryka Sienkiewicza 22
22	ul. Łukasza Górnickiego 23
23	ul. Plebańska

- 2) Strefa płatnego parkowania w mieście Oświęcim, obejmuje część obszaru Starego Miasta, w której jednocześnie wyznaczona jest strefa zamieszkania oraz ulicę Żwirki i Wigury na odcinku od ul. Wysokie Brzegi do ul. J. Piłsudskiego, ul. Fryderyka Chopina na odcinku od ulicy Gen. Jarosława Dąbrowskiego do ulicy Żwirki i Wigury oraz parking ulicy Fryderyka Chopina. Strefa płatnego parkowania oznakowana jest znakami D-44 „strefa płatnego parkowania” w celu wskazania strefy, w której w określone dni robocze, w określonych godzinach pobierana jest opłata za postój pojazdu samochodowego.

Znak D-44 umieszczony jest na wszystkich ulicach doprowadzających ruch do obszaru, na którym została ustalona strefa płatnego parkowania, a także znakami D-45 „koniec strefy płatnego parkowania” w celu wskazania końca strefy płatnego parkowania.

Na chwilę obecną, Miasto nie planuje wprowadzenia zmian w strefie parkowania poprzez zwiększenie obszaru obejmowania strefy.

- 3) W strefie obowiązują następujące opłaty, w tym:
- opłaty jednorazowe:
 - 2,00 zł - za pierwsze rozpoczęte pół godziny postoju,
 - 2,50 zł - za pierwszą rozpoczętą godzinę postoju,

- 2,80 zł - za drugą rozpoczętą godzinę postoj,
- 3,20 zł - za trzecią rozpoczętą godzinę postoj,
- 2,50 zł - za czwartą i kolejne rozpoczęte godziny postoj.

b) opłaty abonamentowe:

- 20 zł - abonament roczny za postój samochodów mieszkańców ulic wymienionych w załączniku do uchwały, zameldowanych w strefie, będących właścicielem, współwłaścicielem lub użytkownikiem (na podstawie odpłatnej czynności cywilno prawnej lub umowy użyczenia, której jest stroną) pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5 tony. W przypadku zameldowania mieszkańca na pobyt czasowy, abonament obowiązuje na czas nie dłuższy, niż okres czasowego meldunku;
- 150 zł - abonament miesięczny ogólnodostępny;
- 400 zł - abonament miesięczny za postój samochodów na prawach wyłączności – w odniesieniu do jednego miejsca zastrzeżonego „kopertą”;
- 50 zł - abonament miesięczny za postój samochodów związanych z obsługą ruchu turystycznego na terenie miasta Oświęcim, na miejscu wyznaczonym, zastrzeżonym „kopertą” - w odniesieniu do jednego miejsca. Abonament będzie można nabywać po spełnieniu warunków określonych zarządzeniem Prezydenta Miasta;

c) opłatę dodatkową w wysokości 90 zł - za nieuiszczenie opłaty za postój;

d) zerową opłatę dla następujących użytkowników, w tym:

- oznakowanych pojazdów służb miejskich (np. straż miejska);
- oznakowanych pojazdów pogotowia (gazowniczego, energetycznego, ciepłowniczego, wodnokanalizacyjnego, telekomunikacyjnego itp.) - podczas usuwania awarii i innych świadczących usługi na rzecz miasta;
- pojazdów „TAXI” - na miejscu wyznaczonym;
- służb prokuratorskich w trakcie wykonywania obowiązków;
- osób niepełnosprawnych posiadających „kartę parkingową dla osób niepełnosprawnych” wydaną po dniu 1 lipca 2014 r.;
- rodziców, opiekunów prawnych i innych osób - podczas przewozu osób niepełnosprawnych, posiadających „kartę parkingową dla osób niepełnosprawnych”, wydaną po dniu 1 lipca 2014 r.;
- placówek zajmujących się opieką, rehabilitacją lub edukacją osób niepełnosprawnych, posiadających kartę parkingową - podczas przewozu osób niepełnosprawnych, mających znacznie ograniczone możliwości samodzielnego poruszania się, pozostających pod opieką takiej placówki.

