

Jacek Kachel

Od szlaków handlowych po autostrady

Zarys dziejów drogownictwa na terenie Bielska i Białej

Copyright by: Jacek Kachel, Miejski Zarząd Dróg w Bielsku–Białej

Fotografie i mapy pochodzą ze zbiorów: Jacka Kachla, Archiwum Państwowego w Katowicach Oddział w Bielsku–Białej, Urzędu Miejskiego w Bielsku–Białej, Wiesława Dziubka, Wojciecha Kominiaka, Konrada Korzeniowskiego, Andrzeja Poraniewskiego

Korekta: Maria Trzeciak

Projekt okładki: Jacek Kachel, Piotr Parcia

Wydawca: Miejski Zarząd Dróg
w Bielsku–Białej
ul. Michała Grażyńskiego 10
43–300 Bielsko–Biała

Druk: Ośrodek Wydawniczy Kościoła Ewangelicko-Augsburskiego
AUGUSTANA, ul. Marcina Lutra 3,
43-300 Bielsko-Biała

Nakład: 400 szt.

ISBN: 978–83–956843–0–2

Bielsko–Biała 2020 r.



Publikacja dotyczy historii rozwoju sieci dróg na przestrzeni udokumentowanych dziejów miasta Bielska i Białej. Źródła bibliograficzne nie są zbyt bogate, a w niektórych okresach wręcz ubogie w dokumenty obrazujące etapy budowy i sposoby zarządzania drogami. Efekt żmudnej i po trosze benedyktyńskiej pracy autora tworzy jednak barwny obraz pokazujący nie tylko te historyczne uwarunkowania, ale też oddający dynamikę zmian i permanentnych dylematów przedstawicieli lokalnych władz, np. pomiędzy tym, co chcielibyśmy mieć, i tym, na co de facto nas stać. Szkoda, że opracowane w XIX w. przez Maxa Fabianiego plany rozbudowy Bielska i Białej nie mogły liczyć na wsparcie dzisiejszych środków europejskich, bo startowalibyśmy z zupełnie innego miejsca w rozwoju naszego pięknego miasta :-)

Mosty i drogi łączą. Ta idea przyświecała naszym przodkom, ale też była obecna szczególnie w okresie zmian ustrojowych w 1989 r. i czasach późniejszych, aż do dnia dzisiejszego. To dzięki konsekwentnej zgodzie i wsparciu planów rozbudowy układu drogowego Bielska–Białej przez samorządowców kolejnych kadencji możliwa była – i jest nadal – realizacja tak szerokiego programu inwestycyjnego, obejmującego budowę strategicznych ciągów drogowych, jak i dróg o znaczeniu bardziej lokalnym.

Niech to dzieło będzie formą podziękowania kolejnym Prezydentom i Radnym, których decyzje pozwoliły na tak imponującą skalę i tempo realizacji przedsięwzięć drogowych w okresie ośmiu ostatnich kadencji samorządu Bielska–Białej, oraz pracownikom Miejskiego Zarządu Dróg, od 25 lat bezpośrednio wcielającym te plany w życie.

Wojciech Waluś
Dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg
Bielsko–Biała, kwiecień 2020 r.

SPIS TREŚCI

ROZDZIAŁ I

MIEJSKI ZARZĄD DRÓG W SŁUŻBIE ARCHEOLOGII STR.5

ROZDZIAŁ II

Z DZIEJÓW DROGOWNICTWA W BIAŁEJ DO 1918 R. STR.20

DROGI W BIELSKU STR.40

ROZDZIAŁ III

BIAŁA W DWUDZIESTOLECIU STR.59

BIELSKIE DROGI MIĘDZY WOJNAMI STR.83

ROZDZIAŁ IV

WOJNA STR.117

ROZDZIAŁ V

MIEJSKIE DROGI PO ROKU 1945 STR.124

ROZDZIAŁ VI

DROGI OD 1990 R. DO DZISIAJ STR.156

PRACOWNICY MZD 1995 R. - NADAL STR.293

ROZDZIAŁ I

MIEJSKI ZARZĄD DRÓG W SŁUŻBIE ARCHEOLOGII

TRAKT SOLNY – GRODZISKO W STARYM BIELSKU
– SUROWY KORZEŃ W BIELSKU – RYNKOWA ZABUDOWA
– BRUKI I ŚREDNIOWIECZNE RELIKTY INŻYNIERII DROGOWEJ W BIELSKU

Chociaż formalnie miasto Bielsko–Biała powstało 1 stycznia 1951 roku, myliłby się ten, kto by pomyślał, że ma do czynienia z młodą aglomeracją. Bielsko jest miastem powstałym w średniowieczu, Biała choć młodsza, ma blisko trzechsetletnią historię. Życie obydwu miast, chociaż różne, ze względu na swoją bliskość, wzajemnie się przenikało. Dzieląca je granica państwowa, mozaika narodowa i wyznaniowa sprawiła, że mają bogatą i bardzo interesującą historię. Rzeka Biała, która przez wieki była granicą między nimi (również jako granica międzypaństwowa), z czasem przestała je dzielić. Dzisiaj dwumiasto stanowi jedność. Jest prężnym ośrodkiem gospodarczym i kulturalnym. Położenie geograficzne na szlakach pomiędzy czterema stolicami – Warszawą, Wiedniem, Budapesztem i Pragą – połączone z faktem, że miasto posiada w swych granicach administracyjnych również góry i lasy, przyciąga wielu turystów.

Jednak gdy sięgamy do czasów najdawniejszych, to swoją uwagę musimy skupić tylko na Bielsku. Nieprzypadkowo pojawia się tytuł pierwszego rozdziału: *Miejski Zarząd Dróg w służbie archeologii*. Takie określenie w jubileuszowym albumie MZD pewnie czytelników dziwi, jednak nie jest to kurtuazja lecz stwierdzenie faktu. – Zawsze przy pracach drogowych na terenach, które znajdują się w strefie ochrony konserwatorskiej i co do których zachodzi podejrzenie, że mogą tam się znajdować jakieś elementy historyczne, zlecamy badania archeologiczne. Odkrywki są zabezpieczone, a później przystępujemy do prac budowlanych – wyjaśnia Wojciech Waluś, dyrektor MZD w Bielsku–Białej.

Tak było w wielu miejscach na terenie miasta, dzięki czemu naukowcy mogli zweryfikować swoje przypuszczenia w rzeczywistości. Zanim jednak przejdziemy do konkretów przypomnienie. Bielsko zostało lokowane na skrzyżowaniu się szlaków handlowych. Można by tu lokować tutaj tzw. Szlak bursztynowy, który prowadził z rzymskich centrów handlowych przez kotlinę Czeską i środkowy Śląsk ku wybrzeżom Bałtyku, jednak nie mamy, zdaniem autora, zbyt wielu argumentów na poparcie tej tezy. Natomiast z pewnością wiódł tutaj Szlak Solny z Zatora i Kęt w kierunku Bielska co potwierdza dokument z 1391 roku¹.

Szlak solny to fragment jednej z najstarszych środkowoeuropejskich dróg komunikacyjnych. Wiodła ona z południa Europy przez Wiedeń, dolinę Morawy i Bramę Morawską. Dalej na wschód w kilku wariantach prowadziła ona do Karkowa i Lwowa. Jeden z nich wiódł przez Bielsko, Kęty i Oświęcim. Drugim ważnym dalekosiężnym szlakiem komunikacyjnym była droga wiodąca z ówczesnych Górnych Węgier (obecnie Słowacja) poprzez Przełęcz Jabłonowską lub Przełęcz Polhorską do Kotliny Żywieckiej, a stamtąd poprzez dolinę Soły lub Białej w kierunku Śląska lub Małopolski.

1 Z. Perzanowski, Bielsko–Biała, zarys dziejów rozwoju przestrzennego miasta, Kraków 1958, s. 22.

CZY W STARYM BIELSKU ISTNIAŁ SYSTEM DROGOWY?

Historia Bielska, ta najdawniejsza, wciąż budzi kontrowersje. Historycy nie są zgodni, czy miasto było lokowane na tzw. surowym korzeniu, tzn. czy mieszkańców osadzono na wcześniej niezamieszkałym terenie, czy też lokacja miasta (nadanie przez właściciela formy organizacyjno–prawnej) była tylko kolejnym etapem jego rozwoju.

Dziś wydaje się, że bliższa prawdy jest ta druga koncepcja. Dowodów na to dostarcza tzw. Grodzisko w Starym Bielsku. Odnaleziono tam ślady osadnictwa datowane głównie na wiek XIII. Grodzisko, a raczej jego ślady, najlepiej widać z lotu ptaka. To kolista kształt o średnicy ok. 200 metrów i powierzchni ponad 3 hektarów. Jak wynika z badań, osada miała podwójny wał i szeroką fosę. Odnaleziono tam budynki mieszkalne miały drewniane podłogi. Rezultaty dotychczasowych badań archeologicznych nie pozostawiają wątpliwości, że początki zwartego osadnictwa na terenie współczesnego Bielska sięgają prawdopodobnie końca XII lub początków XIII wieku. Było ono związane przede wszystkim z powstaniem osady w Starym Bielsku². Nie rozpoznano tam do tej pory urządzeń wjazdowych do grodu, których obecność większość badaczy widzi w południowej części grodziska, najsilniej przekształconej, częściowo objętej późniejszą zabudową. Odkrycie zaś brukowanej, wewnętrznej drogi należy wiązać z użytkowaniem tego terenu w późniejszych wiekach. Badania geofizyczne przeprowadzone w 2010 roku ukazują zabudowę skupioną wokół prostokątnego placu. Uchwycona droga wydaje się nie odpowiadać temu układowi, co może sugerować jej wtórny charakter. Patrząc na lokalizację grodziska widać wyraźnie, że zewnętrzne części wału przylegały do dzisiejszej ulicy Sobieskiego, stanowiącej najprawdopodobniej relikw średniowiecznego traktu solnego.

Kres funkcjonowania grodu badacze wiążą z pożarem, który strawił je doszczętnie w końcu XIII wieku lub w początkach XIV w. Jego liczne ślady oraz nazwa „Stare Bielsko” potwierdza, że funkcjonował w czasach poprzedzających lokację miasta Bielska.



Grodzisko w Starym Bielsku widziane z lotu ptaka

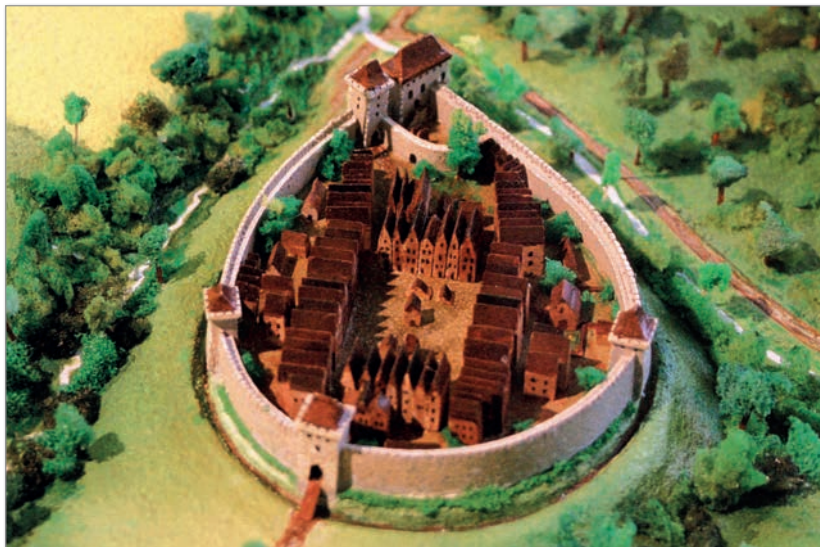
Kluczową kwestią wydaje się również funkcja omawianego grodu oraz przyczyny jego powstania na tym terenie. Na gruncie dotychczasowych ustaleń chronologicznych budowę grodu należy wiązać z okresem poprzedzającym akcję kolonizacyjną, w wyniku której przeprowadzono lokację wsi czynszowej w Starym Bielsku oraz lokację miasta Bielska³.

2 J. Bartys: *Sprawozdanie z badań na grodzisku w Starym Bielsku w powiecie bielskim, przeprowadzonych w roku 1938*. W: „Prace Prehistoryczne PAU”. Nr 5. Kraków 1939, s. 61–78;

3 Bożena i Bogusław Chorąży, *Początki Bielska*, Monografia Bielska–Białej, Tom I, s. 145.

BIELSKIE DROGI W ŚREDNIOWIECZU. BIELSKI „SUROWY KORZEŃ” ODCHODZI DO LAMUSA

Wszystko wskazuje, że po mało udanej lokalizacji na grodzisku w Starym Bielsku uznano, że trzeba osadę przenieść w nowe, lepsze miejsce.



*Rekonstrukcja miasta Bielska z XIV w. – widok od zachodu, wykonanie makiety W. Ilnicki
Monografia Bielska–Białej s. 183*

Dokument księcia Mieszka mówiącym o Bielsku i nadaniu przywileju dla mieszczan bielskich z 3 czerwca 1312 roku jest najstarszym dokumentem potwierdzającym, że nowa osada była miastem. Wychodząc z tego dokumentu i lokowania na tzw. prawie niemieckim, badacz niemiecki Walter Kuhn spopularyzował tezę, że gród w tym miejscu powstał na tzw. surowym korzeniu. Jednak Bogusław Krasnowolski na podstawie przeprowadzonej analizy układów lokacyjnych w okolicach Bielska, stwierdził, że lokacja Bielska przeprowadzona na „surowym korzeniu” przypadła na ostatnie lata XIII wieku i miała charakter wtórny w stosunku do nieco wcześniejszej lokacji wsi Stare Bielsko⁴. Taki wynik badań potwierdzają również wykopki archeologiczne wykonane początkiem lipca 2010 roku związane z przygotowaniem do przebudowy ul. Wzgórze.



Ul. Wzgórze

⁴ Por. B. Krasnowolski: *Lokacyjne układy osadnicze w okolicach Bielska — próba rekonstrukcji*. W: „Bielsko–Bialskie Studia Muzealne”. T. 2. Bielsko–Biała 1995, s. 34–71.

Pojawiły się kolejne dowody na to, że pierwsze osady na terenie dzisiejszego Bielska były co najmniej 100 lat przed założeniem miasta! Archeolodzy Bożena i Bogusław Chorążowie, pracownicy Działu Archeologii Muzeum Historycznego w Bielsku-Białej, odkryli dobrze zachowane pozostałości półziemianki mieszkalnej, która była tam na pewno przed 1210 rokiem. Znaleździ to oznacza, że w miejscu dzisiejszej ul. Wzgórze zanim pojawili się niemieccy koloniści, żyli tu w większości Słowianie. Kiedy do tych informacji dodamy te zgromadzone z grodziska można, pokusić się o wniosek poparty dowodami, że lokacja miasta, to nie jego początek, a tylko kolejny etap w rozwoju osadnictwa na tym terenie.

Już na samym początku tych prac, tuż pod zamkiem, prawie, że na styku ulicy Wzgórze i placu Chrobrego archeolodzy natrafili na stary solidny mur z wapienia. To najprawdopodobniej relikw XVI-wiecznych fortyfikacji miejskich.



Archeolodzy Bożena i Bogusław Chorążowie przy pracy

towarzyszą obiektom architektonicznym. Tymczasem tutaj sytuacja jest bardzo skomplikowana, gdyż poziom ulicy Wzgórze w wieku XIX został bardzo radykalnie zmieniony – informują Bożena i Bogusław Chorążowie. W latach czterdziestych tego stulecia wyburzono elementy bramy miejskiej, wtedy też dokonano regulacji stromizny tego traktu, stanowiącego ówczesznie główny ciąg komunikacyjny Bielska. Złagodzenie nachylenia spowodowało, że układ nawarstwień przestał istnieć i tym samym niemożliwe jest powiązanie z nim odsłoniętych relikw architektonicznych. Elementy fortyfikacji nie były dla archeologów zaskoczeniem. Niespodzianką natomiast była fosa. – Do tej pory uważało się, że fosa otaczała miasto od strony najłatwiej dostępnej. Tutaj natomiast była skarpa, co sugerowało, że nie wymagała ona dodatkowej ochrony. Jak wynika z przeprowadzonych badań, fosa powstała w średniowieczu i była sucha. Szacujemy, że miała ok. 10 metrów szerokości i 3,5 metra głębokości – informują archeolodzy. Te badania archeologiczne prowadzone były kilkadziesiąt metrów wyżej, w rejonie parkingu przed zamkiem. Tutaj



Badania archeologiczne 9.08.2017

– Możliwe, że jest to pozostałość po zewnętrznym murze miejskim, który był najpóźniejszym elementem fortyfikacji miasta Bielska. Miał on za zadanie obronę artyleryjską. Sprawdzenie tej hipotezy wymaga jednak dalszych badań – dodaje Bożena Chorąży, archeolog z Muzeum w Bielsku-Białej. Rozwój miasta i urbanizacja tego terenu spowodowała, że dzisiaj obraz tego terenu jest zupełnie odmienny. Tym trudniejszy dla badaczy, że na dobrą sprawę nie zachowały się plany oraz przedstawienia ikonograficzne bielskich fortyfikacji.

– W naszych pracach pomocne jest bardzo odczytywanie tzw. nawarstwień, które towarzyszą obiektom architektonicznym. Tymczasem tutaj sytuacja jest bardzo skomplikowana, gdyż poziom ulicy Wzgórze w wieku XIX został bardzo radykalnie zmieniony – informują Bożena i Bogusław Chorążowie. W latach czterdziestych tego stulecia wyburzono elementy bramy miejskiej, wtedy też dokonano regulacji stromizny tego traktu, stanowiącego ówczesznie główny ciąg komunikacyjny Bielska. Złagodzenie nachylenia spowodowało, że układ nawarstwień przestał istnieć i tym samym niemożliwe jest powiązanie z nim odsłoniętych relikw architektonicznych. Elementy fortyfikacji nie były dla archeologów zaskoczeniem. Niespodzianką natomiast była fosa. – Do tej pory uważało się, że fosa otaczała miasto od strony najłatwiej dostępnej. Tutaj natomiast była skarpa, co sugerowało, że nie wymagała ona dodatkowej ochrony. Jak wynika z przeprowadzonych badań, fosa powstała w średniowieczu i była sucha. Szacujemy, że miała ok. 10 metrów szerokości i 3,5 metra głębokości – informują archeolodzy. Te badania archeologiczne prowadzone były kilkadziesiąt metrów wyżej, w rejonie parkingu przed zamkiem. Tutaj archeolodzy byli pewni, że coś znajdą, bowiem mieli już sposobność zaglądnąć pod bruk w 2006 roku przy okazji instalacji rur ciepłowniczych. Wtedy też natrafili na ślady półziemianki mieszkalnej. Niestety w tamtym czasie nie udało się poszerzyć zakresu badań. Z odsłoniętej drewnianej belki pobrano próbki, które udało się przebadać. Wyniki badań radiowęglowych wskazały, że średniowieczny obiekt mieszkalny na pewno powstał przed 1210 rokiem. Tymczasem Bielsko jako zorganizowana osada powstało między 1305 a 1312 rokiem. Oznacza to, że ludzie mieszkali tu znacznie wcześniej przed powstaniem miasta.

–To jest bardzo ważne odkrycie, bowiem kończy dyskusje i stawianie tez zgodnie, z którymi Bielsko miało być lokowane na tzw. surowym korzeniu, na niezamieszkałym wcześniej terenie. Dzisiaj możemy z całą pewnością stwierdzić, że miejsce to było wcześniej zamieszkałe, a lokacja miasta była tylko kontynuacją tego procesu – informują Bożena i Bogusław Chorążowie. Odnaleziona budowla mieszkalna, to rodzaj półziemianki. Miała ona ok. cztery metry długości i trzy szerokości, była na około półtora metra wkopana w ziemię. Przy tej okazji badacze znaleźli sporo drobnych pozostałości przeszłości takich jak: przęśliki, gwoździe, fragmenty ceramiki, przedmioty drewniane i skórzane a nawet fragment zabawki



Fragment narożnika XIII-wiecznej półziemianki odslonięty w obrębie ulicy Wzgórze w 2010 roku

dziecięcej. Obecny tu żużel świadczy, że ludność tam zamieszkująca, trudniła się obróbką żelaza. To odkrycie to kolejne ważne znalezisko dla historii Bielska, bowiem kiedy połączy się go z tym, co udało się znaleźć w okolicach kościoła św. Mikołaja, można śmiało stawiać tezę, że teren obecnej starówki był częścią większej osady. Kiedy do tego dodamy wyniki badań archeologicznych grodziska w Starym Bielsku, to możemy pokusić się o stwierdzenie, że osadnictwo poprzedzające czasy kolonizacji późnośredniowiecznej było w regionie bielskim częściej spotykane niż się dotąd wydawało.

Wracając do głównego wątku, trzeba zaznaczyć, że dzisiejsza ul. Wzgórze jest dużo łagodniejsza niż w średniowieczu. Kroniki pełne są opisów,

zgodnie z którymi w zimie wozy próbujące ją pokonać staczały się po lodzie. Z tego powodu ok. roku 1845 roku dokonano niwelacji jej, dzięki czemu wyjazd do zamku był łagodniejszy. Jaką pochyłość miała ona wcześniej można sobie wyobrazić patrząc na dzisiejszą ul. Krętą, czy fragment ul. Słowackiego dochodzący do rynku.

Miasto posiadało dwie bramy miejskie – północna, tzw. dolna, została rozpoznana w trakcie badań architektonicznych zamku w przyziemiu wieży zamkowej. Reprezentuje ona powszechnie spotykany na terenie środkowoeuropejskim typ czworokątnej wieży z przejazdem pośrodku (wymiary 10 m x 10 m, szerokość przejazdu 4 m). W trakcie piętnastowiecznej rozbudowy zamku brama ta została wchłonięta przez zamek i zaadaptowana na basztę zamkową. Dawny ostrołukowy otwór bramny został zamurowany, a od strony zamku wtórnie przebito przejście ujęte w ostrołukowy portal. Nowa brama miejska powstała nieco bardziej na zachód. Jej dokładna lokalizacja nie jest znana. Nie jest wykluczone, iż była ona usytuowana



Ul. Słowackiego

w osi dzisiejszej ulicy Wzgórze. W przypadku słuszności tego przypuszczenia rozpoznanie jej reliktyw jest skazane na niepowodzenie, ponieważ z danych archiwalnych, a także przesłanek archeologicznych wynika, że teren ten został drastycznie zniwelowany o około 2,5 m—3 m w związku z dziewiętnastowieczną regulacją ulicy Wzgórze⁵.

⁵ Bożena Chorąży, Bogusław Chorąży, Założenie przestrzenne średniowiecznego Bielska, Monografia Bielska-Białej. Tom I, Bielsko-Biała 2010, s. 197.

KRĘTE DROGI DO MIASTA I WĄSKA BASZTA

Szukając średniowiecznych śladów docieramy w okolice ulicy Orkana tam znajdują się pozostałości dawnych fortyfikacji miejskich. Kamienne mury przy ul. Orkana i Waryńskiego to druga linia fortyfikacji, wzniesiona po 1524 r. Charakterystyczny „ślimak” ul. Krętej w miejscu, gdzie niegdyś stała baszta z furką, wprowadza na teren średniowiecznego centrum miasta. Ul. Pankiewicza jest reliktem dawnej tzw. uliczki przymurnej, biegnącej wzdłuż fortyfikacji od strony miasta. Średniowieczny bruk tej uliczki został odsłonięty w trakcie badań wykopaliskowych w obrębie posesji Podcienie 5 oraz w rejonie ulicy Krętej.



Mur przy ul. Orkana

Mur na ulicy Orkana od XVI w. chronił miasto przed najazdem nieproszonych gości. Po latach przyszedł czas, gdy czcigodny staruszek sam potrzebował ochrony, gdyż zaczął się sypać i niebezpiecznie odchyłać od pionu. *Kiedy to dostrzegliśmy, natychmiast mur został zabezpieczony stemplami i rozpoczęliśmy przygotowania do jego remontu. Zasadniczą dla nas kwestią było to, aby zachować jego oryginalny charakter, dlatego wzmocnienia fundamentu i uzupełnienie ubytków dokonywaliśmy od strony mniej ekspozowanej* – informuje Piotr Kubańda miejski konserwator zabytków. Remont przeprowadzony w 2004 kosztował 60 tys. zł.



ul. Kręta

Baszta znajdująca się w tym miejscu i jej rozmiary oraz stromizna ul. Krętej wskazują, że najprawdopodobniej służyła mieszkańom do przepędzania bydła na pastwiska znajdujące się poza miejskimi murami.

Mieszczanie posiadali w owym czasie prawo do wypasania krów, a na działkach odchodzących od rynku były nie tylko pomieszczenia gospodarcze, ale nawet niewielkie ogródki. Mniej prawdopodobne było przeprowadzanie bydła przez Górne Przedmieście dawną ul. Krowia dzisiejszą Listopadową. Tam przecież brama główna miała szerokość tylko 3 metrów.

Idąc ul. Krętą w stronę rynku na narożnym budynku odnajdujemy dwie metalowe poręcze. Jak się okazuje, rozpalają one wyobraźnię zarówno przechodniów jak i historyków.

Dla jednych jest to pręgiarz, dla innych odbojnik, a jeszcze inni chcą w nich widzieć miarę długości, która przecież na rynku była bardzo potrzebna. Jak było naprawdę i jakie było pierwotne ich zastosowanie, trudno dzisiaj dociec. Na pewno wmurowane sztaby chroniły narożną kamienicę, przed otarciami wozów, które

na tak wąskiej uliczce, przy skręcie prawie o kącie prostym był codziennością. Tak naprawdę we wszystkich narożnych kamienicach znajdują się odboje, które zabezpieczały przed najazdem kołem. Natomiast w tym miejscu jest on inny. I chyba to sprawiło, że doczekał się legendy. Wszystko wskazuje, że ten element dolny jest pozostałością po pręgierzu miejskim, który przecież na każdym rynku musiał być. Został on zlikwidowany w XIX wieku, a jego elementy wykorzystano do infrastruktury drogowej w postaci odbojów. Wcześniej bowiem, po likwidacji ratusza na rynku, ta właśnie kamienica przejęła tę funkcję, z tego powodu taki atrybut władzy jak pręgierz był tu jak najbardziej na miejscu.



Odbojnik, a może pręgierz?

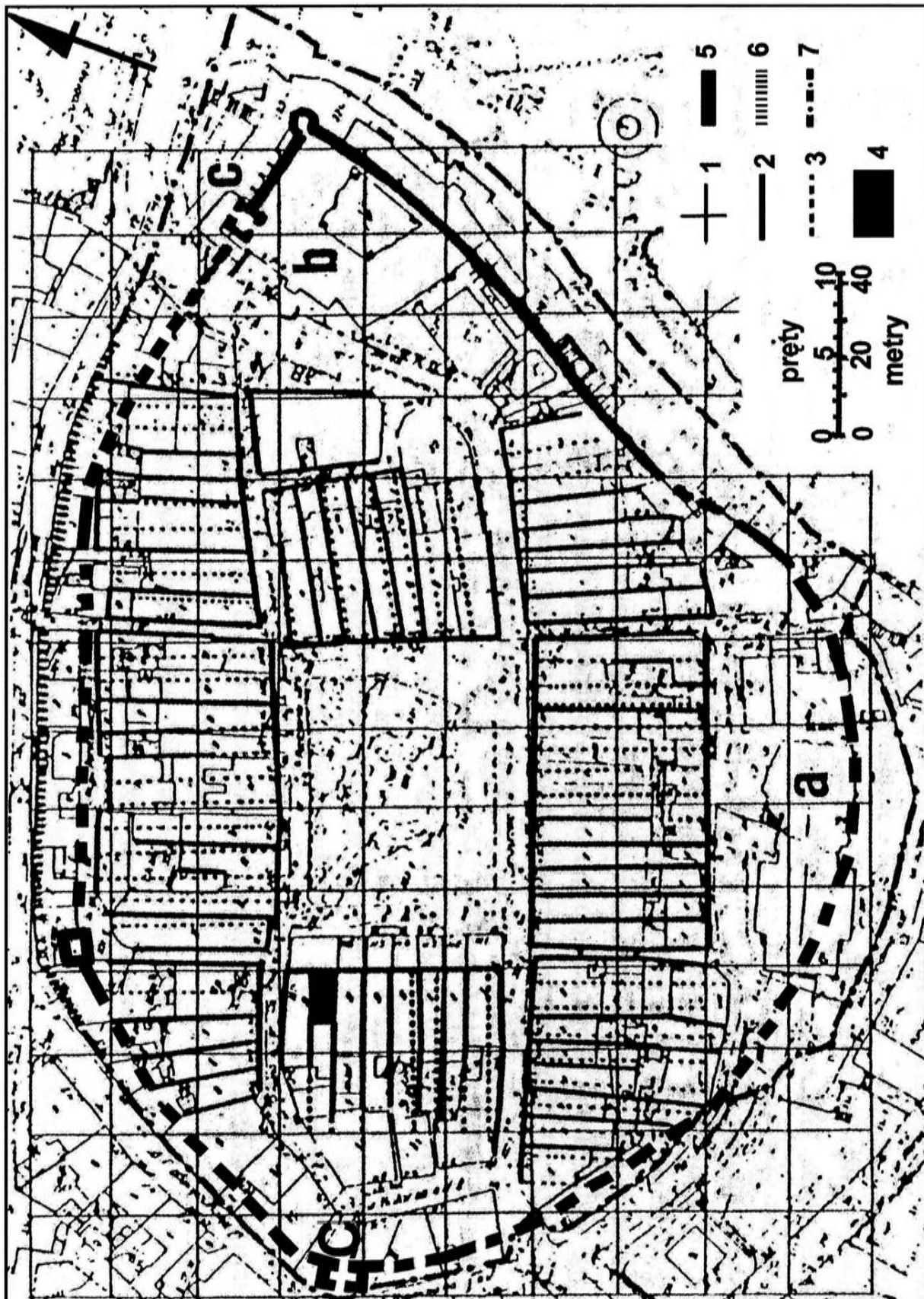


RATUSZ ODNALEZIONY?

Bielsko założono na planie owalu, dopasowując go od strony południowej, wschodniej i północnej do przebiegu skarp cypla. Układ urbanizacyjny jest typowym układem rozmierzenia miast na prawie niemieckim. Do jego rozmierzenia posłużono się tymi samymi miarami (pręcie równym 4,32 m i sznurze wynoszącym 43,20 m). *W centrum układu znajduje się prostokątny rynek o wymiarach 2 x 1 ½ sznura (80 m x 60 m). Przyrynkowe cztery bloki zabudowy mają głębokość 1 sznura. Narożne bloki układu urbanistycznego, ujęte ulicami prostopadłe wybiegającymi z narożników rynku, tylko w części mają znormalizowane głębokości, co wynika z sytuacji skarpy wzgórza. Po stronie wschodniej, na zapleczu wschodniego bloku przyrynkowego istniał niewielki blok zabudowy o głębokości jednego sznura. W obrębie poszczególnych bloków wydzielono wąskie działki siedliskowe o szerokości 1 ½ (6,48 m). Łącznie miasto liczyło około 74–77 działek, co zostało potwierdzone osiemnasto-wiecznymi źródłami, mówiącymi o 76 działkach. Wschodni skraj wzgórza miejskiego zajął zamek, odstęp pomiędzy nim a zabudową miejską wynosił ½ sznura, a sam teren zamku szerokość 1 sznura (wschód–zachód). To modularne rozmierzenie wskazuje na istnienie lub zaplanowanie budowy zamku już w momencie lokacji miasta. Podobna sytuacja odnosi się do południowego skraju układu lokacyjnego, gdzie rozmierzono plac o modularnej szerokości 1 ½ sznura⁶.*

Główna droga przejazdowa przez Bielsko przebiegała od dolnej bramy, czyli dzisiaj przy wieży zamkowej, tam był most zwodzony. Od bramy droga prowadziła dzisiejszą ul. Wzgórze w stronę rynku. Była ona wąska, o dużym nachyleniu i kręta przypominająca wąwóz. Szlak drogowy po przekątnej prowadził do dzisiejszej ul. Celnej, tu bowiem znajdowała się górna brama miejska.

⁶ Bożena Chorąży, Bogusław Chorąży, Założenie przestrzenne średniowiecznego Bielska, Monografia Bielska-Białej. Tom I, Bielsko-Biała 2010, s. 185.



1 – linie siatki modularnej (sieć kwadratów o boku 1/2 sznura); 2 – zachowane lub udokumentowane linie pierzei rynkowych i ulicznych oraz granic działek, odpowiadające lub zbliżone do rozmiernia modularnego; 3 – teoretyczne (modularne) rozmiernie działek – podziały niezachowane; 4 – zasięg rzutu najstarszego domu w obrębie dziś. posesji przy Rynku 7 (wg M. Cempli); 5 – udokumentowane i hipotetyczne odcinki wewnętrznego muru obronnego miasta, zapewne I połowa XIV wieku (wg A. Gruszeckiego i J. Widawskiego, K. Bysztylika i E. Kwaśniewskiej, M. Bicz-Suknarowskiej, J. Pierzaka, S. Dryji, W. Kusia i B.B. Chorążych); 6 – zachowane fragmentarycznie odcinki zewnętrznego muru obronnego (budowa od 1521 r.); 7 – granica miasta wg. planu katastralnego z 1836 r. (związana z sytuacją zewnętrznej linii obronnej). Oznaczenia literowe: a – rezerwa terenu (dla kościoła?), b – rezerwa terenu dla zamku, c – bramy miejskie.

Rekonstrukcja rozmiernia lokacyjnego miasta według B. Krasnowolskiego. Monografia Bielska-Białej s. 182



ul. Celna

Tam badania prowadzone były w latach 1999/2000. Uliczki były wąskie i tylko w niektórych miejscach wozy mogły się wyminąć. Wszystko wskazuje, że dzisiejsza ul. Piwowska powstała, aby odciążyć ciasnotę w okolicach ul. Celnej. Tak aby wyprowadzić ruch dzisiejszą ul. Cieszyńską.



ul. Piwowska

Centrum każdego średniowiecznego miasta stanowił plac i rynek. Podobnie było w Bielsku. Od wyznaczonego placu odchodziło 8 wąskich ulic. Były one wzmocnione średniowiecznym brukiem, który nijak się ma do współczesnych. Oto na drogi wysypywano drobne otoczaki, które były ubijane, a gdy warstwa została „rozjechana” przez wozy, nasypywano kolejną, a na nią następną. Liczne deniwelacje terenu sprawiły, że z czasem te warstwy się wymieszały. Dodatkowo na terenach podmokłych stosowano nawierzchnie drogi zbudowaną z belek drewnianych. Takie fragmenty odkryto w 2018 na ul. Wzgórze w rejonie kamienicy nr 11.

Tak zwany bruk sypany stosowany był do początku XVII wieku. Jednak w obrębie zamku pierwsze brukowania podobne do współczesnych zaczęto stosować na przełomie XV i XVI wieku.

Przy okazji remontu i modernizacji płyty Rynku wielu zadawało pytanie: gdzie znajdował się najstarszy Ratusz w mieście? Wszystko wskazuje, iż domniemania przekształca się w wiedzę, gdyż na rynku archeologowie odkryli pozostałości budowli, która idealnie pasuje do tego by być fundamentami ratusza–



Rynek 2006 r.



ul. Waryńskiego 4.04.2014 r.



Badania archeologiczne 9.08.2017

Odkryte fragmenty fundamentów, zejście do piwnic i podpiwniczenie, oraz lokalizacja prawie, że na środku rynku sprawia, iż trudno sobie wyobrazić, aby był to inny budynek niż ratusz – informuje archeolog Bożena Chorąży. – Zaskoczyła nas grubość kamiennego muru, która sięga 90 centymetrów. Na takich fundamentach spokojnie mógł stać zarówno drewniany jak i murowany ratusz – dodaje Chorąży.

Badacze przekopali teren dokoła znaleziska, tak, aby odkryć pełne zarysy budowli, co pozwoliłoby go później przynajmniej w zarysie pokazać.

W listopadzie 2006 roku zakończono prace związane z przebudową ul. Wzgórze w Bielsku-Białej na odcinku od ul. Orkana do Rynku. W ramach tego zadania nastąpiła przebudowa nawierzchni jezdni z kostki kamiennej, jak również przebudowano nawierzchnie chodnika z płyt granitowych oraz budowa przykanalików i wpustów oraz wymiana istniejących wpustów. Dopełnieniem tych remontów była gruntowna modernizacja ul. Waryńskiego przeprowadzona w 2014 roku. Tym sposobem najstarsze ulice Bielska, mające swój rodowód średniowieczny zostały wyremontowane.

Wracając do samego rynku i jego infrastruktury drogowej, trzeba przyznać, że niestety, poza domniemanymi pozostałościami średniowiecznego ratusza nie udało się odkryć reliktywów średniowiecznej infrastruktury rynku. *Jest to wynik późniejszych, szesnastowiecznych prac deniwelacyjnych, które doprowadziły do usunięcia nawarstwień średniowiecznych i znacznej obniżenia płyty rynku. Miarą przeprowadzonej niwelacji płyty rynku jest fakt, iż stopa kamiennego fundamentu najstarszej, średniowiecznej fazy zabudowy zalegała 50 cm powyżej (!) współczesnej powierzchni rynku.*

Obserwowany układ stratygraficzny rozpoczyna poziom bruku z luźno usypanych drobnych otoczków i kamieni wapiennych, posadowiony na zniwelowanym stropie calca (podłożu geologicznym). W niektórych partiach płyty rynku (zwłaszcza w partii północno-wschodniej) w bruku tym wystąpił szesnastowieczny materiał zabytkowy o cechach technologii późnośredniowiecznej, w pozostałych partiach rynku materiał ceramiczny jest w pełni nowożytny, datowany na XVI–XVII wiek. W tej sytuacji należy przyjąć najprawdopodobniej XVI stulecie jako czas przeprowadzenia deniwelacji płyty rynku i powstania bruku nadcalcowego. Taką chronologię potwierdza wystąpienie na poziomie użytkowym bruku nadcalcowego śladów destrukcji pożarowej z połowy XVII wieku.



Fundamenty budynku wagi miejskiej (w partii nie podpiwniczonej) odsłonięte na bielskim rynku w roku 2005 (czas powstania budynku – 2 poł. XVII–XVIII w.)

W niektórych partiach rynku poziom bruku nadcalcowego był kilkakrotnie podsypywany kolejną warstwą otoczków. Miało to miejsce wzdłuż pierzei wschodniej rynku. Inaczej kształtowała się sytuacja w partii zachodniej (najwyższej), gdzie z reguły rejestrowano pojedynczy poziom bruku nadcalcowego. W innych częściach rynku – wzdłuż pierzei południowej i północnej, poziom bruku nadcalcowego był przykryty kolejnymi warstwami nasypowymi lub poziomami destrukcji pożarowej (zwłaszcza wzdłuż pierzei południowej z widocznymi śladami siedemnastowiecznych pożarów). Na warstwach tych występuje z reguły drugi, wyższy poziom bruku z nieco większych otoczków, datowany na drugą połowę XVII – pierwszą połowę XVIII wieku. Pokrywają go kolejne poziomy nasypowe, których sekwencję kończy poziom podsypki szlakowej pod dziewiętnastowieczny poziom bruku. W przypadku pierzei południowej i północnej miąższość warstw nasypowych jest dość znaczna i wynosi 1 m–1,4 m. Szczególna sytuacja ma miejsce w przypadku części południowej rynku, gdzie poniżej podsypki pod kostkę porfirową, która do czasu ostatniej przebudowy stanowiła poziom użytkowy ulicy przejazdowej przez rynek, wystąpiła warstwa żwirowa o miąższości dochodzącej do około 1 m. Ma to prawdopodobnie związek z wyrównywaniem tej strefy rynku na potrzeby budowy traktu cesarskiego w latach siedemdziesiątych XVIII wieku⁷.

7 Bożena Chorąży, Bogusław Chorąży, Założenie przestrzenne średniowiecznego Bielska, Monografia Bielska-Białej. Tom I, Bielsko-Biała 2010, s. 187.

RYNEK PODCZAS REMONTU



RYNEK PO REMONCIE





Dzisiaj Bielska Starówka to teren o powierzchni ok. 10 ha, położony w centrum miasta, stanowiący element zabytkowego układu urbanistycznego. Tworzą ją dwa połączone obszary – tzw. średniowieczne miasto z rynkiem pośrodku, obwiedzione linią fortyfikacji, oraz pierścień terenów bezpośrednio otaczających miasto.



Rynek okalają zabytkowe barokowo–klasycystyczne kamieniczki, pochodzące z XVII, XVIII i XIX w. (wcześniejszą zabudowę zniszczyły pożary – dwa duże w 1659 r. i w 1808 r. i kilka mniejszych – oraz następująca po nich pośpieszna i czasami chaotyczna odbudowa). Teren ten stanowił centrum średniowiecznego miasta. Przy okazji ostatniej przebudowy płyty Rynku archeolodzy odkryli pozostałości budowli, która najprawdopodobniej była bielskim ratuszem. Świadczą o tym odkryte fragmenty fundamentów, zejście do piwnic i podpiwniczenie, rodzaj kamienia, jego ułożenie, użyta zaprawa, wreszcie samo umieszczenie budynku prawie na środku rynku – Dzisiaj ten obszar zajmuje 0,8 promila

powierzchni całego miasta; stoi tu 118 budynków, z czego aż 71 znajduje się w rejestrze zabytków – informuje pełnomocnik prezydenta miasta ds. rewitalizacji Starówki Jolanta Jędrzejczyk.



Zamek Sułkowskich to najstarsza i największa niesakralna budowla na terenie miasta. Był on siedzibą Piastów Cieszyńskich i rodów szlacheckich (m.in. Sunneghów i Sułkowskich).

W XIII w. prawdopodobnie stała w tym miejscu drewniana strażnica. Za panowania księcia cieszyńskiego Przemysława I Noszaka (1358–1410) powstał murowany zamek. Na przełomie XV i XVI wieku poddano go gruntownej rozbudowie, bowiem stanowił ważny element obrony granicy Królestwa Czeskiego. Pod koniec XVI w. zamek stał się centralnym punktem tzw. państwa bielskiego. Na zamku można odnaleźć pierwsze ślady bruku układanego z XVI w. Podczas badań w 2017 r. znaleziono również pozostałości średniowiecznego osadnictwa. Fragmenty ceramiki z XIII i XIV wieku, jak również dobrze zachowany bruk średniowieczny, w który wyraźnie widać odcisnięte koleiny od wozów. – Dzięki tym koleinom udało się nam określić, jak w średniowieczu wjeżdżano do zamku. Ten wjazd był przesunięty w stosunku do dzisiejszego – pokazują dr Bogusław Chorąży, kierownik Działu Archeologii Muzeum Historycznego w Bielsku–Białej

Kończąc wątki średniowieczne, trzeba wspomnieć, że również średniowieczne układy rozmierzeń mają wsie w okolicach Bielska.

WYBRANA BIBLIOGRAFIA

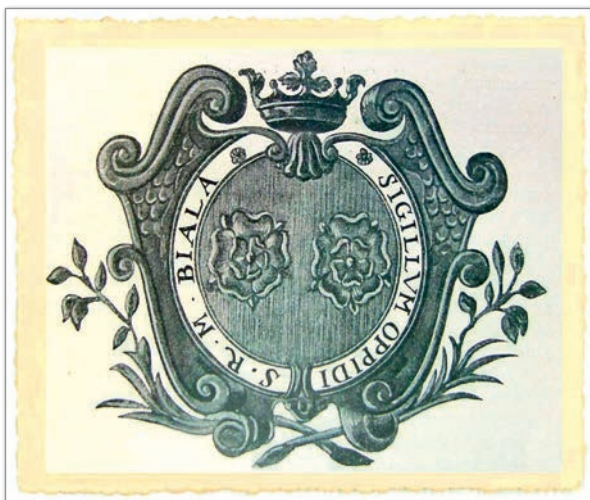
- Bartys: *Sprawozdanie z badań na grodzisku w Starym Bielsku w powiecie bielskim, przeprowadzonych w roku 1938*. W: „Prace Prehistoryczne PAU”. Nr 5. Kraków 1939
- H. B o r e k: *Górny Śląsk w świetle nazw miejscowych*. Opole 1988.
- Bożena Chorąży, Bogusław Chorąży, *Założenie przestrzenne średniowiecznego Bielska*, Monografia Bielska–Białej. Tom I, Bielsko–Biała 2010.
- B. Krasnowolski: *Lokacyjne układy osadnicze w okolicach Bielska — próba rekonstrukcji*. W: „Bielsko–Bialskie Studia Muzealne”. T. 2. Bielsko–Biała 1995
- W. Kuhn: *Geschichte der deutschen Sprachinsel Bielitz (Schlesien)*. Wiirz–burg 1981.
- Z. Perzanowski, *Bielsko–Biała, zarys dziejów rozwoju przestrzennego miasta*, Kraków 1958.
- J. Pierzak: *Grodzisko wczesnośredniowieczne w Bielsku–Białej — Starym Bielsku w świetle badań archeologicznych w roku 1995*.
- S. Dryja, B. Krasnowolski, S. Sławiński: *Fragment fortyfikacji Bielska w rejonie ulicy Krętej w świetle dotychczasowych badań nad systemem obronnym miasta w średniowieczu*. W: *Krajobrazy. Księga pamiątkowa w 70. rocznicę urodzin profesora Janusza Bogdanowskiego*. Kraków 2000.
- J. Zahradnik: *Zarys dziejów miasta Bielska w cieszyńskiej części województwa bielskiego*. Bielsko 1936.
- Wywiad przeprowadzony przez autora z Bożeną i Bogusławem Chorążymi 26.09.2018.
- Sprawozdania z badań wykonywanych pod kierownictwem dr Bogusława Chorążego:
- Sprawozdanie z badań archeologicznych na zamku w Bielsku–Białej (w:) Badania archeologiczne na Górnym Śląsku i ziemiach pogranicznych w 1993 roku*, (red. E. Tomczak), Katowice 1997 (współautorstwo z Stanisławem Pawłowskim i Bożeną Chorążymi), s. 127–137.
- Sprawozdanie z archeologicznych badań wykopaliskowych na rynku Starego Miasta w Bielsku w latach 1995–96*, (w:) *Bielsko–Bialskie Studia Muzealne*, t. III (red. J. Polak), Bielsko–Biała 1997, s. 81–126 (współautorstwo z Bożeną Chorążymi),
- Sprawozdanie z badań wykopaliskowych przeprowadzonych na rynku Starego Miasta w Bielsku*, (w:) *Badania archeologiczne na Górnym Śląsku i ziemiach pogranicznych w 1995 roku* (red. E. Tomczak), Katowice 1998, s. 148–160 (współautorstwo z Bożeną Chorążymi),
- Sprawozdanie z badań wykopaliskowych, w rejonie ulicy Piwowskiej (górna brama miejska) w Bielsku–Białej, woj. śląskie (w:) Badania archeologiczne na Górnym Śląsku i ziemiach pogranicznych w latach 1999–2000* (red. E. Tomczak), Katowice 2002, s. 349–359 (współautorstwo z Bożeną Chorążymi i Wiesławem Kusiem),
- Wyniki badań archeologicznych przeprowadzonych na Rynku w Bielsku w latach 2005–2006*, (w:) *Bielsko–Bialskie Studia Muzealne*, t. V (red. I. Purzycka), Bielsko–Biała 2011, s. 69–92 (współautorstwo z Bożeną Chorążymi),
- Sprawozdanie z badań archeologicznych na ulicy Wzgórze w Bielsku–Białej, województwo śląskie*, (w:) *Badania archeologiczne na Górnym Śląsku i ziemiach pogranicznych w latach 2009–2010* (red. E. Tomczak), Katowice, 2012, s. 85–96 (współautorstwo z Bożeną Chorążymi),
- Początki Bielska w świetle nowych odkryć archeologicznych*, (w:) *Bielsko–Bialskie Prace Historyczne, tom I* (red. E. Janoszek, J. Kachel), Jaworze 2014, s. 11–29 (współautorstwo z Bożeną Chorążymi),
- Wyniki badań archeologicznych przeprowadzonych w obrębie ulicy Wzgórze w 2010 roku* – tekst przeznaczony do publikacji w *Bielsko–Bialskich Studiach Muzealnych* (współautorstwo z Bożeną Chorążymi),
- Bielsko–Biała, Dziedzictwo Kulturowe*, Bielsko–Biała 2006 (współautorstwo z Piotrem Kenigiem, Grzegorzem Wnętrzaikiem, Jackiem Zacharą),
- Tajemnice bielskiego przegierza*, (w:) *Kalendarz Beskidzki 2013*, Bielsko–Biała 2012, s. 93–97.
- Sprawozdanie z prac archeologicznych przeprowadzonych na terenie grodziska w Starym Bielsku (Bielsko–Biała, st. 1–rejon kościoła Jana Chrzciciela) w latach 2015–2016 (współautorstwo z Bożeną Chorążymi).

ROZDZIAŁ II

Z DZIEJÓW DROGOWNICTWA W BIAŁEJ DO 1918 r.

Początki historii drogownictwa w Białej związane są z dziejami Lipnika, gdyż początkowo Biała, była niewielkim przysiółkiem tej miejscowości, który z czasem wybił się na niepodległość. Jej lokalizację wyznaczała z jednej strony rzeka Biała, a z drugiej trakt drogowy, znany później jako „Stara Ulica” (Alte Gasse). Chodzi oczywiście o tzw. szlak solny, wiodący z Krakowa przez Oświęcim, Kęty do Cieszyna, który przekraczał w tym miejscu rzekę Białą, a funkcjonował co najmniej od początku XIII wieku¹. Przebiegał on, zgodnie z najnowszymi badaniami, nie przez centrum Lipnika, ale biegł północną stroną góry Hałcnowskiej wprost do brodu na Białej, który znajdował się przy ujściu Potoku Lipnickiego. Ten trakt handlowy łączący Kraków ze Śląskiem, Morawami i Austrią, stał się strategiczny gospodarczo, gdyż z nim wożono sól i woły, z tego powodu zyskał on i drugi przydomek „szlak wołowy”. Dużo ładniejszą nazwę tego szlaku odnajdujemy w testamentach, gdzie zyskuje on miano „polska droga” (Polen Steyge). – Trzeba jeszcze dodać, że trakt ten przecinała tu lokalna droga ze wsi Komorowice do Lipnika (obecne ulice Komorowicka, Głęboka i Lipnicka) – wyjaśnia dr Jerzy Polak. To właśnie wzdłuż tej drogi rozwijało się osadnictwo. Pierwszy zaś plac targowy znajdował się najprawdopodobniej w obrębie dzisiejszego placu Opatrzności Bożej. Z „polskiej drogi” powstała odnoga prowadząca na wspomniane targowisko, zwana później ulicą Wołową (Ochsengasse). Warto podkreślić, że w tamtym czasie nie było żadnego mostu łączącego Białą i Bielsko.

Ważnym epizodem w dziejach Białej i jej systemu komunikacyjnego był przemarsz w 1683 roku wojsk polskich, zdążających na odsiecz Wiednia. Najpierw przeszedł tędy korpus jazdy Hieronima Lubomirskiego (na żołdzie austriackim), na początku lipca 10 chorągwi jazdy i dragonów pułkownika Łażnińskiego (dla obsadzenia przełęczy beskidzkich), a 15 sierpnia część wielkiej armii Jana III Sobieskiego – grupa 6 tysięcy jazdy hetmana polnego koronnego Mikołaja Sieniawskiego, który pod Bielskiem połączył się z grupą Łażnińskiego².



Biała, herb miasta

Biała otrzymała w 1723 miejskie prawa magdeburskie w wersji prawa chełmińskiego. Nowe miasteczko nie posiadało własnego lasu, co zdecydowanie ograniczało jego rozwój.

Po przyznaniu praw miejskich, zgodnie z zasadami lokacji miejskich, nastąpiło wytyczenie w terenie nowego miasta Białej. Rekonstrukcji jego rozplanowania urbanistycznego dokonał niedawno Bogusław Krasnowolski. Plan ten, typowy dla miast lokowanych na prawie magdeburskim, był planem regularnym i symetrycznym (modularnym), opartym na tzw. schemacie szachownicowym, wyznaczającym centrum miasta w postaci prostokątnego rynku – obecnego placu Wojska Polskiego – z którego czterech naroży wychodziły po dwie uliczki, dzielące kwartały przyrynkowej zabudowy. Każdy z takich czterech kwartałów miał posiadać po 6 działek sie-

1 J. Nowakowa: *Rozmieszczenie komór celnych i przebieg dróg handlowych na Śląsku do końca XIV wieku*. Wrocław 1951, s. 112.

2 J. Polak: *Zarys dziejów Lipnika...*, s. 92–93.

dłaskowych o regularnym kształcie i wymiarach 22,5 x 100 łokci (krakowskich, czyli 13,20 m x 58,6 m). Działki te liczyły po 7,7 arów powierzchni.

Plan wpisywał się w istniejącą już „polską drogę”, której fragment stał się północną, wertykalną ulicą zamykającą rynek, a także wykorzystywał inną istniejącą już drogę, tzw. wozową na cmentarz ewangelicki (obecna ulica Staszica). Bardzo możliwe, że rynek zlokalizowano w miejscu wcześniej wykształconego tu targowiska³.

Nowe miasto królewskie było jednym z najmniejszych miast polskich. W 1723 roku liczyło bowiem około 40 zamieszkałych domów i około 300 mieszkańców.

Na mapach Śląska i Małopolski Biała pojawiła się dopiero po nadaniu jej praw miejskich, jak na przykład na mapach księstwa cieszyńskiego z 1724 roku Jonasa Nigriniego oraz Johanna Wielanda z 1736 roku, czy na mapie Górnego Śląska z 1746 roku. Symbolicznym zamknięciem omawianego okresu było wzniesienie w 1750 roku na bialskim rynku miejskiego ratusza. Obiekt uroczyście otwarto w dniu 18 maja. Był on całkowicie drewnianą budowlą, jednopiętrową, z podcieniem i wieżą, z fasadą zwróconą na południe. Kosztował 1529 florenów, a do jego budowy zużyto drewno z lasu miejskiego Bielska, ponieważ starosta lipnicki nie pozwolił mieszkańcom skorzystać z jego lasów. W budowlu znajdowały się następujące pomieszczenia: sala burmistrza, sala rady (magistratu), posterunek strażników miejskich, areszt (więzienie miejskie), wozownia i miejska karczma–austeria, wydzierzawiona Żydowi⁴.

Trzeba pamiętać, że rozwój miasta automatycznie powodował marginalizację starostwa w Lipniku, co oczywiście powodowało liczne konflikty.

Kolejnym ograniczeniem, tym razem z drugiej strony, był brak mostu łączącego Białą z Bielskiem. Korzystanie z brodu możliwe było tylko przy niskim stanie wody. Dodatkowo niesforna rzeka co jakiś czas opuszczała swe koryto i czyniła spustoszenia. Tak było na przykład w 1757 i 1762.

To niewielkie miasto już w trakcie I rozbioru Polski zostało włączone do Cesarstwa Austriackiego. Wielu niemieckojęzycznych historyków stawia tezę, że jej dynamiczny rozwój zawdzięczamy zaborcom austriackim. O tym, że tak nie było, świadczy choćby zestawienie podatkowe z 1793 roku, które mówi, że kilkusetletnie miasto Żywiec płaci podatku 100 florenów, a młodziotka Biała, aż 450 florenów!⁵. Co najlepiej ilustruje dynamiczny rozwój tej miejscowości, który nie zaczął się wraz z zaborami! Patrząc zaś na działania Rady Miejskiej w Białej na przełomie XIX i XX wieku, można odnieść wrażenia, że robiła ona dużo, aby zatrzymać ten dynamiczny rozwój ze względu na rosnącą siłę polskiego żywiołu.

Zaraz po zaborze postanowiono nowe ziemie połączyć ze stolicą, tworząc połączenia pocztowe. Pocztylion na trasie Brno — Lwów ruszył w czerwcu 1773 i dwa razy w tygodniu odwiedzał Białą. Natomiast 23 maja 1775 roku na polecenie cesarzowej Marii Teresy ruszyła poczta dyliżansowa (osobowa) Wiedeń – Lwów, kursująca początkowo co dwa tygodnie. Zmiany geopolityczne w Europie spowodowały, że Austriacy uznali, że zabrane Polsce ziemie na stałe staną się już częścią Cesarstwa i rozpoczęli działania inwestycyjne.

– Ostatecznie w 1780 roku, po dokonaniu pomiarów kartograficznych Galicji i powstaniu koncepcji budowy dróg, inspirowanej przez Józefa II z powodów wojskowych, rozpoczęła się według projektu inż. Jana Grossa budowa strategicznej szosy Biała – Lwów, tzw. Pierwszej galicyjskiej Szosy Cesarskiej, ukończona w 1785 roku (łączącej stolicę monarchii Wiedeń z Lwowem i Krakowem). Jej pierwszy odcinek Biała – Bochnia został uruchomiony już 20 kwietnia 1781 roku. Przy budowie cesarskiego gościńca (tzw. cesarki) zatrudniano nie tylko okolicznych chłopów pańszczyźnianych, ale nawet więźniów magistratu w Białej.

Szosa ta została poprowadzona na terenie Lipnika na północ od doliny Potoku Lipnickiego (Niwki), natomiast do miasta wkraczała od strony wioski ze wschodu, przecinając prostym odcinkiem (czyli obecnej ulicy 11 Listopada) drogę Wołową (obecnie ulica Wyzwolenia), ulice Sukienniczą i Komorowicką i dochodząc do rynku bialskiego. Na terenie miasta konieczne były w związku z tym pewne wyburzenia – przy ulicy Sukienniczej i rynku, ponieważ „cesarka” – przechodząc południową pierzeję rynku – została skierowana na zachód, na nowo wzniesiony most na rzece Białej. Przebite około 1780 roku tego szerokiego traktu przez dotychczasową zabudowę miejską, głównie zresztą ogrody, doprowadziło do dużych zmian urba-

3 Monografia Bielska Białej, Bielsko–Biała 2010, Tom II, s. 110.

4 W. C h a m r a t: *Kronika...*, s. 12 i 13

5 Por. „Wiener Zeitung” 57, 17.07.1793 s. 1 – 13.

nistycznych i zniekształcenia pierwotnego układu lokacyjnego: trakt stał się główną osią komunikacyjną Białej (został zresztą nazwany ulicą Główną), redukując funkcję „Starej drogi”. Ważną innowacją było również powstanie (drugiego w kolejności) wspomnianego mostu (drewnianego), łączącego Białą z Bielskiem i tamtejszym fragmentem „cesarki” – stwierdził dr Jerzy Polak.

Moment przed budową szosy cesarskiej na terenie miasta został uwieczniony na fragmencie wojskowej mapy topograficznej Galicji z ok. 1780 r. Pierwszy most łączący Bielsko i Białą powstał w miejscu brodu. W tamtym czasie, poza szeroką ulicą główną, właściwie wszystkie uliczki miejskie były bardzo wąskie.

W Białej znajdowało się wówczas 256 budynków mieszkalnych. Sieć drogowa to ulice: Kayser Strasse („trakt cesarski”), droga komorowicka, halcnowska „stara droga”, lipnicka, żywiecka, Kudlagasse, Tuchmachergasse (Sukiennicza) i Spitalgasse (Szpitalna)⁶.



Plac Franciszka

Trwałym symbolem czasów józefińskich jest tzw. drugi rynek w Białej (obecnie plac Wolności). Jest to fragment większej koncepcji austriackich urbanistów dążenia do „miasta idealnego”. Jego centralnym punktem stał się tzw. Nowy Rynek, wytyczony zapewne w połowie lat osiemdziesiątych XVIII wieku, o wymiarach 57 x 80 m, z działkami siedliskowymi w pierzejach zachodniej i wschodniej o wymiarach 11,5 x 30,5 m i w pozostałych o wymiarach 22,8 x 45,6 m (południowa pierzeja rynku powstawała wzdłuż linii „traktu cesarskiego”). Z placu wybiegała tylko jedna ulica–aleja, skierowana ku północy, z licznymi działkami siedliskowymi po bokach (obecnie ulica Legionów).

Najstarsze przedstawienie Białej na mapie jest z 1803 r. Jego autorem jest inż. Peter Breuning. Pojawi się na nim drewniany szpital, dwór, nowy szpital wojskowy oraz cmentarz wojskowy.

Zmiany przestrzenne oraz rozwój infrastruktury drogowej najlepiej śledzić, porównując mapy. Autorem kolejnej był Rudischa, który w 1803 roku zrobił szkic miasta. Miasto niewiele się zmieniło. Oto z Nowego Rynku zwanego wtedy „Kaiserplatz” wychodziła dzisiejsza ul. Legionów. Zaplanowano ulice w kierunku Łęku oraz można zobaczyć kompleks zajazdu pod „Pod Czarnym Orłem” („Zum Schwarzer Adler”).

Kolejnym oknem na świat była budowa nowej cesarki. Chodzi oczywiście o budowę Główniej Cesarskiej Szosy Handlowej, tzw. cesarskiego traktu podkarpackiego. Budowano ją w latach 1818–1820. Szlak ten z Białej prowadził przez Żywiec w kierunku granicy węgierskiej. Jego ukończenie, odciążało starą drogę żywiecką (obecna ul. Broniewskiego).

W drugiej połowie XIX wieku rozpoczęto intensywne prace brukarskie ulic i placów. Zamontowano na potoku Niwka stalowe mostki (1883–1885). Jak wynika z zestawienia w 1885 roku, miasto posiadało 48 km ulic, 2 mosty i 12 mostków. Większość z nich powstała w wyniku porozumienia z Bielskiem, podpisanego w 1884 r. Miasto cały czas było w cieniu Bielska. Najlepszym tego przykładem jest wybudowanie w 1888 r. dworca w Białej, który nigdy nie rozwinął skrzydeł, a tereny do niego przylegające przez wiele lat stały puste. Trzeba jednak pamiętać, że w owym czasie zaledwie 100–letnia Biała ściagała się z bielską aglomeracją, która kształtowała się już od przeszło 400 lat. Wystarczy tylko zmienić punkt odniesienia i ta sama małomiasteczkowość może być inaczej postrzegana. Autorzy Słownika geograficznego Królestwa

6 Monografia Bielska Białej, Bielsko–Biała 2010, Tom II, s. 223.

Polskiego tak o niej pisali: *Biała należy do najokazalszych miast w Galicyi, ma piękne place, regularne ulice, wspaniale budowane domy i oświetlenie gazowe*⁷.

W tym samym czasie ciągi komunikacyjne – ulice: Cyniarska, Komorowicka i Łękowa (ob. Legionów) oraz ul. św. Jana stały się ulicami przemysłowymi. Dodatkowo Magistrat postanowił obudować dymiące kominy zielenią. Korzystając z Bielsko–Bialskiego Towarzystwa Upiększania szereg bialskich ulic i placów zostało obsadzonych drzewami⁸.

Czy ówczesni byli zadowoleni z dróg? Podobnie jak dzisiaj mieli wiele zastrzeżeń, do których dochodziło przekonanie, że zaborca austriacki po macoszemu traktuje ten teren. Oto artykuł o drogach z 1902 roku.

Chcemy powiedzieć kilka głów o naszych drogach.

Nie ulega wątpliwości, że drogi stanowią niezbędny środek dla podniesienia rolnictwa i przemysłu. Czy to wywieźć plody gospodarstwa na targ, czy sprowadzić towar, czy dostać się z jakimkolwiek sprawunkiem do dalszej miejscowości, czy zajechać z chorym do doktora, sprowadzić księdza, lub zejść do kościoła, zawsze człowiek potrzebuje co chwila drogi.

Zła droga powoduje wielkie trudności i wysokie koszty przewozu, przyczynia się zatem do zubożenia ludności, a czasem na wsi wprost uniemożliwia prowadzenie gospodarstwa. Droga dobra natomiast nie tylko każdemu ułatwia byt i zarobek, ale ponadto przyczynia się do podniesienia wartości majątków włościańskich. Krótko mówiąc, całe rolnictwo, a także i przemysł, są ściśle związane a drogami.

Prawdziwość tego zdania okaże nam się w pełnym świetle, gdy stan dróg galicyjskich porównamy ze stanem dróg w innych krajach europejskich, musi nas bowiem wówczas uderzyć, że im która kraina ma więcej dobrych dróg, tym jest bogatsza, tem ruch żywszy, tem łatwiej tam o pieniądź, o zarobek i o wszystko, tam oświata wartszym postępuje krokiem.

Galicya niestety do takich szczęśliwych krain nie należy. Drogi galicyjskie były aż do r. 1867 pod władzą rządu astryackiego, a jak ten rząd gospodarzył, to z tego najlepiej poznać, że najpierw dróg było ogromnie mało, powtóre prowadzone one były tak, że niewiadomo komuby właściwie miały służyć, a po trzecie, utrzymanie ich było takie, że były to właściwie rudery.

Póki rząd austriacki wyłącznie zawiadywał drogami, poty nie uwzględniał prawie nigdy potrzeb i interesów gmin, lecz jak dla wojska wydawało się, lepiej, tak prowadził drogi przez lasy i pustkowia, z dala od wsi, przez szczyty gór z karkołomną pochyłością, przez ogromne, a niepotrzebne zakręty. Czasami omijano wsie jakby naumyślnie. Było to więc budowanie prawdziwie austriackie, bezmyślne i bezużyteczne, na które tylko macoszy rząd mógł sobie pozwalać. Nie lepsze było także utrzymanie dróg. Niewłaściwe szutrowanie, zaniedbywane przez kilka lat, brak osuszania i lichy mosty, budowane przez niemieckich spekulantów sprawiły, że stan dróg galicyjskich pod zarządem austriackim był prawdziwie oplakany.

W r. 1868 zdecydował się nareszcie rząd austriacki oddać poważną część dróg pod zarządek krajowy. Otrzymał wówczas Wydział krajowy 1.200 kilometrów, a rady powiatowe 834 kilometrów drogi. Z dwu tych liczb można sobie przede wszystkim wyobrazić, jak za czasów czysto austriackich trudno było dostać się z jednej miejscowości do drugiej, jeżeli do roku 1868 wszystkich dróg krajowych i powiatowych, w ogólności lichych, było na wzdłuż i na wszerz takiej ogromnej krainy jak Galicya, razem tylko około 2 tysiące kilometrów.

Ale dobrze, że rząd przynajmniej tyle odstąpił. Wydział krajowy zabrawszy się do roboty, wyprawiał — jak można było — źle i zbudował do r. 1901 przeszło 600 km. zupełnie nowych dróg krajowych. Rady powiatowe natomiast nie spełniły należycie swojego zadania, bo jakkolwiek ich jest w Galicyi przeszło 70 i ściągają wysokie podatki drogowe, to jednak od r. 1868 do r. 1901 nie zbudowały więcej jak tylko 1600 km. nowych dróg powiatowych. Wypadałoby tedy przeciętnie na każdą radę powiatową, za ten cały przeszło 30 letni okres po 22 kilometrów drogi, a na 1 rok nie wypada ani po 1 kilometrze. Jest to wielka i godna najsurowszego napiętnowania opieszałość te strony rad powiatowych, o której usunięcie powinni się starać radni powiatowi i posłowie sejmowi, mniemamy jednakowoż, że rząd austriacki nie byłby nam zrobił ani nawet tego.

7 „Słownik Geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich” (SGKP), B. Chlebowski, W. Walewski, F. Sulimierski, Tom I, Warszawa 1880, s. 171.

8 E. Janoszek, M. Zmełty, Cmentarz Ewangelicki w Białej, Bielsko–Biała 2004, s. 116.

Najbardziej zaś upośledzonymi były przy gospodarce rządowej od samego początku drogi gminne. Znajdowało się ich w Galicyi do r. 1868 blisko 50 tysięcy kilometrów, ale wszystkie były w okropnym stanie. Podczas roztopów niepodobniestwem było przejechać po takiej drodze. Urągały one po prostu cywilizacji i wszelkim potrzebom.

Gminy wiejskie ulepszały tedy jak mogły w okresie samorządu swoje stare drogi, a oprócz tego zbudowały przeszło 4 tysiące kilometrów nowych.

Ogółem powstało w Galicyi od r. 1868 zupełnie nowych dróg krajowych, powiatowych i gminnych razem przeszło 6 tysięcy kilometrów kosztem przeszło 54,927.588 koron, czyli blisko 55 milionów koron.

Taką ogromną sumę musiał nasz biedny kraj wydać na drogi zaniedbane przez rząd. Wytłumaczony będzie ten ogrom wydatków, jeżeli sobie uprzytomnimy, że budowa 1 km. nowej drogi kosztuje 17 tyś. koron,

Rzecz naturalna, że wobec tak dotkliwego ciężaru, który przyjął dwojaką formę, bo podatku drogowego i szarwarku, musiało w całym kraju powstać pełno niezadowolonych i narzekań. Niektórzy zwracali się z wyrzutem do Wydziału krajowego, ale niesłusznie, ba przyznać trzeba, że Wydział krajowy robił co mógł, a cała wina spada na rząd austriacki, który o nas zgoła nie dbał, jakkolwiek przecie Galicya składa co roku przeszło 110 milionów podatku.

Obojętność rządu austriackiego względem nas jest prawdziwie zastanawiająca. Rząd ma w Galicyi swoich gościńców 2.924 km. i o nic więcej się nie troszczy. Te jedynie gościńce utrzymuje, bo ma potrzebne na wypadek wojny, a o dobro społeczeństwa, o dobro wieśniaka, nie dba.

Jak mieszkańcy Galicyi są upośledzeni wobec mieszkańców innych prowincyj, to sobie każdy wyobrazi przy następującem porównaniu:

Austria górna ma na każde 100 km. kwadr. kraju 5 razy tyle dróg co Galicya⁹.



Biała, plac Józefa

Na białskie ulice polityka nacjonalistyczna weszła w 1890 roku. W tym czasie postanowiono ostatecznie zatrzeć wszelkie ślady po tym, że kiedyś była tu Polska. Inicjatorem niemczenia był Franz Strzygowski. Rajcy na posiedzeniu w marcu 1890 roku postanowili, że w miejsce dotychczasowych dwujęzycznych nazw od teraz będą już tylko wyłącznie niemieckie nazwy ulic i placów miasta.

Wtedy to Stary Rynek nazwano placem Józefa – Josefsplatz, a Nowy Rynek – placem Franciszka – Franzensplatz itd.). Upamiętniono również burmistrza Seeligera, który zasłynął jako niemiecki szowinista. Polacy bezskutecznie protestowali...

W tych okolicznościach łatwiej zrozumieć dlaczego Lipnik, którego mieszkańcy byli w większości Polakami, negatywnie zapatrywał się na połączenie z Białą.

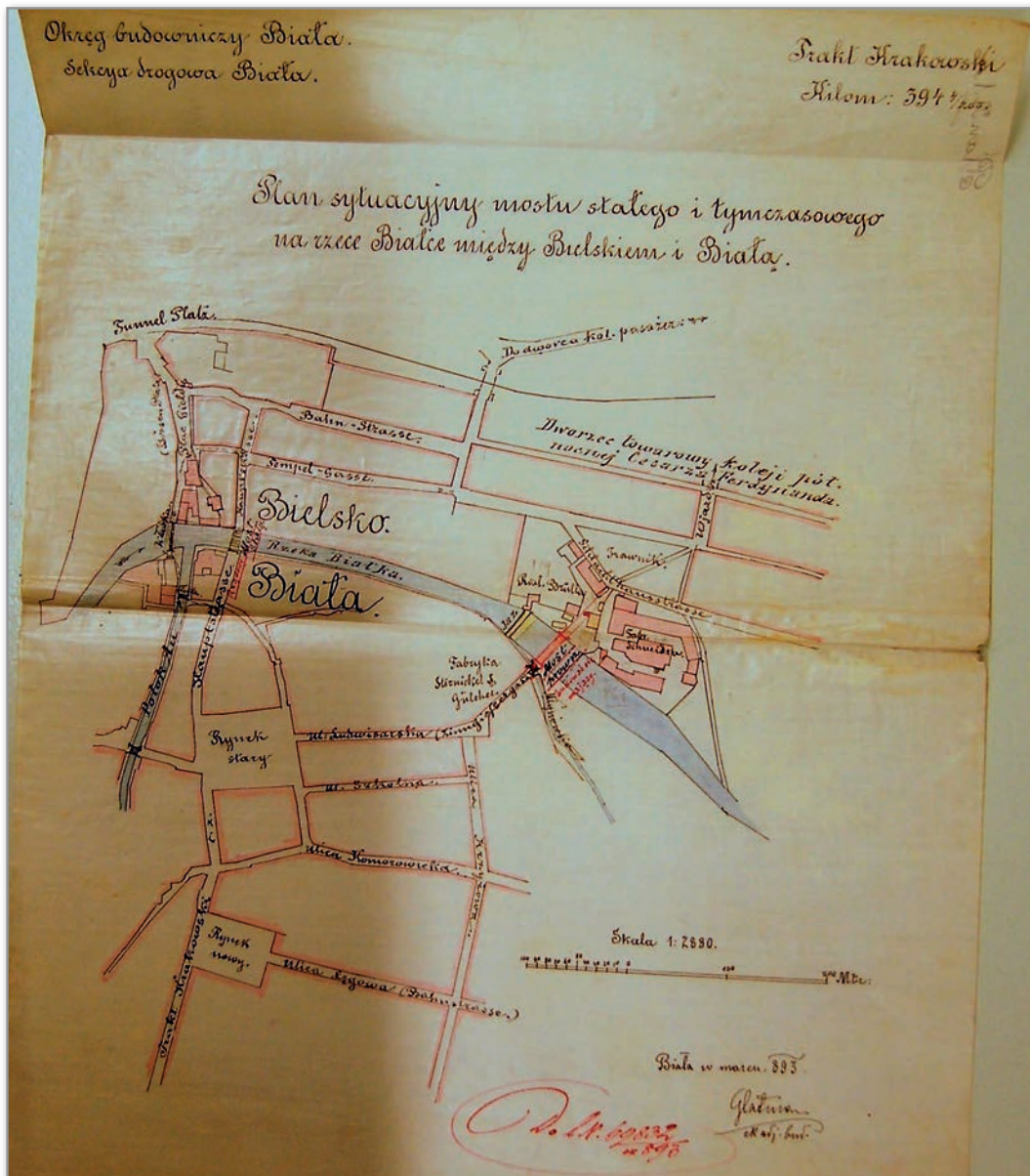
Równocześnie coraz większe następowało powiązanie z Bielskiem. Elektrownia, wodociągi, wspólna straż pożarna to tylko kilka z licznych wspólnych inwestycji. Jednak dla naszego opracowania najważniejsze są kolejne nowe przeprawy przez rzekę Białą.

W 1892 roku powstała kładka dla pieszych przy ujściu Niwki.

9 „Wieniec i Pszczółka” nr 26/27, 6.07.1902, s. 443–444.

REWOLUCJA MOSTOWA W BIAŁEJ

Szczególnym rokiem, gdy chodzi o budowanie mostów był rok 1893. Wtedy to po długich przygotowaniach doszło do podjęcia decyzji o budowie dwóch mostów.



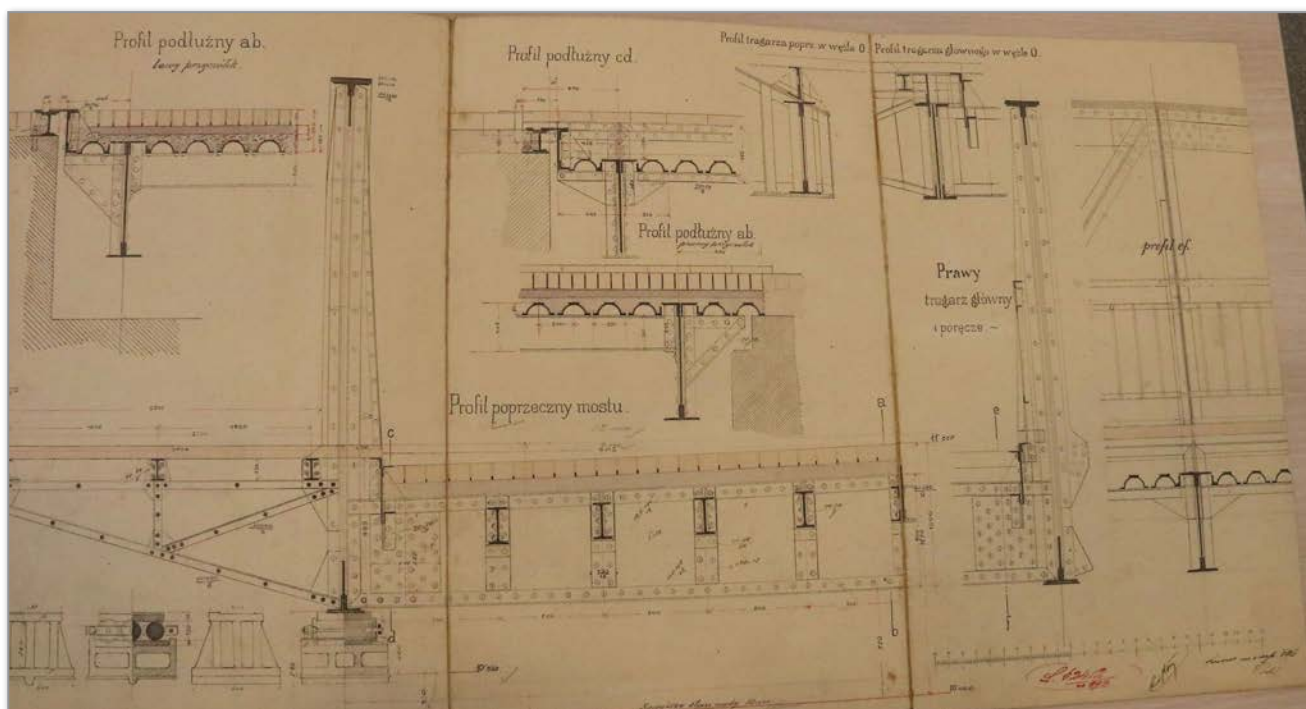
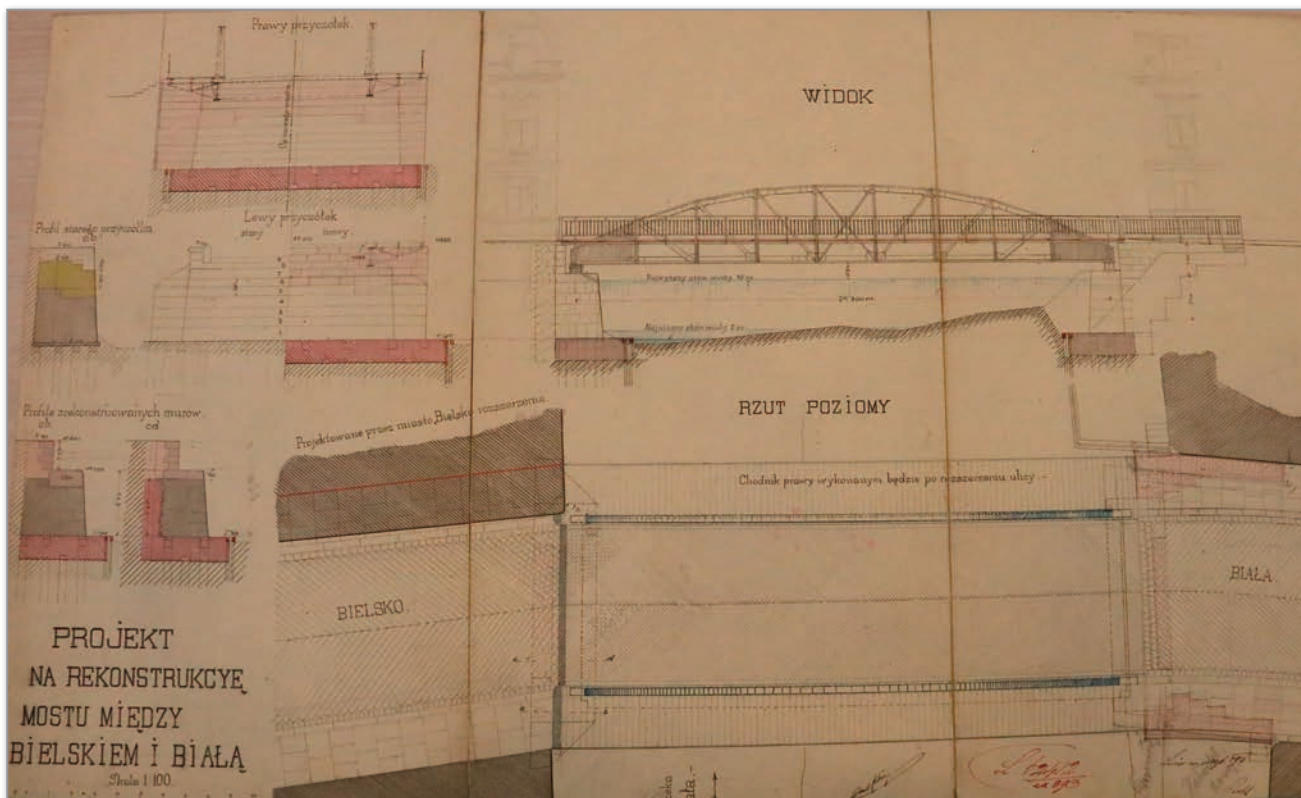
Białka, mosty 1893 r.

W marcu tego roku decyzją L. 69832/893 wrysowano w plan sytuacyjny dwa nowe mosty dla Okręgu Budowniczego Białka, Sekcji drogowej Białka. Jeden tzw. rządowy most stały łączący Bielsko i Białka wzdłuż ul. Głównej. I drugi tzw. most Monnier wzdłuż ul. Ludwisarskiej (dzisiejsza ul. Mostowa)¹⁰. Pierwszy był inwestycją rządową realizowaną po zabiegach Magistratu w Białej, a drugi był całkowicie inwestycją miejską.

Była to największa inwestycja drogowo–mostowa w XIX wieku na naszym terenie. Budowa żelaznego mostu na ulicy Głównej prowadzona była w latach 1896–1897. Zanim jednak do tego doszło odbyły się żmudne przygotowania. Wstępna decyzja o budowie miała numer L. 62412/893. Plany budowy mostu o szerokości 8,45 m zostały przygotowane 3 lipca 1893 r¹¹.

10 Por. Mapka sytuacyjna 1993, L.69832/893, AMB 13/10/342.

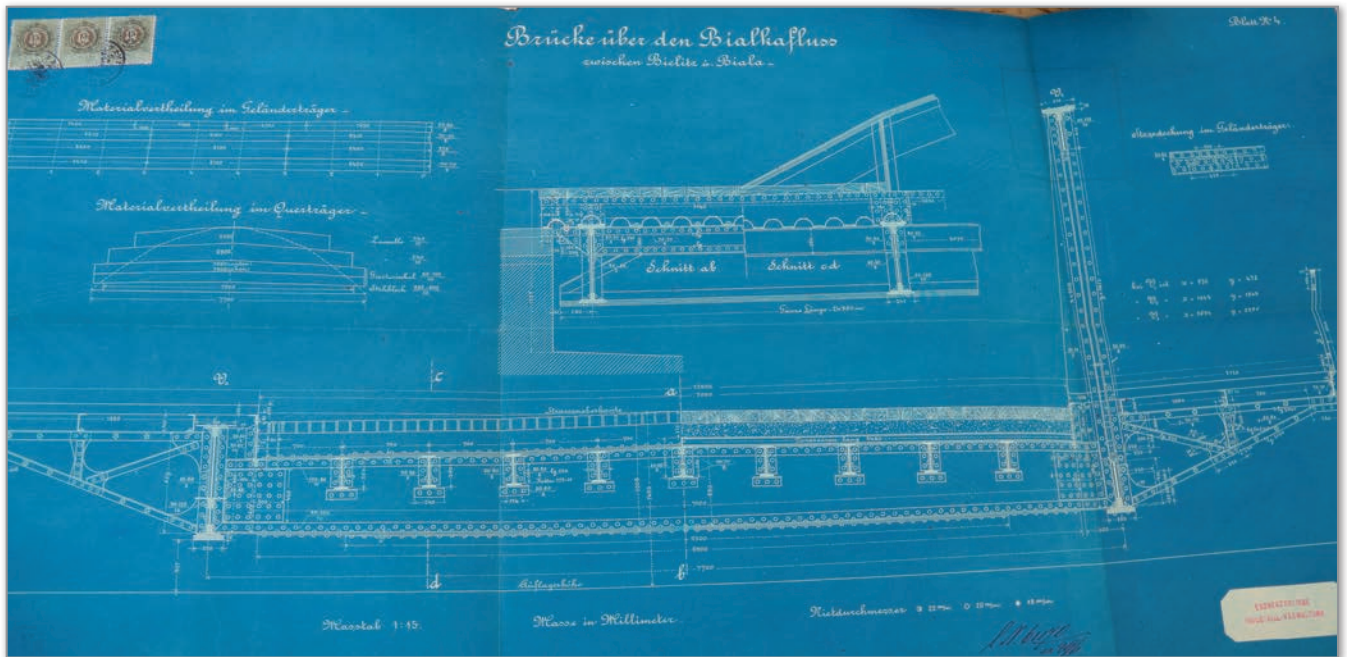
11 Por. Mapka sytuacyjna 1993, L.62412/893, AMB 13/10/342.



Plany, most główny

Bardzo szybko władze miasta doszły do wniosku, że nowa przeprawa powinna być większa i z żelaza. W uzasadnieniu czytamy, że dotychczasowy most nr 671 przy gościńcu krakowskim nie spełnia już swojej roli, gdyż jest za wąski i o małej nośności. Już w 1980 roku oceniono, że jest on mocno zużyty. Równocześnie jest on bardzo obciążony i zdarza się, że przewożony jednorazowy towar ma nawet 20 ton. Dodatkowo po stronie bielskiej poszerzono przestrzeń przed mostem, co sprawia, że powinien on mieć co najmniej 10 m szerokości¹².

¹² Por. Uzasadnienie do budowy mostu rządowego.



Plany, most główny

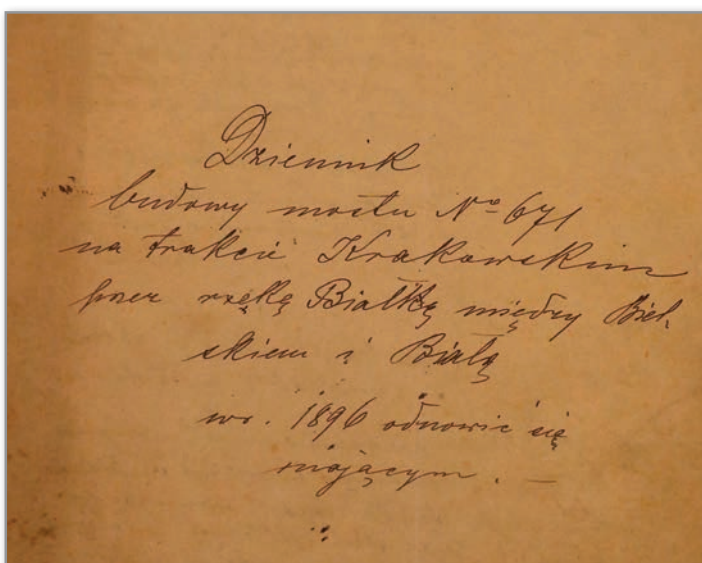


Karol Korn

Stary most nie miał chodników, które zapewniałyby bezpieczeństwo pieszych. Wnioskowano też o to, by był on żelazny. Warto podkreślić, że te starania czyniło miasto Biała u swoich władz krajowych we Lwowie. Te zaś wydały zgodę 9 grudnia 1895 roku¹³. Zabezpieczenie finansowe inwestycji nastąpiło 26 sierpnia 1895r. na wniosek c.k. Namiestnictwa z 2 lipca¹⁴. Zgodna na rozpoczęcie prac zapadła w Namiestnictwie 7 czerwca 1896 r.¹⁵, a potwierdziło to starostwo w Białej 15 czerwca. Budowę oddano firmie Karola Korna za sumę 6729 Kr, 43 h.