- Opłaty za postój samochodów w strefie płatnego parkowania pobierane są: od poniedziałku do piątku, oprócz świąt w następujących godzinach: - od 7.00 do 15.00 - na: ulicy Żwirki i Wigury, ulicy Fryderyka Chopina na odcinku od ulicy Gen. Jarosława Dąbrowskiego do ulicy Żwirki i Wigury oraz parkingu ulicy Fryderyka Chopina. - od 8.00 do 18.00 - na pozostałej części strefy.

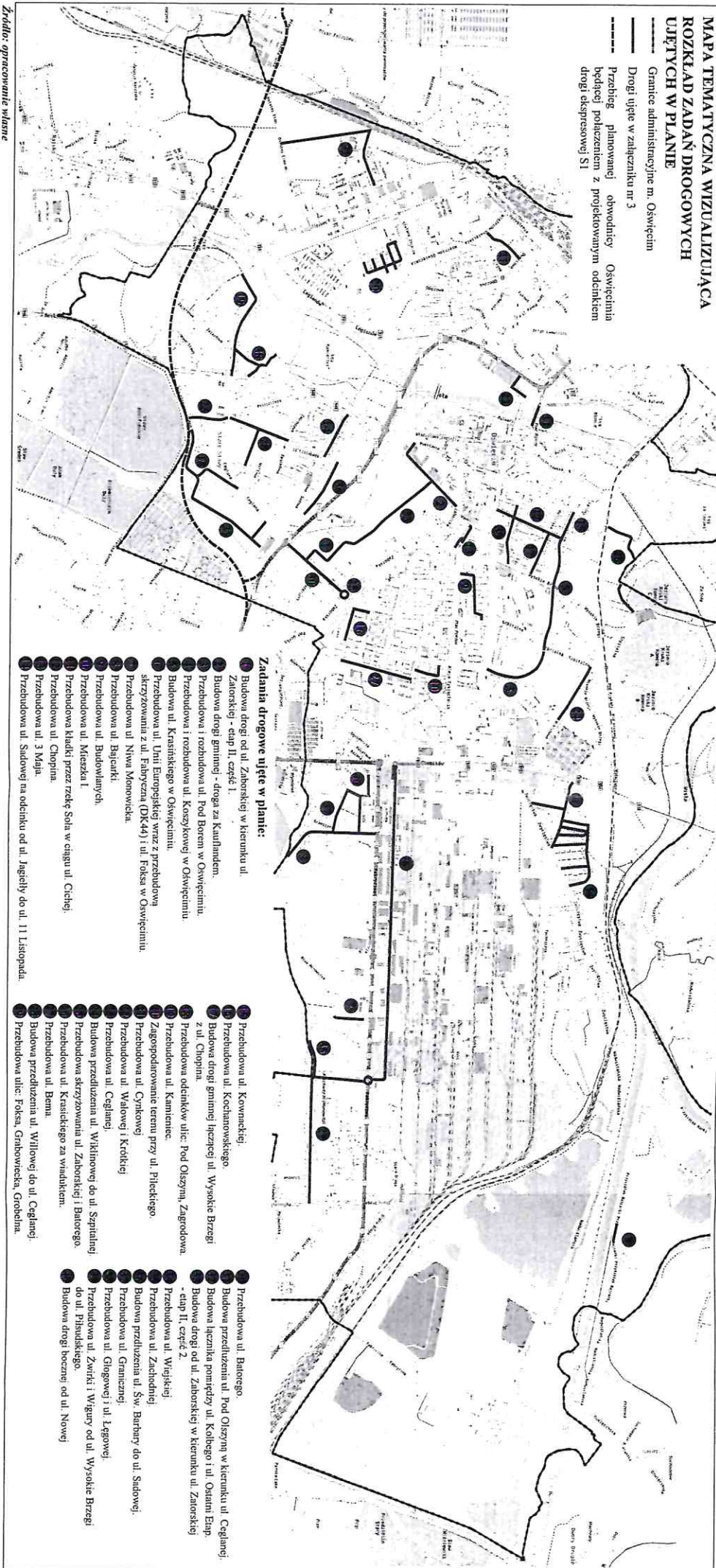
4) Opłaty za postój samochodów w strefie płatnego parkowania pobierane są przez parkomaty oraz systemy płatności mobilnej.