Do dzisiaj zachował się oryginalny dziennik budowy, w którym pierwszy zapis uczyniono 15 czerwca i mówił on o tym, że wystawiono tablice informacyjne o zamknięciu mostu oraz spisano protokół przekazania terenu¹⁶. 19 czerwca rozpoczęto prace związane z rozbiórką starego mostu, które potrwały do 27 czerwca. 8 sierpnia zakończono betonowanie bielskiego przyczółka. Prace budowlane trwały do 15 października, a później rozpoczęły się prace monterskie konstrukcji stalowej.

Pracę związane z konstrukcją stalową mostu prowadziła Erzherzogliche Industrial-Verwaltung in Teschen. Trwały od 14 października do 17 listopada 1896 r.¹⁷. Od 2 grudnia układano na moście bruk. Co do sposobu układania, doszło do różnicy zdań pomiędzy kierownikiem budowy, a budowniczym Karolem Kornem, który zagwarantował, że będzie wszystko dobrze chociaż fug poprzecznych nie robiono. 5 grudnia tak przygotowany bruk zalano masą asfaltową. 10 i 11 grudnia dokonano prób ob-



Dziennik budowy

13 Por. Reskrypt Wysokiego Ministerstwa Spraw wewnętrznych I 29057, z 5.12.1895. AMB 13/10/342.

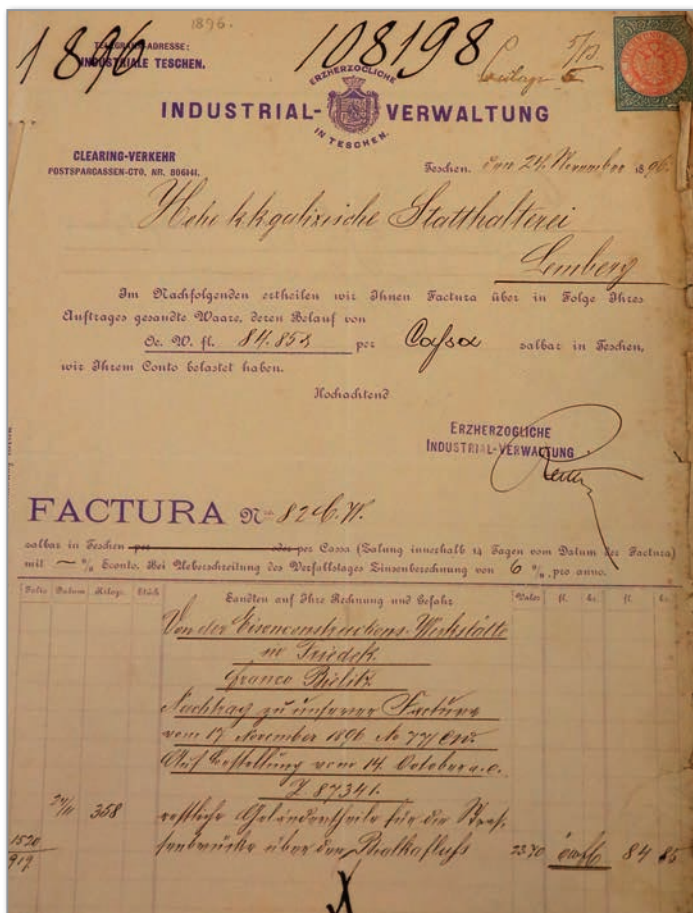
14 Por. Wniosek Namiestnictw L. 38350, z 2.07.1895.

15 Por. Zgodna Namiestnictwa L. 47661, z 7.06.1896r.

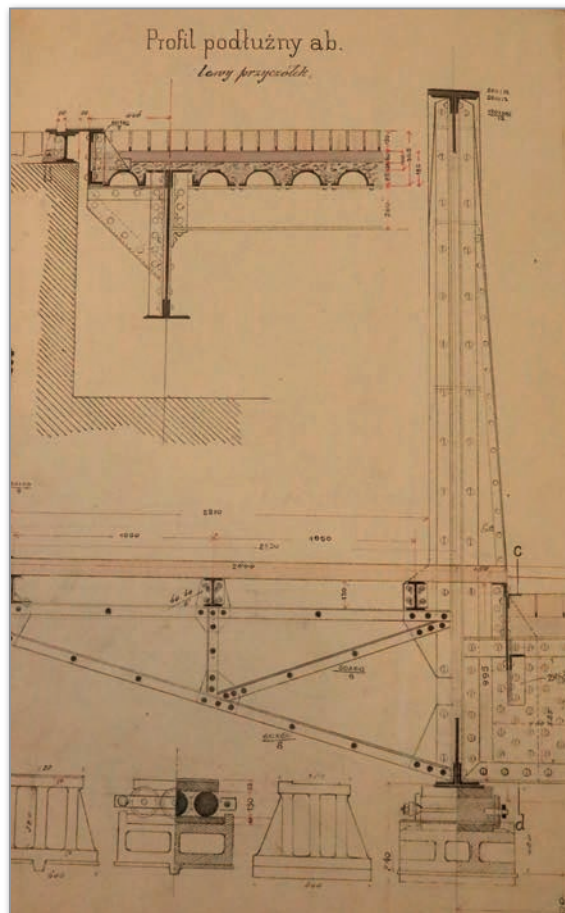
16 Por. Dziennik budowy mostu nr 671, s. 2 AMB 13/10/342.

17 Por. Faktura Erzherzogliche Industrial-Verwaltung in Teschen wystawiona 24.11.1896 dla władz krajowych we Lwowie nr. 82.

ciążeniowych. Podpisano protokół zakończenia tego etapu inwestycji. Na plac budowy robotnicy powrócili w marcu i maju roku następnego, poprawiali konstrukcję stalową i przyczółki. Ostatniego maja prze-malowano cały most. 6 lipca w ostatnim zapisku z budowy potwierdzono dokonane poprawki brukarskie. A dokumentem nr 116320/897 oznajmiono, że zadanie zostało wykonane¹⁸.



Faktura 1896 r.



Plany, most główny



Biała, most na ul. Głównej

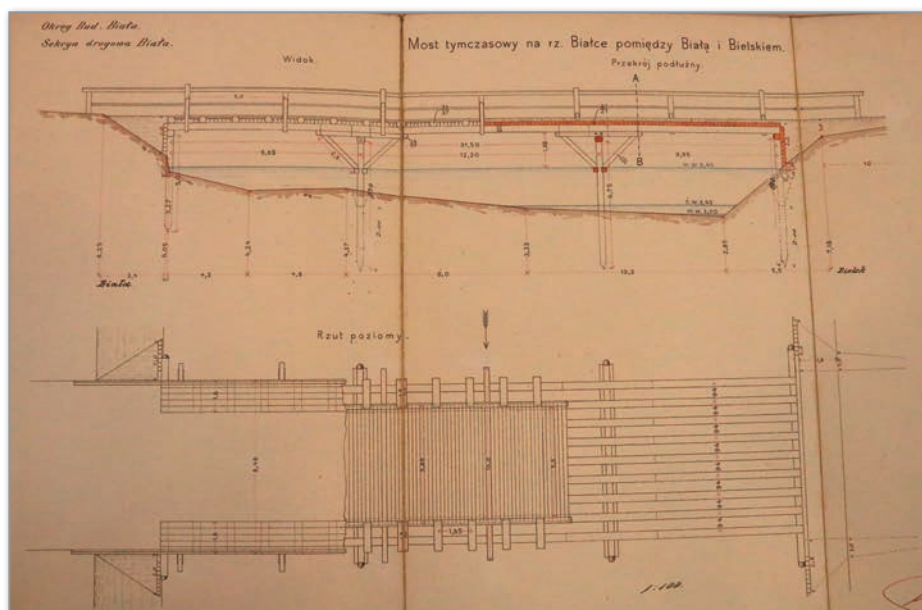
18 Por. Dziennik budowy mostu nr 671, AMB 13/10/342.

Mniej efektownie i z większym mozołem budowała Biała drugi most. O jego potrzebie zdecydowano w 1892. Rok później pojawia się on na mapce sytuacyjnej jako „mający się budować most”¹⁹. Władze w Białej wysłały petycję do władz centralnych o dotacje na ten cel. Wysokie Ministerstwo Spraw Wewnętrznych przyznało 17.11.1893 r. subwencję w wysokości 4767 koron²⁰. Jeszcze w grudniu Magistrat napisał kolejne pismo o zwiększenie dotacji²¹. Niestety władze centralne odpisały w maju następnego roku, że dotacji nie mogą zwiększyć. Jednocześnie zapytano, czy Magistrat będzie w stanie wybudować ten most jeszcze w tym roku, gdyż od jasnej i szybkiej deklaracji zależy pozytywna decyzja o budowie mostu rządowego²².



Biała, mosty 1893 r. fragment

Była to taka swoista gra obu ośrodków władzy. Magistrat starający się o most rządowy przekonywał, że ten drugi jest konieczny, by zapewnić komunikację z Bielskiem w trakcie budowy rządowego mostu i dlatego władze centralne powinny wspomóc jego powstanie. Taką wiedzę i taki cel miały również władze centralne. Tylko że one widziały to inaczej. Dostaniecie most rządowy, ale pod warunkiem, że wcześniej wykonacie własny most, który będzie alternatywną przeprawą na czas budowy głównego mostu.



Biała, most obok dzisiejszej „Sfery”

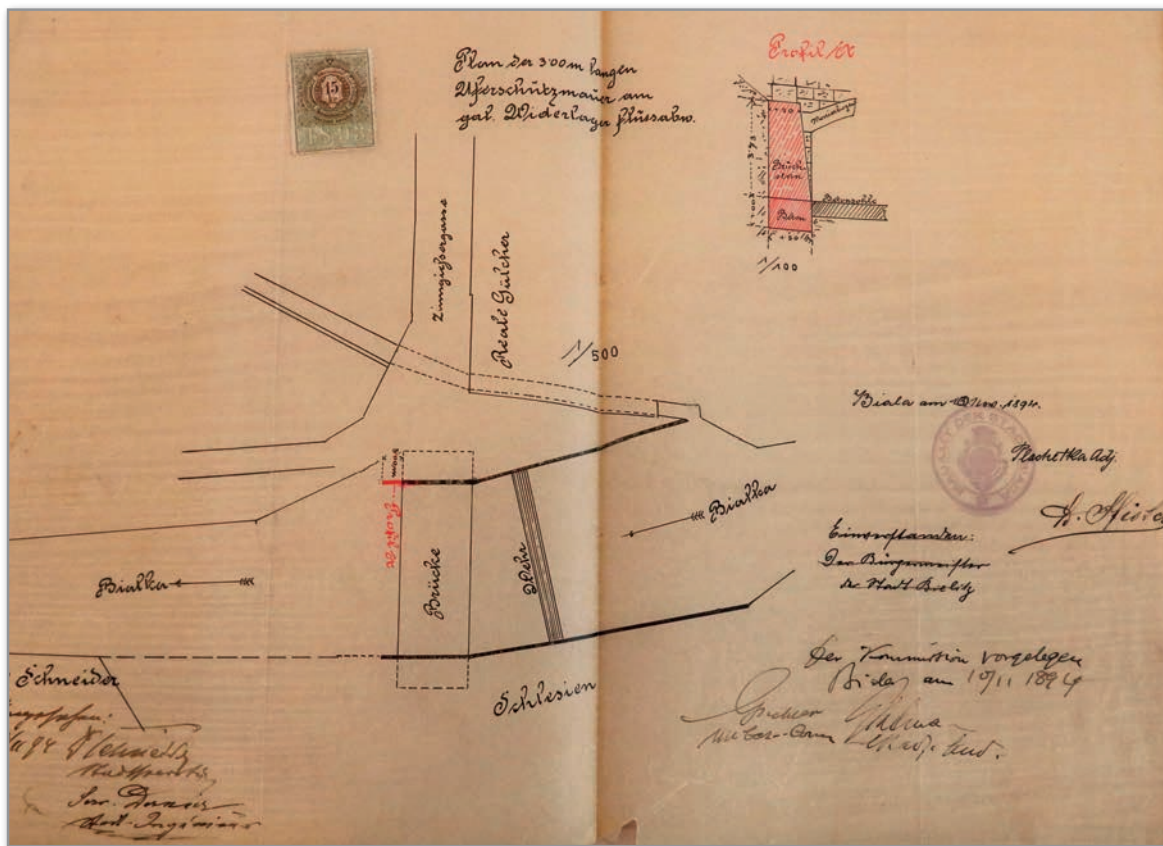
19 Por. Mapka sytuacyjna 1993, L.62412/893, AMB 13/10/342.

20 Por. Decyzja Wysokiego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych L.22974 z 17.11.1893, AMB 13/10/342.

21 Por. Pismo RM w Białej do Wysokiego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych L. 8143 z 23.12.1893, AMB 13/10/342.

22 Por. Pismo do Starosty w Białej od Wysokiego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych L. 44717 z 18.06.1894.

Postawiona pod takim ultimatum (14 dni na odpowiedź) Biała postanowiła iść *va banque*. Czyli podjąć działania, aby nie narazić się na zarzut opieszałości i braku woli współpracy od czego wszak zależała ostateczna decyzja o budowie rządowego mostu, jednocześnie prowadzić je... powoli. I tak 19 września przyjęto kwotę przyznanej subwencji krajowej.



Biała, most obok dzisiejszej „Sfery”

5 października 1894 roku Rada Miejska w Białej podjęła decyzję o budowie 25–metrowego mostu i przekazała ją do akceptacji krajowym władzom we Lwowie²³. 10 listopada plan sytuacyjny zatwierdziło Starostwo w Białej²⁴.

Zanim jednak zaczęto przechodzić do realizacji, pojawił się dylemat: jaki most wybudować. Po długich dyskusjach ustalono, że nie będzie to drewno, ani żelazo, ale żelbeton. O swojej decyzji Rada Miejska w Białej powiadomiła władze 20 grudnia 1894 r²⁵.

Z tego powodu zwrócono się do Gustava Adolfa Wayssa, który był inżynierem budownictwa lądowego, pionierem żelbetu i betonu zbrojonego, o przygotowanie wstępnego kosztorysu i planu. Od 1885 r. miał on prawa do patentu Moniers, który wykonywała jego firma GA Wayss & Cie. Spółka z Wiednia końcem 1895 roku przesłała projekt i plan mostu²⁶. Władze krajowe we Lwowie pilnie śledziły przygotowania do inwestycji i uzgadniały szczegóły²⁷. W styczniu 1896 r. przedstawiono kosztorys na sumę 26143 korony²⁸ i szczegółowy plan mostu²⁹. Prace nad budową obu mostów oczywiście się nałożyły, ale ostatecznie główne prace wykonano w 1897 r., a wykończeniowe w 1898 r. Budowa tych mostów za staraniem miasta Białej na długie lata ustaliła stosunki przy budowie mostów pomiędzy Białą a Bielskiem. Oto Bielsko bez żadnych starań i kosztów uzyskało dwa mosty kl. I. Z tego powodu Biała, która wystarała się u władz krajowych o most rządowy, a później praktycznie własnym sumptem wybudowała i utrzymywała most „Moniera” stwierdziła, że przy następnych tego typu budowach większe koszty musi ponosić Bielsko.

23 Por. Decyzja RM w Białej L6878, z 5.10.1894, AMB 13/10/343.

24 Por. Mapa sytuacyjna z 1894, sporządzona 10.03.1894, a zatwierdzona 10.11.1894, AMB 13/10/343.

25 Por. Pismo Burmistrza Białej do władz we Lwowie L 8966 z 20.12.1894. AMB 13/10/343.

26 Por. Oferta dla Magistratu w Białej od firmy GA Wayss & Cie, AMB 13/10/343.

27 Por. Pismo Władz Krajowych we Lwowie do Starostwa Powiatowego w Białej L. 85047 z 21.10.1895. AMB 13/10/343.

28 Por. Kosztorys dla mostu „Moniera”, 16.01.1896. AMB 13/10/343.

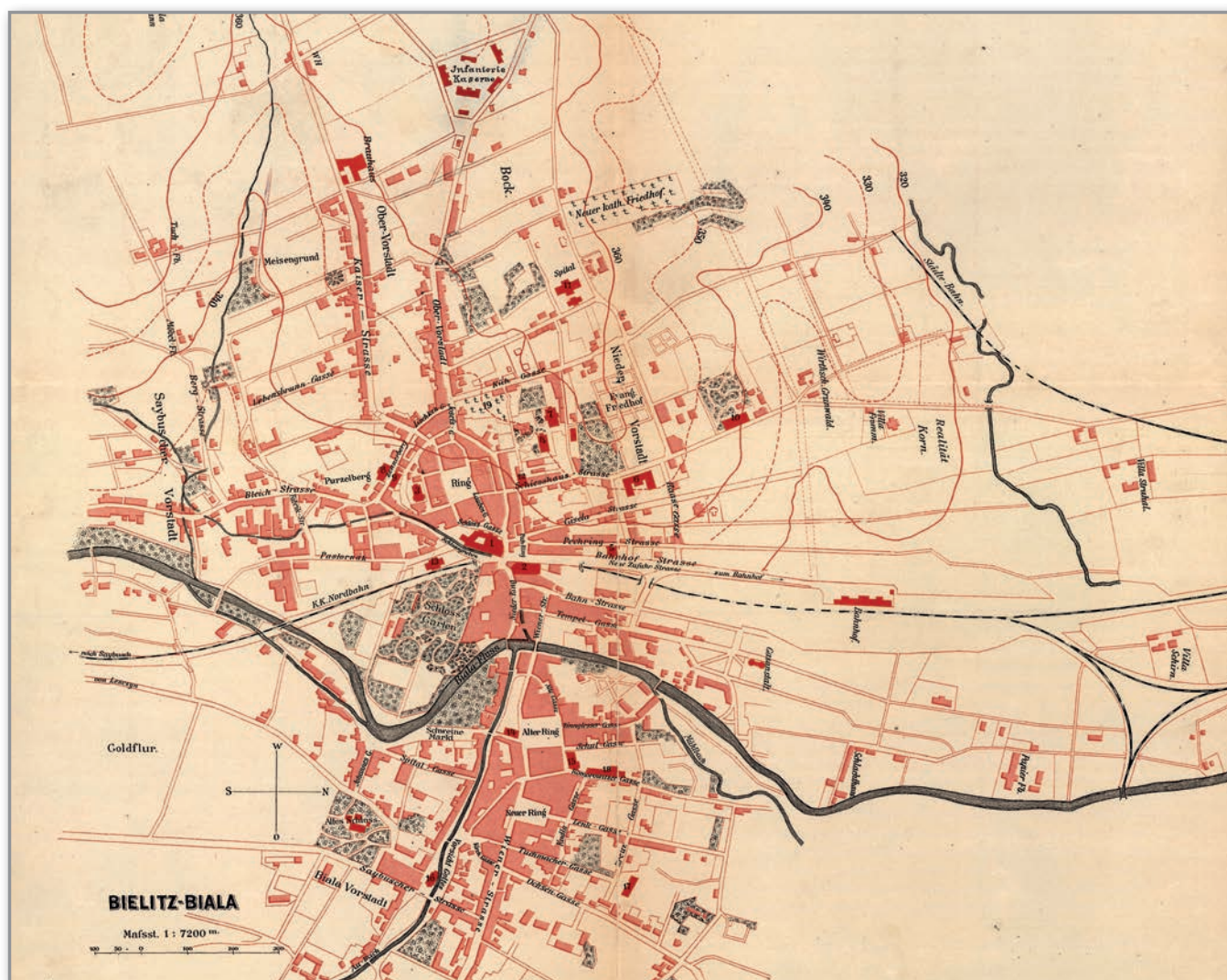
29 Por. Plan mostu „Moniera” z 15.01.1896. AMB 13/10/343.

TRAMWAJEM DO BIAŁEJ

Podjęte zostały najpierw wspólne z Bielskiem, a później samodzielne prace nad uporządkowaniem architektonicznym miasta. Władze Białej prowadziły rozmowy z inż. Josefem Hóltschlem, a po jego śmierci z inż. Juliusem Hallą; K. Schneider³⁰. Planowano również utworzenie linii tramwajowej do Białej, zaraz po tym jak w 1895 uruchomiono ją w Bielsku³¹.

– Zwolennikiem był burmistrz dr Johann Rosner. Już 17 grudnia 1895 roku rozpoczęto prace trasowe na ulicy Głównej, a 12 lutego 1896 roku powołano komisję do spraw ustanowienia komunikacji tramwajowej. Komisja, na czele z burmistrzem, zaakceptowała przebieg mającej liczyć 1048 m linii spod Kasy Oszczędności w Bielsku do skrzyżowania ulic Głównej z Żywiecką (czyli do Dolnego Lipnika).

Niestety, do budowy tej linii nie doszło z powodu kontrowersji finansowych. Akcjonariusze bielscy nie chcieli łożyć na linię w sąsiednim mieście, a Rada Gminna nie zdecydowała się udzielić swej gwarancji koniecznej w tej sytuacji pożyczce bankowej. Sprawa przepadła, a wraz z nią koncepcja dalszego unowocześnienia Białej. Co prawda już w 1904 roku spółka tramwajowa powróciła do projektu linii do Białej, tym razem jako odnogi z Blichu lub Pasternaku, jednak pertraktacje z gminą białą przeciągnęły się na kilka lat i zakończyły niepowodzeniem z powodu braku z jej strony odpowiedniego kapitału – konstatuje dr Jerzy Polak.



Mapa Bielska i Białej, XIX wiek

Warto wspomnieć, że w roku 1917 powrócono do tego projektu i zdobyto nawet zgodę Ministerstwa Kolei na przygotowanie projektu technicznego linii tramwajowej do Białej i Lipnika. Uzyskał on stosowne po-

30 Por. Monografia Bielska Białej, Bielsko-Biała 2010, Tom II, s. 450.

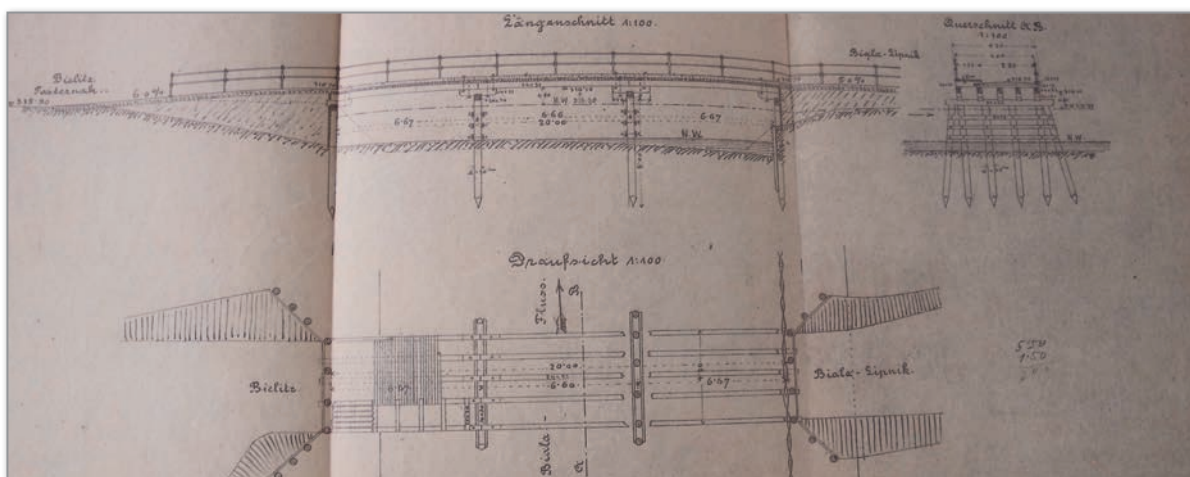
31 J. Polak: *Historia bielskiego tramwaju 1895—1945*. Bielsko-Biała 1997, s. 16—27

zwolnienia i uzgodnienia w połowie 1918 roku, a kiedy miano rozpocząć prace nastąpił upadek Austro–Węgier, co kolejny raz odsunęło te plany na dłużej nieokreśloną przyszłość.

W tamtych czasach budowa 1 kilometra nowej drogi kamiennej kosztowała przeciętnie 17 tysięcy koron, utrzymanie roczne 1 kilometra drogi krajowej kosztowało 570 koron, a 1 km drogi rządowej 820 koron³².

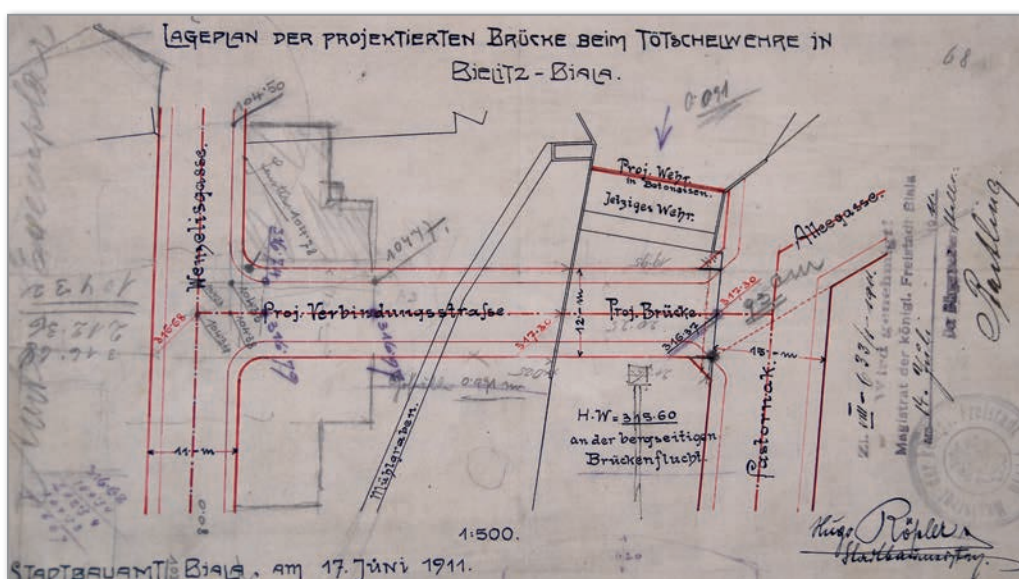
MOSTY ŁACZA

Miasta rozdzielone rzeką, a powiązane ze sobą rozlicznymi interesami, chcąc zachować szybki przepływ ludzi pomiędzy Bielskiem i Białą budowały rozliczne kładki. Jednak w sposób zasadniczy tereny te zostawały uwolnione i nabierały znaczenia, gdy powstawał tam most. Jednym z takich miejsc, gdzie obie gminy uznały, że trzeba wybudować most, był południowa część miasta. Chodziło o połączenie ulicy Wenzelisa w Białej z ul. Pastornak i Allengase w Bielsku.



Plany, 1909 r.

Pierwsza poważna próba została podjęta w 1909 roku. Plany na most o szerokości tylko 4,20 m. zostały zaakceptowane pod względem formalnym we wrześniu³³. Jednak to rozwiązanie nie zadowalało myślących przyszłościowo rajców. Warto też wspomnieć o planie z 17 czerwca 1911 roku. Ten most o szerokości 12 metrów, łączący 11–metrową ul. Wenzelisa w Białej z 15 metrowymi ul. Pastornak i Allengase w Bielsku, budził podziw. Został zaakceptowany z drobnymi poprawkami 14 sierpnia 1911 r³⁴. Jednak warunki finansowe miasta nie pozwoliły na realizację.



Plany, 1911 r.

32 Por. „Wieniec i Pszczółka” nr 24, 15.06.1902, s. 409.

33 Por. Budowa Ulic i regulacja rzek w Białej 1914–1935, syg. Nr 13/10/961.

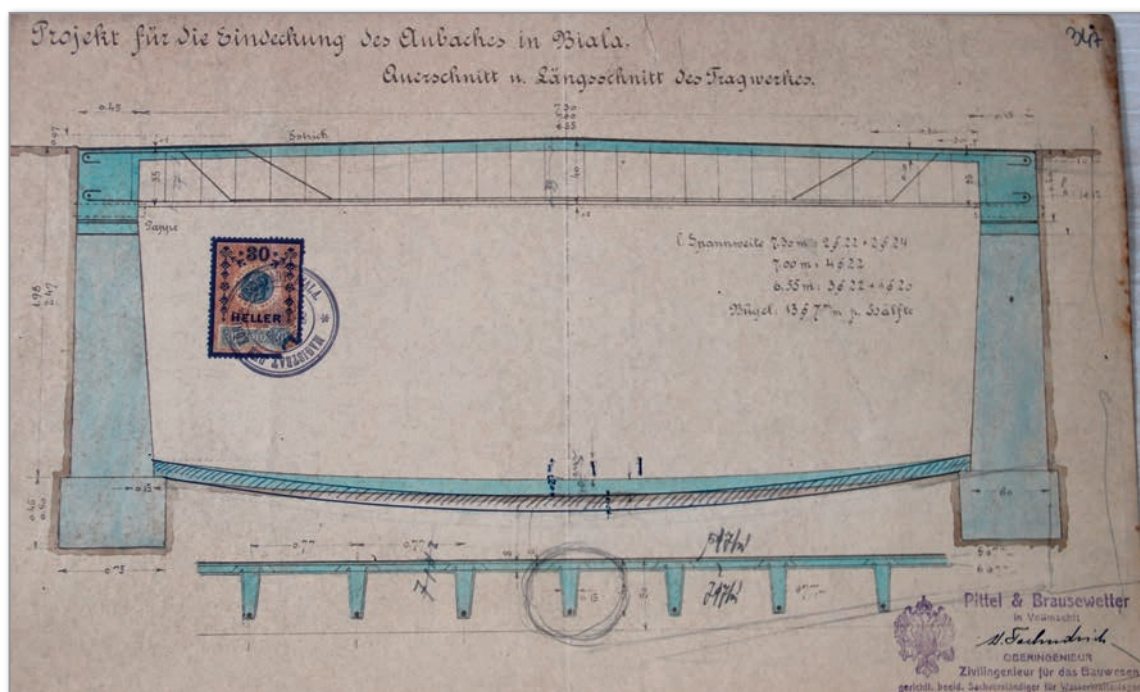
34 Por. Decyzja z 14.08.1911, L.633/1, 1911.

MOST DLA KINA

Jednym z najdłuższych mostów, jaki powstał w Białej przed I wojną światową, był most nad potokiem Niwka. Powstawał on etapami. Część powstała w ramach inwestycji w miejskie kino w 1913 roku.



Biała, Lipnik



Plan mostu nad potokiem Niwka

Lokalna „Silesia” informowała: *W dalszym toku radny dr Plessner, w imieniu komisji prawnej, finansowej i budowlanej poinformował o projekcie utworzenia miejskiego kinoteatru, na którego prowadzenie gmina posiada już koncesję. Komisja poleciła realizację projektu i budowę po wysłuchaniu ekspertów. Jako miejsce budowy polecane zostały nieruchomości na wschodnim końcu Augasse (ul. Nad Niwką) nr 73, 74 i 75, zakupione przez Kasę Oszczędności za 53 178 Koron. Nadto, kosztem 8000 Koron, potok Niwka będzie*

musiał być zasklepiony na 25 metrów w dół poniżej mostu ratuszowego i przykryty ogrodami. Wejście do kina powinno następować bezpośrednio z mostu na Niwce³⁵. W listopadzie postanowiono zasklepić Niwkę na długości 126 metrów w kierunku Bielska³⁶. Przygotowane plany zatwierdziło Starostwo Powiatowe w Białej 15 lutego 1914 r³⁷.

Całość od Bielska do dzisiejszej ul. Ratuszowej ukończono w 1914 roku. Za sumę 40 tysięcy koron wykonała to firma Pittel & Brausewetter³⁸.



Biala, ratusz



Potok Niwka, dzisiejsza ul. Stojałowskiego

35 „Silesia” nr 39, 16.02.1913, s. 6.

36 Por. Oferta firmy Pittel & Brausewetter z Wiednia, 25.11.1913r. syg. 13/10/961.

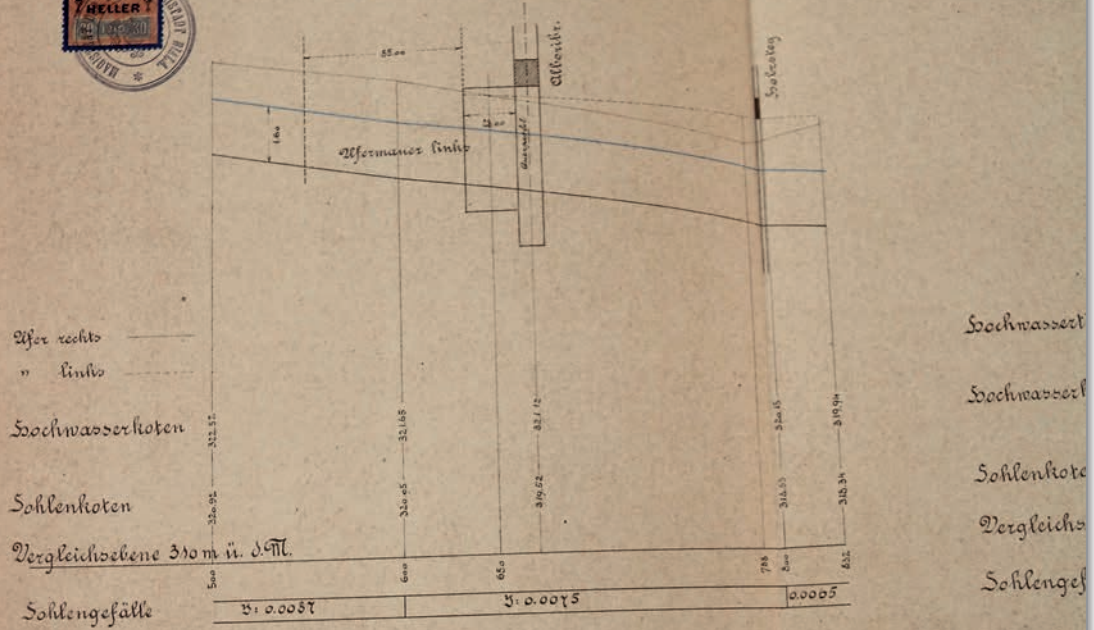
37 Por. Decyzja Starostwa w sprawie zakrycia Niwki nr 7069/5 z 15.02.1914, syg. 13/10/961.

38 Por. Monografia Bielska Białej, Bielsko-Biała 2010, Tom II, s. 533.

Zum Projekt der Aurbacheindeckung in Biala.

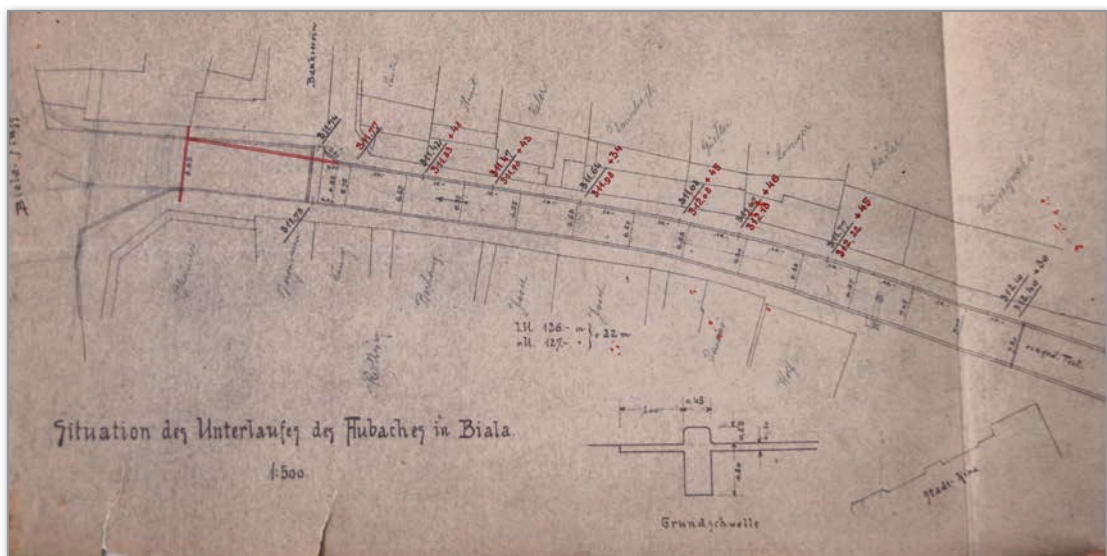
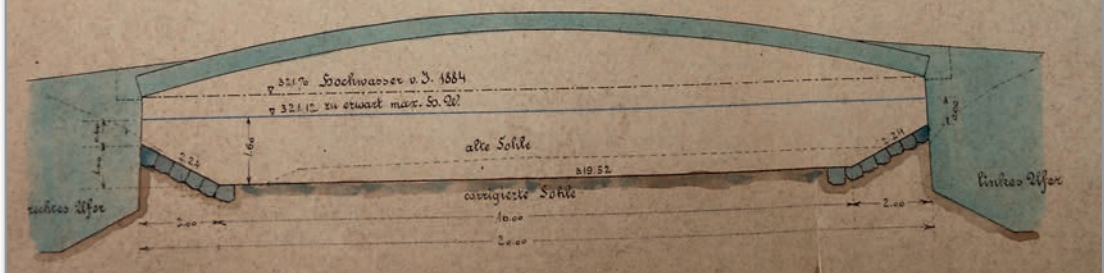


Längenprofil des Bialaflusses k. d. Alboribrücke
Längen 1:2000. Höhen 1:100.



Querprofil Alboribrücke

1:100



Plany mostu nad potokiem Niwka

Będąc przy temacie mostów i kładek, trzeba podkreślić, że ich budowa nie była prosta. Nie chodziło tylko o to, że musiały się dogadać dwa samorządy, ale także fakt, że występujące co parę lat obfite deszcze, które wywoływały powódź. Wzburzona rzeka niszczyła przeprawy i rujnowała nabrzeża.

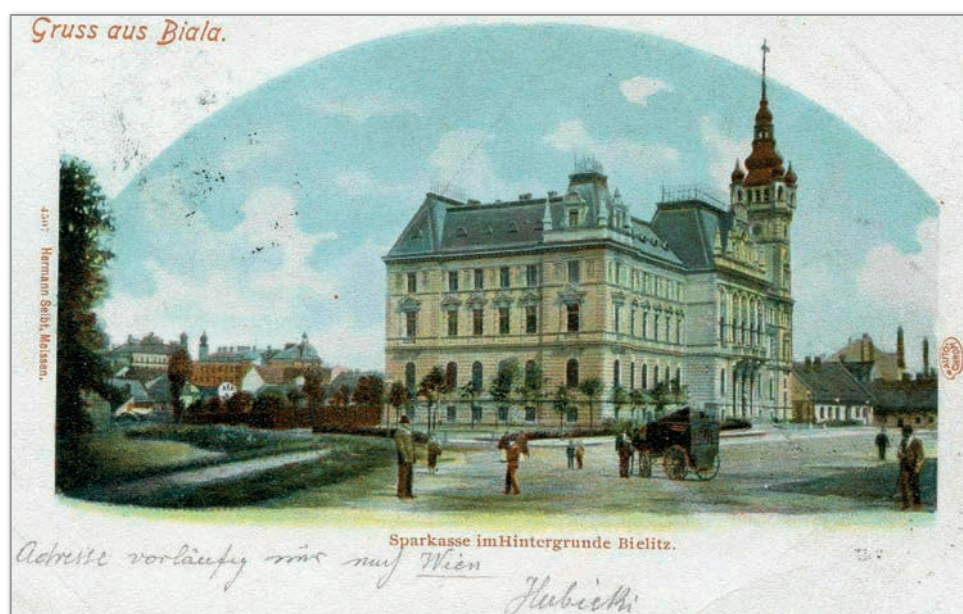
Z tego powodu Magistrat Białej rozpoczął w latach 1909–1912 szeroko zakrojone prace umacniania brzegów. W budżecie na 1909 rok Rada Powiatowa uchwaliła: *Preliminarz zaś z funduszu drogowego wykazuje dochód w sumie 281 tys. 198 koron, na który się składają a) dochody własne, b) subwencje z c. k. Skarbu państwa na utrzymanie dróg, c) subwencje z funduszu krajowego na utrzymanie dróg i d) dodatki do podatków, w sumie 139 tys. 200 koron czyli 30%. Dochodowi temu przeciwstawiony jest rozchód, a mianowicie, a) Spłata długów 5600 kor; b) Budowa dróg 101 tys. 500 kor; c) Utrzymanie dróg 172 tys. 644 koron; d) Dojazdy kolejowe 1454 koron. W pozycji c) jest włączona kwota 42 tys. koron jako dotacja dla miejscowych zarządów drogowych na utrzymanie dróg gminnych 2 klasy³⁹. Natomiast w 1910 roku Preliminarz drogowy w Powiecie Bialskim wykazuje następujące pozycje w dochodach i rozchodach: Spłata długów wydatki 4000 kr.; budowa dróg: dochody własne 3125 kr., spodziewane subwencje z funduszu krajowego 44 tys. 350 kr., razem 47 tys. 475 kr, (...) utrzymanie drogi koszta zarządu (pobory urzędników) inżynier powiatowy 6088 kr; trzech drogo–mistrzów 6320 kr; płace dróżników 13 tys. 360 kr.; lustrator 2516 kr.; pomoc biura technicznego 8 tys. 20 kr.; koszta podróży i diety 6 tys. 900 kr; remuneracje i zapomogi 2800 kr; przybory i potrzeby kancelaryjne 2000 kr; narzędzia drogowe 700 kr; koszta utrzymania dróg: (..) rekonstrukcja dróg i mostów 10 tys. kor., czyli utrzymanie dróg będzie kosztowało 183 tys. 944 kor⁴⁰.*

Dla pełnego porównania warto przedstawić i plany na rok 1911. Budowa dróg— dochody własne jak: datki od gmin na drogi gminne 2 tys. 200 kor.; subwencje z funduszu krajowego 46 tys. 350 kor.
b) Utrzymanie dróg — dochody własne — datki gmin 1195 kor.;
c) /18% ustawowy dodatek do podatków bezpośrednich od 450 tys, po potrąceniu 9% zapomogi gmin: Biała, Lipnik i Oświęcim 61 tys. 161 kor.
d) 31% dodatek do podatków bezpośrednich 94 tys. 5000 kor.
e) spodziewana subwencja z funduszu krajowego z mocy §. 15. ust. drog. 66 tys. 608 kor.
f) dojazdy kolejowe zwrot 280K.

Dodatki zatem powiatowe od podatków wynoszą 49%, z czego się atoli potrąca na korzyść i dobro gmin wiejskich 19 tysięcy 838 kor, jakie nadpłacają Biała, Lipnik i Oświęcim.

Wydatki zaś są: a) Spłata długów 4 tys. koron.

b) Budowa dróg I. kl. w łącznej długości 17 km. 840 metr. 68 tys. koron; II. kl. 3 km. 500 metr. 15 tys. koron.
c) Utrzymanie dróg: pobory personalu technicznego 36 tys. 544 kor.; koszta podróży i diety 6 tys 900 kor.; renumeracje i zapomogi 2 tys. 800 kor.; przybory i potrzeby kancelaryjne 2 tys. 701 koron; droga powiatowa I kl. 28 km. 760 metr. 18tys. 903K.; drogi gminne I. kl. 122 km. 550 metr. 51 tys. 97 kor.; dotacja dla miejscowych zarządów dróg na utrzymanie dróg gm. II. kl, 45 tys. kor.; naprawę dróg i mostów 10 tys. kor⁴¹.



Świński Plac 1900 r.

39 „Wieniec i Pszczółka” nr 1, 1.01.1909, s. 4.

40 „Wieniec i Pszczółka” nr 52, 12.01.1909, s. 822.

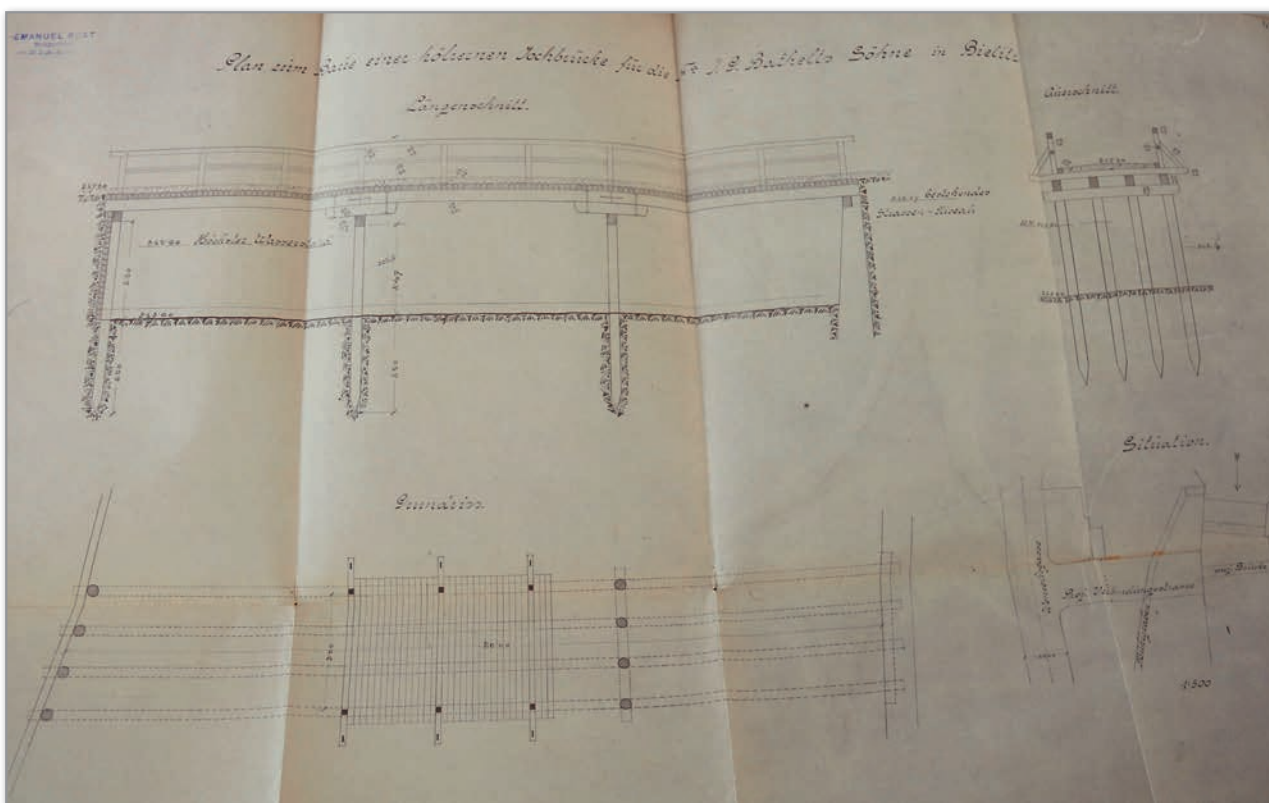
41 „Wieniec i Pszczółka” nr 6, 5.02.1911, s. 76–77.

To w tym czasie wykonano nowe obrzeża Niwki od ulicy Szpitalnej do ulicy Ratuszowej, a w 1910 roku umocniono brzeg rzeki Białej koło ratusza betonową obudową. Otrzymano na to wsparcie rządowe w wysokości 23 tys. koron⁴². W ostatni roku przed wybuchem I wojny światowej miasto Biała zamierzało wydać na cele dróg i placów publicznych 15.025 K⁴³.

Wykonane umocnienia nie zapewniły jednak miastu stosownej ochrony.

BITWA PRZY MOŚCIE, CZYLI JAK MOSTEK STAŁ SIĘ SYMBOLEM

W tym samym czasie rajcy w Białej próbowali wykonać przeprawę łączącą ul. Wenzelisa w Białej z miejscem, gdzie łączy się ul. Pastornak i Allengasse w Bielsku. Zadanie to powierzono architektowi Emanuelowi Rostowi⁴⁴. Ta niewielka przeprawa o szerokości zewnętrznej zaledwie 3 metrów stała się bardzo uczęszczanym traktem łączącym oba miasta. Nie wszyscy pamiętają, że ten stosunkowo niewielki obiekt inżynierski na stałe wpisał się w historię.



Plan kładki na ul. Rosta, ok. 1910 r.

Dzień 28 czerwca 1914 roku przeszedł do światowej historii jako symboliczny początek I wojny światowej. Tego dnia z rąk serbskich nacjonalistów zginął następca tronu arcyksiążę Ferdynand. Jednak dla mieszkańców terenów granicznych Śląska Austriackiego i Galicji inne wydarzenie – zwane dzisiaj bitwą nad Białą – było w tym czasie równie ważne...⁴⁵. Nie wchodząc w zawiłe szczegóły tego wydarzenia. Po raz kolejny krew polska została przelana. Według kompromisowego postanowienia pochód świętujących miał przejść nie przez główny most i ulicę główną, tylko przeszedłszy przez Białą, miał najkrótszą drogą udać się kładką na plac Blichowy, wprost do Domu Polskiego⁴⁶.

Oto gdy Polacy przybyli na świętowanie 10–lecia TG „Sokół”, Niemcy bielscy zastąpili im drogę i przy wsparciu policji miejskiej i żandarmerii doprowadzili do krwawych zająć, w których po jednej

42 Por. „Wieniec i Pszczółka” nr 8, 13.02.1910, s. 99.

43 „Dziennik Cieszyński” nr 2, 3.01.1914, s. 2.

44 Por. Budowa Ulic i regulacja rzek w Białej 1914–1935, syg. Nr 13/10/961.

45 Por. „Bielitz–Bialaer Anzeiger”, Nr 2762 (3) 1.07. 1914, s. 5.

46 Por. Jan Zamorski, *Dom Polski w Bielsku*, Narodowa Spółka Wydawnicza, Bielsko 1931, s. 13.

i drugiej stronie walczyło ok. 2 tysięcy ludzi!!!⁴⁷ Nacjonaści niemieccy zatrzymali polski pochód⁴⁸. W odwecie Polacy nie wpuszczali do swoich wsi i w góry niemieckich turystów⁴⁹. Sytuacja była tak napięta, że na cały region ściągnięto dodatkowe oddziały żandarmerii⁵⁰. Kiedy we Lwowie i Krakowie szykowano się do wojny, na terenie Podbeskidzia przez cały lipiec przygotowywano się do powstania przeciwko austriackiemu zaborcy! Tym sposobem niewielki mostek stał się miejscem historycznym.



Kładka, tuż przed spotkaniem



Plakat upamiętniający bitwę nad Białą

W czasie wojny roboty drogowe poza koniecznymi zostały całkowicie wstrzymane. W 1915 roku wybudowano tymczasową kładkę koło fabryki Bretnarty.

3 i 4 sierpnia 1915 r. w całym regionie padały obfite deszcze⁵¹. Stacje obserwacyjne odnotowały aż 154 mm opadu, wylały nie tylko wszystkie rzeki, ale nawet potulne potoki zmieniły się w niosący zniszczenie i śmierć żywioł. Na ulicach woda sięgała miejscami nawet do metra⁵². *Niebezpieczeństwo groziło*

47 Por. „Silesia” nr 146, 1.07.1914, s. 7.

48 Por. „Neue Freie Presse” nr 17904, 30.06.1914, s. 9.

49 Por. „Tages Post” nr 134, 1.07.1914, s. 6

50 Por. „Volksblatt für Stadt und Land” nr 27, 5.07.1914, s. 13.

51 Por. „Illustrierte Kronen Zeitung” nr 5602, 5.08.1915, s. 11.

52 Por. „Neue Freie Presse” nr 18305, 8.08.1915, s. 18.

głównemu mostowi, łączącemu Białą i Bielsko. Straż pożarna i policja przepuszczały przez ten most tylko po dwie lub trzy osoby⁵³.



Świński Plac 1900 r.

„Kurier Lwowski” tak opisuje te wydarzenia: *Powódź, jaka nawiedziła Białą i Bielsko oraz gminy i wsie okoliczne, wyrządziła ogromne szkody. Smutny widok przedstawiają położone nad Białką ulice miasta Białej. W ulicy św. Jana i na placu straży pożarnej leżą grube warstwy rzeczno szlamu, mnóstwo połamanych gałęzi, cegły i kamienie. Silny żelazny mostek, łączący przedmieście Białej z ogrodem miejskim w Bielsku został wyrzucony pod gmach Kasy Oszczędności przy placu straży pożarnej, cały wygięty i połamany. Wyrastająca część parku zamkowego, która tworzyła po tamtej stronie Białki rodzaj półwyspu, zupełnie już zniszczona; piękne drzewa połamane, woda wyrwała olbrzymi kawał gruntu. Nie mniejsze są szkody w bielskim parku miejskim, gdzie leżą stopy poniszczonych krzewów i drzew, trawniki pokryte są żwirem i piaskiem.*

Powódź dotknęła przedewszystkiem najbiedniejszą ludność, mieszkającą w suterrenach; szkody wielkie mają i inni mieszkańcy wskutek zalania piwnic, z których straż pożarna wypompowuje wodę.

W Mikuszowicach, wsi pod Białą, woda poczyniła olbrzymie spustoszenia w polach, ponadto uszkodziła wiele domów i budynków gospodarskich. Tak samo i w innych wsiach. Szkody wielkie mają być również w Bystrej⁵⁴. Bardzo dużą i szczegółową relację z działań straży w czasie powodzi zamieściło branżowe czasopismo „Österreichische Verbands-Feuerwehr-Zeitung”⁵⁵.

Pociąg relacji Bielsko – Żywiec dojechał w środę tylko do Wilkowic i został zawrócony, bowiem woda na jego trasie zabrała trzy mosty⁵⁶!

Straty sięgały 600 tys. koron. W tych okolicznościach zwrócono się do władz centralnych o pomoc. Poprawiono newralgiczne umocnienia obok mostów, a poniżej mostu Monniera wykonano wysoką betonową opaskę. Również brzegi Niwki naprawiono. Przy tych pracach wykorzystywano jeńców rosyjskich.

Intensywne prace prowadzono szczególnie w 1916 roku⁵⁷. Dokonano zakrycia Niwki na kolejnym odcinku na długości 25 metrów.

53 „Gwiazdka Cieszyńska” nr 64, 10.08.1915, s. 3.

54 Por. „Kurier Lwowski” nr 246, 9.08.1915, s. 3.

55 Por. „Österreichische Verbands-Feuerwehr-Zeitung” nr 21, 5.11.1915, s. 5 (253).

56 Por. „Neues Wiener Tagblatt” nr 215, 5.08.1915, s. 14.

57 Por. Protokół z 4.10.1916. s.1–3. AMB syg. Nr 13/10/974.

DROGI W BIELSKU

Gdy mówimy o początku rozwoju dróg w Bielsku, to bezsprzecznie trzeba go powiązać z granicą z Królestwem Polskim. Od XVIII wieku to właśnie Bielsko stało się bramą do handlu z Polską. Szczególnie władze w Wiedniu dbały o to za czasów cesarzowej Marii Teresy, bowiem chciały uniezależnić handel od Prus. Z tego powodu wspomniana władczyni nadała w 1744 r. Bielsku prawo comiesięcznych targów bydła, a zarazem miasto zyskało stałą stację pocztową i decyzję w 1750 r. o budowie „bitej” drogi z Bielska do Opawy.

– *Rok 1742 miał ogromne znaczenie także dla Bielska. W nowej sytuacji geopolitycznej stało się ono jedynym miastem na granicy Austrii z Polską, w związku z tym w Wiedniu powstały plany przekształcenia go w ważny ośrodek handlowy. Ponieważ wtedy przebiegał główny szlak przepędu bydła z Polski do krajów cesarskich, w 1744 roku Maria Teresa wyraziła zgodę na zaprowadzenie w każdy pierwszy dzień miesiąca targu na bydło. Bielsko stało się też centrum handlowym dla wosku z Podola oraz płócien i pokrewnych materiałów produkowanych na Śląsku Cieszyńskim i w Polsce. Szeroko zakrojone projekty rozwoju tutejszego handlu, zwłaszcza wełną i woskiem, pokrzyżował wybuch wojny siedmioletniej (1756–1763), który sprawy gospodarcze w państwie austriackim zepchnął na dalszy plan – informował Piotr Kenig, historyk kierownik Starej Fabryki, Muzeum Historycznego w Bielsku-Białej.*

Kiedy w 1772 roku Austria włączyła do swojego terytorium Małopolskę. Bielsko jeszcze bardziej stało się ważne. Najlepszym tego dowodem były nie słowa, ale konkretne inwestycje. Najważniejszą było rozpoczęcie prac w 1782 r. przy tzw. szosie cesarskiej, która miała połączyć Wiedeń ze Lwowem krótszą drogą przez Ołomuniec, Frydek, Cieszyn i Bielsko. Tę strategiczną drogę ukończono w 1785 roku.

Jednocześnie żywiołowy rozwój miasta, sprawił, że o jego urbanistycznym charakterze decydował przypadek, w związku z tym chaos drogowy był wielki. O czym najlepiej świadczy ocena cesarza Józefa II, który 12 lipca 1766 roku na krótko odwiedził miasto i stwierdził, że to bardzo szpetne miasteczko¹. Kilka lat później, w 1779 r., postanowiono rozebrać mury miejskie, które przestały spełniać swoją dawną funkcję. Rozebrano również górną i dolną bramę, co otworzyło nowe możliwości zabudowy i poszerzenia wąskiego systemu dróg. Jednak nowa zabudowa ze względu na budulec, jakim ciągle jeszcze było drewno, była bardzo nietrwała. Z tego powodu można przyjąć tezę, że o kształcie miasta i jego dróg komunikacyjnych w dużej mierze decydowały kolejne pożary miasta.

Głównym traktem wiodącym z Bielska na zachód była początkowo dzisiejsza ulica Sobieskiego, najpewniej w 1787 roku zastąpiła ją nowo wybudowana ul. Cieszyńska, będąca fragmentem tzw. szosy cesarskiej (Kaiserchausse, Kaiserstrasse). Całość prac na odcinku Ołomuniec – Bielsko zakończono w 1787 roku. Szosa miała szerokość 9,5 metra, była wyposażona w rowy odwadniające i obsadzona drzewami. Równoległe do niej biegła droga do przepędu bydła².

Przeobrażenia urbanistyczne i rozwój przestrzenny w Bielsku w sposób zasadniczy rozpoczął się w XVIII wieku.

Za najstarszą mapę ukazującą układ komunikacyjny miasta, przyjmuje się dzieło Friedricha von Miega z lat 1779–1782³. Ukazuje ona zabudowania wraz z dzisiejszymi ulicami Orkana, Waryńskiego, św. Trójcy, Schodową, Zamkową. Uwidacznia kościół św. Mikołaja oraz zamek i browar. Stare miasto powoli zaczęło tracić na znaczeniu, a rozwój zaczął przenosić się na przedmieścia. Przedmieście Dolne rozciągało się na północ i północny wschód, Przedmieście Górne – na zachód i południe od centrum (wzdłuż ulicy Sobieskiego), a tzw. Blich rozrastał się wzdłuż rzeki w kierunku południowym.

1 M. Myska: *Cesta tisafe Josefa II. do českých zemí v roce 1766*. „Casopis Matice moravské” 124: 2005, nr 1, s. 93.

2 Por. Monografia Bielska Białej, Bielsko-Biała 2010, Tom III, s. 74.

3 Por. Friedrich von Mieg: *Karte des Königreichs Galizien und Lodomeien 1789–1882*. Józefińska mapa wojskowa, sporządzana pod kierunkiem Friedricha von Miega, w skali 1:28 800.

Szczególnie cenna dla prześledzenia rozwoju miasta jest panorama Samuela Johanný'ego z 1801 roku. Ten schematyczny drzeworyt ukazuje 12 najbardziej charakterystycznych ówczesnie budowli i miejsc. Dzięki czemu możemy w dużym uproszczeniu zobaczyć, jak na przełomie XVIII i XIX w. kształtował się tutaj system drogowy.



Panorama Samuela Johanný'ego z 1801 r.

1. Wzgórze Kozielec (Der Purzelberg) – pomiędzy obecnymi ulicami Sikorskiego i Lompy.
2. Kościół Parafialny pw. św. Mikołaja (Die Pfarrkirche).
3. Plebania (Die Pfarrei) – dom przy ulicy Schodowej 16.
4. Kościół pw. Świętej Trójcy (Die Dreifaltigkeitkirche).
5. Rynek miejski (Der Platz oder Ring). Prostokątny Rynek z czterech stron otaczała zwarta zabudowa kamienic z podcieniami, widocznymi zwłaszcza w zachodniej pierzei. (...) Z każdego naroża Rynku wybiegają po dwie ulice (obecne: Cieszyńska – Kościelna; Celna – Kręta; Słowackiego – Podcienie; Wzgórze – Schodowa), będąc traktami wylotowymi lub ku nim prowadząc. Na tle zachodniej pierzei widać parterowy budynek wagi miejskiej, wzniesiony w XVII wieku.
6. Młynówka zamkowa (Der Schlossgraben) – płynęła pomiędzy obecnymi ulicami Zamkową i 1 Maja, uchodząc do potoku Niper w rejonie Placu Chrobrego (Tópfierplatz).
7. Zamek książęcy (Das Fürstl. Schloss).
8. Gorzelnia zamkowa (Die Brandweimbrennerei).
9. Kościół ewangelicki (Evangel. Kirche).
10. Szkoły ewangelickie (Evang. Schule).
11. Szpital Świętej Anny (Das Spital).
12. Most na rzece Białej (Die Bialaer Brücke) – most łączący Śląsk Austriacki i Galicję (w miejscu obecnego mostu przy ulicy 11 Listopada)⁴.

Szkic Johanný'ego to najcenniejsza pamiątka z tamtego okresu, gdyż pożar z 1808 roku, który strawił całe miasto, po tamtych budowlach nie pozostawił śladu. Od tego momentu rozpoczyna się odbudowa miasta. Jaki przybrało kształt, można zobaczyć w pierwszym bielskim katastrze gruntowym sporządzonym w 1836 r. – *Dominują w nim dwa centra zabudowy – jedno skupione wokół staromiejskiego rynku, otoczone ulicami powtarzającymi bieg dawnych murów miejskich, drugie powstałe wokół Dolnego Rynku, obecnego Placu Smółki na Dolnym Przedmieściu. Znaczną powierzchnię zajmuje ogród książęcy, rozciągający się od zamku aż po zakole Białej. Ogród ten, założony już w 1489 roku, na początku XIX wieku był utrzymany w stylu geometrycznych założen francuskich, skupiony wokół centralnej alei wychodzącej na okrągły staw i odpowiadające mu rondo. We wschodniej części regularny podział kwater przechodził w kompozycję dwóch równoległych, serpentynowych alei.*

Zieleń towarzyszy też miejskiej zabudowie, osadzonej pośród przydomowych ogrodów i pól.

4 Por. Monografia Bielska Białej, Bielsko–Biała 2010, Tom III, s. 80–82.

Wśród nich na początku lat trzydziestych XIX wieku powstają dwa nowe cmentarze. Po epidemii cholery w 1831 roku, na płn.–zach. od nowo powstałej strzelnicy (ulica Słowackiego 2/a) założono cmentarz choleryczny. Dwa lata później, na północ od kościoła ewangelickiego na Bielskim Syjonie, wytyczono cmentarz ewangelicki (ulica Modrzewskiego), kończąc tym samym dwukonfesyjne użytkowanie cmentarza przy kościele św. Trójcy. Do nowo założonego miejsca pochówków wiedzie neoromańska trójarkadowa brama, będąca zamknięciem osi widokowej z Placu Marcina Lutra.

Zwartazabudowapozakwartalamiprzyrynkowymi rozpościera się wzdłuż traktów komunikacyjnych, a mianowicie: w kierunku zachodnim wzdłuż wspomnianych już ulic Sobieskiego i Cieszyńskiej; na północ wzdłuż szosy wrocławskiej (ulica Słowackiego) i drogi pszczyńskiej (ulica Barlickiego); na wschód poprzez Dolny Rynek biegła ulicą Ku Kładce (Steggasse) – jak zwano przeprawę na rzece Białej, dochodząc do ulicy u Listopada (Hauptstrafie), łączącej Bielsko i Białą. W kierunku południowym rząd domów sytuował się wzdłuż ulicy Blichowej (Bleichstrafie) – informowała dr Ewa Janoszek.



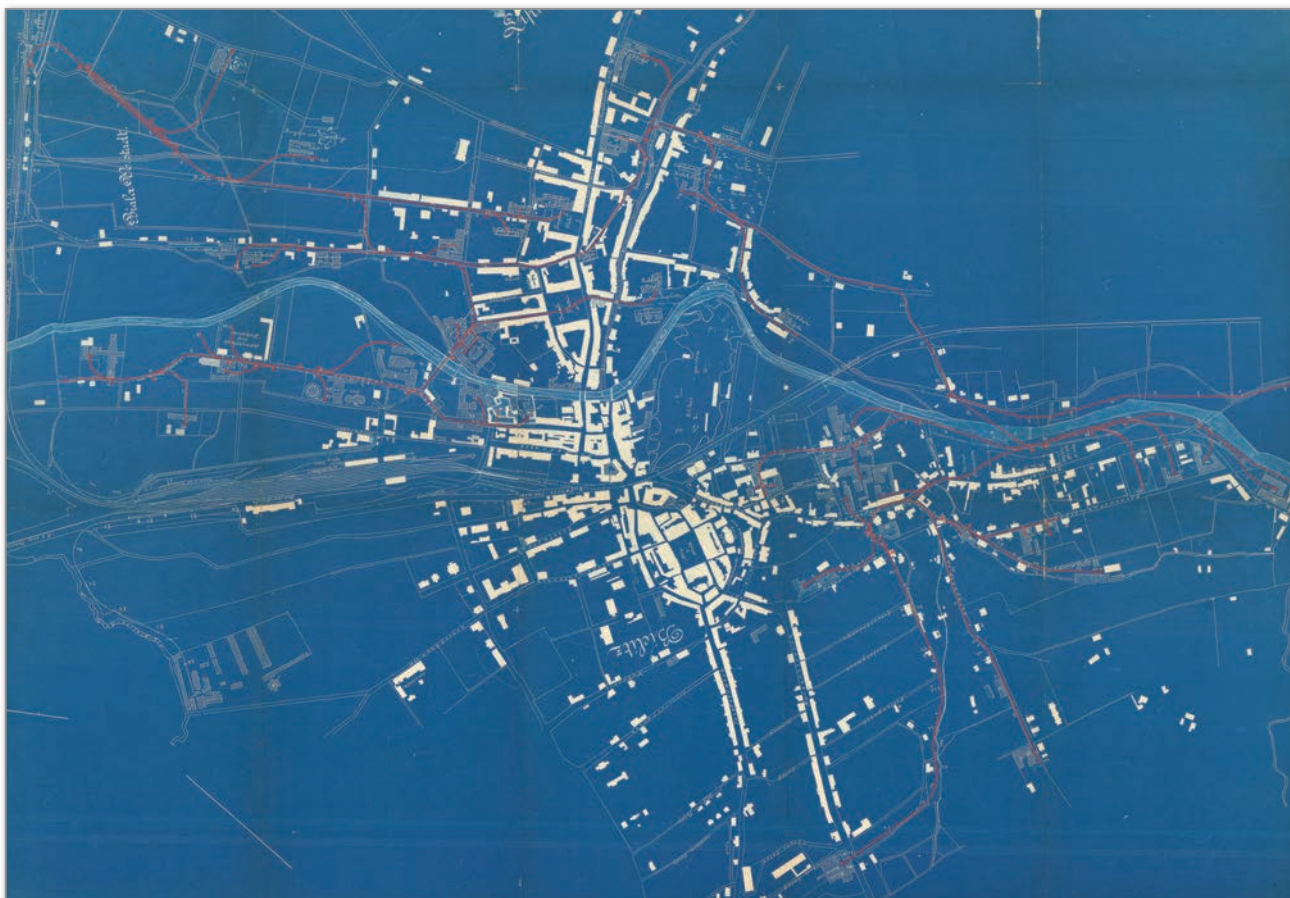
Bielsko składanka (wysłana 1.09.1902 r.)

Gdy wspominamy o układzie drogowym trudno nie wspomnieć o ciekach wodnych, które determinowały układ urbanistyczny, a co za tym idzie – system komunikacyjny. Oprócz rzeki Białej, z południa na północ płynęły dwie równoległe do niej młynówki. Jedna wypływała na Żywieckim Przedmieściu (w okolicy obecnego mostu na ulicy Leszczyńskiej), płynąc dalej wzdłuż ulic Partyzantów i Batorego. Druga miała początek w Kamienicy, płynąc wzdłuż ulicy Partyzantów na wcześniejszym jej odcinku i ulicy Młyńskiej. Obie łączyły się niemal w tym samym miejscu (przy zbiegu ulic Młyńskiej i Batorego) z potokiem płynącym doliną między wzgórzami Kozielec (Purzelberg) i Wzgórzem Młyńskim (Mühlberg), wzdłuż granicy z Górnym Przedmieściem (ulica Michałowicza). Dalej te trzy potoki, połączone w jedną Młynówkę, płynęły Żywieckim Przedmieściem pomiędzy ulicami 1 Maja i Partyzantów, wzdłuż murów wzgórza zamkowego i północną stroną Dolnego Rynku, wpływając ponownie do rzeki przy szosie cesarskiej. Pod zamkiem – przy Dolnym Młynie zamkowym – młynówka ta łączyła się z potokiem Niper, płynącym z Górnego Przedmieścia linią ulicy Nad Niprem, którą skanalizowano w 1863 r. Kilka z nich zostało przykrytych, o czym wspomnimy później.

Duży wkład w przeobrażanie miasta mieli tutejsi budowniczowie: Carl Bayer (1804–1881), Emanuel Rost senior (1816–1889), Emanuel Rost junior (1848–1915), Andreas Josef Walczok (1841–1908), Karl Korn (1852–1906).

Miasto dzięki rozwojowi techniki się przeobrażało. Powstała tutaj: gazownia (1864 rok), rzeźnia miejska (1876 rok), wodociąg (1895 rok), kanalizacja (początek XX wieku), elektryczność (1893 rok) oraz tramwaj (1895 rok), nowoczesny szpital (1893 rok).

W tym czasie dawny rynek Smolny (Pechring) przemianowano ok. 1890 r. na plac Gancarski (Töpferplatz) ponieważ handlowano tu wyrobami ceramicznymi. W miejscu postojów fiaków do lat 50. XIX w. stały dwa budynki mieszkalne⁵.



Mapa Bielsko i Białą początek XX w.



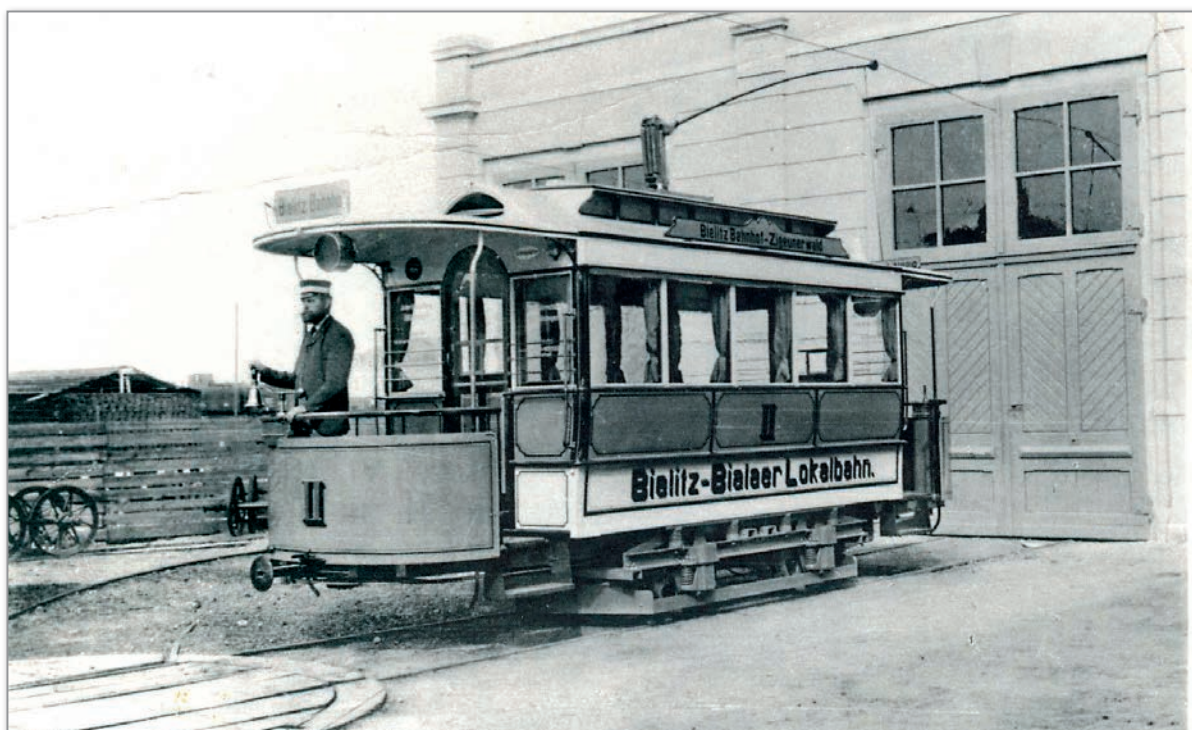
Bielsko, ulica obok elektrowni

5 Por. Monika Ćwikowska-Broda, Wiesław Ćwikowski, *Bielsko-Białą i okolice historia pocztówką pisana*, Bielsko-Białą 2008., s. 34.

TRAMWAJE W MAŁYM WIEDNIU

Infrastruktura drogowa w sposób zasadniczy zmieniła się wraz z pojawieniem się tramwajów. Aby uruchomić pierwszą linię tramwajową od dworca kolejowego do położonego za południową granicą miasta Cygańskiego Lasu, zawiązano 14 października 1894 roku Komitet Akcyjny Lokalnej Kolei Żelaznej. 7 lutego 1895 roku magistrat Bielska podpisał z nim umowę. Oficjalnie dokonał tego wiceburmistrz Emil Twerdy⁶. Koncesja udzielona na 60 lat przewidywała, iż pojazdy po wąskich ulicach mogły się poruszać z prędkością 8 km/h, a na szerokich mknąć z zawrotną szybkością 16 km/h.

Inwestycje wykonywała firma Bracia F. & C. Schulz. Przy okazji budowy torowiska dokonano wyprostowania ul. Blichowej koło elektrowni, przy okazji wycinając zabytkowe topole⁷. Po zakończeniu podstawowych prac budowlanych 25 października 1895 roku o 4 po południu odbyła się pierwsza jazda próbna⁸. Tramwaj powoli przetoczył się przez miasto, ku radości inwestorów. Jednak jak się okazało, uruchomienie stałych, ciągłych połączeń nie było takie proste, gdyż jeszcze w listopadzie gazeta donosiła: *„Już od dłuższego czasu czynią tu próby z nowo zbudowaną koleją elektryczną, które prawie zawsze niepomyślny dają rezultat, gdy wagon często wyrzucany bywa z szyn. Na szczęście po przerwaniu prądu elektrycznego wagon dalej się nie porusza”*⁹. Taki opis nie nastrojał zbyt optymistycznie do tego nowego środka lokomocji. Trzeba jednak pamiętać, że uruchamianie tramwajów napędzanych prądem było pionierskim zajęciem i to doświadczenia bielskie wykorzystywali inżynierowie elektryfikujący stolicę. „Silesia” z wielkim niepokojem opisuje problemy z odpowiednim ustawieniem mocy dostarczanej energii elektrycznej, donosi o wypadku, jaki zdarzył się na ulicy Blichowej, gdy tramwaj testowy wiozący grupkę dzieci wypadł z szyn. Na szczęście nikomu nic się nie stało¹⁰. Po wielu nieudanych próbach w końcu opanowano i obłaskawiono technikę, by po szynach mogły mknąć żółto–czarne tramwaje. W takie bowiem austriackie kolory państwowe pomalowane zostały wszystkie tramwaje jeżdżące po Bielsku.



Tramwaj przy zajezdni

6 Por. Jerzy Polak, *110 lat komunikacji miejskiej w Bielsku–Białej*. Bielsko–Biała 2005, s. 10.

7 Por. Piotr Kenig i Wojciech Kominiak, *Bielsko–Biała i okolice na dawnej pocztówce w czasach monarchii austro–węgierskiej*, Bielsko–Biała 2008, s. 117.

8 Por. „Silesia” nr 246, 25.10.1895, s. 3.

9 „Gwiazdka Cieszyńska” nr 48, 30.11.1895, s. 482.

10 Por. „Silesia” nr 272, 25.11.1895, s. 3.

Ostateczny sprawdzian dla pomysłodawców i wykonawców linii tramwajowej nastąpił 10 grudnia 1895 roku¹¹. W tym dniu doszło do odbioru techniczno–policyjnego, którego dokonała komisja, na której czele stanął nadinspektor Maxs Edler von Leber z Urzędu Kolei Lokalnych c.k. Ministerstwa Handlu w Wiedniu. Komisja pozytywnie zweryfikowała też umiejętności 6 pierwszych motorniczych. Egzamin zdali: Georg Jenker, Józef Menarski, Józef Stopka, Paul Lanz, Antoni Szypuła i Johann Kriebelt. W protokole zapisano: *wszyscy obywatele austriaccy, całkowicie zaznajomieni z manipulowaniem korbą nastawnika i drążkiem odbieraka*¹².

Sukces i duma udziałowców oraz magistratu miasta była ogromna, tym bardziej, że gdy po Wiedniu jeździły jeszcze tramwaje, ciągnięte przez konie, w Bielsku uroczyście fetowano zaistnienie tramwaju elektrycznego. Dzień 11 grudnia 1895 roku należy uznać za datę uruchomienia publicznej komunikacji w Bielsku. W tym też dniu świętowano w hotelu Kaiserhof (dzisiejszy Hotel Prezydent)¹³. Pierwszym kursowym tramwajem o godzinie 10 pojechali przedstawiciele Komitetu Akcyjnego, władze miejskie na czele z burmistrzem Karolem Steffanem i 28 radnych oraz zaproszeni goście. Kurs trwał 22 minuty. Ten symboliczny przejazd uważany jest za początek istnienia komunikacji zbiorczej na terenie miasta.

– *Ze względu na ciasnotę zabudowy Bielska, wąskie ulice i ich liczne zakręty, przyjęto zasadę, iż budowana linia będzie jednotorowa z mijankami, bez końcowych pętli, wąskotorowa o prześwicie torów 1000 mm. Cała trasa bielskiego tramwaju liczyła 4.959 metrów długości. Trakcję elektryczną wraz z koniecznymi urządzeniami zainstalowała firma IEG z Wiednia, była ona zasilana prądem stałym o napięciu 550 Volt.*– wyjaśnia dr Jerzy Polak, prezes honorowy Bielsko–Bialskiego Towarzystwa Historycznego i największy znawca tematyki tramwajowej¹⁴.

Powstała trasa tramwajowa miała ok. 5 km długości, znajdowało się na niej 14 przystanków, w tym 7 zlokalizowanych na mijankach, 2 znajdowały się na przystankach krańcowych.

Linia przebiegała wzdłuż dzisiejszych ul.: 3 Maja, Zamkowej (dawniej Kaiser Franz Josef– Strasse), 1 Maja (Alleegasse), pl. Adama Mickiewicza (Bleichplatz), Partyzantów (Blechichstrasse), gen. Kustronia, Bystrzańską, Olszówki. (Ostatnie trzy ulice nie mają odpowiednika niemieckiego, ponieważ nie istniały. Teren ten był podmiejskim i nie miał ulic.

Tę trasę początkowo obsługiwało 5 wozów motorowych typu „Kummer” z Drezna.

Była ona jednotorowa i w okolicy dzisiejszej ul Dąbrowskiego tory kolejowe przechodziły z prawej na lewą stronę.

Warto podkreślić, że o rozbudowie linii tramwajowej na teren sąsiedniej Białej myślano od samego początku. Pierwsze przymiarki ogłoszono w prasie już 20 grudnia 1895 roku, czyli 9 dni po oddaniu tramwajów do użytku¹⁵. O przymiarkach, by „tramwajka” miała swoją odnogę również w sąsiedniej Białej, wybitnie świadczy fakt, że chociaż tramwaj jeździł po Bielsku, to spółka w nazwie ujmowała zawsze oba miasta: „Bielitz – Bialaer Local Eisenbahngesellschaft (Bielsko–Bialska Spółka Lokalna Kolej Żelazna).

1 lutego 1897 roku towarzystwo zarządzające tramwajami stało się spółką akcyjną i zmieniło nazwę na Bielsko–Bialska Spółka Elektryczna i Kolejowa (Bielitz–Bialaer Elekttricitas und Eisenbanhn Gesellschaft). Tworzyło ją 110 akcjonariuszy głównie reprezentujących lokalny kapitał. Z punktu narodowościowego w 75% akcjonariuszami byli Niemcy, a w 25% mieszkający tu Żydzi¹⁶.

Firma dbała o utrzymanie niskich kosztów stałych przy jednoczesnej modernizacji taboru i sieci, co skutkowało coraz większym zainteresowaniem komunikacją miejską przez biedniejsze warstwy społeczne. Firma nie tylko wprowadziła specjalne tramwaje robotnicze, lecz widząc zainteresowanie klasy robotniczej w 1898 r. dokonała obniżki cen biletów. Nie można też bagatelizować intensywnie rozwijającego się ruchu turystycznego, którego bazą wypadową stał się Cygański Las. Już w 1901 roku „Gwiazdka Cieszyńska” pisała: *W każdą niedzielę i święto tramwaj elektryczny bielski, koleje i wózki w oblężeniu, a na wszystkich drogach roi się od łaknącej świeżego powietrza publiczności*¹⁷.

11 Por. „Silesia” nr 283, 8.12.1895, s. 3.

12 Por. Jerzy Polak, *Bielskie Tramwaje*, Bielsko–Biała 2004, s. 10.

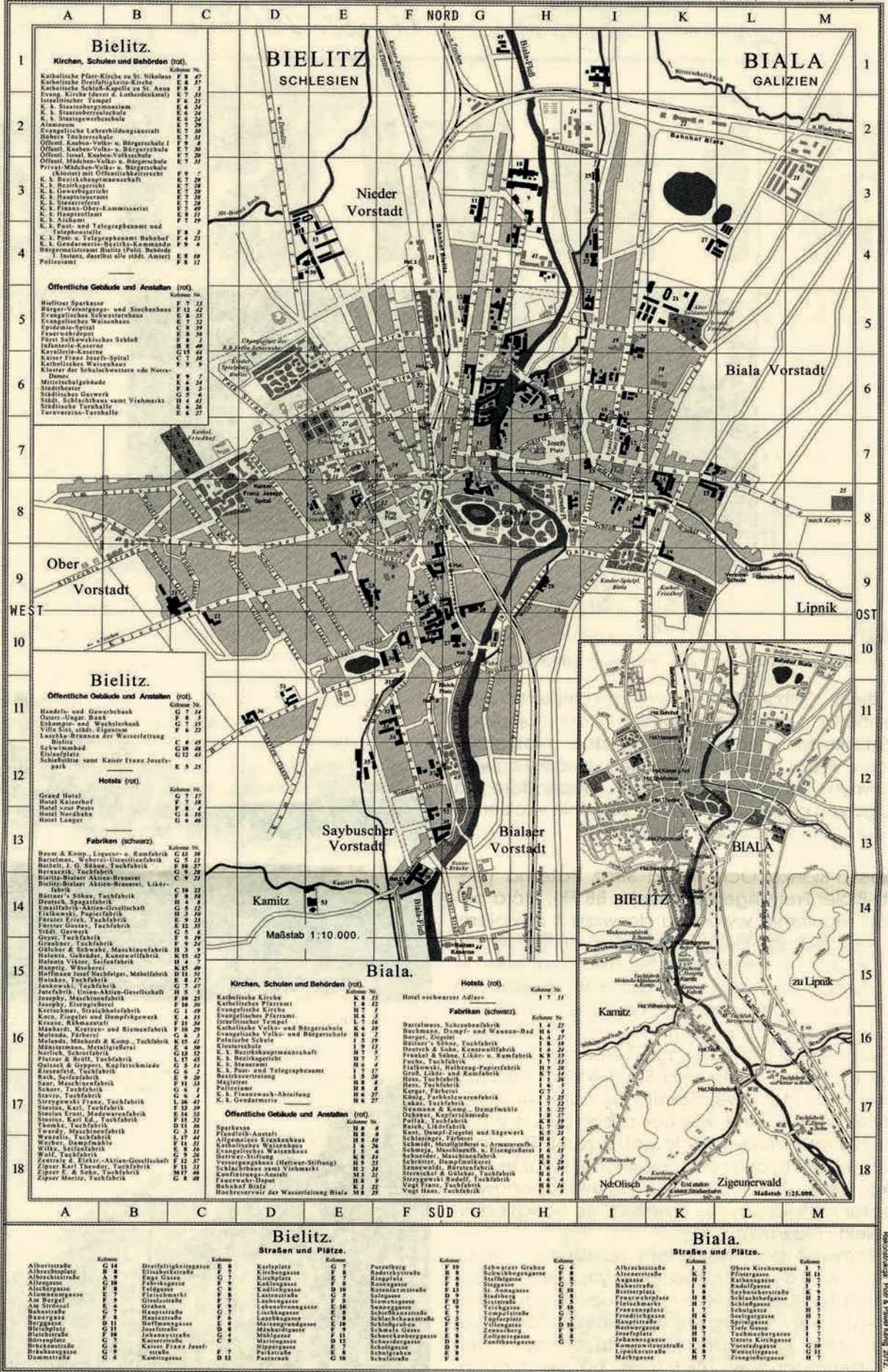
13 Por. „Silesia” nr 287, 13.12.1895, s. 3.

14 Por. Jerzy Polak, *Bielskie Tramwaje*, Bielsko–Biała 2004, s. 10.

15 Por. „Silesia” nr 295, 22.12.1895, s. 4.

16 Por. Jerzy Polak, *110 lat komunikacji miejskiej w Bielsku–Białej*. Bielsko–Biała 2005, s. 11.

17 Por. „Gwiazdka Cieszyńska” nr 34, 24.08. 1901, s. 416.



Bielsko i Biala, plan miasta 1904 r.

Ciekawostką tej linii jest to, że główna zajezdnia znajdowała się w połowie trasy obok wspomianej wcześniej elektrowni. To tam w 1913 roku rozbudowano zajezdnie i pomieszczenia biurowe. Firmą liczącą już wtedy 60 osób, dodajmy od 1896 roku, kierował inż. Henryk Peschke. Tabor liczył 9 wozów motorowych, 8 doczepnych i 1 specjalny¹⁸. Dodatkową specyfiką Bielska były specjalne bocznice i niewielkie odgałęzienia od głównej linii prowadzące do fabryk. To nimi wożono różnego rodzaju towary. Trasę stale modernizowano i poprawiano system mijanek. Ostatecznie na ulepszonej linii było już 16 przystanków i kursował również specjalny luksusowy pociąg teatralny. Co jakiś czas przedsiębiorstwo z Bielska jest pokazywane jako wzór do naśladowania. I tak na przykład w „Słowie Polskim” wychodzącym we Lwowie w czerwcu 1913 roku mogliśmy przeczytać: *Linia tramwaju elektrycznego w Bielsku powstała w r. 1895. t.j w rok po lwowskiej, która była pierwszą w Cislitawii. Linia tramwaju elektrycznego w Bielsku od dworca do Lasku Cygańskiego liczy 4 km. 980 m i należy do posiadających największą ilość krzywizn, bo 22,65 % ogólnej długości toru (w Krakowie zaledwie 14,85 %.) Tramwaj bielski posiadał w r. 1911 (z którego to roku datuje się ostatnia statystyka) 9 wagonów z dwoma motorami i 8 wozów przyczepnych. Razem wagony tramwajowe bielskie posiadają 330 miejsc siedzących i 317 stojących. Osób przewieziono w r. 1911. w Bielsku 817586, z czego na kilometr eksploatowanej przestrzeni wypada 168.470 osób rocznie*¹⁹.

Nie oznacza to, iż nie było problemów czy też trudnych sytuacji, co jakiś czas w prasie pojawiały się artykuły pt. Karambol z tramwajem elektrycznym. *We środę wieczorem wyjeżdżał wóz hotelowy z hotelu „Kaiserhof” i puściwszy się szybko, najechał na ulicy Franciszka Józefa na przejeżdżający właśnie tramwaj. Nastąpiło zderzenie, przyczem tramwaj się wykoleił. Oba wozy odniosły uszkodzenia. Na szczęście nie było w tramwaju żadnych pasażerów*²⁰. Jednak w całych dziejach funkcjonowania tramwajów w Bielsku nigdy nie doszło do katastrofy drogowej.



Bielsko

W marcu 1914 roku prasa zamieściła informację pt. *Starcie się z koleją elektryczną. Dnia 16. marca około godziny 2. po południu przejeżdżał parobek Józef Jura przez tor kolejowy. Równocześnie nadjechała kolej elektryczna w kierunku dworca. Kolasa i kolej elektryczna zderzyły się, przyczem parobek został ciężko poraniony. Kolasa zgruchotała się*²¹. Do kroniki kryminalnej miasta trafił również tramwaj jako miejsce groźnego zdarzenia w 1907 roku:

18 Por. Piotr Kenig i Wojciech Kominiak, *Bielsko-Biała i okolice na dawnej poczcie w czasach monarchii austro-węgierskiej*, Bielsko-Biała 2008, s. 117.

19 „Dziennik Cieszyński” nr 122, 1.06.1913, s. 3.

20 „Dziennik Cieszyński” nr 194, 24.08.1913, s. 3.

21 „Nowy Czas” nr 12, 22.03.1914, s. 91.

Do tramwaju elektrycznego wskoczył w sobotę robotnik Kwaśny z Bystrej polskiej i zaczął nożem żgać pasażerów. Aresztowany oświadczył, że przypuszczał, iż między pasażerami znajduje się jego brat, z którym się przed chwilą w mieście pokłócił i na którym chciał się pomścić²².

Pisząc o ciekawostkach na drogach warto przypomnieć, że użytkownikami dróg stali się również rowerzyści. Starostwo bielskie wezwało przełożonych gmin, aby ludność pouczała o wartości jazdy kołowej, która nie tylko uprawiana jest dla zabawy, lecz ma także znaczenie jako środek komunikacyjny. Zdarzyło się bowiem niejednokrotnie, że ludność wiejska stawiała przeszkody jadącym cyklistom. Przeciw takiemu pouczeniu nie mamy zgoda nic do zarzucenia, lecz wydaje się nam być rzeczą słuszną i doświadczeniem wskazaną, aby i cykliści zostali pouczeni, że niewolno im najeżdżać spokojnych przechodniów i kaleczyć ich, jak się to niestety dosyć często dzieje²³.

Również pojawienie się kolei w kierunku Żywca, przeprowadzone w latach 1876—1878 zmieniło układ urbanistyczny miasta. To nie tylko ułożenie szyn i wybudowanie nasypów, ale przede wszystkim konieczność przekopania 268 metrów tunelu kolejowego pociągnęło za sobą liczne zmiany. Na pierwszy ogień poszedł stary browar zamkowy i część murów w północno-wschodnim narożu. W tym też czasie nad Młynówką, płynącą wzdłuż murów zamkowych, przykrytą w 1883 roku, wytyczono ulicę Zamkową, łączącą bezpośrednio Przedmieście Dolne i Żywieckie – dotąd łączyła je jedynie ulica Pasternak (1 Maja). Rok wcześniej skanalizowano również potok Niper, a plac Bolesława Chrobrego (Topferplatz), pod którym przepływał, zaczął przejmować funkcję miejskiego rynku. Wzdłuż nowej ulicy Zamkowej w 1898 roku wzniesiono ciąg bazarów, zakrywających mur podzamcza.



Bielsko, ul. Zamkowa

Kolejna znacząca inwestycja drogowa została podjęta w Bielsku w 1889 roku. Wiązało się to z powstaniem budynku nowego dworca kolejowego. Do tej pory połączenie dworca z miastem umożliwiały ulice Barlickiego (Bahnstrasse) – biegnąca poniżej tunelu, i Wałowa (Dammstrasse). W związku z nowym dworcem wytyczono dzisiejszą ul. 3 Maja (Tunnelstrasse) Kaiser Franz Josef Strasse). Brukowana ulica dochodziła do tunelu, natomiast bruk „sięgnął“ budynku dworca w 1889 r. Z czasem to ona w sposób naturalny stała się najbardziej reprezentacyjnym traktem o wielkomiejskim charakterze. W 1898 roku z okazji jubileuszu 50 lat zasiadania na tronie cesarza Franciszka Józefa trakt przemianowano na ul. Kaiser Franz Josef Strasse²⁴.

22 „Gwiazdka Cieszyńska” nr 72, 7.09.1907, s. 362.

23 „Gwiazdka Cieszyńska” nr 30, 23.07.1898, s. 322.

24 Por. Monika Ćwikowska-Broda, Wiesław Ćwikowski, *Bielsko-Biała i okolice historia pocztówką pisana*, Bielsko-Biała 2008., s. 62.



Bielsko, ul. Zamkowa



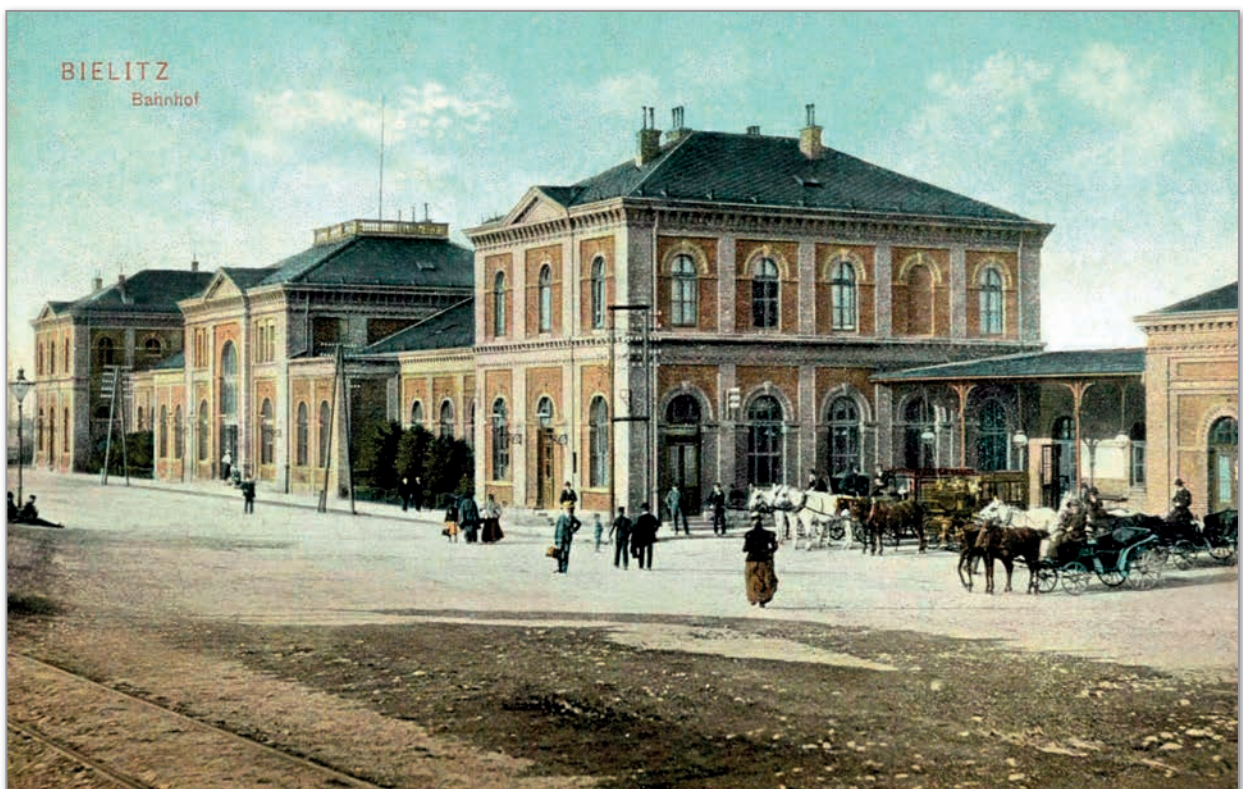
Bielsko, Bahnstrasse

Od nowej ulicy biegły liczne przecznice, krzyżując się z dzisiejszymi ulicami Mickiewicza, Krasieńskiego i Słowackiego. Tereny te stały się z czasem miejscem zabudowy willowej. Za budynkiem strzelnicy przy ulicy Słowackiego (Schiesshausstrasse) rozciągał się park miejski, powiększony w 1898 roku.

To również z budową kolei trzeba wiązać budowę wiaduktu dzisiejszymi ulicami Barlickiego i Wałową. Węzeł ten powstał przy dzisiejszym skwerze Esperanto w 1889 r., do tej pory istniała tylko ul. Wałowa, która tuż za wiaduktem skręcała w prawo, prowadząc w dół do starego dworca²⁵.



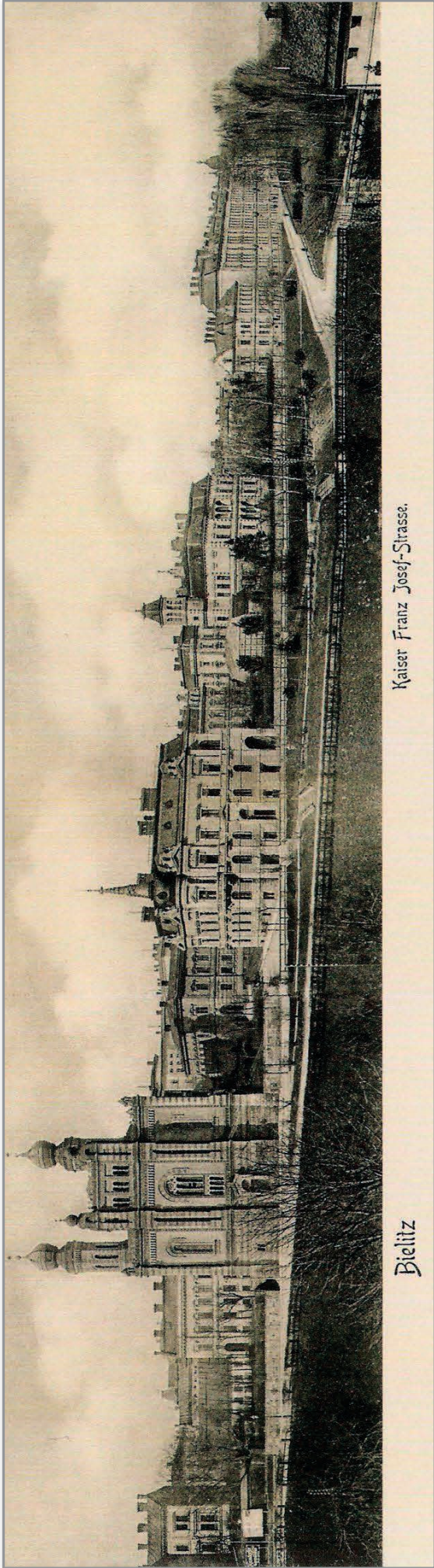
Bielsko, Tunelgasse



Bielsko, dworzec kolejowy

Jak widać z powyższych informacji, przestrzeń urbanistyczną i system dróg w Bielsku wytyczał najczęściej przypadek połączony z klęskami elementarnymi takimi jak pożar czy powódź. Jednak intensywna urbanizacja i uprzemysłowienie miasta pociągały za sobą konieczność zaprowadzenia ładu przestrzennego. *W tym celu w latach 1893—1894 przystąpiono do dokonania pomiarów geodezyjnych obu miast. Prowadził je Józef Hóltchel, emerytowany profesor geometrii Wyższej Szkoły Technicznej aw Wiedniu*²⁶.

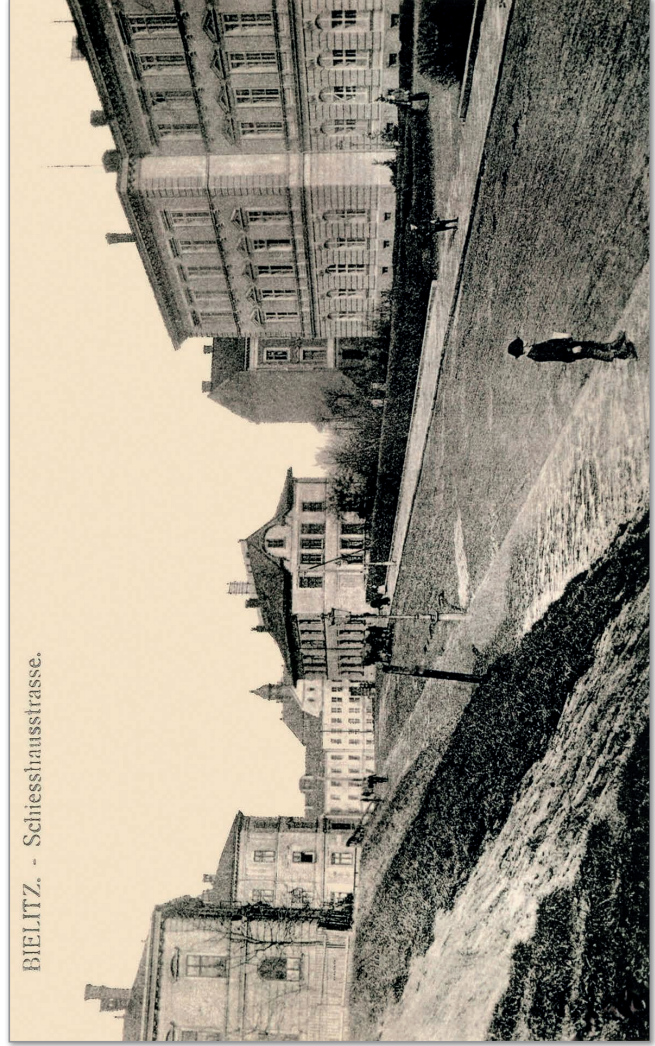
²⁶ Ewa Chojecka, *Architektura i urbanistyka Bielska-Białej 1855–1939*, Katowice 1987, s. 46.



Bieltitz

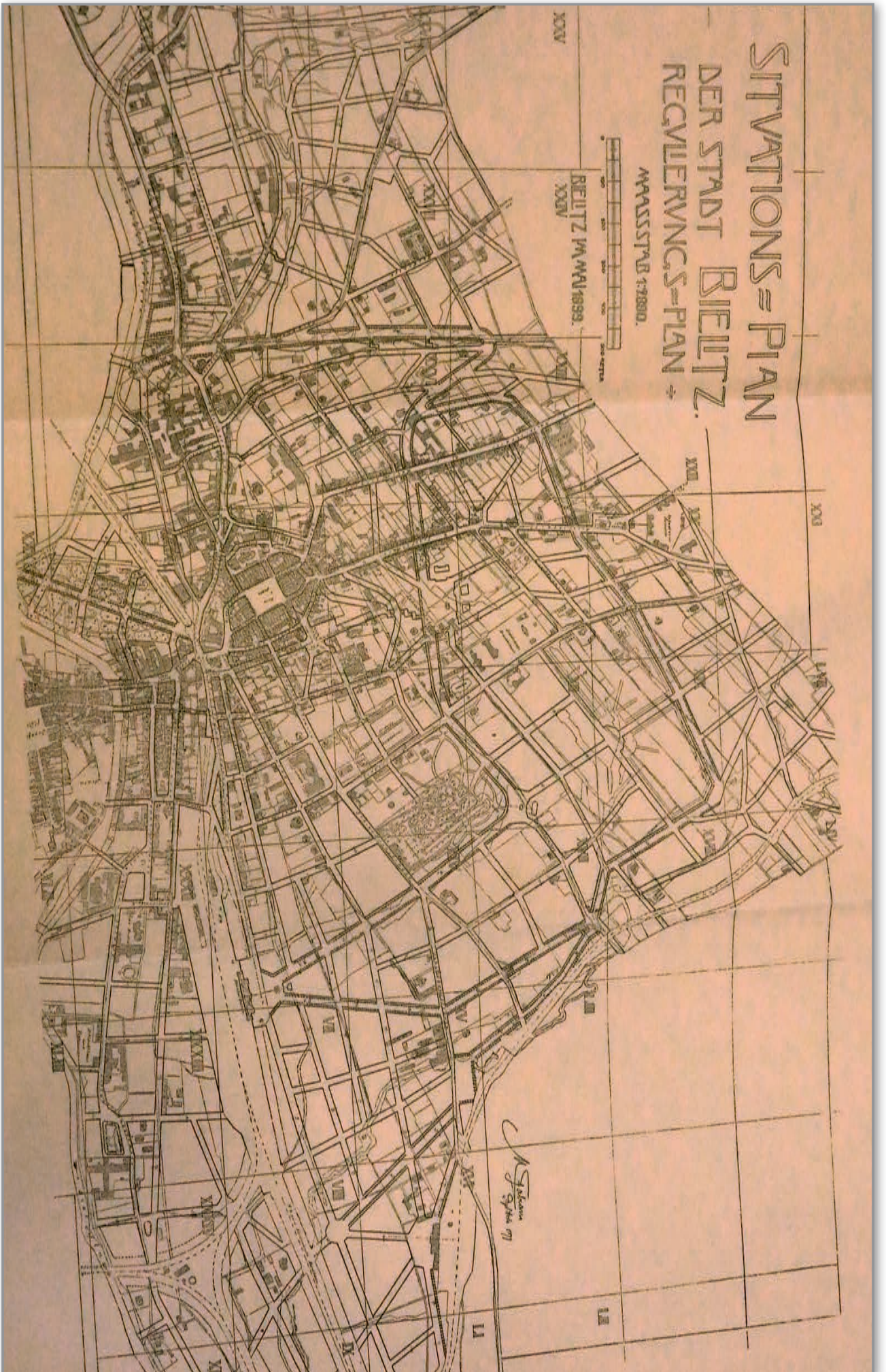
Kaiser Franz Josef-Strasse.

Panoramyczne ujęcie ul. 3 Maja w 1902 r. Na pierwszym planie synagoga i kamienica nr 13



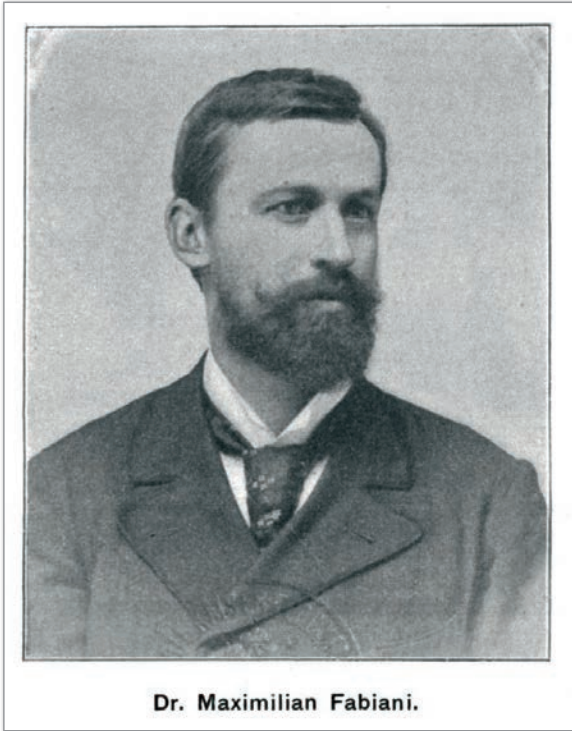
BIELTIZ. - Schiesshausstrasse.

Bielsko, Schiesshausstrasse



Miasto według Fabianiego, plan ulic

Takiego wielkiego dzieła podjął się Max Fabiani, który przygotował plan regulacji urbanistycznej Bielska. Pracę rozpoczął w 1898 r. Głównym celem jego projektu było w sposób racjonalny rozładować nasilający się ruch pieszy i kołowy i wytyczyć nowe arterie ruchu, tak aby swobodnie można się było poruszać pomiędzy poszczególnymi kwartałami miasta i po sąsiedniej Białej, która na początku też



Dr. Maximilian Fabiani.

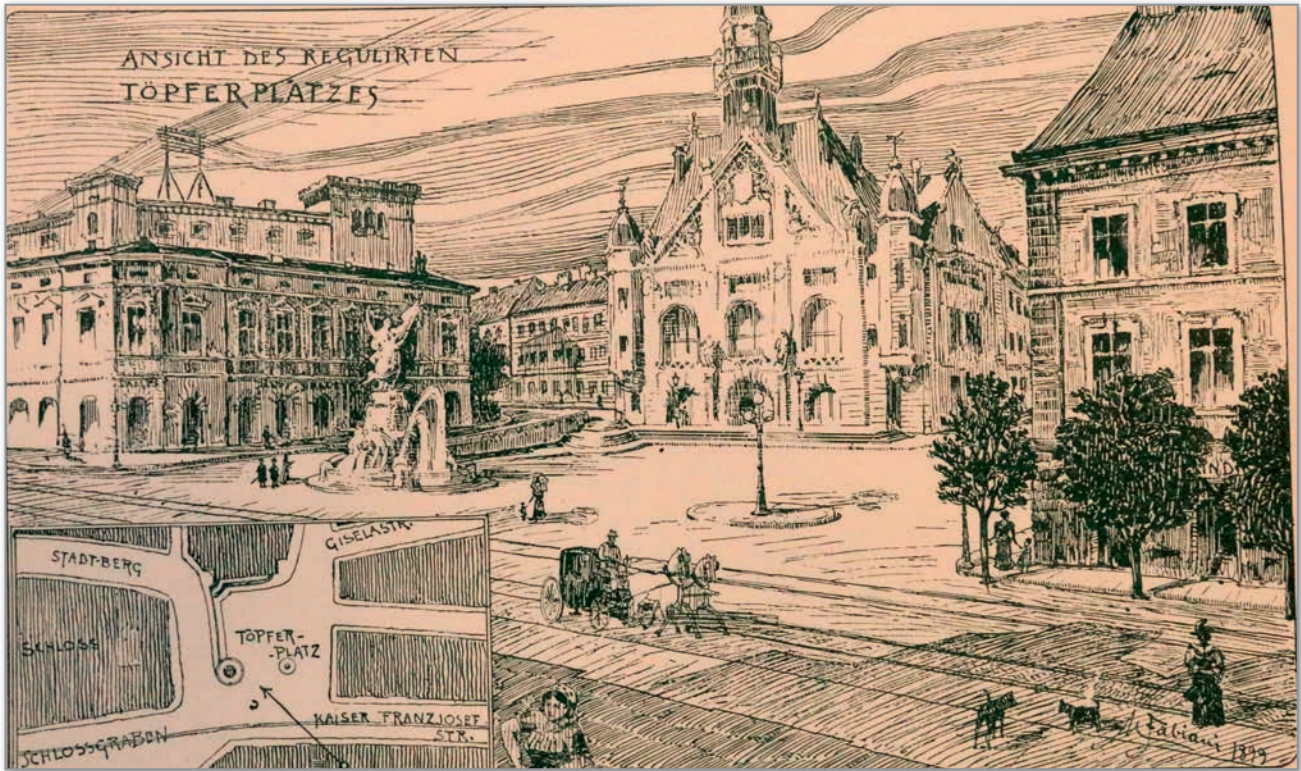
przyłączyła się do tej koncepcji. Młody architekt z Wiednia przygotował plan idealny. Dodajmy, że Fabiani dał się wcześniej poznać jako autor planu regulacyjnego Lubliany z 1895 roku. W tym wypadku jednak było mu łatwiej, gdyż proponował zmiany miastu zniszczonemu przez trzęsienie ziemi. W miastach nad Białą zastał zaś zwartą zabudowę, każda zmiana powodowała nie tylko naruszenie *status quo*, ale zatrzymanie interesów konkretnych mieszkańców.

Młody architekt prowadził prace od marca 1898 roku. W lutym 1899 roku jego wizje przedstawiono Radzie Miejskiej, która je zaakceptowała. Widząc rewolucyjne wręcz zmiany, rajcy postanowili do dyskusji włączyć mieszkańców. W tym celu wydali drukiem założenia planu. Śmiały plan zakładał uporządkowanie istniejącej zabudowy i wytyczenie planu przyszłościowego w dwóch horyzontach. Pierwszy wyznaczony na 5–10 lat zakładał porządkowanie terenu, poszerzanie istniejących ulic i budowanie chodników. Drugi natomiast wyznaczał plany na XX wiek, w którym uwzględniono nie tylko nowe arterie komunikacyjne, ale place czy kąpieliska.

W swych zabiegach porządkowania miasta Fabiani kierował się zasadą uchronienia substancji zabytkowej i wkomponowania jej w nowy układ miasta, a to w wyniku odsłonięcia niektórych widoków i utworzenia nowych przestrzeni śródmiejskich bez naruszania historycznej zabudowy – podkreśla prof. Ewa Chojecka.

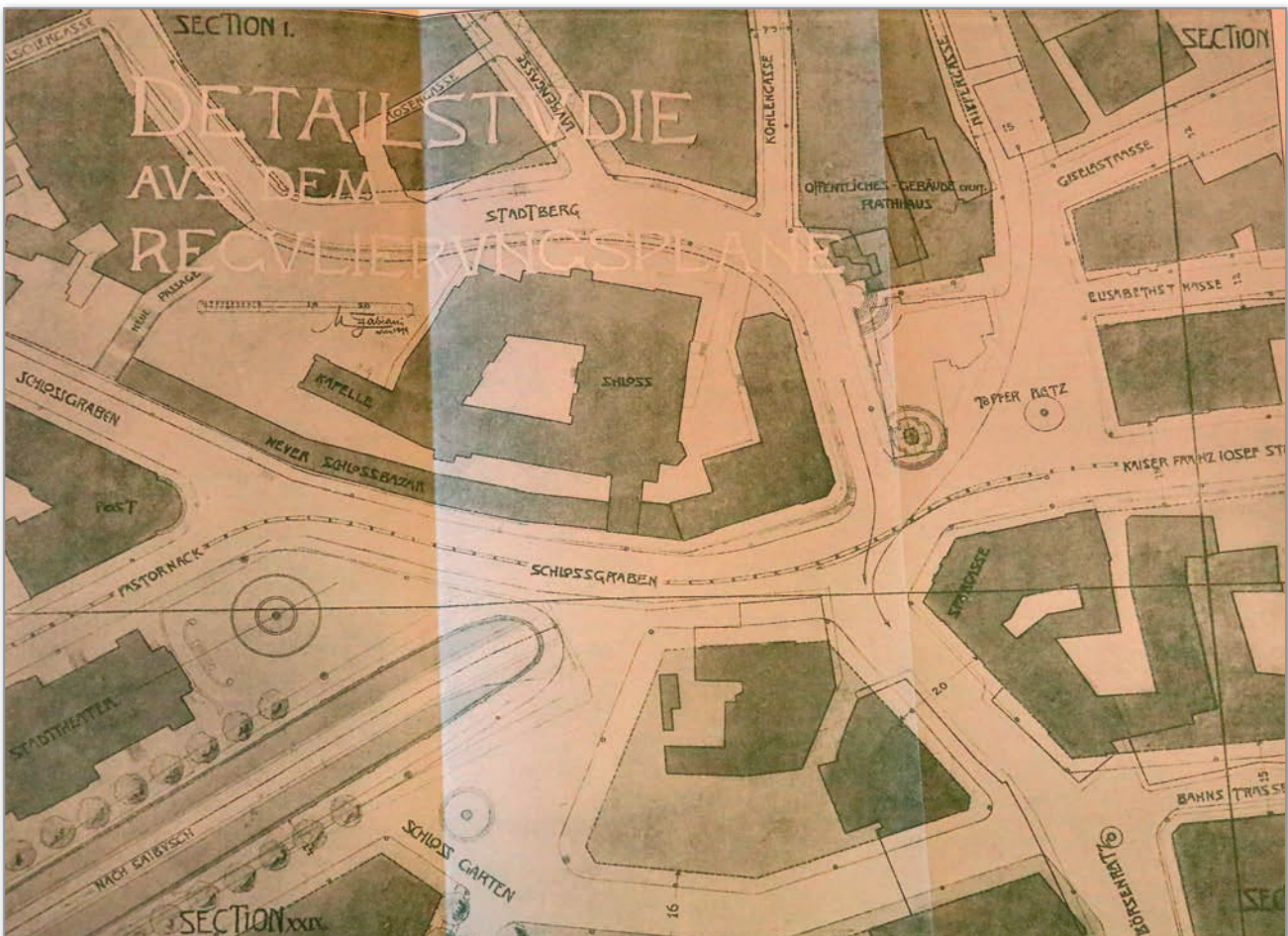


Bielsko



Plac Chrobrego wg Fabianiego

Równocześnie Fabiani dostrzegł, że miasto miało niewiele okazałych gmachów. Z tego powodu zaproponował na dzisiejszym placu Chrobrego (wtedy Gancarskim) usytuować monumentalny ratusz. Jako normę szerokości jezdni przyjmował dla głównych ulic 14–18 m, dla bocznych 6–10 m.



Plac Chrobrego i założenia obok wg Fabianiego

Istotą przedstawionego planu był podział ulic na już istniejące wychodzące z placu Chrobrego, który zmienił swój wygląd poprzez wyburzenie stojących tam domów, oraz stworzenie nowych przestrzeni

komunikacyjnych, które miały promieniście od placu Garncarskiego (Chrobrego) rozchodzić się tworząc swego rodzaju obwodnice centrum. *Ulice promieniste pełniły funkcję głównych arterii komunikacyjnych dla ruchu przelotowego, będąc zarazem najbardziej reprezentacyjnymi traktami miejskimi. Obwodnice służyły natomiast komunikacji wewnętrznej, dzieliły kwartały zabudowy i wyznaczały jej granice. System ten wyrastał z urbanistycznych teorii Otto Wagnera, zakładających nieograniczony rozwój miasta przez dodawanie kręgów obwodnic i przedłużanie ulic promienistych. Plan określał także kierunki rozwoju urbanistycznego miasta, dzieląc poszczególne kwartały miejskie pod względem ich przeznaczenia jako dzielnice mieszkalno-willowe, mieszkalne lub przemysłowe*²⁷.



Okolice teatru wg Fabianiego

Fabiani już pod koniec XIX wieku zaprojektował budowę dwóch obwodnic dla Bielska. Pierwszą wewnętrzną od dworca kolejowego na zachód wzdłuż wytyczonej wówczas ulicy Piastowskiej i dalej na południe wzdłuż obecnych ulic Listopadowej i Wyspiańskiego do nowego traktu równoległego do ulicy Michałowicza. Przy tej okazji zaproponował powiększenie parku miejskiego przy Strzelnicy aż do obecnej ulicy Piastowskiej.

Druga obwodnica zewnętrzna miała biec od dworca na północny zachód, dochodząc do traktu cieszyńskiego i łącząc się z południowym odcinkiem obwodnicy wewnętrznej. Co ciekawe, już wtedy zaprojektował także przejścia schodowe i pasaże, np. od ulicy Partyzantów do ulicy Lompy. Domagał się budowy mostu na rzece Białej przy placu Smółki, gdzie od 1892 roku istniała jedynie kładka dla pieszych. Był wizjonerem, który już wtedy widział na terenach tzw. ogrodów zamkowych (dzisiejsza ul. Bohaterów Warszawy i przyległe) dzielnicę mieszkalną. Zielony trójkąt nad potokiem Starobielskim przewidział pod budowę placów sportowych, a ul. Zamenhoffa zaproponował jako trasę rowerową²⁸...

O tym, że Fabiani patrzył na Bielsko i Białą całościowo, najlepiej świadczy zaprojektowanie, dla niego nieodzownej w mieście, dzielnicy robotniczej. Proponował powstanie domów robotniczych wzdłuż dzisiejszej ul. Michałowicza i Kamińskiego. Zaprojektował też wybudowanie hotelu robotniczego na 5000 miejsc. Warto w tym miejscu wyjaśnić, że w tamtym czasie miasta nad Białą były określane jako miasta bez robotników. Paradoks tego określenia wiązał się z tym, że robotnikom polskim zabraniano osiedlać się w mieście. Z tego powodu były lata, że do fabryk codziennie dojeżdżało nawet 12 tysięcy robotników. Teraz miałoby się to zmienić, co miało przyspieszyć rozwój miasta, gdyż robotnicy musieliby zarobione w Bielsku pieniądze wydawać na terenie miasta, a poprzednio zabierali je i w większości wydawali w okolicznych wsiach, przyczyniając się do ich rozwoju.

Fabiani podzielił miasto na pięć kwartałów.

- I. Stare miasto winno mieć zabudowę w miarę ujednoliconą.
- II. Strefa obejmująca obszar od zamku do dworca, tereny wewnątrz obwodnicy ulicy Piastowskiej

²⁷ Por. Monografia Bielska Białej, Bielsko-Biała 2010, Tom III, s. 252.

²⁸ Ewa Janoszek, Architektura przemysłowa Bielska i Białej w latach 1806–1939, Bielsko-Biała, s. 120–122.

i przy teatrze, wzdłuż ulic Sobieskiego i obecnej Partyzantów, winna mieć gęstą, zwartą zabudowę, jedynie z wąskimi pasami zieleni przed domami, z ograniczonym przemysłem.

III. Strefa przemysłowa i mieszkalna obejmuje tereny na zachód od ulicy Partyzantów oraz na północ od ulicy Piastowskiej.

IV. Strefa ściśle przemysłowa obejmuje przedmieście Leszczyn oraz tereny na północ od miasta w kierunku wsi Komorowice.

V. Strefa mieszkalno-willowa obejmuje tereny na zachód od ulicy Słowackiego, wzdłuż ulicy Grunwaldzkiej oraz południowe przecznice ulicy Cieszyńskiej (obecne ulice Kluski, Zdrojowa, Lompy).

Jak łatwo się domyślić, śmiały projekt musiał kosztować. Według samego autora koszt wykonania wszystkich innowacji wynosiłby ogromną sumę 900 000 florenów. Bajeczna suma przerażała mieszkańców. W tych okolicznościach Fabiani wybrał podstawowe jego zdaniem projekty, koncepcja została zredukowana do niemal połowy, to jest 500 000 florenów. Jak się jednak okazuje, nie tylko koszt stanął na drodze realizacji jego planów. Delikatnie rzecz ujmując, projekt wywołał sporo kontrowersji wśród mieszkańców miasta. Plany ukazano mieszkańcom i pozwolono im zgłaszać wnioski i poprawki. Ci gremialnie uznali, że lepsza jest „stara bieda”, a nowe rozwiązania mogą przynieść szkodę ich interesom. Również poważna i opiniotwórcza Komunalna Kasa Oszczędności oceniła projekt jako nierealny, dobry na jakąś bliżej nieokreśloną przyszłość. Wyjęto tylko niektóre z jego elementów i wprowadzono w czyn. Najlepszym przykładem tego może być postulowany przez niego pomysł, aby na terenie Białej przykryć potok Niwka i poprowadzić nad nim ulicę. Pierwszą część zakryto w latach 1912–1914, resztę w okolicach kościoła Opatrzności Bożej w 1964 roku. Mimo tego, że Biała wycofała się z projektu, to Fabiani uznał miasta za jedno i wszystkie rozwiązania proponował dla obu.

Wielki architekt pozostawił w Bielsku tylko jedną pamiątkę po sobie. To budynek Komunalnej Kasy Oszczędności (ulica Wzgórze 21). Wnętrze mieszczącej się tu kawiarni „Cafe de l’Europe” było uznawane za największy wyraz gustu i dobrego smaku.

Przedstawiono dość obszernie plany Maxa Fabianiego nie tylko ze względu na ich ówczesny rozmach, ale również dlatego, że i dzisiaj, w XXI wieku sięga się do jego wizji, którą on kreślił końcem XIX w. Warto też przypomnieć, że o takie plany Kraków pokusił się w 1910 r., a Warszawa w 1916 r.

Warto też wspomnieć o budowie mostu w rejonie dzisiejszych koszar przy ul. Leszczyńskiej. Rajcy miejscy starali się o sprowadzenie do miasta jednostki wojskowej. Posiadanie jednostki to prestiż i duże poczucie bezpieczeństwa, tu dochodził jeszcze czynnik narodowy, gdyż starano się o pułk dragonów, a oni w 90% rekrutowani byli z obywateli narodowości niemieckiej. Jednak te ewidentne plusy miały też minusy. Duża liczba młodych nieżonatych żołnierzy sprawiała rozliczne mówiąc delikatnie, problemy obyczajowe. Chcąc maksymalnie zmniejszyć ich uciążliwość, rozpoczęto budowę koszar na jedynym dogodnym terenie, który znajdował się za rzeką na terenie Galicji. Z tego powodu radni wystąpili do ministerstwa o wsparcie budowy nowego mostu, który w tych okolicznościach nabrał wagi strategicznego dla obronności kraju.

Późną jesienią 1902 r. bielska filia spółki *Pittel & Brausewetter* z Wiednia, specjalizującej się w budownictwie żelbetowym, oddała do użytku jednoprzęsłowy most na rzece Białej, usytuowany na osi ulicy Czerwonej Wieży (*Roteturmstrasse*), umożliwiający komunikację pomiędzy miastem i będącymi w trakcie budowy koszarami kawalerii na Leszczynach. Orędownikiem budowy koszar był dowódca I Korpusu w Krakowie, generał broni baron Eugeniusz von Albori, w związku z tym Rada Miejska nazwała jego imieniem ulicę prowadzącą do koszar oraz znajdujący się w jej ciągu most²⁹.

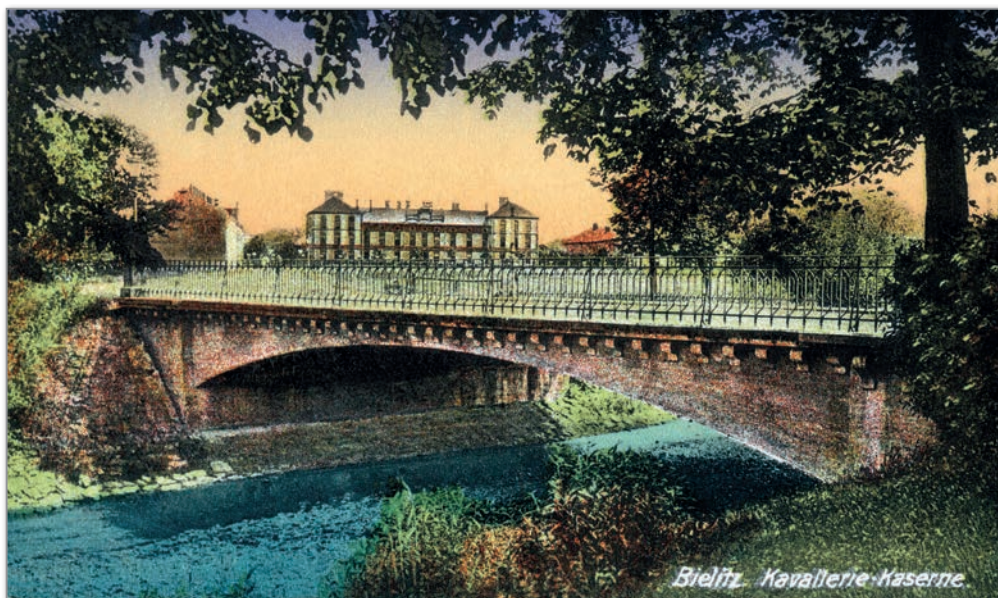
29 Piotr Kenig i Wojciech Kominiak, *Bielsko-Biała i okolice na dawnej pocztówce w czasach monarchii austro-węgierskiej*, Bielsko-Biała 2008, s. 118.



Miasto według Fabianiego



Budowa mostu do koszar, 1902 r.



Bielsko, most do koszar

Bielsko wyglądało imponująco dla przyjezdnych, którzy widzieli, jaka mizerota jest w innych miastach. Jednak dla tubylców lata 1911–1914 to lata niepokojów bałkańskich i związanego z nim kryzysu, kiedy miasto przeżywało stagnację.

Mniejsze wpływy do budżetu gminy powodowały, że miasta miały ogromne problemy, aby zamknąć budżet i ograniczały swoje działania do przysłowiowego łatania dziur. *Mizerya drogowa w Bielsku. Bielska ulica główna, będąca częścią gościńca państwowego, utrzymywana dlatego przez gminę za specjalnym odszkodowaniem, znajduje się w nadzwyczaj oplakany stanie na przestrzeni ulicy Kolejowej do mostu na Białce. Ani gmina, ani państwo nie poczuwa się do wybrukowania ulicy. Gmina nieraz już wносиła odpowiednie żądania, ale na darmo. Z okazji tej pisma przypominają następujący fakt z przed laty dziesięciu. W owym czasie łączył Białą z Bielskiem most drewniany, znajdujący się w takim stanie, że chwiał się przy przejeździe każdego więcej obciążonego wozu. Także nie można się było doprosić dokonania budowy mostu nowego. Wtedy wpadł na dobry koncept kupiec bielski, niejaki p. Blumenfeld. Z własnej inicjatywy wystosował on nagłący telegram do ministerstwa obrony krajowej, zwracając uwagę na niebezpieczeństwo dla wojska ze względu na stan mostu. Skutek był nadzwyczajny — w sześć tygodni rozpoczęto budowę mostu żelaznego. Może by i obecnie argument ten zaważył celem doprowadzenia jakiejś poprawy na głównej ulicy Bielska³⁰.*

³⁰ „Dziennik Cieszyński” nr 188, 17.08.1913, s. 3.

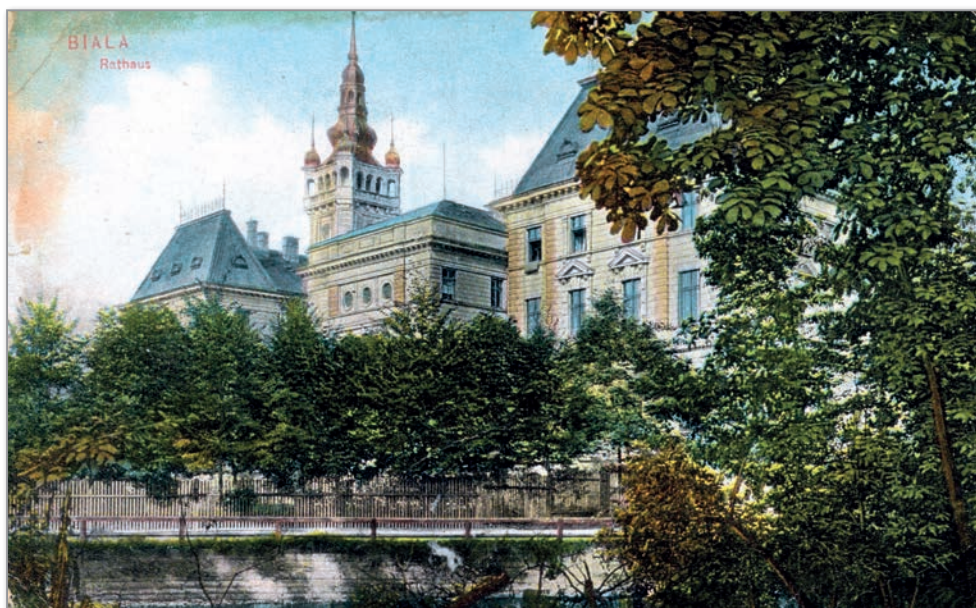
ROZDZIAŁ III

BIAŁA W DWUDZIESTOLECIU

Rada Miejska w Białej po dwóch swoich posiedzeniach w listopadzie 1918 r.¹, spełniając żądania miejscowego komitetu wykonawczego PKL uznała się za podległą państwu polskiemu i uchwaliła:

1. *Wywiesić z ratusza chorągiew polską państwową.*
2. *Zaprowadzić dla stron polskich ustne i pisemne urzędowanie w języku polskim.*
3. *Prowadzić korespondencję z władzami i publicznymi instytucjami polskimi w języku polskim.*
4. *Sporządzić tablice orientacyjne na ulicach miasta i biurach w języku polskim i niemieckim.*
5. *Wydawać ogłoszenia w języku polskim i niemieckim z podpisami w obu językach².*

Przyjęte rozporządzenia ułatwiały powstawanie nowej władzy, jednak nie było to łatwe. Tym bardziej, że organizowanie życia na nowo w powojennej rzeczywistości nie było łatwe, gdy wszystkie dotychczasowe formy działania przestały obowiązywać, a nowe dopiero się kształtował. Obrady miejskie pełne są uchwał w sprawach: zapomóg, dodatków drożyznianych, subwencji i dotacji. Z tego powodu o inwestycjach drogowych nie mogło być mowy.



Biała, ratusz

Niezależnie jednak od trudności organizacyjnych, narodowościowych i finansowych już w 1919 roku administracja Białej umacniała brzeg Niwki i wykonywał konieczne remonty. Między innymi umocniono brzeg rzeki Białej koło piekarni Józefa Rottera.

1920

Jednak prawdziwa systematyczna praca rozpoczęła się od 1920 roku. Już na kwietniowej sesji radni podnieśli subwencję dla Towarzystwa Upiększania miasta Białej ze 100 na 300 koron³. Jednak komisja budowlana i drogowa nie mogła przygotować planu pracy, gdyż nie wiedziała jakie ma środki do dyspozycji. W czerwcu wyasygnowano środki na ułożenie chodników przy ulicy Kolejowej, oraz tymczasowych chodników „szutrowych” przy ul. Hettwera⁴. Dużo dyskusji na lipcowej sesji zajęły plany

1 Por. Protokół z Rady Miasta 2.11.1918, s. 171. AMB 13/10/48.

3 Por. Protokół z Rady Miasta 13.04.1920, s. 36. AMB 13/10/23.

4 Por. Protokół z Rady Miasta 9.06.1920, s. 41. AMB 13/10/23.

brukowania ul. Lipnickiej. Koszt całości oceniono na 112 tys. koron. Jednak zdań w tym temacie było tyle, ilu radnych, w związku z tym temat został odroczony⁵. Na kolejnej sesji wrócił jak bumerang, ale tym razem krótko ustalono, że władz teraz nie stać na tę inwestycję i ul. Lipnicka zostanie tylko poprawiona⁶.

W sierpniu odebrano roboty brukarskie na mostku w obrębie Placu Deskowego. Co ciekawe, był on brukowany pieńkami z drewna przez firmę Karola Gliera z Bielska. Koszt wyniósł 5150 marek, pomniejszony o kaucję 500 marek., które wypłacone będą firmie 25 czerwca 1925 roku gdy minie minimalny okres gwarancji⁷. W grudniu magistrat zapłacił jeszcze 6443 marek firmie Brauserwietter za wykonaną pod to płytę betonową⁸.

Własnymi siłami miasto wykonało naprawę brzegu Niwki koło posiadłości Blechunera. Wydało na to 8000 Mp, a firma Leopold Landow i Ska, wycenił tę naprawę na 21.822 Mp⁹.

W grudniu wydano przepisy dotyczące układania chodników i krawężników przy ulicach i placach w Białej. Bardzo szczegółowe zapisy ujęto w 20 paragrafach i przyjęto z obowiązywaniem od 1 stycznia 1921 r¹⁰. Poddano też regulacji wygląd sztyldów i tabliczek z nazwami ulic¹¹. Zakupiono grunty na poszerzenie ul. Seeligerera w północno-zachodniej części o 3,5 m¹².

O tym, w jak trudnych warunkach przyszło realizować swoje zadania włodarzom, symbolicznie mówi fakt, że Rada Miejska w sali sesyjnej nie miała nawet własnego godła państwa. Do tej pory salę zdobił dumny biały orzeł na czerwonym tle, wypożyczony z Seminarium Nauczycielskiego na przyjazd generała Hallera. Teraz szkoła poprosiła o zwrot. W związku z tym radni uchwalili zakup nie tylko godła państwowego, ale również popiersia marszałka Józefa Piłsudskiego¹³.



Biała, ul. Komorowicka

Największy znawca historii Białej dr Jerzy Polak wyliczył: *Sieć uliczna Białej, na którą składały się w 1920 roku 32 ulice, 3 rynki i i plac (ulice Halcnowska i Komorowicka były państwowe). Na 8,4 km ulic 4,2 km było brukowanych kostką porfirową, 2 km tzw. makadamem i tylko 60 m kamieniami rzecznyymi. Reszta miała nawierzchnię szutrową. Chodniki były przeważnie asfaltowe (mało trwałe), częściowo sporządzone z płyt kamiennych. Po włączeniu Lipnika długość ulic wzrosła do 34 km, ale tylko 23% z nich miało bruki lub nawierzchnię asfaltową¹⁴.*

5 Por. Protokół z Rady Miasta 1.07.1920, s. 61. AMB 13/10/23.

6 Por. protokół z Rady Miasta 18.08.1920, s. 87. AMB 13/10/23.

7 Por. Protokół z Rady Miasta 18.08.1920, s. 91. AMB 13/10/23.

8 Por. Protokół z Rady Miasta 2.12.1920, s. 327. AMB 13/10/23.

9 Por. Protokół z Rady Miasta 5.10.1920, s. 211. AMB 13/10/23.

10 Por. Protokół z Rady Miasta 2.12.1920, s. 303–317. AMB 13/10/23.

11 Por. Protokół z Rady Miasta 2.12.1920, s. 319–323. AMB 13/10/23.

12 Por. Protokół z Rady Miasta 2.12.1920, s. 339. AMB 13/10/23.

13 Por. Protokół z Rady Miasta 2.12.1920, s. 353. AMB 13/10/23.

14 Monografia Tom IV, s. 239–240.

1921

Pierwszą sprawą z którą musiała się zmierzyć Rada Miejska, był wniosek o zmianę nazw stacji Biała i Biała Lipnik. Wniosek złożyło PKP motywując, że wiele miejscowości w kraju ma podobne nazwy. Po długiej dyskusji i różnych propozycjach ustalono, że Biała jako największa i najbardziej znana w Europie pozostanie przy swojej nazwie, a Biała-Lipnik będzie od teraz nazywała się po prostu Lipnik¹⁵.

Budżet przewidywał na ten rok 436.000.Mp. na budowę i utrzymanie dróg¹⁶.

We wrześniu odebrano definitywnie roboty żelazno-betonowe na moście nad Niwką na Placu Deskowym, jak również podkłady drewniane na tym moście i na moście „Moniera”¹⁷. Do komisji budowlano-drogowej weszli: inż. Kazimierz Łopata, Franciszek Gawęda, Józef Czernek, Wojciech Kołodziej, ks. Władysław Mączyński, Karol Thomke, Frderyk Szpilka, Rudolf Linert¹⁸.

1922

W lutym pojawił się problem na odcinku 25 metrów przykrycia Niwki, które zostało wykonane w 1916 roku. Pojawiły się pęknięcia i nierówności pomiędzy poszczególnymi płytami nakrywającymi sięgające nawet 2 cm¹⁹. Na majowej sesji postanowiono przygotować plan, jak te nierówności i pęknięcia naprawić²⁰. Ulicę Oskara Gulschela rok temu naprawiono za sumę 320.000 Mp, teraz postanowiono ją dokończyć wspólnie z największymi jej użytkownikami, gdyż potrzebowano 880.000 Mp. Ustalono, że miasto wykona ten remont, a później rzeczywiste koszty podzieli według klucza współwłasności²¹.

1923

W 1923 roku wybudowano betonowy most na Niwce na ulicy Ratuszowej. Rozbudowywane było oświetlenie gazowe miasta, posiadały je wszystkie ważniejsze ulice i place²². Jednak inwestycje drogowe schodzą na plan dalszy, gdyż galopujące ceny i podwyżki prądu i gazu sprawiały, że na drogi zwyczajnie brakowało środków. Wystarczy tylko zestawić, że w tym roku na roboty publiczne przekazano 11.500 zł, a na szeroko rozumiane drogi tylko... 500 zł²³.

1924

Kolejny rok również był mizerny gdy chodzi o drogi, a suma 450 złotych na wszystkie zadania z tego zakresu mówi wszystko²⁴... Warto natomiast przypomnieć, że po raz kolejny pojawiła się propozycja, aby wybudować linię tramwajową do Białej i Lipnika. Koszt inwestycji przewidziano na 100.000 zł. Radni zauważyli, że pokazano im dokładnie te same plany co przed wojną. Podkreślili, że żądania firmy są wygórowane i samorząd w tych okolicznościach bardziej skłania się do rozwoju ruchu autobusowego²⁵. W ramach przymiarek budżetowych uchwalono, że na drogi w przyszłym roku zostanie wydanych 101.500 zł²⁶.

1925

W poprzednim roku brukowaniem ulic zajmowała się firma Stefana Urbischa, która za swoje prace została wypłacona w lutym. Zapłacono 2.549 zł. Niestety rachunek nie wymienia, na jakich ulicach położono bruk²⁷. Zakupiono grunt na poszerzenie ul. Pfistera²⁸.

15 Por. Protokół z Rady Miasta 11.01.1921, s. 369. AMB 13/10/23.

16 Por. Protokół z Rady Miasta 1.03.1921, s. 431. AMB 13/10/23.

17 Por. Protokół z Rady Miasta 9.09.1921, s. 93–95. AMB 13/10/26.

18 Por. Protokół z Rady Miasta 4.11.1921, s. 167–169. AMB 13/10/26.

19 Pismo RM w Bielsku do RM w Białej z 22.02.1922, s. 1. AMB syg. Nr 13/10/974.

20 Por. Protokół z Rady Miasta 12.05.1922, s. 303. AMB 13/10/26.

21 Por. Protokół z Rady Miasta 27.10.1922, s. 435–537. AMB 13/10/26.

22 J. Polak: *Zarys dziejów Lipnika...*, s. 259

23 Por. Protokół z Rady Miasta 9.05.1924, s. 346. AMB 13/10/27.

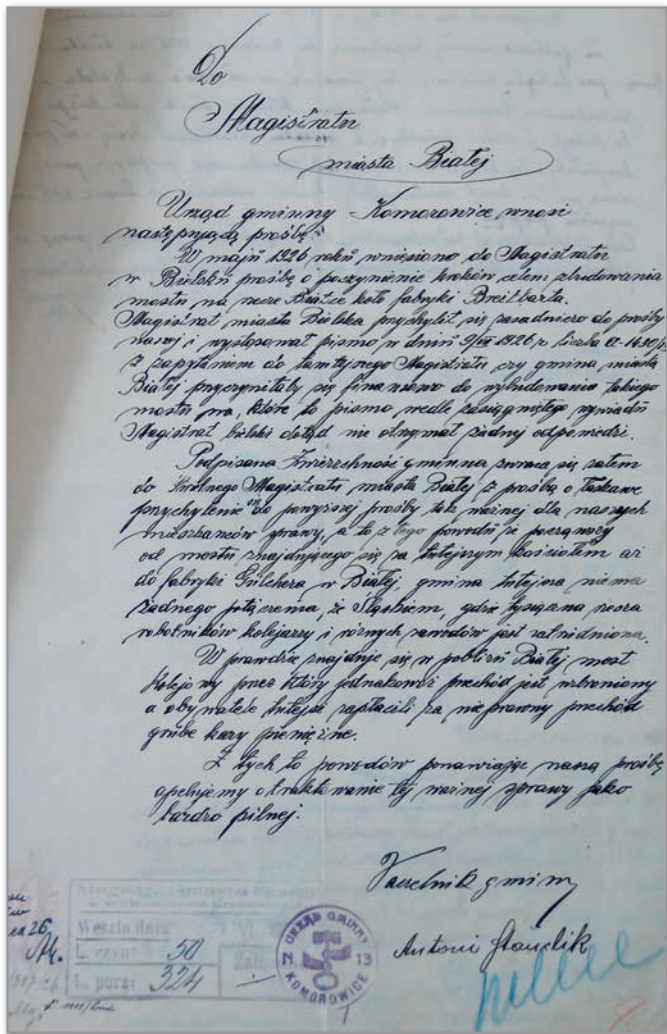
24 Por. Protokół z Rady Miasta 9.05.1924, s. 368. AMB 13/10/27.

25 Por. Protokół z Rady Miasta 24.06.1924, s. 397–398. AMB 13/10/27.

26 Por. Protokół z Rady Miasta 11.11.1924, s. 432. AMB 13/10/27.

27 Por. Protokół z Rady Miasta 17.02.1925, s. 448. AMB 13/10/27.

28 Por. Protokół z Rady Miasta 31.03.1925, s. 452. AMB 13/10/27.



1926 r. Komorowice, pismo w sprawie mostu

będzie miało ich polewanie specjalnym olejem Jeżeli będą zadowolające, to na wiosnę zastosuje się tę metodę w Białej³⁷.

W tym roku wybudowano lub też przebudowano rynek (kwota 6.22 zł), plac Ratuszowy (22.700 zł), oraz ulice: Hałcnowską (6.950 zł), Wenzelisa (8.650 zł), Hettwera (6.700 zł), w Leszczynach (2.000 zł), Lipnicką (1.900 zł), Komorowicką (15.100 zł). Na ulicy Kolejowej przygotowano pieńki drewniane kosztem 3.000 zł. Ponadto ulice: Rzeźni (400 zł), Oskara Gülchera (600 zł), Cyniarską (500 zł), Główną (400 zł), Zamkową (1.600 zł). Łącznie wszystkie te modernizacje połączone z bieżącym utrzymaniem dróg i mostów kosztowało miasto 324.113 zł³⁸.

1926

Początkiem roku mieszkańcy głównie Komorowic wystosowali do swojej gminy i do gmin Bielska i Białej list intencyjny, z prośbą o wybudowanie kładki na rzece Białej koło fabryki Breitnarty. Zaznaczyli, że mają już zebrane 200 zł, a gdy będzie trzeba, to deklarują zebrać nawet sumę 1000 zł. Na czele komitetu stanęli Karol Kraus i Jan Pysz. W celu zbadania zasadności i warunków technicznych

Od 1925 r., gdy połączono Białą i Lipnik, miastem w nowych granicach zarządzali komisarze rządowi; pierwszym był Mieczysław de Ines (1925–27)²⁹. I to na jego ręce wpłynęła petycja o to, by przejąć most w Mikuszowicach, który do tej pory użytkował i opiekował się nim zakład Plutzar i Brüll. Jednak odkąd pojawiła się bocznicca towarowa w Leszczynach do zakładów Ziegera, zakład przestał z niej korzystać, a co za tym idzie – dbać o niego³⁰. W związku z tym, aby ludzie mogli bezpiecznie korzystać z mostu potrzebny by nowy most. W tym jednak momencie magistrat w Białej ze względu na brak środków pozostał głuchy na te potrzeby.

Ze względu na to, że w Polsce jest dużo miejscowości o nazwie Biała, władze centralne zwróciły się do gminy, aby dołożyła określenie, by nazwa jednoznacznie wskazywała na tę konkretną miejscowość³¹.

Wykonano betonową podkładkę pod drewniany bruk przed ratuszem³². Zezwolono na budowę stacji benzynowej na pl. Wolności³³. Przeprowadzono dużą akcję porządkowania i umacniania brzegów Białki, Niwki i Straconki przed skutkami powodzi³⁴.

W przymiarkach budżetowych na rok 1926 na drogi i mosty przeznaczono 117.000 zł³⁵, później kwotę zwiększono do 151.500 zł³⁶. W Bielsku postanowiono zobaczyć, jakie skutki na ulicach

29 Por. Monika Ćwikowska–Broda, Wiesław Ćwikowski, *Bielsko–Biała i okolice historia pocztówką pisana*, Bielsko–Biała 2008., s. 125

30 Por. Pismo z 10.06.1925,

31 Por. Protokół z Rady Miasta 8.06.1925, s. 449. AMB 13/10/27.

32 Por. Protokół 21.07.1925, s. 478. AMB 13/10/27.

33 Por. Protokół 21.07.1925, s. 478. AMB 13/10/27.

34 Por. Protokół 21.07.1925, s. 480. AMB 13/10/27.

35 Por. Protokół 21.07.1925, s. 481. AMB 13/10/27.

36 Por. Protokół 21.12.1925, s. 531. AMB 13/10/27.

37 Por. Protokół 16.11.1925, s. 518. AMB 13/10/27.

38 Por. Protokół 21.12.1925, s. 528. AMB 13/10/27.

odbyła się 30 kwietnia wizja lokalna³⁹. Zainteresowane strony uzgodniły, że należy ponownie odtworzyć kładkę w tym terenie i postanowiono spotkać się 30 maja, aby uzgodnić koszty⁴⁰. Tu jednak okazało się, że organizatorzy popełnili nietakt, gdyż na wizję lokalną nie zaproszono nikogo z Białej. W tych okolicznościach w Białej sprawę odłożono ad acta. Naprawiając nietakt, mieszkańcy Komorowic napisali pismo z prośbą o pomoc, a Bielsko przysłało pismo o podziale kosztów: Komorowice miały dać 400 zł, a Bielsko i Biała po 750 zł⁴¹.

Do Magistratu w Białej pisali i inni jak choćby: Andrzej Szubert, Jakub Dymko, Jan Korzonkiewicz. Mieszkający w bliskim sąsiedztwie potoku Niwka zwrócili się z prośbą, aby brzeg został wybetonowany, gdyż istniejąca do tej pory droga przestała istnieć, gdy zabrała ją woda. Wspomniani zadeklarowali, że przekażą na ten cel 2000 zł⁴². Miasto uznało racje wnoszących i poprosiło o kosztorys prac.

1927

Podjęto decyzję o wybrukowaniu fragmentu ul. Lipnickiej, który dochodzi do ul. Żywieckiej. W ramach wykorzystania niezastłoniętej Niwki pojawił się pomysł, aby w kilku miejscach stworzyć baseny do rzecznych kąpielii⁴³. Projekt ten szybko oprotestowali okoliczni mieszkańcy.

W związku z planowanym powołaniem szkoły rolniczo-sadowniczej na gruntach ofiarowanych przez arcyksięcia Karola Stefana, uchwalono za kwotę 60.000 zł, nabyć tłucznia i kamienia podkładowego, aby skomunikować ten teren⁴⁴.

Ustalono przejście z ul. Szkolnej na ul. Leszczyńską, zatwierdzono poszerzenie ul. Hałcnowskiej do 12 metrów w okolicy firmy Rosta, 8-metrową ulicę Ogrodową z chodnikiem od strony parku. Postanowiono też wykonać chodnik żużłowy wzdłuż ul. Złote Łany⁴⁵.

Jak zwykle, uzgodnienia dotyczące budowy mostów i kładek trwały długo. Zaniepokojeni brakiem odpowiedzi ze strony Białej mieszkańcy Komorowic napisali kolejne pismo proszące o wsparcie budowy kładki. W odpowiedzi Magistrat Białej stwierdził, że nie widzi uzasadnienia ekonomicznego dla miasta, aby dokładać się do tego przedsięwzięcia, gdyż będą z niego korzystać mieszkańcy Komorowic i Hałcnowa, którzy będą udawać się do pracy w Bielsku. Dla tego, to te trzy podmioty powinny uczestniczyć w budowie kładki⁴⁶.

Wprowadzono zakaz przejazdu samochodom ciężarowym ul. Komorowicką i Piłsudskiego i zaplanowano remont na ul. Gülchera⁴⁷.

W tym roku wprowadzono w Białej funkcję komisarza rządowego. Pełnili ją: Antoni Pająk (1927–28), Michał Zawadzki (1928–29), Zygmunt Döllinger (1929–31), Lucjan Bastgen (1931–34). Później znowu był burmistrz. Funkcję tę do wybuchu II wojny światowej pełnił Zbigniew Łuniewski⁴⁸.

1928

Budżet na ten rok przewidywał 287.540 zł. na drogi, mosty, budowę i konserwację⁴⁹.

Uzgodnienia w sprawie wybudowania kładki na rzece Białej koło fabryki Breitnarty trwały w najlepsze, jedyny postęp w tym temacie to zgoda Białej na bliżej nieokreślone wsparcie⁵⁰. Stało się to podczas obrad tymczasowego zarządu miasta 16 lipca⁵¹. Miała to być trzecia część subwencji, jaką dało miasto Bielsko.

39 Por. Pismo Magistrat Bielska L. A-1439, z 16.04.1926, s. 1. AMB syg. Nr 13/10/966.

40 Por. Pismo Magistrat Bielska L. A-1430/11, z 20.05.1926, s. 1. AMB syg. Nr 13/10/966.

41 Por. Pismo Magistrat Bielska L. A-1430/13, z 9.07.1926, s. 1. AMB syg. Nr 13/10/966.

42 Por. Pismo do Magistratu w Białej z 10.08.1926, s.1–2, AMB syg. Nr 13/10/972.

43 Por. Protokół z 22.07.1927, s. 10, syg. AMB Nr 13/10/37.

44 Por. Protokół z 22.07.1927, s. 40, syg. AMB Nr 13/10/37.

45 Por. Protokół z 1.08.1927, s. 45–46, syg. AMB Nr 13/10/37.

46 Por. Pismo z Komorowic z 3.07. 1927, s. 1 i zapis na odwrocie pisma. AMB syg. Nr 13/10/966.

47 Por. Protokół z 14.10.1927, s. 67, syg. AMB Nr 13/10/37.

48 Por. Monika Ćwikowska-Broda, Wiesław Ćwikowski, *Bielsko-Biała i okolice historia pocztówką pisana*, Bielsko-Biała 2008., s. 125.

49 Por. Protokół z 12.03.1928, s. 156, syg. AMB Nr 13/10/37.

50 Por. Pismo z Komorowic z 12.07. 1928, s. 1 i zapis na odwrocie pisma. AMB syg. Nr 13/10/966.

51 Por. Protokół z 16.07.1928, s. 219, syg. AMB Nr 13/10/37.

Natomiast budowa betonowych zapór na Niwce koło posesji Andrzeja Szuberta, Jakóba Dymko i Jan Korzonkiewicza ruszyło z miejsca, gdyż Magistrat przyjął kosztorys i starał się do dotacje z Urzędu Wojewódzkiego. Urzędnicy wyższego szczebla, czyli Kierownictwo Regulacji Rzeki Białej i Rzek Granicznych w Katowicach, uznali pilność tych prac, jednak na ochronę brzegów Niwki nie przyznali środków, gdyż takich zadań nie mogą dofinansowywać⁵².

Pozwolono na ustanowienie przystanku autobusowego na pl. Wolności⁵³.

Podsumowując roczną działalność Rada Przyboczna dla miasta Białej w sprawozdaniu ujęła, że dokonała modernizacji i remontów na 21 ulicach za sumę 11.551 zł. Niestety nie podała na jakich ani też jaki był zakres prac⁵⁴.



Biała, rynek

10 października 1928 roku Rada Przyboczna wprowadziła 33 nowych nazw ulic w Lipniku, a ponadto przemianowała kilka ulic w Białej. I tak plac Deskowy zmieniono na plac Kościelny, ulicę Główną na 11 Listopada. *Plac Rzeźnicki na ul. Seeligera, ul. Cyniarską na ul. Bema, nazwę ul. Kościelnej na Górną, a dotychczasowa Kościelna Górna otrzymuje nazwę ul. Hałcnowskiej, która rozpoczyna się od dotychczasowego placu Deskowego, ul. Św. Jana od dotychczasowego placu Deskowego, ul. Św. Jana biegnie do domu Staplera nr 308 włącznie, nazwę ul. Kościelnej dolnej znosi się, a dotychczasowa Kościelna Dolna otrzymuje nazwę ul. Sukiennicza, która rozpoczyna się od dotychczasowego placu Deskowego, ul. Krótka na ul. Seeligera, zakończenie przy ul. Nad Niwką, ul. Lipnicka – biegnie od ul. Żywieckiej do kościoła katolickiego w Lipniku, ul. Nadbrzeżna na plac Ratuszowy, ul. Ogrodowa na ul. Nadbrzeżną, ul. Piłsudskiego biegnie aż do mostu Moniera, ul. Przedmiejska na ul. Legionów, ul. Rzeźni na ul. Rzeźni Miejskiej, ul. Sykolnia na ul. Staszica, ul. Czarna Droga na ul. Hettwerowa, (do fabryki Strzygowskiego), Droga Leśnicza – na ul. Polna, od Kościoła kat. w Lipniku do gościńca obok Leśniczówki, Droga od Krzyża Złote Łany do do Straconki – na ul. Złote Łany, Stara droga – na ul. Sobieskiego, Droga Straceńska – na ul. Straconki, Droga Wróblówka – na ul. Wróblowicką, Drogę Złote Łany – na ul. Złote Łany, Drogę dostarczanej wody – na ul. Leszczyńską, ul. Zipsera Dolna – na ul. Zipsera. Nowe ulice: ul. Obok Frankla przy folwarku Zipsera – na ul. Kazienierza Wielkiego, ul. nad bożnicą do folwarku Bajarka – na ul. Kasińskiego, ul. za zbiornikiem na północ p.gr. 4080/1 – na ul. Wicnentego Pola, za zbiornikiem na wschód na p.gr. 4090/1 na ul. Romanowicza, za zbiornikiem droga na północ na p.gr. 4596/1 na ul. Kościuszki, od Hetmańskiej ku grunt. Rosta przy cegielni – ul. Słowackiego; I poprzeczna na gruntach Rosta*

52 Por. Pismo Kierownictwo Regulacji Rzeki Białki i Rzek Granicznych w Katowicach do Magistratu w Białej L. 290 z 22.07.1928, AMB syg. Nr 13/10/972.

53 Por. Protokół z 16.07.1928, s. 220, syg. AMB Nr 13/10/37.

54 Por. Protokół z 2.10.1928, s. 228, syg. AMB Nr 13/10/37.

– ul. Reymonta, I równoległa na gruntach Rosta – ul. Łukasiewicza, II równoległa na gruntach Rosta – ul. Asnyka, ul. Od Komorowickiej do zakł. Kontumaryjnego – ul. Miarki, ul. na północ od realności Korna – ul. Żeromskiego, ul. na południe od realności Korna – ul. Kasprowicza, ul. okólna na gruntach Kółka Rolniczego – ul. Głowackiego, ul. przed kapliczką na ul. Guteskiego. Na gruntach żywieckich I równoległa ul. Tarnowskiego, II równoległa Akademi Umiejętności, III równoległa ul. Mickiewicza. I prostopadła – ul. Konopnickiej, II prostopadła – ul. Batorego, III prostopadła – ul. Łokietka, IV prostopadła Gab. Narutowicza, V prostopadła – ul. Lenartowicza, VI prostopadła – ul. Mikołaja Reja, VII prostopadła – ul. Sienkiewicza, VIII prostopadła – ul. Krasickiego, ul. łączące Złote Łany z Kościelną – ul. Langiewicza, ul. Nad Niwką do Kościelnej w Lipniku – ul. Moniuszki, przedłużenie ul. Kościelnej do Straconki – ul. Poniatowskiego, pierwsza poprzeczna na wschód za ul. Graniczną – ul. Władysława Jagiełły, równoległa do ul. Hałcnowskiej na gruntach Krynickiego ul. Kopernika⁵⁵.

Podjęto decyzję, że zadrzewienie ulic, czyli ich obsadzenie wzdłuż drzewami, podejmie miasto tam ,gdzie to jest możliwe, natomiast ul. 11 Listopada i Żywiecka, mają zostać zadrzewione przez instytucje państwowe⁵⁶.



Kładka nad Białą

W tym czasie powrócono do pomysłu z początku XX wieku budowy przeprawy pomiędzy ul. Republikańską w Bielsku, a Wenzelisa w Białej (dzisiejsza ul. 1 Maja i Sempołowskiej). Do pomysłu powrócono dopiero po ponad 20 latach. 11 października na wspólnym posiedzeniu bielsko-bialskiego komitetu komunikacji uchwalono wybudować most żelazno-betonowy ciężki u wylotu Aleji Blichowej w Bielsku w przedłużeniu północnego frontu domu Bordlowej przy ul. Wenzelisa, przewidziany planem zabudowy obu miast, jako najkrótsze połączenie Bielska z rozbudować się mającą stacją Biała-Lipnik. (...) Do kosztów budowy tego mostu w kwocie ok. 100.000 zł. winna być zawiązana Ska drogową⁵⁷. Jednak do realizacji pomysłu nie doszło

Przy tej okazji postanowiono również przystąpić do budowy kładki dla pieszych konstrukcji wiszącej na rzece Białej poniżej mostu kolejowego

linii Bielsko – Kalwaria przy podziale kosztów z klucza ustalonego w 1903 roku: 5/7 Bielsko, 2/7 Biała.

Postanowiono również wybudować żelazno-betonowy most łukowy w miejscu grożącej zawaleniem i nie nadającej się do remontu kładki drewnianej w przedłużeniu ulicy Nad Niwką w Białej i Nad ścieżką w Bielsku. Koszt ok. 70.000 zł. Koszt natomiast nowej kładki obliczono na 8.000 zł.

1929

Głównym tematem tego roku jest proces włączania Straconki do Białej. Wszystkie jego aspekty w tym drogowe, poruszano na trzech sesjach które odbyły się w marcu. Jednak w lipcu radni uznali, że takie połączenie nie jest korzystne jak to z 1925 r. kiedy przyłączano Lipnik⁵⁸.

Ze względu na to, że Starostwo Powiatowe chciało sprzedać „wałek drogowy”, magistrat postanowił przed zakupem wypożyczyć go na próbę⁵⁹.

W kwietniu przeznaczono 3.000 zł na naprawę ul. Św. Jana i 100 zł na ul. Złote Łany⁶⁰.

55 Por. Protokół z 10.10.1928, s. 278–279, syg. AMB Nr 13/10/37.

56 Por. Protokół z 26.11.1928, s. 324, syg. AMB Nr 13/10/37.

57 Por. Protokół z 11.10.1928, syg. Nr 13/10/961. AMB syg. Nr 13/10/966.

58 Por. Protokół z 15.07.1929, s. 156, AMB syg. Nr 13/10/28.

59 Por. Protokół z 14.03.1929, s. 368, syg. AMB Nr 13/10/37.

60 Por. Protokół z 29.04.1929, s. 66, syg. AMB Nr 13/10/28.

Staje rozwijający się ruch samochodowy i wzrastająca liczba wypadków spowodowały, że Urząd Budowlany królewskiego wolnego miasta Białej zaproponował uregulowanie ruchu ulicznego w śródmieściu Białej⁶¹.

1. *Wjazd na ul. 11. Listopada winien być zatrzymany i dozwolony do części południowej miasta, wyłącznie z ulicy Ratuszowej i Żywieckiej, od strony zaś północnej wyłącznie na Rynku i pl. Wolności. Inne ulice mające wlot przy ul. 11. Listopada powinny być wyznane za jednokierunkowe, z ruchem od ulicy 11. Listopada na zewnątrz. Tu należy ul. Krótka, Głęboka, Kościelna dolna i górna, Seeligera, Komorowicka na przestrzeni od ul. 11 Listopada do ul. Targowej, Sukiennicza i Hałcnowska na przestrzeni od ul. 11. Listopada do ul. Paderewskiego. Ruch z Hałcnowa winien być skierowany na ul. Piłsudskiego i ul. Kolejową na pl. Wolności.*
2. *Ruch samochodów ciężarowych w kierunku Bielska winien się odbywać mostem Moniera, zaś z Bielska do Białej w sposób dotychczasowy.*
3. *Część pl. Deskowego przy kościele, pomiędzy mostkiem na Niwce a ul. Żywiecką, należy zamknąć dla ruchu kołowego, który może się odbywać po stosownym przebrukowaniu północnym brzegiem Niwki, wzdłuż muru Domu Katolickiego. Z powyższym łączy się zamknięcie wlotu ul. Hettwerowej do pl. Kościelnego.*
4. *Ponadto ruch jednokierunkowy winne otrzymać następujące ulice:*
 - a. *Prawy brzeg ul. Nad Niwką pomiędzy ul. Szpitalną i pl. Deskowym w górę rzeki, lewy zaś w dół rzeki.*
 - b. *Ul. Zamkowa i jej przedłużenie ku pl. Ratuszowemu, kierunek od pl. Ratuszowego i ul. Szpitalnej do ul. Hettwerowej i Żywieckiej.*
5. *Ruch pieszy w ul. 11. Listopada winien być ustawiony w kierunku ku Lipnikowi chodnikiem lewym (północnym) w kierunku ku Bielsku chodnikiem prawym (południowym).*

Radni zatwierdzili te pomysły, dokonali tylko korekty: wjazd od strony ul. Komorowickiej ku Rynkowi winien się odbywać ul. Piłsudskiego i ul. Cyniarską, zaś ul. Komorowicka pomiędzy ul. 11. Listopada i ul. Paderewskiego winna mieć ruch jednokierunkowy od ul. 11. Listopada na zewnątrz. Kierunki jazdy należy oznaczyć kolorowymi tablicami⁶². Dyskusja nad projektem odbyła się 6 czerwca na Radzie Miejskiej⁶³.

W czerwcu przekazano środki na remont dróg: 50.000 zł na ul. 11 Listopada, 18.212 zł na ul. Lipnicką i 4.114 zł na Hałcnowską. Po dyskusji uznano, że na 11 Listopada wystarczy 9.871 zł i postanowiono rozszerzyć chodnik i naprawić ul. Św. Jana za 17.000 zł, a pozostałą kwotę prawie 17 tys. zł pozostawić jako rezerwę. Ostatecznie jednak pozostałą kwotę rozdysponowano pomiędzy ul. Lipnicką i ul. Sobieskiego⁶⁴.

Towarzystwo Naftowe Limanowa uzyskało pozwolenie na postawienie stacji benzynowej na rynku za kwotę rocznego czynszu 2.600 zł⁶⁵.

Budżet przeznaczony na drogi wynosił 303 tysiące złotych⁶⁶. Ułożono bruk na moście Moniera⁶⁷.

Ostatecznie sprawę budowy w Bielsku / Komorowicach kładki na rzece Białej koło fabryki Bretnarty przeciął wojewoda, i nakazał przygotować w budżecie kwotę 5.000 zł, na pokrycie kosztów tej budowy⁶⁸. W odpowiedzi Magistrat Białej zatwierdził przekazanie 2.000 zł z tzw. wydatków nadzwyczajnych, przypominając, że korzyść z tego mostu będzie miało głównie miasto Bielsko. Równocześnie magistrat informował, że kwota 5.000 zł to wszystko, co miasto ma w budżecie na remont i budowę wszystkich kładek. Ostatecznie 5 września władze wojewódzkie śląskie i krakowskie uznały, że udział Białej w wysokości 2.000 zł jest sprawiedliwy. Postanowiono przygotować projekt, wedle którego kładka będzie kosztowała 4.000 zł.

61 Protokół z 17.04.1929, s. 402–403, syg. AMB Nr 13/10/37.

62 Por. Pismo Urzędu Budowlanego królewskiego wolnego miasta Białej L. 1026 z 27.03.1929, s. 1–2. AMB syg. Nr 13/10/967.

63 Por. Protokół z 6.06.1929, s. 123–124, AMB syg. Nr 13/10/28.

64 Por. Protokół z 26.06.1929, s. 132–133, AMB syg. Nr 13/10/28.

65 Por. Protokół z 15.07.1929, s. 145, AMB syg. Nr 13/10/28.

66 Por. Protokół z 15.07.1929, s. 154, AMB syg. Nr 13/10/28.

67 Por. Protokół z 14.07.1929, s. 474, syg. AMB Nr 13/10/37.

68 Por. Decyzja wojewody L. SM; 229, Fin, z 24.07.1929, s. 1.



Kościół katolicki w Białej na tle Hanzlika.

Kładka nad potokiem Niwka koło Hanzlika

Zakwestionowano ułożenie krawężników przy ul. Kolejowej i Żywieckiej, które wykonywała w roku 1928 i 29 firma Macieja Jurasza z Kęt⁶⁹. Biała corocznie organizowała konkurs ofert na brukowanie. Ten, kto dawał najniższą cenę, wygrywał. W archiwach zachowano całe postępowanie przetargowe, lecz tylko z rzadka zaznaczano, jakie ulice były brukowane.

Jesienią boje toczono o przejezdność ul. Lipnickiej, Żywieckiej i Leszczyńskiej ze względu na nawożoną glinę. Proponowano także przenieść przystanek autobusowy z Rynku na plac Deskowy dla autobusów kursujących w stronę Lipnika i Straconki, a na placu Wolności dla autobusów kursujących w stronę Hałcnowa i Kóz⁷⁰.

Końcem roku o zabezpieczenie brzegów Niwki wystąpił również Komitet Kościelny z Lipnika, który zwracał uwagę nie tylko na katastrofalny ich stan, ale również na to, że gdyby w rejonie ul. Kościelnej wybuchł pożar, to straż pożarna nie mogłaby tam dojechać⁷¹. W odpowiedzi Magistrat zapewnił, że sprawa ta trafi zaraz w styczniu na posiedzenie Rady Miejskiej w Białej.

1930

Jak zapowiedziano, tak też zaraz w styczniu zabrano się za potok Niwka. 10 stycznia odbyła się wizja lokalna, która stwierdziła *znaczne oberwanie brzegów*. Jednak ich całościowa naprawa i regulacja należy do województwa. Miasto ze swej strony zadeklarowało pomoc w miejscowym zabezpieczeniu brzegu i budowie mostku nad potokiem⁷².

Szczególnie pracowity dla radnych był marzec, aby uchwalić budżet spotkano się aż sześciokrotnie 5,6,7,18,20 i 21 marca. W ustaleniach zdecydowano m.in. o budowie chodników wzdłuż ulic: Sobieskiego, Żeromskiego, Bartosza Głowackiego, Asnyka i Zipsera⁷³.



Biała, koperty przetargowe na bruk, 1930 r.

Kładka na rzece w rejonie ul. Nad Niwką została zamknięta. Stało się to po ostatniej powodzi, gdy jej część zabrała rzeka. Obudowa była pilna, gdyż przez zamknięcie tego mostu kupcy skarżyli się na spadek obrotów⁷⁴. Zebrała się specjalna międzymiastowa komisja, która przeprowadziła 19 sierpnia wizję lokalną w terenie i uznała, że trzeba natychmiast wybudować w tym miejscu kładkę za około 6.000 zł, która ma służyć do wybudowania mostu z prawdziwego zdarzenia⁷⁵. Plan i kosztorys wykonały służby z Bielska i przesyłały do Białej z prośbą o poniesienie

69 Por. Decyzja Magistrat Białe L.47/95/1930. AMB syg. Nr 13/10/964.

70 Por. Protokół z 2.10.1929, s. 174–175, AMB syg. Nr 13/10/28.

71 Por. Pismo Urzędu Parafialnego w Lipniku L.791, z 30.11.1929. AMB syg. Nr 13/10/972.

72 Por. Protokół po wizji lokalnej L. 49/169/29 z 10.01.1930, AMB syg. Nr 13/10/972.

73 Por. Protokół z 18.03.1930, s. 281, AMB syg. Nr 13/10/28.

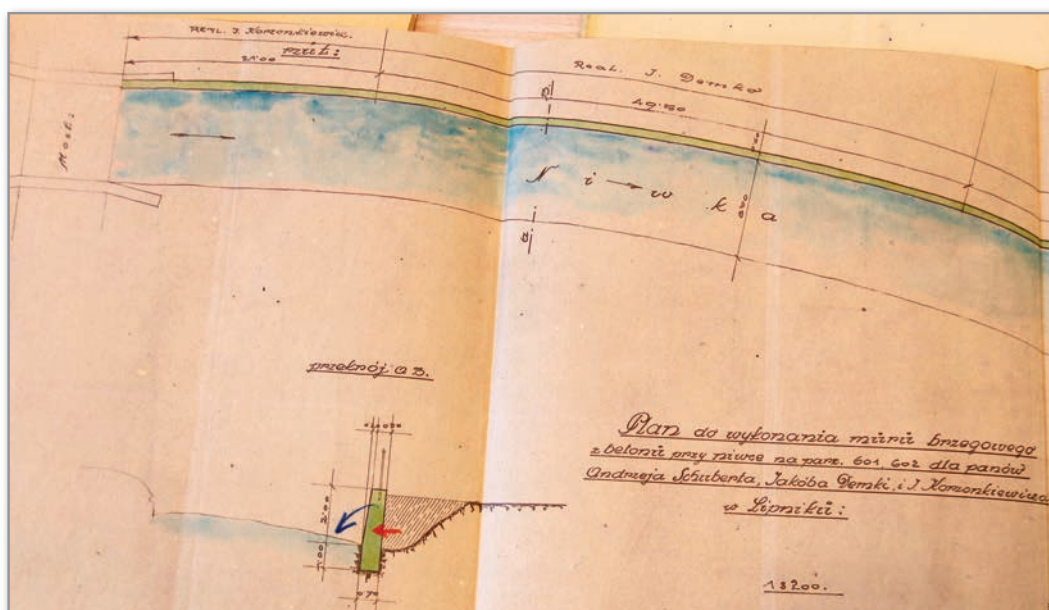
74 Por. Pismo 11 kupców do Magistratu w Białej z 22.08.1930r. AMB syg. Nr 13/10/961.

75 Por. Protokół z 24.10.1930, s. 507, syg. AMB Nr 13/10/37.

połowy kosztów⁷⁶. Uzgodnienia pomiędzy miastami trwały, bo żadne z nich nie miało wolnych środków. To sprawiło, że ta pilna inwestycja doczekała się otwarcia ofert na wykonawstwo dopiero 20 grudnia. Wygrała firma Jüttner i Bolek, która w 1931 roku miała ją odbudować za 6.452 zł, przy czym miasta dostarczyły budulca na ok. 2 tys. zł⁷⁷.

Firma Jüttner i Bolek wygrała również konkurs na budowę kładki koło fabryki Breitnarty. Te ciągnące się lata uzgodnień weszły w fazę realizacji. Jednak w tzw. międzyczasie zmieniły się warunki finansowe i kładka miała już kosztować nie 4.000 zł, jak uzgodniono, ale ok. 5.800 zł⁷⁸. W związku z tym potrzebne były kolejne negocjacje. Tym bardziej, że za Białą ujął się Urząd Wojewódzki w Krakowie, przyznając rację białanom, którzy w nikłym stopniu będą z niej korzystać⁷⁹. Warto również dodać, że do tej pory utrzymaniem mostu Głównego i Moniera zajmowała się tylko Biała. Bielszczanie ani nie partycypowali w kosztach ani w utrzymaniu. Z tego powodu Magistrat w Białej przyjął, że każda przeprawa teraz musi być budowana w proporcjach 2/7 Biała, a 5/7 całości kosztów – Bielsko⁸⁰.

Firma „Karpaty” otrzymała koncesję na zorganizowanie stacji benzynowej na pl. Wolności. Była to już druga stacja na tym placu⁸¹.



Plany muru przy Nivce, 1932 r.

1931

W marcu ustalono, że firma „Karpaty” będzie płaciła 2600 złotych rocznego czynszu za wynajem gruntu⁸² pod stację benzynową. Postanowiono też wybudować chodniki do stacji Biała – Lipnik, aby ożywić ten kwartał miasta⁸³.

Z poślizgiem w stosunku do Magistratu w Bielsku i magistrat Białej oficjalnie przyjął uchwałę o wspólnym utrzymywaniu ul. Leszczyńskiej⁸⁴.

29 września Magistrat w Bielsku wydał pozwolenie na budowę kładki koło fabryki Breitnarty⁸⁵. Jednak ze względu na brak wspólnego stanowiska pozwolenie obowiązywało tylko na papierze.

Końcem roku po raz kolejny powróciła sprawa nowego mostu pomiędzy Mikuszowicami Śląskimi a Krakowskimi. Sprawa stała się pilna, gdyż we wrześniu obiekt ten zaczął grozić zawaleniem. Tym razem wnioskujący – firma Plutzar i Brüll – powołała komitet i zagwarantowała, że pokryje 1/3 kosztów.