PREZYDENT MIASTA
Janusz Chwirut

IV. MAPA TEMATYCZNA WIZUALIZUJĄCA ROZKŁAD ZADAŃ DROGOWYCH UJĘTYCH W PLANIE

MAPA TEMATYCZNA WIZUALIZUJĄCA ROZKŁAD ZADAŃ DROGOWYCH UJĘTYCH W PLANIE

- Granice administracyjne m. Oświęcim
- Drogi ujęte w załączniku nr 3
- Przebieg planowanej obwodnicy Oświęcimia będącej połączeniem z projektowanym odcinkiem drogi ekspresowej S1



Zadania drogowe ujęte w planie:

- 1. Budowa drogi: od ul. Zaborskiej w kierunku ul. Żaboskiej - etap II, część 1.
- 2. Budowa drogi gminnej - droga za Kauflandem.
- 3. Przebudowa i rozbudowa ul. Pod Borem w Oświęcimiu.
- 4. Przebudowa i rozbudowa ul. Koszykowej w Oświęcimiu.
- 5. Budowa ul. Krasńskiego w Oświęcimiu.
- 6. Przebudowa ul. Unii Europejskiej wraz z przebudową skrzyżowania z ul. Fabryczną (DK44) i ul. Foksa w Oświęcimiu.
- 7. Przebudowa ul. Nłwa Monowicka.
- 8. Przebudowa ul. Bajczki.
- 9. Przebudowa ul. Budowlanych.
- 10. Przebudowa ul. Mieszka I.
- 11. Przebudowa kładki przez rzekę Sola w ciągu ul. Cichej.
- 12. Przebudowa ul. Chłopina.
- 13. Przebudowa ul. Sadowej na odcinku od ul. Jagielly do ul. 11 Listopada.
- 14. Przebudowa ul. Kowackiej.
- 15. Przebudowa ul. Kochanowskiego.
- 16. Budowa drogi gminnej łączącej ul. Wysokie Brzgi z ul. Chłopina.
- 17. Przebudowa odcinków ulic: Pod Olszą, Zagrodowa.
- 18. Zagospodarowanie terenu przy ul. Pileckiego.
- 19. Przebudowa ul. Kamiennic.
- 20. Przebudowa ul. Cynkowej.
- 21. Przebudowa ul. Walowej i Krótkiej.
- 22. Budowa przedłużenia ul. Włkitnowej do ul. Szpitalnej.
- 23. Przebudowa skrzyżowania ul. Zaborskiej i Białorego.
- 24. Przebudowa ul. Karskiego za windokiem.
- 25. Przebudowa ul. Bema.
- 26. Budowa przedłużenia ul. Włkitnowej do ul. Ceglanej.
- 27. Przebudowa ul. Foksa, Grabowiecka, Grobela.
- 28. Przebudowa ul. Białorego.
- 29. Budowa przedłużenia ul. Pod Olszą w kierunku ul. Ceglanej.
- 30. Budowa łącznika pomiędzy ul. Kolbego i ul. Osiem Eap.
- 31. Budowa drogi od ul. Zaborskiej w kierunku ul. Żaboskiej - etap II, część 2.
- 32. Przebudowa ul. Wiojskiej.
- 33. Przebudowa ul. Zabochniej.
- 34. Budowa przedłużenia ul. Św. Barbary do ul. Sadowej.
- 35. Przebudowa ul. Granieznej.
- 36. Przebudowa ul. Głogowej i ul. Łęgowej.
- 37. Przebudowa ul. Zwirki i Wigury od ul. Wsokie Brzgi do ul. Filszaskiego.
- 38. Budowa drogi bocznej od ul. Nowej.