76 Por. Protokół z wizji lokalnej z 19.08.1930r. AMB syg. Nr 13/10/961.

77 Por. Kosztorys z postępowania przetargowego przytoczony w piśmie z 13 lipca 1931 roku.

78 Por. Pismo RM Bielsko do RM Białej L.II-2473/ 8 z 8.10.1930, AMB syg. Nr 13/10/966.

79 Por. Pismo od Urzędu Wojewódzkiego Krakowskiego do Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego.

80 Por. Protokół z 24.10.1930, s. 508, syg. AMB Nr 13/10/37.

81 Por. Protokół z 5.12.1930, s. 526, syg. AMB Nr 13/10/37.

82 Por. Protokół z 16.03.1931, s. 551, syg. AMB Nr 13/10/37.

83 Por. Protokół z 1.04.1931, s. 562, syg. AMB Nr 13/10/37.

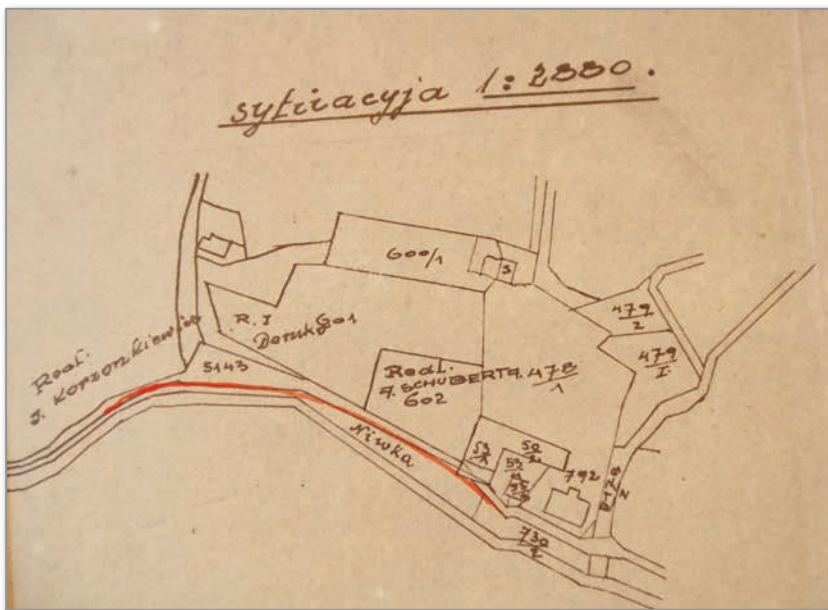
84 Por. Protokół z 28.07.1931, s. 20–21, syg. AMB Nr 13/10/38.

85 Por. Decyzja Magistratu w Bielsku L. II-3598/43, z dnia 29.09.1931, AMB syg. Nr 13/10/966.

Nowy komisarz Lucjan Bastgen zadeklarował pomoc. Kosztorys opiewał na 7.000 zł. Mikuszowice Kr. dało 500 zł, Mikuszowice Śl. – 300 zł, Kamienica 465 zł, Bystra Śl. 200 zł, Straconka 135 zł. Magistrat bielski, książe Sułkowski i przemysłowiec drzewny Emanuel Weiss dostarczyli budulec drzewny, a firma K. Strzygocki żelazo i beton.

1932

W maju nadano nazwy nowym ulicom. Ulicę łączącą ul. Żywiecką z ul. Hetwerową nazwano ul. Ks. bp Bandurskiego. Ul. przylegająca do ul. Hałcnowskiej otrzymała nazwę ul. Brzozowej. Ulicę biegnącą prostopadle do ul. 11 Listopada nazwano ul. Wapienną. Powstały też ulice: Kilińskiego, Bolesława Chrobrego, Paskowa, Grunwaldzka, Chodkiewicza, Łęgowa, Piastowska⁸⁶. Ze względu na panujący w całej Europie kryzys, całą energię od dwóch lat kierowano na prace interwencyjne dla bezrobotnych. Budowano głównie wodociągi i kanalizację. Na drogi przeznaczono 99.948 zł, a na mosty 3.855 zł⁸⁷.



Mur przy Niwce, plan sytuacyjny

Starostwo Powiatowe w Białej zwróciło się do Magistratu w Białej, aby rozważył budowę mostu obok mostu kolejowego na Kalwarię, bowiem ludzie notorycznie z niego korzystają i powodują zagrożenie. Ruch ten jest masowy i policja, aby temu zapobiec, musiałaby tam mieć posterunek. Z tego względu Powiatowy Wydział Drogowy zwraca się z propozycją aby tam wybudować mostek⁸⁸. Ratusz w Białej odpowiedział, że widzi problem i chętnie rozwiąże go wspólnie z władzami Bielska⁸⁹.

Zmiany w organizacji ruchu dotknęły między innymi Młyny Parowe Neumanna. Wyjątkowo zezwolono samochodom ciężarowym tej firmy na przejazd ul. Piłsudskiego na odcinku od ul. Cyniarskiej do ul. Komorowickiej pod warunkiem, że *szybkość samochodów nie będzie wynosiła więcej niż 6 km na godzinę. Pouczyliśmy już o tem naszych szoferów*⁹⁰.



Młyn Neumanna

86 Por. Protokół z 6.05.1932, s. 54–55, syg. AMB Nr 13/10/38.

87 Protokół z 10.05.1932, s. 70, syg. AMB Nr 13/10/38.

88 Por. Pismo Powiatowego Wydziału Drogowego do Magistratu Białej L. 2222/32 z 2.09.1932. AMB syg. Nr 13/10/966.

89 Por. Pismo Magistratu w Białej do Powiatu L: V.Reg.4244/3/1932. AMB syg. Nr 13/8/966.

90 Por. Pismo Młynów Parowych Neumanna z 23.07.1932r, do Magistratu w Białej. AMB syg. Nr 13/8/967.

Największymi przedsięwzięciami wykonanymi w ramach robót publicznych finansowych z pożyczek Funduszu Pracy były prace przeprowadzone w latach 1931–1936 przy budowie sieci ulic i całej infrastruktury w nowej dzielnicy willowej miasta, rozciągającej się wzdłuż ulicy Żywieckiej aż po Leszczyny⁹¹.

1933

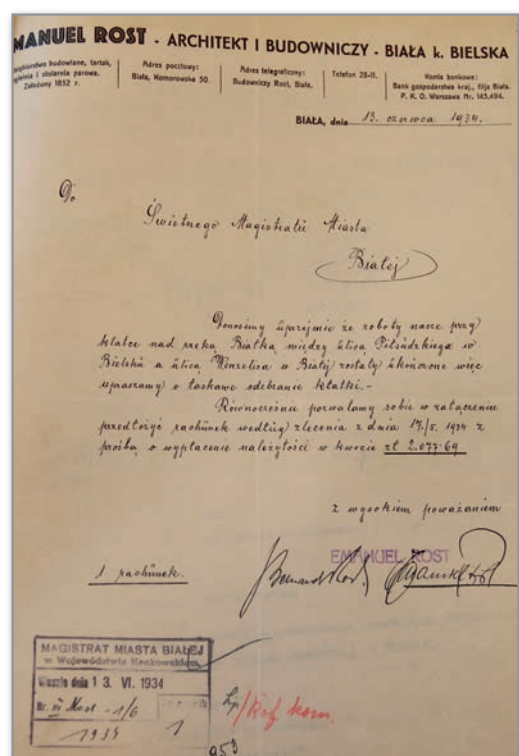
W styczniu po raz kolejny powróciła sprawa kładki koło fabryki Breitnarty, która utknęła w martwym punkcie⁹².

Biała podejmowała starania, aby wspólnie z Powiatem wyremontować ul. Żywiecką i 8 innych ulic będących w złym stanie⁹³.

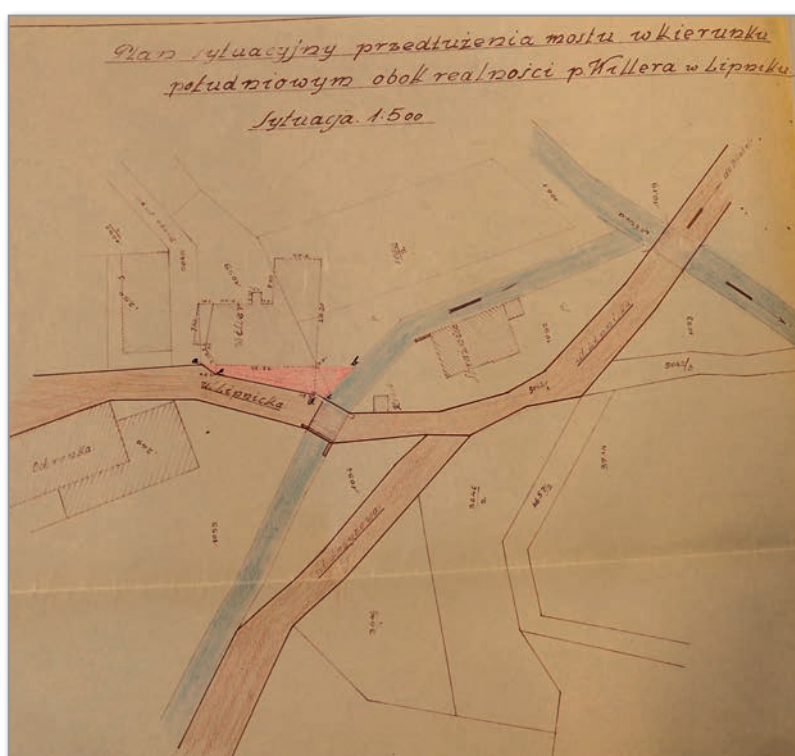
Przyjęto szczegółowe obowiązki i prawa posiadających działki obok dróg już istniejących i tych nowo powstających. Między innymi musieli oni dołożyć się do budowy chodników, oświetleni elektrycznego itd⁹⁴. Przygotowano też projekt poszerzenia mostu w Lipniku.

1934

Miasto miało nieuregulowane prawnie tereny i granice poszczególnych posiadłości. Z tego powodu zwrócono się do Wojewody Krakowskiego z prośbą, by samorząd mógł sporządzić plan zabudowy miasta, przy okazji którego dokona się potrzebnych regulacji⁹⁵. W ramach gospodarki przestrzennej zawnioskowano, aby rozszerzyć ul. Ratuszową przed budynkiem starego szpitala w Białej poprzez regulację tejże ulicy w linii prostej, przedłużając linię frontową straży pożarnej i przyległych budynków w kierunku ul. Św. Jana. W ślad za tym radni zaproponowali, aby powiększyć promień krzywizny rzeki Białej⁹⁶.



Rachunek za kładkę przy ul. Piłsudskiego, 1934 r.



Poszerzenie mostu w Lipniku, 1933 r.

Na drogi i mosty w tym roku Rada Miejska przeznaczyła 77.163 zł⁹⁷. W maju podpisano umowę z firmą Rosta na wybudowanie nowej kładki w miejscu starej zbutwiełej

91 Por. APBB, AM Białej 1006, k. nlb.; AM Białej 1004. Budowa ulicy M. Konopnickiej (obecnie G. Zapolskiej) w latach 1933–1935.

92 Por. Pismo Magistratu w Bielsku do Magistratu w Białej z 19.01.1933, AMB syg. Nr 13/10/966.

93 Protokół z 28.08.1933, s. 117, syg. AMB Nr 13/10/38.

94 Protokół z 5.09.1933, s. 120–121, syg. AMB Nr 13/10/38.

95 Por. Pismo nr I.Reg.1/1/34, syg. AMB Nr 13/10/29.

96 Por. Uchwała z 24.04.1934, syg. AMB Nr 13/10/29.

97 Por. Protokół Rady Miejskiej w Białej z 6.06.1934, s. 212. AMB syg. Nr 13/10/29.

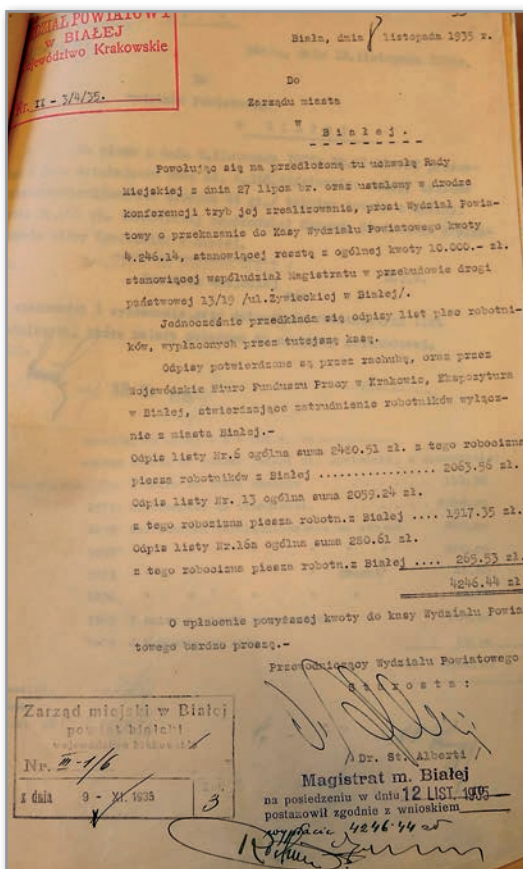
pomiędzy ul. Wenzelisa w Białej a ul. Piłsudskiego w Bielsku⁹⁸. Kładka została wykonana 17 czerwca⁹⁹.

Rada Miejska postanowiła zamienić dotychczasową ul. Kolejową na Legionów, a Legionów zamienić na bp Bandurskiego¹⁰⁰.

1935

Budżet na ten rok przewidywał wydatki na utrzymanie dróg miejskich:

- a. Konserwacja ulic brukowanych – 1.165 zł.
- b. Konserwacja ulic szutrowych – 51.409 zł.
- c. Konserwacja chodników – 13.494 zł.
- d. Konserwacja mostów i kładek – 4.583 zł.
- e. Konserwacja brzegów Niwki i Białki – 2.364 zł.
- f. Zakup i utrzymanie tablic orientacyjnych – 422 zł.
- g. Zakup i utrzymanie narzędzi drogowych – 2.235 zł.
- h. Utrzymanie wałka drogowego – 2.225 zł¹⁰¹.



*Zatrudnianie bezrobotnych,
podpisany starosta Alberti, 1935 r.*

W styczniu poinformowano, że Ministerstwo Komunikacji zamierza w przeciągu 6 lat zmodernizować w granicach miasta m.in. trasę Biała – Oświęcim (0.337 km) i Biała – Żywiec (3.219 km). Jednocześnie ministerstwo zasugerowało, aby miasto przejęło nad nimi opiekę¹⁰². Rada Miejska w Białej propozycję tę przyjęła na sesji 5 lutego, zastrzegając jednocześnie, aby modernizacja rozpoczęła się od ul. Żywieckiej¹⁰³. Podczas sesji odbyła się burzliwa debata¹⁰⁴. W ślad za tą decyzją 27 kwietnia na sesji zaprezentowano harmonogram i zakres prac związanych z ul. Żywiecką. Magistrat zażyczył sobie szerszego zakresu prac i zobowiązał się za to, że dostarczy krawężniki, pokryje koszta robocizny w wysokości 10.000 zł, a wodociągi i kanalizację puści chodnikami, tak aby nie trzeba było niszczyć dopiero co zrobionej drogi¹⁰⁵. Z tego powodu ul. Żywiecka zamiast mieć 5.50 będzie miała 8 metrów, a gmina zatrudni przy pracach bezrobotnych z jej terenu. W październiku na ten cel wydano 5.753 zł, natomiast do końca roku jeszcze 4.246 zł. Przy czym wszyscy zatrudnieni bezrobotni byli mieszkańcami Białej¹⁰⁶.

Ze względu na „wojnę” gazową, czyli niemożność dogadania się miasta z gazownią, podjęto decyzję o przejściu na latarnie elektryczne na ul. 11 Listopada, Legionów, Komorowickiej, Hałcnowskiej, pl. Wolności, pl. Ratuszowym, Rynek. Zarząd otrzymał wolną rękę do działania w tej materii

do kwoty 30.000 zł¹⁰⁷. Na tej samej sesji na wniosek PPS odcinkowi drogi pomiędzy Domem Żołnierza a fabryką Strzygowskiego nadano imię Bolesława Limanowskiego¹⁰⁸.

98 Por. Umowa nr III most – 1/3/34 z 17.05.1934, AMB syg. Nr 13/10/977.

99 Por. Rachunek Firma Rost z 17.06.1934, AMB syg. Nr 13/10/977.

100 Por. Protokół Rady Miejskie w Białej z 10.11.1934, s. 1 (411). AMB syg. Nr 13/10/29.

101 Projekt budżetu na rok 1937 z porównaniem budżetów z poprzednich lat, AMB syg. Nr 13/10/50.

102 Por. Pismo Wydziału Powiatowego L. II–3/4/35, s. 1. AMB syg. Nr 13/10/973.

103 Por. Protokół Rady Miejskie w Białej z 5.02.1935, s. 2–3. AMB syg. Nr 13/10/973.

104 Por. Protokół Rady Miejskie w Białej z 5.02.1935, s. 1–8. AMB syg. Nr 13/10/30.

105 Por. Protokół Rady Miejskie w Białej z 27.04.1935, s. 1–3. AMB syg. Nr 13/10/973.

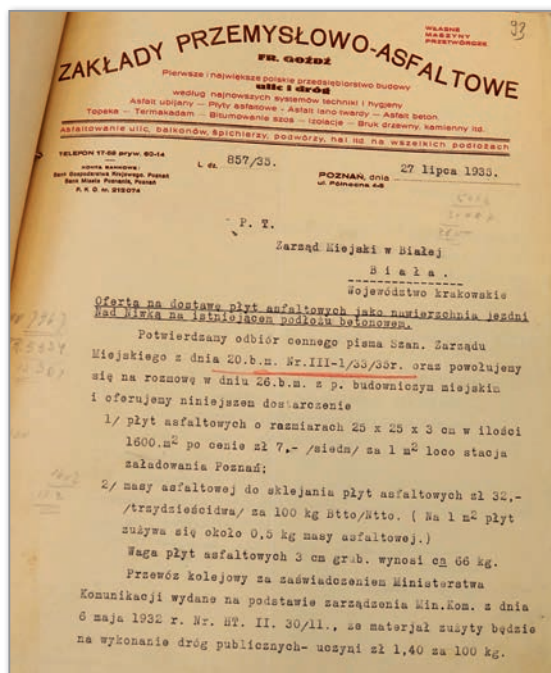
106 Por. Pismo Starostwa Powiatowego w Białej do Magistratu w Białej nr II – 3/4/35 z 8.11. 1935, AMB syg. Nr 13/10/971.

107 Por. Protokół Rady Miejskie w Białej z 28.03.1935, s. 3–4 (41). AMB syg. Nr 13/10/30.

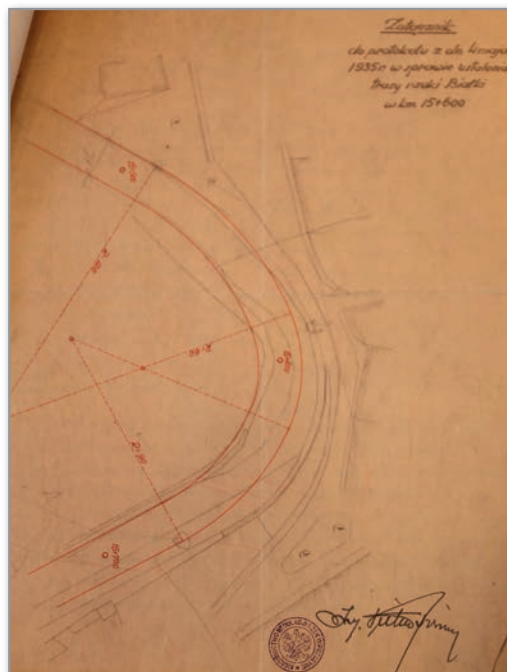
108 Por. Protokół Rady Miejskie w Białej z 28.03.1935, s. 4–5 (42). AMB syg. Nr 13/10/30.

Budżet drogowy na ten rok opiewał na 90.515 zł¹⁰⁹. Podczas jego nowelizacji przekazano prawie 50. tys. zł na powstanie placu postojowego dla furmanek przy ul. Granicznej¹¹⁰.

W maju rozpoczęto procedurę budowy muru oporowego na rzece Białej od Ratusza do połączenia z potokiem Niwka¹¹¹. Władze prosiły odpowiedni wydział UW w Pszczynie o szybkie rozpatrzenie sprawy ze względu na potrzebne pilne działanie i chęć zatrudnienia przy tym bezrobotnych. Niestety Wydział Regulacji Rzek w Pszczynie nie raczył odpowiedzieć ani na to pismo, ani na pismo z 29 sierpnia. Dopiero ponaglenie z 10 września przyniosło skutek. 15 września wydział przysłało pismo zezwalające na pracę¹¹². Ta zgoda dopiero otwierała procedurę planowania i uzyskania pozwolenia na budowę.



Oferta na asfaltowanie Niwki, 1935 r.



Mur oporowy koło ratusza, 1937 r.

W tym samym czasie władze miasta rozesłały zapytania do firm, gdyż postanowiły zakryć Niwkę na długości 1600 m pokryć asfaltem na istniejącej już nawierzchni betonowej¹¹³. W odpowiedzi na to zapytanie z całej Polski nadeszło kilka ofert.

Bielsko i Biała rozpoczęła pertraktacje na temat budowy kładki w rejonie ogrodów zamkowych Sułkowskiego, które stały się w tym czasie terenem nowej zabudowy mieszkalnej. Aby podnieść jego atrakcyjność, Magistrat Bielska zwrócił się z pomysłem zrobieniem wspólnej kładki¹¹⁴. Odpowiedz potwierdzała konieczność, natomiast ustalenia, gdzie dokładnie była by ona ulokowana, ile by kosztowała i jak koszty byłyby podzielone między poszczególne miasta, pozostało do ustalenia. Od tego momentu przez kilka lat, co zostanie przedstawione później, pomysł wracał jak bumerang.

1936

Budżet na ten rok przewidywał wydatki na utrzymanie dróg miejskich:

- a. Konserwacja ulic brukowanych – 3.870 zł.
- b. Konserwacja ulic szutrowych – 27.907 zł.
- c. Konserwacja chodników – 18.909 zł.
- d. Konserwacja mostów i kładek – 5.604 zł.
- e. Konserwacja brzegów Niwki i Białki – 1.000 zł.
- f. Zakup i utrzymanie tablic orientacyjnych – 1.000 zł.

109 Por. Protokół Rady Miejskiej w Białej z 30.03.1935, s. 2 (83). AMB sygn. Nr 13/10/30.

110 Por. Protokół Rady Miejskiej w Białej z 25.07.1935, s. 8 (247). AMB sygn. Nr 13/10/30.

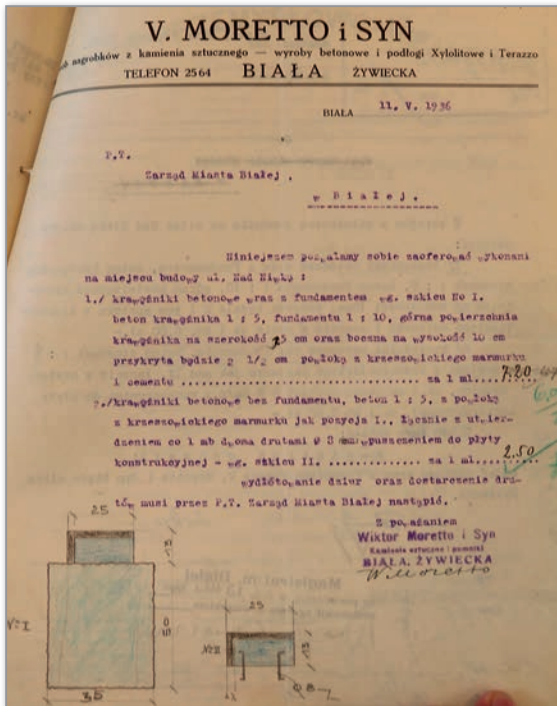
111 Por. Pismo Magistratu w Białej L. III/1a/4 z 20.05.1935r, AMB sygn. Nr 13/10/971.

112 Por. Pismo Wydziału Regulacji Rzek w Pszczynie L. 219/89 z 13.09.1935.

113 Por. Pismo RM Bielska nr III-1/33 z 10.08.1935, s. 1, AMB sygn. Nr 13/10/974.

114 Por. Pismo RM Bielsko nr VII-816/13 z 17.10.1935 do RM w Białej, AMB sygn. Nr 13/10/965.

- g. Zakup i utrzymanie narzędzi drogowych – 2.100 zł.
- h. Utrzymanie wałka drogowego – 5.370 zł¹¹⁵.



Oferta na asfaltowanie, firma Moretto i syn, 1936 r.

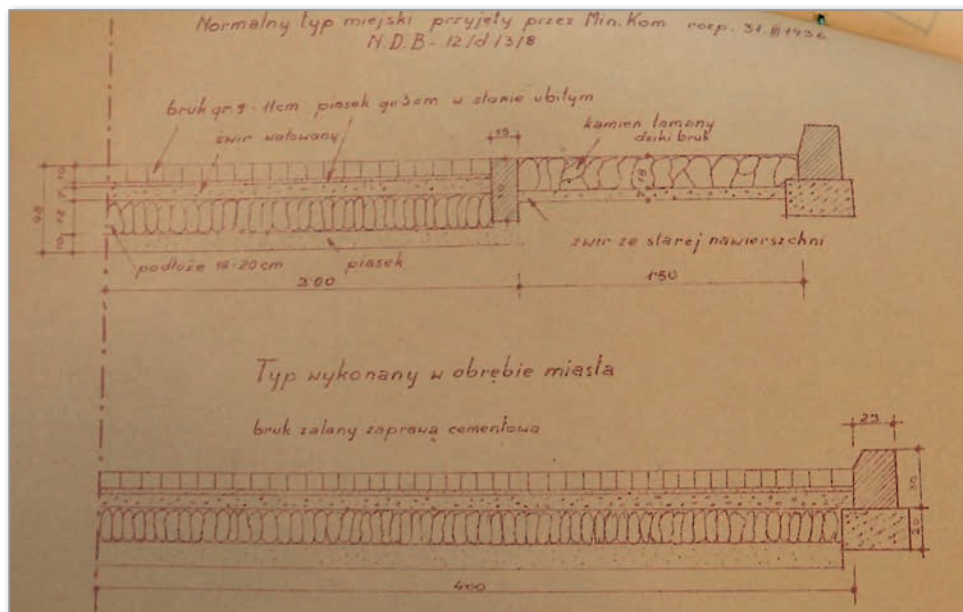
Jednym z najważniejszych aktów prawnych dotyczących rozwoju miast było przyjęcie planu zabudowy Białej. W jego zapisach odnajdujemy informację, że strefa przemysłowa, tzw. uciążliwa, została wyznaczona: wzdłuż toru kolejowego Bielsko – Kalwaria od ul. Hałcnowskiej w kierunku wschodnim na szerokości 200 m po obu stronach toru kolejowego z zachowaniem innych przepisów¹¹⁶.

W marcu dostarczono do Białej, aż z Poznania asfalt potrzebny do pokrycia zapowiadanego w roku ubiegłym betonowego pokrycia Niwki¹¹⁷. Betonowe krawężniki wykonała firma Moretto i syn¹¹⁸.

Pewnie już, drogi Czytelniku, zapomniałeś, że młyny urzędnicze bardzo, a bardzo wolno „miałły” sprawę kładki koło fabryki Breitnarty. Ostatecznie skończyło się to tym, że 3 maja stara kładka, jeszcze z 1915 roku, pękła odcinając możliwość przejścia przez rzekę w tym miejscu¹¹⁹. Strony sporu po raz kolejny wymieniły te same argumenty i sprawa budowy utknęła na dobre.

W ramach współpracy z Biurem Funduszu Pracy w Krakowie wykonano pięć zadań drogowych:

- Niweletę placu targowego przy ul. Ogrodniczej (8448 zł).
- Roboty ziemne na ul. Akademii Umiejętności (8.855 zł).
- Naprawę jezdnii ul. Lipnickiej (10.707 zł).
- Wykonanie chodnika przy ul. Lipnickiej (11.432 zł).
- Roboty ziemne w ulicy projektowanej od Zakł. Komun. od ul. Hałcnowskiej do ul. Asnyka (11.432 zł¹²⁰).



Bruki na ul. Żywieckiej, 1936 r.

115 Projekt budżetu na rok 1937 z porównaniem budżetów z poprzednich lat, AMB syg. Nr 13/10/50.

116 Por. Protokół Rady Miejskiej w Białej z 23.03.1936, s. 3–5 (20–22). AMB syg. Nr 13/10/31.

117 Por. Pismo Zakłady Przemysłowo–Asfaltowe Poznań z 20.03.1936, AMB syg. Nr 13/10/974.

118 Por. Pismo Firmy Moretto i Syn z 11.05.1936, AMB syg. Nr 13/10/974.

119 Por. Pismo Magistratu w Bielsku do Magistratu w Białej L.II–2896/58 z 3.06.1936, AMB syg. Nr 13/10/966.

120 Por. Protokół Rady Miejskiej w Białej z 30.03.1936, s. 2 (70). AMB syg. Nr 13/10/31.

W lipcu odbyła się wizja lokalna w sprawie kładki w ogrodach Sułkowskiego, a w październiku w wybranych miejscach rozpoczęto badanie gruntu pod przyczółki¹²¹. Jednak propozycja Bielska nie przypadła do gustu Magistratowi w Białej. W odpowiedzi napisano, że *nie godzi się na budowanie mostu w tem miejscu, a to z powodu zeszpecenia placu Ratuszowego przez rampę dojazdową 2 metry wysoką, natomiast zgadza się na zbudowanie kładki u wylotu ul. Św. Jana w Białej*¹²². To miejsce zostało przewidziane na duży most.

W październiku trwało dalsze brukowanie ul. Żywieckiej. W ramach umowy z władzami krajowymi Magistrat w Białej przekazał na ten cel 1800 sztuk kostki¹²³.

Dopiero w listopadzie władze uzyskały pozwolenia na budowę muru oporowego na Białej od Ratusza do połączenia z potokiem Niwka¹²⁴, a w roku następnym nastąpiło wystawienie planów do publicznego oglądu. 27 listopada zgłoszono wniosek, aby ul. Nad Niwką stała się ul. ks. Stanisława Stojalskiego, co stało się na grudniowej sesji. Postanowiono też nowej ulicy pomiędzy ul. Bandurskiego i ul. Hettwerowej nadać imię ks. Piotra Skargi¹²⁵.

1937

Budżet na ten rok przewidywał wydatki na utrzymanie dróg miejskich:

- a. Konserwacja ulic brukowanych – 1.100 zł.
- b. Konserwacja ulic szutrowych – 32.700 zł.
- c. Konserwacja chodników – 12.500 zł.
- d. Konserwacja mostów i kładek – 1.000 zł.
- e. Konserwacja brzegów Niwki i Białki – 1.000 zł.
- f. Zakup i utrzymanie tablic orientacyjnych – 1.000 zł.
- g. Zakup i utrzymanie narzędzi drogowych – 2.000 zł.
- h. Utrzymanie wałka drogowego – 5.700 zł¹²⁶.

Dodatkowo magistrat, aby prowadzić prace drogowe, musiał wydać ponad 1.500 zł na naprawę wałka drogowego, który wykonała Fabryka Lokomotyw w Chrzanowie¹²⁷.

Postanowiono wykonać oświetlenie uliczne na ulicach: Rzeźnickiej (3 lampy), w Alei prezydenta Mościckiego (4 lampy), Sukienniczej (2 lampy), Komorowickiej (4 lampy)¹²⁸.

Do sprawnego wykonywania robót drogowych potrzebny był sprzęt. W kwietniu miasto zakupiło 100 kilofów, 50 tacek kutyh, 30 kółek do tacek, sita do piasku, sznur, 100 łopat, 10 młotków 60 dkg, 10 młotków do tłucznia, 10 wiader¹²⁹.

Przemianowano ul. Hałcnowską na odcinku od 11 Listopada do ul. Granicznej na ul. Jana Sobieskiego¹³⁰. Opracowano plan poprawy jakości dróg, gdyż do tej pory na 35 km tylko 7 miało idealną trwałą nawierzchnię¹³¹. W ramach poprawy postanowiono wybrukować 1120 m² ul. Św. Jana¹³². Poprawiono plac Sienny i postojowy, wybrukowano ul. Ogrodową, Miarki, część Granicznej i Legionów, a równocześnie wybudowano ul. Łokietka, Batorego, Akademii Umiejętności, chodniki przy ul. Al. Pr. Mościckiego, ul. Legionów, ul. Miarki, ul. Św. Jana¹³³.

121 Por. Pismo RM Bielsko nr VII-A-1572-33 14.10.1936 do RM w Białej, AMB syg. Nr 13/10/965

122 Por. Pismo RM w Białej L. III -1a/8/36 z 23.10.1936r. AMB syg. Nr 13/8/965

123 Pismo Starostwa Powiatowego w Białej do Magistratu w Białej nr II -3/77/36 z 22.10.1936, AMB syg. Nr 13/10/973.

124 Por. Decyzja Starostwa Powiatowego w Białej L. IV/2/9/35 z 6.11.1936. AMB syg. Nr 13/10/971.

125 Por. Protokół Rady Miejskie w Białej z 21.12.1936, Uchwała nr 1 i 3 s. 1 i 3 (199, 201). AMB syg. Nr 13/10/31.

126 Projekt budżetu na rok 1937 z porównaniem budżetów z poprzednich lat, AMB syg. Nr 13/10/50.

127 Por. Decyzja L.III.B.3/1/37 z 22.02.1937. AMB syg. Nr 13/10/51.

128 Por. Decyzja L.Elekt./2/37 z 30.03.1937, AMB syg. Nr 13/10/51.

129 Por. Decyzja L. II-9/15/37 z 15.04.1937, AMB syg. Nr 13/10/51.

130 Por. Protokół Rady Miejskie w Białej z 18.02.1937, s. 7-8. AMB syg. Nr 13/10/32.

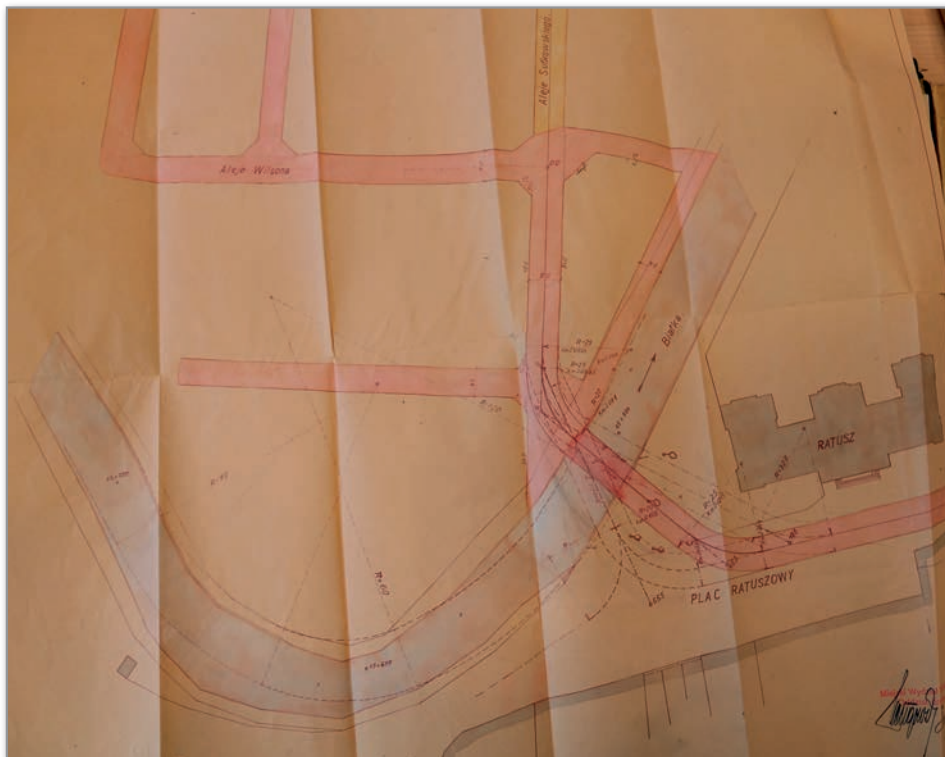
131 Por. Protokół Rady Miejskie w Białej z 20-22.03.1937, s. 41. AMB syg. Nr 13/10/32.

132 Por. Decyzja RG Biała Nr II/3/2/37 z 12.07.1937. AMB syg. Nr 13/8/32.

133 Por. Protokół Rady Miejskie w Białej z 14.03.1938, s. 31. AMB syg. Nr 13/10/33.

BUDUJEMY MOSTY NIE TYLKO DLA PANA STAROSTY

W czerwcu Magistrat w Białej po raz kolejny zgłosił sprzeciw co do budowania kładki koło Ratusza¹³⁴. W uzasadnieniu przekonywał, że kładka w tym miejscu nie jest potrzebna, tym bardziej, że kilkadziesiąt metrów dalej powinien być wybudowany most z prawdziwego zdarzenia w ciągu ul. Św. Jana¹³⁵. Władze Białej optowały za tym, aby najpierw wybudować most, a później kładkę. Jednocześnie protestowały przeciwko insynuacjom, że Biała blokuje budowę mostów¹³⁶. Przypomniano, że początkowo miasto Bielsko chciało tam wybudować niewielki most, aby małe pojazdy mogły przez niego przejechać. Bielski Magistrat twierdził, że ta inwestycja nie tylko by oszpeciła plac Ratuszowy ale spowodowała niepotrzebne i kosztowne poniesienie poziomu placu oraz budowanie wysokiej rampy. W tych okolicznościach po raz kolejny władze Białej opowiedziały się za budową mostu i rezygnacją z kładki. Z tego powodu Bielsko zrezygnowało z budowy małego mostku na rzecz kładki dla pieszych¹³⁷.



Most koło ratusza

7 października władze miast kolejny raz dyskutowały tę kwestię, jednak bez efektów. W tych okolicznościach zwołano na 4 listopada komisję rozstrzygającą, wspólną ze Śląskim Urzędem Wojewódzkim. Komisja uznała, że konieczne jest nie tylko budowanie kładki, ale również i mostu łączącego ul. Św. Jana w Białej z ul. (Wilsona) Kołłątaja w Bielsku. Ostatecznie uzgodniono, że most będzie budowany wspólnie, a kładka bez udziału Białej¹³⁸.

W uzasadnieniu powstania kładki czytamy: *wskutek zabudowania parcel przy nowo otwartej al. Sułkowskiego w Bielsku – daje się odczuć potrzebę nowego połączenia w tej dzielnicy między Bielskiem i Białą. (...) Al. Sułkowskiego jest najkrótszą drogą łączącą centrum miasta Bielska (plac przed Teatrem) z Białą i ruch na tej trasie, zwłaszcza pieszy, będzie bardzo znaczny. (...) W obecnym stanie rz. Białka ma umocniony murem oporowym jedynie prawy (wklęsły) brzeg od strony Białej. Korona muru oporowego położona jest o około 10 cm poniżej katastrofalnej wielkiej wody. Od strony Bielska brzegi są nieuregulowane i zatapiane przez w. wodę. (...) Z tych względów najbardziej racjonalnym jest wykonanie tymczasowo do czasu uregulowania Białki możliwie taniej kładki prowizorycznej o świetle 20 m¹³⁹ – pisał inż. J. Bartoszewski.*

134 Por. Decyzja RG Biała z 7.06.1937. AMB syg. Nr 13/8/965.

135 Por. Decyzja RG Biała Nr II-9/15/37 z 7.06.1937. AMB syg. Nr 13/10/51.

136 Por. Protokół Rady Miejskie w Białej z 2.07.1937, s. 128. AMB syg. Nr 13/10/32.

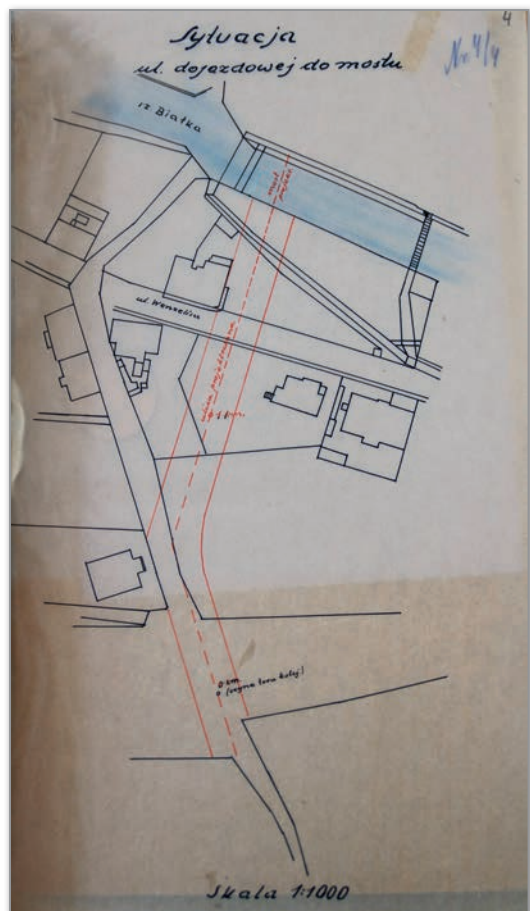
137 Por. Protokół Rady Miejskie w Białej z 12.11.1937, s. 1–2 (200–201). AMB syg. Nr 13/10/32.

138 Por. Protokół z 4.11.1937, s.1–3. AMB syg. Nr 13/8/965.

139 Por. Uzasadnienie do budowy mostu w al. Sułkowskiego. S.1–2. AMB syg. Nr 13/8/965.

Dużo trudniejszym zadaniem była budowa mostu łączącego ul. Św. Jana i Wilsona. 8 listopada przekazano 1400 złotych zaliczki na wykonanie planu¹⁴⁰. Równocześnie upoważniono zarząd do zaciągnięcia odpowiednich kredytów na rok 1938/39 celem wykonania mostu. Na ten cel postanowiono zaciągnąć kredyt w wysokości 30.000 zł¹⁴¹.

MOST REPUBLIKAŃSKI



Szkic sytuacyjny mostu Republikańskiego

W ramach poprawy komunikacji Bielska z Białą postanowiono wybudować nowy most żelbetonowy przy ul. Republikańskiej¹⁴². Przymiarki do niego trwały długo. Biała widząc rozbudowujący się przystanek kolejowy w Lipniku chciała zapewnić dogodne połączenie z Bielskiem. Z tego powodu 13 kwietnia 1927 roku wystosowała odpowiednie pismo do Magistratu w Białej. Pierwszą uchwałę w tej sprawie Magistrat Bielski uchwalił 19 września 1933 roku i przesłał do władz Białej¹⁴³. Trzeba przypomnieć, że ustalenia nie były łatwe, gdyż planowany most leżał wówczas na terenie nie tylko dwu miast, ale i dwóch województw, co wymagało wielostronnych uzgodnień.

Ustalenia odnośnie wyboru wariantu trwały pomiędzy miastami od 1936 r. Bielsko przesłało trzy warianty. Biała zgodziła się na wariant III¹⁴⁴. W projekcie czytamy: *jest to konstrukcja żelbetonowa, ramowa, o przyczółkach żebrowych, posiada piękną linię paraboliczną dolnej krawędzi, zadowalającą pod względem estetycznym. Typ ten wymaga zupełnie stałych podpór, co jednak jest zapewnione przez osiągnięcie warstwy skalnej w fundamencie*¹⁴⁵.

W maju przyjęto plan budowy mostu przy ul. Republikańskiej sporządzony przez inż. Emila Łazoryka. Był to tzw. III wariant, za sumę 2.500 zł¹⁴⁶. 14 sierpnia podpisano umowę na wykonanie mostu z firmą Karol Korn, na sumę 98.996 zł.¹⁴⁷ Budowę rozpoczęto. Ciekawostką przy tej inwestycji jest to, że wojewoda śląski wydał na nią pozwolenie 16 maja 1938 roku, kiedy inwestycja była już mocno

zaawansowana¹⁴⁸. Biała przekazała na ten cel 25.000 zł¹⁴⁹.

Tymczasem trwała budowa muru oporowego w rejonie Ratusza w Białej. Inżynier Kosiński zwracał uwagę, że w związku z tym zachodzi *potrzeba rozwiązania kwestii komunikacji kołowej, ustalenie poziomu placu św. Jana i usytuowanie kierunku nowego mostu. Ponadto nowy bulwar mający się budować w przyszłym roku, musi być w miejscu przyszłego mostu wykształcony w przyczółek*¹⁵⁰.

Władze w Pszczynie zwróciły uwagę, że w tym samym czasie władze Bielska prowadzą takie prace, co jednak powoduje, że prześwit w korycie rzeki się zmniejsza i może nastąpić erozja dna. Aby temu zapobiec, proponowały brukowanie dna rzeki¹⁵¹. 28 grudnia spotkali się zainteresowani tematem

140 Por. Odpis z 8.11.1937, s.1. Budowa mostu łączącego ul. Św. Jana i Wilsona 1937–38, AMB sygn. Nr 13/8/970.

141 Por. Protokół Rady Miejskiej w Białej z 12.11.1937, s. 8 (205). AMB sygn. Nr 13/10/32.

142 Por. Protokół RG Bielsko z 4.02.1937, s. 7. AMB sygn. Nr 13/8/1925.

143 Por. Pismo Magistratu Bielska do Białej L. 4191/5, z 19.09.1933r.

144 Por. Odpowiedź RG Biała dla RG Bielsko z 5.10.1936, s. 1, AMB sygn. Nr 13/8/929.

145 Por. Opis do projektu budowy mostu napisany przez inż. Emila Łazoryka

146 Por. Protokół RG Bielsko z 16.06.1937, s. 5. AMB sygn. Nr 13/8/1925.

147 Por. Umowa Oddziału Drogowego w Bielsku z f Karola Korn 14.08.1937, AMB sygn. Nr 13/8/929

148 Por. Decyzja Wojewody P. 101/6 z 16.05.1938, s. 1–2. AMB sygn. Nr 13/8/929

149 Por. Protokół Rady Miejskiej w Białej z 14.03.1938, s. 31. AMB sygn. Nr 13/10/33.

150 Por. Decyzja Nr. III–1a?14/37 z 8.11.1937, AMB sygn. Nr 13/8/53.

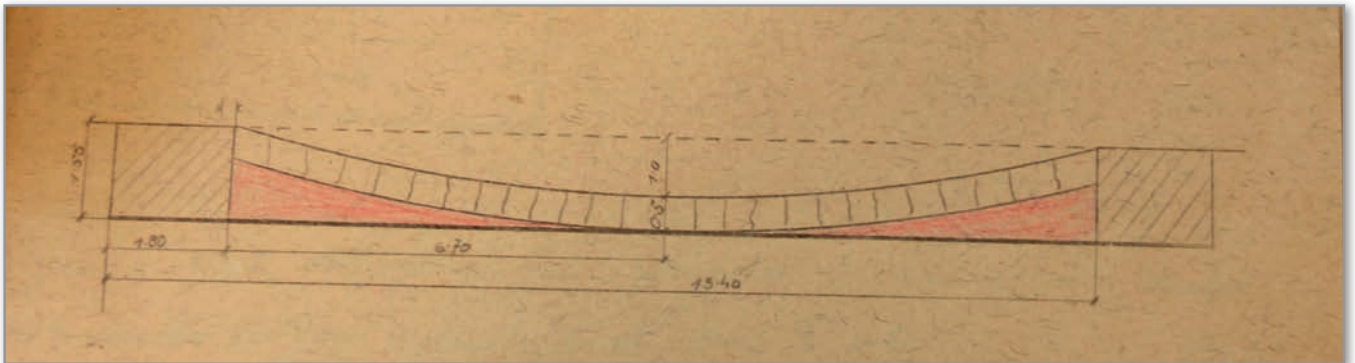
151 Por. Pismo Wojewódzkiego zarządu Wodnego w Pszczynie L. 56/28 z 10.11.1937, AMB sygn. Nr 13/8/971.

mieszkańcy oraz władze miast, aby ostatecznie ustalić szczegóły. Ogólnie wszyscy byli na tak, jednak strona bielska zwróciła uwagę na to, że gdy bialski brzeg będzie zabezpieczony, to cały impet wody będzie uderzał w niezabezpieczoną stronę bielską. Z tego powodu zażądano, pogłębienia dna i jego wybrukowania¹⁵². Władze Bielska zadeklarowały, że gdy tylko będą miały fundusze, natychmiast takie zabezpieczenia wykonają po swojej stronie.

1938

W styczniu ostatecznie Ministerstwo Komunikacji odrzuciło zastrzeżenia Białej do budowy kładki koło Ratusza, co ostatecznie pozwoliło na jej wzniesienie, piszemy o tym w rozdziale poświęconym Bielsku¹⁵³.

17 lutego magistraty Bielska i Białej dogadały się w sprawie brukowania dna rzeki Białej, ustalono, że wykona je Biała, a połowę zapłaci Bielsko¹⁵⁴.



Skic brukowania dna Białki, 1938 r.

Równocześnie uzyskano zgodę Starostwa na wybudowanie murów oporowych od strony Białej¹⁵⁵. Zarządzono jednak jeszcze wizję lokalną i okazanie planu, aby ludzie mogli wnieść sprzeciw. To wszystko trwało, tygodnie i miesiące uciekały, a prace się nie rozpoczynały. Wszystko wskazuje, że procedury były wstrzymywane przez sąsiadów z Bielska, którzy chcieli opóźnić start inwestycji, tak aby oba brzegi były robione w tym samym czasie. Widząc to, Bialanie uświadomili sobie, że jeszcze kilka tygodni i realizację trzeba będzie odłożyć na rok przyszły. Posiadając, plan, środki finansowe i wybranego wykonawcę Biała postanowiła dalej nie czekać, tylko rozpocząć prace. 18 czerwca prace były w pełni prowadzone. Na reakcje Bielska, czyli Wojewódzkiego Zarządu Wód w Pszczynie, nie trzeba było długo czekać. Już 20 czerwca (!) wysłano pismo nakazujące wstrzymanie prac i rozebranie tego, co już udało się zrobić¹⁵⁶! Poruszono w nim wiele kwestii, ale wszyscy wiedzieli, że podstawowym wątkiem jest to, że Bielsko nie ma jeszcze odpowiednich środków i przy pierwszej większej wodzie cały jej impet zostanie skierowany na niechroniony lub też posiadające stare umocnienia brzeg Bielska. Magistrat w Białej tym razem zachował się bardzo dyplomatycznie. Chociaż w odpowiedzi w pierwszej chwili sprostował, że jego samowola nie trwa od 18, tylko od 13 czerwca, to później bardzo merytorycznie odpowiedział na wszystkie zarzuty Wód z Pszczyny¹⁵⁷. W tych okolicznościach 28 czerwca wojewoda śląski wydał pozwolenie na budowę¹⁵⁸. Zarząd Wód w Pszczynie przełknął gorzką pigułkę i jeszcze tego samego dnia cofnął swoje zastrzeżenia, podkreślając w piśmie, że będzie bacznie przyglądał się budowie, a wszystkie zmiany muszą być z nim konsultowane¹⁵⁹.

Dwa miesiące później również na bielskim brzegu trwały intensywne prace, tym bardziej, że niewielki fragment w okolicach mostu wykonano w 1937 roku. Teraz okazało się, że wcześniej wykonany bulwar nie schodzi się z właśnie powstającym, a odchyłka wynosi ponad 1 metr. W związku z tym władze

152 Por. Protokół L.A.IV.2/52/37r. ze spotkania 28.12.1937r. s. 3. AMB syg. Nr 13/8/971.

153 Por. Decyzja Ministerstwa Komunikacji nr III/1a/1/37 z 14.01.1938. s.1-4.

154 Por. Pismo RM w Bielsku do RM Biała nr VII-124/15 z 17.02.1938, s.1 AMB syg. Nr 13/10/976.

155 Por. Decyzja Starostwa Powiatowego z 31.01.1938r.

156 Por. Pismo Wojewódzkiego Zarządu Wód w Pszczynie nr 23a/5 z 20.06.1930, s. 1-2. AMB syg. Nr 13/8/971.

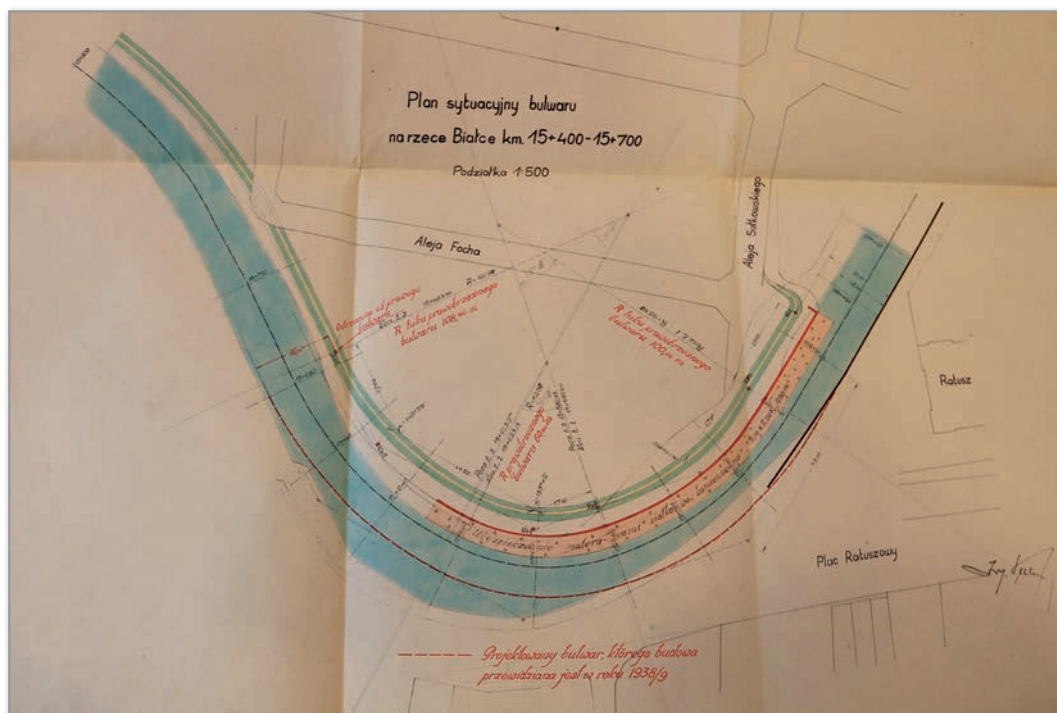
157 Por. Pismo RM w Białej do Zarządu Wód w Pszczynie nr III 1a/7/38 z 22.06.1938r, AMB syg. Nr 13/8/971.

158 Por. Pismo Wojewody Śląskiego nr KP.10/73 z 28.06.1938, s. 1-2., AMB syg. Nr 13/8/971.

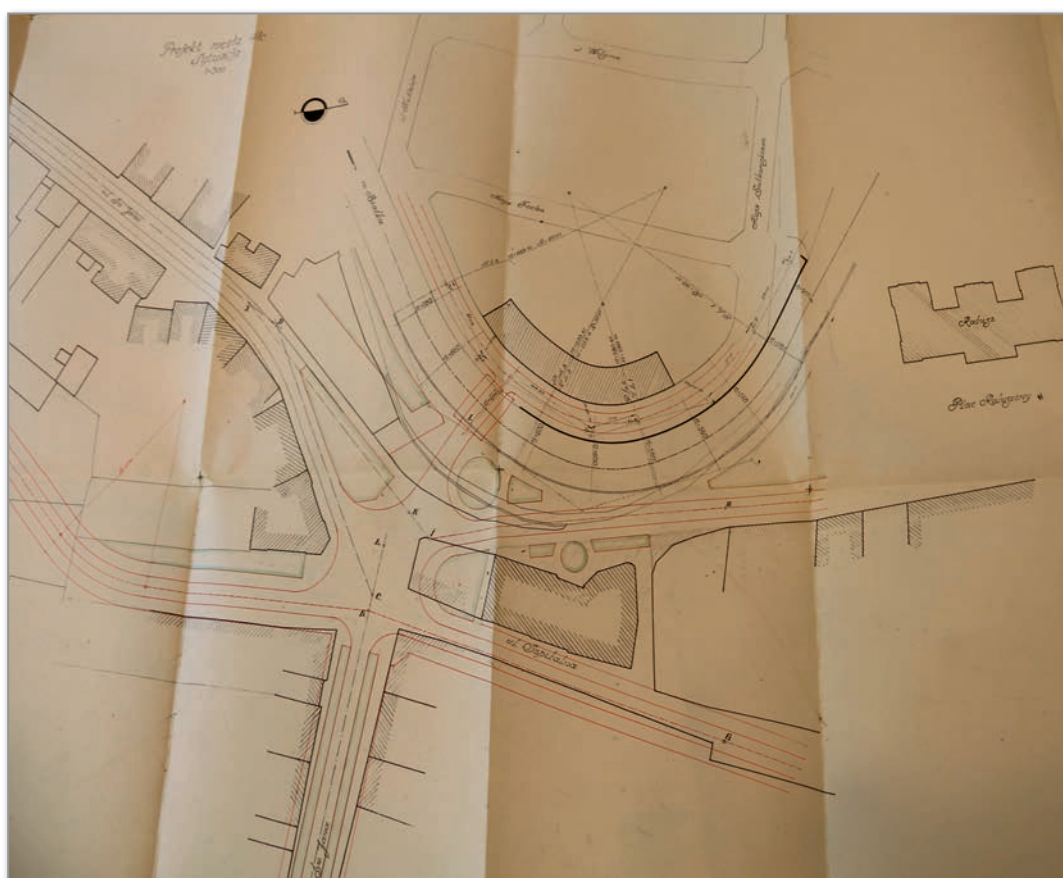
159 Por. Pismo Wojewódzkiego Zarządu Wód w Pszczynie nr 23a/5 z 28.06.1930, s. 1. AMB syg. Nr 13/8/971.

Bielska poprosiły, by na długości ok. 6,5 metra odstąpić od planu i wykonać łuk, tak, aby bulwary się zeszły¹⁶⁰. Zgodę na takie odstępstwo od planu otrzymano.

We wrześniu ustalono, że brukowanie Białki za każdym razem musi być przed zalewaniem betonem odebrane przez komisję¹⁶¹.



1938 r. projekt Bulwarów obok ratusza w Białej na lata 1938–1939

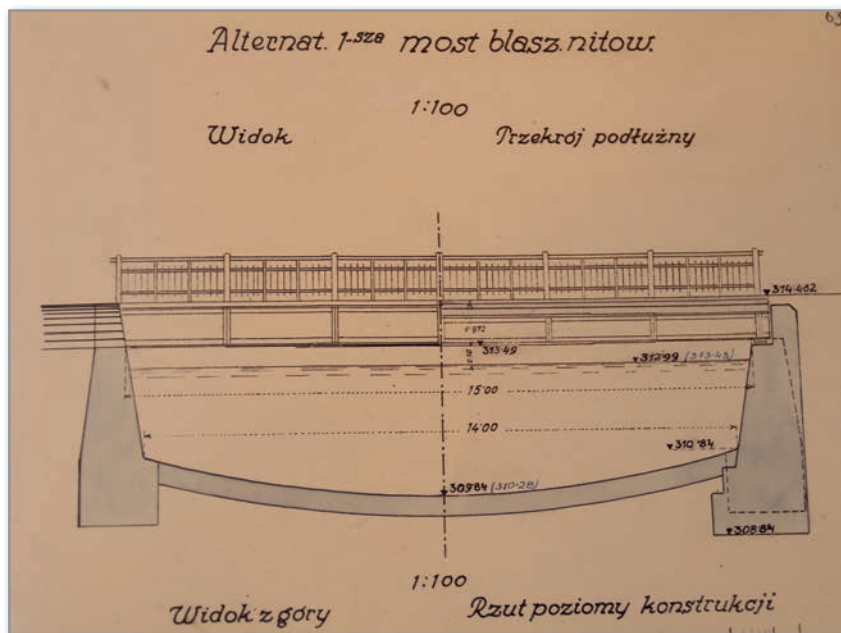


plan sytuacyjny mostu koło Ratusza, Stanisław Hajduk, 1938 r.

160 Por. Pismo RM Bielsko do Wojewódzkiego Zarządu Wód w Pszczynie nr VIIA-749/45, z 31.08.1938, AMB syg. Nr 13/8/971.

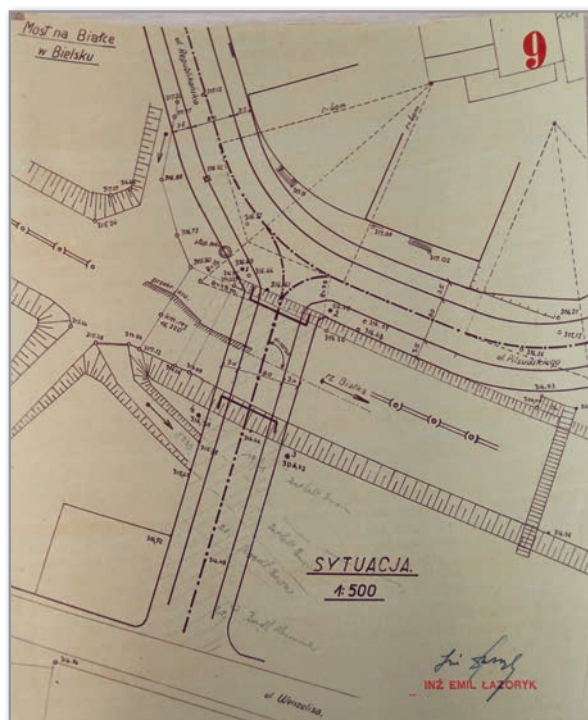
161 Por. Pismo RM w Bielsku do RM Biała nr VII-A-792/50 z 17.09.1938, s.1 AMB syg. Nr 13/10/976.

Jak uważny czytelnik na pewno pamięta, budowa tej kładki odbywała przy sprzecznię miasta Białej, która w tym samym czasie forsowała prawie, w tym samym miejscu budowę nie kładki, ale pełnego mostu. Magistrat Białej przesłał do Bielska projekt. Jak łatwo się domyślić, w ramach odwetu Bielsko stwierdziło, że projekt jest przestarzały i wykona własny¹⁶². Projekt wykonał Stanisław Hajduk i 9 lipca przedstawił kosztorys, zmieniając np. szerokość drogi na 8 metrów, kiedy w projekcie wstępnym była ona przewidziana na 6 metrów.



plan mostu koło Ratusza, Stanisław Hajduk, 1938 r.

wybudować nowy, tym bardziej, że w Bielsku powstała nowa dzielnica mieszkaniowa. Jako najlepsze usytuowanie mostu projektant wskazał miejsce gdzie łączą się ul. Św. Jana i plac Ratuszowy.



Most Republikański – rzut, mapa sytuacyjna

w asfalt, 9992 m w bruk z kamieni rzecznych, 39 057 m w nawierzchnię szutrową, a 4830 m było drogami gruntowymi (bez 3 dróg państwowych)¹⁶⁶.

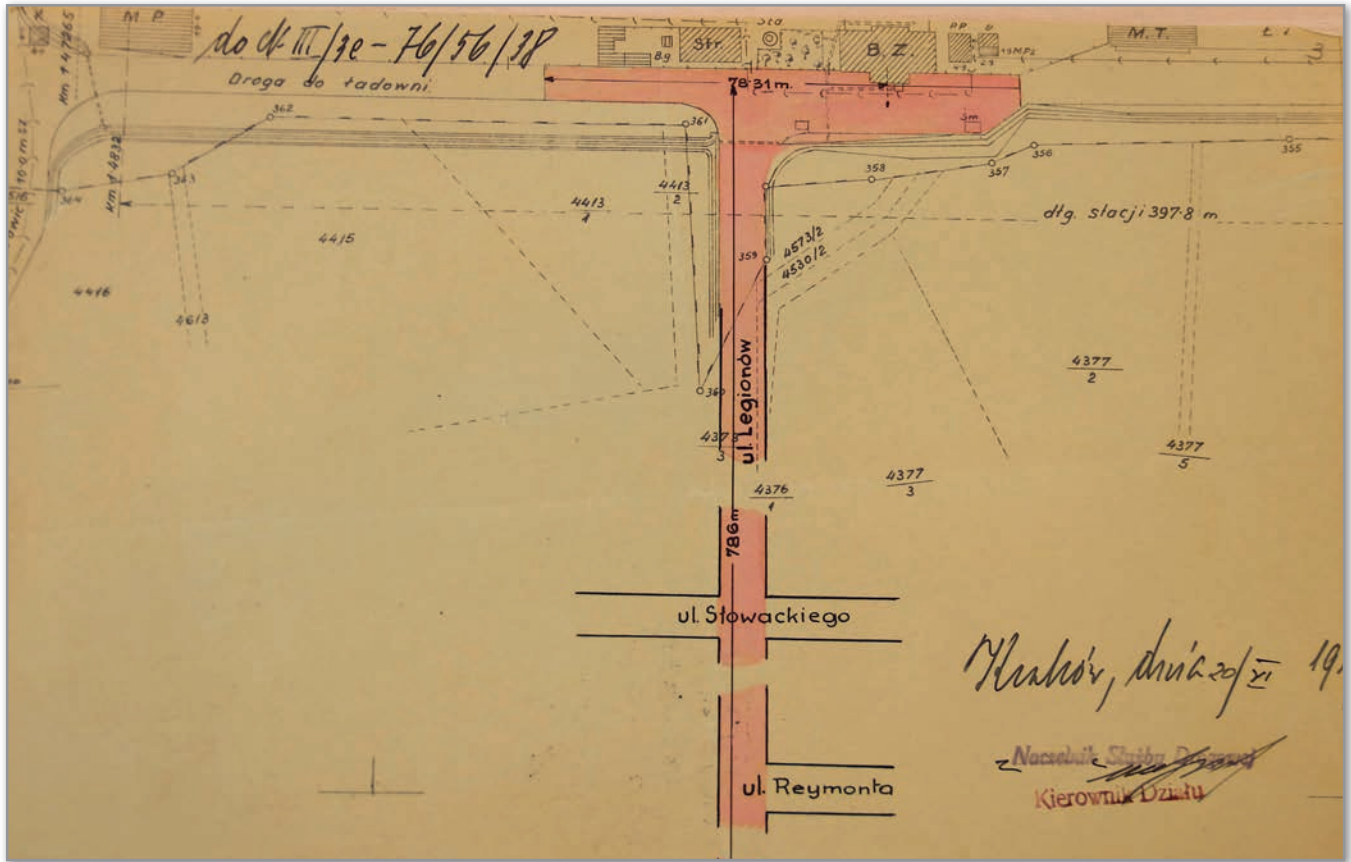
Budowany od poprzedniego roku most w ul. Republikańskiej pochłonął ok. 100 tys. zł, a całość przewidziano na 150 tys. zł¹⁶³. Co oznaczało, że brakowało jeszcze 50. tys. zł aby go wykończyć. Z tego powodu uchwalono dodatkowe 20 tys. złotych na wykończenie mostu przy ul. Republikańskiej i jego otoczenia¹⁶⁴. Natomiast brakujące 30 tys. postanowiono poszukać u Wojewody, a gdyby się okazało, że tam ich nie będzie postanowiono przerzucić to na następny rok budżetowy. Równocześnie zgłoszono wniosek, aby ul. Republikańską zamienić na ul. Piłsudskiego, gdyż po modernizacji jest ona naturalny jej przedłużeniem. Jak również przyjęto wniosek, aby most nosił imię. Marszałka Piłsudskiego¹⁶⁵. Wszystko to się działo, pomimo tego, że most oficjalnie nie był oddany. Jego kolaudacja odbyła się 9 i 10 marca 1939 r.

W 1938 roku miasto miało już 94 ulice i place, w przeważającej części o nawierzchni szutrowej. Bruk lub asfalt miało zaledwie 19 z nich w centrum, a 5 bruk rzeczny (w tym Rynek, place Wolności i Kościelny). W sumie na 60 km ulic 5104 m było wyposażonych w bruki, 1088 m

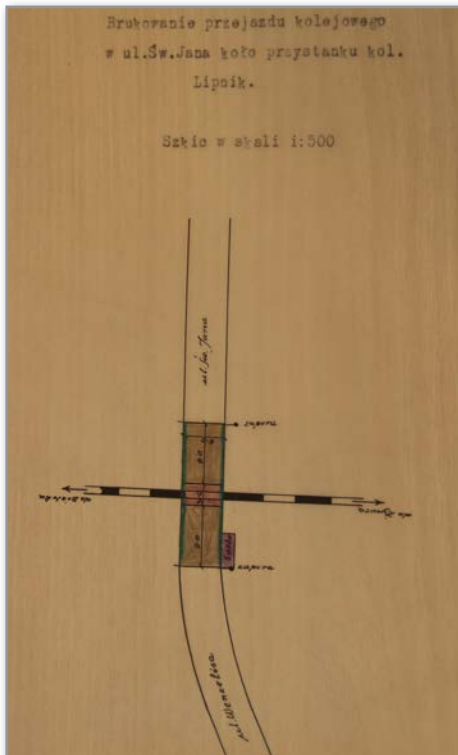
162 Por. Odpowiedz Magistratu w Bielsku L VII-A-284/206 z 19.04.1938, AMB syg. Nr 13/8/970.
 163 Por. Protokół RG Bielsko z 20.01.1938, s. 2. AMB syg. Nr 13/8/1926.
 164 Por. Protokół RG Bielsko z 5.05.1938, s. 11. AMB syg. Nr 13/8/1926.
 165 Por. Protokół RG Bielsko z 18.07.1938, s. 3. AMB syg. Nr 13/8/1926.
 166 Monografia Tom IV, s. 239-240.

1939

W poprzednim roku zakończono brukowanie ul. Żywieckiej. Miastu do zapłacenia pozostało 8.987 zł. Urząd Wojewódzki w Krakowie postanowił ze względu na to, że Biała daje najpoważniejsze wpływy z opłaty drogowej, przyznać miastu subwencję dokładnie w takiej kwocie¹⁶⁷.



Drogi kolejowe, 1939 r.



Przejazd przy ul. św. Jana. 1938r.

W czerwcu władze miasta dogadywały się z władzami PKP odnośnie zapłaty za wybrukowanie styku ulic Komorowickiej i Miarki¹⁶⁸. Podobnie było gdy chodzi o dojazd do przejazdu kolejowego na ul. Św. Jana. PKP nie współuczestniczyły w finansowaniu, gdyż... nie były jej inicjatorem¹⁶⁹. Wykonano drogę do stacji Biała Krakowska.

167 Pismo Starostwa Powiatowego w Białej do Magistratu w Białej nr II-3-1/39 z 18.01.1939, AMB sygn. Nr 13/10/973.

168 Por. Pismo PKP do RM Białej nr III/3e-76/56/38 z 21.06.1939, AMB sygn. Nr 13/10/975.

169 Por. Pismo PKP do RM Białej nr III/3e-76/56/39 z 17.06.1939, AMB sygn. Nr 13/10/975.



Bielsko – mapa 20 lecie międzywojenne

BIELSKIE DROGI MIĘDZY WOJNAMI

Po I wojnie światowej Bielsko znalazło się w granicach II Rzeczypospolitej. W pierwszym okresie dużo było wyczekiwania, której ze stolic będzie podporządkowane miasto. Czy będzie to Wiedeń, Praga czy Warszawa. Wojna z Czechosłowacją i Rosją Radziecką, a później przygotowania do plebiscytu spowodowały, że wszystko pomiędzy 1919–1921 było tymczasowe, gdyż kadencja starej rady wygasła w trakcie wojny. Później nie przeprowadzono nowych wyborów, tylko radni doprosili do rady przedstawicieli różnych grup. Oznaczało to, że każdą decyzję takiej Rady Gminy można było uznać przed sądem za nieprawomocną. Widać to było podczas poszczególnych sesji.

SZYLD SZYLDOWI NIERÓWNY, CZYLI POLONIZOWANIE ULIC BIELSKA

I tak na przykład na sesji 8 lutego 1922 roku radni powołali komisję mieszkaniową i przyjęli np. podatek od psa (wartowniczy 200 mkp, a luksusowy 1000 mkp) przyznali też dotację dla Straży Pożarnej. Jednak największe emocje wzbudziła sprawa zmiany nazw ulic z niemieckich na polskie. Warto przypomnieć, że Rada Narodowa poleciła Magistratowi na podstawie swojej uchwały z 30 czerwca 1919 roku zmianę niemieckich napisów na polskie, względnie polsko–niemieckie¹. To polecenie Magistrat zignorował!!! Z tego powodu 17 sierpnia 1921 roku wpłynęło kolejne pismo, żądające wykonania prawa obowiązującego na terenie całej Polski. Tym razem, w obliczu odparcia agresji Rosji i stabilizowania się sytuacji międzynarodowej radni uznali, że opór jest bezcelowy. Powołano specjalną komisję, która za podstawę uznała, że dokona mechanicznej zmiany z języka niemieckiego na polski. W kilku miejscach dokonano odstępstwa i tak na przykład ul. Tempelstrasse zamieniono na ul. Kazimierza.



Bielsko, plac dworcowy i wylot ulicy Piastowskiej

Ta zmiana wywołała niezadowolenie u radnych narodowości żydowskiej. Najpierw dr Deutach stwierdził, że przecież tak nazywa się dzielnica w Krakowie, a dr Traubner stanowczo stwierdził, że ta zmiana to szyderstwo i nie prosi, tylko żąda zmiany. Na to członek komisji Matusiak przypomniał, że każde miasto w Polsce ma ulicę Kazimierza Wielkiego, protest zaś uznaje za brak wdzięczności. Bo przecież gdy cała zachodnia Europa prześladowała Żydów, to właśnie król Kazimierz przygarnął ich i pozwolił im się tutaj osiedlić. *Takie stanowisko to niewdzięczność żydów względem ich wybawcy.* W odpowiedzi dr Traubner przyznał, że król Kazimierz wielkim był, a szyderstwem nazwał wesołość,

¹ Por. Zarządzenie Rady Narodowej z dnia 12 lipca 1919 o numerze L.2972/M.

jaka podniosła się na sali w momencie omawiania sprawy. W pojednawczym tonie wypowiedział się dr Schmetterling, który przypomniał, że w mieście panuje pokój wyznaniowy i tak powinno zostać. Natomiast członek komisji Schoppa postanowił dolać oliwy do ognia i wypowiedział się przeciw jakimkolwiek zmianom, które nazwał prowokacją, czym podburzył Polaków. Również dr Steffan podniósł ciśnienie sporu wzywając, by zmienić tylko te ulice, które wiążą się z monarchią i by nie nazywać ulicy w centrum ul. Piłsudskiego! Na szczęście członek komisji Strzałkowski powrócił do meritum i przypomniał, że 80% zmian to tylko tłumaczenie, a w pozostałych kwestiach komisja doszła do porozumienia. Przypomniał również, że nie kierowano się resentymentami, lecz szukano porozumienia, czego najlepszym przykładem jest plac Garncarski, Polacy mogliby chcieć upamiętnić przelaną tam polską krew (podczas otwarcia Domu Polskiego w 1902 r. – JK), a tego nie zrobili, tylko przetłumaczyli starą nazwę.

W tych okolicznościach dr Sporysz zakończył debatę wnioskiem o przyjęcie proponowanych nazw ulic, również ul. Piłsudskiego. Natomiast co do trzech: Tempelstrasse, Pasternak, Nohrmanngasse prosi o pozostawienie starych nazw.

Przyjęto następujące nazwy, które poniżej przedstawione zostały zgodnie z oryginalny zapisem dokumentu:

- | | |
|--|--|
| 1. Albori Strasse – ul. Kościuszki | 52. Kudlich–Gasse – ul. Kudlicha |
| 2. Albrecht Platz – Plac Wolności | 53. Lesten–Strasse – ul. Ciężarowa |
| 3. Albrecht Strasse – ul. M. Konopnickiej | 54. Lauben–Gasse – Podcienia |
| 4. Alles Gasse – ul. Republikańska | 55. Lebenabrunngasse – ul. Zdrojowa |
| 5. Alscher Gasse – ul. Alschera | 56. Lischka Gasse – ul. Kopernika |
| 6. Altbielitzbachweg – ul. Starobielska | 57. Luscha–Gasse – ul. Luschki |
| 7. Alumneum Gasse – ul. Festalozziego | 58. Mänhard Gasse– ul. Mänharda |
| 8. Am Berg – Na Wzgórzu | 59. Maisengrund – Sikornik |
| 9. Am Ströbl – ul. Kanta | 60. Marian–Gasse – ul. Marjańska |
| 10. Arbeitergasse – ul. Robotnicza | 61. Mühlgasse – ul. Młyńska |
| 11. Bahnstrasse – ul. Beethovena | 62. Nippergasse – ul. Nad Niprem |
| 12. Bahnhofstrasse – ul. Słowackiego | 63. Parkstrasse – ul. Parkowa |
| 13. Sauer–Gasse – ul. Bauera | 64. Pastornak – ul. Piłsudskiego |
| 14. Berggasse – ul. Górską | 65. Purzalberg – ul. Karkołomna |
| 15. Bernecigasse – ul. Bernaczika | 66. Radetzky–Strasse – ul. G. Hallera |
| 16. Bleich–Platz – Blich | 67. Ring–Platz – Rynek |
| 17. Bleichstrasse – ul. Blichowa | 68. Rehrmanngasse – ul. Gebelsbergera |
| 18. Bock–Gasse – ul. Becka | 69. Rosegger–Gasse – ul. Roseggera |
| 19. Börzenplatz – Plac Giełdowy | 70. Rosen–Gasse – ul. Różana |
| 20. Bräuhaus Gasse – ul. Browarna | 71. Rotenturmstrasse – ul. Czerwona |
| 21. Brücken–trasse – ul. Mostowa | 72. Salz – ul. Solna |
| 22. Damm–Strasse – ul. Wałowa | 73. Schienahausstrasse – ul. Strzelnicza |
| 23. Dreifaltigkeitsgasse – ul. Św. Trójcy | 74. Schlachthausgasse – ul. Rzeźnicza |
| 24. Elizabeth–strasse – ul. Mickiewicza | 75. Schlossgraben – ul. Zamkowa |
| 26. Engegasse – ul. Wąska | 76. Schmale–Gasse – ul. Jana Łyska |
| 27. Engelbergergasse – ul. Engelberga | 77. Schnackenberg – ul. Kręta |
| 28. Fabrika–Gasse – ul. Fabryczna | 78. Schneidergasse – ul. Goethego |
| 29. Faldgasse – ul. Mozarta | 79. Scholzgasse – ul. Scholza |
| 30. Fleischmarkt – pl. Św. Mikołaja | 80. Schulgraben – ul. Szkolna |
| 31. Förstergasse – ul. Förstera | 81. Schwarzar Graben – brak propozycji |
| 32. Gartengasse – ul. Inwalidów | 82. Schulgasse – ul. Sienkiewicza |
| 33. Gisela–Gasse – ul. Schillera | 83. Schimbbegen Gasse – ul. Łukowa |
| 34. Graben – Przekop | 84. Simena Gasse – ul. Simensa |
| 35. Hasse–strasse – ul. Haasego | 85. Sixt Strasse – ul. Sixtą |
| 36. Hauptatrasse – ul. Jagiellońska | 86. St. Anna–Gasse – ul. Św. Anny |
| 37. H.Richter–Gasse – ul. H. Richtera | 87. Stadberg – Miejska Górka |
| 38. Hoffmann–Gasse – ul. Hoffmana | 88. Steffel–Gasse – ul. Schodowa |
| 39. Jankowsky–Gasse – ul. Jankowskiego | 89. Steg–Gasse – Nad Ścieżką |
| 40. Johnny–Gasse – ul. Johanniego | 90. Sunnek Gasse – ul. Sunnegka |
| 41. Josef–strasse – ul. Sobieskiego | 91. Teich–Gasse – ul. Osuchowskiego |
| 42. Gustaw Josephy Platz – Plac Josephiego | 92. Tempelstrasse – ul. Kazimierza Wielkiego |
| 43. Kaiserstrasse – ul. Cieszyńska | 93. Töpfer Platz – Plac Garncarski |
| 44. Kaiser–Franz Jozefstr. – ul. 3 Maja | 94. Villen Gasse – ul. Grotgera |
| 45. Kamitz–Gasse – ul. Kamienicka | 95. Zennerberg – ul. Zennera |
| 46. Karla Platz – bez propozycji | 96. Zellamtagasse – ul. Celna (Cłowa) |
| 47. Kasera–Gasse – ul. Poniatowskiego | 97. Zunfthausgasse – ul. Cechowa |
| 48. T. Köraer–Strasse – ul. T. Körnera | 98. Ring–Strasse – ul. Piastowska |
| 49. Kirchen–Gasse – ul. Kościelna | 99. nowa na południu strona Parku – ul. Chopina |
| 50. Kirche Platz – Plac Kościelny | 100. nowa między Strössel i Part – ul. Stalmacha |
| 51. Kohlen–Gasse – ul. Węglowa | 101. – Park Miejski ² |

BIELSKO POLSKIM MIASTEM, CZYLI O TOŻSAMOŚĆ W NOWYM KRAJU

Ostatecznie Bielsko wraz z powiatem weszło w obręb utworzonego w czerwcu 1922 roku polskiego województwa śląskiego, Biała natomiast przynależała do województwa krakowskiego. I od tego czasu rozpoczęła się nowa era samorządu.

W Bielsku możemy mówić o tym od 18 grudnia 1922 roku. Wtedy to odbyła się pierwsza sesja nowo wybranej Rady Miejskiej w Bielsku. Komisarz rządowy Kuno de Pongratz przekazał prowadzenie obrad najstarszemu radnemu 75-letniemu Izaakowi Rapaportowi. Radni powierzyli urząd burmistrza Kuno de Pongratzowi, a jego zastępcami zostali: poseł Karol Fuchs i dyrektor PKKP Szczęsny Kobylański³. Potwierdzenie prawomocności wyborów otrzymano dopiero 3 marca 1923 r., chociaż decyzję podpisał wojewoda 27 lutego. Przypominam o tym, gdyż do tego czasu Rada Miasta działała trochę w zawieszeniu. Doskonale tę niedogodność ilustruje problem ze sprzedażą placu Blichowego.

PIENIĘDZY NAM POTRZEBA, CZYLI JAK SPRZEDAĆ NIE SWÓJ PLAC



Bleich w Bielsku

Jedną z pierwszych spraw, z jakimi przyszło zmierzyć się radnym Bielska, była sprzedaż placu Blichowego Powiatowej Kasie Chorych, która tam chciała wznieść swój budynek. Pozornie sprawa wydawała się błaha i wręcz techniczna. Tym bardziej, że miasto ostatecznie podniosło swoje żądania z 40 na 100.000.000 mkp., a Kasa je wstępnie zaakceptowała. Mające ogromne potrzeby miasto chętnie taką kwotę postanowiło przyjąć. Radni spotkali się w tej sprawie na nadzwyczajnej sesji 22 stycznia 1923 r. Jednak, gdy miano przegłosować stosowną umowę, nagle okazało się, że wspomniany plac... nie należy do miasta i to od 30 kwietnia 1901 roku. Ówczesni radni postanowili, że będzie on wydzielony z majątku gminnego i stanie się dobrem publicznym! Konsternacja na sali była duża, gdyż jeszcze nie otrzymane pieniądze już wstępnie podzielono. Szukano więc rozwiązań. Wszystkie analizy prawne pokazywały, że procedura taka potrwa co najmniej 2 lata. Radny Dziki nie krył irytacji, że tydzień temu burmistrz i jego służby przekonywali, że plac jest w ich gestii, a teraz mówią, że nie. Mądre głowy, nie mając klucza, zaczęły szukać „wytrycha”. Proponowano uchwałę warunkową, że sprzedamy, a potem dogadamy się z wojewodą itp. Na szczęście radny i poseł Panth przypomniał zebranym, że tak naprawę to nie są jeszcze

³ Por. Protokół Rady Gminy Bielsko z 18.12.1922, s.2–3. AMB sygn. Nr 13/8/1911.

ukonstytuowani i wszelkie uchwały każdy będzie mógł zaskarżyć. To jednak nie zraziło kolegów. W tych okolicznościach Panth zapowiedział, że jeżeli zostanie w tej sprawie podjęte głosowanie, to jego stronnictwo opuści obrady. Brak kworum skutecznie ostudził zapędy Rady, aby naginać prawo⁴.

W tym czasie w sekcji budowlano–policyjnej zasiadali następujący radni: przewodniczący Gröger, członkowie: Arzt, dr Baum, dr Bogaczewski, Dziki, Richter, Strack, Pilarzy, Wiesner.

4 kwietnia 1923 r. radni zabezpieczyli dla gminy działkę u zbiegu ulic Górskiej i Blichowej, aby uzyskać tam w przyszłości plac narożny. Dużo dyskusji wywołał wniosek, aby zakazać ruchu samochodów ciężarowych ulicą Bożniczą. Rada postanowiła wniosek Banku eskontowego odrzucić. Wprawdzie radny Rudolf Harok przypomniał, że przed wojną był tam zakaz, którego nikt nie odwołał, a tylko przestał on być respektowany przez kierowców. Radny Twardy przypomniał, że ciężarówki nie mogą już jeździć ul. Wałową, 3 Maja i przez pl. Giełdowy, co oznacza, że w tej części miasta może taki samochód poruszać się tylko ul. Bożniczą. Przypomniano też, że przed wojną w Bielsku było 6 samochodów ciężarowych, a obecnie jest ich 100!⁵.

W opłakanym stanie był ulica Wałowa, która zwłaszcza w czasie roztopów nie nadawała się do użytku. Z tego powodu pod nadzorem samego starszego radcy kolejowego inż. Wassera jezdnię wyszutrowano, a następnie utwardzono walcem parowym⁶.

Interweniowano też u wojewody, aby przekazał stosowne środki na utrzymanie gościńca rządowego Cieszyn – Bielsko⁷.

O CZYSTE I OŚWIETLONE ULICE

Ciekawą dyskusję o stanie dróg odnajdujemy w protokółach z posiedzenia Rady Miejskiej w Bielsku 17 grudnia 1923 r. Pomijając narzekania na opłakany stan dróg, dyskusja skupiła się na oświetleniu ulic i ich czystości. *Czyszczenie i oświetlenie ulic i dróg miejskich pozostawia wiele do życzenia. Społeczeństwo Bielska jest z tego stanu bardzo niezadowolone. Musimy w końcu raz wreszcie zdecydować się do rozszerzenia oświetlenia na stopień przedwojenny.* Powyższy stan potwierdzili wszyscy radni, niezależnie od partii czy narodowości, i zgłosili wniosek burmistrzowi. W jego imieniu bardzo obszernie omówił tę kwestię wiceburmistrz Fuchs. Długi wywód ekonomiczny można streścić w dwóch jego zdaniach: *Zarówno rozszerzenie oświetlenia, jak i czyszczenia dróg do rozmiarów przedwojennych jest wyłącznie kwestią budżetową. (...) Niemożliwość zrealizowania tych zamiarów tkwi w stosunkach walutowych, wobec których jesteśmy bezsilni⁸.* Po tym wyjaśnieniu radni wycofali się z pomysłu, powołując jedynie komisję, która miała przejść przez miasto i ustalić, które lampy gasimy, a które na ich miejsce rozświetlamy.

Radny inż. Oskar Twerdy zgodził się z powyższą argumentacją. *Innego zdania jest mówca w sprawie czyszczenia dróg. Zdaje mu się, że za pomocą używanych do tego celu robotników można by o wiele lepszy rezultat osiągnąć, gdyby był odpowiedni nadzór. Posiadamy tylu byłych policjantów, z których by można tego lub owego postawić na to miejsce. Można by też próbować za pomocą sił kobiecych, jak to czyni od dłuższego czasu z dobrym powodzeniem miasto Biała, które w ogóle pod względem czystości stoi o wiele wyżej od nas. Brak zdaje się organizacji, można bowiem kilkukrotnie stwierdzić, że zamiecione błoto pozostaje leżeć np. w zimie aż do zamarznięcia, tak że trzeba dopiero robotników z kilofami, by kupy te rozbić, poczem dopiero odwozi się je. Przez lepszą i odpowiedniejszą organizację można by nawet czynić oszczędności.*

Za wnioskiem pierwotnym R.g. Grögera oświadcza się gorąco R.g. Zygmunt Arzt, wywodząc, że każdy obywatel czuje się ogromnie zawiedziony przez nową Radę gminną, w której tak wielkie pokładał nadzieje. Na jednym z pierwszych posiedzeń Sekcji budowlano–policyjnych omawiano szeroko i daleko kwestię czyszczenia ulic. Wówczas oświadczył Pan Zarządca Chłupc, że potrzeba mu tylko przydzielić więcej robotników, to tem samem poprawi się stan czystości ulic. Mówca wówczas proponował zakup maszyny do czyszczenia i dowiedział się, ku niezmiernemu swemu zdziwieniu, że maszyna taka znajduje

4 Por. Protokół Rady Gminy Bielsko z 22.01.1923, s.2–5. AMB syg. Nr 13/8/1911.

5 Por. Protokół Rady Gminy Bielsko z 4.04.1923, s.2–9. AMB syg. Nr 13/8/1911.

6 Por. Protokół Rady Gminy Bielsko z 17.04.1923, s.3. AMB syg. Nr 13/8/1911.

7 Por. Protokół RG Bielsko z 2.05.1923, s. 11. AMB syg. Nr 13/8/1911.

8 Protokół Obrad Rady Miejskiej w Bielsku z 17.12.1923, s. 8. syg. 13/8/445.

się w posiadaniu gminy, jest jednak nieczynna wskutek rzekomego złamania się pewnej części składowej. Maszyna spoczywa więc bezużytecznie w jakiejś szopie. Zdaje mu się, że pod tym względem panuje we dworze gospodarczym miejskim pewna indolencja⁹.



Pac Garncarski

Na placu Garncarskim w Bielsku był postój tzw. fiaków. W październiku Rada Miejska Bielska uchwaliła, że za miesiąc należy wnieść opłatę w wysokości 15.000 mkp¹⁰.

W 1924 roku gmina pertraktowała z Polskimi Kolejami Państwowymi, aby przejąć teren przylegający do ul. 3 Maja i poszerzyć jezdnię oraz wykonać tam chodnik dochodzący do ul. Wałowej¹¹. Nabyto też grunt przy ulicy Sobieskiego, tak, aby poszerzyć tamtą ulicę¹². Jesienią podjęto remont ul. Kolejowej, jak również na mostku na wlocie Sikornika do ul. Kudlicha. Na wniosek radnego Zygmunta Arzta postanowiono zabezpieczyć w przyszłym budżecie kwotę 30.000 zł na oliwienie i terowanie ulic. Powrócił również temat czystości na ulicach i wykorzystania zamiatarki. Tym razem wiceburmistrz Fuchs przyznał, że maszyna jest sprawna, ale i tak nie zamiata, gdyż przy obecnym złym stanie dróg, wybojów, wszystkie śmieci zostawały w tych wybojach¹³!

ABY JĘZYK BYŁ GIĘTKI

Pierwsze lata to gorące spory przede wszystkim o język protokołów Rady Gminnej oraz nazwy ulic. Trzeba przyznać, że wprowadzenie wyłącznie polskich tablic z nazwami ulic w obu miastach nastąpiło tak naprawdę we wrześniu 1924 roku.

Co ciekawe, do zadań Dyrekcji Policji należało również nadawanie nazw publicznym placom, drogom i ulicom. Pośrednio tego dotyczył konflikt pomiędzy Magistratem w Bielsku, a Dyrekcją Policji. Kiedy ta druga 13 lipca 1923 roku wprowadziła polskie nazwy ulic, Magistrat odwołał się o tej decyzji do wojewody. Jednak pełniący obowiązki wojewody Koncki pozbawił samorządowców jakichkolwiek złudzeń. Przywołując odpowiednie zapisy prawne przypominał, że na terenie RP takie decyzje są w kompetencji władzy państwowej. Ta zaś ustaliła, że na całym obszarze kraju nazwy będą tylko w języku polskim. Wojewoda

9 Protokół Obrad Rady Miejskiej w Bielsku z 17.12.1923, s. 9. syg. 13/8/445.

10 Por. uchwała nr L.IV.186/15, syg. 13/8/1911, Uchwała z 25.09.1923. s. 16.

11 Por. Protokół RG Bielsko z 3.07.1922, s.3. AMB syg. Nr 13/8/1913.

12 Por. Protokół RG Bielsko z 3.07.1924, s. 9. AMB syg. Nr 13/8/1913.

13 Por. Protokół RG Bielsko z 29.10.1924, s. 2-3. AMB syg. Nr 13/8/1913.

dał gminie czas do 5 grudnia na usunięcie dotychczasowych dwujęzycznych tablic. W przeciwnym razie 20 grudnia przeprowadzi to policja na koszt gminy¹⁴. Okazując dobrą wolę pozwolił na dotychczasowe stosowanie następujących nazw ulic: Alschera, Luschki, Sixta, Simensa, Kudlicha, Pestalozziego.

Warto przypomnieć, że kilka lat wcześniej Polacy na próżno prosili o wprowadzenie tablic orientacyjnych na terenie Bielska również w języku polskim. Teraz nastąpił mimowolny rewanż podparty aktami prawnymi. Oczywiście radni niemieccy z dr Wiktorem Försterem protestowali, przypominając o autonomii i o wielkich Niemczech, którzy są patronami ulic. W odpowiedzi na to radny Henryk Kisielewski przypomniał, że trudno w tej sprawie dyskutować, gdyż prawo na terenie Polski ustanowione przez Sejm mówi, że nazwy muszą być w języku polskim, w związku z tym dyskusja i protesty są niemerytoryczne i niepotrzebnie podgrzewają tylko atmosferę. Zapewnił również, że Polacy też mają wielkich bohaterów, których można uhonorować nazwami ulic. Niezrażeni tym rajcy postanowili zgłosić w tej sprawie skargę do Najwyższego Trybunału Administracyjnego.

1925

Początkiem roku planowano wykonanie drugiego toru tramwajowego od Dworca do Kasy Oszczędności. Jednak inne pilne potrzeby nakazały zostawić te plany na lepsze czasy¹⁵. Powracający od lat problem zmiatania ulic ponownie pojawi się na sesji. Tym razem jednak radni postanowili załatwić problem radykalnie i wyasygnowali 14.000 zł na zakup samochodu sprząającego. Tylko radny Jerzy Matuszek zwracał uwagę, że takie nowoczesne urządzenia sprawdzają się na dobrych i asfaltowych drogach, a u nas takich brak. Pomimo tej uwagi radni wnioskowali, by sprzątanie ulic było na przykład wzorowane na systemie z Wiednia. Jak również uchwalili, że czyszczenie ulic będzie się od teraz odbywać nie w dzień, ale jak to jest we wszystkich innych miastach – w nocy¹⁶.

Decyzją numer L.IV–656/12 nadano nowej ulicy nazwę Władysława Reymonta. Była to ulica przewidziana jeszcze w projekcie Fabianiego pomiędzy ulicą Batorego i przedłużeniem ulicy Młyńskiej. Wydano też zgody na kioski przy Strzelnicy i ul. Blichowej. Dużo emocji budziło ulokowanie stacji benzynowej na placu Garncarskim. Radny Baum wnioskując za, przedstawił wniosek ciekawy w treści informując, że Rada Gminy *w zasadzie wyraża zgodę na wystawienie stacji benzynowej na pl. Garncarskim. Przed rozpoczęciem budowy winna jednak osobna komisja wypośrodkować najlepsze miejsce i uregulować powstałe kwestie prawne, uzyskać też szczegółowe gwarancje, że zabezpieczono niezawodną pewność używania jej, jak i zapobieżenia wypadkom*. Piperberg przestrzegał, że to niebezpieczne, a Förster nie podzielał jego obaw, jednak chciałby przesunąć stację w stronę ul. Piłsudskiego. Radny Harok, reprezentując interesy drobnych kupców dotychczas sprzedających benzynę, uważał ją za niepotrzebną. W tych okolicznościach Höni-gsmann postawił wniosek, aby odesłać pomysł do komisji¹⁷. Jeszcze w maju zebrała się komisja połączona ze specjalistami z policji, straży pożarnej i PKP i po wizji lokalnej stwierdziła: *nie ma żadnych przeszkód, przemawiających przeciw zezwoleniu na urządzenie stacji benzynowej na placu Garncarskim obok kiosku inwalidów*. W tych okolicznościach sekcja budowlana zgłosiła wniosek na tak. Doszło do kolejnej potyczki na słowa i argumenty. Do tych, które już padły wcześniej, doszły nowe. Radny Harok zwrócił uwagę, że miasto w niedługim czasie chce zburzyć budynki na placu i całkowicie go przeobrazić; czy wtedy stacja nie będzie przeszkadzała? Jak się okazuje, wnioskodawca, czyli firma Vacuum Oil Com, zapowiedziała, że gdyby tak się stało, to ona przeniesie powstałą stację. Widząc wielką elastyczność wnioskodawcy, radny Pająk zapytał, z jakiego powodu zgody udziela się przedsiębiorstwu, gdy tymczasem wnioskodawcą prawdziwym jest Związek Inwalidów. Otrzymał odpowiedź, że oba podmioty są ze sobą dogadane. W tych okolicznościach wiceburmistrz Kobyłański stanowczo stwierdził, że w tym miejscu stacja powstać nie może, gdyż tam ma powstać plac dla użytku ludzi. Złożył też wniosek, że: *Rada zezwoli na urządzenie stacji benzynowej (...) obok trójkąta pomiędzy ul. 3 Maja i ulicami dojazdowymi do Wałowej naprzeciwko bożnicy, o ile to ze względów technicznych będzie możliwe*¹⁸. Wniosek przeszedł, a co za tym idzie, drugie podejście zakończyło się fiaskiem. Również sprzeciw wobec tej decyzji Związku Inwalidów Wojennych RP został odrzucony.

14 Por. Decyzja wojewody na zażalenie RG Bielsko na ustawę nr L.183/11. Protokół RG Bielsko z 29.11.1923, APBB syg. Nr 13/8/1911., s. 3.

15 Por. Protokół RG Bielsko z 2.03.1925, s. 7. AMB syg. Nr 13/8/1914.

16 Por. Protokół RG Bielsko z 2.03.1925, s. 8–9. AMB syg. Nr 13/8/1914.

17 Por. Protokół RG Bielsko z 7.05.1925, s. 7. AMB syg. Nr 13/8/1914.

18 Por. Protokół RG Bielsko z 2.07.1925, s. 5–6. AMB syg. Nr 13/8/1914.

W lipcu podjęto też decyzję, aby zaciągnąć kredyt na brukowanie ul. 3 Maja, Długiej, szutrowanie i walcowanie ul. Piastowskiej, wykonanie kanału na pl. Wolności i ul Moniuszki, budowę nowej strażnicy OSP¹⁹.

Natomiast w grudniu zapowiedziano, że na utrzymanie ulic przeznaczony się 193.595 zł, czyli dwa razy więcej niż do tej pory²⁰.



Bielsko, Plac Wyzwolenia, 1930 r.

Dla organizacji ruchu w mieście bardzo ważną zgodę wydała Rada Miejska. Po długich negocjacjach z przedsiębiorstwem tramwajowym wydano zgodę na przeniesienie ruchu z ulicy Piłsudskiego na ul. Blichową i Zamkową. Ta zmiana kursowania tramwajów wiązała się z potrzebą wyburzenia domu nr 94 przy ul. Blichowej 1 (własność Wagnera). Inwestor zobowiązał się do wypłacenia odszkodowań dla właściciela i lokatorów. Podczas negocjacji miasto miało fory, gdyż wiedziało, że przedsiębiorstwo tramwajowe i tak zmuszone było do tego, aby na całej trasie wzdłuż ul. Piłsudskiego wymienić tory, gdyż były one całkowicie zużyte²¹.



Bielsko, Plac Chrobrego z budynkami

W tym samym czasie podjęto jeszcze jedną ważną decyzję związaną z zakupem domów Frema i Richter. Okazało się, że właściciele tych budynków, znajdujących się na placu Garncarskim, chcą pozbyć się swoich nieruchomości. W tych okolicznościach radny Oskar Twerdy zaproponował, aby skorzystać z nadarzającej się okazji. Na kupno posesji jest teraz dobra koniunktura, a na dodatek właściciele sami wystąpili z propozycją, co daje

dobrą pozycję wyjściową do negocjacji. Tym bardziej, że teraz gmina tych nieruchomości nie potrzebuje, ale przecież w przyszłości chce ten fragment miasta przeobrazić, a wtedy trzeba będzie zapłacić wielokrotnie więcej. Uzgodniono, że gmina zapłaci za każdy z budynków po 7.000 dolarów, a mianowicie 1/5 do 1 lutego 1926 r., a resztę w dwunastu ratach miesięcznych²².

19 Por. Protokół RG Bielsko z 2.07.1925, s. 4. AMB syg. Nr 13/8/1914.

20 Por. Protokół RG Bielsko z 9.12.1925, s. 12. AMB syg. Nr 13/8/1914.

21 Por. Protokół RG Bielsko z 16.12.1925, s. 10–11. AMB syg. Nr 13/8/1914.

22 Por. Protokół RG Bielsko z 16.12.1925, s. 12–13. AMB syg. Nr 13/8/1914.

Warto pochwalić w obu wypadkach radnych za myślenie o mieście nie w kategorii kadencji, ale w dłuższej perspektywie czasu. Wniosek przyjęto jednogłośnie. Jak zobaczymy w innej epoce takie spoglądanie utrudniała ideologia albo prywatna.

1926

W styczniu firma Vacuum Oil Com uzyskała pozwolenia na postawienie stacji benzynowej przy ul. Piłsudskiego²³.

Natomiast w lutym nowo wybrana rada spotkała się na sesji 18 lutego. W kadencji na lata 1925–1929 do sekcji budowlanej policyjnej weszli: Zygmunt Arzt, Karol Baier, dr Gustaw Baum, Sylwester Dziki, Teodor Gröger, Klemens Matusiak, Jerzy Matuszek, Jan Pająk, inż. Rudolf Wiesner²⁴.

Jedną z najważniejszych inwestycji tego roku było poszerzenie ul. 3 Maja do szerokości 18 metrów. Postanowiono również zastąpić oświetlenie gazowe tej ulicy i wprowadzić oświetlenie elektryczne. Postanowiono pracę rozpocząć na odcinku od dworca do hotelu Prezydent. Natomiast na odcinku do placu Garncarskiego postanowiono na razie wstrzymać prace, aby zasięgnąć opinii, czy będzie realizowane podniesienie terenu na placu Garncarskim, tak jak to planował Max Fabiani²⁵. W sprawie ul. 3 Maja dogadano się z PKP w kwietniu, uzyskano też teren na skwer²⁶. Prace przy tej ulicy mogły być przyspieszone, gdyż w maju miasto otrzymało pożyczkę na preferencyjnych warunkach z Ministerstwa Robót Publicznych na zatrudnienie bezrobotnych. 11 maja spłynęło na ten cel 70.000 zł²⁷.



Ul. 3 Maja, około 1928 r.

Przyznano również Towarzystwu Kolei Elektrycznej koncesję na uruchomienie linii autobusowej Bielsko dworzec – Lipnik. Przedsiębiorstwo zamierzało kupić 3 lub 4 autobusy do obsługi tej linii, zaznaczając równocześnie, że gdy ten eksperyment się powiedzie, to uruchomi kolejne linie²⁸.

W czerwcu ulicy poprzecznej na zachód od koszar piechoty z wylotem do ulicy Sobieskiego nadano nazwę Graniczna. Natomiast nowo utworzone ulice na rozparcelowanych gruntach firmy Karol Korn przy ul. Strzelniczej otrzymały nazwy: Narutowicza, Urzędnicza, Karola Korna²⁹. Dwie pierwsze przyjęto jednogłośnie, a ostatnią większością głosów.

23 Por. Protokół RG Bielsko z 22.01.1926, s. 14. AMB syg. Nr 13/8/1915.

24 Por. Protokół RG Bielsko z 18.02.1926, s. 19. AMB syg. Nr 13/8/1915.

25 Por. Protokół RG Bielsko z 24.03.1926, s. 9. AMB syg. Nr 13/8/1915.

26 Por. Protokół RG Bielsko z 26.04.1926, s. 9–10. AMB syg. Nr 13/8/1915.

27 Por. Protokół RG Bielsko z 21.05.1926, s. 2–4. AMB syg. Nr 13/8/1915.

28 Por. Protokół RG Bielsko z 26.04.1926, s. 9–10. AMB syg. Nr 13/8/1915.

29 Por. Protokół RG Bielsko z 28.06.1926, s. 12. AMB syg. Nr 13/8/1915.

Jak się jednak okazało, policja, która miała w tym względzie dużo do powiedzenia uznała, że należy ulicę Korna przemianować na Stefana Żeromskiego. Radni uszanowali wolę policji, a następnie ul. Urzędniczą zamienili na Karola Korna³⁰. Mniej zorientowani w historii zapytają, dlaczego takie zabiegi. Karol Korn był wielkim budowniczym, zostawił na terenie miasta wiele pięknych budowli, ale równocześnie zapisał się w pamięci robotników jako bardzo zły pracodawca. To u niego wybuchało najwięcej strajków. Choć minęło już sporo lat od jego śmierci, to kontrowersje w stosunku do jego osoby pozostały. Jak łatwo się domyślić, takie załatwienie sprawy przez rajców nie wywołało zadowolenia w Dyrekcji Policji. Organ urzędowy, któremu zostało powierzone nazewnictwo ulic odpisał grzecznie, że dziękuje za upamiętnienie osoby Stefana Żeromskiego i przypomina, że ulicę Urzędniczą już zaakceptował i o jej zmianę nie występował. W tych okolicznościach sekcja budowlano-policyjna powzięła jednogłośnie decyzję: *Rada Gminy przyjmuje ze zdziwieniem i przykrością treść pisma Dyrekcji Policji (...) i pozostawia Dyrekcji Policji nazwanie zakwestionowanej ulicy*³¹.

Wszystko wskazuje, że w tym też roku przemianowano plac Garcarski na plac Bolesława Chrobrego. W archiwum nie udało się odnaleźć takiego rozporządzenia, ale w poszczególnych dokumentach pojawia się już nowa nazwa placu. Od tego czasu obie nazwy placu pojawiają się naprzemiennie aż do 1929 roku. Później występuje on tylko i wyłącznie jako plac Bolesława Chrobrego.

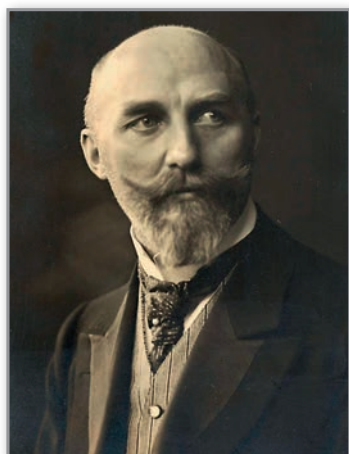
Powracając do budowy dróg trzeba przypomnieć, że w lipcu kupiono grunt od Karola Hermy na poszerzenie ul. Zdrojowej oraz wydano zgodę na ustawienie 12 z 15 słupów ogłoszeniowych przez Edwarda Lippnera³². Udzielenie tej zgody uruchomiło całą lawinę podobnych wniosków. Z tego powodu rada postanowiła wstrzymać się i ustalić racjonalne opłaty. Jak również podzielić ten rynek usług, tak aby nie doprowadzić do monopolu w tej dziedzinie, bo wspomniany Lippner przejął już słupy ogłoszeniowe w Białej³³.

W październiku przyjęto taryfy dla dorożek samochodowych z taksometrami.

Taksa I: obowiązująca dla jazdy tam i z powrotem poza terytorium miasta. Do 250 m 0.60 zł, za każde dalsze 125 m 0.10 zł.

Taksa II: obowiązująca dla jazdy w mieście bez względu na to, czy tylko w jednym kierunku, czy także z powrotem. Do 200 m, 0.60 zł, za każde dalsze 100 m, 0.10 zł, co najmniej jednak 1.50 za jedną jazdę.

*Taksa III: obowiązująca dla jazdy poza terytorium miasta tylko w jednym kierunku. Do 140 km 0.60 zł, za każde dalsze 70 m, 0.10 zł. Powyższe stawki obowiązują tylko dla małych samochodów, mieszczących 1–3 przyjezdnych. Za przejazd samochodami mieszczącymi 4–5 przyjezdnych płaci się taryfę z 50% dodatkiem. Czas czekania opłaca się 10 groszami za każde 2 minuty postoju t.j. 3 zł za godzinę, a to bez względu na wielkość wozu. Dodatek za bagaż nie dający się umieścić wewnątrz wozu: 1 zł. Taryfa nocna: wszystkie powyższe stawki doznają w porze nocnej od godziny 22 do 6 podwyższenia do 50%*³⁴. Główny postój taksówek był na w obrębie pl. Chrobrego. Radni uchwalili, że co najmniej jedna musi być od rana do wieczora do dyspozycji na dworcu kolejowym³⁵. Zwrócono również uwagę, że taksówki w Bielsku nie mają numerów.



Herman Jansen

W listopadzie miasto zakupiło grunty na potrzeby poszerzenia ul. Mońszki i Grottgera³⁶. Rada Miejska powzięła też dalekosiężne plany związane z rozwojem miasta. Doskonałe plany Maxa Fabianiego z początku wieku w wielu miejscach straciły na aktualności. Pożary, wyburzenia, powstanie nowych budynków sprawiło, że tkanka miejska uległa zmianie. W tym okolicznościach radni powierzyli misję sporządzenia nowego planu rozbudowy miasta profesorowi Hermanowi Jansenowi. On w przeciągu 1,5 roku zobowiązał się uregulować całościowo kwestie komunikacyjne miasta za 30.000 złotych³⁷.

30 Por. Protokół RG Bielsko z 15.11.1926, s. 6. AMB syg. Nr 13/8/1915.

31 Protokół RG Bielsko z 20.12.1926, s. 5. AMB syg. Nr 13/8/1915.

32 Por. Protokół RG Bielsko z 28.06.1926, s. 16–18. AMB syg. Nr 13/8/1915.

33 Por. Protokół RG Bielsko z 28.09.1926, s. 4. AMB syg. Nr 13/8/1915.

34 Protokół RG Bielsko z 7.10.1926, s. 7. AMB syg. Nr 13/8/1915.

35 Por. Protokół RG Bielsko z 20.12.1926, s. 6. AMB syg. Nr 13/8/1915.

36 Protokół RG Bielsko z 15.11.1926, s. 6. AMB syg. Nr 13/8/1915.

37 Por. Protokół RG Bielsko z 15.11.1926, s. 8. AMB syg. Nr 13/8/1916.

W dalszym ciągu prowadzono remont ul. 3 Maja i niespecjalnie się spieszo, bowiem czekano na zgodę ministerstwa, aby przełożyć tor tramwajowy. Drogowcy coraz życzliwiej spoglądali w stronę nowoczesnych dróg „bitych i terowanych”. Doświadczenie wykonane przez starszego zarządcę gospodarczego Chlupacza na ul. Staszica i Parkowej zostały pozytywnie ocenione, szczególnie biorąc pod uwagę koszty³⁸. Podjęto decyzję o rozbiórce dwóch domów poniżej hotelu Prezydent, tak aby nie szpeciły nowej arterii miejskiej³⁹.



ul 3 Maja po 1927 r. po przebudowie torowiska

W poprzednim roku spółka elektryczna i kolejowa S.A. otrzymała koncesję na uruchomienie linii Dworzec Bielsko – Lipnik. Teraz firma nie tylko uszczegółowiła swoją ofertę, ale prosiła o uruchomienie trzech linii. I – od dworca kolejowego w Bielsku przez ul. 3 Maja, Wzgórze, ul. Jagiellońską, most na rzece Białej i ul. Główną w Białej – Lipniku. II od przystanku tramwajowego w Mikuszowicach na drodze powiatowej koło szkoły Mikuszowickiej do Bystrej z punktem końcowym przed sanatorium w Bystrej. III – od Wzgórza w Bielsku przez Rynek i ul. Cieszyńską do Wapienicy i Doliny Luizy z punktem końcowym przed księżącą leśniczówką. Wniosek przyjęto bez dyskusji⁴⁰.

Przyjęto też dość oryginalną uchwałę mającą na uwadze korzystanie z ulic i placów. Gmina uregulowała też kwestię „trzepania chodników i dywanów”. Początkowo chciano, ze względu na brak miejsca i żerdzi, rozszerzyć godziny na to przeznaczone od 8 rano do 6 wieczorem. Po dyskusji jednak ustalono, że trzepiemy dywany rano od 8 do 10, a po południu od 3 do 5. Przypomniano również, że *trzepanie ścierek jak również kołder itp. z okien na publiczne drogi i place jest surowo wzbronione*⁴¹.

We wrześniu spółka „Galicja” otrzymała koncesję na postawienie stacji benzynowej na placu Smolki⁴². W tym samym czasie czterech kierowców taksówek z tego placu poprosiło, aby mogli stawać też na placu Chrobrego, gdyż na Smolki nie zrobią żadnego interesu. Radni przychylni się do wniosku i wyznaczyli petentom plac postojowy w ulicy 3 Maja i Kolejowej. Ustalili, że na pl. Chrobrego jednocześnie może stać tylko 9 autodorożek, każda następna ma skierować swój wóz na ul. 3 Maja względnie Kolejową. Uchwalono też 8 miejsc postojowych: pl. Bolesława Chrobrego, pl. Smolki, Rynek, Starostwo, pl. Blichowy, pl. Wyzwolenia, ul. Kolejowa, Krzywy mostek. Później dodano jeszcze pl. Wolności

38 Por. Protokół RG Bielsko z 28.02.1927, s. 2. AMB syg. Nr 13/8/1916.

39 Por. Protokół RG Bielsko z 31.03.1927, s. 12. AMB syg. Nr 13/8/1916.

40 Por. Protokół RG Bielsko z 31.03.1927, s. 19–20. AMB syg. Nr 13/8/1916.

41 Por. Protokół RG Bielsko z 7.04.1927, s. 10. AMB syg. Nr 13/8/1916.

42 Por. Protokół RG Bielsko z 19.09.1927, s. 4. AMB syg. Nr 13/8/1916.

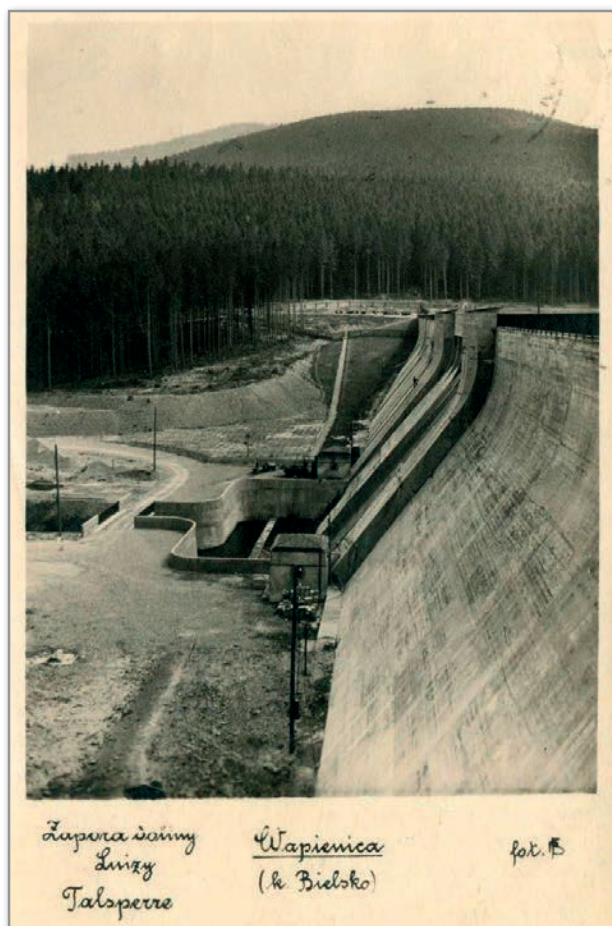
i „granicę miasta”⁴³. W grudniu jednak ustalono, że pl. Chrobrego będzie głównym miejscem postojowym, gdyż taksówkarze tam założyli sobie telefon i każdy może bezpłatnie ich sobie zamówić. Oprócz tego dwie autodorożki mają być przy dworcu, a reszta na pl. Smolki⁴⁴.

1928

W marcu przed sezonem budowlanym na drogach radni po raz kolejny doskonale ocenili walcowanie ulic termakiem. Nic dziwnego, skoro jego ceny spadły o połowę. Dlatego ze względów również higienicznych przewidziano 20 tys. zł na oliwienie dróg⁴⁵.

Zaaprobowano z lekką korektą ceny biletów Bielsko–Bialskiej Spółki Elektrycznej i Kolejowej na trasie Bielsko – Szczyrk. Wnioskodawca chciał za cały przejazd 3 zł, a za odcinek do Bystrej 1.65 zł. Radni uchwalili, że za całą trasę będzie się płacono 2.50 zł, a do Bystrej 1.25 zł⁴⁶.

Rada Miejska wyasygnowała kwotę 30.000 zł na budowę nowej ulicy łączącej pl. Wolności z ul. Luscki. Związane to było z planami budowy domu mieszkalnego dla oficerów i podoficerów piechoty⁴⁷. Podjęto również decyzję, aby rozebrać dotychczasowy obiekt ślizgawki, a w jego miejsce przy ul. Blichowej ma powstać kort tenisowy⁴⁸. Przyjęto również wstępnie plan pod budowę nowej strażnicy i układ drogowy w tym miejscu.



Zapora w Wapienicy

Komitet dla rozbudowy miasta poinformował o zmianach, jakie zostały wprowadzone w planach zaproponowanych przez Hermana Jansona. W dokumencie czytamy: *Część drogi objazdowej północnej, projektowana wówczas do katolickiego cmentarza wzdłuż doliny obok Bathelta poniżej ewang. cmentarza i przez starą cegielnię Korna prowadzi od katolickiego cmentarza w kierunku niemal prostym do gimnazjum polskiego uchodząc tam do ul. Piastowskiej skąd na realności Schadla za pomocą mostu obok dworca „Stare Bielsko” uchodzi do starej ulicy Strzelniczej. Po dokładnym przestudiowaniu odrzucono projekt opracowany przez inną stronę, mający na oku przedłużenie ulicy 3-go Maja w prostym kierunku na północ zamiast właśnie przedstawionego przejazdu. 2. Obejmuje obecny plan w porównaniu z poprzednim na południowej stronie miasta tylko jedną południową drogę objazdową, prowadzącą na północnym zboczu od ul. Sikornik do ul. Górskiej. Dawniej projektowana druga droga okólna na południowym zboczu Sikornika, prowadząca częściowo przez obszar gminy Aleksandrowice, została jako ulica komunikacyjna skomasowana, pozostaje jednak na obszarze z Bielska jako ulica dojazdowa. Referent objaśnia w dalszym ciągu rozplanowanie szczegółowe, t.j. podział poszczególnych bloków pomiędzy ulicami komunikacyjnymi. Szczególnie zwraca uwagę na projekt prof. Jansena odnośnie do nowej części katolickiego cmentarza (używaną dotąd na ogródki działkowe), którą on chce przywrócić na cele mieszkaniowe, utrzymując ulicę prawomocną wzdłuż obecnej północnej granicy cmentarza, wobec czego gmina powinna rokować z Katolickim Komitetem parafialnym i właścicielem przyległego do cmentarza wzdłuż ulicy Grunwaldz-*

43 Por. Protokół RG Bielsko z 19.09.1927, s. 5. AMB syg. Nr 13/8/1916.

44 Por. Protokół RG Bielsko z 15.12.1927, s. 5. AMB syg. Nr 13/8/1916.

45 Por. Protokół RG Bielsko z 28.03.1928, s. 16–17. AMB syg. Nr 13/8/1917.

46 Por. Protokół RG Bielsko z 10.05.1928, s. 10–11. AMB syg. Nr 13/8/1917.

47 Por. Protokół RG Bielsko z 21.05.1928, s. 9. AMB syg. Nr 13/8/1917.

48 Por. Protokół RG Bielsko z 21.05.1928, s. 9. AMB syg. Nr 13/8/1917.

kiej gruntu p. Burkowskiego w sprawie wymiany gruntu, aby uzyskać z jednej strony arondację cmentarza katolickiego i z drugiej strony lepsze zabudowanie tej części miasta. Dalej nadmieniam referent, że prof. Jansen proponuje zniesienie stromych ulic poprzecznych pomiędzy ul. Cieszyńską i Sikornikiem jak np. Zdrojowa, św. Anny i innych, a budowę na ich miejscu ulic dojazdowych, równoległych mniej więcej do Sikornika i Cieszyńskiej, stosujących się najdokładniej do terenu. W końcu stawia referent imieniem Komitetu rozbudowy miasta następujący wniosek: Rada gminy raczy w zasadzie zatwierdzić obecny plan rozbudowy miasta i upoważnić Prezydium do prowadzenia pertraktacji z Katolickim Komitetem parafialnym i z p. Burkowskim w sprawie wymiany gruntu, jak również z właścicielami terenów, położonych na wschód i zachód obecnego placu sportowego BBSV, a mianowicie z PP. Spadkobiercami Walczoka, Körbela i Pollakiem celem nabycia tych gruntów przez miasto na urządzenie tam proponowanego przez prof. Jansena głównego stadionu sportowego⁴⁹. Przedstawiłem obszernie te zamierzenia, ze względu na to, że w przeciwieństwie do planów Fabianiego nie zostały one nigdy spopularyzowane. O tym, jak trudne jest projektowanie drogowo naruszające status quo najlepiej świadczy fakt, że prawie natychmiast sprzeciw wobec tych planów zgłosił katolicki komitet parafialny. Jednak władze miasta postanowiły zignorować te zastrzeżenia i przeprowadzić swój plan.

W tym czasie wojewoda poinformował, że w pobliżu szlaku kolejowego zamierza wybudować 15 bliźniaczych domków.

Sesja wyjazdowa 18 lipca odbyła się w Wapienicy, gdzie uzgodniono wszystkie szczegóły budowy tam zapory⁵⁰. Warto zwrócić uwagę na ten fakt, gdyż podjęte wówczas decyzje przez długie lata będą ciągnąć się za samorządowcami. Inż. Józef Schwarzl przygotował wstępne opracowanie inwestycji. Na jego ekspertyzie oparła się rada miejska obradując w 1925 roku, kiedy to rozpoczęto formalne przygotowania do tej wielkiej inwestycji. Aby zdobyć na nią pieniądze, zaciągnięto kredyt i podniesiono ceny wody o 100%! I w tym miejscu zaczyna się dziwna sytuacja. Oto burmistrz miasta Kuno de Pongratz i radni postanowili zapisać się w historii i wybudować sobie pomnik, oczywiście za pieniądze podatników, tylko przy okazji rozwiązując problem z wodą pitną w mieście. W tym samym czasie przeciwnicy tej inwestycji pokazywali alternatywne źródła zaopatrzenia w wodę, wykazując równocześnie, że wybrane rozwiązanie jest chybione i ekonomicznie nieuzasadnione. Co ciekawe, na czele oponentów stanął nie kto inny, jak sam inż. Józef Schwartz!!!

Jednak do wyobraźni rajców miejskich bardziej przemawiała potężna tama, niż system kanałów. Radni, którzy projekt traktowali ambicjonalnie, zignorowali ekspertyzy im nieprzychylnie, a sami zlecili i opłacili własne, które były dla nich przychylniejsze. W tych okolicznościach Kuno de Pongratz uznał, że nie ma co dalej zwlekać i oddawać pola przeciwnikom. Ogłosił rozpoczęcie budowy, która miała kosztować 4 miliony złotych. Warto o tym pamiętać, gdyż ta wielka inwestycja w zasadniczy sposób zaważyła na możliwościach ekonomicznych miasta.

POMNIK NA ZŁOŚĆ NARODOWCOM

28 października 1928 roku odbyła się w Bielsku niezwykła uroczystość. W tym dniu bowiem stary poczciwy plac Blichowy przeszedł do historii. Od tego momentu nazywał się już placem Gabriela Narutowicza, gdyż tego dnia uroczyście odsłonięto jeden z nielicznych w Polsce pomników ku czci pierwszego prezydenta⁵¹. Dlaczego Narutowicz, czemu w Bielsku i z jakiego powodu na placu Blichowym? Takie pytania zadają współcześni, na których dzisiaj z tego samego cokołu spogląda dostojnie Adam Mickiewicz. Jednak gdy spojrzymy w annały historii odkrywamy ze zdumieniem, że te same pytania zadawali sobie nasi pradiadkowie. A ich postawienie budziło potężne emocje.

Aby w pełni poznać wszystkie niuanse, musimy się cofnąć w czasie. Całe zamieszanie z pomnikiem tak naprawdę rozpoczyna się 19 października 1902 roku, kiedy niedaleko placu Blichowego ks. Stanisław Stojałowski otwiera Dom Polski. Organizacje w nim działające walczyły z germanizacją, burżuazją, ateizmem i masonerią. Były prześladowane przez Niemców i Żydów. Po I wojnie światowej niewiele się zmieniło, gdyż w Bielsku zamieszkiwało ponad 60% Niemców i to oni rozdawali tu wszystkie karty.

49 Por. Protokół RG Bielsko z 21.05.1928, s. 10–12. AMB syg. Nr 13/8/1917.

50 Por. Protokół RG Bielsko z 18.07.1928, s. 1–12. AMB syg. Nr 13/8/1917.

51 Por. Protokół RG Bielsko z 18.10.1928, s. 4. AMB syg. Nr 13/8/1917.

Mniej więcej w tym samym czasie, gdy narodowcy w Bielsku walczyli o większy wpływ na rządy w mieście, w Warszawie stało się coś, co narodowcom wszelkich maści nie mieściło się w głowie. Oto sejm odrodzonego kraju zamiast hr. Zamoyskiego wybrał Gabriela Narutowicza pierwszym prezydentem Rzeczypospolitej Polskiej. Jego zwycięstwo było bardzo dużym zaskoczeniem, a osiągnięte dzięki głosom mniejszości narodowych było policzkiem dla organizacji narodowych. W całym kraju doszło do licznych burzliwych manifestacji sprzeciwu. Zaprzysiężenie Narutowicza odbyło się 11 grudnia 1922 r., a urzędowanie trwało zaledwie pięć dni. Kontrowersyjny prezydent zginął w galerii „Zachęta”, zastrzelony przez malarza Eligiusza Niewiadomskiego. Teraz powinna paść informacja co takiego wiąże zabitego z Bielskiem. Niestety odpowiedź jest krótka: NIC! W jego życiorysie nie ma ani jednego faktu, który można by połączyć ze stolicą Podbeskidzia. Dlaczego zatem pomnik powstał?



Pomnik Gabriela Narutowicza w Bielsku

Początkowo Bielsko podobnie jak inne miasta, pozostawało głuche na apele, aby upamiętnić prezydenta. Sytuacja diametralnie zmieniła się po przewrocie majowym w 1926 r. Wtedy to nakazano urzędnikom propagować osobę Narutowicza. Wzorowy urzędnik, wojewoda śląski Michała Grażyński, który zyskał miano „polonizatora śląska, był wprawdzie niezwykle miłym i odczytanym człowiekiem, jednak gdy w grę wchodziły sprawy narodowe, był nieprzejednany. To on doprowadził do przejęcia w Bielsku, po raz pierwszy, władzy burmistrza przez Polaka. Grażyński stworzył polski korpus urzędniczy i dał zielone światło wszystkim inicjatywom zmierzającym do ograniczenia niemczyzny na tym terenie.



1928 r. Poświęcenie pomnika Gabriela Narutowicza w Bielsku

Łatwo się domyślić, że gdy w czerwcu 1927 roku powołano komitet budowy pomnika na którego czele stanął komendant miejscowej policji Jan Podgórski, wojewoda był jego gorącym zwolennikiem. Rada Miejska w Bielsku nie pałała wielkim entuzjazmem jednak po chwili refleksji postanowiła nie otwierać kolejnego frontu walki z Grażyńskim. Tym bardziej, że patronat honorowy nad budową objęli premier Józef Piłsudski, wicepremier Kazimierz Bartel oraz prezydent Ignacy Mościcki.

Wobec tego rajcy miejscy uznali, że śp. Gabriel Narutowicz był wielkim przyjacielem Niemców i Żydów, więc upamiętnienie tego Polaka nie przyniesie im wielkiej ujmę, a równocześnie zagrają na nosie coraz silniejszym polskim organizacjom narodowym. Zaproponowane zostały trzy ciekawe lokalizacje pomnika. Dwie w ścisłym centrum: przed hotelem Prezydent (dawniej Kaiserhof) i przed Teatrem Miejskim, i trzecia poza centrum – na placu Blichowym. Zdominowana przez Niemców rada miejska postanowiła postawić prezydenta, oczywiście tylko ze „względów technicznych”, na placu Blichowym! Wybór ten nie był przypadkowy. Stały za nim dwie przesłanki. Po pierwsze, cokolwiek z Polakiem nie stanie w ścisłym centrum miasta, a po drugie będzie, on „kłuł w oczy” narodowców, którzy wychodząc z Domu Polskiego, będą musieli patrzeć na Narutowicza. Dla nich symbolu zwycięstwa Niemców, Żydów, ateistów i masonów. Ot, taka mała wojenka na symbole...

Ostatecznie 28 października 1928 roku uroczyście dokonano poświęcenia popiersia, którego autorem był rzeźbiarz prof. Jan Raszka z Krakowa. Cokolwiek pomnika wykonała firma „Kamień” z Bielska. W obecności wojewody Michała Grażyńskiego, wojska i organizacji społecznych dokonano odsłonięcia pomnika i poświęcenia sztandaru Związku Powstańców Śląskich z Bielska. Narutowicz tylko przez 9 lat spoglądał na Dom Polski. We wrześniu 1939 roku niemieckie władze zabrały popiersie, pozostawiając cokolwiek, na którym potomni w 1961 roku ustawili rzeźbę Adama Mickiewicza. I tak jest do dzisiaj...

1929

Wnioski o czyste chodniki i ulice zgłaszane od lat, znalazły odbicie w środkach budżetowych, które zwiększono z 25 do 100 tys. złotych. Jednocześnie skrytykowano naprawę ul. Sikornik, która choć niedawno wyremontowana, nadaje się już do... modernizacji.

Aby usprawnić naprawę dróg, zakupiono przenośny kompresor do *rozrywania nawierzchni ulic, ubijania ziemi, uszczelniania rur, wiercenia kamieni*⁵². Koszt urządzenia to aż 3.600 dolarów. Pojawił się też pomysł, aby drogi powiatowe: Sobieskiego, Blichową i Strzelniczą przejąć w utrzymanie od powiatu. Radni nie zgodzili się na to, podkreślając, że kolejny raz opłaty na nie wzrosły i sięgają już 160 tys. złotych rocznie⁵³.



Bielsko plac Garncarski / Chrobrego

52 Por. Protokół RG Bielsko z 17.04.1929, s. 8. AMB syg. Nr 13/8/1918.

53 Por. Protokół RG Bielsko z 17.04.1929, s. 9. AMB syg. Nr 13/8/1918.

Negatywnie zaopiniowano prośbę Jana Moliny z Cieszyna o koncesję na połączenie autobusowe Bielsko – Cieszyn. Wśród argumentów pojawiła się informacja, że gmina sama będzie tworzyć przedsiębiorstwo komunikacyjne i będzie ubiegać się o taką koncesję. Jednak w listopadzie Rada Gminy zrezygnowała ze swoich planów i koncesję Molinie przyznała.

Ostatni element potrzebny do modernizacji pl. Chrobrego nastąpił po wyprowadzeniu się inż. Reinera z 3-pokojowego mieszkania w dawnym budynku „Frema”, w którym miał prawo do bezpłatnego mieszkania do 1936 roku. Inżynier zadeklarował, że gdy otrzyma „czynsz” od teraz do 1936 roku i dodatkowo 500 zł, to on opuści lokal i przeniesie się do Katowic. Rada zgodziła się⁵⁴, co pozwoliło na wyburzenie budynku i przeprowadzenie w roku następnym modernizacji placu Chrobrego.



Bielsko plac Garncarski / Chrobrego

11 października odbyło się posiedzenie wspólnego Komitetu komunikacyjnego w małej sali posiedzeń w Magistracie w Białej. Bielsko reprezentowali inż. Wiesner, dyr. Fischer, inż. John, natomiast Białą: inż. Machniewicz, Domanus, dr. Plessner i inż. Nechay. Na posiedzeniu zajmowano się w pierwszym rzędzie kładką na Białej przy fabryce Breitbarta. Jej sprawa toczyła się już od 1926 roku. Koszt wyceniono na 750 zł brakowało tylko porozumienia, co do jego dzielenia. Biała chciała płacić w stosunku 2/7. Magistrat Bielska domagał się płacenia pół na pół.



Most nad Ścieżką 1930 r.

Podniesiono też kwestię kładki u wylotu ul. Nad Ścieżką do ulicy Nad Niwką w Białej mostu na Białej u wylotu ul. Piłsudskiego i Republikańskiej. Odnośnie kładki u wylotu ul. Nad Ścieżką proponowano zbudować żelbetonowy most o szerokości 5–6 m dla ruchu kołowego. Ogólne koszty wyceniono na 100 tys. zł. Nowa przeprawa stanowiłaby pewne odciążenie ruchu na moście na ul. Jagiellońskiej. Zaproponowano również, aby ruch samochodów ciężarowych z Jagiellońskiej przerzucić na most Moniera. Wszystko to było istot-

⁵⁴ Por. Protokół RG Bielsko z 17.04.1929, s. 13. AMB sygn. Nr 13/8/1918.

ne, gdyż w Białej przygotowywano się do rozbudowy dworca, a co za tym idzie spodziewano się większego ruchu towarowego. W trakcie negocjacji inż. Machniewicz z Białej przypomniał, że swego czasu miasto Biała samo wybudowało własnym kosztem most Moniera i ten most utrzymuje od lat trzydziestu. Propozycja, że teraz, dla równowagi, to miasto Bielsko wybudowało most u wylotu ul. Nad Ścieżką do ul. Nad Niwką, a potem koszty jego utrzymania obie gminy będą ponosić solidarnie, po połowie⁵⁵.



Ulica Cieszyńska

W czerwcu służby wojewody rozpoczęły brukowanie ulicy Cieszyńskiej. Modernizacja odbyła się tzw. sytemem Riesenschotterpflaster, na bruk przychodzi warstwa piasku, a następnie masa bitumiczna. Ulica wykonywana była za państwowe pieniądze, z tego powodu wojewoda zażądał, aby gmina doprowadziła do porządku trotuary. Na południowej stronie ma być szeroki chodnik, a na północnej szeroki zielony pas odgradzony krawężnikami. Koszt prac wyceniono na 20 tys. zł⁵⁶.

Postanowiono odbudować kładkę leżącą na granicy miasta Bielska i Kamienicy. Została ona zniszczona podczas powodzi w 1924 r. Chociaż była ona na prywatnej działce Barucha Schönguta to gmina postanowiła ją odbudować, ze względu na robotników i wojsko, którzy z niej korzystali. Wyasygnowano kwotę 600 zł a 300 zł miał dołożyć magistrat Białej⁵⁷.

Przy okazji wydawania zgody na uruchomienie linii autobusowej Bielsko – Czechowice–Dziedzice radni zwrócili uwagę, że należy obniżyć ceny biletów autobusowych i sprawić, aby przyjazdy autobusów wyprzedzały odjazd tramwajów, tak aby podróżnym „autobus spod nosa nie uciekał”⁵⁸.

Podjęto wniosek o rozbudowie przystanku Bielsko Górne. Warto przypomnieć, że decyzję o jego prowizorycznym powstaniu podjęto 7 maja 1913 roku. Od tego czasu praktycznie pociąg zatrzymywał się tam w szczerym polu. Radny Follmer wnioskował o rozbudowę, a tak naprawdę budowę przystanku kolejowego, z którego do pociągu wsiada 200 osób. Inspektor kolejowy Byrski potwierdził, że sprawa budowa przystanku jest konieczna i kolej ją realizuje, gdy tylko otrzyma kredyt, natomiast zaprzeczył, że frekwencja jest tak duża, jak to przedstawił wnioskodawca⁵⁹.

Końcem tego roku podjęto pertraktacje z wojewodą dotyczące ulic w „jego” kolonii robotniczej, oraz „przełożenia ulicy Strzelniczej od traktu Korna do ul. 3 Maja”. Na drogi w „kolonii Wojewody” gmina zażądała 60 tys. zł. Natomiast przełożenie ul. Strzelniczej obwarowała 5 warunkami⁶⁰.

55 Por. Protokół RG Bielsko z 20.03.1929, s. 18–20. AMB syg. Nr 13/8/1918.

56 Por. Protokół RG Bielsko z 27.06.1929, s. 14. AMB syg. Nr 13/8/1918.

57 Por. Protokół RG Bielsko z 16.05.1929, s. 2–3. AMB syg. Nr 13/8/1918.

58 Por. Protokół RG Bielsko z 16.10.1929, s. 4. AMB syg. Nr 13/8/1918.

59 Por. Protokół RG Bielsko z 25.11.1929, s. 2. AMB syg. Nr 13/8/1918.

60 Por. Protokół RG Bielsko z 25.11.1929, s. 4–5. AMB syg. Nr 13/8/1918.

Uzyskano grunty pod rozszerzenie ul. Rzeźniczej. Ustalono sposób parkowania dla rolników przyjeżdżających na targ przy ul. Kozielec i na gruntach Frankla⁶¹.



Zbieg ulic Cieszyńskiej i Kozielec

Nowa Rada Miejska w maju powołała swoje sekcje. Do budowlanej weszli: inż. Rudolf Wiesner, Sylwester Dziki, Zygmunt Arzt, dr. Gustaw Baum, Hugo Fender, Teodor Gröger, Paweł Korytyński, Robert Lindert, dr. Edward Stonawski.

W komitecie rozbudowy miasta zasiadali burmistrz dr Józef Kobieła, wiceburmistrzowie Karol Fuchela i Filip Follmer, radni Zygmunt Arzt, Sylwester Dziki, Paweł korytyński, Teodor Gröger, Eberhard Proch, Bertold Simachowitz, dr Edward Stonawski, inż. Rudolf Wiesner⁶².

Pojawił się temat wyasfaltowania ul. Zamkowej i Piłsudskiego.

W sprawie pierwszej ulicy odesłano zainteresowanych do powiatu, bowiem to droga powiatowa, natomiast ulicą Piłsudskiego zajmą się radni, gdy ostatnie szyny tramwajowe zostaną z niej zdemontowane.

W maju (28) nowo oddaną ulicę obok gmachu oficarskiego nazwano ul. ks. Józefa Londzina⁶³. Radni niemieccy miesiąc później zgłosili wniosek, aby ul. Strzelniczą przemianować na dr. Teodora Haasego (oryginalna pisownia z wniosku). Kiedy pojawiły się obiekcje, radny Kratochwil zaproponował przemianowanie pl. Kościelnego na pl. Dra Teodora Haasego. W odpowiedzi na to radny Jerzy Matuszek zwrócił uwagę, że gmina nie może przemianować pl. Kościelnego, natomiast radny dr Wałach, wypowiadając się w imieniu Klubu Polskiego, negatywnie ocenił tę zmianę, jednocześnie prosząc o odroczenie decyzji, aby nie pomiać tak zasłużonym człowiekiem, ale wybrać mu odpowiednią ulicę. Na to energicznie zareagował radny Wiesner mówiąc, że przecież ks. Londzin zwalczał Niemców, a oni zgodzili się na jego ulicę. Radny Wałach w krótkim wywodzie historycznym przypomniał, że dr Haase cały czas w c.k. Austrii zwalczał Polaków, a ks. Józef Londzin po objęciu Śląska przez Polskę był jednym z największych orędowników Niemców, co mu nawet brano za złe. Ostatecznie ustanowienie dr Haasego wygrało w głosowaniu 16 do 14⁶⁴.

Pozostając przy zmianie nazwy ulic, w listopadzie radni zamienili ul. Parkową na 29 Listopada. Chodziło o uczczenie powstania listopadowego⁶⁵.

Edwardowi Jaszczurowi przyznano koncesję na linie autobusową Bielsko – Jasienica – Bystra – Cygański Las. Walenty Kokot otrzymał koncesję na linie Bielsko – Skoczów. Apolonia Tyrna na linię Bielsko – Szyb Silesia. Stanisław Miodoński otrzymał koncesję na trasę Skoczów–Bielsko, a Bielsko–Biała Spółka Elektryczna na linię autobusową Bielsko – Kamienica⁶⁶.

Bielsko–Biała Spółka Elektryczna i kolejowa dostała zgodę na rozbudowę swojej siedziby przy ul. Blichowej. Między innymi chodziło o garaże dla nowo zakupionych autobusów⁶⁷. O tym, że motoryzacja rozwijała się prężnie, świadczy fakt, że kolejna spółka z Krakowa pod nazwą „Limanowa” prosiła o koncesję na stację benzynową na pl. Smolki i taką koncesję otrzymała. Firma „Karpaty” otrzymała zgodę na uruchomienie stacji benzynowej na przeciw stacji kolejowej⁶⁸.

61 Por. Protokół RG Bielsko z 24.04.1930, s. 3. AMB syg. Nr 13/8/1919.

62 Por. Protokół RG Bielsko z 22.05.1930, s. 10. AMB syg. Nr 13/8/1919.

63 Por. Protokół RG Bielsko z 28.05.1930, s. 3–4. AMB syg. Nr 13/8/1919.

64 Por. Protokół RG Bielsko z 24.06.1930, s. 3. AMB syg. Nr 13/8/1919.

65 Por. Protokół RG Bielsko z 25.11.1930, s. 4–5. AMB syg. Nr 13/8/1919.

66 Por. Protokół RG Bielsko z 27.10.1930, s. 8. AMB syg. Nr 13/8/1919.

67 Por. Protokół RG Bielsko z 28.05.1930, s. 5. AMB syg. Nr 13/8/1919.

68 Por. Protokół RG Bielsko z 11.09.1930, s. 8. AMB syg. Nr 13/8/1919.

W czerwcu dział dróg i placów zajął się na przykład zegarami miejskimi, które wskazywały czas na poszczególnych zebrach z różnicą 6–8 minut⁶⁹.



Plac Franciszka Smolki na którym jest stacja benzynowa

Szczególnie ważną kwestią było urządzenie nowego pl. Chrobrego. Plan regulacji miasta inż. Jansena przewidywał między innymi także regulację pl. Chrobrego. Regulacja miała na celu zniesienie niebezpiecznego skrzyżowania ulic przed Kasą Oszczędności, jak również zmniejszenie spadku ulicy Wzgórze od budynku Morawitza począwszy do Kasy Oszczędności przez przedłużenie tej ulicy. Ponadto przewiduje plan ten różne zmiany architektoniczne w okolicznych zabudowaniach.

O ile rozwiązanie to pod względem ruchu technicznego jest bez zarzutu, o tyle ze strony finansowej jest trudne do przeprowadzenia, gdyż p. Jansen dąży do radykalnego rozwią-

zania połączenia górnej części Wzgórze z ul. Krasińskiego prostą drogą, przez co musiałby zostać zburzone co najmniej domy należące dawn. do Richtera i Fremy. Odkryta ściana zachodnia placu musiałaby otrzymać nową budowlę, ponieważ jednak resztki parceli budowlanej nie nadają się do racjonalnego zabudowania, musiałoby miasto nabyć jeszcze realność Płużka i Rauchmanna. By tego uniknąć, wypracował miejski wydział techniczny na podstawie wspomnianego planu regulacyjnego Jansena własny plan, który przewiduje prowadzenie trasy nowej ulicy Wzgórze łukiem obok stojących przy ul. Węglowej i nad Niprem budynków miejskich dawn. Richtera i Fremy do ulicy Krasińskiego, przez co odpada konieczność burzenia tych budynków aż do chwili nowego zabudowania pl. Bolesława Chrobrego. Refetent objaśnił jeszcze bliższe szczegóły tego planu na podstawie sprawozdania miejskiego wydziału technicznego z dnia 18 listopada 1929 r. Plan ten przedłożono stosownie do uchwały radzieckiej Komisji dla rozbudowy miasta z dnia 18 listopada 1929 r. p. prof. Jansenowi do zaopiniowania. Prof. Jansen zgadza się na opracowany przez miejski wydział techniczny zarys projektu regulacji placu, zaleca tylko nieznaczny zmianę usytuowania bazaru ze względów architektonicznych. Komisja dla rozbudowy miasta przedstawia obecnie następujące wnioski:

- 1. Wydziałowi technicznemu poleca się ukształtowanie placu, a mianowicie na razie ściany zachodniej, bazaru, jezdni i placu. Prace te winien miejski wydział techniczny wykonać do końca października, br., tak aby z dniem 1 listopada można było rozpiścić konkurs na przedmiotowy plan.*
- 2. Zmieniony przez Wydział techniczny plan regulacji pl. Bolesław Chrobrego zatwierdza się. Oba wnioski przyjęto jednogłośnie⁷⁰.*

We wrześniu pojawiła się oferta wspólnego z wojewodą budowania drogi okrężnej od ul. 3 Maja przez grunty cegielni „Silesia” do drogi powiatowej prowadzącej do Dziedzic. Ustalono, że wszelkie prace ziemne wykona województwo, Bielsko będzie partycypować w 25% rzeczywistych kosztów drogi, a po jej wykonaniu będzie ją utrzymywało od granicy miejskiej nad potokiem Starobielskim aż do miasta. Dodatkowo Śląski Urząd Wojewódzki udzieli gminie nisko oprocentowanej pożyczki na ten cel w wysokości 212.000 zł. Wniosek poparli wszyscy radni bez dyskusji⁷¹.

W listopadzie dokonano też wymiany trzech działek w okolicach ul. Młyńskiej⁷².

69 Por. Protokół RG Bielsko z 25.06.1930, s. 7. AMB syg. Nr 13/8/1919.

70 Por. Protokół RG Bielsko z 24.06.1930, s. 8. AMB syg. Nr 13/8/1919.

71 Por. Protokół RG Bielsko z 11.09.1930, s. 9. AMB syg. Nr 13/8/1919.

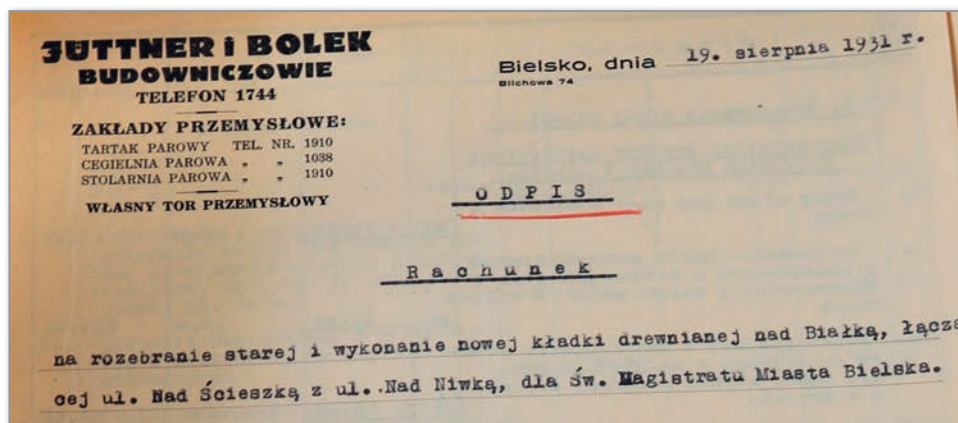
72 Por. Protokół RG Bielsko z 25.11.1930, s. 5. AMB syg. Nr 13/8/1919.

1931

Przyjęto, że ul. Piotra Skargi, która w planie Fabianiego miała być elementem tzw. Ringu, może mieć szerokość 12 metrów, a nie, jak to przewidziano wcześniej 15 m, gdyż wspomniana ulica była tylko łącznikiem⁷³.

W kwietniu ustalono, że ul. Leszczyńską obok koszar utrzymywać będą wspólnie magistraty Bielska i Białej a wszelkie jej remonty będą dzielone po połowie⁷⁴. Rozebrano stary i wybudowano nowy most wzdłuż ul. Nad Ścieżką.

Ulicę na Górze Młyńskiej przemianowano na ul. Widok⁷⁵.



Rachunek za rozbiórkę starej kładki, 1931 r.

1932

W lutym bracia Rudolf i Ernest Schimke otrzymali koncesję na otwarcie stacji benzynowej przy ul. Cieszyńskiej⁷⁶.

Podczas przyjęcia nowego budżetu radni podkreślali, że jest to już trzeci plan finansowy podejmowany w czasie wielkiego kryzysu. Z tego powodu jest to budżet możliwości, a nie pragnień. Radny Jan Pobożny wyliczał, że deklaracje o budowie tanich mieszkań czy większa dbałość o wygląd naszych ulic i parków są zaklinaniem rzeczywistości. *Gdy tak te postulaty porównamy z rzeczywistością, widzimy, że przeszły one w dziedzinę marzeń, gdyż życie przekreśliło nasze rachuby, z wyjątkiem zapory wodnej, ale za to mamy kłopoty finansowe i nie wiadomo skąd wziąć pieniędzy na zapłacenie wykonanych już robót i dokończenie tego dzieła. Trudno jest nadal przeczyć rzeczywistości, trzeba prawdzie spojrzeć w oczy i nie oddawać się nadal złudzeniu*⁷⁷. O tym, że gospodarka się kurczy, najlepiej świadczą kolejne cięcia w rozdziale V pn. *Drogi i place publiczne*. Zredukowano wydatki z 197.640 zł na 165.932 zł, czyli o 31.714 zł. I tak utrzymanie dróg i chodników z 71.290 zł zredukowano na 54.390 zł. Utrzymanie z 60.006 zł na 48.290 zł. Parowy walec uliczny z 11.950 zł na 6100 zł. Czyszczenie dróg z 110.000 na 99.662 zł. Mosty i budowle wodne z 7.800 zł na 4.800 zł. Kupno gruntów na rozszerzenie ulic 1.500 zł na 1000zł. Pomiary, tablice, zegary 6.280 na 6.080 zł⁷⁸.

CHYTRY DWA RAZY TRACI,

CZYLI JAK DAROWANE OGRODY KSIĄŻĘ SUŁKOWSKI CHCIAŁ SPRZEDAĆ MIASTU

25 kwietnia na obradach Rady Gminy pojawił się temat parcelacji ogrodów zamkowych. Pierwszy zamysł był znany w 1931 r. Książę Sułkowski mający problemy finansowe chciał poratować swój skarbiec, sprzedając ogrody zamkowe. Jednak, aby na tym dobrze zarobić, postanowił, jak byśmy to dzisiaj powiedzieli, zmienić plan zagospodarowania miasta. Pierwszy plan zakładający ścisłą zabudowę ogrodów był nie do zaakceptowania dla radnych.

73 Por. Protokół RG Bielsko z 2.06.1931, s. 2. AMB syg. Nr 13/8/1920.

74 Por. Protokół RG Bielsko z 23.04.1931, s. 4. AMB syg. Nr 13/8/1920.

75 Por. Protokół RG Bielsko z 16.12.1931, s. 4. AMB syg. Nr 13/8/1920.

76 Por. Protokół RG Bielsko z 15.02.1932, s. 4. AMB syg. Nr 13/8/1921.

77 Por. Protokół RG Bielsko z 30.03.1932, s. 2-7. AMB syg. Nr 13/8/1921.

78 Protokół RG Bielsko z 30.03.1932, s. 10. AMB syg. Nr 13/8/1921.

Po konsultacjach z ks. Sułkowskim powstał kolejny plan. Teraz rada mogła go rekomendować, gdyż podzielono teren na 18 parceli. Projekt przewidywał w większości zabudowę rezydencyjną i drogę szerokości 8 metrów, prowadzącą od wjazdu do ogrodów wzdłuż frontu domów zwartych budowli i mającą stanowić komunikację z pl. Dunajskiego, dalej prowadzić wzdłuż lewego brzegu Białki do ul. Nad Ścieżką. Projekt przyjęto z zaznaczeniem, że parcela nr 19 musi zostać niezabudowana, tak aby w przyszłości można tam było dokonać rozszerzenia wjazdu. Uchwalono również, co wcześniej zostało uzgodnione z księciem, że pozostałe 3 ha ogrodów zostaną bezpłatnie przekazane miastu jako park publiczny. Dodajmy że, od lat bielszczanie traktowali ten teren jako park miejski, gdyż służby księżęce nie były nim zainteresowane.

Przy okazji tego rozwiązania radni po raz kolejny stanęli przed dylematem, co zrobić z tym planem, tym bardziej, że prof. Jansen, który nakreślił wizję architektoniczną miasta zostawiał ogrody, jako zielone płuca miasta i nie przewidywał w nich żadnych ulic. Radni, chcąc iść na rękę księciu i pozyskać kolejne nowe domy w mieście, doszli do wniosku, że ważniejsze jest zapewnienie godziwego lokum. Przewidując, co na temat ich pomysłu odpisze prof. Jansen, postanowili w tej kwestii nie pytać go o zdanie, „gdyż będziemy jego bezpłatnych opinii potrzebować w innych o wiele ważniejszych problemach” zapisali w protokole radni. Kiedy już zaczęto snuć plany co do parku, hamulec przyszedł z najmniej spodziewanej strony. Oto książę Sułkowski zaraz po tym jak otrzymał zgodę na parcelację, zmienił zdanie i ustaloną wcześniej darowiznę na rzecz miasta... cofnął⁷⁹ informując, że tereny niezabudowane ogrodu może miastu sprzedać (!) po 15 dolarów za sążeń!⁸⁰



Ogrody Sulkowskiego na mapie z XIX wieku

ani w wodę, ani w kanalizację, jak również nie zamierza tam budować, ani metra drogi...

21 września, kilka dni po śmierci por. Żwirki i Wigury przemianowano plac Wolności i nazwano go imieniem tych dwóch pilotów⁸¹. Przy tej okazji radni z klubu niemieckiego kolejny raz dopominali się o upamiętnienie dr Haasego.

Wykonano chodnik do nowo powstałego przystanku Bielsko Górne, za utrzymanie go odpowiedzialne były gminy Stare Bielsko i Aleksandrowice⁸².

Irytacja radnych, którzy dowiedzieli się, że za darowiznę przyjdzie im teraz zapłacić, była wielka. Postanowili w tych okolicznościach całkowicie zablokować przekształcenie ogrodów. Nie pomogły argumenty obrońców Sułkowskiego, że książę chciał, ale rada powiernicza zablokowała, bo przecież książę był z zawodu prawnikiem.

W tych okolicznościach miasto nie miało żadnego interesu, aby zmieniać plan zagospodarowania przestrzennego. Żeby książę jeszcze dotkliwiej poczuł, że „kto daje i odbiera ten się w piekle poniewiera”, radni postanowili zablokować mu pożyczkę, o którą się starał w Miejskiej Kasie Oszczędności. Kwota była niebagatelna, opiewała na 260.000 zł. Podobno połowa miała iść na zaległe podatki, między innymi na spłatę zobowiązań ojca i podatek od spadku, który uniemożliwiał mu w pełni gospodarować majątkiem. Wiedząc, że książę po przekształceniu terenu może już sprzedawać działki pod budowę, radni ogłosili publicznie, że w tych okolicznościach miasto nie będzie tego terenu uzbrajać

79 Por. RG Bielsko z 26.06.1932, s. 2. AMB syg. Nr 13, 8, 1921.

80 Por. RG Bielsko z 13.06.1932, s. 5. AMB syg. Nr 13, 8, 1921.

81 Por. Protokół RG Bielsko z 21.09.1932, s. 2. AMB syg. Nr 13/8/1921.

82 Por. Protokół RG Bielsko z 25.10.1932, s. 3. AMB syg. Nr 13/8/1921.

Podjęto starania, aby oświetlić ul. Grunwaldzką 5 lampami. Zadłużona gmina zgodziła się, że jest taka potrzeba, jednak gdy chodzi o finanse, to zadeklarowano warunkowy udział gminy w dofinansowaniu co najwyżej dwu lamp, i to w bliżej nieokreślonej przyszłości⁸³.

W grudniu po raz kolejny radni powrócili do pomysłu, aby dr Teodor Haase miał swoją ulicę. Jak pamiętamy, jest to pokłosie pomysłu z 24 czerwca 1930 r. Wtedy nie udało się przemianować ul. Strzelniczej, więc inicjatorzy proponowali przemianować pl. Kościelny. Po długich wahaniach parafia odpisała, że ta nazwa ma dla nich duże znaczenie historyczne i poprosiła, aby od tych starań odstąpić. Niezrażeni tym pomysłodawcy postanowili przemianować na dr Haasego ul. Węglową⁸⁴.

1933

Podczas sesji budżetowej, gdy przyszło do planów drogowych ustalono, że w miarę możliwości powstałe dziury w ulicach zasypywać będzie się „szutrem”, a potem malować smołą, aby samochody tego nie rozjeżdżyły⁸⁵. Przyjęcie takiego minimalistycznego planu związane było z tym, że gmina wszystkie środki i siły kierowała w stronę budowy zapory w Wapienicy, o czym szerzej pod koniec tego podrozdziału. Przyjęto dochody w kwocie 2.949.490 zł, a wydatki 3.124.927 zł, co oznacza, że już na starcie deficyt wynosił 175.437 zł. Do tego wszystkiego trzeba jeszcze dołożyć długi w przedziale pomiędzy 1.163.638 zł do 2.000.000 zł⁸⁶. Powyższe liczby na pewno nie napawały optymizmem, tym bardziej, że w trakcie debaty pojawiały się informacje, że gmina ma długu ponad 2 miliony, a razem z weksłami wymaganymi, zobowiązania sięgają aż 6 milionów! Warto zapamiętać te liczby, gdyż końcem roku będą one miały przykre konsekwencje dla Rady Gminy.

W tym czasie natężenie ruchu na przykład na ulicy Piłsudskiego w ciągu dnia wynosiło 45 samochodów na kwadrans.

W czerwcu postanowiono wyasygnować środki na uzbrojenie przedłużonej ul. 3 Maja⁸⁷.

Po raz kolejny też zajmowano się ogrodami książęcym, bowiem książę Sułkowski złożył skargę na postępowanie Magistratu do Wojewody, licząc na to, że organ nadrzędny, który czekał na zaległe podatki od księcia, będzie żywo zainteresowany tym, aby dłużnik otrzymał gotówkę i zapłacił. Jak się jednak okazało, specjalna komisja z województwa, która udała się na wizję lokalną do Bielska uznała, że Magistrat ma rację, i zezwoliła tylko na częściową zabudowę ogrodów. Całkowicie też zignorowała żądania odszkodowawcze Sułkowskiego⁸⁸.

Ten rok był wyjątkowy, gdyż w sposób szczególny zmienił możliwości miasta na lata, a wszystko przez budowę zbiornika wodnego w Wapienicy. Chociaż nie jest to budowla drogowa, trzeba jej poświęcić przynajmniej akapit, by zrozumieć, że miasto musiało ograniczyć wszystkie swoje działania inwestycyjne.

Budowa, która miała kosztować 4 mln zł, wymknęła się całkowicie spod kontroli. Jak się okazało inwestycja była totalnie niedoszacowana. Radni pomylili się tylko (!) o 9 milionów. Chociaż budowa prowadzona była, jak utrzymywał Magistrat, oszczędnie to i tak ostatecznie pochłonęła ponad 13 mln zł!!! Aby zobaczyć skalę niegospodarności, wystarczy tylko dokonać porównania kosztów podobnych zapór wybudowanych w tym czasie w Europie. Po przeliczeniu 1m³ zapory w Wapienicy kosztował 6,50 marek niemieckich, natomiast budowa siedmiu zapór na terenie Niemiec kosztowała średnio tylko 0,45 marek niemieckich za 1m³! To zestawienie najlepiej obrazuje, ile środków zostało nie najlepiej wydanych i ile tak naprawdę kosztował ten pomnik samorządowców.

Zanim jednak zakończyła się budowa, Magistrat zadłużył miasto i stanął pod ścianą, gdyż banki nie chciały dawać dalszych kredytów. W tych okolicznościach niemieccy rajcy schowali dumę do kieszeni i o pomoc poprosili wojewodę Michała Grażyńskiego. Wojewoda dał wyraźnie odczuć proszącym, że to oni wpędzili gminę w kłopoty, ale potrzebne na dokończenie inwestycji 4 mln zł pożyczki załatwił. Tym bardziej, że władarze Bielska zapewnili go, że inwestycja będzie bardzo dochodowa. Po otrzymania-

83 Por. Protokół RG Bielsko z 22.12.1932, s. 5. AMB syg. Nr 13/8/1921.

84 Por. Protokół RG Bielsko z 22.12.1932, s. 5. AMB syg. Nr 13/8/1921.

85 Por. Protokół RG Bielsko z 22.03.1933, s. 7. AMB syg. Nr 13/8/1921.

86 Por. Protokół RG Bielsko z 22.03.1933, s. 2. AMB syg. Nr 13/8/1922.

87 Por. Protokół RG Bielsko z 28.06.1933, s. 5. AMB syg. Nr 13/8/1922.

88 Por. Protokół RG Bielsko z 28.06.1933, s. 6–7. AMB syg. Nr 13/8/1922.

niu brakujących środków, które pozwoliły magistratowi „uratować twarz” i sfinalizować budowę, władze stolicy Podbeskidzia radykalnie zmieniły postępowanie. Rada Miejska, chociaż była zwolennikiem utrzymania niemieckości miasta, zaproszenie na otwarcie zapory wysłała do prezydenta Polski, którego imieniem nazwano zaporę, a jego przedstawicielowi w terenie Michałowi Grażyńskiemu przyznała tytuł honorowego obywatela miasta⁸⁹. *W uznaniu nader życzliwego poparcia ze strony Pana Wojewody dr Michała Grażyńskiego dla Gminy miasta Bielska i umożliwienia ukończenia wielkiego dzieła rozbudowy wodociągu miejskiego, nadaje Rada gminy Panu Wojewodzie Śląskiemu dr Michałowi Grażyńskiemu obywatelstwo honorowe miasta Bielsko.* Tym sposobem najbardziej niemieckie miasto w II Rzeczypospolitej zaszczytny tytuł przyznało głównemu polonizatorowi Śląska!



Poświęcenie zapory wodnej w Wapienicy 21 X 1933 r. z udziałem prezydenta RP Ignacego Mościckiego i premiera Janusza Jędrzejewicza. Za nimi wojewoda śląski Michał Grażyński

Pomimo tych uwarunkowań, a może właśnie ze względu na nie, 21 października 1933 roku z wielką fetą otwarto zaporę wodną w Wapienicy. Symbolicznego aktu dokonał prof. Ignacy Mościcki, prezydent Rzeczypospolitej. Kiedy wszystkim włodarzom w Bielsku spadł kamień z serca, że w końcu się udało, przyszedł zimny prysznic. Wojewoda Grażyński, który już wcześniej dowiedział się od swoich współpracowników, że burmistrz Bielska go oszukał, zapewniając że inwestycja jest uzasadniona ekonomicznie, zareagował stanowczo. Wezwał burmistrza dr Józefa Kobięłę do rezygnacji. Ten złożył ją 9 listopada, ku niezadowoleniu wielu radnych⁹⁰.



burmistrz dr Wiktor Przybyła

Jak się jednak okazało, to nie koniec był zmian, a tylko preludium, bowiem gdy wojewoda dowiedział się, że radni są z siebie i burmistrza zadowoleni, postanowił im zepsuć samopoczucie. 14 listopada 1933 roku rozwiązał Radę Gminy i ustanowił dr Wiktora Przybyłę komisarzem miasta⁹¹! A później, dzięki swoim, dotacjom umożliwił Bielsku wyjście z potwornych długów, w jakie wprowadziła miasto mania wielkości. Zanim jednak do tego doszło, warto przybliżyć pamiętną sesję z 27 listopada 1933 r. W uzasadnieniu wojewoda przypominał, że lata 30/31 Bielsko zakończyło deficytem 306.000 zł, 31/32 – 340.000 zł, a 32/33 około 250.000 zł. Do tego trzeba dodać zadłużenie na sumę aż 1.500.000 zł.

89 Por. Protokół RG Bielsko z 19.10.1933, s. 2. AMB syg. Nr 13/8/1922.

90 Por. Protokół RG Bielsko z 9.11.1933, s. 2–3. AMB syg. Nr 13/8/1922.

91 Por. Decyzja nr L.RW.1063 wydana 13 listopada 1933r.

1934

Nowy władca dr Wiktor Przybyła nie miał łatwego urzędowania, bowiem właściwie przez cały rok musiał zmagać się nie tylko z deficytem i długami, ale również z samorządowcami. Z tego też powodu burmistrz Przybyła administrował tylko miastem i używając politycznego języka potocznego „gasił pożary”. Co nie oznacza, że zapominał o drogach, udało się zmodernizować ul. Legionów, wybrukować ul. Rycerską, Nad Ścieżką, Plac Smolki, Wzgórze oraz cześć ul. 3 Maja do hotelu Prezydent i cały plac Chrobrego. Naprawiona została ul. Młyńska, Blichowa, Konopnickiej⁹².

Lokalna gazeta apelowała o naprawę dróg. *Ponieważ Magistrat bielski krząta się obecnie około naprawy dróg i chodników, przeto należałoby zwrócić uwagę na tę okoliczność, że nowe drogi powinny być od razu przystosowane do nowoczesnych wymagań komunikacyjnych z uwzględnieniem intensywnego ruchu samochodowego i kołowego, by z góry uchylić podobne niedomagania. Ten stan rzeczy należałoby w ogóle uwzględnić przy poprawie wzgl. odbudowie istniejących nawierzchni drogowych i przystosowaniu ich do nowoczesnych wymagań komunikacyjnych. Przebudowie powinny ulec najbardziej zniszczone drogi, jak np. Grunwaldzka, Sobieskiego, Wyspiańskiego i inne, aby wobec ograniczonych możliwości naprawić przede wszystkim stan istniejących dróg bitych, których zaniedbanie musiałoby w przyszłości pociągnąć zwiększone koszty naprawy. Przy budowie nowych dróg, jak np. ul. Kasprowicza, prowadzącej od koszar piechoty w kierunku ul. Grunwaldzkiej, należałoby od razu kierować się nowoczesnymi sposobami budowy dróg bitych, a nie budować jakiejś drogi prowizorycznej, gdyż byłby to wyrzucony pieniądź⁹³.*



Michał Grażyński

Burmistrz Przybyła przyjął i konsekwentnie realizował pięcioletni plan wyjścia z kłopotów finansowych miasta. Nie było to łatwe, gdyż zmieniająca się rada miejska destabilizowała zarządzanie. Kolejne wybory odbyły się 9 grudnia. I zostały oprotestowane, a ich wyniki tak naprawdę zostały ostatecznie potwierdzone w marcu 1935 roku. Jednak nowy władca znalazł klucz. Wiedząc, jakie plany i zamierzenia ma wojewoda Michał Grażyński, postanowił pójść tą drogą, tym bardziej, że po dojściu do władzy w Niemczech Hitlera wojewoda przyjął kurs na polonizację Bielska.

Z tego powodu rada przyboczna komisarza miasta Bielska postanowiła uczcić pamięć zamordowanego ministra Pierackiego przez nadanie ulicy Strzelniczej nazwy ulica Ministra B. Pierackiego⁹⁴, a 10 czerwca odbyło się poświęcenie nowego, osiedla któremu nadano nazwę Kolonia mieszkaniowa im. Wojewody Dra M. Grażyńskiego⁹⁵.

1935

Nowa rada w komplecie spotkała się 18 marca 1935 roku. Co ciekawe i znamienne, komisarz Przybyła otrzymał 17 głosów, a 5 głosów było pustych i tym sposobem z komisarza stał się burmistrzem. Warto o tym pamiętać, tym bardziej, że wszystkie kluby niemieckie od socjalistów przez chrześcijańskich demokratów i nacjonalistów podpisały sojusz i wybrały wspólnie pierwszym wiceburmistrzem Rudolfa Wiesnera, a drugim wiceburmistrzem został inż. Jerzy Stonawski⁹⁶. Gdy Przybyła obejmował funkcję burmistrza, miasto było zadłużone na ponad 3 miliony 600 tys. zł. Burmistrz zapowiedział uporządkowanie placu dworcowego, brukowanie ul. Blichowej na przestrzeni od placu Narutowicza do wylotu ul. Barlickiego. Obiecał również wykonanie drogi do koloni Grażyńskiego. W ramach sekcji i komisji drogami zajmowały się sekcja techniczna i komisja urbanistyczno–estetyczna. Do sekcji należeli: Ślusarczyk Wojciech, Matusiak Klemens, Suchanek Florjan, Zangl Ludwik, Jankner Ernest, Hellmich Jan, dr. Zitrin Leon, Wiesner Jan, Krzystek Henryk. *Natomiast do komisji należeli: Matusiak Klemens, Suchanek Florjan, Popiołek Linus, dr. Stonawski Edward, Diczki Karol, Jonas Alfred, dr. Zitrin Leon, Wiesner Jan, Simachowicz Bertold.*

92 Por. Protokół RG Bielsko z 2.05.1935, s. 4. AMB syg. Nr 13/8/1923.

93 „Gwiazdka Cieszyńska” nr 46, 15.06.1934, s. 4.

94 „Gwiazdka Cieszyńska” nr 53, 10.07.1934, s. 4.

95 „Gwiazdka Cieszyńska” nr 53, 10.07.1934, s. 4.

96 Por. Protokół RG Bielsko z 18.03.1935, s. 2–4. AMB syg. Nr 13/8/1923.

Pojawiła się inicjatywa, aby Bielsko weszło w skład ogólnopolskiej organizacji pod nazwą Liga Drogowa, której głównym celem było poprawienie stanu dróg. Radni uznali jednak, że i bez tej organizacji dobrze wiedzą, co należy zrobić⁹⁷.



Bielsko, ul. Sixta

Dr Wiktor Przybyła tak jak zapowiedział, doprowadził do remontów, na których przeprowadzenie w dużej mierze pieniądze uzyskał od wojewody Grażyńskiego. Dlatego szybko wykonano przebudowę ul. Blichowej od Batorego do Republikańskiej. Z potrzebnych 171.150 zł wojewoda wyłożył 148.150 zł, czyli Magistrat musiał wyłożyć zaledwie 23.000 zł. Określenie zaledwie, w tamtych czasach tak naprawdę oznaczało wielki wysiłek finansowy, gdyż zadłużona gmina właściwie nie miała środków na inwestycje. Przeprowadzono również modernizację placu dworcowego, czyli wyrównanie placu, wybrukowanie kostką „piaskowcową” zalaną zaprawą cementową oraz oświetlenie lampami elektrycznymi. Tym razem całkowity koszt wynoszący 104.050 zł został zapłacony w proporcjach wojewoda 80.150 zł, a Magistrat 23.900 zł. Dodatkowo część pieniędzy Magistratowi miały zwrócić PKP i Tramwaje, ok. 3.600 zł.

W podobny sposób wykonano ul. Simensa i Młyńską, jak również drogę do Koloni im. Wojewody dr Grażyńskiego. Reasumując, dr Przybyła pozyskał dla miasta na same drogi 245.300 zł od wojewody (!!!)⁹⁸ W tych okolicznościach nikogo pewnie nie zdziwi, że radni postanowili przemianować ul. Blichową na ul. Wojewody Grażyńskiego⁹⁹.



Wlot ul Zamkowej do Placu Chrobrego

97 Por. Protokół RG Bielsko z 4.06.1935, s. 3–4. AMB syg. Nr 13/8/1923.

98 Por. Protokół RG Bielsko z 4.06.1935, s. 10–11. AMB syg. Nr 13/8/1923.

99 Por. Protokół RG Bielsko z 11.09.1935, s. 9. AMB syg. Nr 13/8/1923.

We wrześniu Magistrat wezwał firmę tramwajową do ostatecznego usunięcia nieużywanych szyn z ul. Piłsudskiego, gdyż planowany jest tam remont nawierzchni¹⁰⁰. Spółka poprosiła o zwłokę szczególnie w okolicach teatru i takową otrzymała¹⁰¹. Wybrukowano ul. Sixta.

Zgłoszono też propozycję, aby nowo utworzoną drogę od ul. Legionów do koloni wojewody Grażyńskiego nazwać ul. Limanowskiego. Inż. Wiesner złożył sprzeciw i zapowiedział, że będzie go zgłaszał dotąd, aż gmina nie nazwie którejś z ulic Dr Teodora Haasego¹⁰². Radni wysłuchali protestu, a później większością głosu odrzucili wniosek, gdyż nie chcieli drażnić polskiej mniejszości takim patronem.



Aleje Sulkowskiego

W listopadzie rada przyjęła ofertę firmy „Kamień” na wykonanie kamiennej balustrady przy ul. Zamkowej¹⁰³. Jednak najważniejszą uchwałą było przyłączenie Kamienicy i Aleksandrowic do Bielska. W jej uzasadnieniu odnajmujemy między innymi informację o tym, że miasto w którym działa 140 zakładów przemysłowych, nie ma żadnych gruntów na budowę osiedli robotniczych i urzędniczych, a równocześnie terenów, aby zorganizować plac targowy i poprawić infrastrukturę drogową miasta¹⁰⁴. Nie bez znaczenia był też fakt budowy lotniska w Aleksandrowicach, radni uznali, że nazwa Lotnisko w Bielsku będzie bardziej godna i rozpoznawalna na świecie. Kiedy radni z jednej strony się cieszyli, a z drugiej martwili zadaniami związanymi z wodociągami, kanalizacją i drogami, sprawa nie była rozstrzygnięta. Warto w tym miejscu przypomnieć, że aby fuzja stała się faktem potrzebne były zgodne uchwały wszystkich gmin. Nikt nie dopuszczał opcji, że któraś nie będzie chciała. Dodatkowo specjalna komisja ogłosiła 19 grudnia, że w interesie Bielska leży przyłączenie do miasta nie tylko Aleksandrowic i Kamienicy, ale również Mikuszowic i części Starego Bielska. W odpowiedzi na te postulaty Jan Hellmich z Jungdeutsche Partei, stwierdził, że takie działania są konieczne, ale niepotrzebny jest pośpiech. Takie połączenia zmienią obraz nie tylko gospodarczy, ale również narodowo-polityczny miasta. *Z narodowo-politycznych względów nie możemy się zgodzić na taką decyzję. Obawiamy się bowiem, że po wykonaniu takiej decyzji i przyłączeniu tych gmin do wielkiego Bielska nastąpi odniemczenie wspomnianych gmin, posiadających w przeważającej części niemiecki charakter*¹⁰⁵. Wszystkich 10 radnych z tej partii wstrzymało się od głosu, pozostali opowiedzieli się za powiększeniem Bielska. Ktoś może zapytać, z jakiego powodu Niemcy nie chcieli przyłączyć do miasta wsi, w których żywił niemiecki dominował. Odpowiedź jest prosta.

100 Por. Protokół RG Bielsko z 11.09.1935, s. 5. AMB syg. Nr 13/8/1923.

101 Por. Protokół RG Bielsko z 19.11.1935, s. 7. AMB syg. Nr 13/8/1923.

102 Por. Protokół RG Bielsko z 11.09.1935, s. 9. AMB syg. Nr 13/8/1923.

103 Por. Protokół RG Bielsko z 19.11.1935, s. 7. AMB syg. Nr 13/8/1923.

104 Por. Protokół RG Bielsko z 2.12.1935, s. 3. AMB syg. Nr 13/8/1923.

105 Por. Protokół RG Bielsko z 19.12.1935, s. 3. AMB syg. Nr 13/8/1923.

Wolne tereny budowlane na ich obszarze w sposób naturalny zajęliby robotnicy polscy, którzy do tej pory dojeżdżali do miasta, a co za tym idzie, w krótkim czasie mniejszość polska stałaby się większością i w sposób demograficzny i demokratyczny przejęłaby władanie miastem.

W tym też roku ostatecznie dogadano się z księciem Sułkowskim i przejęto w utrzymanie nowo powstające Aleje Sułkowskiego z zaznaczeniem, że Zarząd Fidekomisu wykona wszystko i dokona ewentualnych poprawek do 1 lipca 1936 roku¹⁰⁶.

1936



Bielsko, kościół św. Mikołaja

Na plac Chrobrego postanowiła sprowadzić się Komunalna Kasa Oszczędności, która kupiła teren od miasta i chciała wznieść tam swoją siedzibę. Miasto planowało tam mini-stację meteorologiczną. Uzyskane 70.000 zł postanowiono przekazać na zakup terenów dla miasta¹⁰⁷, między innymi na poszerzenie placu św. Mikołaja. Rozpoczęto prace brukarskie na ul. Piłsudskiego z założeniem, że główna płatność nastąpi w roku przyszłym¹⁰⁸. Wykonano je do września, a firma Mieczysława Wachowicza, chwalona za wykonawstwo, otrzymała zlecenia na ul. Dąbrowskiego i Powstańców¹⁰⁹. Część ul. Piłsudskiego wykonała firma Otto Kotala z Chorzowa, a wybrukowaniem też ul. Sobieskiego zajęła się firma Gawędy z Cieszyna¹¹⁰.

Uzyskano na zawsze dla miasta ul. Wałową, która utrzymywana będzie po wyremontowaniu przez koleje. Do tej pory była ona na gruntach należących do PKP. Dawna Wałowa teraz Powstańców otrzymała półkostkę granitową z wypełnieniem spoin bruku kitem asfaltowym.

Postanowiono na terenie Mikuszowic od Miejskiego Tartaku, do kąpieliska w Cygańskim Lesie wybudować drogę o szerokości 9 metrów, łączącą się z drogą Bielsko – By-

stra. W tamtym miejscu KKO miała wykupić tereny pod budowę osiedla domków dla średnio zamożnych.