Załącznik nr 1
do Planu rozwoju sieci
dróg gminnych publicznych w Mieście Oświęcim
na lata 2022 – 2030

Wykaz ulic w sieci dróg gminnych publicznych w Mieście Oświęcim wraz z oceną ich stanu technicznego				
Lp.	Nazwa ulicy	Nr drogi	Długość (mb)	Stan techniczny
1	Hansa Chrystiana Andersena	510611K	179	zadowalający
2	Adama Asnyka	510612K	201	dobry
3	Przysiółek Bajcarki	510613K	1424	zły
4	Św. Barbary	510657K	336	dobry
5	Stefana Batorego	510767K	564	zadowalający
6	Jana Brzechwy	510614K	414	dobry
7	Budowlanych	510615K	445	dobry
8	Bulwary	510616K	527	dobry
9	Gen. Józefa Bema	510617K	546	zadowalający
10	Św. Jana Bosko	510618K	107	dobry
11	Ceglana	510620K	1506	dobry
	łącznik ul. Ceglanej z ul. Paździory			zły
12	Józefa Chełmońskiego	510780K	270	dobry
13	Fryderyka Chopina	510634K	709	zły
14	Chodniki	510793K	350	dobry
15	Bolesława Chrobrego	510769K	265	dobry
16	Cicha	510621K	248	dobry
17	Cynkowa	510619K	295	zły
18	Stefana Czarnieckiego	510770K	256	zadowalający
19	Bronisława Czecha	510771K	369	dobry
20	Dąbrówki	510622K	676	zadowalający
21	Michała Foksa	510623K	408	zły
22	Gajowa	510624K	165	zły
23	Garbarska	510631K	574	dobry
24	Bartosza Głowackiego	510625K	1494	zły
25	Gospodarcza	510789K	1403	dobry
26	Łukasza Górnickiego	510632K	439	dobry

27	Górzysta	510626K	110	zadowalający
28	Grabowiecka	510627K	490	zły
29	Graniczna	510628K	751	zły
30	Grobelna	510629K	504	zły
31	Artura Grottgera	510630K	127	zadowalający
32	Harcerska	510633K	245	zadowalający
33	Jana Pawła II	510635K	327	dobry
34	Władysława Jagiełły – od Rynku Głównego do Królowej Jadwigi	510637K	625	dobry
35	Stefana Jaracza	510636K	350	zadowalający
36	Jesionowa	510638K	462	dobry
37	Berka Joselewicza	510639K	159	zadowalający
38	Eugeniusza Kalicińskiego	510640K	81	dobry
39	Kamieniec	510642K	814	zadowalający
40	Klasztorna	510648K	73	dobry
41	Klucznikowska	510651K	306	dobry
42	Ks. Andrzeja Knycza	510707K	139	zadowalający
43	Jana Kochanowskiego	510772K	355	zadowalający
44	Janusza Korczaka	510641K	125	dobry
45	Juliusza Kossaka	510654K	234	dobry
46	Kościelecka	510644K	592	dobry
47	Kościelna	510649K	154	dobry
48	Plac Tadeusza Kościuszki	510655K	360	dobry
49	Marii Kownackiej	510652K	115	zły
50	Jana Kilińskiego	510643K	191	dobry
51	Koszykowa	510764K	554	w trakcie remontu
52	Józefa Ignacego Kraszewskiego	510645K	173	dobry
53	Ignacego Krasickiego	510650K	1382	dobry
	odcinek od wiaduktu kolejowego do granicy Miasta			zły
54	Zygmunta Krasińskiego	510768K	118	dobry
55	Kręta	510646K	259	dobry
56	Krótką	510647K	98	zadowalający
57	Krzywa	510653K	298	dobry
58	Janusza Kusocińskiego	510794K	580	dobry