Na grudniowej sesji radni postanowili odnowić i rozbudować swój gmach za sumę prawie 70.000 zł. Co ciekawe, podczas dyskusji pojawił się argument, aby z tym poczekać, gdyż „już niedługo nastąpi połączenie z gminą Biała”, część urzędu przejdzie do ratusza w Białej i wtedy będzie wiadomo, dla kogo będą potrzebne nowe pomieszczenia¹¹¹.

Ze względu na to, że przy wykonywaniu ulic Dąbrowskiego i wojewody dr Grażyńskiego zatrudniono dużą rzeszę bezrobotnych, zwiększono nakłady na te ulice o 20.000 zł. Była to forma zwalczania bezrobocia przez prace interwencyjne¹¹². Ciekawie też rozwiązano problem z zapłatą za wybrukowanie w ubiegłym roku ul. Sixta. Firma Otto Kotala z Chorzowa w zamian za darowanie miastu karnych odsetek i przedłużenie terminu nowych otrzymała zlecenie na wybrukowanie reszty ulicy dr wojewody Grażyńskiego¹¹³.

We wrześniu na wniosek ks. Skudrzyka nadano trzem nowym ulicom poprzecznym pomiędzy ul. Piastowską a ul. Żeromskiego nazwy ks. Stojałowskiego, Asnyka, Lenartowicza¹¹⁴.

Natomiast w grudniu nowe nazwy otrzymały ulice:

106 Por. Protokół RG Bielsko z 19.12.1935, s. 6. AMB syg. Nr 13/8/1923.

107 Por. Protokół RG Bielsko z 5.03.1936, s. 1. AMB syg. Nr 13/8/1924.

108 Por. Protokół RG Bielsko z 22.10.1936, s. 6. AMB syg. Nr 13/8/1924.

109 Por. Protokół RG Bielsko z 1.09.1936, s. 4–5. AMB syg. Nr 13/8/1924.

110 Por. Protokół RG Bielsko z 2.06.1936, s. 4–5. AMB syg. Nr 13/8/1924.

111 Por. Protokół RG Bielsko z 21.12.1936, s. 3. AMB syg. Nr 13/8/1924.

112 Por. Protokół RG Bielsko z 19.11.1936, s. 3. AMB syg. Nr 13/8/1924.

113 Por. Protokół RG Bielsko z 29.10.1936, s. 2. AMB syg. Nr 13/8/1924.

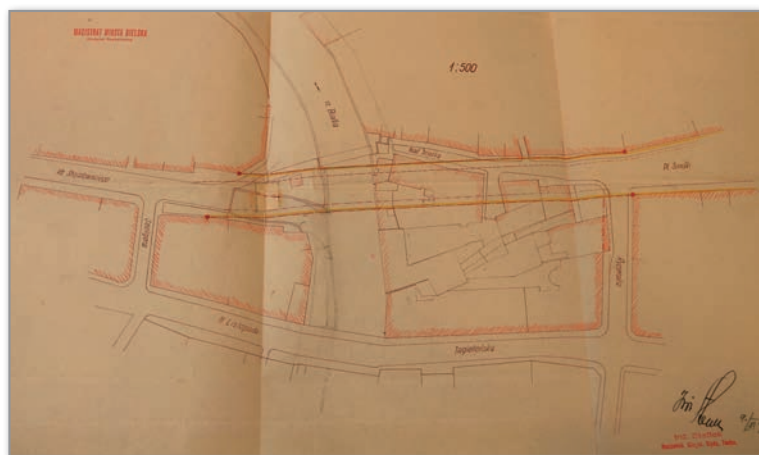
114 Por. Protokół RG Bielsko z 1.09.1936, s. 6. AMB syg. Nr 13/8/1924.

1. Focha – równoległa do Alei Wilsona w parku zamkowym,
2. Kresowa – prostopadła do ul. Pierackiego na gruncie Wanotha,
3. Gimnazjalna – wzdłuż płd. – wsch. frontu Gimnazjum Państwowego,
4. Wiejska – wzdłuż płdn. granicy St. Bielska między ulicą Listopadową a ul. Luschki,
5. Podhalańska – pierwsza równoległa do ulicy Grunwaldzkiej między ul. Kasprowicza, a ul. Luschki,
6. Myśliwska – druga równoległa do ulicy Grunwaldzkiej między ul. Kasprowicza, a ul. Luschki,
7. Mościckiego – między ulicą Cieszyńska a Górską wzdłuż Sikornika,
8. Brzozowa – pierwsza równoległa do ul. Pierackiego między ulicą Legionów a Traugutta,
9. Klonowa – druga równoległa do ul. Pierackiego między ulicą Legionów a Traugutta,
10. Lipowa – trzecia równoległa do ul. Pierackiego między ulicą Legionów a Traugutta,
11. Polna – równoległa do ul. Limanowskiego w Kolonii dr Grażyńskiego,
12. Jasna – prostopadła do ulicy Limanowskiego w Kolonii Dra Grażyńskiego,
13. Kossaka – prostopadła do ul. Grunwaldzkiej między Grunwaldzką a przedłużoną ul. Wyspiańskiego,
14. Mała – ślepa prostopadła do poprzedniej za willą Kollingera,
15. Czarneckiego – równoległa do ul. Mościckiego¹¹⁵.



Bielsko, plac Chrobrego, autobusy i taksówki, lata 30 XX wieku

Jako ciekawostkę warto przytoczyć informację, że w „Monitorze Polskim” nr 240 z 15 października 1936 r. w pozycji 419 opublikowano nowy zatwierdzony wzór herbu miasta: tarcza dwudzielna z półorłem i trzema liljami bez św. Mikołaja¹¹⁶. Od tego momentu na drukach pojawia się taki herb.



Projekt, 1936 r.

W tym roku wykonano ponowne wyszutrowanie ulic Leszczyńskiej, Kościuszki i Browarnej. W ramach walki z bezrobociem przy wszystkich pracach drogowych zatrudniono 976 robotników¹¹⁷.

Bardzo ciekawie rozpoczęła się sesja 16 grudnia. Najpierw radny ks. Józef Skudrzyk poinformował, że powstał Blok Katolicki, który wyłonił się z Polskiego Bloku Gospodarczego i zgłasza na drugiego wiceburmistrza Władysława Bałdy, architekta. Klub Socjalistyczny nie zjawił się przysłał tylko oświadczenie, że gdy nie ma

szans na wiceburmistrza robotnika, to ich te wybory nie interesują. Ostatecznie Bałdy otrzymał głosów 6, a Wojciech Ślósarczyk 13 i to on otrzymał tekę wiceburmistrza.

¹¹⁵ Por. Protokół RG Bielsko z 21.12.1936, s. 6–7. AMB syg. Nr 13/8/1924.

¹¹⁶ Zarządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 3 października 1936r opublikowane w „Monitorze Polskim” nr 240 z dnia 15 października 1936r. w pozycji 419.

¹¹⁷ Por. Protokół RG Bielsko z 4.02.1937, s. 2. AMB syg. Nr 13/8/1925.

Ze spraw drogowych warto zwrócić uwagę na to, że podczas posiedzeń rady miejskiej przewijały się stale dwa tematy. Pierwszy to przeniesienie autobusów z placu Chrobrego, a drugi to wykonanie mostu z Alei Sułkowskiego w kierunku Białej. Warto też wspomnieć, o planach budowy mostu pomiędzy ul. Stojałowskiego a placem Smolki, który miał zastąpić wielce wysłużoną kładkę Nad Ścieżką.

1937

W ramach planowanych inwestycji drogowych postanowiono dokonać przebudowy ul. Zamkowej od Wzgórza do placu Żwirki i Wigury. Tym sposobem miasto uzyskałoby wspianą, jednolity trakt brukowany od granic miasta w Starym Bielsku po Kamienicę. Przerobiono balustradę z poręczami betonowymi i wykonano elektryczne oświetlenie. Balustradę na Wzgórzu i na ul. Zamkowej wykonała firma Ludwika Zengla i Maxa Gerarda¹¹⁸.

Rozważano też poprawę odcinka pomiędzy Wzgierzem a dworcem, gdyż ze względu na trudną sytuację finansową miasta, został on wykonany bez odpowiedniego podłoża. Pieniądzy starczyło na wykonanie szerokości 6–7 metrów, a potrzeba 12 metrów.



Brukarze na ul. 3 Maja, 1937 r.

Natomiast za konieczne uznano wykonanie ul. Sobieskiego od P. Skargi do pl. Wolności, a wszystko to po to, aby uzyskać wygodny dojazd do powstającego kąpieliska¹¹⁹.

W ramach poprawy komunikacji z Białą postanowiono wybudować nowy most żelbetonowy przy u. Republikańskiej oraz kładkę dla pieszych w Alejach Sułkowskiego¹²⁰. Jak łatwo się domyślić, na wszystkie te zadania miasto splacające jeszcze długi po zaporze w Wapienicy nie miało pieniędzy. Z tego powodu uchwalono specjalną opłatę drogową, którą nałożono na właścicieli gruntów, nieruchomości i przedsiębiorstw. Dużym problemem było też utrzymanie ul. Jagiellońskiej, której przebycie w trakcie deszczu było niezwykle trudne. Z tego powodu postanowiono zlikwidować na niej oświetlenie gazowe i założyć elektryczne oraz wykonać nawierzchnię bitumiczną.

Postanowiono wraz z innymi miastami polskimi (Katowice, Kraków) sprowadzić kostkę do bruku ze Szwecji. Firma „Skarboferm” oferowała ją już z dowozem taniej o 6 złotych na tonie¹²¹.

Zakupiono grunt na poszerzenie ul. Grunwaldzkiej i 800 mb krawężnika na budowę chodników, 6000 płyt chodnikowych oraz 600 m³ piasku¹²².

W maju przyjęto plan budowy mostu przy ul. Republikańskiej sporządzony przez inż. Emila Łazoryka. Był to tzw. III wariant, za sumę 2.500 zł¹²³.

Bardzo ciekawie wyglądał proces wybierania firmy, której powierzono brukowanie ul. Pierackiego (część), Grunwaldzkiej (całej), ks. Londzina (część). Do przetargu stanęło 5 firm. Najtańszą ofertę

118 Por. Protokół RG Bielsko z 1.04.1937, s. 3. AMB syg. Nr 13/8/1925.

119 Por. Protokół RG Bielsko z 4.02.1937, s. 5. AMB syg. Nr 13/8/1925.

120 Por. Protokół RG Bielsko z 4.02.1937, s. 7. AMB syg. Nr 13/8/1925.

121 Por. Protokół RG Bielsko z 1.04.1937, s. 10–11. AMB syg. Nr 13/8/1925.

122 Por. Protokół RG Bielsko z 27.04.1937, s. 9–10. AMB syg. Nr 13/8/1925.

123 Por. Protokół RG Bielsko z 16.06.1937, s. 5. AMB syg. Nr 13/8/1925.

złożyła firma z Tarnowskich Gór trochę – powyżej 25 tys. zł, najdroższą zaś firma z Chorzowa, która wystawiła cenę 52 tys. Drugą pod względem wysokości ceny była firma Wachowicza z Bielska, która wyceniała swoje prace na ponad 51 tys. zł. Głównym kryterium przetargu była oczywiście najniższa cena. Jak się jednak okazało po długich wywodach komisji przetargowej najlepszą ofertę złożyła firma z... Bielska¹²⁴. Ostatecznie podpisano umowę na kwotę 41 tys. zł. Okazało się, że wybrukowanie tych trzech ulic nawet przy kolejnej pomocy z województwa w kwocie 140.000 zł się nie udało i trzeba było dołożyć z zaliczki kredytowej jeszcze 70.000 zł¹²⁵.



Bielsko, strażnica, ul Grunwaldzka, 1934 r.

Zawarto umowę z firmą Polmin na ustawienie i konserwacje znaków drogowych 5 zł od sztuki. Co ciekawe, na odwrocie znaki mogły posiadać reklamy. Umowę podpisano na 10 lat¹²⁶.

Podjęto starania o budowę kładki koło Breitbarta, Magistrat w Bielsku zaoferował kwotę 1800 zł, Zarząd Gminy Zbiorowej Biała zaoferował 400 zł, a Magistrat Białej stwierdził, że nie będzie ponosił żadnych kosztów, gdyż korzystać z niej będą robotnicy udający się z Białej do Bielska i pracujący dla Bielska¹²⁷. Warto podkreślić, że starania w tej sprawie gmina Komorowice prowadziła od 1926 r.

W lipcu postanowiono na placu Chrobrego wykonać ubikację. Protest w tej sprawie złożyła KKO¹²⁸. Dla bezpieczeństwa pieszych na placu zainstalowano żelazne parkany, dzięki którym ludzie w rejonie Wzgórza przechodzili tylko w wyznaczonych miejscach¹²⁹.

Kamienica otrzymała nową drogę – ulicę Kochanowskiego. Dużo radości, a również zażenowania sprawiła interpelacja radnego Matusiaka, który zażądał, aby usunięto z „kartofliska” tabliczkę z nazwą ul. Prezydenta Mościckiego. Aby nikt nie pomyślał, że się tu nie szanuje głowy państwa, postanowiono, że tabliczka zniknie do czasu, aż „kartoflisko” stanie się przyzwoita drogą¹³⁰.

Po raz kolejny gmina interweniowała w PKP odnośnie przystanku Bielsko Górne. Rozbudowana stacja otwarta jest tylko w godzinach pracy kolejarzy, a później poczekalnia i ubikacja są zamknięte¹³¹.

Będąc przy sprawach relacji pomiędzy PKP a miastem, warto zwrócić uwagę na nowatorski pomysł przedłużenia tunelu kolejowego w kierunku miasta. Nad nim miały się pojawić plac na postój dla autobusów i taksówek¹³². Jednak na razie Magistrat uznał to za „śpiewkę przyszłości”, natomiast podjął

124 Por. Protokół RG Bielsko z 31.05.1937, s. 2. AMB syg. Nr 13/8/1925.

125 Por. Protokół RG Bielsko z 16.06.1937, s. 5. AMB syg. Nr 13/8/1925.

126 Por. Protokół RG Bielsko z 31.05.1937, s. 3. AMB syg. Nr 13/8/1925.

127 Por. Protokół RG Bielsko z 31.05.1937, s. 4. AMB syg. Nr 13/8/1925.

128 Por. Protokół RG Bielsko z 20.07.1937, s. 2. AMB syg. Nr 13/8/1925.

129 Por. „Echo Beskidzkie” nr 58, 24.07.1937, s. 3.

130 Por. Protokół RG Bielsko z 18.08.1937, s. 1. AMB syg. Nr 13/8/1925.

131 Por. Protokół RG Bielsko z 20.07.1937, s. 3. AMB syg. Nr 13/8/1925.

132 Por. Protokół RG Bielsko z 26.08.1937, s. 16. AMB syg. Nr 13/8/1925.

negocjacje z PKP w sprawie przebudowy i poszerzenia ul. Powstańców, gdyż wiadukt znajdujący się w drodze jest w fatalnym stanie technicznym. Gmina dała żądane 5 tys. zł na remont i dołożyła jeszcze 6 na poszerzenie jezdni¹³³.



Plac Chrobrego, XX lecie międzywojenne

Słowa uznania za pozyskiwanie środków z zewnątrz należały się burmistrzowi Przybyłe. Na same drogi zdobył 142 tys. zł, a końcem roku udało się mu wywalczyć u wojewody kolejne 32 tys. na wykonanie bulwaru nad rzeką Białą. Przekonał również ks. Aleksandra Sułkowskiego, aby ten dołożył na ten cel 5 tys¹³⁴. Wykonanie betonowego bulwaru powierzono firmie Korn.

Postanowiono skończyć z przymykaniem oka na brak chodników koło posesji, które przylegają do ulic i placów. Wpisano do prawa miejscowego, że odbiór nowego budynku i wydanie pozwolenia na użytkowanie udzielone będzie tylko wtedy, gdy będzie wykonany chodnik¹³⁵.

Podjęto też decyzję, że w przyszłym roku zostanie gruntownie przebudowany rynek¹³⁶.

Natomiast 5 października zakończyły się długie negocjacje z magistratem w Białej na temat mostu i kładki w rejonie Alei Sułkowskiego. O tych negocjacjach i zmianach koncepcji oraz sporach pomiędzy samorządami można by napisać oddzielną książkę. Tutaj tylko niezbędne informacje. Docelowy most miał kosztować 100.000 zł. Uzgodniono, że most będzie przechodził z Bielska do Białej na ul. Św. Jana. Koszt przewidywany na początek kładki to 12 tys. zł, z czego burmistrz Białej zapowiedział, że da 5 tys¹³⁷. Jednak kilka dni później, burmistrz Łuniewski z Białej poinformował, że rada nie zgodziła się na tę lokalizację i....cofa swoje zobowiązania. W tych okolicznościach miasta poprosiły o mediację wojewodę. Mediacja zakończyła się wnioskami, wedle których miał powstać, zarówno most jak i kładka. Most miał połączyć ul. Kołłątaja w Bielsku i ul. Św. Jana w Białej. Ma to być most II klasy, koszty po połowie będą ponosić oba miasta, natomiast fazę projektową ma pokryć Bielsko.

Żelazną kładkę dla ruchu pieszego można wykonać nawet do końca roku¹³⁸. Tyle mediatorzy. Rajcy z obu miast gdy chodzi o most przyjęli harmonogram prac, który pokazał, że wykonanie projektu i umocnienia brzegu po jednej i drugiej stronie można wykonać najszybciej w roku następnym. Natomiast prace nad mostem potrwać co najmniej do końca 1939 roku, tak, że ruch kołowy zostanie tam przeprowadzony w 1940 roku¹³⁹.

Gorzej było z kładką. Białanie w obliczu czekających ich wydatków na most, stwierdzili, że kładka jest im...niepotrzebna. W tych okolicznościach Rada Gminy Bielsko postanowiła swoim kosztem wykonać żelazną kładkę, natychmiast jak tylko uzyska stosowne pozwolenia. Radny Janusz zaproponował,

133 Por. Protokół RG Bielsko z 14.10.1937, s. 7. AMB syg. Nr 13/8/1925.

134 Por. Protokół RG Bielsko z 29.09.1937, s. 2. AMB syg. Nr 13/8/1925.

135 Por. Protokół RG Bielsko z 29.09.1937, s. 7. AMB syg. Nr 13/8/1925.

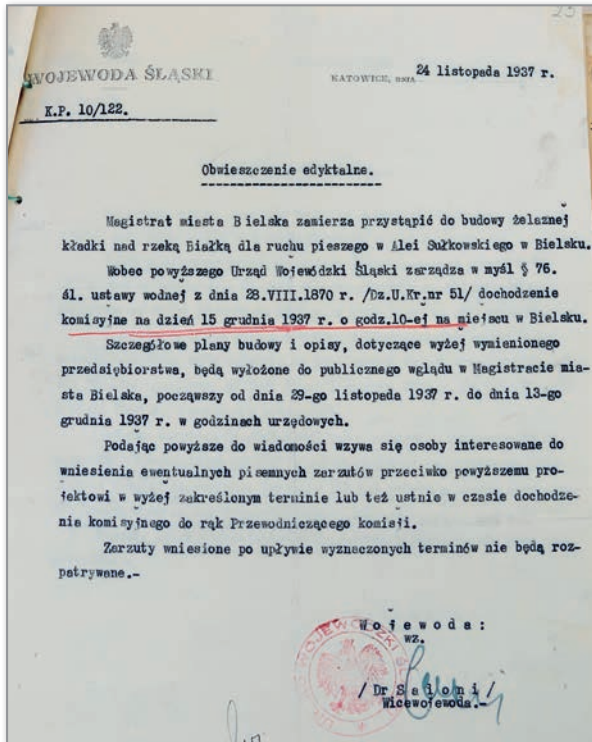
136 Por. Protokół RG Bielsko z 29.09.1937, s. 15. AMB syg. Nr 13/8/1925.

137 Por. Protokół RG Bielsko z 14.10.1937, s. 4. AMB syg. Nr 13/8/1925.

138 Por. „Schlesische Zeitung” nr 308, 11.11.1937, s. 4.

139 Por. Protokół RG Bielsko z 9.11.1937, s. 8–10. AMB syg. Nr 13/8/1925.

by w takich okolicznościach od wszystkich białan przechodzących przez kładkę brać „rogatkowe”, czym wywołał wesołość na sali. Ze względu na protesty białan, budowę kładki odłożono na rok następny.



Kładka z Al Sułkowskiego, decyzja wojewody śląskiego

Przy okazji tych negocjacji, które miały bardziej humorystyczny niż poważny przebieg, znów bardzo wielu mówców podkreślało, że istnienie jako oddzielnych bytów tych dwu miast, które już dawno stanowią jeden organizm, jest absurdalne. Animozje i ambicje poszczególnych ludzi zatrzymują swobodny rozwój miasta. Gdy chodzi o mosty, trzeba wspomnieć, że wykonano w surowym stanie most przy ul. Republikańskiej nazwany mostem Piłsudskiego¹⁴⁰. Szczegółowo sprawy budowy mostów pomiędzy Bielskiem, a Białą opisałem w rozdziale poświęconym Białej z tamtego okresu. Uczyniłem, tak gdyż w Białej zachowały się archiwalia, a w tym miejscu tylko wspominam o tych zadaniach

Podczas podsumowania roku okazało się, że firma Kotali, która brukowała ul. Grażyńskiego, nie wywiązała się w terminie z zadania. Rada Gminy pamiętając, że swego czasu sama w terminie nie wypłaciła tej firmie wynagrodzenia za wykonane prace postanowiła nie wnioskować o karne odsetki¹⁴¹.

1938

Na wydatki w dziale drogi i place na rok 1938 przewidziano 453.900 zł. Gdy chodzi o transport można powiedzieć, że „Bielsko” uzyskało możliwość wypłynięcia na szerokie wody. Decyzją ministra przemysłu i handlu jeden z frachtowców spółki Linie Żeglówę Gdynia – Ameryka S.A. otrzymał nazwę „Bielsko”. To wyróżnienie oczywiście wynikało ze starań burmistrza Wiktora Przybyły, którego wsparł wojewoda Grażyński¹⁴². Wodowanie statku przewidziano na czerwiec 1939 r.

Kolejnym ważnym wydarzeniem, było włączenie – decyzją Sejmu Śląskiego z 25 stycznia 1938 roku – gminy Aleksandrowice do miasta Bielsko, co uchwalono na 1 kwietnia 1938 r¹⁴³. Trzeba mieć świadomość, że była to decyzja urzędnicza, z którą nie do końca zgadzali się obywatele. Jan Karch z Aleksandrowic na pierwszej wspólnej sesji stwierdził, że odbyło się to bez zgody mieszkańców Aleksandrowic, ale że z faktami dokonanymi się nie dyskutuje, zgłosił szereg postulatów od mieszkańców tej gminy. M.in. poprosił, aby porządek na drogach w tej części miasta był taki sam jak w Bielsku. Do sekcji technicznej zajmującej się drogami doszedł zatem Jan Karch z Aleksandrowic.

Konsekwencją tego włączenia było nadanie drogom w Aleksandrowicach nazw Aleksandrowicka, ks. Damrota, Orzeszkowej, Lotnicza, ks. Andrzeja Boboli, Wesoła, Zacisze, Zgody, Rolnicza, Orłowskiego, Grodzka, Wodna, Daszyńskiego, Mieszkańska, Drzymały, Jana Łyska, Malczewskiego, Tetmajera, ks. Michała Skorupki, św. Ducha, Harcerska, Zygmuntowska, Kwiatowa, Stawowa, św. Wojciecha, Andrzeja Schuberta, Krzywoń, Jedności. Przy tej okazji postanowiono przemianować obecną ul. Jana Łyska na Kącik i nazwać ulicę łączącą ul. Legionów z ul. Rzeźniczą ul. Konarskiego¹⁴⁴.

W tym roku postanowiono na drogi wydać 100 tys. zł pozyskane z Funduszu pracy. 150 tys. zł środków własnych i 22 tys. zł z Lokalnego Komitetu Funduszu Pracy. W ramach tych środków planowano wybrukować ul. Pierackiego od ul. Sixta do ul. Piastowskiej, dokończyć bruk na ul. Pił-

140 Por. Protokół RG Bielsko z 31.01.1938, s. 2. AMB syg. Nr 13/8/1926.

141 Por. Protokół RG Bielsko z 20.12.1937, s. 6. AMB syg. Nr 13/8/1925.

142 Por. Protokół RG Bielsko z 8.03.1938, s. 14. AMB syg. Nr 13/8/1926.

143 Por. Protokół RG Bielsko z 8.03.1938, s. 18. AMB syg. Nr 13/8/1926.

144 Por. Protokół RG Bielsko z 24.05.1938, s. 5. AMB syg. Nr 13/8/1926.

sudskiego, Republikańskiej, termakowanie na ul. Kopernika i Wyspiańskiego¹⁴⁵, wykonanie przedłużonej ul. Grunwaldzkiej¹⁴⁶.



Bielsko, mapa około 1938 r.

Podjęto decyzję o wykonaniu dalszej części betonowych bulwarów wokół rzeki. Powierzono ich wykonanie firmie Korn, na długości 144 metrów do posesji Brauna¹⁴⁷. Natomiast ułożenie krawężnika i chodnika przy ul. Wyspiańskiego robiła firma Wachowicza¹⁴⁸. W sierpniu ostatecznie uregulowano status i przejęto na rzecz gminy ulice w tzw. parku Sułkowskiego. Do tych dróg powstałych w dawnych ogrodach Sułkowskich gmina miała dużo zastrzeżeń. Teraz już dla dobra wspólnego przejęła nad nimi administrację¹⁴⁹.

Budowany od zeszłego roku most w ul. Republikańskiej pochłoniął ok. 100 tys. zł, a całość przewidziano na 150 tys. zł.¹⁵⁰ Oznaczało to, że brakowało jeszcze 50 tys. zł aby go wykończyć. Z tego powodu uchwalono dodatkowe 20 tys. zł na wykończenie mostu przy ul. Republikańskiej i jego otoczenia¹⁵¹. Natomiast brakujące 30 tys. zł postanowiono poszukać u wojewody, a gdyby się okazało, że tam ich nie będzie, postanowiono przerzucić to na następny rok budżetowy. Równocześnie zgłoszono wnio-

145 Por. Protokół RG Bielsko z 5.05.1938, s. 8. AMB sygn. Nr 13/8/1926.

146 Por. Protokół RG Bielsko z 24.03.1938, s. 5. AMB sygn. Nr 13/8/1926.

147 Por. Protokół RG Bielsko z 24.03.1938, s. 6. AMB sygn. Nr 13/8/1926.

148 Por. Protokół RG Bielsko z 18.07.1938, s. 2. AMB sygn. Nr 13/8/1926.

149 Por. Protokół RG Bielsko z 8.08.1938, s. 3. AMB sygn. Nr 13/8/1926.

150 Por. Protokół RG Bielsko z 20.01.1938, s. 2. AMB sygn. Nr 13/8/1926.

151 Por. Protokół RG Bielsko z 5.05.1938, s. 11. AMB sygn. Nr 13/8/1926.

sek, aby ul. Republikańską zamienić na ul. Piłsudskiego, gdyż po modernizacji jedna jest naturalnym przedłużeniem drugiej. Przyjęto też wniosek, aby most nosił imię Marszałka Piłsudskiego¹⁵².

Będąc przy sprawach mostowych, warto przytoczyć decyzję Ministerstwa Komunikacji z 30 kwietnia, która odrzuciła zastrzeżenia miasta Białej do budowy kładki. W związku z tym ogłoszono przetarg na jej budowę¹⁵³. Stało do niego 6 firm, a najtańszą ofertę złożyła firma Sikory z Aleksandrowic. Radni w tym wypadku podnieśli zastrzeżenia, czy aby ona ma odpowiednie doświadczenie i że nie jest z Bielska. Bardzo szybko wymieniono, co dotychczas z dobrym skutkiem wykonała firma i przypomniano, że teraz Aleksandrowice to dzielnica miasta, a więc firma jest z Bielska! Po czym przekazano firmie Sikory inwestycję wartą 8.000 zł¹⁵⁴.

Magistrat w Bielsku postanowił rozbudować swoją siedzibę. Radny Matusiak pytał, czy to jest celowe, gdy coraz częściej mówi się o połączeniu z Białą. W odpowiedzi przewodniczący wyjaśnił, że rozbudowa to wymóg dnia dzisiejszego, a plany połączenia miast to, jak pisała „Schlesische Zeitung”, wybryk megalomanii, który powtarza się już od 5 lat¹⁵⁵. Zarządzono nadbudowę piętra, gdyż wyniki finansowe gminy były bardzo dobre. Zadłużenie udało się opanować i spłacać sumiennie, a oszczędna gospodarka i dyscyplina finansowa pomimo prowadzonych inwestycji, sprawiła, że w sierpniu pojawiła się spora nadwyżka budżetowa. Ponad 234 tys. zł rozdysponowano m.in. na budowę bulwaru nad Białą (40 tys. zł) i dokończenie budowy mostu (25 tys. zł)¹⁵⁶.



Bielsko, Aleja Sułkowskiego

1939

Największą inwestycją tego roku była budowa centrum przesiadkowego. Zgodnie z przyjętym planem nowoczesne centrum miało powstać za kwotę około miliona zł. Radni na sesji w styczniu uchwalili, że w przeciągu dwóch lat w rejonie ul. 3 Maja i hotelu Prezydent powstanie wielki park samochodowy. W pierwszej kolejności tunel nad torami miał być przedłużony do mostu kolejowego nad ówczesną ul. Powstańców. Nad torami miał być dworzec autobusowy i postój dla taksówek. Natomiast na górnym trzecim poziomie miał być deptak miejski pełny zieleni. Dzięki temu wielkie centrum przesiadkowe nie byłoby uciążliwe dla ludzi. Jako znak czasu do gotowego już projektu postanowiono dodać jeszcze jeden element – schron, który mógłby pomieścić 2000 osób¹⁵⁹.

Na sesji przedstawiającej zamierzenia, na rok budżetowy 1939/40 burmistrz Przybyła poinformował, że wykonana zostanie ul. Sobieskiego aż do pl. Wolności, dokończona budowa ul. Grunwaldzkiej

Odstąpiono gminie Bystra część przylegających terenów, gdyż Bystra chciała tam poszerzyć drogę¹⁵⁷. Wnioskowano, aby na ul. Nad Niprem wprowadzić ruch jednostronny.

Na wniosek ministerstwa i władz wojewódzkich miasto rozpoczęło systematyczną pracę nad wymianą płotów drewnianych na druciane i betonowe. Zakupiono 500 mb płotu betonowego, aby go umieścić przy posesjach miejskich¹⁵⁸.

152 Por. Protokół RG Bielsko z 18.07.1938, s. 3. AMB syg. Nr 13/8/1926.

153 Por. Protokół RG Bielsko z 24.05.1938, s. 9. AMB syg. Nr 13/8/1926.

154 Por. Protokół RG Bielsko z 9.06.1938, s. 3. AMB syg. Nr 13/8/1926.

155 Por. Protokół RG Bielsko z 7.07.1938, s. 3. AMB syg. Nr 13/8/1926.

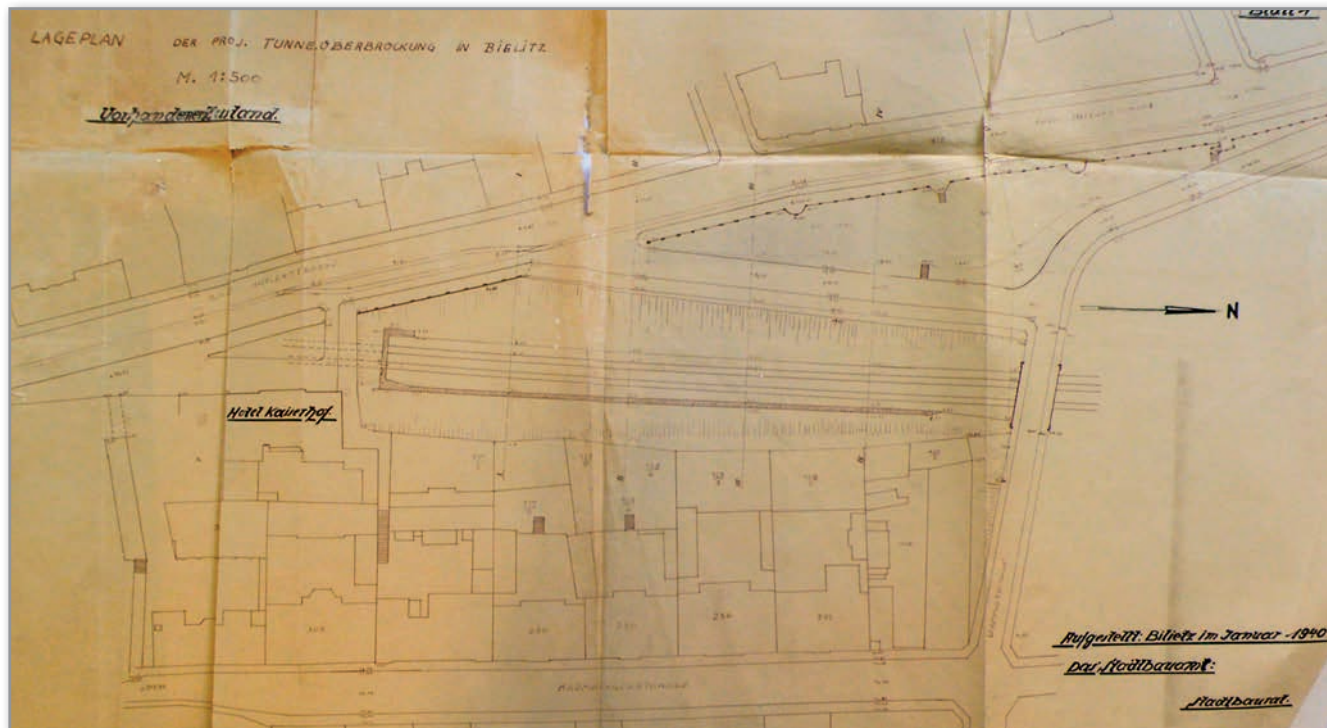
156 Por. Protokół RG Bielsko z 1.09.1938, s. 6. AMB syg. Nr 13/8/1926.

157 Por. Protokół RG Bielsko z 7.07.1938, s. 4. AMB syg. Nr 13/8/1926.

158 Por. Protokół RG Bielsko z 9.06.1938, s. 7. AMB syg. Nr 13/8/1926.

159 „Echo Beskidzkie” nr 2, 4.01.1939, s. 1.

od ul. Kasprowicza do Sobieskiego, przebudowa i brukowanie ul. Kazimierza Wielkiego i Rzeźniczej, przebudowa i asfaltowanie wzgl. brukowanie ul. Fabrycznej, Sukienniczej, Kopernika oraz Pierackiego od Grunwaldzkiej aż do Pestalozzkiego oraz budowa ul. Karłowicza, celem wykonania dostępu do budującej się Szkoły Zawodowej Żeńskiej. Niezależnie od tego wykonane będzie poprawianie i konserwacja dróg na terenie byłej gminy Aleksandrowice¹⁶⁰.



Plan centrum przesiadkowego, 1939 r.

Za najważniejsze inwestycje uznano m.in. budowę dróg – brukowych (1.040 mb), termak (300 mb), szutrówka (2.610 mb), konserwację ulic (9.000 mb), kładkę i dokończenie bud. mostu – 42 tys zł, wieżę spadochronową – 10.400 tys. zł¹⁶¹. Postanowiono wykończyć planty blichowskie i urządzić plac Ratuszowy.

W marcu wybrano 6 spośród 24 firm, jakie stanęły do przetargu na dostarczanie materiałów budowlanych dla miasta¹⁶². Z województwa otrzymano 15.000 zł na utrzymanie nawierzchni na drogach państwowych i wojewódzkich w obrębie miasta, oraz 40.000 zł na budowę ścieżki rowerowej wzdłuż drogi państwowej Cieszyn – Bielsko na długości 2 km. Ścieżka miała być budowana na ul. Cieszyńskiej od ul. Konopnickiej w kierunku Wapienicy¹⁶³. Warto podkreślić, że była to pierwsza taka inicjatywa na terenie całego Śląska!

Niestety, ta pionierska idea napotkała na formalne przeszkody. Nikt do tej pory nie projektował takich ścieżek i na ogłaszane przetargi wpływała co najwyżej jedna oferta. Dlatego zwrócono się do wojewody co z tym faktem robić dalej¹⁶⁴.

W skład sekcji technicznej wchodził: Jan Hellmich (przewodniczący), Władysław Bałda, Klemens Matusiak, Florian Suchanek, Ludwik Zangler, Ernest J. Janker, dr Leon Zitrich, Henryk Herzyk, Jan Wiesner, Jan Karch. W kwietniu po raz pierwszy Rada Miejska otwarcie mówiła o tym, że czasy są bardzo niepewne, a los Rzeczypospolitej zagrożony. Z tego powodu przekazano 50.000 zł. na zakup obligacji na dozbrojenie wojska polskiego, oraz przekazano 50.000 zł na rozbudowę tutejszych koszar¹⁶⁵.

Dokonano również wymownego, symbolicznego gestu i przemianowano ul. Węglową na ul. ks. dr Bolesława Domańskiego. W uzasadnieniu czytamy: *Dając wyraz głębokiej czci dla świetlanej postaci*

160 Por. Protokół RG Bielsko z 1.01.1939, s. 2. AMB syg. Nr 13/8/1927.

161 Por. Protokół RG Bielsko z 31.01.1939, s. 3. AMB syg. Nr 13/8/1927.

162 Por. Protokół RG Bielsko z 20.03.1939, s. 4. AMB syg. Nr 13/8/1927.

163 Por. Protokół RG Bielsko z 20.03.1939, s. 7. AMB syg. Nr 13/8/1927.

164 Por. Protokół RG Bielsko z 22.06.1939, s. 5. AMB syg. Nr 13/8/1927.

165 Por. Protokół RG Bielsko z 3.04.1939, s. 1–2. AMB syg. Nr 13/8/1927.

wielkiego kapłana patrioty śp. Ks. dr Bolesława Domańskiego, duchowego wodza półmilionowej rzeszy Polaków w Niemczech, Rada Gminy miasta Bielska uchwała upamiętnić jego postać¹⁶⁶.



Krzywy mostek 1939 r.

W tym samym czasie miasto otrzymało niespodziewany zastrzyk gotówki od wojewody. Na cele drogowe przyznał on 80.000 zł z Nadzwyczajnego Funduszu Inwestycyjnego¹⁶⁷. Kwotę tę postanowiono spożytkować na poprawę nawierzchni na ul. Piastowskiej, która miała stać się w przyszłości, główną drogą obwodową na Cieszyn¹⁶⁸.



Most nad Ścieżką

Po czerwcowej powodzi radni uznali, że stara kładka na ul. Nad Ścieżką jest już wysłużona i rozpoczęli postępowanie przygotowawcze i pertraktacje z miastem Białą w sprawie wybudowania nowej i większej¹⁶⁹.

Niestety, wszystkie te działania i plany przerwała napaść Niemiec na Polskę i wybuch wojny.

166 Por. Protokół RG Bielsko z 17.05.1939, s. 5. AMB syg. Nr 13/8/1927.

167 Por. Protokół RG Bielsko z 24.04.1939, s. 4. AMB syg. Nr 13/8/1927.

168 Por. Protokół RG Bielsko z 22.06.1939, s. 2. AMB syg. Nr 13/8/1927.

169 Por. Protokół RG Bielsko z 5.06.1939, s. 3. AMB syg. Nr 13/8/1927.

ROZDZIAŁ IV

WOJNA

Wybuch wojny nie spowodował dużych zniszczeń w obu miastach ze względu na to, że wojska polskie, które tutaj przygotowywały się do obrony, otrzymały rozkaz, aby miasto opuścić.

TUNEL WYSADZONY

Z 2 na 3 września 1939 r. wycofujące się wojska polskie wysadziły tunel. Polscy saperzy tak dobrali ładunek wybuchowy, by uszkodził tylko sklepienie podziemnego korytarza, nie niszcząc kamienic po lewej stronie ulicy oraz budynku hotelu.



Bielsko, 3 września 1939 r.

Pomimo wybuchu w pawilonach handlowych nie pękła żadna szyba. Tunel i ulica biegnąca nad nim zostały wyremontowane w lipcu 1940 roku. Ruch tramwajowy przywrócono w listopadzie.



Bielsko, naprawa głównej ulicy, 1940 r.

W październiku 1939 r., na początku okupacji hitlerowskiej, zlikwidowano odrębność administracyjną Białej i wcielono ją do Bielska jako dzielnicę o nazwie Bielitz–Ost. Władze miejskie urzędowały w budynku magistratu bielskiego przy ul. Cieszyńskiej, a do bielskiego ratusza wprowadził się urząd starosty powiatowego – landrata. Powiat Bielsko (*Kreis Bielilitz*) obejmował tereny od Wisły i Brennicy na zachodzie po Skawę na wschodzie¹.



Bielsko, Hitlerstrasse 1940 r.



Ratusz

ZACIERANIE ŚLADÓW SPOŁECZNOŚCI ŻYDOWSKIEJ

Dokumenty pozostałe z czasów okupacji skupiają się na sprawach bytowych oraz związanych z eksterminacją ludności polskiej i żydowskiej. Utworzone zostały specjalne brygady tzw. darmowej pracy, które były wykorzystywane do doraźnych prac. Widocznym znakiem, który zmienił architektoniczne oblicze miasta, była likwidacja świątyń żydowskich. *Z 13 na 14 września 1939 roku miejscowi Niemcy sprowadzili materiały łatwopalne, a następnie podłożyli je pod Żydowski Dom Ludowy im. Chaima Bia-*

¹ Por. Monika Ćwikowska–Broda, Wiesław Ćwikowski, *Bielsko–Biała i okolice historia pocztówką pisana*, Bielsko–Biała 2008., s. 125

lika w Bielsku oraz pod trzy świątynie: synagogę w Bielsku przy ulicy 3 Maja, synagogę w Białej przy ulicy Krakowskiej i synagogę ortodoksyjną Ahawas Tora w Białej przy ulicy Szpitalnej. Przed spaleniem zdemontowano organy i przejęto przedmioty wartościowe – pisze dr Jacek Prosyk.

ZACIERANIE ŚLADÓW POLSKOŚCI

Władze niemieckie w pierwszej kolejności rozebrały wszystkie polskie pomniki i zlikwidowały polskie nazwy ulic.

Plan ulic przyjęty w 1940 roku:

Adolf Hitlersstrasse – 3 Maja	Goetheplatz – pl. Żwirki i Wigury
Adolf Hitlerplatz – pl. Bol. Chrobrego	Graf Zeppelinstrasse – ul. Stefan Żeromskiego
Alleegasse – ul. Sokoła	Guttenberstrasse – ul. Kresowa
Alsnergasse – ul. Alschera	
Altbielitzbachweg – ul. Starobielska	Haasestrasse – ul. Dąbrowskiego
Am Mühlberg – ul. Widok	Hans Raschkegasse – ul. Urzędnicza
Am Schwedenwall – An d. Granze Alexander (Altbielitz)	Hermann Göringstrasse – ul. Jagiellońska
Am Straessel – ul. Grunwaldzka	Haydnstrasse – al. Focha
St. Annagasse – ul. Św. Anny	Heinrich Richtesrgasse – ul. Zielona
Arbeitergasse – ul. Robotnicza	Helmholtzstrasse – ul. Narutowicza
Arndtstrasse – ul. Asnyka	Hindenburgplatz – pl. Wolności
Auf der Bleiche – ul. Woj. Grażyńskiego	Hoffmannsgasse – ul. Krótka
	Horst Wesselstrasse – ul. Kazimierza Wielkiego
Banhansgasse – ul. Słowackiego	Hötzendorfstrasse – ul. Konopnickiej
Baugasse – ul. Stroma	Jahnstrasse – ul. Gimnazjalna
Beethovenstrasse – al. Sułkowskiego	Joh. Seb. Bachstrasse – An der Biala im Schlossgarten
Befreiungsplatz – pl. Św. Mikołaja	Josefstrasse – ul. Sobieskiego
Benzstrasse – ul. Klonowa	Kaiserstrasse – ul. Cieszyńska
Berggasse – ul. Górska	Kamitzbachweg – ul. Kochanowskiego
Billrothasse – ul. Mała	Kamitzrgasse – ul. Kameinicka
Bleichplan – pl. Narutowicza	Keppelerstrasse – Zwischen Alrbielitzbach ul. Fri Münstermann
Bockgasse – ul. Słoneczna	Kernstockstrasse – ul. ks. Stojalowskiego
Bräuhausgasse – ul. Browarna	Kirchengasse – ul. Kościelna
Breslauerstrasse – ul. Legionów	Kiechplatz – pl. Kościelny
Brombergstrasse – ul. Kolejowa	Kleiststrasse – ul. Lenartowicza.
Brückengasse – ul. Mostowa	Kohlengasse – ul. Domańskiego
	Kruppstrasse – ul. Lipowa
Chopingasse – ul. Chopina	Kudlichgasse – ul. Kudlicha
	Kurze Gasse – ul. Kilińskiego
Daimlerstrasse – ul. Traugutta	Lastenstrasse – ul. Ciężarowa
Dammstrasse – ul. Powstańców	Lebensbrunnngasse – ul. Zdrojowa
Dreifaltigkeitsgasse – ul. Św. Trójcy	Lettow-Vorbeckstrasse – ul. Podhalańska
	Lischkagasse – ul. Kopernika
Elisabethstrasse – ul. Mickiewicza	Ludendorffstrasse – ks. Londzina
Enge Gasse – ul. Wąska	Luschkagasse – ul. Luschki
Engelsberggasse – ul. Nieca	Lützwowstrasse – ul. Polna
Fabriksgasse – ul. Fabryczna	Maisengrund – ul. Sikornik
Falkenhaynstrasse – ul. Myśliwska	Mariengasse – ul. Mariańska
Färbergasse – ul. Sukiennicza	Menzelstrasse – ul. Fałata
Fleischmarktsgasse – ul. Na Wzgórzu	Mittelschulstrasse – ul. Sienkiewicza
Förstergasse – ul. Paderewskiego	Mozartstrasse – ul. Wilsona
Frachtenstrasse – ul. Długa	Mühlgasse – ul. Młyńska
Franz Schubertstrasse – ul. Stalmacha	
Freyenhofgasse – ul. Wiejska	Nansenstrasse – An der Betzdorfer Granze
	Nibelungenstrasse – ul. Mościckiego
Gartengasse – ul. Inwalidów	Niederring – pl. Smolki
Gen. Litzmannstrasse – ul. Kasprowicza	Nippergasse – ul. Nad Niprem
Georg Schwabestraste – ul. Przekop	Nussdorferstrasse – ul. Leszczyńska
Giselastrasse – ul. Krasińskiego	Ohmstrasse – ul. Reymonta
Gotenhafenerstrasse – ul. Konarskiego	Palmstrasse – ul. Limanowskiego

Paul Kellerstrasse – ul. Karłowicza
 Mockenensstrasse – ul. Kościuszki.
 Purzelberg – ul. Peowiaków
 Radetzkystrasse – ul. Hallera
 Resselstrasse – ul. Brzozowa
 Richard Wagnerstrasse – al. Marszałkowskie
 Ring – Rynek
 Roberta Kochstrasse – ul. Kossaka
 Roentgenstrasse – ul. Moniuszki
 Rohrmanngasse – ul. Głowackiego
 Roonstrase – ul. Graniczna
 Roseggergasse – ul. Osuchowskiego
 Rosengasse – ul. Różana
 Rotenturmstrasse – ul. Batorego

Salzgasse – ul. Solna
 Schiesshausstrasse – ul. min. Pierackiego
 Schillstrasse – ul. Jasna
 Schlachthausstrasse – ul. Rzeźnicza
 Schlieffenstrasse – ul. Żółkiewskiego
 Schlossgartenstrasse – ul. Kołłątaja
 Schlossgraben – ul. Zamkowa
 Schmale Gasse – ul. Kącik
 Schneckenberg – ul. Kręta
 Schneidergasse – ul. Wyspiańskiego
 Scholzgasse – ul. Piotra Skargi
 Schulgraben – ul. Szkolna
 Schwarzer Graben – ul. Podwale

Schwibbogengasse – ul. Łukowa
 Siemensgasse – ul. Siemensa
 Sixstrasse – ul. Sixta
 Sparkassendurchgasse – Pasaż Kom. Kasy Oszczędności
 Stadtberg – ul. Wzgórze
 Staffelgasse – ul. Schodowa
 Steffanstrasse – ul. Miarki
 Steggasse – ul. Nad Ścieżką
 Stiegendurchgang – Pasaż Lindnera
 Strasse des 3. September – ul. Piastowska
 Sunnegkgasse – ul. Pułaskiego

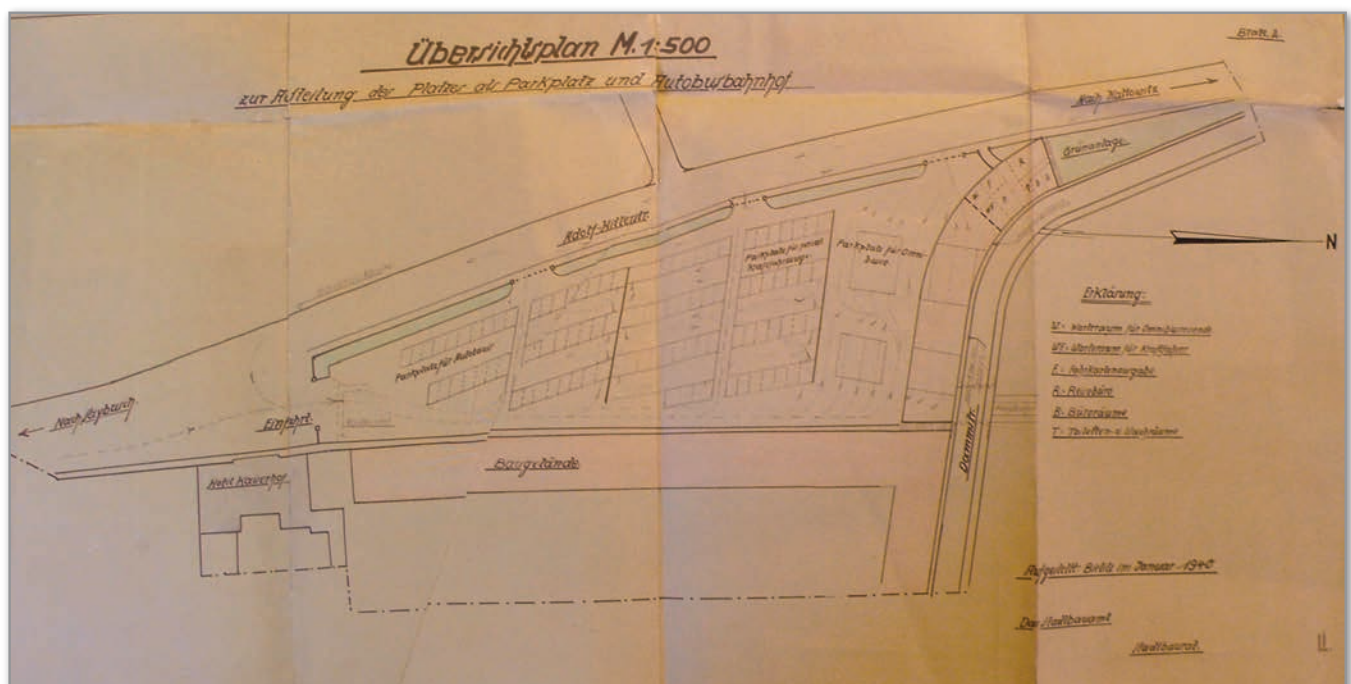
Tannenberstrasse – ul. Siemieradzkiego
 Dr. Goebbelstrasse – ul. Marsz. Piłsudskiego
 Theodora Körnerstrasse – ul. Matejki
 Tuchmacherplatz – pl. Dunajewskiego
 Unter den Lauben – ul. Podcienie

Villengasse – ul. Grottgera
 Waisenhausgasse – ul. Pestalozziego
 Walter Flexstrasse – ul. Czarnieckiego
 Weberstrasse – ul. Ogrodowa
 Werkstrasse – ul. Rejataka

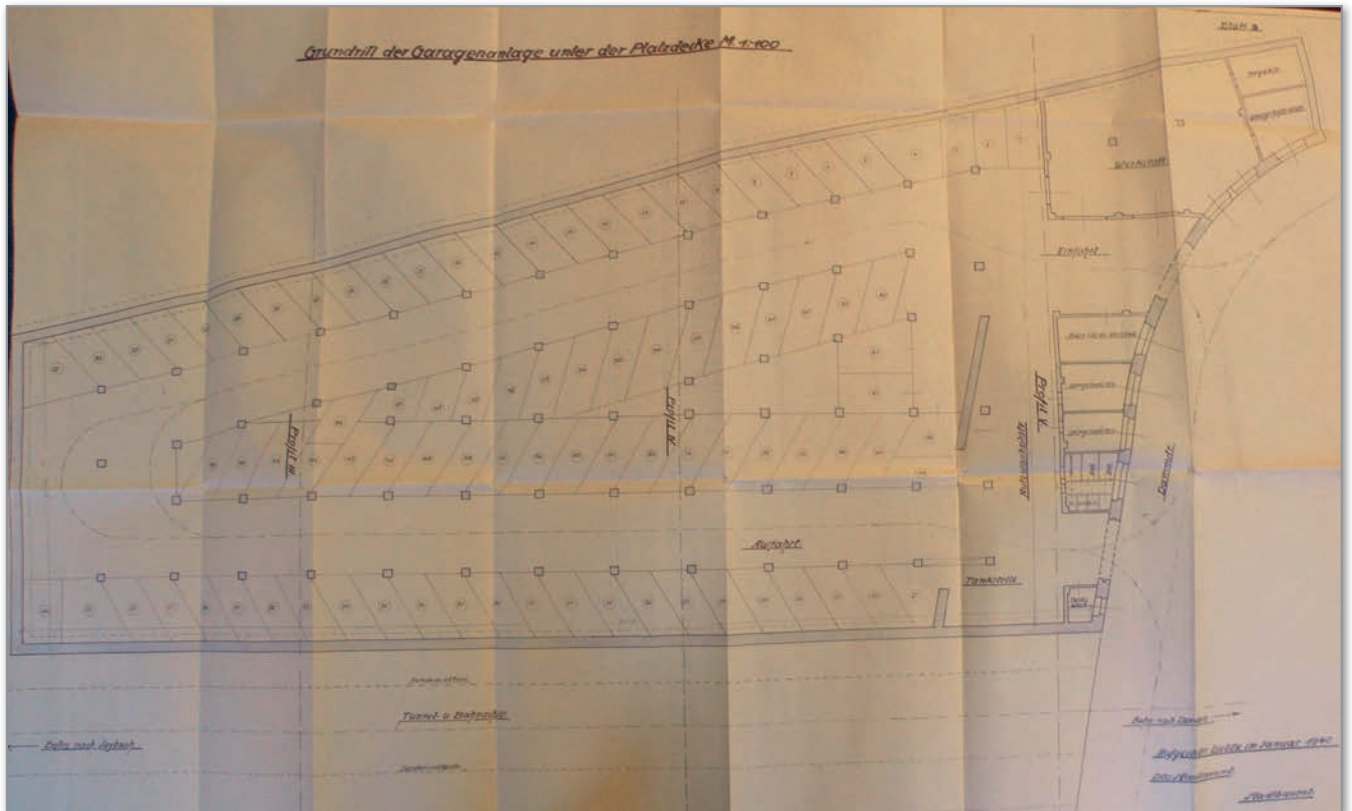
Zennerberg – ul. Staszica
 Ziethenstrasse – ul. Poniatowskiego
 Zollamtsgasse – ul. Celna
 Zunfthausgasse – ul. Rycerska

NOWE ROZWIĄZANIA, CZYLI WYKORZYSTANIE POLSKICH POMYSŁÓW

Jak wspomniano wcześniej, w zbiorach archiwalnych nie zachowały się interesujące dla naszego opracowania dokumenty. Z tego powodu warto zwrócić uwagę na dwie inwestycje, które były przygotowywane jeszcze przed wojną. Jedną z nich była zmiana przebiegu trasy tramwaju na ul. 3 Maja w kierunku dworca. Do tej pory szła ona po stronie, gdzie znajdował się hotel Prezydent, a potem przechodziła na drugą stronę ulicy. Niemcy skorzystali z przygotowanych planów i w 1940 roku zmienili przebieg tej linii, która na ul. Adolf Hitlerstrasse do samego dworca kolejowego biegła po tej samej stronie ulicy.



Plan centrum przesiadkowego, drugi poziom



Plan centrum przesiadkowego, trzeci poziom

Uważny czytelnik pamięta zapewne, że Rada Miejska w Bielsku w 1939 roku podjęła decyzję o budowie centralnego punktu przesiadkowego. Pomysł tak spodobał się niemieckim władzom, że na bazie polskich planów w 1940 roku sporządzono nowe, oparte na podobnych założeniach: wydłużenie tunelu, zbudowaniu nad nim postoiu dla autobusów i taksówek, oraz parkingu. Niestety koleje wojny sprawiły, że do realizacji tego projektu nigdy nie doszło².

STREFA PRZEMYSŁOWA W STARYM BIELSKU

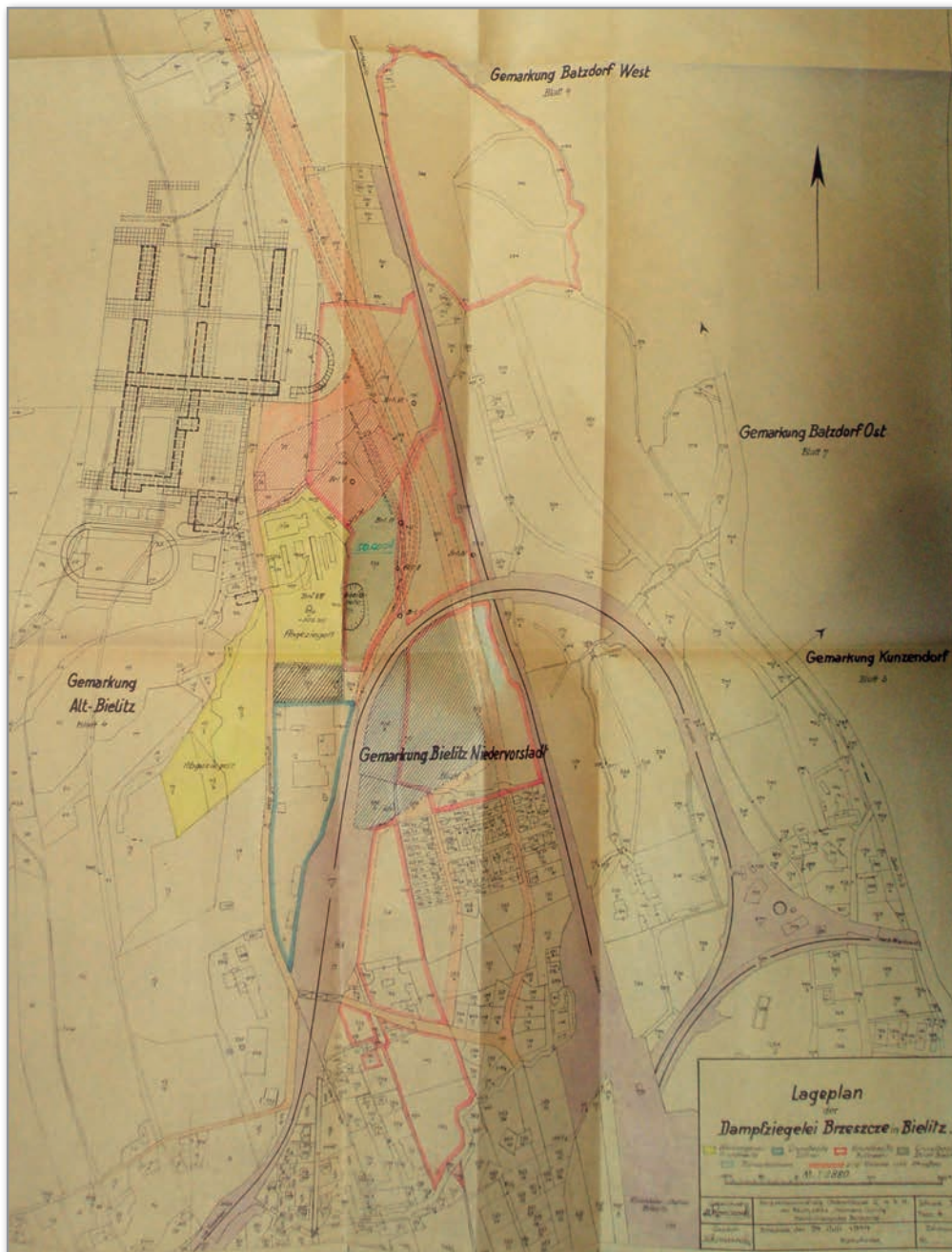
Wielkie zmiany planowali naziści, gdy chodzi o tereny w Starym Bielsku. – *Władze okupacyjne III Rzeszy przygotowywały projekt przestrzennego przeobrażenia wsi Stare Bielsko, którego dokumentacja opublikowana została niedawno. Projekt autorstwa wrocławskiego architekta Theo Effenbergera z lat 1941–1942 przewidywał wtopienie zabytkowego kościoła w rozległy kompleks wysokiej zabudowy rozciągającej się w kierunku zachodnim, z budynkami siedziby partii NSDAP, administracji, urzędów i salą widowiskową na kilka tysięcy miejsc* – informuje prof. Ewa Chojecka.

Niedawno dzięki uprzejmości historyka architektury Przemysław Czernka udało się mi dotrzeć do tych planów. Bazując na planach Fabianiego, Niemcy postanowili z terenów od Starego Bielska, aż po Komorowice uczynić wielką sferę przemysłową. Zaplanowano cały system dróg od dojazdowych przez osiedlowe, aż do dróg szybkiego ruchu. W cały ten teren wkomponowano zakłady przemysłowe, głównie z branży mechanicznej i elektromechanicznej. Między innymi planowano tam zlokalizować fabrykę silników elektrycznych, cegielnię i firmy budowlane specjalizujące się w żelbetonie.

Biuro Planowania Regionalnego w Katowicach uznało, że najlepszym terenem do mieszkania jest teren, gdzie dzisiaj znajduje się osiedle Sarni Stok i to tam przewidziano budowanie wielkiego osiedla mieszkaniowego dla robotników pracujących w strefie przemysłowej. Decyzje o lokalizacji poprzedziły szczegółowe badania gleby, wody, nasłonecznienia itd.

Plan zakładał przedłużenie linii tramwajowej do Czechowic. Miała być dwutorowa i wychodzić z Bielska poprzez kolonię Grażyńskiego.

² Por. Projekty, Archiwum Państwowe w Katowicach Oddział w Bielsku-Białej sygn. 2828, SVB.



Plany niemieckie, Stare Bielsko, czerwiec 1944 r.

Na planach widnieje duży budynek administracyjny. Jakże on miał spełniać zadanie, trudno dzisiaj dociec. Zdania wśród historyków są podzielone. Większość twierdzi, że miał to być swego rodzaju centralny budynek administracji dla wszystkich nowo powstałych fabryk w tej strefie³. Inni snują hipotezę, że ten okazały gmach miał być nowoczesnym ratuszem dla Bielska. Dokumenty nie pozwalają na ostateczną weryfikację.



Planowany budynek administracyjny

³ Por. Akta, Archiwum Państwowe w Katowicach sygn. Land PL90/4575.

Pierwsze wstępne projekty są z 1941 roku. Jednak pomysł ciągle był poprawiany i modyfikowany. Ostatnie zmiany naniesiono w 1944 r. Jak łatwo się domyślić, wspomniane opracowanie nigdy nie weszło w stan realizacji. Jedynym elementem pozostałym po tych zamierzeniach jest stosunkowo okazały most w ramach ul. Transportowej, który został niedawno wyremontowany.

Jak wspomniano uprzednio, gdy chodzi o sprawy drogownictwa niewiele zostało w archiwach. O tym, że miasto niewiele się zmieniło najlepiej ukazują przedstawione w tym rozdziale fotografie.

Z inwestycji zrealizowanych warto odnotować budowę schronów w rejonie ul. Młyńskiej, a tam gdzie dzisiaj znajdują się dworzec autobusowy, w czasie II wojny światowej był duży zbiornik przeciwpożarowy.

Na koniec tego rozdziału prezentuję mapę lotniczą wykonaną w lutym 1944 roku. Bielsko-Bialskie Towarzystwo Historyczne odnalazło ją w USA, i sprowadziło cały komplet, dzięki czemu możemy zobaczyć, jak prezentował się system drogowy miasta i regionu w 1944 roku.



Mapa lotnicza Bielska, 1944 r.

ROZDZIAŁ V

MIEJSKIE DROGI PO ROKU 1945

Czas po II wojnie, zwany potocznie PRL-em, to bardzo trudny z wielu powodów okres. Również i na drogach nadbudowa polityczna odcisnęła piętno. Po pierwsze ze względu na to, że każdy gotowy metr mostu, drogi czy chodnika ukazywano jako wielki sukces socjalistycznej ojczyzny, a zaniedbania i dziury jako efekt reakcji, imperialistów i wrogów najlepszego systemu gospodarczego świata. Po drugie, podejście do archiwaliów w tej epoce było bardzo wybiórcze. Zostawiono, to co chciano, a niewygodna dokumentacja znikła z ewidencji. Dlatego PRL-owskie dokumenty stanowią niesamowitą mieszaninę wielkich sukcesów i licznych... białych plam. Z tego powodu autor wspólnie z wydawcą postanowili, że w tym rozdziale przedstawią tylko wybrane zagadnienia z tego okresu, co do których udało się wykonać pełniejszą analizę krytyczną dokumentów. Pozostałe zaś materiały, – prawie 200 stron maszynopisu – czekają, aż uda się je uwiarygodnić. Dlatego zaprezentowano tutaj trzy bloki tematyczne. Pierwszy ukazujący pierwsze lata po II wojnie światowej. Drugi to połączenie Bielska i Białej w jeden organizm miejski, trzeci – dotyczący likwidacji tramwajów i wyburzeń z początku lat 70 XX wieku.



Posiedzenie MRN Białe, 21.03.1945 r., podpisy i pieczęcie

Wybrano właśnie te tematy, gdyż w sposób zasadniczy odcisnęły one piętno na historii nie tylko drogownictwa, ale całego miasta.

U S T A W A	
z dnia 11 września 1944 r.	
o organizacji i zakresie działania rad narodowych.	
<p><i>Z ofiarnej walki ludu polskiego, z krwi patriotów, przelanej ku chwale Ojczyzny, z bohaterskiego znoju żołnierzy Wolności, z ducha braterskiej więzi Słowian w walce z dziczą germańską,</i></p> <p>powstaje znów do życia Wolna i Niepodległa Polska.</p> <p>My, członkowie Krajowej Rady Narodowej, zgromadzeni na uwolnionej Ziemi Polskiej, pomni obowiązku wobec Narodu, z którego woli zjednoczyliśmy się do czynu i walki, wierni zasadom Manifestu Lipcowego, postanawiamy:</p>	<p>Art. 2. 1. Struktura hierarchiczna rad narodowych jest następująca:</p> <ul style="list-style-type: none">a) Krajowa Rada Narodowa,b) wojewódzkie rady narodowe,c) powiatowe rady narodowe,d) miejskie rady narodowe,e) gminne rady narodowe. <p>2. Zakres działalności terytorialnej rad narodowych wskazanych w § 1 punkty b—e, opiera się na podziale administracyjnym Rzeczypospolitej Polskiej z tym, że Rady Narodowe miast Warszawy i Łodzi posiadają uprawnienia wojewódzkich rad narodowych, miejskie rady narodowe miast wydzielonych posiadają uprawnienia powiatowych rad narodowych, zaś miejskie rady narodowe miast nie wydzielonych — uprawnienia gminnych rad narodowych.</p>
<p style="text-align: center;">Rozdział I. Powołanie rad narodowych.</p> <p>Art. 1. Do czasu powołania stałej politycznej reprezentacji narodu w myśl zasad konstytucji z dnia 17 marca 1921 r., jako tymczasowe organy ustawodawcze i samorządowe na oswobodzonych od okupanta terenach Rzeczypospolitej Polskiej, działają rady narodowe.</p>	<p style="text-align: center;">Rozdział II. Skład rad narodowych.</p> <p>Art. 3. Udział w tworzeniu rad narodowych biorą wszystkie organizacje i zrzeszenia</p>

Uchwała 1944 r.

KIEDY JESZCZE TRWAŁA WOJNA

Podczas wojny Bielsko i Białe nie ucierpiały znacznie ani od bombardowań, ani też od ostrzału artylerii, jednak po przejściu frontu zniszczenia były ogromne.

Stacja kolejowa Bielsko po wejściu Armii Czerwonej wyglądała jak ser szwajcarski. Torowiska były zniszczone, a liczne leje po bombach wypełnione wodą. Niemcy przygotowali 80 dołów pod mate-

riał wybuchowy w tunelu i zaminowali dworzec. Od strony Białej dwa rowy przeciwczołgowe przecięły nasyp kolejowy na długości 15 metrów. Na szczęście do wysadzenia tunelu nie doszło, a budynek dworca i jego okolice szybko rozminowano. Dzięki temu 25 marca 1945 roku pierwszy pociąg od strony Kęt przyjechał na stację w Bielsku¹.

NOWE WŁADZE W BIAŁEJ

Po wojnie burmistrzem Białej został Franciszek Hrapkowicz, a jego zastępcą Rudolf Klimczak. Nowa ludowa władza jeszcze przed formalnym zakończeniem wojny postanowiła działać na zasadzie faktów dokonanych i wprowadziła swój model demokracji. 28 marca 1945 roku odbyła się sesja nowej rady miejskiej, która, co warto podkreślić dla prawdy historycznej, nie pochodziła z wyboru, lecz z nadania „moskiewskiego”. Podstawą do jej utworzenia była uchwała z 11 września 1944 r. mająca swoje źródło w tzw. Manifeście Lipcowym. Na jej podstawie, ignorując istniejące i mające długą i bogatą historię partie polityczne, powołano swoją radę. Do jej tworzenia zaproszono burmistrza i po 8 członków Polskiej Partii Socjalistycznej i Polskiej Partii Robotniczej, którzy zapewnili sobie niezbędną większość. Żeby nikt nie mówił, że lewica podzieliła się władzą, 3 miejsca oddano zaprzyjaźnionym członkom związku zawodowego, a rolę opozycji powierzono 4 członkom Stronnictwa Demokratycznego. Przedstawiciele pozostałych partii nie zauważono... Przypominam ten fakt, aby mieć pełny obraz fundamentów ówczesnej władzy ludowej, która swoją siłę opierała na bagnietach czerwonej armii.

Dopełnieniem obrazu tamtych czasów była dyskusja nad powiększeniem różnorodności składu rady. Kiedy towarzysz Budziwojski z PPR, przedstawiciel władz wojewódzkich, zaproponował, aby powołać do gremium miejskiego jednego przedstawiciela Kościoła katolickiego, w odpowiedzi Rudolf Klimczak stanowczo zaprotestował, oraz złożył wniosek, aby do rady nie przyjmować apolitycznych, ale tylko wiernych, ideowych członków partii!!! Po tym oświadczeniu zebrani zaproponowali, aby Klimczak został wiceburmistrzem Białej. Okazało się, że na to stanowisko chrapkę mieli członkowie PPS, których do tej pory przy podziale stanowisk w urzędzie pomijano. Jaka była przy tym awantura – zainteresowanych odsyłam do oficjalnego protokołu z posiedzenia, które odbyło się 21 sierpnia 1945 r.

Pozostawiając wątki polityczne tego okresu dla innych publikacji, warto przyjrzeć się, jak po wojnie kształtowała się infrastruktura drogowa w obu miastach.



Danuta Bargiel i marszałek Rola-Żymierski, maj 1945 r.



Biała, ratusz 1949 r.

¹ Por. Protokół MRN w Bielsku z 7.12.1949r., s. 11. AMB, AP w Katowicach Oddział w Bielsku-Białej syg. Nr 13/9/14.

W pierwszym powojennym budżecie na lata 1945–46 władze miasta Białej przewidziały wydatki na infrastrukturę drogową. W dziale V czytamy: *Na utrzymanie dróg i placów publicznych wykorzystano do 30 czerwca 1945 r. 38.440 zł, planowano wydać do 31 marca 1946 r. 398.300 zł.*

Wydatki na administrację dróg miejskich wyk. 31.889 zł, pl. 316.300 zł. Na uposażenie personelu drogowego wyk. 29.619 zł, pl. 277.000 zł. Dodatek na stołówkę pl. 24.300 zł. Świadczenia socjalne wyk. 2.270 zł, pl. 35.000 zł.

Natomiast na konserwację ulic wykorzystano 6.551 zł, planowano wydać na drobne remonty nawierzchni ulic 10.000 zł. W ramach konserwacji i naprawy mostów i kładek zaplanowano 43.000 zł na naprawę mostu na rzece (potoku –JK) Niwka. Na zakup tablic, jak pisano „orientacyjnych”, z nazwami ulic przewidziano 15.000 zł. Postanowiono doposażyć drogowców w niezbędny sprzęt. Na zakup łopat i kieratów zarezerwowano 5.000 zł. Wydatki kancelaryjne: papier światłoczuły, ołówki kreślarskie itp. 2.000 zł. Przewidziano zakup butów dla strażników budowlanych na sumę 7.000 zł².

Ze sprawozdania dowiadujemy się, że na terenie miasta znajdowały się drogi różnych kategorii i mające różnych właścicieli. Były drogi krajowe, powiatowe, gminne.

	Bite	Brukowane	Asfaltowe	Razem
krajowe	6.370	2.500	150	9.020 m
powiatowe	3.000	1.250	—	2.250 m
gminne	7.980	3.280	—	11.260 m
Razem:	17.350	7.030	150	24.530 m
Place gminne	Bite	Brukowane	Asfaltowe	Razem
	5.000 m ²	10.700	3.000	18.700 m ²

WYKAZ MOSTÓW GMINNYCH ZNISZCZONYCH I ODBUDOWANYCH

Ul. Cyniarska dł. 30, szer. 8,5, konstrukcja żelazna, nawierzchnia kamienna. Wyszadzony, odbudowany prowizorycznie przez Armię Czerwoną.

Plac kościelny dł. 11,30, szer. 5,5, żel.bet, wysadzony, odbudowany przez Zarząd Miasta.

Ul. Wencelisa, dł. 30, szer. 14,5 żel.bet, wysadzony, nieodbudowany.

Ul. Lipnicka, Niwka, koło Kościoła Lipnickiego, dł. 8, szer. 7, kam, sklep. Wyszadzony, odbudowany prowizorycznie przez Armię Czerwoną.

WYKAZ MOSTÓW PAŃSTWOWYCH ZNISZCZONYCH I ODBUDOWANYCH:

Ul. 11 Listopada, dł. 20, szer. 12, żel. bet, wysadzony, obecnie w budowie.

Ul. Żywiecka Biała koło kościoła, dł. 12, szer. 6,6, drewniany. Wyszadzony, odbudowany prowizorycznie przez Armię Czerwoną.

Ul. Żywiecka Straconka, dł. 25, szer. 6,90, drewniany. Wyszadzony, odbudowany prowizorycznie przez Armię Czerwoną³.

Obradująca od 21 kwietnia 1945 r. Miejska Rada Narodowa w Białej 17 maja wybrała specjalne komisje złożone z radnych, między innymi budowlano–drogową. W jej skład weszli: Andrzej Szubert (PPR), Franciszek Płonka (PPS), Stanisław Kania (Zw.Zaw)⁴.

BIELSKIE URZĘDOWANIE

Władza samorządowa dużo dłużej powstawała w Bielsku. Pierwsze posiedzenie Bielskiej Rady Narodowej odbyło się 13 czerwca 1945 roku. Prezydentem został Szczepan Jurzak, jego zastępcą Jan Grzbiela,

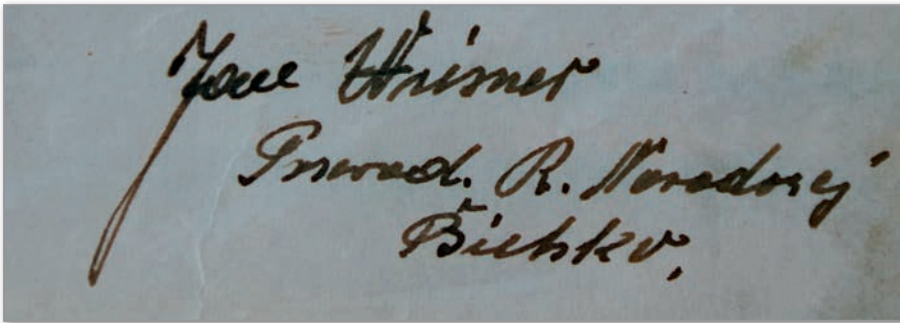
2 Akta Miasta Biała, *Budżet na rok 1945/1946*, Archiwum Państwowe w Katowicach Oddział w Bielsku–Białej syg. Nr 13/11/72, s. 25.

3 Akta Miasta Biała, *Budżet na rok 1945/1946*, Archiwum Państwowe w Katowicach Oddział w Bielsku–Białej syg. Nr 13/11/72, s. 51.

4 Akta Miasta Biała, Sprawozdanie z posiedzenia Miejskiej Rady Narodowej w Białej z dnia 17.05.1945, AP Oddział w Bielsku–Białej syg. Nr 13/11/9, s. 2 (pagina 10).

a przewodniczącym rady Jan Wiesner. W trakcie posiedzenia radni przyjęli harmonogram prac oraz rozporządzenie, że volksdeutsche mają nosić specjalne oznaczenia⁵. Był to odwet za zmuszanie Polaków do noszenia takich wyróżników podczas II wojny światowej.

Podczas drugiego spotkania uchwalono nałożyć specjalną opłatę drogową, potrzebną aby odbudować infrastrukturę drogową, która w wyniku dłuższych walk w okolicach miasta mocno ucierpiała. Jednocześnie przyznano prezydium prawo do udzielania zwolnienia z opłat w szczególnych wypadkach⁶. Na



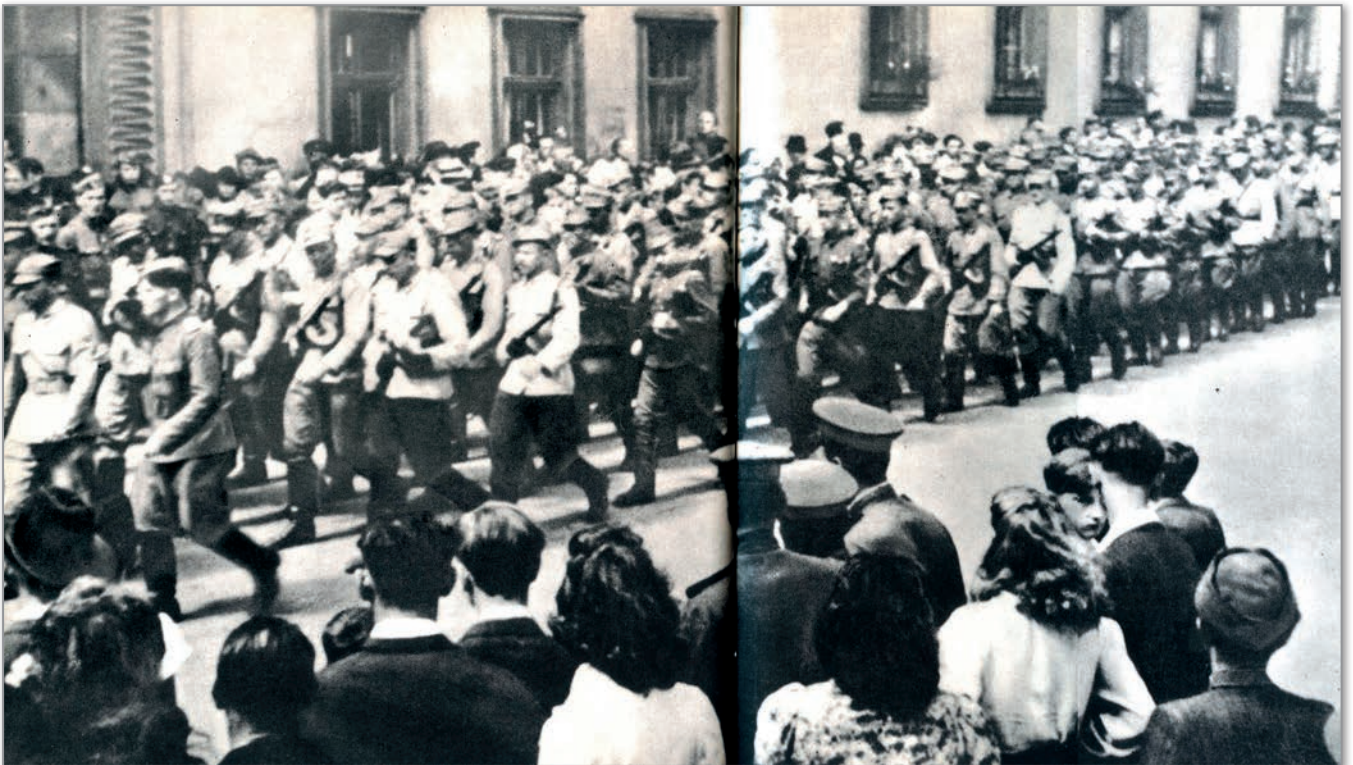
MRN Bielsko, podpis Jana Wiesnera

przykład dla osób chorych, które powróciły z obozów koncentracyjnych.

Przyjęto również priorytety wydawania pieniędzy miejskich. W pierwszej kolejności miały to być: Apropowizacja, kwestie sanitarne, sprawy mieszkaniowe i drogi.

Jednak w pierwszej kolejności

26 czerwca postanowiono obciążyć wszystkich kupców i lokale przemysłowo-handlowe jednorazowo „dobrowolnym” datkiem na rzecz budowy pomnika wdzięczności Armii Czerwonej...⁷!



Defilada, maj 1945 r.

Natomiast na następnym posiedzeniu prezydent Jurzak zgłosił wniosek, aby powrócić do planów poszerzenia Bielska o sąsiednie miejscowości. Wniosek swój poparł m.in. argumentem, że Bielsko nie ma rynku ani przestrzeni, aby przeprowadzić porządną defiladę⁸... Bielsko zapowiedziało aneksję Starego Bielska, Kamienicy, Olszówki Dolnej, Mikuszowic Śląskich. Podczas obrad często pojawiają się wnioski o zaprzestanie nocnej strzelaniny milicji i Armii Czerwonej w mieście.

5 Akta Miasta Bielsko, Sprawozdanie z posiedzenia Miejskiej Rady Narodowej w Bielsku z dnia 13.06.1945, AP Oddział w Bielsku-Białej syg. Nr 13/9/10, s. 1.

6 AMB, Sprawozdanie z posiedzenia Miejskiej Rady Narodowej w Bielsku z dnia 13.06.1945, AP Oddział w Bielsku-Białej syg. Nr 13/9/10, s. 5.

7 AMB, Sprawozdanie z posiedzenia Miejskiej Rady Narodowej w Bielsku z dnia 26.06.1945, AP Oddział w Bielsku-Białej syg. Nr 13/9/10, s. 3 (20).

8 AMB, Sprawozdanie z posiedzenia Miejskiej Rady Narodowej w Bielsku z dnia 30.07.1945, AP Oddział w Bielsku-Białej syg. Nr 13/9/10, s. 4 (28).

NOWE NAZWY ULIC W BIAŁEJ I BIELSKU

Jedną z ważnych kwestii powojennych było jak najszybsze zlikwidowanie niemieckich/hitlerowskich nazw. Jednak przy okazji likwidacji nazewnictwa Trzeciej Rzeszy władze poszły o krok dalej i nakazały zlikwidowanie niemieckich napisów na nagrobkach na wszystkich cmentarzach. W tej sprawie protest zgłosił ks. Walter Wrzół na sesji MRN w Bielsku 27 października. Nowa władza nie przyjęła argumentacji, że to są miejsca spoczynku, które nie mają nic wspólnego z II wojną światową i faszyzmem i nakazała usunąć niemieckie napisy do 15 listopada. Aby nie skuwać napisów, zostały one zamalowane czarną farbą (smołą), a ślady tych działań możemy spotkać do dziś.



Budżet na rok 1945–1946, okładka, Archiwum Państwowe w Katowicach Oddział w Bielsku–Białej.

Powołano specjalną komisję, która miała się zająć spisem ulic przygotowanym przez Wydział Techniczny Zarządu Miejskiego⁹, jednak na owoce jej pracy trzeba było poczekać do stycznia następnego roku. Przy okazji dano do zrozumienia ks. Wrzółowi, że nie jest mile widziany na posiedzeniach MRN i wymuszono na władzach kościelnych, aby w ogóle opuścił miasto. Od tego momentu przedstawiciele nowej władzy szukali nowego przedstawiciela kleru w MRN wśród bardziej... postępowych kapłanów.

Tymczasem w Białej problem ten wstępnie rozwiązano jeszcze w grudniu 1945 roku. Bardzo ciekawy przebieg miała sesja MRN w Białej z 7 grudnia. Pośród wielu kwestii pojawiła się uchwała dotycząca zmiany nazw ulic. Takie zmiany zawsze budzą dużo emocji, tym razem jednak dodatkowo atmosferę podgrzał Urząd Wojewódzki, który przysłał do Białej gotową listę ulic. Oburzony tym faktem Stanisław Kuźma zapytał, na jakiej podstawie uchwalono proponowane nazwy bez porozumienia z Miejską Radą Narodową. Burmistrz, studząc emocje, wyjaśnił, że stało się to bez jego wiedzy, natomiast nazwy ulic, za które tutaj odpowiada Oddział Techniczny, rada może w każdej chwili zmienić.

Uspokojeni tymi zapewnieniami radni, postanowili przyjąć... listę Urzędu Wojewódzkiego poza jednym wyjątkiem. Chodziło o ulice Wenzelisa. Urzędnicy wojewódzcy zaproponowali właściwie powrót do starych historycznych nazw. Ul. Wenzelisa postanowili przemianować na św. Jana, gdyż tak nazywała się ona, zanim białanie postanowili wydzielić jej fragment i uczcić swojego długoletniego burmistrza, który zmarł w 1915 roku. Jednak wprowadzenie ul. św. Jana nie mieściło się w głowach radnych z PPS i PPR, którzy stanowili większość. Ostro występowali oni przeciw reakcyjnemu klerowi, który np. poprzez działania Caritas i pomoc ludziom *chce zyskać zwolenników, by wzrosła reakcja*¹⁰.

W tych okolicznościach radny Kuźma postawił wniosek, aby patronem tej ulicy został Andrzej Pysz działacz PPS, który zginął w obozie koncentracyjnym. Wniosek ten poparł radny Tadeusz Kula, wnioskując o jednoczesne wyremontowanie ulicy, a radny Witold Handzelka, przychylając się do projektu, zaproponował, aby na budynku Szkoły Handlowej wmurować tablicę poświęconą Pyszowi. Radni jednogłośnie zmienili nazwy ulic, a sprawę tablicy przekazali PPS-owi, aby się tym zajął.

I tak osiem ulic zmieniło nazwy:

1. ul. Zipsera na ul. Stawową
2. ul. Hoffmana na ul. Chrobrego
3. ul. Seeligera na ul. Łukową
4. ul. Piescha na ul. Zieloną
5. ul. Gülchera na ul. Nadbrzeżną
6. ul. Hettwerowej na ul. Limanowskiego
7. ul. św. Jana począwszy od Szkoły Handlowej i ul. Wencelisa na ul. Andrzeja Pysza
8. ul. Pfistera na ul. Cichą¹¹.

⁹ Por. RN:128/45, Sprawozdanie z posiedzenia Miejskiej Rady Narodowej w Białej z dnia 27.10.1945.

¹⁰ Akta Miasta Biała, Sprawozdanie z posiedzenia Miejskiej Rady Narodowej w Białej z dnia 7.12.1945, AP Oddział w Bielsku–Białej syg. Nr 13/11/9, s. 9 (pagina 74).

¹¹ Por. Uchwała MRN w Białej z 7.12.1945, P.6. dz, nr III–1g/3/45.

Rewolucję w nazwach ulic w Bielsku zapowiedziano podczas pierwszej sesji Miejskiej Rady Narodowej w Bielsku. 26 stycznia zaprezentowano wynik prac Komisji Porozumiewawczej Stronnictw Politycznych. Politycy uzgodnili zamienić:

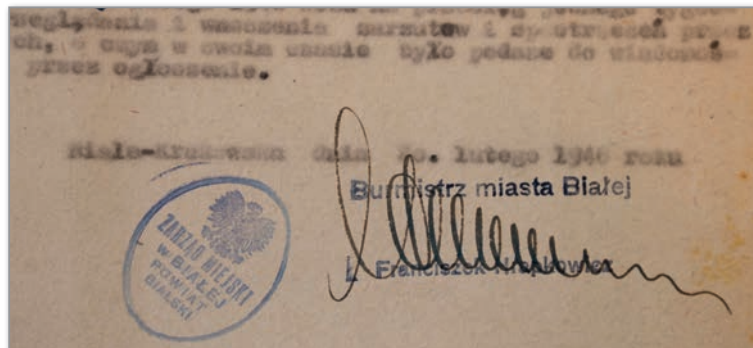
Teatr Miejski na Teatr imienia Stefana Jaracza
ul. Alschera na ul. Schodowa
ul. Ciężarową na ul. Stanisława Dubois
ul. Fabryczną na ul. Powstańców Śląskich
ul. Focha na ul. Mariana Nowotki
ul. Górską na ul. dr. Jerzego Michałowicza
ul. Hallera na ul. Armii Ludowej
ul. Kolejową na ul. Norberta Barlickiego
ul. Kudlicha na ul. Józefa Kluski
ul. Luschki na ul. Wita Stwosza
ul. Mariańską na ul. Franciszka Kamińskiego
ul. Marszałkowską na ul. Ignacego Daszyńskiego
ul. Młyńską na ul. Wandy Wasilewskiej
ul. Mościckiego na ul. 22 Lipca
ul. Nad Niprem na ul. Leona Laska
ul. Nad Ścieżką na ul. Andrzeja Struga
ul. Paderewskiego na ul. Stanisława Bularza
Pasaż Lindnera na Pasaż Jagiellonów
ul. Pestalozziego na ul. Józefa Magi

ul. Piłsudskiego na ul. 1 Maja
ul. Podhalańską na ul. dr. Adama Pruchnika
ul. Powstańców na ul. Wałowa
ul. Siemens na ul. Lukaszewicza
ul. Sixta na ul. marszałka Roli-Żymierskiego
ul. Słowackiego na ul. Stefana Okrzeji
ul. Stojałowskiego na ul. Józefa Wieczorka
ul. Strzelniczą na ul. Słowackiego
ul. Sułkowskiego na ul. generalissimusa Stalina
ul. Węglową na ul. Regera
ul. św. Andrzeja Boboli na ul. Wolności
ul. św. Ducha na ul. Kasprzaka
ul. Lisieckiego na ul. Ligonie
ul. Michała na ul. Romualda Malczewskiego
ul. Jana Łyska na ul. Emilii Plater
ul. ks. Skorupki na ul. Montwilli Mireckiego
ul. Wesołą na ul. Mikołaja Reja
ul. Wojciecha na ul. 12 Lutego
ul. Zyguntowską na ul. Brodzińskiego

Postanowiono po dyskusji, zmienić dodatkowo następujące ulice:

ul. Szkolna, na ul. Waryńskiego
ul. ks. Lisieckiego na ul. Wałachowej
ul. Daszyńskiego na ul. Rumana¹².

Jak widać z powyższych zmian, ciało polityczne z pełnym zaangażowaniem zabrało się do likwidacji poniemieckich pozostałości, przy okazji likwidując widoczne oznaki odwołujące się do niesłusznej historii oraz wiary.



Burmistrz Białej Franciszek Hrapkiewicz, pieczęć i podpis

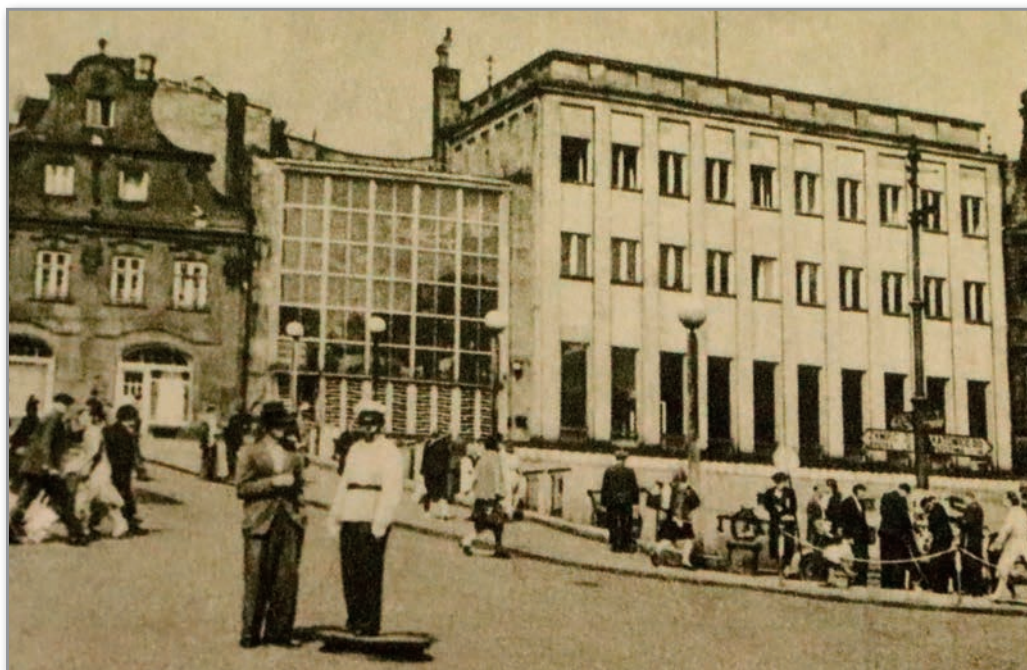
Końcem 1947 roku wojewoda śląsko-dąbrowski wydał zarządzenia organizacyjne m.in. dotyczące szeroko rozumianego drogownictwa. Powstał Wydział Komunikacyjny, który miał załatwiać sprawy budowy i utrzymania dróg publicznych, sprawy budowy i utrzymania mostów, sprawy służby drogowej, sprawy nadzoru nad gospodarką drogową związków samorządowych, sprawy związane z administracją i gospodarką pojazdami mechanicznymi, sprawy ruchu drogowego i zarobkowego itd. Wydział dzielił się na 7 oddziałów: I Oddział Ogólny (K–Og)
II Oddział Budowy i Utrzymania dróg (K–D)
III Oddział Budowy i Utrzymania Mostów (K–M)
IV Oddział Przewozu i Gospodarki Samochodowej (K–S)
V Oddział Ruchu Drogowego (K–R)
VI Oddział Lotnictwa Cywilnego (K–L)
VII Oddział Państwowego Instytutu Hydrologiczno–Meteorologicznego (K–HM)¹³.

¹² AMB, Sprawozdanie z posiedzenia Miejskiej Rady Narodowej w Bielsku z dnia 26.01.1946, AP Oddział w Bielsku–Białej syg. Nr 13/9/10, s. 1 (71).

¹³ Zarządzenie Wojewody Śląsko–Dąbrowskiego nr 38/47 z dnia 16.11.1947, s.1. Akta Miasta Bielsko, Archiwum Państwowe w Katowicach Oddział w Bielsku–Białej syg. Nr 13/9/71, s. 44.



MIASTO UCHWYCONE NA FOTOGRAFII W OKRESIE PRL



Plac Chrobrego 1950 r., milicjant kieruje ruchem



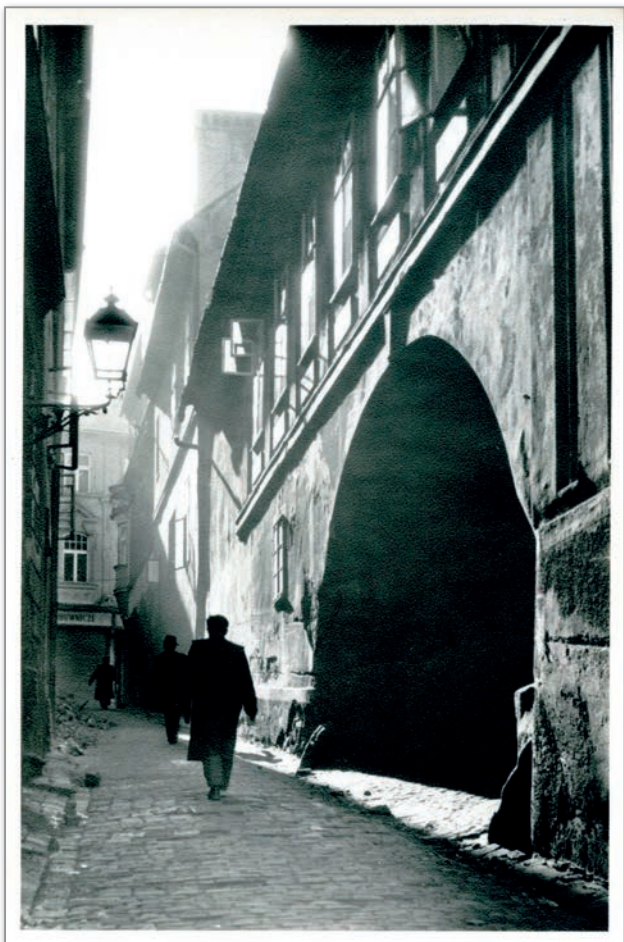
przed dworcem PKP, lata 50 XX wieku



Osiedle Grunwaldzkie, 1962 r.



Ulica Wzgórze, Lata 50 XX wieku



Lata 60 XX wieku

TRAMWAJE

Po wojnie powtórnie tramwaje przeszły w ręce polskie. Po panicznej ucieczce Niemców z miasta problemy waśni narodowych przestały istnieć, a symboliczny powrót do kremowo–czerwonych kolorów był tego widocznym znakiem. 1 lutego 1947 r. obchodzono jubileusz 50–lecia istnienia firmy. Z tej okazji zaprezentowano tramwaj, który przejechał ponad 1 milion kilometrów. W tym też roku zanotowano kolejny rekord przewozu – ponad 5 milionów pasażerów. Wysłuzony tabor został wzmocniony przez 4 nowe wozy wybudowane w zakładzie.



Bielsko, ul. Lenina

DROGOWE BUDŻETY

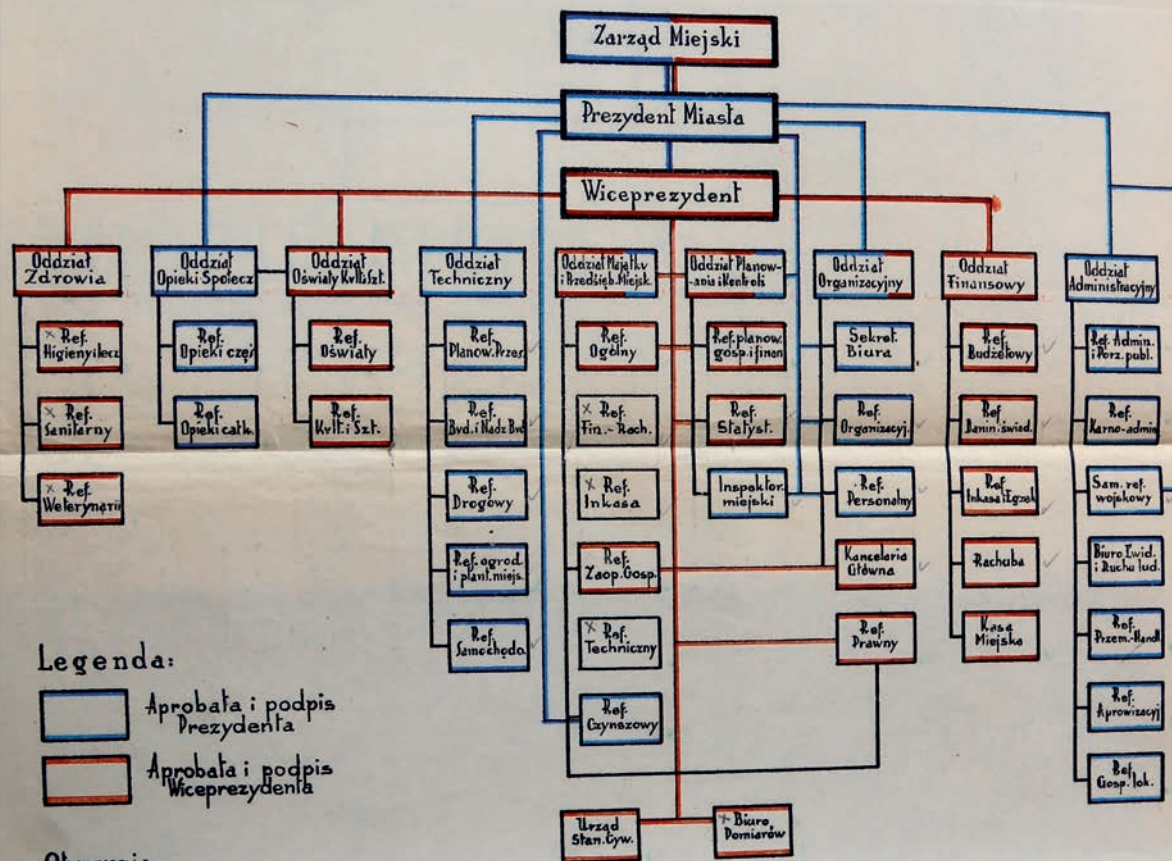
Prace nad planem finansowym w dziale V na rok 1949 musiały być burzliwe i trudne, gdyż praktycznie wszystkie kwoty były wielokrotnie korygowane (skreślano liczby i nanoszono nowe). Ostatecznie na drogi i place przeznaczono 18.517.288 zł.

Dział V.		27.014.000	2.200.000	2.200.000	18.517.288
Drogi i place publiczne		27.014.000	2.200.000	2.200.000	18.517.288
wydatki na administrację dróg miejskich		6.887.100		5.824.200	1.562.400
2	wydatki osobowe	6.887.100		5.824.200	1.240.800
a	świadczenia osobowe	2.433.800		2.653.000	40.000
b	dotacje	1.497.300		1.448.200	55.000
c	świadczenia społeczne	1.236.000		1.023.000	213.000
3	wydatki na utrzymanie dróg miejskich	20.126.900	300.000	3.672.600	16.904.300
a	konserwacja ulic brukowanych, asfaltowych i chodników	17.970.000		3.357.900	13.815.300
b	konserwacja mostów i kłosek	1.400.000			2.000.000
c	naprawa i utrzymanie brzozyd rzeki Wiłki i Bielski	900.000	300.000		1.200.000

Z załącznika do budżetu na 1949 rok dowiadujemy się, że naczelnikiem Oddziału Technicznego odpowiedzialnym za drogi i mosty był naczelnik Michał Zientala, a pracowali z nim Adam Krogulski (architekt), Karolina Badura (maszynistka), Walenty Suchanek (starszy budowlaniec), Aleksy Głowacki (tech. Drogowy), Jan Niemczyk (drogomistrz), Witold Szałaśny (agrotechnik). W wydziale były dwa wakaty¹⁴. Oddział techniczny był częścią Urzędu Planowania Przestrzennego.

¹⁴ Załącznik do budżetu na rok 1949, s.48

Schemat organizacyjny Biura Zarządu miejskiego w Bielsku
uwzględniający podział ostatecznej aprobaty i podpisu Prezydium Zarządu miejsk.



Schemat organizacyjny miasta, 1949 r.

1950

W 1950 roku, zgodnie z zaleceniem Kancelarii Rady Państwa, była prowadzona akcja pod kryptonimem „R” jak robotnik, która miała na celu poprawić byt i komfort życia robotników. Jak wynika ze sprawozdania za styczeń 1950 roku, cel gdy chodzi o wybudowanie chodników, cel został osiągnięty w 85%.

Niestety sprawozdający nie pochwalili się, ile metrów nowego chodnika pojawiło się na terenie miasta, ani też w jakich miejscach¹⁵. W innym miejscu znaleziono informację, że w Bielsku prowadzono budowę lub przebudowę chodników na długości 3,5 km, łącznie z zadrzewianiem i uzupełnianiem oświetlenia. Prace prowadzone były przy ulicach: Rzeźniczej, Wasilewskiej, Widok, Batorego, Stwosza i na części 60 mb¹⁶.

Podczas uroczystej sesji z okazji 5. rocznicy oswoobodzenia pochwalono się, że od 1945 roku przebudowano 14 km nawierzchni i odbudowano 4 mosty żelbetowe. Odbudowano drogi powiatowe gruntowe o długości 17 km. Natomiast gdy chodzi o drogi gminne, można się było pochwalić wykona-

15 Por. Por. Protokół MRN w Bielsku z 30.01.1950r., s. 1. AMB, AP w Katowicach Oddział w Bielsku-Białej sygn. Nr 13/9/14.

16 Por. Protokół MRN w Bielsku IV/50/58 z 5.06.1950r., s. 6. AMB, sygn. Nr 13/12/1.

niem ½ km nawierzchni kostkowej i przebudową 1 km dróg o nawierzchni twardej i około 4 km dróg o nawierzchni tłuczniowej. Jak widać ze sprawozdania dorobek nie był zbyt wielki¹⁷, jednak apetyty i chęć sukcesu wielka, dlatego z dumą ogłaszano, że za rok zostanie uruchomiona druga linia tramwajowa do Aleksandrowic, a później „tramwajką” pojedziemy nie tylko do Straconki ale nawet do... Szczyrku¹⁸.

Kiedy wszyscy cieszyli się trochę na wyrost, pracownicy Oddziału Technicznego mogli poczuć satysfakcję już, gdyż od 10 marca podniesiono im zarobki, aby powstrzymać odpływ wysoko wykształconych fachowców¹⁹.



Ul. Lenina

W czerwcu rozpoczęto remont żelaznej kładki nad dworcem PKP.

W 1950 roku, gdy Miejska Komisja Planowania w Białej Krakowskiej przyjmowała nowy plan, z góry założono, że nie zostanie on wykonany w co najmniej 30%, gdyż brakowało materiałów budowlanych. Jak przekonywali planiści, *Harmonogram wykonawstwa robót należałoby uzupełnić harmonogramem dostawy materiałów, a na podstawie tych dwóch sporządzić harmonogram zatrudnienia*²⁰. Również w Bielsku nie było powodów do radości, gdyż w lipcu wykonano zaledwie 7% planu związanego z drogami! Dodatkowo będący w końcowej fazie budowy most przy ul. Partyzantów i Leszczyńskiej został wstrzymany z powodu braku żelaza na poręczce i braku środków na zapłatę za wykonane prace²¹. Z ważnych inwestycji będących w trakcie realizacji trzeba również wzmiankować most na ul. Mostowej. Obie te realizacje posuwały się w ślimaczym tempie.

Patrząc na sprawozdania z sesji rad miejskich można odnieść wrażenie, że ówczesne władze przestały zajmować się miejskimi realiami, gdyż coraz więcej tam agitacji politycznej, a coraz mniej konkretnych uchwał. 21 lipca obradowano na Strzelnicy. Na sześciu stronach protokołu pojawiają się wypowiedzi w stylu: *Wrogowie narodu faszyci i zdrajcy pozbawienie zostaną praw, zrealizowaliśmy to hasło przez rozbicie band reakcyjnych, którzy strzelali z za węgla do przeprowadzających reformę rolną oraz strzelali do ludzi, którzy głosili hasło: wolności i sprawiedliwości ustroju demokracji ludowej. Jeżeli wszystko to zostało zrealizowane to tylko dlatego, że na czele narodu stoi Partia zahartowana w bojach z wrogiem klasowym (...) W walce o wzmocnienie władzy ludowej, w walce z obcopravicową nacjonalistyczną ideologią wykuwa się jedność klasy robotniczej* – przekonywał Ludwik Czaderna, sekretarz Prezydium MRN w Bielsku²². Po wszystkich wystąpieniach wręczono nagrody zasłużonym członkom ZMP i przodownikom pracy, po czym wszyscy udali się na ul. Piastowską, aby dokonać wmurowania kamienia węgielnego pod nową linię tramwajową Bielsko – Aleksandrowice.

17 Por. Protokół MRN w Bielsku z 18.02.1950r., s. 16. AMB, syg. Nr 13/12/1.

18 Por. Protokół MRN w Bielsku IV/50/58 z 5.06.1950r., s. 10–11. AMB, syg. Nr 13/12/1.

19 Por. Protokół MRN w Bielsku z 10.01.1950r., s. 1. AMB, AP w Katowicach Oddział w Bielsku–Białej syg. Nr 13/9/14.

20 Protokół posiedzenia Miejskiej Komisji Planowania ZM Biała Krakowska z dnia 6.06.1950, s. 2.

21 Por. Protokół MRN w Bielsku z 12.07.1950r., s. 11. AMB, syg. Nr 13/12/1.

22 Por. Protokół MRN w Bielsku z 21.07.1950r., s. 1–6. AMB, syg. Nr 13/12/1.



Bielsko, ul. Słowackiego, okres PRL

Marzenia o budowaniu wielkiego Bielska w połączeniu z Białą, które planowano na rok przyszły, sprawiło, że w projekcie budżetu przewidziano deficyt w wysokości 915.595.000 zł²³. Jednak patrząc na sprawozdania dotyczące dróg widać kolosalną rozbieżność pomiędzy planami a ich realizacją. O ile wykonanie w dziale: dróg, mostów i placów w pierwszym kwartale na poziomie 5 % jest zrozumiałe, to gdy pod koniec trzeciego kwartału wynosi zaledwie 21% (!!!) budzi przerażenie.

BIELSKO I BIAŁA JEDNYM MIASTEM

W styczniu 1951 roku zakończył się oficjalnie proces administracyjny łączenia Bielska i Białej. Warto przypomnieć, że strategiczna decyzja zapadła w Warszawie podczas 87. posiedzenia Sejmu Ustawodawczego RP które odbyło się 30 grudnia 1950 r. To ono w sposób zasadniczy zmieniło lokalną historię dwóch ośrodków miejskich, jakim były miasta Bielsko i Biała. Na posiedzeniu prowadzonym przez wicemarszałka Barcikowskiego nie tylko przyjęto prowizorium budżetowe na rok przyszły, ale dokonano formalnego włączenia miasta Białej do województwa katowickiego²⁴.

Jak relacjonuje prasa: *poseł Dąbrowicz (PZPR) złożył sprawozdanie Komisji Prawniczej i Regulaminowej o rządowym projekcie ustawy o zmianie granic województwa krakowskiego i katowickiego. Mówca podkreślił, że dotychczasowe granice tych województw oddzielały miasta Bielsko i Biała, które stanowią jeden organizm miejski i są związane gospodarczo z Katowicami i zagłębiem węglowym Śląska. Projektowana obecnie ustawa usuwa ten stan rzeczy, włączając miasto Biała do woj. katowickiego. W drugim i trzecim czytaniu Izba uchwaliła ustawę jednomyślnie²⁵. Stosowne rozporządzenie dotyczące wprowadzenia uchwały i zmian administracyjnych w regionie podpisał prezydenta Rzeczypospolitej Bolesław Bierut i prezes Rady Ministrów Józef Cyrankiewicz. Nie dotyczyły one tylko Bielska i Białej, ale również gmin: Biała, Bestwina, Bystra–Wilkowice oraz Szczyrk, które również zostały włączone do powiatu bielskiego i województwa katowickiego²⁶.*

W sprawy zjednoczenia zaangażował się osobiście tow. Józef Ziętek i to on 13 stycznia 1951 roku wspólnie z sekretarzem Prezydium WRN Babczykiem i delegacją komitetu wojewódzkiego PZPR po raz

23 Por. Protokół MRN w Bielsku z 6.09.1950r., s. 1–6. AMB, syg. Nr 13/12/1.

24 Por. *Ustawa z dnia 30 grudnia 1950r. o zmianie granic województwa krakowskiego i katowickiego*. Podpisana przez prezydenta Rzeczypospolitej Bolesława Bieruta i prezesa Rady Ministrów Józefa Cyrankiewicza. Opublikowana w Dziennik Ustaw nr 58, pozycja 526, s. 799.

25 „Trybuna Robotnicza” nr 359 (2089), 31.12.1951, s. 2.

26 Por. *Rozporządzenia Rady Ministrów z 30 grudnia 1950 roku w sprawie utworzenia powiatu miejskiego Bielsko–Bialskiego, zmian granic powiatów: cieszyńskiego, wadowickiego i żywieckiego, zniesienie powiatu bialskiego i utworzenie powiatu oświęcimskiego*. Podpisane przez Józefa Cyrankiewicza, prezesa Rady Ministrów, Opublikowana w Dziennik Ustaw nr 58, pozycja 531, s. 809.

kolejny dokonał lustracji Bielska i Białej, oceniając stan przygotowań do fuzji. Wizytacja oceniła stan przygotowań jako zadowalający i z zadowoleniem przyjęła informację, że oba zapowiadane mosty będą gotowe na oficjalne otwarcie²⁷.

Dziennik Ustaw Nr 58	— 799 —	Poz. 525, 526 i 527
526		
U S T A W A		
z dnia 30 grudnia 1950 r.		
o zmianie granic województw krakowskiego i katowickiego.		
Art. 1. Z województwa krakowskiego wyłącza się powiat miejski Biała Krakowska i włącza się go do województwa katowickiego.	Art. 3. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1951 r.	
Art. 2. Wykonanie ustawy połączą się Prezesowi Rady Ministrów.	Prezydent Rzeczypospolitej: B. Bierut	Prezes Rady Ministrów: J. Cyrankiewicz

Dziennik Ustaw Nr 58	— 809 —	Poz. 531 i 532
531		
ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW		
z dnia 30 grudnia 1950 r.		
w sprawie utworzenia powiatu miejskiego Bielsko-Biała, zmiany granic powiatów: cieszyńskiego, wadowickiego i żywieckiego, zniesienia powiatu bielskiego i utworzenia powiatu oświęcimskiego.		
Na podstawie art. 1 ust. 3, art. 2, art. 3 i art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 4 lutego 1950 r. o dokonywaniu zmian podziału administracyjnego Państwa (Dz. U. R. P. Nr 6, poz. 48) zarządza się, co następuje:		
§ 1. Powiaty miejskie Bielsko i Biała Krakowska w województwie katowickim łączą się w jeden powiat miejski Bielsko-Biała w tymże województwie.	2) gminę Porąbka i włącza się ją do powiatu żywieckiego w województwie krakowskim.	§ 4. W województwie krakowskim znosi się powiat bielski, a z obszaru jego tworzy się powiat oświęcimski z siedzibą powiatowej rady narodowej w Oświęcimiu w tymże województwie.
§ 2. Z powiatu bielskiego w województwie katowickim wyłącza się miasto Strumień oraz gminy Chybie i Strumień i włącza się je do powiatu cieszyńskiego w tymże województwie.	§ 5. Z powiatu wadowickiego w województwie krakowskim wyłącza się miasto Zator i gminę Zator i włącza się je do nowoutworzonego powiatu oświęcimskiego w tymże województwie.	§ 6. Wykonanie rozporządzenia porucza się Prezesowi Rady Ministrów.
§ 3. Z powiatu bielskiego w województwie krakowskim wyłącza się: 1) gminy Biała, Bestwina, Bystra-Wilkowice oraz Szczyrk i włącza się je do powiatu bielskiego, w województwie katowickim;	§ 7. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1951 r.	Prezes Rady Ministrów: J. Cyrankiewicz

Ustawa o połączeniu Bielska i Białej, 1950 r.

OFICJALNE POŁĄCZENIE

Po długich przygotowaniach nadszedł w końcu pamiętny 20 stycznia 1951 roku, gdy zorganizowano sesję na Strzelnicy. Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Bielsku zarządziło, w związku z uroczystością, obowiązkowe udekorowanie wszystkich domów obowiązujące do 22 stycznia. Po uroczystej sesji zaplanowano złożenie kwiatów pod pomnikiem bohaterów radzieckich poległych w walce o oswobodzenie obu miast²⁸. „Trybuna Robotnicza” zamieściła duży artykuł po tej sesji pt. „Nowe 60-tysięczne miasto przemysłowe Bielsko-Biała uroczystie włączone do woj. katowickiego”. W relacji czytamy: *Dzień 20 stycznia 1951 roku, w którym nastąpiło uroczyste połączenie Bielska i Białej Krakowskiej, przeszedł w wyjątkowo uroczystym nastroju. Przyczyniła się do tego obecność przedstawicieli Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej z Katowic w osobach przewodniczącego Prezydium, tow. Jaszczuka i zastępcy płk. Ziętka.*

Przedstawiciele Prezydium katowickiej Woj. RN wzięli udział w otwarciu mostu na Białce, który symbolicznie połączył Bielsko i Białą, a w przyszłości będzie służył jako punkt węzłowy ruchu tramwajowego. Tędy bowiem zostanie przeprowadzona na drugą stronę Białki pierwsza linia tramwajowa MZK na terenie zaniedbanej tym względem komunikacyjnym dawnej Białej Kr.

Przewodniczący Prezydium Woj. RN tow. Jaszczuk otworzył popołudniową nadzwyczajną sesję członków Miejskich Rad Narodowych Bielska i Białej Kr, w czasie której dokonano wyborów nowych

27 „Trybuna Robotnicza” nr 15 (2103), 16.01.1951, s. 4.

28 „Trybuna Robotnicza” nr 20 (2109), 21.01.1951, s. 4.

władz miejskich połączonych miast. Na sesji tej ustalono urzędowe brzmienie nazwy nowego 60-tysięcznego miasta województwa katowickiego, które odtąd nazywać się będzie Bielsko-Białą²⁹.

Nowa wspólna Rada Narodowa uchwaliła, że na drogi przekazano 1.262.800 zł³⁰.

Nowe, 60 tysięczne miasto woj. katowickiego

Zmiany terytorialne w związku z przyłączeniem Białej do Bielska

Jak wiadomo, Sejm Ustawodawczy R. P. na swym ostatnim posiedzeniu w dniu 30. grudnia 1950 r. postanowił dwa miasta: Bielsko, z województwa katowickiego i Białą, z województwa krakowskiego połączyć w jedno miasto z przynależnością do województwa katowickiego. Tym samym, tą słuszną decyzją Sejmu, zakończony został 30-letni spór toczony przez wszystkie poprzednie terytorialne władze administracyjne o przynależność Bielska do województwa krakowskiego względnie Białej — do województwa śląskiego.

Bielsko i Biała od zarania swego istnienia stanowią jedną organiczną całość. Przedzielala je jedynie mała rzeczka Biała oraz odrębna administracja, — pozosta-

łość polityki zaborców. Życiowo Biała, jak i sąsiednie gminy wiejskie związana była i jest od dawna ze Śląskiem. Od Katowic dzieli Białą 60 km i doskonałe połączenia szosowe i kolejowe, od Krakowa zaś 85 km, złe drogi i niewygodne połączenie kolejowe. Większość ludności pracującej w Białej i jej okolicznych wsiach zatrudniona jest w zakładach śląskich rejonu Bielska i Dziedzie. Klimatyczne miejscowości w pobliżu Białej jak Szezyrk, Wilkowice czy Bystra odwiedzane są w zdecydowanej większości przez śląski świat pracy.

Przez połączenie obu miast zmniejszą się wybitnie koszty administracji, nie będzie bowiem dwóch aparatów miejskich rad narodowych, podwójnych zakładów miejskich itp., na jednym, niezłym nierozzerwalnym terenie.

W związku z przyłączeniem Białej do Bielska i województwa katowickiego, powstała automatycznie konieczność dalszych zmian terytorialnych, które niebawem zostaną dokonane. I tak do województwa katowickiego włączone zostaną z dawnego powiatu bielskiego: Szezyrk, Wilkowice, Bystra i Bestwina. Powiat bielski zostanie zniesiony. Powstanie natomiast powiat oświęcimski z sie-

dzibą Powiatowej Rady Narodowej w Oświęcimiu. Z gminy Bestwina, która przypada do województwa katowickiego, zostaną wyłączone gromady Dankowice i Stara Wieś. Gromady te wraz z gromadą Pisarzowice z gminy Kęty i Wilamowice tworzyć będą nową gminę Wilamowice. Gmina Porąbka z dawnego powiatu bielskiego, zostanie przyłączona do powiatu żywieckiego a miasto Zator z powiatu wadowickiego do nowego powiatu oświęcimskiego.

W ramach województwa katowickiego projektowane jest wyłączenie z powiatu bielskiego, a obecnie bielsko-bielskiego, miasta Strumięń oraz gmin Chybie i Strumięń i przyłączenie ich do powiatu cieszyńskiego.

Miasto Biała liczy około 26.000 mieszkańców, zatem wraz z Bielskiem stanowi ono jedno miasto ponad 60-tysięczne. Ogółem do województwa katowickiego przyłączone zostaje około 70.000 ludności. Wszystkie przyłączone miejscowości są organicznie związane z Bielskiem, obsługiwane przez miejską komunikację samochodową z Bielska i w przyszłości — prawem normalnego rozwoju — stanowią z nim będą jedno miasto — wielkie Bielsko.

Dekomasacja zakładów „Lenko“

Zgodnie z postanowieniem władz centralnych Bielskie Zakłady Przemysłu Lniarskiego „Lenko“ Przedsiębiorstwo Państwowe Wyodrębnione z siedzibą w Bielsku z dniem 1.I. br. zostało zdekomasowane, wyodrębniając ze swej jednostki prawnogospodarczej dwa zupełnie samodzielne i odrębne zakłady. Utworzone zostały tu Bielskie Zakłady Przemysłu Lniarskiego „Unia“ w Bielsku, ul. Mostowa 3, oraz Aleksandrowickie Zakłady Przemysłu Lniarskiego w Aleksandrowicach. (SH)

Najkrótsza droga do Oficerskiej Szkoły Lotniczej prowadzi przez Ligę Lotniczą.

Trybuna Robotnicza nr 4 (2093), 5.01.1951 r., s.4

GRZYBKWI W ZJEDNOCZENIOWYM BARSZCZYKU...

Powyższa relacja była bardzo duża, tutaj przedstawiono zaledwie jej fragment, jednak uwadze wnikliwego czytelnika na pewno nie uszło, że pomimo szumnych zapowiedzi oddania dwóch mostów oddano tylko jeden. Ciekawie się też potoczyła sprawa szeroko anonsowanej budowy nowej nitki tramwajowej do Białej. Jak się okazuje, nowa linia tramwajowa o długości 2,9 kilometra powstała jeszcze w tym samym roku, ale nie w Białej, tylko w Bielsku. Linia nr 2 zaczynała się przy dworcu kolejowym i szła wzdłuż ulicy

29 „Trybuna Robotnicza” nr 22 (2111), 23.01.1951, s. 5.

30 Por. Protokół MRN w Bielsku-Białej z 17.02.1951r., s. 9. AMB, sygn. Nr 13/12/2.

Piastowskiej³¹. Jednak jej powstanie okupiono długą batalią, w której określenia w stylu *marnotrawstwo* i *chaos* nie były najmocniejszymi. Budowlancy szybko rozebrali kostkę na ul. Piastowskiej, a potem nic nie robili, tylko czekali na podkłady, a gdy one przysły, czekali na... szyny. Co ciekawe, bielskie szyny poszły w ramach „karty górniczej” na górny Śląsk. Gdy Śląsk został zaspokojony, 80 ton szyn na papierze zostało w Warszawie przyznanych dla stolicy Podbeskidzia³².



2.07.1951 r. otwarcie lini nr 2

Uroczyste otwarcie linii nr 2 nastąpiło 22 lipca 1951 roku. Na trasie, którą tramwaj pokonywał w 16 minut, ustawiono 6 przystanków i dwie mijanki. Częstotliwość kursowania ustalono na 15 minut. Na tej linii kursowały tylko pojazdy motorowe bez doczepek, gdyż przewyższenie na tym terenie wynosiło 65 metrów wysokości bezwzględnej. To była ostatnia inwestycja w tramwaje na terenie Bielska–Białej.

Osobnym problemem było nazewnictwo ulic, które teraz trzeba było ujednolicić. Dlatego postanowiono powołać nowe ulice. Oto ich spis:

Gerszona Bogena Dua – dawna Kazimierza Wielkiego i Rycerska (Bielsko)
 Broniewskiego – d. Limanowskiego (Biała)
 Piotra Bardowskiego – d. Poniatowskiego (Bielsko)
 Bolesława Śmiałego – d. Piastowska (Biała)
 Bohaterów Westerplatte – d. Bol. Chrobrego (Biała)
 Bolesława Prusa – d. Głowackiego (Biała)
 M. Buczka – d. Szpitalna (Biała)
 Bogusławskiego – d. Tarnowskiego (Biała)
 Boczna – d. Zamkowa (Biała)
 ks. Brzóska – d. Kościelna (Biała)
 Curie–Sklodowskiej – d. Batorego (Biała)
 Bronisława Czecha – d. Lenatowicza (Bielsko)
 Piotra Czajowskiego – d. Paderewskiego (Bielsko)
 Czapajewa – d. Wolności (Bielsko)
 Cechowa – d. Żółkiewskiego (Biała)
 Dembowskiego – d. Kilińskiego (Biała)
 Dunikowskiego – d. Grunwaldzka (Biała)
 Feliksa Dzierżyńskiego – d. Jagiellońska (Bielsko)
 Dygasińskiego – d. Kościuszki (Biała)
 Pawła Findera – d. Listopadowa (Bielsko)
 M. Fornalskiej – d. Miarki (Biała)
 Gabrieli Zapolskiej – d. Konopnickiej (Biała)

Garibaldiiego – d. Kopernika (Biała)
 Maks. Gorkiego – d. Mikołaja Reja (Biała)
 Gotwalda – d. Daszyńskiego (Bielsko)
 Jedności – d. Reymonta (Bielsko)
 Janusza Korczaka – d. Limanowskiego (Bielsko)
 Kosynierów – d. Polna (Biała)
 marsz. Koniewa – d. Stojałowskiego (Biała)
 Jana Krasickiego – d. Wilsona (Biała)
 Lelewela – d. 3. Maja (Biała)
 12 Lutego – d. Mickiewicza
 Lompy – Krasieńskiego (Bielsko)
 Alfreda Lampe – d. Kozielec
 Lermontowa – d. Mielczarskiego (Biała)
 Łukowa – d. Łukasiewicza (Biała)
 Łysenki – d. Brzozowa
 Miczurina – d. Ogrodowa (Bielsko)
 8 Marca – d. Słowackiego (Biała)
 Majakowskiego – d. Sienkiewicza (Biała)
 Karola Marksa – d. Marsz. R. Zymirskiego (Bielsko)
 Niedzielskiego – d. Niedziałkowskiego (Bielsko)
 Kostki Napierskiego – d. Londzina (Bielsko)
 Niemcewicza – d. Puławskiego (Biała)
 Mikołaja Ostrowskiego – d. Orłowskiego (Bielsko)

31 Por. Henryk Rechowicz, *Bielsko–Biała, Zarys rozwoju miasta i powiatu*, Śląski Instytut Naukowy w Katowicach 1971, s. 485.

32 Por. uchwała nr 10/II.s./51. z 17.02.1951r., s. 9. AMB, sygn. Nr 13/12/2.

Owocowa – d. Sadowa (Bielsko)
 Wł. Orkana – d. T. Regera (Bielsko)
 Osterwy – d. Rumana (Bielsko)
 Przechód – Pasaż KKO (Bielsko)
 Przechód Schodowy – d. Pasaż Jagiellonów (Bielsko)
 Poniatowskiego – d. Żeromskiego (Biała)
 Parkowa – d. Sokoła (Bielsko)
 Pankiewicza – d. Łukowa (Bielsko)
 Wincentego Pstrowskiego – d. Długa (Bielsko)
 pl. Fabryczny – d. pl. Dunajewskiego (Bielsko)
 pl. Obrońców Pokoju – d. pl. Narutowicza (Bielsko)
 pl. Wojska Polskiego – d. Rynek (Biała)
 pl. Boh. Armii Czerwonej – d. pl. św. Mikołaja (Bielsko)
 pl. Zwycięstwa – d. pl. Wolności (Bielsko)
 pl. ks. Ściegiennego – d. pl. Kościelny (Bielsko)
 Róży Luksemburg – d. Rzeźnicza
 Rychlińskiego – d. Bandurskiego
 Rutkowskiego – d. Kasprowicza
 Słowackiego – d. Słowackiego i Stroma
 Bohaterów Stalingradu – d. Ratuszowa i pl. Ratuszowy
 Sempołowskiej – d. A. Pysza
 Hanki Sawickiej – d. Graniczna
 K. Szymanowskiego – d. Leszczyńska
 Szkolna – d. Sukienicza
 Sadowa – d. Stawowa
 gen. Stalina – d. gen. Stalina i Rieczna
 Towarowa – d. Asnyka
 M. Thoreza – d. Sobieskiego
 Telmana – d. św. Trójcy
 Wł. Żeleńskiego – d. Moniuszki (Biała)
 Woroszyłowa – d. Staszica
 Zaulek – d. Różana (Bielsko)³³



1953



Taksówki na placu Chrobrego

Czytając dokumenty, sprawozdania i załączniki z tego roku można wiele dowiedzieć się o sprawach politycznych całego świata, natomiast niewiele o życiu miasta. Ciągłe stwierdzenia w stylu *Niech żyje bohaterska Armia Czerwona, Genialny Wódz, Chorąży Pokoju – Józef Stalin... Niech żyje i rozkwita nasza Ojczyzna – Polska Ludowa!*, sprawiają, że nie ma miejsca na realne problemy dnia codziennego. Dlatego nie dziwi fakt, że po śmierci Józefa Stalina, cała sesja poświęcona była jego osobie. Sprawozdanie drogowe, też rozpoczyna się od upamiętnienia Stalina. Wraz z przemianowaniem Katowic na Stalinogród, wymieniono wszystkie tablice informacyjne ze starą nazwą. Chwalono się „wyżułowaniem” chodników nad potokiem Niwka i przy ul. Cieszyńskiej, oraz placu targowego przy ul. Cieszyńskiej. Ustawiono nowe bariery ochronne przy ulicach Lipnickiej i Sikornik³⁴. Jednak gdy idzie o poprawę infrastruktury drogowej działa się niewiele. *W zakresie utrzymania ulic, dróg i mostów(...) przyznane w budżetach rocznych kredyty na utrzymanie i konserwację dróg i ulic pozwalają na wykonanie w tym zakresie tylko pilnych i koniecznych napraw zniszczonych nawierzchni*

33 Por. PMRN BB nr 51, 21.02.1952. Nak. 250.

34 Por. Sprawozdanie Prezydium MRN w BB, z 21.03.1953, s. 1., AMB, syg. Nr 13/12/4.

– mówił oficjalny dokument MRN w Bielsku–Białej³⁵. Pomimo tego, że nie przewidziano właściwie żadnych środków na inwestycje drogowe, odtrąbiono sukces. *Uzbrojenie w oręż nauki marksizmu i leninizmu, bogaci o oświadczenia, pomoc i radę wielkiego Związku Radzieckiego i jego czołowych sił KPZR, skonsolidowani w ramach Frontu Narodowego na czele z klasą robotniczą i jej awangardą PZPR pod wodzą tow. Bolesława Bieruta, dolożymy starań, aby plan i budżet na rok 1953 r. został nie tylko w pełni wykonany, ale nawet przekroczony ilościowo i jakościowo, aby w całej pełni i bez reszty wykorzystać wszelkie rezerwy ludzkie i materiałowe, wzmóc wydajność pracy i oszczędność, jeszcze bardziej rozwinąć i upowszechnić ruch współzawodnictwa pracy, racjonalizatorstwa i nowatorstwa. (...) Wyteżmy wszystkie nasze siły, uwielokrotnijmy nasze starania, aby wykonać plan i budżet naszego Miasta dla dobra nas samych, dla dobra Polski Ludowej, dla dobra zwycięstwa Światowego Obozu Pokoju, Postępu i Socjalizmu!* – pisał 13 czerwca 1953 r. Samuel Hirszberg, przewodniczący Komisji Finansów Budżetu i Planowania.



Bielsko, okolice Teatru z widokiem na zamek



35 Por. Koreferat Komisji Finansowania i Planowanie MRN w BB, s. 3. AMB, syg. Nr 13/12/4.

MIASTO UCHWYCONE NA FOTOGRAFII W OKRESIE PRL



Widok na Bielsko



Bielsko-Biała, 1957 r. pomnik przed ratuszem



Zakrywanie Niwki ,lata 60 XX wieku



Zakryta Niwka, lata 60 XX wieku



Zakryta Niwka



Ulica Lenina

POŻEGNANIE Z TRAMWAJAMI

Wydział Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej pochwalił się, że trakcja tramwajowa linii nr 2 została zlikwidowana do końca 1970 r. Oficjalnie tramwaje zlikwidowano 25 listopada 1970 r. Uchwałę o zamianie komunikacji tramwajową na autobusową podjęto 16 września 1970 po wystąpieniu inż. Wiesława Zulafa, dyrektora Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego, który na sesji przekonywał: *Komunikacja autobusowa jest w planowaniu przejazdów elastyczniejsza, gdyż można bez trudności tworzyć linie do miejsc zgodnie z występującymi potrzebami. Poza tym czas przejazdu autobusami będzie krótszy. (...) autobusy zaliczane są do jednostek bezpieczniejszych w komunikacji, ze względu na posiadanie automatycznego zamykania drzwi. Posiadają przy tym większą sprawność manewrową i przebiegową, co w warunkach bielskiego układu ulic wpłynie na poprawę komunikacji. (...) przedsiębiorstwo opracowało już plan*



Bielsko-Biała, plac Żwirki i Wigury, 01.07.1970 r.

przeszkolenia załogi dotychczasowej trakcji tramwajowej, w wyniku czego wszyscy pracownicy po przeszkoleniu znajdą zatrudnienie w przedsiębiorstwie. Wspominał, że przedsiębiorstwo cierpi na niedobór kadr w trakcji tramwajowej, gdyż młode kadry uznają ten zawód bez przyszłości³⁶.

Natomiast linia nr 1 była wygaszana etapami. Z dniem 28 lutego 1971 r. zlikwidowano ruch tramwajowy na odcinku od mijanki Stawy do Parku Ludowego. W II etapie 1 kwietnia 1971 r. zlikwidowano linię od mijanki Stawy do mijanki Apena. Ostatni odcinek uległ likwidacji 1 maja 1971 roku. 30 kwietnia 1971 roku o godzinie 22.30 wóz silnikowy nr 39 prowadzony przez Kazimierza Okrzesika jako ostatni zjechał z trasy, kończąc erę tramwajów w Bielsku-Białej³⁷.

Linia ta została zastąpiona linią autobusową nr 1, która kursowała co 5 minut. Zostały również zwiększone kursy linii nr 10 z Aleksandrowic do Mikuszowic. 38 tramwajów zostało przekazanych do MPK Łódź. Na to miejsce wprowadzono 35 autobusów Ikarus.

ERA „ANTKA BURZYCIELA”

Antoni Kobiela w latach 60 sprawował funkcję przewodniczącego Powiatowej Rady Narodowej w Bielsku-Białej. W latach 1972–1977 pełnił urząd prezydenta Bielska-Białej i to za jego kadencji nastąpiła radykalna przebudowa centrum miasta, której poświęcimy dużo miejsca.

1972

Nowym dyrektorem Miejskiego Zarządu Dróg i Mostów został Zdzisław Stadnicki. Jego zastępcą natomiast był poprzedni dyrektor inż. Drożdż³⁸.

13 stycznia radni zapoznali się z planami przebudowy centrum miasta³⁹. Jednak plany te nie zostały upublicznione. W materiałach do użytku służbowego odnajdujemy tylko szczątkowe informacje o przeznaczeniu 39,5 mln zł na drogi⁴⁰. Natomiast Henryk Busz, kierownik wydziału Budownictwa, Urbanistki i Architektury, poinformowało o rozstrzygnięciu konkursu na śródmiejską dzielnicę miasta. Do konkursu stanęło 8 zespołów z Warszawy, Krakowa, Katowic, Łodzi, Wrocławia i Bielska. Pierwsze miejsce zdobyła koncepcja z Katowic, drugie z Bielska, a trzecie z Łodzi⁴¹.

36 Por. Protokół Sesji nr XI/70 z 16.09.1970, s. 8 oraz Uchwała nr XI/40/70. APB, syg. 13/12/34.

37 Por. Jerzy Polak, *Bielskie Tramwaje*, Bielsko-Biała 2004, s. 17–20.

38 Por. Uchwała nr 115/506/71 z 1.01.1972.

39 Por. Protokół Sesji nr XXI/72 z 13.01.1972, s. 13, APB, syg. 13/12/38.

40 Por. Plan i Budżet miasta Bielsk-Białej na 1972r. s. 3–4.

41 Por. Informacja w sprawie konkursu na śródmiejską dzielnicę miasta Bielska-Białej. APB, syg. 13/12/38.

Modernizacja i przebudowa ulic urosła do rangi dogmatu, szczególnie gdy chodzi o wyburzenia w centrum miasta. Właściwie było na ten temat dyskusji, ani też głosów krytyki. Pozostała tylko bierna akceptacja i milczenie. Prasa tymczasem donosiła o wyburzeniach: *Pierwsze wyburzenia. Początek przebudowy śródmieścia. W ub. tygodniu zapoczątkowano pierwszymi wyburzeniami, zakrojony na szeroką skalę, nowy rozdział w życiu miasta. Jak wiadomo, w najbliższych latach przewiduje się generalną przebudowę centrum Bielska. Już dzisiaj usuwane są i burzone stare domy, które przeszkadzają w prowadzeniu normalnej komunikacji miejskiej. Specjalne grupy minerskie Katowickiego Kombinatoru Inżynierii Miejskiej wyburzyły w ciągu trzech dni dwa budynki przy ul. Wandy Wasilewskiej. W miejscu tym zbudowane będzie do końca roku rondo łączące ulice Partyzantów, 1 Maja i Michałowicza. Pracowano metodą minerską, resztę prac dokończyły spychacze. Już w maju przystąpi się do dalszych wyburzeń. Od ulicy Woroszyłowa do Michałowicza zlikwidowana zostanie cała prawa strona. Przewiduje się wyburzenie czternastu budynków [...]*⁴². W następnym miesiącu zaprezentowano mieszkańcom mapkę modernizacji u. Partyzantów⁴³. Natomiast w kolejnych numerach gazet przedstawiano postęp prac, oczywiście w duchu budowania nowego miasta⁴⁴.



Okolice Ratusza w Bielsku-Białej

W tym czasie na sesji pojawiają się tylko w sprawozdaniach ogólnikowe informacje np. o tym, że łącznie 23 km ulic otrzymało nową nawierzchnię, bez wyliczenia, o jakie trakty chodzi. Pełno jest również stwierżeń: *Zatem zrobiono dobry początek trudnego wieloletniego procesu przebudowy i unowocześniania układu komunikacyjnego w mieście*⁴⁵. O tym, jak ta modernizacja poprzez burzenie wyglądała, napiszemy dalej. Natomiast w tym czasie przygotowywano grunt. Dyrektor MPK W. Zalauf chwalił, że likwidacja tramwajów pozwala na przebudowę centrum miasta, przy czym zaznaczył, że w godzinach szczytu utrudnienia są duże. Z tego powodu wnioskował, aby nastąpiło zróżnicowanie godzin pracy w poszczególnych zakładach. Natomiast Z. Stadnicki, dyrektor MZUiM informował, że: *w celu polepszenia zaplecza obecnej bazy MZUiM we własnym zakresie wybudował 3 wiaty, w ramach dosprzętowania otrzymano 5 wywrotek i 2 żuki, w najbliższym czasie przedsiębiorstwo ma otrzymać koparkę, wyladowarkę*⁴⁶. Zaapelowano również o zabezpieczenie dostaw kruszywa i asfaltu, tak aby praca postępowała rytmicznie.

Przebudowane skrzyżowanie w rejonie ulic Dzierżyńskiego i Wyzwolenia zmniejszyło wydatnie powstające tam korki⁴⁷.

42 „Kronika Beskidzka” nr 15, 14–20.04.1973, s. 1.

43 „Kronika Beskidzka” nr 20, 19–25.05.1973, s. 2.

44 „Kronika Beskidzka” nr 26, 30.06–6.07.1973, s. 1.

45 Sprawozdanie 29.03.1973, s. 4. APB, sygn. 13/12/43.

46 Por. Sprawozdanie z XXXI/73 sesji MRN w BB z 28.05.1973r. APB, sygn. 13/12/43.

47 Por. „Kronika Beskidzka” nr 18, 5–11.05.1973, s. 6.

19 lipca 1973 r. uroczystie otwarto nowy most w rejonie ul. Koniewa. Oczywiście połączono to ze świętowaniem 22 lipca Dnia Odrodzenia, o którym przypomniano podczas akademii w Teatrze⁴⁸. Był to element tzw. drogi W–Z (wschód–zachód), W założeniach to ta droga miała w przyszłości odciążyć ul. Dzierżyńskiego, która miała się stać ulicą handlową z ograniczonym ruchem⁴⁹.



Kronika Beskidzka nr 15, 14–20.04.1973 r. s. 1, wyburzenia

Na 24 ulicach zamontowano oświetlenie. W drogowym sprawozdaniu za ten rok pojawia się duża kwota 74,5 mln zł⁵⁰. Końcem roku oddano do użytku po kapitalnym remoncie ul. Pokój. Przez rok 50 rodzin w czynnie społecznym pracowało przy tej realizacji⁵¹.

Warto też wspomnieć, że doszło do reorganizacji Urzędu Miejskiego w Bielsku–Białej. W grudniu zaprezentowano makiety połączenia trasy W–Z z osiedlem Złote Łany i Os. ZOR VII, przez co trasa miała się stać częścią autostrady Kraków – Cieszyn⁵².

1974

Początkiem stycznia ukazał się plan miasta. Z zawartych w nim informacji dowiadujemy się, że Bielsko–Biała posiada 602 ulice i 13 placów. Najdłuższą arterią miasta jest ulica marszałka A. Greczki. Najwięcej ulic zaczyna się na literę S (77) na J i E zaledwie 2⁵³.

To był wyjątkowy rok, który na zawsze odmienił wygląd centrum miasta. Modernizacja aglomeracji miejskiej była planowana od dawna, jednak jej zakres nie trafiał do opinii publicznej. Znaczącym jest to, że nawet protokół z 3 stycznia 1974 roku, w którym przyjmowano plan robót drogowo–mostowych w Bielsku–Białej, nie ujmuje wyburzeń w centrum. Kierownictwo Wydziału GKik oraz dyrektor MZUiM poinformowali, że dysponują sumą 120 mln zł. Za te pieniądze planują roboty na ulicach: Lipnickiej, Damrota, Piastowskiej, Czerwonej, Widok, Konopnickiej, Kamienickiej, Rolniczej, Polnej, Karpackiej, Zamkowej, Cieszyńskiej, Woroszyłowa, Fornalskiej, Gościnnej, Jemiołowej, Pogodnej, Przekop, Powstańców Śl., Sukienniczej, Ustronie, Cyprysowej, Bukowej, Grzybowej, Orzeszkowej, Ochota, Pocztovej, Tkaczy, Boh. Westerplatte. Wyjaśnienia ustane składali: kierownik Wydziału GKik ob. Czesław Dyczek, dyrektor MZUiM ob. Zbigniew Stadnicki i z-ca. dyr. MZUiM ob. Inż. Józef Drożdż⁵⁴. Można odnieść wrażenie, że na naradzie wewnętrznej zwołanej przez prezydenta miasta Antoniego Kobilec celowo pomijano zakres planowanych działań w centrum miasta. Wszystko to kryło się pod enigmatycz-

48 Por. Sprawozdanie z XXXII/73 sesji MRN w BB z 19.07.1973r. APB, syg. 13/12/44.

49 Por. „Kronika Beskidzka” nr 30, 28.07.–3.08.1973, s. 1.

50 Por. Sprawozdanie za rok 1973, s.2–3, APB, syg. 13/239/2.

51 Por. „Kronika Beskidzka” nr 47, 22–30.11.1973, s. 6.

52 Por. „Kronika Beskidzka” nr 52, 29.12.1973–4.01.1974, s. 1.

53 Por. „Kronika Beskidzka” nr 3, 19–25.01.1974, s. 1.

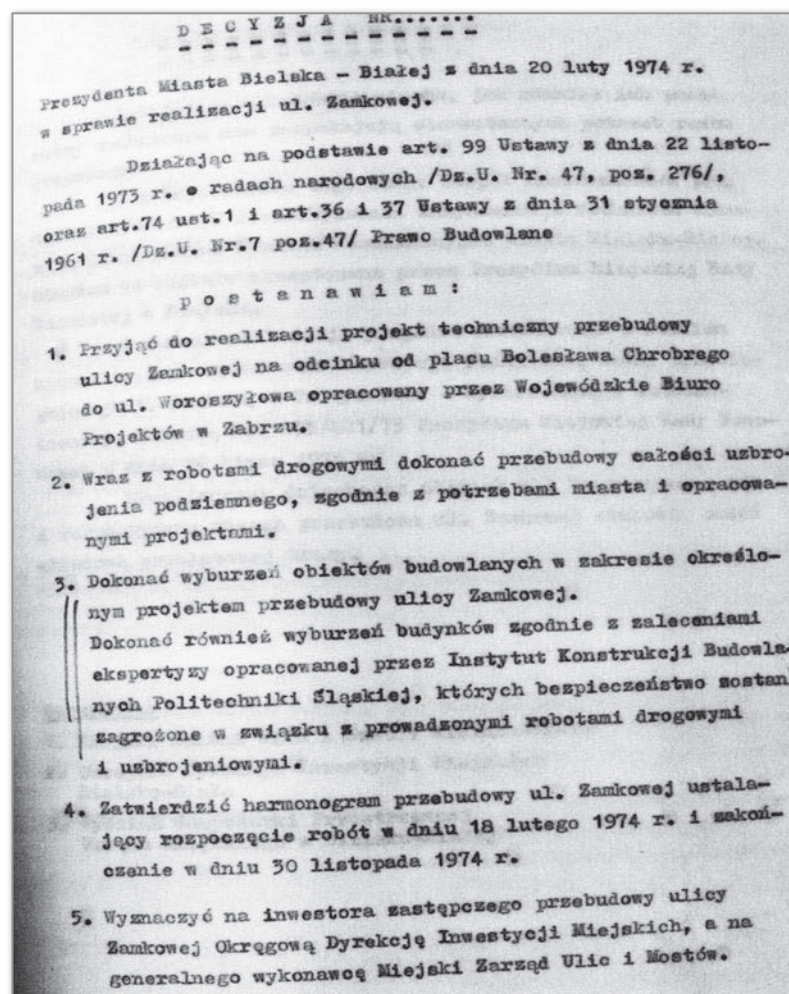
54 Por. Protokół z narady wewnętrznej zwołanej przez prezydenta miasta nr 3 z 3.01.1974r. s. 1–2. APB, syg. 13/239/2.

nym zapisem „modernizacja ul. Zamkowej”. Potwierdza to zapis z posiedzenia z 17 stycznia. Protokół szeroko pisuje poszczególne punkty narady i zapadłe decyzje. 8 z 9 ma opis i uzasadnienie. Natomiast punkt nr 5 brzmiał: *Przedłożony projekt decyzji w sprawie planu robót drogowo–mostowych na 1974 r. prezydent miasta zaakceptował*⁵⁵. Do podjętej decyzji nie dołączono żadnego załącznika. Tymczasem „Kronika Beskidzka” w artykule pt. „Trudna operacja w sercu miasta” pyta, tak jak większość mieszkańców, dlaczego wyburzeniom ma ulec wysoki chodnik i budynki przyległe do niego, a nie prawa strona ul. Zamkowej. Poza tym szczegółowo i z pełną aprobatą przedstawia plany dotyczące wyburzeń⁵⁶.

Jednak decyzja z 20 lutego 1974 roku nie pozostawia złudzeń. Prezydent Antoni Kobiela, który dzięki temu zyskał mało chlubny przydomek burzyciela, postanowił:

1. *Przyjąć do realizacji projekt techniczny przebudowy ulicy Zamkowej na odcinku od placu Bolesława Chrobrego do ul. Woroszyłowa opracowany przez Wojewódzkie Biuro Projektów w Zabrze.*
2. *Wraz z robotami drogowymi dokonać przebudowy całości uzbrojenia podziemnego, zgodnie z potrzebami miasta i opracowanymi projektami.*
3. *Dokonać wyburzeń obiektów budowlanych w zakresie przebudowy ulicy Zamkowej. Dokonać również wyburzeń budynków zgodnie z zaleceniami ekspertyzy opracowanej przez Instytut Konstrukcji Budowlanych Politechniki Śląskiej, których bezpieczeństwo zostanie zagrożone w związku z prowadzonymi robotami drogowymi i uzbrojeniem.*
4. *Zatwierdzam harmonogram przebudowy ul. Zamkowej ustalający rozpoczęcie robót w dniu 18 lutego 1974 r. i zakończenia w dniu 30 listopada 1974 r.*
5. *Wyznaczyć na inwestora zastępczego przebudowy ulicy Zamkowej Okręgową Dyрекcję Inwestycji Miejskich, a na generalnego wykonawcę Miejski Zarząd Ulic i Mostów*⁵⁷.

W uzasadnieniu tej decyzji czytamy: *Istniejący układ ulic miasta, jak również ich parametry techniczne nie zaspakajają elementarnych potrzeb ruchu drogowego. Dla poprawienia tego stanu Zespół Rzecznawców przy Zarządzie Głównym Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji opracował Studium Komunikacyjne Miasta Bielska–Białej. Studium to zostało akceptowane przez Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Bielsku–Białej. W ramach realizacji programu określonego w studium komunikacyjnym opracowano koncepcję techniczną trasy przebiegającej ul. Zamkową – Partyzantów – Bystrzańską i zatwierdzono ją Uchwałą nr 193/821/73 Prezydium Miejskiej Rady Narodowej z dnia 26 lipca 1973 r. Zrealizowany dotychczas odcinek ul. Partyzantów, jak i rozpoczynana obecnie przebudowa ul. Zamkowej stanowią część składową przelotowej trasy*⁵⁸.



Decyzja – uzasadnienie, ul. Zamkowa z 20.02.1974 r. bez podpisu

55 Protokół z narady wewnętrznej zwołanej przez prezydenta miasta nr 5 z 17.01.1974r. s. 2. APB, sygn. 13/239/2.

56 Por. „Kronika Beskidzka” nr 5, 28.02.1974, s. 2.

57 Decyzja z 20 lutego 1974 r. APB, sygn. 13/239/2.

58 Uzasadnienie do decyzji z 20 lutego 1974 r. APB, sygn. 13/239/2.

dowolenie. Jednak nikt nie odważył się zaprotestować, chociaż powszechnie powtarzano, że Antek burzyciel, wybrał najprostsze i najtańsze doraźne rozwiązanie. Postanowił wyburzyć zabytkowy fragment miasta. Zamiast skorzystać z planów choćby Maxa Fabianiego budowy dwóch obwodnic wyprowadzających samochody na obrzeża aglomeracji, postanowił cały ruch tranzytowy puścić przez środek miasta!!! Fatalne skutki tej decyzji odczuwało miasto tak na dobrą sprawę przez ponad 40 lat, aż wybudowano obwodnice.



1974 r. wyburzenia, ul Zamkowa

Przy tej okazji pojawia się też dziwna sprawa, która może być pożywką dla lubiących spiskowe teorie dziejów. Oto podjęta decyzja nie miała numeru porządkowego ani też nie została podpisana! Czyli tak naprawdę nigdy nie została podjęta!!! Z formalnego punktu wychodzi na to, że podjęła się... sama, a przydomek *burzyciel* nadany prezydentowi Antoniemu Kobieli nie ma uzasadnienia. To oczywiście żart. Decyzja z 1 marca 1974 r. i kolejne podpisane w całej rozciągłości potwierdzają wolę ówczesnego prezydenta, który zadecydował o wyburzeniach⁵⁹.

Akcją wyburzeniową, a właściwie minerską zajął się zespół pod kierownictwem bielszczanina Józefa Bendyka. W wywiadzie pt. „Między jednym a drugim wybuchem” tłumaczył, że: *spotykam się z niechęcią ludzi, którzy nie akceptują wyburzeń – rozumiem to doskonale. Spotykam się z tym i w innych miastach. Ale ci sami ludzie zobaczą po kilku latach, że było to konieczne i pożyteczne. Ci sami ludzie będą pokazywać palcami obiekty, które „zapomnieliśmy” wyburzyć. Bo nowe jest piękniejsze od starego*⁶⁰ – tłumaczył Józef Bendyk. Prasa zaś przekonywała, że dopiero po wyburzeniach zamek po raz pierwszy pokazał się w całej okazałości⁶¹. Problem z komunikacją w tym terenie miały załatwić helikoptery. 10 sztuk miało co rano zabierać robotników z osiedla Złote Łany do FSM, a po skończonej pracy miały kursować w przeciwnym kierunku!!! Oczywiście był to żart primaaprilisowy, na który pozwoliła sobie „Kronika Beskidzka”⁶². Tak samo należy potraktować informacje, że w gruzach odnaleziono samochód z XVII wieku (!), który rozwiązaniami technicznymi zaskoczył inżynierów z FSM.

Pozostając przy tzw. modernizacji ul. Zamkowej trzeba wspomnieć o jakości przygotowań i przeprowadzonych prac. Mając litość nad nieżyjącymi już dzisiaj ludźmi nie zacytuję opinii krytyków i przeciwników tej inwestycji, a przytoczę tylko oficjalne

Decyzja ul. Zamkowa, podpis Kobieli

sprawozdanie (!) z wykonania. Wprawdzie drogowcy zapewniali 15 listopada, że inwestycja jest w ostatnim stadium realizacji i oddanie ulicy do ruchu nastąpi w najbliższych dniach, jednak kluczem do zrozumienia tego optymizmu jest słowo „w zakresie”. W planie pojawia się nieprzekraczalna data zakończenia inwestycji 30 listopada 1974 roku. Teraz okazało się, że w tym terminie co najwyżej droga uzyska przejezdność, a reszta prac zostanie wykonana w roku przyszłym. Miejski Zarząd Ulic i Mostów swoje prace wykonał szybciej o dwa mie-

siące! Pomimo tego była „obsuwa”, gdyż na plac budowy został przekazany później, a przygotowanie do realizacji chociaż, trwało kilka lat, delikatnie mówiąc, pozostawiało wiele do życzenia. W oficjalny sprawozdaniu z 15 listopada czytamy: *Roboty rozpoczęte zostały w oparciu o niekompletną dokumentację techniczną, zwarta zabudowa uniemożliwiła szczegółowe wykonanie pomiarów geodezyjnych i badań geologicznych, brak było pełnego rozeznania w zakresie uzbrojenia terenu wykonanego jeszcze w XIX w., brakowało danych do opracowania projektu zabezpieczenia zamku i innych usytuowanych na skarpie budynków. (...) W tych warunkach budowę ulicy Zamkowej rozpoczęto z założeniem, że szereg problemów rozwiązywanych będzie na bieżąco, w miarę ich ujawniania. (...) Harmonogram nie obejmował więc szeregu robót, które w czasie jego opracowania nie były znane. Do najważniejszych należy zaliczyć:*

- budowę muru oporowego w rejonie budynku przy ul. Zamkowej nr 8 i ul. Schodowej nr 5.
- Zwiększony zakres zabezpieczenia istniejącego ceglanego muru oporowego.
- Roboty z zakresu konserwacji zabytków. (...)

*W trakcie budowy wprowadzono również zmiany do projektów, zastępując rozwiązania drogie i pracochłonne tańszymi i prostszymi w wykonaniu sposobami. Na przykład zamiast podcienia w głównym budynku poczty wykonano przejście od ul. 1 Maja, zamiast muru oporowego przy tunelu PKP ułożono prefabrykowane belki strunobetonowe*⁶³.

59 Por. Decyzja z 1.03.1974 r. APB, sygn. 13/239/2.

60 Por. „Kronika Beskidzka” nr 10, 9–15.03.1974, s. 6.

61 Por. „Kronika Beskidzka” nr 12, 23–29.03.1974, s. 1.

62 Por. „Kronika Beskidzka” nr 13, 30.03–5.04.1974, s. 2.

63 Sprawozdanie z wykonania decyzji nr 42/47 Prezydenta Miasta z dnia 1.03.74r. APB, sygn. 13/239/6.

23 listopada pomimo tych zastrzeżeń nastąpiło otwarcie nowej, przebudowanej ul. Zamkowej łączącej ul. Partyzantów z ul. Lenina. Wzgórze Zamkowe otrzymało nowy kształt.

Dużo pracy włożono w skarpe przy ul. Partyzantów. Nawieziono tam 12 tysięcy metrów sześciennych ziemi ogrodniczej i zasadzano 6.700 drzew i krzewów oraz 7.200 bylin⁶⁴.

W tym roku prowadzono także inne działania drogowe. Kapitałnym remontem MZUiM objął 35 ulic. Remont pozostałych ulic czyli jeszcze 36, został przeprowadzony, przez firmy z zewnątrz. Ciekawostką jest finansowanie. Jak podliczono, na te wszystkie cele wydatkuje się 72 mln zł !!!, gdy tymczasem w budżecie MZUiM miał 40⁶⁵. Nikt jednak tym się nie przejmował.

W maju wykonano oświetlenie ulic: Aleksandrowickiej, Sobieskiego, pl. Zwycięstwa, Zamkowej, Michałowicza, Kamińskiego, Kosmonautów, Dymitrowa, Kasztanowej, Westerplatte, Akademii Umiejętności⁶⁶. Doraźne remonty przeprowadzono na 115 ulicach, a wszystko to w ramach bicia rekordów i przekraczania planów, które w tamtym czasie były obowiązkowe. Liczba wykonanych zadań nie szła w parze z jakością, a wyśrubowane oczekiwania planistów rozmijały się z realiami. W tych okolicznościach dyrektor MZUiM pisał: *Analiza mocy przerobowej MZUiM wykazuje, że utrzymanie wskaźnika wzrostu produkcji uzyskanego w 1973 i 1974 roku kosztem godzin nadliczbowych, pracy w niedziele i święta – jest niemożliwa!*⁶⁷. Przedsiębiorstwo oceniło, że jest w stanie przerobić ok. 80 mln zł. Wnioskowało, aby pozostałe prace na sumę 75 mln zł przekazać do innych firm. Taka postawa została uznana, za przejaw braku zrozumienia i współpracy. W tych okolicznościach prezydent Antoni Kobiela uznał, że program remontów, jaki przedstawił dyr. Stadnicki, jest niewłaściwy, nieczytelny i nie do przyjęcia. Jednocześnie nakazał dokonać w nim korekt zgodnie z jego wytycznymi⁶⁸. Poprawione materiały miały znaleźć się na biurku prezydenta w ciągu 7 dni. Brak dalszych informacji, a równocześnie brak ruchów kadrowych w MZUiM każe nam sądzić, że „papier przyjął wszystko” i plany zostały napisane przejrzyście, uwzględniając wszystkie cenne wskazówki przełożonego.

W lipcu zakończono remont Placu Żwirki i Wigury. Natomiast we wrześniu nastąpiło otwarcie nowej drogi budowanej w czynie społecznym – ul. Hałcnowskiej z Komorowic do Hałcnowa.

W tym roku w MZUiM pracowały 340 osoby, w tym 85 pracowników umysłowych, podległych bezpośrednio wiceprezydentowi Franciszkowi Holeksie.

Jak widać z powyższych zaledwie trzech tematów związanych z drogownictwem, ogrom wątków przy tej okazji jest bardzo duży. Tutaj zaledwie zarysowano kilka tematów, mając nadzieję, że w przyszłości uda się w całości ukazać, jak rozwijało się miasto od 1945 do 1989 roku.

64 Por. „Kronika Beskidzka” nr 10, 9–15.03.1974, s. 1.

65 Por. „Kronika Beskidzka” nr 6, 9–15.02.1974, s. 6.

66 Por. Protokół narady koordynacyjnej nr 17/74 z 18.05.1974., APB, syg. 13/239/3.

67 Por. Część opisowa do planów drogowych z 1974 r. s. 142, APB, syg. 13/239/4.

68 Por. Protokół narady koordynacyjnej nr 39/74 z 25.09.1974, s. 3., APB, syg. 13/239/4.

MIASTO UCHWYCONE NA FOTOGRAFII W OKRESIE PRL



Biała, okolice ratusza



Widok na Teatr i pocztę w Bielsku-Białej, lata 60 XX wieku



Biała, lata 60 XX wieku



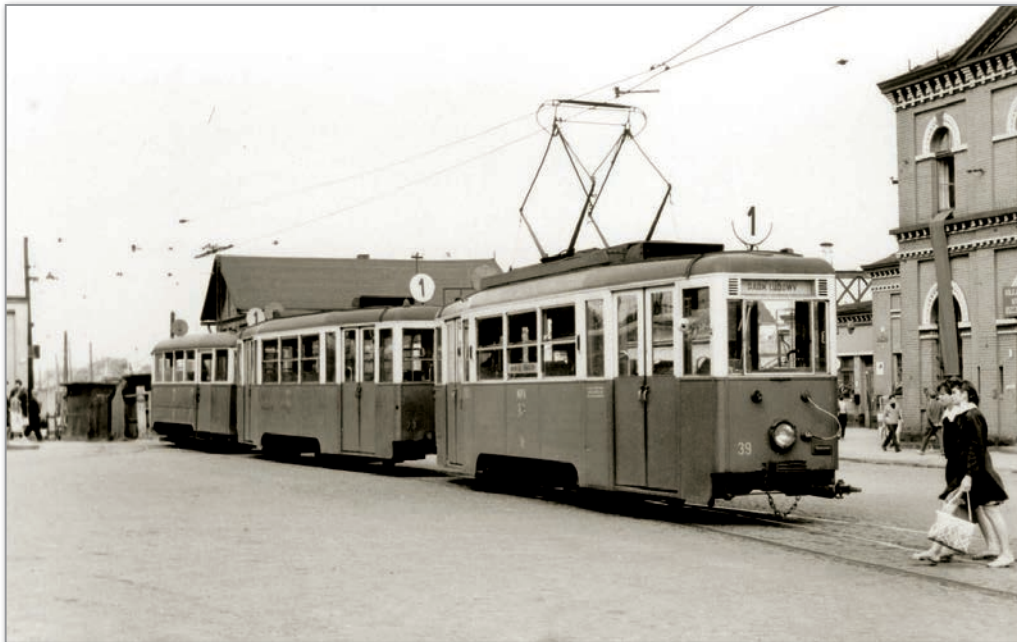
Krzywy mostek obok ratusza, lata 60 XX wieku



Plac Chrobrego, lata 60 XX wieku



Ul. Zamkowa, lata 60 XX wieku



Linia tramwajowa nr 1



Linia tramwajowa nr 2



Ulica Lenina



Plac Chrobrego 1973 r.

ROZDZIAŁ VI

DROGI OD 1990 r. DO DZISIAJ

W roku 1989 rozpoczęła się nowa era zarządzania krajem. Zmiany ustrojowe spowodowały również zmiany w samorządzie. Gminy przestały być najniższym szczeblem administracji państwowej, a stały się podmiotami, które z roku na rok zaczęły przejmować coraz to nowe obowiązki. Wiązało się to z odejściem od centralnego zarządzania na rzecz wsłuchiwanie się w problemy ludzi na poziomie lokalnym – tak, aby do załatania przysłowiowej dziury w drodze nie potrzebowało już było dyrektywy płynącej z Warszawy.

Celem nowej koncepcji samorządu jest organizacja życia społecznego, gospodarczego i kulturalnego na danym terenie zgodnie z wolą zamieszkujących go ludzi, co oznacza, że poszczególne gminy i regiony mogą samodzielnie wyznaczać sobie własne cele i priorytety. Bowiern, jak wiadomo, podstawowym zadaniem samorządu lokalnego jest „*zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnot samorządowych*”. Skończył się czas, gdy wiele ważnych decyzji zapadało na przykład w Komitecie Wojewódzkim Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej. Od tego momentu o tym, co dzieje się w mieście, decydowała demokratycznie wybrana Rada Miejska. Wobec tego w ostatnim rozdziale tej książki przyjęto za zasadę ukazywanie zmian w drogownictwie dokonanych na podstawie decyzji rad kolejnych kadencji. To właśnie decyzje Rady Miejskiej wykonywane przez Zarząd Miasta poprzez podległe mu służby w sposób zasadniczy zmieniły drogowy obraz miasta. Przedstawimy tu swoiste kalendarium ukazujące rok po roku, z jakim trudem powstawały kolejne odcinki dróg.

Przy pisaniu tego rozdziału zrezygnowano z podawania przypisów, gdyż opiera się on na oficjalnych dokumentach Urzędu Miejskiego w Bielsku-Białej, MZD i artykułach Katarzyny Kucybały oraz autora, któremu dane było towarzyszyć drogowcom od początku lat 90. XX wieku. Cytowanie lub też odwoływanie się przez autora do tekstów napisanych przez niego samego przed laty byłoby nie tylko niewłaściwe, ale śmieszne. Włączono do opracowania artykuły prasowe, aby pokazać jak żywiołowym procesem było tworzenie układu komunikacyjnego Bielska-Białej.

I KADENCJA – LATA 1990–1994

Prezydium Rady Miejskiej I kadencji (1990–1994)

przewodniczący RM: Henryk Juszczyk.

zastępcy przewodniczącego RM:

Zbigniew Leraczyk (21.06.1990 – 12.07.1990)

Zbigniew Gebauer

Franciszek Nikiel

Zarząd Miasta Bielska-Białej I kadencji (11.06.1990 – 7.07.1994)

1. Krzysztof Jonkisz – prezydent miasta (11.06.1990 – 7.07.1994)
2. Zbigniew Leraczyk – wiceprezydent miasta (16.07.1990 – 27.06.1995)
3. Władysław Błasiak – wiceprezydent miasta (21.06.1990 – 7.07.1994)

członkowie Zarządu Miasta:

4. Grażyna Nalepa (21.06.1990 – 7.07.1994)
5. Józef Kania (21.06.1990 – 21.11.1991)
6. Stanisław Jakubowski (18.04.1991 – 7.07.1994)
7. Jan Chrzęszcz (18.04.1991 – 7.07.1994)
8. Rudolf Tyrna (21.11.1991 – 5.03.1992).

Sekretarz miasta i skarbnik miasta:

1. Bernadetta Wójcik – sekretarz miasta (23.08.1990 – 04.10.1990)

2. Grzegorz Tomaszczyk – sekretarz miasta (4.10.1990 – 13.04.1999)
3. Jerzy Suder – skarbnik miasta (26.07.1990 – 30.11.1990)
4. Janina Boczkowska – skarbnik miasta (17.01.1991 – 31.12.1992)
5. Anna Łakomska (Kubiczek) – skarbnik miasta (od 1.01.1993)

Radni Rady Miejskiej:

1. Mieczysław Adamczyk (śp. 1991, wygaśnięcie mandatu radnego RM 12.05.1991), Adam Adamski, Władysław Błasiak, Andrzej Chowaniec, Jan Chrzęszcz, Irena Czuma–Sienicka, Stanisław Cwiąkała, Leszek Dudziak, Michał Fraczek, Jan Gajewski, Stanisław Gdula, Zbigniew Gebauer, Andrzej Jakubiczka, Stanisław Jakubowski, Jarosław Jędrisko, Krzysztof Jonkisz, Roman Junosza–Podoski, Henryk Juszczak, Jan Kania, Józef Kania, Stanisław Korzeniowski (objęcie mandatu radnego RM 9.04.1992), Ryszard Kowalski, Lidia Krause (objęcie mandatu radnej RM 13.06.1991 zrzeczenie się mandatu 28.12.1993), Jerzy Krawczyk, Zbigniew Leraczyk, Józef Łopatka, Józef Moskał, Anna Musialska, Grażyna Nalepa, Mieczysław Niesyt, Józef Niesyto, Franciszek Nikiel, Julian Pichur, Mieczysław Popławski, Czesława Pszczolińska–Burczak, Piotr Ryszka, Ewa Sarecka, Piotr Smolana, Waclaw Sobieraj, Tadeusz Solski, Ryszard Szott, Rudolf Tyrna (śp.1992 wygaśnięcie mandatu radnego RM 27.02.1992), Edward Wątor, Jerzy Wiczorek, Teresa Wietrzna, Marek Zieja (śp.1994), Stefan Zuber.

W I kadencji samorządu Rada Miejska Bielska–Białej, pracująca w nowych warunkach społeczno–politycznych, musiała wytworzyć nową przestrzeń prawną i zwyczajową dla swoich działań. Poprzez statuty i regulaminy tworzono fundament pod funkcjonowanie samorządu lokalnego.

Jednym z pierwszych zadań było uporządkowanie spraw majątkowych miasta oraz wytyczenie kierunków jego rozwoju i ładu przestrzennego. W tym celu w 1991 roku utworzono Biura Rozwoju Miasta i rozpoczęto długi okres tworzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Wówczas także przyjęto program rozwoju turystyki oraz szukano pomysłów na złagodzenie skutków wielkiego bezrobocia, jakie wtedy panowało.

Pierwsza kadencja samorządu stała więc pod znakiem przejmowania od administracji rządowej zadań i komunalizacji majątku. Jednocześnie samorząd przekształcał przekazane mu instytucje, dostosowując je do nowej sytuacji społecznej i gospodarczej, dbając przy tym o normalne funkcjonowanie miasta.

W tym czasie za jakość dróg w mieście odpowiadał Referat Komunikacji i Utrzymania Dróg Wydziału Gospodarki Miejskiej.

1990

W styczniu przeniesiono giełdę samochodową z ul. Greczki na ul. Armii Czerwonej obok niedokończonyj hali sportowej. 1 marca radni, zgodnie z ubiegłoroczną uchwałą, zmienili nazwy ulic: Dzierżyńskiego na 11 Listopada, Dymitrowa na Piłsudskiego, Bohaterów Stalingradu na Ratuszową, plac i ul. ks. Ściegiennego na Marcina Lutera. 3 marca ulicę Lenina przemianowano na 3 Maja.

Prace remontowe wykonano na palcu Ratuszowym oraz na ulicach: Kierowej, Kołłątaja, Bohaterów Warszawy. Wykonano częściową przebudowę barier zabytkowych ul. 3 Maja, nawierzchni i zatoki autobusowej w ul. Piastowskiej. Przebudowano skrzyżowanie ul. Sikorskiego i Zamkowej, plac Wojska Polskiego, ul. Wilsona, Orzeszkowej, most na ul. Bestwińskiej, ul. Groblową, Laurową, Rybacką, centrum Komorowic (ul. Maluchów), ul. Olimpijską, Na Stawach, węzeł Hulanka. Chodniki wybudowano na ul. Wyzwolenia, Romanowicza.

1991

15 lipca przystąpiono do generalnego remontu ul. Sterniczej. Drogowcy pojawili się na ulicach: Kunickiego, Grota Roweckiego, Czajkowskiego, Wita Stwosza, Słowackiego, Mickiewicza, Cieszyńskiej (od browaru do placu targowiska), Startowej (krawężniki i kanalizacja teletechniczna), Skrajnej, Sobieskiego, Strażackiej (tu wytyczono skrzyżowanie), Sterniczej, Karpackiej, Konarowej, Szarotki, Cieszyńskiej (od browaru do Hulanki).

Rozpoczęto gruntowny remont mostu naprzeciwko „Bewelany” łączącego ul. Bystrzańską z ul. Nad Brzegiem oraz remont mostu na ul. Niepodległości.

1992

W lutym przeprowadzono remont podziemnego przejścia łączącego plac Chrobrego z ul. Barlickiego; m.in. zamontowano w nim gabloty.

20 lutego na wniosek Zarządu Miasta Rada Miejska podjęła uchwałę o nadaniu nowych nazw ulicom, nazwano wówczas ul. Puszczyków, ul. Szpaków, ul. Trzmielów, ul. Nad Jarem, ul. Czapli, ul. Zygmunta Drobniwicza, ul. św. Andrzeja Boboli, ul. Józefa Braka – przedłużenie ul. Narcyzów, ul. Złoczowska, ul. Wołyńska, ul. Jacka Soplicy – przedłużenie ul. Tkaczy, ul. Tymiankowa, ul. Mahoniowa, ul. Zimorodków – przedłużenie ul. Malborskiej, ul. Cygański Las, ul. Stefanki, ul. Karola Ambrożego, ul. Józefa Bożka, ul. Macieja Rataja, ul. gen. Andrzeja Galicy, ul. Hajduczka, ul. Stanisława Skarżyńskiego, ul. Margaretek, ul. gen. Franciszka Latinika, ul. Mariana Czecha, ul. Uroczysko, ul. Tadeusza Pietrzykowskiego.

Podjęto uchwałę o nadaniu nowych nazw osiedlom w mieście:

1. osiedlu budownictwa mieszkaniowego zawartego w ulicach: Olimpijska, Daszyńskiego, Komorowicka, Stażystów – nazwę osiedle Komorowickie;
2. osiedlu budownictwa mieszkaniowego zawartego w ulicach: Tuwima, Łagodna, Siewna, Urodzajna, Zł Kłósów (nazwa robocza os. Langiewicza) – osiedle. Złote Łany;
3. osiedlu budownictwa mieszkaniowego zawartego w ulicach: Wapienna, Solskiego, Norwida – nazwę osiedle Na Kopcu Lipnickim. Uchwała weszła w życie 1 marca 1992

W czerwcu przeprowadzono remont ul. Słowackiego na odcinku od Grunwaldzkiej do Sienkiewicza – wymieniono kostkę brukową.

1992 rok to również przebudowa ul. Buczka, remont kapitalny odcinka ul. Kamienickiej i Słonecznej, Łagodnej (na odcinku od ul. Zł Kłósów do ul. Jutrzenki), wykonanie zejścia wraz z chodnikiem z ul. Żywieckiej do stacji kolejowej Leszczyny, wykonanie nawierzchni (ul. Kosmiczna), wykonanie przepustu (ul. Darniowa), remont kapitalny części ul. Tadeusza, nakładka asfaltobetonowa ul. Jagienki i Potok, Karpacką, wykonanie remontu kapitalnego odcinka ul. Niwnej, Królewskiej (na odcinku od ul. Warszawskiej do Katowickiej), Spółdzielców, Spadzistej, Lotniczej, remont kapitalny części ul. Brodzińskiego.

1993

Pierwszego maja, zgodnie z uchwałą RM, podjęto jeszcze w grudniu ub. zmieniono nazwy ulic: Stanisława Bularza na Piwowarską, Józefa Niedzielskiego na św. Anny, Gerszona Bogena Dua na Cechową, Alfreda Lampego na Leopolda Staffa, Mariana Kasprzaka na Józefa Chełmońskiego, Ostapa Dłuskiego na Lucjana Rydla, Henryka Rutkowskiego na Hetmana Jana Zamojskiego, Józefa Wieczorka na kpt. Henryka Boryczki, Jedności Robotniczej na Tadeusza Regera, Brzozową na Przechód Dworcowy, Młyną na Zosi, Sierocą na Wąską, Hanki Sawickiej na Towarzystwa Szkoły Ludowej, 22 Lipca podzielono na Fałata i Browarną, Brygadzystów na Armii Krajowej, Barokową na Bohaterów Getta, plac Obrońców Pokoju na Adama Mickiewicza.

8 października oddano do użytku odremontowany odcinek ul. Sobieskiego od hufca do kościoła św. Stanisława.