59	Lipowa – od „Chemorozruchu” do Technicznej	510656K	190	zły
60	Henryka Lehnerta	510769K	175	dobry
61	11 Listopada	510657K	375	dobry
62	Łączna	510658K	268	dobry
63	Łęgowa	510661K	247	zły
64	Ignacego Łukasiewicza	510660K	294	zadowolający
65	Łukowa	510659K	243	dobry
66	Tadeusza Makowskiego	510662K	432	zły
67	Kornela Makuszyńskiego	510663K	126	dobry
68	Jacka Malczewskiego	510781K	345	dobry
69	Mała	510664K	125	dobry
70	Mały Rynek	510671K	140	dobry
71	Przysiółek Mańki	510667K	416	zły
72	Leona Marchlewskiego	510773K	234	dobry
73	Jana Matejki	510665K	152	dobry
74	Romana Mayzla	510666K	73	dobry
75	Dmitrija Mendelejewa	510774K	209	zadowolający
76	Adama Mickiewicza	510670K	116	dobry
77	Mieszka I	510782K	259	zadowolający
78	Mikołajska	510668K	85	zadowolający
79	Młyńska	510669K	652	dobry
80	Nad Młynówką	510673K	194	dobry
81	Boh.Monte Cassino	510779K	118	zadowolający
82	Nadwiślańska – boczna (za przejazdem kolejowym w lewo)	510674K	350	dobry
83	Niwa Monowicka	510672K	760	zły
84	Nowa od Fabrycznej do skrzyż. za „Hydrotrestem”	510676K	128	zły
85	Nowe Stawy	510675K	778	zły
86	Cypriana Kamila Norwida	510759K	577	dobry
87	Ogrodnicza	510677K	402	zadowolający
88	Stefana Okrzei	510775K	120	zadowolający
89	Orłowskiego	510792K	359	dobry
90	Elizy Orzeszkowej	510678K	230	dobry
91	Osiedlowa	510679K	154	zadowolający

92	Ostatni Etap	510765K	960	dobry
93	Orląt Lwowskich	510784K	519	dobry
94	Okrężna	510680K	180	zadowolający
95	Parkowa	510681K	296	zły
96	Partyzantów	510785K	260	dobry
97	Paździory	510682K	1012	zadowolający
98	Piasek	510683K	57	dobry
99	Józefa Piłsudskiego	510692K	874	dobry
100	Pod Borem	510684K	778	w trakcie remontu
101	Pod Krukami (5 odcinków)	510685K	1476	zadowolający
102	Pod Olszyną	510686K	1122	zły
103	Podstawie	510687K	164	zły
104	Polowiecka	510691K	1634	dobry
105	Piastowska	510697K	111	zadowolający
106	Bolesława Prusa	510688K	365	dobry
107	Plac Pokoju	510689K	310	dobry
108	Plac Słoneczny	510690K	75	dobry
109	Plebańska	510696K	49	dobry
110	Stanisława Porębskiego	510694K	542	dobry
111	Przeczna	510693K	129	zadowolający
112	Polna	510695K	449	dobry
113	Mikołaja Reja	510700K	443	zadowolający
114	Lucjana Rydla	510786K	295	zadowolający
115	Rynek Główny	510698K	291	dobry
116	Rolna	510699K	821	zadowolający
117	Sadowa	510701K	1059	dobry
	odcinek od ul. Jagiełły do ul. 11 Listopada			zły
118	Jana Sakranusa	510702K	476	dobry
119	Henryka Sienkiewicza	510714K	154	dobry
120	Gen. W. Sikorskiego	510795K	434	dobry
121	Plac Ks. Jana Skarbka	510718K	89	dobry
122	Marii Skłodowskiej - Curie	510776K	301	dobry
123	Skośna	510703K	280	zadowolający

124	Mariana Smoluchowskiego	510777K	217	dobry
125	Solna	510705K	459	dobry
126	Ludwika Solskiego	510706K	120	dobry
127	Spadzista	510709K	47	dobry
128	Prof. Szajny	510715K	217	dobry
129	Stara Droga	510711K	1038	zły
130	Ks. Stanisława Staszica	510787K	347	zadowolający
131	Stawowa	510712K	485	zły
132	Stolarska	510713K	110	zadowolający
133	Andrzeja Struga	510716K	127	zadowolający
134	Strzelecka	510710K	92	dobry
135	Ewy Szelburg Zarembiny	510719K	130	zadowolający
136	Szymona Syreniusza	510717K	181	dobry
137	Szarych Szeregów	510708K	272	dobry
138	Mjr. Piotra Szewczyka	510704K	133	zadowolający
139	Eugeniusza Szustera	-	489	dobry
140	Techniczna	510720K	773	zły
141	Juliana Tuwima	510788K	168	zadowolający
142	Unii Europejskiej	510791K	2534	zły
	łącznik ul. Fabrycznej z ul. Unii Europejskiej		83	dobry
143	Wałowa	510721K	93	zadowolający
144	Wąska	510723K	127	zły
145	Wąwóz	510722K	61	dobry
146	Obrońców Westerplatte	510783K	276	dobry
147	Wiejska	510724K	574	dobry
148	Willowa	510790K	505	dobry
149	Wodociągowa	510725K	1595	dobry
150	Wojska Polskiego	510726K	39	dobry
151	Zygmunta Wróblewskiego	510763K	404	dobry
152	Wysoka	510727K	118	zły
153	Wysokie Brzegi (od Szpitalnej do Koszykowej)	510778K	806	dobry
154	Wiklinowa (do drogi za domem przedpogrzebowym)	510728K	253	dobry
155	Edmunda Wilkosza	510729K	118	dobry

156	Zaborska – od Jagiełły do Królowej Jadwigi	510735K	226	dobry
157	Zacisze	510730K	115	dobry
158	Zagrodowa	510731K	1521	dobry
	odcinek od ul. Ceglanej do ul. Pod Olszyną			zły
159	Zajazdowa	510732K	580	dobry
160	Zielona	510734K	364	zadowolający
161	Zamkowa	510736K	181	dobry
162	Jana Zawidzkiego	510733K	190	dobry
163	Stefana Żeromskiego	510738K	400	zadowolający
164	Żołnierzy Września	510739K	270	zły
165	Żwirki i Wigury	510737K	736	dobry
166	Droga do cmentarza parafialnego	510740K	77	zadowolający
167	Drogi pomiędzy ulicami: Wiejską, Zwycięstwa, Koszykową	510741K		
168	Droga pomiędzy Koszykową a Zwycięstwa – obok garaży	510758K	255	zadowolający
169	Droga boczna od Koszykowej – obok bud. Nr 11	510741K	204	dobry
170	Droga boczna od Koszykowej - obok bud. Nr 39	510742K	130	zły
171	Droga boczna od Koszykowej - obok bud. Nr 51	510743K	142	dobry
172	Droga boczna od Koszykowej - obok bud. Nr 93	510744K	162	dobry
173	Droga boczna od Koszykowej - obok bud. Nr 95a	510745K	171	zły
174	Droga boczna od Koszykowej - obok bud. Nr 97	510746K	190	zadowolający
175	Droga boczna od Koszykowej - obok bud. Nr 99	510747K	195	dobry
176	Droga boczna od Koszykowej - obok bud. Nr 30	510748K	215	dobry
177	Droga boczna od Koszykowej - obok bud. Nr 28a	510749K	220	zły
178	Droga boczna od Koszykowej - obok bud. Nr 111 (od krzyża) - pierwsza	510750K	240	zły
179	Droga boczna od Koszykowej - obok bud. Nr 111 - druga	510751K	196	zły
180	Droga boczna od Zwycięstwa - obok bud. Nr 51	510752K	240	zadowolający
181	Droga boczna od Zwycięstwa - obok bud. Nr 62	510753K	200	zły
182	Droga boczna od Zwycięstwa - obok bud. Nr 55	510754K	200	dobry
183	Droga boczna od Zwycięstwa - obok bud. Nr 65	510755K	200	dobry
184	Droga boczna od Zwycięstwa - obok szkoły	510756K	180	dobry
185	Droga boczna od Zwycięstwa - obok bud. Nr 77	510757K	140	zadowolający

186	Droga boczna od Zwycięstwa - obok bud. Nr 74	510760K	193	dobry
187	ul. Cyprysowa (droga boczna od Więżniów Oświęcimia do był. magaz. Zboż.)	510761K	200	dobry
188	Więżniów Oświęcimia – boczna (do TSSE i PSP)	510762K	100	zły
189	Droga boczna od Wysokie Brzegi	510778K	228	dobry
190	Droga od Fabrycznej do „BOC-Gazy” (Stara Droga)	510711K	183	zadowalający
RAZEM DŁUGOŚĆ ULIC			72 612	

Załącznik nr 2
do Planu rozwoju sieci
dróg gminnych publicznych w Mieście Oświęcim
na lata 2022 – 2030

Wykaz obiektów mostowych w sieci dróg gminnych publicznych w Mieście Oświęcim wraz z oceną stanu technicznego					
Lp.	Ulica	Nr drogi	Rodzaj obiektu	Stan techniczny	Długość obiektu (mb)
1	ul. Parkowa	510681K	most	zły	5,5
Łącznie mosty:					5,5

Załącznik nr 3
do Planu rozwoju sieci
dróg gminnych publicznych w Mieście Oświęcim
na lata 2022 – 2030

Wykaz realizowanych i planowanych do realizacji prac dla dróg gminnych w ramach Planu rozwoju sieci dróg gminnych publicznych w Mieście Oświęcim na lata 2022 – 2030												
Lp.	Nazwa zadania	Realizacja (w latach)	Wartość zadania (zł brutto)	Nadkłady (zł brutto) 2022 r.	Nadkłady (zł brutto) 2023 r.	Nadkłady (zł brutto) 2024 r.	Nadkład (zł brutto) 2025 r.	Nadkłady (zł brutto) 2026 r.	Nadkłady (zł brutto) 2027 r.	Nadkłady (zł brutto) 2028 r.	Nadkłady (zł brutto) 2029 r.	Nadkłady (zł brutto) 2030 r.
1	Budowa drogi od ul. Zaborskiej w kierunku ul. Zatorskiej - etap II, część I	2021 – 2022	2 850 000,00	1 350 000,00	-	-	-	-	-	-	-	-
2	Budowa drogi gminnej w km od 0+020,0 do km 0+626,4 (skrzyżowania z drogą powiatową: 1897K w km od 0+0,004, do km 0+0,20 i w km od 0+626,4 do km 0+634,3) w miejscowości Oświęcim, Powiat Oświęcimski - droga za Kauflandem	2021 – 2023	3 419 640,00	1 250 000,00	1 169 640,00	-	-	-	-	-	-	-
3	Przebudowa i rozbudowa ulicy Pod Borem w Oświęcimiu	2022 – 2023	4 411 859,28	2 173 056,80	2 238 802,48	-	-	-	-	-	-	-
4	Przebudowa i rozbudowa ul. Koszykowej w Oświęcimiu	2022 – 2023	3 279 684,65	1 339 537,35	1 940 147,30	-	-	-	-	-	-	-
5	Budowa ul. Krasieńskiego w Oświęcimiu	2022 – 2028	7 473 000,00	248 650,00	2 362 175,00	2 362 175,00	-	-	1 000 000,00	1 500 000,00	-	-
6	Przebudowa ul. Unii Europejskiej wraz z przebudową skrzyżowania z ul. Fabryczną (DK44) i ul. Foksa w Oświęcimiu*	2023 – 2026	21 331 862,12	-	426 637,24	3 839 735,18	9 399 558,64	7 665 931,06	-	-	-	-
7	Przebudowa ul. Niwa Monowicka	2024	918 298,80	-	-	918 298,80	-	-	-	-	-	-
8	Przebudowa ul. Bajcarki	2024	400 000,00	-	-	400 000,00	-	-	-	-	-	-
9	Przebudowa ul. Budowlanych	2024 – 2025	2 000 000,00	-	-	1 000 000,00	1 000 000,00	-	-	-	-	-
10	Przebudowa ul. Mieszka I	2024 – 2025	1 200 000,00	-	-	800 000,00	400 000,00	-	-	-	-	-
11	Przebudowa kładki przez rzekę Solę w ciągu ul. Cichej	2024 – 2026	7 000 000,00	-	-	1 000 000,00	3 000 000,00	3 000 000,00	-	-	-	-
12	Przebudowa ul. Chopina	2025	2 000 000,00	-	-	-	2 000 000,00	-	-	-	-	-
13	Przebudowa ul. 3 Maja	2025	1 000 000,00	-	-	-	1 000 000,00	-	-	-	-	-

14	Przebudowa ul. Sadowej na odcinku od ul. Jagielly do ul. 11 Listopada	2025	1 100 000,00	-	-	-	-	-	1 100 000,00	-	-	-	-	-	-	-	-
15	Przebudowa ul. Kownackiej	2025	1 000 000,00	-	-	-	-	-	1 000 000,00	-	-	-	-	-	-	-	-
16	Przebudowa ul. Kochanowskiego	2025 – 2026	2 156 230,00	-	-	-	-	-	1 000 000,00	1 156 230,00	-	-	-	-	-	-	-
17	Budowa drogi gminnej łączącej ul. Wysokie Brzgi z ul. Chopina	2025 – 2026	2 341 600,08	-	-	-	-	-	1 000 000,00	1 341 600,08	-	-	-	-	-	-	-
18	Przebudowa odcinków ulic: Pod Olszyną, Zagrodowa	2025 – 2027	3 500 000,00	-	-	-	-	-	1 000 000,00	1 500 000,00	1 000 000,00	-	-	-	-	-	-
19	Przebudowa ul. Kamieniec	2025 – 2027	4 141 609,26	-	-	-	-	-	500 000,00	1 500 000,00	2 141 609,26	-	-	-	-	-	-
20	Zagospodarowanie terenu przy ul. Piłcockiego	2026 – 2027	7 000 000,00	-	-	-	-	-	-	3 500 000,00	3 500 000,00	-	-	-	-	-	-
21	Przebudowa ul. Cynkowej	2027	1 500 000,00	-	-	-	-	-	-	-	1 500 000,00	-	-	-	-	-	-
22	Przebudowa ul. Wałowej i Krótkiej	2027	1 200 000,00	-	-	-	-	-	-	-	1 200 000,00	-	-	-	-	-	-
23	Przebudowa ul. Ceglanej	2027 – 2028	2 500 000,00	-	-	-	-	-	-	-	1 000 000,00	1 500 000,00	-	-	-	-	-
24	Budowa przedłużenia ul. Wiklinowej do ul. Szpitalnej	2027 – 2028	2 100 000,00	-	-	-	-	-	-	-	1 000 000,00	1 100 000,00	-	-	-	-	-
25	Przebudowa skrzyżowania ul. Zaborskiej i ul. Batorego	2027 – 2028	3 000 000,00	-	-	-	-	-	-	-	1 000 000,00	2 000 000,00	-	-	-	-	-
26	Przebudowa ul. Krasickiego za wiaduktem	2027 – 2028	2 000 000,00	-	-	-	-	-	-	-	1 000 000,00	1 000 000,00	-	-	-	-	-
27	Przebudowa ul. Bema	2027 – 2028	2 500 000,00	-	-	-	-	-	-	-	1 000 000,00	1 500 000,00	-	-	-	-	-
28	Budowa przedłużenia ul. Willowej do ul. Ceglanej	2027 – 2029	3 500 000,00	-	-	-	-	-	-	-	1 000 000,00	1 500 000,00	1 000 000,00	-	-	-	-
29	Przebudowa ulic: Foksa, Grabowiecka, Grobelna	2027 – 2029	8 000 000,00	-	-	-	-	-	-	-	2 000 000,00	3 000 000,00	3 000 000,00	-	-	-	-
30	Przebudowa ul. Batorego	2028 – 2030	4 000 000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	1 000 000,00	1 000 000,00	2 000 000,00	-	-	-
31	Budowa przedłużenia ul. Pod Olszyną w kierunku ul. Ceglanej	2028 – 2030	4 000 000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	1 000 000,00	2 000 000,00	1 000 000,00	-	-	-
32	Budowa łącznika pomiędzy ul. Kolbego i ul. Ostatni Etap	2028 – 2030	7 000 000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	1 000 000,00	2 000 000,00	4 000 000,00	-	-	-
33	Budowa drogi od ul. Zaborskiej w kierunku ul. Zatorskiej - etap II, część 2	2028 – 2030	9 000 000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	3 000 000,00	3 000 000,00	3 000 000,00	-	-	-
34	Przebudowa ul. Wiejskiej	2028 – 2030	3 000 000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	500 000,00	1 500 000,00	1 000 000,00	-	-	-
35	Przebudowa ul. Zachodniej	2029	1 000 000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 000 000,00	-	-	-	-