W 1993 r. wykonano balustradę przy rzece Białej na ul. 11 Listopada, wyremontowano ul. Łukową, Przechód Schodowy koło NOT-u, nastąpiło poszerzenie ul. Broniewskiego, powstał chodnik w rejonie skweru przy ul. PCK –Broniewskiego, przebudowano ul. Orkana i Słowackiego, przeprowadzono remonty ul. 1 Maja, Powstańców Śląskich oraz placu przed teatrem, wykonano chodniki (ul. Komorowicka, Buczka, Ratuszowa, Krasińskiego), podesty (ul. Schodowa), remont przejścia podziemnego (ul. Piastowska, Lwowska, 3 Maja – plac Chrobrego), remont bariery zabytkowej (ul. 1 Maja), remont muru oporowego (ul. Słowackiego), remont odcinków ulic Akademii Umiejętności i Majakowskiego, Jutrzenki, Zapolskiej, Mierniczej, Jaśminowej (do ul. Bolesława Śmiałego, Wczasowa, Łęgowa), budowę ul. Krowoderskiej, barierek ochronne (ul. Cyprysowa), remont wlotu (ul. Stolarska, Niska), remont mostu przy ul. Olszówka, przebudowę przepustu przy ul. Sobieskiego, Klubową, Zapłocie Małe, Sarni Stok, remont (ul. Wędrowców), Błotną, Filarową, Marzanny, Hanki, Swiatopełka, Zniczową, Handlową, Klasyków, Wojskiego, remont (ul. Karpacka do ul. Kolistej), przejście dla pieszych (ul. Kolistą), budowę kanalizacji sani-

tarnej i deszczowej (ul. Karpacka), budowę muru (ul. Jazowa), remont łącznika ul. Babiogórskie i Orzeszkowej, Piechurów, Uczniowską, Krausa, Montażową, Cegielnianą, Siostry M. Szewczyk, kanalizację deszczową (ul. Nowy Świat), Leszka Czarnego, Witosa, Krakowską, Polną, Odrzańską, Lipnicką, Ks. Brzóska, Saneczkową, Mierniczą, Spółdzielców, Tańskiego i Wodną.

1994

W lutym wybudowano mostek przy ul. 1 Maja.

15 kwietnia przemianowano ulice: 12 Lutego na Adama Bunscha, 8 Marca na Mieczysława Boruty–Spiechowicza (od Legionów do Wyzwolenia, środkowy odcinek włączono do Wapiennej, odcinek od Ludwika Solskiego do końca na Heleny Modrzejewskiej), Peryferyjną na Bolesława Leśmiana, Łozową na Maksymiliana Kolbego, Maluchów na św. Jana Chrzciciela, Nad Brzegiem na Stanisława Maczka i Jana Kusia. Wybudowano przejście podziemne pod ul. gen. Andersa.

II KADENCJA – LATA 1994–1998

Prezydium Rady Miejskiej

przewodniczący Rady Miejskiej: Marian Antonik (30.06.1994 – 27.06.1995)

Henryk Juszczyk (od 27.06.1995 do końca kadencji)

wiceprzewodniczący: Henryk Juszczyk (30.06.1994 – 27.06.1995)

Jerzy Balon (30.06.1994 do końca kadencji)

Jan Kania (27.06.1995 do końca kadencji)

Zarząd Miasta Bielska–Białej (7.07.1994 – 15.12.1998)

1. Zbigniew Michniowski – prezydent miasta (7.07.1994 – 27.06.1995)
2. Zbigniew Leraczyk – prezydent miasta (27.06.1995 – 15.12.1998), wiceprezydent (16.07.1990 – 27.06.1995)
3. Jerzy Krawczyk – wiceprezydent miasta (7.07.1994 – 15.12.1998)
4. Marian Antonik – wiceprezydent miasta (27.06.1995 – 15.12.1998)
5. Jan Chrząszcz – wiceprezydent miasta (7.07.1994 – 27.06.1995)

członkowie Zarządu Miasta:

6. Stanisław Jakubowski (7.07.1994 – 27.06.1995)
7. Krzysztof Jonkisz (7.07.1994 – 27.06.1995)
8. Jan Kania (7.07.1994 – 27.06.1995)
9. Janisław Grondys (27.06.1995 – 15.12.1998)
10. Franciszek Nikiel (27.06.1995 – 15.12.1998)
11. Andrzej Poraniewski (27.06.1995 – 15.12.1998)
12. Henryk Kenig (10.03.1998 – 15.12.1998)

sekretarz miasta – Grzegorz Tomaszczyk (4.10.1990 – 13.04.1999)

skarbnik miasta – Anna Łakomska (1.01.1993)

Radni Rady Miejskiej: Marian Antonik, Jerzy Balon, Elżbieta Bińczak–Hańderek, Władysław Błasiak, Ryszard Chodorowski, Jan Chrząszcz, Antoni Ciućka, Joanna Dominik, Zbigniew Gebauer, Dariusz Giertler, Janisław Grondys (śp.1998, do wygaśnięcia mandatu radnego RM 9.02.1998), Jacek Grzbiela, Wiesław Handzlik, Ludwik Hejny, Andrzej Jakubiczka, Stanisław Jakubowski, Krzysztof Jonkisz, Henryk Juszczyk, Jan Kania, Stanisław Kania, Elżbieta Kaźmirowicz, Henryk Kenig, Paweł Kilarski, Jerzy Krawczyk, Witold Kubik, Artur Lekki, Zbigniew Leraczyk, Ewa Liszka–Gąsior, Anna Musialska, Grażyna Nalepa, Mieczysław Niesyt, Józef Niesyto, Franciszek Nikiel, Stanisław Noworyta, Janusz Okrzesik, Stanisław Piecuch, Andrzej Poraniewski, Barbara Redkowska, Eugeniusz Rosner, Piotr Ryszka, Stanisław Ryszka, Jan Sachajko (objęcie mandatu radnego RM 10.03.1998), Leszek Stasiowski, Mirosław Styczeń, Henryk Urban, Barbara Waluś.

Już pod koniec pierwszej kadencji samorząd Bielska–Białej zdecydował się na program pilotażowy, przejmując od administracji rządowej m.in. szkoły średnie, służbę zdrowia, placówki kultury i pomocy społecznej.

Najważniejszym wydarzeniem drugiej kadencji była wizyta Ojca Świętego Jana Pawła II w Bielsku–Białej 22 maja 1995 roku.

Z myślą o bezpiecznym ruchu pieszych w handlowych i zabytkowych częściach śródmieścia zamknięto dla samochodów ulice 11 Listopada i Cechową oraz bielski Rynek i plac św. Mikołaja, co najczęściej połączone było z modernizacją nawierzchni. Gruntownie przebudowano także pl. Wolności przywracając mu stylowy wystrój.

MIEJSKI ZARZĄD DRÓG NA SWOIM

Aby łatwiej zarządzać układem komunikacyjnym miasta i modernizować go, utworzono Miejski Zarząd Dróg. Ta kluczowa decyzja zapadła 21 marca 1995 r. Dotychczasowy Referat Komunikacji i Utrzymania Dróg działający w ramach Wydziału Gospodarki Miejskiej teraz stał się jednostką budżetową o nazwie Miejski Zarząd Dróg w Bielsku–Białej. Celem jego działalności, jak czytamy w uchwale, *jest pełnienie funkcji zarządcy dróg i zarządu ruchu na drogach publicznych w granicach administracyjnych miasta Bielska–Białej. Siedzibą jednostki ma być budynek przy ul. Grażyńskiego 10, a dyrektora powołuje Zarząd Miasta*¹. Uchwała wchodziła w życie z dniem podjęcia, a podpisał ją wiceprzewodniczący RM Henryk Juszczak.

Nowy szyld - stare dziury

Zamieszanie towarzyszyło w marcu pracy Wydziału Gospodarki Miejskiej w bielskim Urzędzie Miejskim. Petenci nie wszystko mogli załatwić, bo rozeszły się wieści o niepewnej przyszłości wydziału, a zastępca naczelnika Krzysztof Halski, zajmujący się sprawami komunikacji i utrzymania dróg - zachorował. Sytuacja zaczęła się wyjaśniać w drugiej połowie miesiąca. Zamiast wzmożonego łatania dziur, doczekaliśmy się zmiany urzędowych szyldów i stołków.

Najpierw Zarząd Miasta odwołał ze stanowiska wicenaczelnika Halskiego, a parę dni później radni, na wniosek wiceprezydenta Jerzego Krawczyka, powołali przedsiębiorstwo komunalne - Miejski Zarząd Dróg. MZD przejmuje obowiązki Referatu Komunikacji i Utrzymania Dróg Wydziału Gospodarki Miejskiej. Od kwietnia nie ma więc wspomnianego referatu (o czym UM mieszkańców nie powiadomił), a w jego pomieszczeniach przy ul. Grażyńskiego 10 rozpoczął działalność Miejski Zarząd Dróg z dotychczasową referatową obsadą. Obowiązki dyrektora pełni Andrzej Kostrzyński, a na rozstrzygnięcie czeka konkurs na dyrektora MZD. Nowe przedsiębiorstwo ma - wedle wiceprezydenta Krawczyka - prowadzić drogowe inwestycje racjonalniej, skuteczniej i taniej niż zlikwidowany referat. Mieszkańcy oceniają to już wkrótce nie po nowych szyldach, lecz po ilości załatwianych ulicznych dziur. (zn)

Kronika Beskidzka nr 14, 6.04.1995 r. s. 2

Lokalna prasa oczywiście na swój sposób odnotowała ten fakt. Po pierwsze zauważyła, że nowa jednostka zostaje powołana z dniem 1 kwietnia, więc niejako na prima aprilis, a tekst wymownie zaty-

¹ Por. uchwała nr XII/123/95, Rady Miejskiej w Bielsku–Białej z dnia 21 marca 1995.

tułowała: „Nowy szyld – Stare dziury”. Tymczasowym dyrektorem został Andrzej Kostyński² (od 12 kwietnia pełnił funkcję głównego inżyniera – zastępcy dyrektora). Wkrótce Zarząd Miasta postanowił powołać Wojciecha Walusia na stanowisko dyrektora Miejskiego Zarządu Dróg w Bielsku-Białej – najpierw uchwałą nr 151/95 z 6 kwietnia 1995 r. na okres od 12 kwietnia do 11 lipca 1995 r., a po tym okresie uchwałą nr 152/95 z 13 lipca 1995 r. – bezterminowo.

W tym czasie do najważniejszych inwestycji drogowych wykonywanych przez MZD należy zaliczyć:

- przebudowę ul. Partyzantów na wysokości Apeny,
- poszerzenie ul. Żywieckiej od ul. Krakowskiej do ul. Poniatowskiego,
- poszerzenie skrzyżowania ul. 3 Maja z ul. Wałową,
- budowę drugiego pasa jezdni ul. Lwowskiej,
- budowę ronda kompaktowego na skrzyżowaniu ulic Komorowickiej, Kwiatkowskiego i Czerwonej,
- poszerzenie ul. Cieszyńskiej na Hulance,
- przebudowę skrzyżowania ulic Żywieckiej, Krakowskiej, Stojałowskiego i Lipnickiej,
- budowę odcinka ul. Andersa i połączenie jej z ul. Partyzantów,
- rozpoczęcie budowy ronda kompaktowego na skrzyżowaniu ulic Cieszyńskiej, Szarotki i Stawowej.

Zwłaszcza prace na ul. Andersa i Żywieckiej ułatwiły komunikację między dzielnicami i tranzyt w kierunku Żywca.

Oprócz tego na ulicach pojawiła się nowa sygnalizacja świetlna, a istniejącą dotychczas zastąpił nowoczesny system akomodacyjny (dostosowujący kierowanie ruchem do jego natężenia).

1995

Najważniejszym problemem, przed którym stanął MZD, była budowa obwodnic. W godzinach szczytu miasto dosłownie się zatykało. I nic dziwnego – cały ruch tranzytowy biegł przez centrum. Przypomnijmy – był to efekt decyzji podjętych w 1974 roku, kiedy zlikwidowano tramwaje i zdecydowano się na wyburzenia, żeby ułatwić przejazd samochodom. Teraz problem się nasilił, gdyż podwoiła się liczba samochodów, a dróg nie przybyło. Biuro Rozwoju Miasta na czerwcowej sesji RM przedstawiło koncepcję zmian.

– Cały przyszły układ komunikacyjny podzielić można na zewnętrzny i wewnętrzny. Ten zewnętrzny, to ruch o randze krajowej – droga ekspresowa do Cieszyna z dwoma węzłami na osi ul. Klubowej i Międzyrzeckiej oraz obwodnica wschodnia prowadząca ruch na Żywiec i Zwardoń. Te drogi muszą zostać sfinansowane ze środków centralnych – przekonywał dyrektor BRM Stanisław Gawlas.

Wiceprezydent Marian Antonik zapowiedział: – Będziemy poprzez naszych parlamentarzystów starać się o pieniądze rządowe, zwłaszcza na obwodnicę wschodnią, która będzie fragmentem drogi międzynarodowej wiodącej do przejść granicznych. Tego zadania gmina nie jest w stanie samodzielnie finansować.

Już wtedy było wiadomym, że dla miasta podstawowe znaczenie ma układ wewnętrzny – te odcinki dróg, które pozwolą przenieść główny ruch poza samo centrum, ale w okolice niezbyt odległe. Zdaniem specjalistów powinien się on odbywać obwodnicą zachodnią, biegnącą ulicami Klubową i gen. Andersa do Bystrzańskiej. Niezbędne jest poszerzenie ul. Żywieckiej, zbudowanie tak zwanej średnicowej łączącej ul. Żywiecką z Hulanką poprzez PCK, 1 Maja, Michałowicza. Równoległa do ul. Monte Cassino ul. Czerwona usprawni ruch w tej dzielnicy. Łącznikiem uzupełniającym ma być ul. Piekarska.

W pierwszej więc kolejności czekają miasto: poszerzenie Żywieckiej, zbudowanie ulicy średnicowej i obwodowej zachodniej – donosiła prasa.

NIE DLA ZACHODNIEJ OBWODNICY!

Zanim Rada Miejska zapoznała się z koncepcją Biura Rozwoju Miasta, odbyła się wizja w terenie. Najwięcej uwagi poświęcono przebiegowi obwodowej zachodniej, gdyż wyznaczenie jej ulicą Klubową

2 Por. uchwała nr 129/95 Zarządu Miasta Bielska-Białej z 30 marca 1995.

wzbudziło protesty grupy mieszkańców i służb ochrony zabytków, jako że trasa miała przebiegać w pobliżu zabytkowego kościoła św. Stanisława.

Podczas wyjazdu szef BRM Stanisław Gawlas pokazywał dokładnie, którędy ma przebiegać droga. Miała zostać odsunięta od kościoła, przeprowadzona pod wiaduktem kolejowym, a potem terenem niezabudowanym, po obrzeżach osiedla Piastowskiego łączyłaby się z ul. Piastowską jeszcze przed Hulaną. Radni obejrzeni też inną możliwość poprowadzenia obwodnicy proponowaną przez przeciwników Klubowej – połączenia Starego Bielska z Cieszyńską ulicą Stawową. Większość zdawała się być przekonana do projektu Biura Rozwoju Miasta.

Jednak czerwcowy debata Rady Miejskiej nie zakończyła się konkretną uchwałą, pojawiły się bardzo mocne protesty mieszkańców z osiedla Piastowskiego, którzy nie dali się na razie przekonać do bliskiego sąsiedztwa obwodowej zachodniej.

16 września odbyło się kolejne zebranie mieszkańców Starego Bielska i osiedla Piastowskiego w sprawie obwodowej zachodniej.

Zaproszenie na zebranie przyjęli: Marian Pilichiewicz, dyrektor Wydziału Ochrony Środowiska Urzędu Wojewódzkiego, Wojewódzki i Miejski Konserwator Przyrody, Julian Kołodziej z Ośrodka Dokumentacji Zabytków w Warszawie, profesor Ewa Chojecka, historyk sztuki, przedstawiciel Stowarzyszenia Inżynierii i Techniki Komunikacji, siedmiu radnych. Na spotkaniu wywiązała się żywiołowa dyskusja.

– *Sprawa ciągnie się od półtora roku. Wysłaliśmy dziesiątki pism, na które urząd nie odpowiada. My, mieszkańcy osiedla Piastowskiego i ul. Klubowej nie zgadzamy się na poprowadzenie drogi czteropasmowej, którą ma przejeżdżać co 3 sekundy samochód. Projektanci powiedzieli nam, że utrudniamy im prace jako rady osiedlowe. Nikt nie liczy się z naszą opinią i protestami* – mówiła Melania Baran.

Najpoważniejszy problem – obok uciążliwości przyszłej trasy dla mieszkańców – to ochrona zabytku – kościoła św. Stanisława. Jego zagrożenie stało się już głośnie nawet w stolicy. – *Są dwa sposoby niszczenia zabytków, można je wysadzić w powietrze przy pomocy jednorazowego ładunku, można obok nich poprowadzić ruchliwą drogę. Skutek jest ten sam* – stwierdził radny i szef Komisji Kultury i Ochrony Zabytków Rady Miejskiej Andrzej Jakubiczka, dodając: *Przy zatwierdzaniu planu ogólnego zastrzeżliśmy, by szukać rozwiązań wariantowych. Biuro Rozwoju Miasta działa tak, jakby było mu wszystko jedno, którędy pójdzie obwodowa, byle to było ulicą Klubową.*

Stefan Korzonkiewicz stwierdził, że miastu brakuje opracowania na temat kompletnego układu komunikacyjnego, że projektuje się ulice bez wcześniejszego studium uciążliwości, bez ekspertyz.

Wojciech Błaszak ze Stowarzyszenia Architektów zwrócił uwagę na fakt, że koncepcja układu przestrzennego miasta powinna zostać wyłoniona w drodze konkursu, co dałoby wiele innych możliwości, niż te wymyślane przez jedno Biuro Rozwoju Miasta, podlegające Urzędowi Miejskiemu. Radny Henryk Urban powrócił do własnego pomysłu, by trasę poprowadzić tunelem pod wzgórzem. – *Główny Komitet Ochrony Zabytków w Warszawie wydał jednoznaczną opinię – nawet 100–200 metrów oddalenia drogi od kościoła nie da gwarancji jego bezpieczeństwa. Potrzebne jest opracowanie koncepcji układu przestrzennego miasta na dalszą przyszłość, bo takiej brak. To, co projektujemy, jest już spóźnione o kilka lat* – powiedziała profesor Ewa Chojecka,

Radna Anna Musialska odczytała list profesora Tadeusza Chrzanowskiego z Krakowa, który wyrażał niepokój o los zabytkowego kościoła.

Urzednicy z Urzędu Wojewódzkiego podkreślili, że rozwiązanie problemu pozostaje w gestii samorządu lokalnego, a uchwalony przez Radę Miejską plan ma moc prawa miejscowego i jeśli droga miałaby przebiegać Babiogórską i Stawową – jak proponuje rada os. Piastowskiego – to plan trzeba zmienić. Wymagana prawnie jest ekspertyza uciążliwości przyszłej drogi dla środowiska.

Nikt nie przeczył, że miastu potrzebna jest obwodowa zachodnia, zgodzono się też, że dopiero wschodnia obwodnica rozwiąże problem tranzytu. Jednak poszerzenie ul. Klubowej zebrani uznali za niemożliwe.

W uchwale przyjętej na koniec, mieszkańcy upoważnili rady osiedli „Stare Bielsko” i „Piastowskie” do wystąpienia do Rady Miejskiej o opracowanie studium komunikacyjnego dla miasta.

Przytaczam szeroko te argumenty, gdyż takie stanowisko w sprawie planowania przebiegu dróg jest powszechne. W myśl legendarnego już dzisiaj powiedzenia „jestem za, a nawet przeciw”. Wszyscy domagają się wygodnych i szybkich arterii komunikacyjnych, ale... daleko od własnego miejsca zamiesz-

kania. Tego typu działania oprócz braku środków przez długie lata blokowały powstanie zachodniej obwodnicy miasta. O czym jeszcze nie raz przeczytamy w tym opracowaniu.

PRACE NA ULICACH MIASTA

W maju ulica łącząca ul. Żeromskiego z Piastowską dostała za patrona Karola Korna. Lipiec to czas remontu ul. Partyzantów na odcinku od ul. Karpackiej do Leszczyńskiej. Natomiast w sierpniu nastąpiła przebudowa skrzyżowania ul. Stojałowskiego z ul. Buczka – zburzono dom przy tym skrzyżowaniu.

1 września zamknięto dolny odcinek ul. gen. Andersa i rozpoczęto etap prac nad połączeniem tej ulicy z ul. Partyzantów. Przystąpiono do brukowania ul. Cechowej i zamknięto ją dla ruchu kołowego, przekształcając ją w deptak.



Ulica Cechowa, 1995 r.

Prowadzono też budowę ścieżek rowerowych – trasa wiodła ul. Zawodzie, wzdłuż Bulwarów Straceńskich, przecinając ul. Żywiecką i Leszczyńską, Partyzantów, Bystrzańską i do parkingu przy ul. Karbowej.

Tak o pracach remontowych pisała prasa w sierpniu: *Najbardziej uciążliwy jest remont odcinka ul. Partyzantów koło „Apeny”, gdzie drugi już miesiąc trwa wymiana nawierzchni na obu jezdniach. W tej chwili samochody poruszają się po podkładzie jezdni prawej, lewa jest rozkopana. Zakończenie prac na tym odcinku wraz z położeniem asfaltu na obu jezdniach ma nastąpić do końca sierpnia.*

Na ul. Cechowej przeprowadzono remont nawierzchni. Budowano mosty wzdłuż ulic w Bystrej. Dokonano modernizacji ul. Buczka, gdzie powstał prawoskręt. Nastąpiło też zamknięcie ul. Armii Krajowej w związku z budową dalszego odcinka al. Władysława Andersa. Prace zaplanowano tam do 30 maja 1996 roku. W październiku zakończył się pierwszy etap budowy przejścia podziemnego w centrum Wapienicy przy ul. Cieszyńskiej. W tym też czasie zakończono budowę trzeciego pasa fragmentu ul. Żywieckiej od ul. PCK do Poniatowskiego.

Remont nawierzchni przeprowadzono na ulicy Wyzwolenia, na odcinku od ul. Czerwonej do pętli oraz na ul. Grażyńskiego, na odcinku od ul. Mostowej do Okrzei. Nową nawierzchnię otrzymał fragment ul. 1 Maja od mostu do skrzyżowania z ul. Partyzantów. Przeprowadzono prace modernizacyjne włączenia ul. Wałowej do ul. 3 Maja.

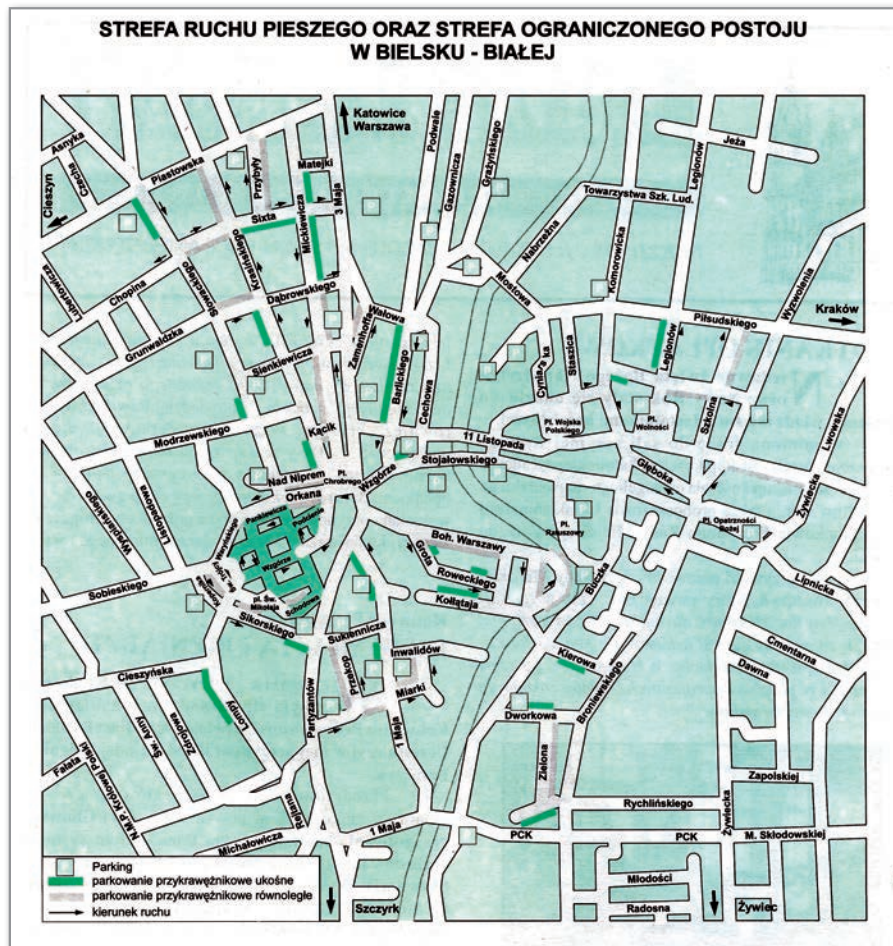
W październiku zamontowano na ul. Partyzantów, Bestwińskiej i Leszczyńskiej punktowe odbłaski – Bielsko-Białe było pierwszym miastem w Polsce, gdzie zastosowano takie rozwiązanie.

1 grudnia nazwano nowymi nazwami 135 ulic w mieście.

1996

1 lutego zaczęły działać strefy płatnego postoj w centrum miasta. W tamtym czasie nie podlegały one Miejskiemu Zarządowi Dróg, jednak w ich powstanie na lata sposób określiło sposób parkowania i poruszania się po mieście.

Przetarg na obsługę stref wygrała firma Urbis. 25 stycznia 1996 r uruchomione zostało Biuro Stref Płatnego Postoj, mieszczące się przy ul. Barlickiego 15 na I piętrze. Tam można było nabyć karty abonamentowe i identyfikatory.



Mapa stref parkowania, 1996 r.

Z ważniejszych zadań inwestycyjnych planowanych do realizacji w roku 1996 i planowane nakłady wraz z ewentualnymi dotacjami wyglądały następująco:

- ulice, mosty, wiadukty 7 873 321,00 zł
- Miejski Zarząd Dróg 7 444 321,00 zł
- modernizacja ulic – zadania kontynuowane (Cieszyńska, Południowa, Osterwy, Żywiecka, Nowo-Piastowska, os. Ks. Brzóska, ul. Tkaczy, ścieżki rowerowe, Wapienica – przejście) 6 390 000,00 zł.
- ścieżki rowerowe 100 000,00 zł
- modernizacja ulic i placów – zadania nowo rozpoczynane (pl. Wolności, 11 Listopada, Karpacka, obwodowa wschodnia, parking ul. Broniewskiego) 864 321,00 zł.
- przebudowa ul. Cyniarskiej 429 000,00 zł.
- oświetlenie ulic 600 000,00 zł.



Ul. Żywiecka

RADNY DZIĘKUJE

Każdy, kto pamięta charakter tamtych sesji Rady Miejskiej, wie, że w ramach interpelacji radni krytykują i ogólnie rzecz ujmując przekazują sprawy do załatwienia. Tym razem na marcowej sesji jedno wystąpienie miało charakter odmienny. Radny Piotr Ryszka powiedział:

Wczoraj otwarte zostało przejście podziemne w Wapienicy. Jest to spełnienie postulatów przedwyborczych i oczekiwania mieszkańców, którzy przyszedli mi podziękować. Nie czułem się adresatem tych podziękowań, dlatego przekazuję je na ręce Rady Miejskiej, która zdecydowała o budowie, Zarządu Miasta, Miejskiego Zarządu Dróg. Przytaczam tę wypowiedź, gdyż w tamtym czasie bardzo rzadko pojawiały się podziękowania dla drogowców

PRACE NA DROGACH

W maju zamknięto połowę ul. Broniewskiego i przekształcono ją w płatny parking. Wybudowano mur oporowy oraz chodnik na pl. Smolki.

W lipcu dobiegły końca prace nad połączeniem al. gen. Andersa z ul. Bystrzańską. Jednocześnie rozpoczęto kolejny etap – połączenia al. gen. Andersa z ul. Żywiecką. Docelowo aleja miała połączyć się z ul. Bohaterów Monte Cassino, co pozwalało zamknąć obwodową miejską okalającą centrum.



Ulica Andersa, 1996 r.

W tym samym roku poszerzono ul. Cieszyńską na odcinku od Hulanki do ul. Wrzosowej, gdzie powstały 4 pasy z zatokami autobusowymi. Zakończona została przebudowa ul. Lwowskiej z lewoskrętem na ul. Krakowską oraz budowa lewoskrętu w ul. Wałową z ul. 3 Maja. Powstał również prawoskręt w ul. Czechowicką z ul. Warszawskiej. Prowadzono remont kapitalny wiaduktu na ul. Warszawskiej.

Z jednej strony MZD zebrał pochwały za szybkie tempo prac, z drugiej był krytykowany np. za pomysł zbudowania kosztownego, bo granitowego muru oporowego na pl. Smolki, chociaż ewidentnie ta inwestycja wpłynęła na poprawę estetyki placu.

Oprócz inwestycji w centrum nową nawierzchnię otrzymała w okolicach szkoły ul. Filarowa. 1 sierpnia oddano na Osiedlu Karpackim przejście podziemne.

Dużym zadaniem inaugurowanym w tym roku była przebudowa placu Wolności, która, jak zakładano, miała potrwać do końca czerwca roku 1997. Plac miał otrzymać nową nawierzchnię, oświetlenie i małą architekturę.

Wspólnie ze spółką wodociągową „Aqua” MZD prowadził remonty na ul. Szkolnej i Sobieskiego. We wrześniu rozpoczęto modernizację ul. Piłsudskiego i nastąpiło otwarcie skrzyżowania al. gen. Andersa z ul. Bystrzańską – oficjalnie odbyło się to 21 września jako otwarcie nowego odcinka alei gen. Andersa – fragmentu planowanej obwodnicy śródmiejskiej.

Tak pisała o tym prasa: *Pół godziny wcześniej, w sobotę 21 września, jeszcze malowano pasy na nowym odcinku al. generała Andersa, by parę minut po godzinie 11.00 uroczyste otworzyć tutaj ruch. Na ten moment zaproszeni zostali goście i wykonawcy, przedstawiciele środków przekazu. Najpierw wszyscy przejechali samochodami nową nawierzchnię, a potem wicewojewoda Jan Wysogład i prezydent Zbigniew Leraczyk przecięli symboliczne wstęgi na dwóch rozjazdach nowego skrzyżowania, a Krystyna Pasierbek nadzorująca komunikację wojewódzką i wiceprezydent Jerzy Krawczyk na*

trzecim. Kierowcy i pasażerowie samochodów, które przejechały po raz pierwszy oficjalnie przez nowe skrzyżowanie, wyrażali swe zadowolenie, klaszcząc i machając do otwierających. W tym samym czasie zostały włączone światła na skrzyżowaniu, zrobiło się małe zamieszanie, bo kierowcy zastali nagle nową sytuację. Przejście dla pieszych pokonał bezpiecznie przy zielonym świetle przewodniczący Rady Miejskiej Henryk Juszczyk.

Al. gen. Andersa realizowana była w dwóch etapach. Pierwszy był realizowany w latach 1991–93 i kosztował 1 179 300 ZŁ (w cenach z tamtych lat). Śląskie Przedsiębiorstwo Robót Drogowych wykonało wtedy 9 800 m kw nawierzchni. Konieczne były też roboty towarzyszące – wyburzenia 7 budynków, regulacja potoku Kamienickiego, wykonanie kanalizacji deszczowej, przebudowa kanalizacji, wodociągu i gazociągu. Do ruchu ta droga została oddana w roku 1994, kiedy to rozpoczęła się budowa przejścia podziemnego zakończona dopiero latem tego roku. Drugi etap objął prace pozwalające połączyć nową drogę z ulicą Partyzantów. Trzeba było wykonać 390 m bież. drogi, 7810 m² jezdni,



Otwarcie drogi: Prezydent Z. Leraczyk, wojewoda J. Wysogład, wice prezydent J. Krawczyk.

blisko 5 tys. m² chodników. Powstał przy tej okazji tor ścieżki rowerowej o długości 800 m. Sporo też było robót towarzyszących. Przebudowany musiał zostać przepust w ul. Zajazdowej, zbudowany przepust ul. Chłodnej, kanał pod al. Andersa i zabezpieczenie ciepłociągu. Powstały nowe odcinki kanalizacji deszczowej, konieczna była dalsza regulacja potoku Kamienickiego, budowa zatoki autobusowej oraz przebudowa istniejącego na tym terenie uzbrojenia. Konieczne było też sfinansowanie wykupu terenów i odszkodowań. Na całość tych prac w I i II etapie gmina Bielsko–Biała wydała 1 950 000 zł, a Urząd Wojewódzki 1 420 000 zł. Projektowali drogę Wojewódzkie Biuro Projek-

tów i firma Allcon. Generalnym wykonawcą był Eurobud, inwestycję prowadził Miejski Zarząd Dróg. I tak, choć później niż przewidywały pierwotne plany, miasto doczekało się ważnego dla całej komunikacji rozwiązania drogowego, które będzie kontynuowane. W planach i to już najbliższych, jest przedłużenie al. gen. Andersa do ul. Żywieckiej³.

Cały czas miasto prowadziło rozliczne starania o budowę obwodnicy zachodniej i wschodniej, gdyż podstawowym warunkiem dla dynamicznego rozwoju regionu i miasta, o czym nikogo nie trzeba przekonywać, jest sprawny i funkcjonalny układ komunikacyjny. Jest on jednak funkcją uwarunkowań geograficznych, urbanistycznych, gospodarczych, historycznych, społecznych, ale również politycznych.

Jerzy Krawczyk, wiceprezydent Bielska–Białej, odpowiedzialny wtedy za drogi przekonywał, że wszystkie te uwarunkowania, w zestawieniu z niewspółmiernie małymi nakładami na rozwój sieci drogowej w latach poprzednich dla Bielska–Białej spowodowały bardzo trudną sytuację w chwili obecnej dla wszystkich użytkowników ruchu i dalszego dynamicznego rozwoju miasta. Istniejący układ komunikacyjny jest niewydolny i potrzebuje działań w bardzo wielu miejscach. Potrzebna jest nie tylko ochrona i utrzymanie już istniejących dróg, chodników i obiektów inżynierskich, ale przede wszystkim modernizacja i budowa nowych odcinków dróg. Dla Bielska–Białej celem strategicznym to budowa obwodnic. Zarówno tych zewnętrznych – dla obsługi ruchu tranzytowego, ale również tych odcinków obwodnic wewnętrznych dla ruchu między dzielnicowego. Jak przekonywano, układ obwodnicy zewnętrznej poprzez budowę drogi ekspresowej w kierunku na Zwardoń pozwoli na poprowadzenie tranzytu zarówno z Cieszyna i Katowic, jak i Żywca i Krakowa po obrzeżach miasta. Układ obwodnicy wewnętrznej – pierścienia łączącego poszczególne dzielnice, utworzonego z ulic Monte Casino – Niepodległości – Lwowskiej – Żywieckiej – Andersa – Klubowej, umożliwi sprawne przemieszczanie się z jednego końca miasta na drugi bez potrzeby wjeżdżania do centrum.

3 Por. „Magazyn Ratuszowy” nr 23/43 26.09.1996. s. 3.



Ul. Żywiecka

JESIENNE DROGI

Nastąpiło poszerzenie ul. Żywieckiej na odcinku od ul. PCK do ul. ks. Stojałowskiego. Był to kolejny etap modernizacji, którego efektem końcowym miała być jezdnia czteropasmowa przynajmniej od skrzyżowania z ul. ks. Stojałowskiego do ul. Łagodnej – miejsca włączenia przedłużonej al. gen. Andersa.

Od tego roku jeździliśmy nową jezdnią ul. Lwowskiej.

W listopadzie po rocznym remoncie kapitałnym (od wzmacniania fundamentów i pozostałych elementów nośnych konstrukcji po nową nawierzchnię, bariery i oświetlenie) przywrócono do ruchu 180 m wiaduktu w ciągu ul. Warszawskiej. Zakończono również prace przy budowie kanalizacji deszczowej i poszerzeniu ul. Żywieckiej na odcinku od ul. Stalowej do Rolnej.

W roku 1996 wybudowane zostały kilometry nowych dróg mających charakter dróg zbiorczych związanych z remontami i budową nowych chodników. Wykonano m.in. chodniki przy ulicach: Filarowej, Olszówki, Broniewskiego, Jutrzenki, Wyspiańskiego, Mickiewicza, Łukasiewskiego, Mieszka I, Wadowickiej, Doliny Miękusiej, Krasińskiego, Słowackiego. Powstały również setki metrów nowych kanalizacji deszczowych m.in w ulicach: Sobieskiego, Jutrzenki, Pawiej, Grażyny.

W 1996 roku rozpoczęto duży remont kapitałny nawierzchni i podziemnego uzbrojenia w ul. Piłsudskiego, który z uwagi na warunki atmosferyczne przerwano i postanowiono zakończyć wiosną 1997. Trwała też przebudowa nawierzchni placu Wolności. Efektem robót w 1996 roku był również następny etap remontu kapitałnego ul. Głębokiej oraz ul. Szkolnej.

SYGNALIZACJE ŚWIETLNE

Osobnym zagadnieniem była modernizacja istniejących i budowa nowych sygnalizacji świetlnych. W 1996 r. powstały cztery nowe sygnalizacje w ciągu ulic Niepodległości/Daszyńskiego, Słowackiego/Piastowskiej, Żywieckiej/PCK oraz na skrzyżowaniu al. Andersa i Partyzantów, a zmodernizowane zostały: Piastowska/3 Maja, Karpacka/Partyzantów, Leszczyńska/Partyzantów. Rozbudowa i modernizacja została dokonana na skrzyżowaniu Michałowicza/Partyzantów oraz Cieszyńska/Jesionowa. Prasa donosiła: *Przy modernizacji sygnalizacji wymieniono sterowniki (urządzenia mikroprocesorowe sterujące zmianą światła w sygnalizatorach) na takie, które realizują tryb pracy acyklicznej i reagują na sygnały z pętli indukcyjnych „schowanych” pod nawierzchnią asfaltową na każdym pasie w obrębie skrzyżowania. Obrazowo oznacza to, że jeżeli z jakiegoś kierunku nie nadjeżdża samochód, to dla tego kierunku sterownik „nie zapali zielonego światła”, aż do czasu, kiedy pojazd przejedzie nad pętlą indukcyjną. Tym samym nie ma już denerwującego oczekiwania kierowców na zmianę światła zielonego dla kierunku, na którym nie ma żadnego pojazdu. Oszczędności czasu przejazdów przez skrzyżowanie są bardzo wymierne i dochodzą do kilkunastu, czasem kilkudziesięciu procent. Od czasu zmiany sterowników zniknęła np. długa kolejka oczekujących na lewoskręt z ul. Piastowskiej w ul.*

Warszawską, jak również bardzo długa kolejka, która tworzyła się przed skrzyżowaniem Michałowicza/ Partyzantów na ul. 1 Maja.

Na koniec roku 1996 zrealizowane zostały ulice osiedlowe, m.in. ul. Południowa, Osterwy, Tkaczy, Wczasowa, Mazańcowicka, Warecka, Zapłocie Małe, Ludowa, Jodłowa, Przeciętna, Sodo-wa, Twórcza, Wiosenna, Jagodowa, Wołodyjowskiego, Inżynierska, Stefanki, Wierchowa, Sobie-skiego i inne równie ważne, bo służące wielu dziesiątkom tysięcy ludzi, mieszkających w dzielni-cach na obrzeżach śródmieścia.

Oceniając wykonany w tym roku zakres prac, dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg Wojciech Waluś stwierdził: *Rok 1996 był wyjątkowo niekorzystny dla robót drogowych. Ostra i długotrwała zima skończyła się dopiero w maju, a do końca września mieliśmy tylko 22 dni bez opadów. To oraz szereg innych niekorzystnych faktów związanych z podziemną infrastrukturą spowodowało, że w pewnych mo-mentach nastąpiło kumulowanie się robót drogowych, a w konsekwencji wiele utrudnień i uciążliwości w ruchu. Z każdego takiego zdarzenia wyciągane są wnioski i wierzymy, że pozwolą one na uniknięcie podobnych przypadków w przyszłości.*



1997

PIENIĄDZE I NIEKOŃCZĄCY SIĘ SERIAL W SPRAWIE OBWODNIC

Początkiem roku informowano, że w tym roku na inwestycje drogowe ze środków własnych gmina przeznaczy 61 mld 250 mln starych zł. Jednocześnie o 40 procent mniej napłynie do Bielska-Białej z kasy państwowej. Gmina – po wielu wizytach w Ministerstwie Transportu, gdzie przedstawicielom samorządu towarzyszyli posłowie, otrzymała obiecane pieniądze na wykupy terenów pod obwodnicę wschodnią. Choć ta ostatnia nie znalazła się w tym roku w budżecie centralnym, miały być prowadzone prace przygotowawcze do niej. Samo przygotowanie tej inwestycji wycenianej na blisko 1 bln st. zł już kosztowało gminę kilka miliardów starych zł. W 1997 roku 1/3 zaplanowanych prac finansowało miasto, 2/3 Okręgo-wa Dyrekcja Dróg Publicznych.

W tym też roku zapowiedziano wyłożenie planu zagospodarowania okolic ul. Klubowej. Pozwoli to w przyszłości na połączenie al. gen. Andersa z ul. Bohaterów Monte Cassino i zamknięcie w tym miej-scu wewnętrznej obwodowej miasta.

– *Z przebiegiem trasy od Hulanki do kościoła w Starym Bielsku będzie najwięcej problemów. Mieszkańcy będą protestować, ale my musimy podjąć ten temat, nie mamy innego wyjścia. Chcemy go przygotować tak, by mieć podstawy do dyskusji. Gotowe będą ekspertyzy oddziaływania na środowisko. Najnowsza koncepcja przewiduje przebieg trasy w odległości 200 m od kościoła, dyskutowane są jeszcze dwie możliwości co do wysokości przebiegu trasy. Będziemy poszukiwać rozwiązania, które przekona mieszkańców, choć wiemy, że będzie dużo namietności. Stare Bielsko powinno też otrzymać w zamian za uciążliwość związaną z drogą nowy układ komunikacyjny, bo ten istniejący jest bardzo zły – powiedział podczas konferencji prasowej wiceprezydent Jerzy Krawczyk.*

RUCH NA DROGACH

Dużym zadaniem było poszerzenie ul. Żywieckiej do jezdni czteropasmowej, na co pieniądze w wysokości 22 200 mln st. zł pozyskano z Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych.

Obok tych największych zadań inwestycyjnych realizowane były drobniejsze: przebudowano fragment ul. Nad Potokiem, kontynuowano modernizację ul. 11 Listopada oraz modernizację ul. Karpackiej. Prowadzone były prace: przy budowie ścieżek rowerowych, na Starówce, na ul. Osterwy, na ul. Cyniarskiej i ul. Tkaczy.

– *Duże zadania nie przysłaniają mniejszych. Planujemy na przykład modernizację sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu, ul. Michałowicza i al. Andersa, wybudujemy sygnalizację na skrzyżowaniu al. Andersa i ul. Doliny Miętusiej* – mówił dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg Wojciech Waluś.

– *W tym roku 25 mld st. zł przeznaczymy na remont i przebudowę placu przed katedrą św. Mikołaja. Powstanie tam kanalizacja, która pozwoli ująć część wód niszczących systematycznie skarpę zamkową. Zajmiemy się też jednym kwartałem Starego Rynku* – poinformował wiceprezydent Jerzy Krawczyk. Był to początek prac w tym rejonie, który przeciągnął się prawie na dwa lata.

PLAC WOLNOŚCI JAK NOWY

Z relacji w prasie: *16 czerwca, w obecności wiceprezydenta Jerzego Krawczyka, odbył się odbiór techniczny przebudowanego placu Wolności. Przebudowa objęła wymianę kanalizacji deszczowej, roboty elektryczne, telekomunikacyjne oraz nawierzchnię i tak zwaną małą architekturę. Przetarg na te prace wygrała katowicka firma „Telbud”, która specjalizuje się w robotach inżynierskich, a wcześniej wykonywała remont reprezentacyjnej ulicy w Katowicach. Weszła na plac 5 sierpnia 1996 roku, skończyła roboty właściwie już 30 maja, choć termin w umowie upływał 30 czerwca 1997 roku.*

– *Praktycznie nie wyłączaliśmy tutaj ruchu, co było bardzo trudne. Nie każdy przyjmuje takie warunki* – powiedział przedstawiciel firmy, a Andrzej Kostyński, główny inżynier Miejskiego Zarządu Dróg ocenił, że z tą inwestycją nie było problemów, firma sama dogadywała się z poszczególnymi użytkownikami i działała bardzo sprawnie. Całość kosztów to kwota około 1 mln zł. Po dwóch stronach metalowymi słupkami oddzielono części przeznaczone na komunikację pieszą, ale także na letnie ogródki. Na placu „wrosły” kilkuletnie klony.



1997r. Plac Wolności, dyr. Wojciech Waluś i wiceprezydent Jerzy Krawczyk.

PIERWSZE RONDO KOMPAKTOWE

30 czerwca otwarto pierwsze rondo kompaktowe w Bielsku-Białej – na skrzyżowaniu ulic Komorowickiej i Kwiatkowskiego. *Takie rondo nazywa się kompaktowym, a charakteryzuje się niewielką powierzchnią – bielskie ma średnicę 36 m – drogi dojazdowe dochodzą do niego prostopadle, a środek jest podwyższony, tak by kierowcy mieli do oceny tylko jedną, lewą stronę, a nie rozpraszali uwagi na resz-*

tę ruchu. Sama jezdnia nachylona jest na zewnątrz, co ma ograniczyć prędkość. Ruch na takim rondzie odbywa się bardzo płynnie, nie ma typowego dla skrzyżowania ze światłami nagłego hamowania i startowania, a więc mniej powstaje spalin i hałasu, mniej też pieniędzy kosztuje sama eksploatacja takiego skrzyżowania. Wokół samego środka ułożono dwumetrowy pas z kostki, na który mogą najeżdżać duże samochody. Koszt tej inwestycji wyniósł 5,5 mld st. zł.

ŚCIEŻKI ROWEROWE

Realizowana też była koncepcja wyprowadzenia ruchu rowerowego z największych osiedli i centrum do dzielnic rekreacyjnych: *Jeden taki planowany ciąg poprowadzi od Ratusza ul. Sempołowskiej i 1 Maja, parkiem, do „Apeny”, a stamtąd, docelowo – do pętli autobusowej przy zakończeniu dwupasmówki prowadzącej do Bystrej. W tym roku oddano fragment od „Apeny” do „Bewelany”, długości ok. 3 km. Drugi ciąg rowerowy prowadzi od ul. Dobrej pod Żywiecką i torami, ul. Piaskową, do Olszówki, do ul. Boboli i łączy się z trzecim ciągiem biegnącym – na razie z osiedla Karpackiego ul. Andersa, Głogowską, Gilów, Krogulczą i Bocianią, do Hospicjum. – Chcemy w tym roku poprowadzić tę ścieżkę aż do ul. Karbowej. Niestety nie będzie przebiegała tak, jak w dolnym odcinku, w oddaleniu od jezdnii, bo na przeszkodzie stanęli liczni prywatni właściciele przyległych działek, którzy albo domagali się bardzo wysokiej ceny, albo nie wyrażali w ogóle zgody na sprzedaż. Ścieżkę poprowadzimy więc tuż obok jezdnii, przykrywając rów. Będzie to bardziej skomplikowane i droższe. Przeznaczamy na ten cel przyznany na ścieżki limit tegoroczny – 1 mld zł – mówi główny inżynier Miejskiego Zarządu Dróg Andrzej Kostyński. Podjęto decyzję, że przy budowie każdego nowego odcinka drogi, już na etapie projektowania, pamiętać się będzie o potrzebach rowerzystów.*

CZTERY PASY NA ŻYWIECKIEJ

W tym czasie przyjęto plan, aby do 2000 roku ulica Żywiecka była na długości od skrzyżowania z ul. Stojalowskiego do skrzyżowania z ul. Górską ulicą czteropasmową, a na dalszym odcinku, powyżej Górskiej – dwupasmową, ale o pasach poszerzonych o wygodne pobocza.



J.Krawczyk, J. Grondys i W. Waluś na czteropasmowym odcinku Żywieckiej

„Magazyn Ratuszowy” nr 14, 63, 10.07.1997 r. s. 2.

Rok 1997 był trzecim rokiem realizacji tej inwestycji podzielonej na etapy. – *W tej chwili praktycznie wydaliśmy już wszystkie zaplanowane na ten rok na tę ulicę pieniądze. Etap tegoroczny przebudowy obejmował wykonanie czterech pasów jezdni od skrzyżowania z ul. Stojalowskiego, do ul. PCK i wykonanie skrzyżowania z tą ostatnią. Jest już w tej chwili gotowe – mówi Wojciech Waluś, dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg. W 1997 roku wydano na Żywiecką 3 mln zł. Były to pieniądze zarówno z kasy Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych, jak i z kasy miejskiej. Na skrzyżowanie z ul. PCK zamontowano światła sterowane elektronicznie i dostosowujące się do ruchu.*

W tym roku wykonano brukowanie ul. 11 Listopada pomiędzy Komorowicką a Wyzwolenia. 5 października nastąpiło zamknięcie targowiska przy ul. Żywieckiej pod budowę stacji benzynowej

1998

W kwietniu przeprowadzono remont wiaduktu na ul. Warszawskiej. Rozpoczęto remont kładki łączącej dworzec PKS z PKP.

Maj to przebudowa skrzyżowania i wiaduktu nad ul. Klubową przy budowie hali Makro. W lipcu oddano do użytku rondo przy skrzyżowaniu ul. Cieszyńskiej, Stawowej i Szarotki. Kolejne rondo powstało w sierpniu przy skrzyżowaniu ul. Grunwaldzkiej, Dąbrowskiego i Słowackiego. Natomiast we wrześniu nastąpiło poszerzenie pasa ul. Partyzantów na wysokości Szkoły Podstawowej nr 5.

KONIEC WOJEWÓDZTWA I OBIECANKI NA OTARCIE ŁEZ

Trwały przygotowania reformy administracyjnej kraju. 7 sierpnia w Warszawie zapadły ostateczne decyzje w sprawie liczby powiatów. Ustalono, że od 1 stycznia 1999 roku będzie ich w kraju 308 oraz 65 miast na prawach powiatu. Bielsko–Biała znalazło się ostatecznie w województwie śląskim wraz z Cieszynem i Żywcem i zostało miastem na prawach powiatu. Na otarcie łez władze centralne podjęły wstępną decyzję o przyznaniu miastu 7 mln zł na obwodnicę wschodnią.

Zadeklarowano, że Okręgowa Dyrekcja Dróg Publicznych w Krakowie jeszcze w tym roku przekaże pierwsze środki na rozpoczęcie przygotowań do budowy wschodniej obwodnicy – 7 mln zł!!! Środki te miały pójść na projekt techniczny trasy oraz pierwsze wykupy terenów. Samorządowcy uznali, że doceniono ich liczne starania i jeden duży problem komunikacyjny miasta zostanie rozwiązany. Jednak w tej zapowiedzi słowem kluczem było określenie „wstępna decyzja”, o czym boleśnie przekonali się radni kilka miesięcy później.

Wakacyjne prace remontowe na drogach pokazały jak mało wydolny jest już system komunikacyjny miasta. Remonty na ul. Żywieckiej, Piastowskiej, skrzyżowaniu Szarotki i Cieszyńskiej czy remont wiaduktu na ul. Warszawskiej spowodowały, że przez Bielsko nie można było swobodnie przejechać samochodem. Ze skali problemu zdawali sobie sprawę także radni. Nie było praktycznie sesji, na której nie zapoznawaliby się ze stanem negocjacji w sprawie wschodniej obwodowej.

III KADENCJA – LATA 1998–2002

Prezydium Rady Miejskiej

przewodniczący Rady Miejskiej: Janusz Okrzesik (30.10.1998 –27.04.1999)

Henryk Juszczak od 27.04.1999 do końca kadencji.

wiceprzewodniczący Rady Miejskiej: Jerzy Balon od 30.10.1998 do końca kadencji.

Piotr Ryszka od 13.11.1998 do końca kadencji.

Ryszard Śliwiński od 15.12.1998 do końca kadencji.

Radni Rady Miejskiej: Otokar Balcy, Jerzy Balon, Grzegorz Biesok, Piotr Bożałkiński, Renata Cendrowska, Ryszard Chodorowski, Jan Chrzęszcz, Lucyna Damek, Wojciech Dębowski, Tadeusz Dybek, Andrzej Gacek, Janusz Gałkowski, Dariusz Giertler, Wiesław Handzlik, Józef Heczko, Ludwik Hejny, Stanisław Herzyk, Krzysztof Jonkisz, Henryk Juszczak, Jan Kania, Stanisław Kania, Elżbieta Kaźmirowicz, Henryk Kenig, Edward Kołek, Jerzy Krawczyk, Grażyna Kwak, Artur Lekki, Zbigniew Leraczyk, Roman Matyja, Adam Michalski, Dariusz Moskała, Grażyna Nalepa, Franciszek Nikiel, Stanisław Noworyta, Janusz Okrzesik, Fryderyk Olearczyk, Paweł Pajor, Stanisław Piecuch, Stanisław Pieją, Barbara Redkowska, Piotr Ryszka, Stanisław Ryszka, Artur Sternicki, Andrzej Strzygocki, Ryszard Śliwiński.

Zarząd Miasta III kadencji (15.12.1998 –19.11.2002)

1. Bogdan Traczyk – prezydent miasta (15.12.1998 –19.11.2002)
2. Jerzy Krawczyk – wiceprezydent miasta (15.12.1998 –19.11.2002)

3. Waldemar Jędrusinski – wiceprezydent miasta (15.12.1998 – 11.05.1999)
- członkowie zarządu
4. Henryk Juszczyk (15.12.1998 – 27.04.1999)
5. Wiesław Handzlik (15.12.1998 – 11.05.1999)
6. Józef Heczko (15.12.1998 – 19.11.2002)
7. Henryk Kenig (11.05.1999 – 19.11.2002)
8. Henryk Urban (11.05.1999 – 3.04.2001)
9. Stanisław Ryszka (4.04.2001 – 19.11.2002)
10. Dariusz Moskala (11.05.1999 – 28.12.2000)

sekretarz miasta – Grzegorz Tomaszczyk (4.10.1990 – 13.04.1999)

– Józef Kania (13.04.1999 – 24.07.2001)

– Izabela Kania (4.09.2001 – 19.12.2002)

skarbnik miasta – Anna Łakomska

Wraz z reformą administracyjną kraju w 1999 roku pojawiły się przed samorządem nowe zadania. Bielsko–Biała dotkliwie odczuło utratę statusu miasta wojewódzkiego.

Trzecia kadencja samorządu stanęła pod znakiem wielkich reform w kraju, związanych ze zmianą funkcjonowania systemu oświaty (to wówczas pojawiły się gimnazja) i służby zdrowia (pierwsze Niepubliczne Zakłady Opieki Zdrowotnej). Wymusiło to na samorządzie cały ciąg decyzji dostosowujących funkcjonowanie miasta do nowych uwarunkowań prawnych.

W ramach poprawy bezpieczeństwa uruchomiony został monitoring miejski, czyli system kamer na ulicach. Przygotowano mechanizm finansowy dla budowy obwodnicy zachodniej Bielska–Białej oraz rozpoczęto jej budowę, jednocześnie wykonano łącznik pomiędzy ulicami Żywiecką a Leszczyńską, który jest obecnie częścią obwodnicy zachodniej

1999

2 stycznia nastąpiła zmiana nazwy ul. Buczka na Dmowskiego, a na odcinku od ul. Komorowickiej do ks. Stojałowskiego na Konfederatów Barskich.

PLAC ŚW. MIKOŁAJA



„Magazyn Ratuszowy” nr 1, 102, 14.01.1999 r. s. 2.

Dwa lata trwały prace modernizacyjne na placu św. Mikołaja. W grudniu 1998 roku rozpoczął się odbiór prac wykonywanych w drugim etapie przebudowy. Komisja odbiorcza zaleciła wykonawcom szereg poprawek. Wykonawca planował ich naprawę na wiosnę, ale ponieważ w styczniu zrobiło się

ciepło, na plac powróciła ekipa i wykonywano zalecone poprawki, oczywiście na koszt wykonawcy, bo ostateczny odbiór inwestycji jeszcze nie nastąpił. Drugi etap przebudowy kosztował 1,9 mln zł. Część tej kwoty została pokryta już z budżetu 1999 roku. Dwie trzecie całej sumy pochłonęły prace związane z wprowadzeniem mediów na teren Starego Miasta. Aby plac przyjął docelowy wygląd, trzeba było wywieźć z niego 320 ciężarówek gruntu, w sumie ponad 2 tys. metrów sześciennych, a 50 brukarzy ułożyło 3 tysiące metrów kwadratowych kostki granitowej. Zużyto jej 1 mln sztuk. Pierwotnie miała to być kostka betonowa, ale pod wpływem opinii publicznej zmieniono projekt. Zdecydowano się również na kolorystyczne zróżnicowanie fragmentów powierzchni placu. Od ulicy Schodowej do Kościelnej mamy czerwony porfir, chodniki są wykonane z granitowej mozaiki, schody z granitowych bloków, kolorystycznie odcina się też przebieg dawnej fosy. Urody dodaje placowi oświetlenie składające się z 68 lamp. W czasie remontu zostały wzmocnione fundamenty kamienic stojących przy ul. św. Mikołaja. Na plac od strony ul. Sikorskiego mogą wjechać osoby niepełnosprawne specjalnym podjazdem. Na placu funkcjonuje parking.

OBWODNICA WSCHODNIA BLISKA, A DALEKA...

Jednak najważniejszym zadaniem jakie postawiło sobie miasto było wykorzystanie środków przyznanych na budowę obwodnicy wschodniej.

Warto w tym momencie przypomnieć najważniejsze fakty z historii realizacji Wschodniej Obwodowej Bielska–Białej oraz przedstawionych planów, które przez kilka lat rozgrzewały lokalną społeczność.

W 1987 r. nastąpiła rezerwa korytarza przestrzennego dla planowanej obwodnicy wschodniej miasta.

1992 – Zbigniew Jaworski, minister transportu i gospodarki morskiej zobowiązuje GDDP do wykonania Założeń Techniczno–Ekonomicznych (ZTE) do budowy Obwodnicy Wschodniej Bielska–Białej.

1993 – Ustalenia co do finansowania wykonania opracowania (ZTE) – UM, UW w Bielsku–Białej, DODP w Krakowie, wybranie Krakowskiego Biura Dróg i Mostów Sp.z o. o. Trans – projekt na opracowanie ZTE.

1994 – prace nad projektem (brak finansowania inwestycji przez UW w Bielsku–Białej).

1995 – rozmowy GDDP i Administracji Drogowej Republiki Słowackiej dotyczące połączenia drogowego między RP a RS – Bielsko–Biała – Żywiec – Zwardoń – Skalite – Cadca – które ma być główną trasą komunikacyjną między obu krajami. Przesłanie ZTE do GDDP w celu zatwierdzenia.

1996 – rozporządzenie Rady Ministrów, na mocy którego droga Bielsko–Biała – Żywiec – Zwardoń stała się drogą ekspresową. Rozpoczęto przygotowywanie dokumentacji przyszłej drogi ekspresowej. Rozpisanie i rozstrzygnięcie przetargu na aktualizację ZTE (Transprojekt Sp. z o.o.) dostosowującą projekt do zmienionych warunków. Zabiegi władz gminy i parlamentarzystów zmierzające do jak najszybszego wygosparowania środków na rozpoczęcie inwestycji.

1997 – przesłanie wicepremierowi rządu RP dokumentacji obwodowej wschodniej (warunek umieszczenia inwestycji w budżecie na 1998 rok). MTiGM stwierdza, że Wschodnia Obwodowa Bielska–Białej będzie mogła znaleźć się w Programie Zadań Rządowych przewidzianych do realizacji dopiero po 1999 roku. Zaprezentowano koncepcję programowo–przestrzenną dla drogi na odcinku między ul. Krakowską i ul. Bystrzańską (dokumentacja aktualna jest tylko do ul. Żywieckiej). Obliczono również szacunkowy koszt inwestycji – 250 mln ZŁ.

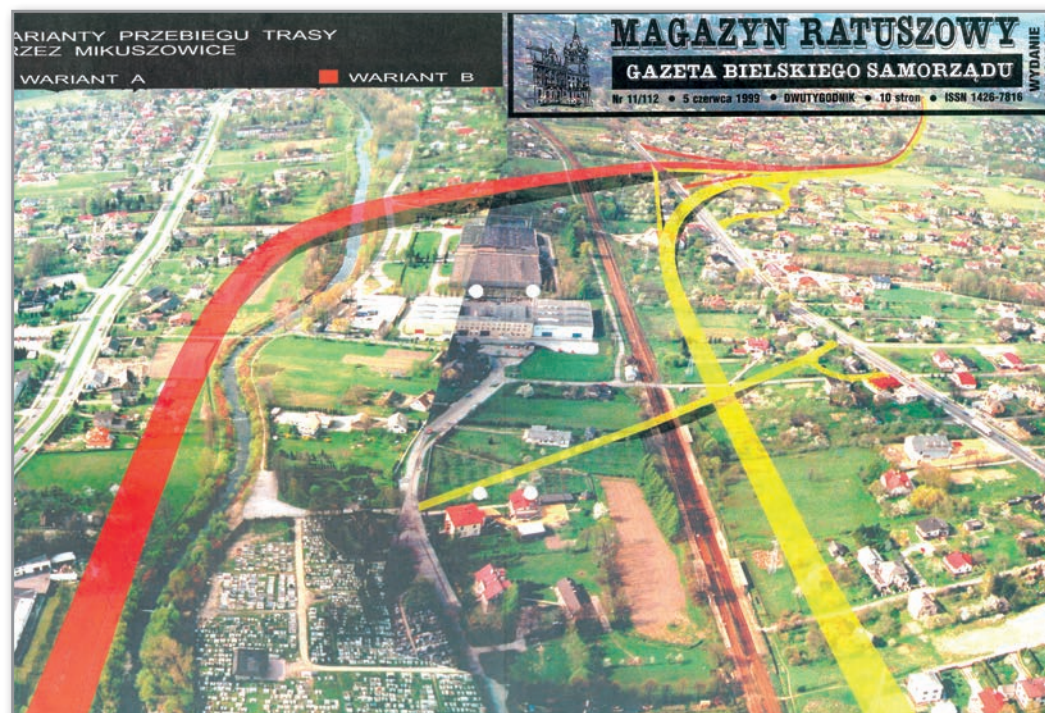
1998 – trwają prace projektowe powiązania obwodowej w części północnej. Informacja z MTiGM powiadamiająca, iż na obecnym etapie nie istnieje możliwość włączenia inwestycji do planu inwestycji centralnych na 1999 rok. Równocześnie ministerstwo powiadamia, że DODP w Krakowie posiada środki na rozpoczęcie nabywania gruntów i przygotowanie dokumentacji budowlano–montażowej. Stwierdzenie DODP, że nie posiada środków finansowych na rozpoczęcie wykupów. Interwencja wiceprezydenta miasta Jerzego Krawczyka w GDDP oraz MTiGM. Przyznanie krakowskiej DODP 7,1 mln ZŁ (na wykup gruntów), podpisanie porozumienia między DODP a gminą o współpracy przy wykupie gruntów i sporządzeniu operatu geodezyjnego. Podzielenie zadania na trzy etapy:

I – opracowanie dokumentacji geodezyjnej – 50% partycypacji miasta w kosztach,

II – pozyskanie gruntów pod budowę – 100% kosztów po stronie DODP,

III – przygotowanie dokumentacji budowlano–przetargowej na realizację obwodowej – również bez udziału finansowego gminy. Rozpoczęto wykupy gruntów między ul. Krakowską i Żywiecką. Przekazano wariant powiązania Obwodowej Wschodniej z układem zewnętrznym od strony północnej do akceptacji GDDP w Warszawie.

1999 – Reforma administracyjna kraju – przejęcie całości spraw związanych z Obwodową Wschodnią przez DODP w Katowicach. Sprzeciwy mieszkańców Lipnika oraz Mikuszowic Krakowskich i Śląskich. W związku z protestami i związanymi z tym faktem trudnościami z ustaleniem ostatecznego przebiegu trasy Tadeusz Suwara z GDDP w Warszawie wstrzymuje finansowanie dalszego wykupu gruntów pod drogę ekspresową. Ta decyzja wstrzymała po raz kolejny rozpoczęcie tej inwestycji.



„Magazyn Ratuszowy” nr 11, 112, 5.06.1999 r. s. 1.

Bielska–Białej, przez które trasa będzie przebiegać. Choć wydaje się to paradoksalne, w skali globalnej poprowadzenie trasy ekspresowej powinno zmniejszyć poziom zanieczyszczenia środowiska zarówno w centrum miasta, jak i w samych Mikuszowicach.

Obwodowa wschodnia planowana jako trasa międzynarodowa będzie musiała bowiem spełniać wszystkie wymogi nie tylko krajowych przepisów wynikających z norm ochrony środowiska, ale również norm Unii Europejskiej. Dlatego integralną częścią projektu budowlanego są inwestycje zapewniające maksymalne wyeliminowanie uciążliwości dla środowiska naturalnego i zapewniające bezpieczeństwo kierowców i ludzi mieszkających w sąsiedztwie trasy.

Z tego też powodu w projekcie podstawowym (żółtym) jak i wariantowym (czerwonym) przewidziano szereg inwestycji. Zapowiadano. Że droga będzie miała swój system kanalizacyjny wykonany ze specjalnych dwuściennych rur polipropylenowych łączonych uszczelkami wykonanymi z elastomeru. Zastosowanie tych materiałów, odpornych na substancje ropopochodne uniemożliwia przedostawanie się zanieczyszczeń bezpośrednio do gleby. Łączna długość specjalistycznej kanalizacji w przypadku projektu podstawowego wynosi ponad 8 kilometrów, a w przypadku projektu wariantowego prawie 9,5 kilometra.

W obu rozwiązaniach przewidziano również ochronę akustyczną otoczenia drogi. Polegać ona będzie na wybudowaniu wzdłuż drogi ekranów akustycznych oraz stworzenia pasa zieleni izolującej o szerokości od pięciu do ośmiu metrów. Droga w wariantcie „żółtym” wyposażona będzie w bariery dźwiękochłonne o łącznej długości 6,2 kilometra, z czego 465 metrów stanowić będą bariery przezroczyste wykonane z hartowanego szkła. Dodatkowo planuje się nasadzenia zieleni na długości ponad 4 kilometrów. W wariantcie „czerwonym” zaprojektowano ekrany akustyczne na długości 5,5 kilometra (z czego 398 metrów to bariery przezroczyste) oraz pasy zieleni o łącznej długości 5 kilometrów.

Nie ma co ukrywać – tłumaczyli drogowcy – że poprowadzenie drogi ekspresowej przez Mikuszowice, podobnie zresztą jak przez inne dzielnice miasta, będzie wiązać się z pewnymi niedogodnościami. Ten fakt wydaje się oczywisty. Nikt nikogo nie przekonuje, że droga obsługująca cały ruch tranzytowy będzie dobrodziejstwem dla ludzi mieszkających w dzielnicach

Opisywany projekt zakładał na omawianym odcinku konieczność wyburzenia 64 obiektów budowlanych.

W związku z protestami społeczności lokalnej przygotowano alternatywę dla projektu pierwotnego. W opracowaniu wariantowym, trasa przechodzi nad ul. Żywiecką na wysokości jej przecięcia z ul. Sportową. W tej koncepcji droga omija obiekty Szkoły Podstawowej nr 24. Po przecięciu ul. Żywieckiej co będzie miało miejsce między budynkami nr 242 i 238, przecina linię PKP, ul. Ks. Kusia (w okolicach budynku nr 121) oraz rzekę Białą. Cały czas droga skręca w kierunku południowym, wchodząc w pas ziemi ciągnącej się równoległe do rzeki, między Białą i ul. Bystrzańską. Biegąc w odległości około 100 metrów od zachodniego brzegu rzeki droga przecina ul. Chabrową na wysokości budynku nr 5 i dochodzi do węzła wilkowickiego. W projekcie przewidziano do wyburzenia 51 obiektów budowlanych.

Na zlecenie Dyrekcji Generalnej Dróg Publicznych krakowskie biuro projektowe Transprojekt przygotowało analizę kosztów budowy omawianych porównywalnych odcinków Obwodowej Wschodniej od ul. Górskiej do węzła Bystra–Wilkowice. Jak wynikało z przedstawionego zestawienia, koszty budowy trasy tunelowej są prawie dwukrotnie wyższe od wariantu opisanego jako A. Wykonanie samego tunelu kosztuje 150 mln zł więcej niż cała „żółta” trasa. Analiza taka jednoznacznie wyklucza możliwość wchodzenia z drogą pod ziemię. Budowa zaś trasy czerwonej, czyli B kosztować będzie 297 mln zł, a więc nieco mniej, niż wariant A. Tu największą część nakładów pochłania wznoszenie obiektów mostowych. Długi wiadukt zaczynałby się przed ul. Żywiecką i kończył za rzeką Białą. Zaletą tego rozwiązania jest zachowanie szkoły podstawowej w Mikuszowicach, znacznie mniejsza ilość innych wyburzeń oraz wkomponowanie w praktycznie pusty korytarz wzdłuż Białej. Projekt przebiegu tej trasy zasugerowali sami mieszkańcy Mikuszowic.

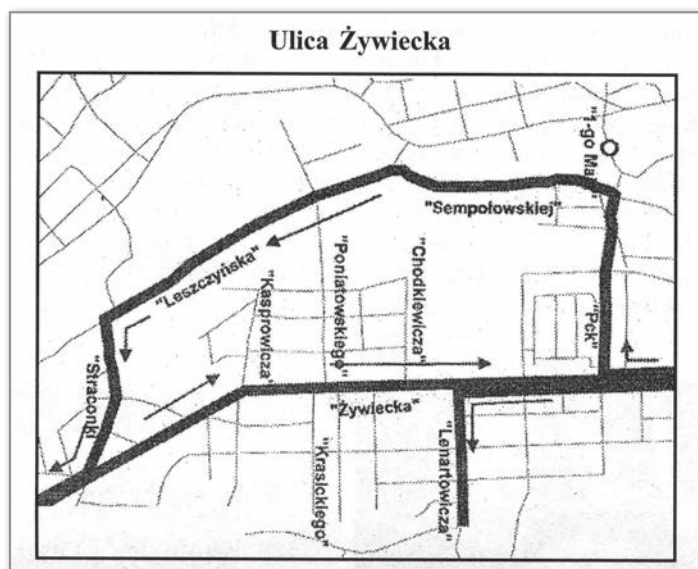
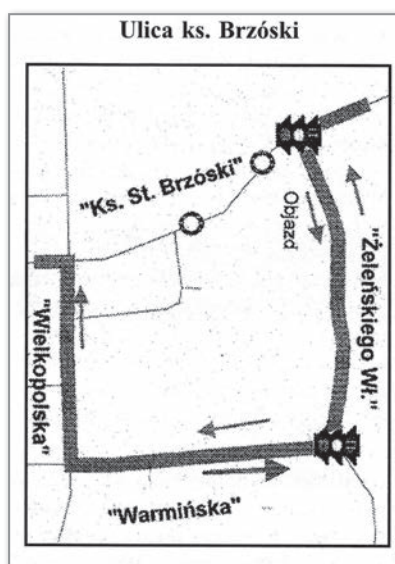
Powyższe plany i argumenty do poszczególnych wariantów jeszcze przez kilka lat będą rozgrzewać mieszkańców szczególnie Mikuszowic.

TYMCZASEM NA LOKALNYCH DROGACH

Lipiec to początek przebudowy ul. ks. Brzóska na odcinku mostu za kościołem Lipnickim, przebudowy ulic na Hulance oraz przebudowa ul. Żywieckiej na odcinku od ul. Gorkiego do Krasickiego.

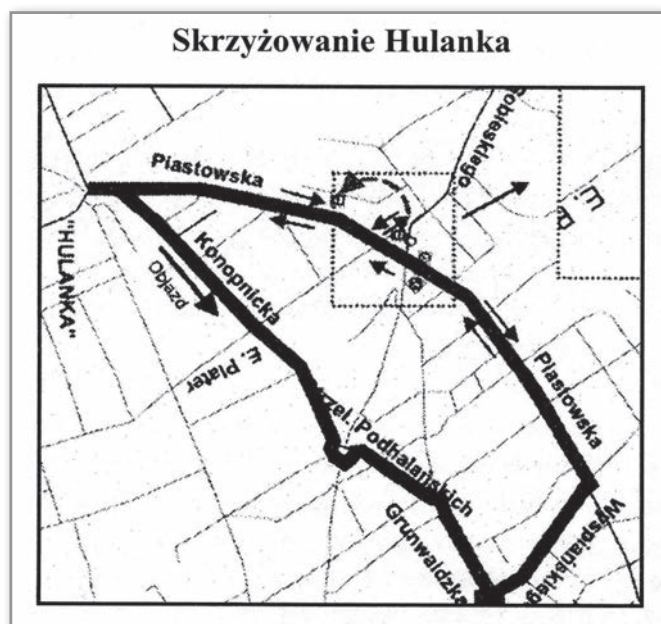
Przebudowa skrzyżowania ulic Plater, Sobieskiego, Piastowskiej prowadzona była od 19 lipca do 14 sierpnia. Została podyktowana koniecznością rozwiązania problemu niewydolności tego węzła komunikacyjnego. Okazało się bowiem, że po uruchomieniu hali Makro natężenie ruchu pojazdów na omawianym skrzyżowaniu kilkakrotnie wzrosło.

Modernizacja polegała na budowie dodatkowego pasa ruchu dla pojazdów skręcających z ul. Piastowskiej w ul. Sobieskiego i w ul. E. Plater oraz przebudowie istniejącej zatoki autobusowej. Plan robót zakładał zmianę sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu. Istniejąca sygnalizacja wzbudzana zostanie zastąpiona kompatybilnym systemem obejmującym oba wloty i wyloty skrzyżowania, przejścia dla pieszych oraz wyjazd autobusów z zatoki. Aby poprawić bezpieczeństwo pieszych na ul. Piastowskiej wykonano wysepki jako miejsca azylu przy przechodzeniu przez ulicę. Koszt modernizacji wyniósł ok. 650 tys. zł.



MODERNIZACJA SKRZYŻOWANIA HULANKA.

Modernizacja trwała od 19 lipca do 15 września. Prowadzona była w dwóch etapach. W pierwszym poszerzono wlot ul. Piastowskiej na Hulankę o dodatkowy pas na długości 110 metrów, co pozwoliło na wydzielenie osobnego pasa dla lewoskrętu w ul. Andersa, przeznaczenie pasa środkowego dla pojazdów jadących prosto oraz skręcających w lewo oraz przeznaczenie pasa prawego wyłącznie dla samochodów jadących na wprost, w kierunku Wapienicy.



W drugim etapie zmodyfikowano wlot ul. Andersa na skrzyżowanie. Ulica została poszerzona z dwóch do trzech pasów. Pas lewy i środkowy przeznaczony został dla pojazdów skręcających w ul. Cieszyńską, pas prawy dla aut jadących w stronę centrum Bielska-Białej ulicami Piastowską lub Konopnickiej. Takie rozwiązanie pozwoliło na znaczne zwiększenie liczby pojazdów skręcających w lewo przy tej samej długości cyklu światła zielonego oraz zmniejszyło prawdopodobieństwo blokady skrzyżowania. Modyfikacja wymaga budowy około 75 metrów poszerzenia jezdni, budowy nowego chodnika oraz korekty wysepki. Modernizacja Hulanki wymagała również zmian w organizacji sygnalizacji świetlnej. Koszt inwestycji wyniósł ok. 200 tys. zł.

PRZEBUDOWA UL. ŻYWIECKIEJ NA ODCINKU OD UL. GORKIEGO DO HOTELU MAGURA

Tym razem roboty objęły poszerzenie jezdni do 4 pasów ruchu od ul. Gorkiego do ul. Krasickiego na odcinku długości 200 m. W ramach tej inwestycji nastąpiła przebudowa sieci od ul. Gorkiego do ul. Łagodnej (miejsca planowanego skrzyżowania ul. Żywieckiej z ul. Andersa): budowa kanalizacji deszczowej na długości 480 m, przebudowa kanalizacji sanitarnej na przejściu prostopadłym do ul. Żywieckiej na wysokości hotelu na odcinku 155 m; przebudowa sieci wodociągowej o łącznej długości 370 m, przebudowa wodociągu magistralnego i sieci rozdzielczej, przebudowa przyłączy do budynków na odcinku prowadzonych robót. *Koszt inwestycji ok. 3,1 mln zł. Miejski Zarząd Dróg uporał się z tym zadaniem przed 30 października br. W nocy z 23 na 24 października przywrócony został ruch i skończyły się objazdy. Należy jednak mieć świadomość, że był to tylko kolejny etap przebudowy – pisały gazety.*

TYLKO SPOKÓJ MOŻE NAS URATOWAĆ

W oczekiwaniu na decyzje władz centralnych co do budowy obwodnic i ze względu na stale rosnącą liczbę pojazdów postanowiono uspokoić ruch w mieście.

Miejski Zarząd Dróg wprowadził na bielskie ulice nowoczesne rozwiązania, których zadaniem jest uregulowanie płynności ruchu samochodów. Idea jest prosta. Na szerokich ulicach, umożliwiających rozwinięcie dużych prędkości, często niebezpiecznych dla innych użytkowników drogi (również pieszych) instaluje się elementy zmuszające kierowców do wyhamowania.

Wprowadzono progi zwalniające oraz pasy zwalniające, jak również azyle. Pierwszy testowy azyl zainstalowano na ulicy Łagodnej w sąsiedztwie Szkoły Podstawowej nr 33.

REMONT MOSTU NA KS. BRZÓSKI

7 września oddano po remoncie mostu na ul. ks. Brzóska. Został on podniesiony, jezdnia została poszerzona i zaopatrzona w chodnik. Całość prac remontowych wyceniono na 5 mln zł.

KTO DAJE I ODBIERA TEN...

Okres wakacji, pomimo dużych prac na drogach, nie napawał drogowców optymizmem. Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych wstrzymała decyzję o wypłacie 9 mln zł przeznaczonych na wykupy terenów pod drogę obwodową wschodnią. Powodem był brak wyznaczonej dla niej trasy. Gdy Rada Miejska przeszkodę tę usunęła, z Bielska-Białej udała się do Warszawy delegacja, by poinformować dyrekcję, że argument o zawieszeniu decyzji o wypłacie pieniędzy już upadł, bo przebieg dyskusyjnego odcinka Krakowska – Żywiecka został wyznaczony. Niestety w tzw. międzyczasie owe 9 mln zł Generalna dyrekcja już zagospodarowała inaczej! Trzeba przypomnieć, że w zeszłym roku wydano na wykupy związane z tą trasą 5,5 mln zł, które również pochodziły z budżetu GDDP. Całość wykupów szacowana jest na 17 mln zł. Gdyby do końca roku udało się zrealizować wykupy za owe 9 mln, gmina zyskałaby prawo do uruchomienia inwestycji. Tu jednak liczne protesty mieszkańców sprawiły, że Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych wstrzymała przekazanie środków, a potem je... zablokowała, przekazując pieniądze na inwestycje, gdzie dla budowy dróg było lepsze zrozumienie...

Starania Miejskiego Zarządu Dróg spowodowały, że 12 października Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych podjęła decyzję o przeznaczeniu dalszych środków na ten cel.

W październiku oddano do użytku przebudowane skrzyżowanie przed dworcem PKP przy ul. Warszawskiej. Mało kto dzisiaj pamięta, że to dopiero od tej przebudowy można było bezpośrednio z ul. Piastowskiej zjechać pod dworzec kolejowy. Dokończenie prac w tej okolicy zaplanowano na rok następny

2000

W 2000 roku miasto przeznaczyło na drogi o 75 procent pieniędzy więcej, niż w poprzednim. Jednak największy wzrost nakładów skierowano na inwestycje, gdzie sięga on 330 procent. W liczbach – w roku 1999 na inwestycje drogowe wydano 7 800 tys. zł, w tym roku na ten cel przeznaczono 34 400 tys. zł.

Dzięki skoncentrowaniu środków na inwestycje drogowe, będzie można przyspieszyć budowę fragmentów obwodowej zachodniej miasta. Otrzyma ona nowe odcinki czteropasmówki – al. gen. Andersa zostanie przedłużona od skrzyżowania z ul. Partyzantów do ul. Leszczyńskiej oraz w okolicach hali Makro, gdzie również jezdnia zostanie poszerzona od węzła łączącego ul. Klubową z ul. Monte Cassino do wjazdu na teren hali Makro. Jak informowało MZD, w II połowie roku planowane jest także dalsze poszerzenie ul. Klubowej w stronę miasta – do wysokości ul. Pirackiej. Miejscem, na którym MZD skoncentrowało w tym roku uwagę, jest przedłużenie al. Andersa do ul. Leszczyńskiej. Krok ten wiązał się z koniecznością odtworzenia obiektów istniejących na terenie jednostki wojskowej, którą pobiegnie droga. Połączenie al. Andersa z ul. Żywiecką, czyli dalsze przedłużenie czteropasmówki, ma nastąpić, jak zapowiadano, już w roku przyszłym i wtedy z pewnością centrum miasta odczuje pewne zmniejszenie ruchu, który przejmie ta droga, łącząca największe osiedla – Beskidzkie i Karpackie ze Złotymi Łanami.

Gdy chodzi o inne drogi prasa informowała: W tym roku kontynuowane będą roboty na ul. Żywieckiej – dalsze około 500 metrów zostanie poszerzone do 4 pasów – od ul. Niemcewicza – wraz z budową przejścia podziemnego w rejonie hotelu „Magura” – do ul. Górskiej. Będzie to jednocześnie przygotowanie do wspomnianego połączenia z al. Andersa.

Innym placem budowy staną się okolice dworca kolejowego. W zeszłym roku rozpoczęto przebudowę ciągu ulic Warszawska – 3 Maja po to, by usprawnić połączenia z dworcami PKP i PKS. W tym roku planuje się takie poszerzenie ul. 3 Maja, by wyjazd z miasta odbywał się dwoma pasami, a nie jednym jak teraz, a równoległe z odnawianiem elewacji budynku dworca PKP budowana będzie droga dojazdowa do dworca i dwa place postojowe – przed i za kładką. Ma być stworzony pas do wysiadania przed wejściem (dla kilku samochodów) i zachowane miejsca dla taksówek.

Usprawnienia wymaga bardzo niebezpieczne w tej chwili skrzyżowanie ul. Niepodległości z ul. Daszyńskiego. Dlatego w tym roku czeka nas jego przebudowa, powstanie dodatkowy pas do lewoskrętu i zmodernizowana będzie sygnalizacja.

Przebudowa czeka też skrzyżowanie al. Andersa z ul. Doliny Miętusiej. Poszerzony będzie wyjazd z osiedla (ul. Doliny Miętusiej) i skorygowana sygnalizacja.

Kolejne skrzyżowanie do poprawy to przecięcie ul. Klubowej z ul. Nad Potokiem, gdzie zostaną założone niezbędne światła. Zakończone prace pierwszego etapu regulacji potoku Starobielskiego pozwolą też na kontynuację przebudowy ul. Nad Potokiem (od ul. Listopadowej w kierunku kościoła). Kontynuowana będzie też przebudowa ul. ks. Brzóska w innej dzielnicy – Lipniku – w tym roku do ul. Polnej, choć może uda się jeszcze przebudować fragment ul. Polnej tak, by zlikwidować przejazd pod kościołem. Rozpoczną się też prace przygotowawcze do budowy ronda na skrzyżowaniu ulic Janowickiej, Wyzwolenia i Hałcnowskiej. W tym rejonie trzeba wyburzyć piekarnię, która musi być odtworzona, więc prace zasadnicze planuje się na rok przyszły. Na ul. Grunwaldzkiej i Konopnickiej będzie nowa sygnalizacja świetlna.



Ulica Klubowa

Ten rok przyniesie też oczekiwaną przez mieszkańców budowę ekranów akustycznych na osiedlu Karpackim. Wykonawca posiada już na zapleczu budowy elementy konstrukcji ekranów, a w tej chwili przygotowuje się do robót przy fundamentach. Ekranu będą kosztowały 1 mln 300 tys. zł i osłonią odcinek około 300 metrów.



Ekranu akustyczne przy osiedlu Karpackim

NOWE OBLICZE PLACU BOLESŁAWA CHROBREGO

Władze miasta ogłosiły ogólnopolski konkurs na przebudowę placu Bolesława Chrobrego. Zainteresowanie konkursem było dość spore – wystartowało w nim 11 zespołów architektów, 6 oddało gotowe projekty. Od 3 marca mieszkańcy mogli oglądać projekty w holu bielskiego Ratusza. Równocześnie Wydział Architektury wyłożył księgę, w której można było wyrażać opinie na temat projektów. 11 marca sąd konkursowy złożony z przedstawicieli miasta, konserwatora zabytków i bielskich architektów pod przewodnictwem Oskara Górnego ogłosił zwycięzcę konkursu. Decyzja była niemal jednomyślna – przy 7 głosach za i 1 wstrzymującym się, wygrał projekt nr 4. Przychylność komisji zyskał nie tylko dzięki prawidłowej realizacji wskazań konkursowych, ale przez wyjątkowe walory estetyczne, osiągnięte prostymi środkami przy niewygórowanych kosztach. Architekci Marek Gronner i Paweł Rączka, bo właśnie oni po publicznym otwarciu zabezpieczonych kopert okazali się zwycięzcami, postanowili odsłonić zamek, który w tej chwili jest sztucznie oddzielony kamiennym murem i świerkami od placu. Szerokie, amfiteatralne schody pozwolą na swobodne przemieszczanie się pieszych, a także w przyszłości, po wyciszeniu ruchu kołowego w centrum miasta, na realizację imprez i widowisk. Sąd konkursowy wydał także kilka zaleceń autorom zwycięskiego projektu: muszą zastąpić płyty o wymiarach 50 na 50 cm kostką brukową, zrezy-

gnować z podziemnego szaletu publicznego i z zegara (wokół placu są już dwa), uzgodnić z konserwatorem zabytków formę lamp, słupków i ogrodzeń ogródków kawiarnianych.

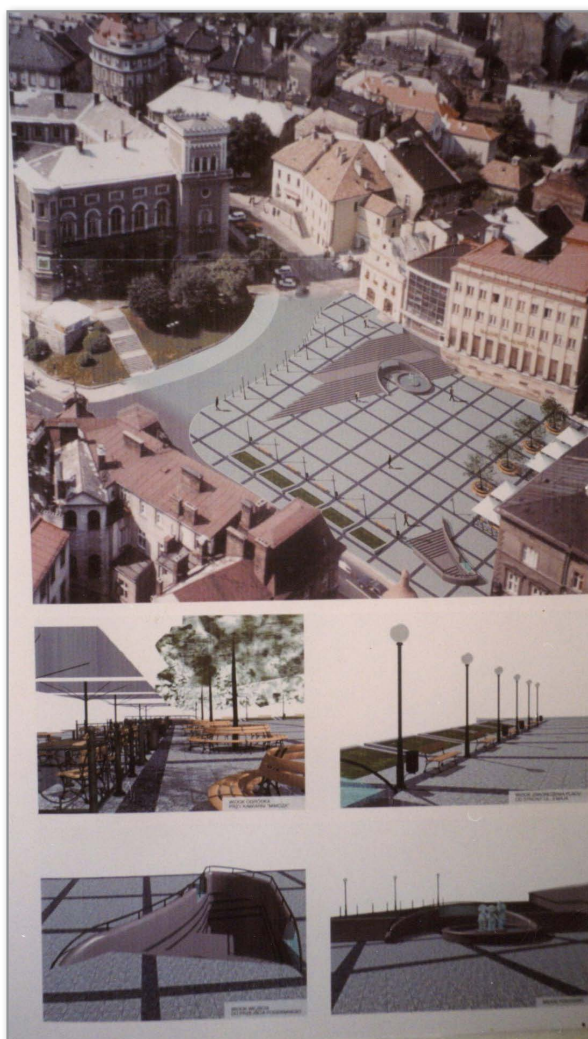
Inwestycje wyceniono na 1,7 mln zł



Plac Chrobrego, 2000 r.



Komisja konkursowa



Plac Chrobrego, wizualizacja

BIELSKIE DROGI W REMONCIE

W kwietniu wykonano remont kładki na ul. Adersa na os. Beskidzkim. W maju rozpoczęto poszerzenie ul. Klubowej od ul. Bohaterów Monte Cassino do ul. Pirackiej.

Natomiast w czerwcu zaczęło się poszerzanie ul. Żywieckiej na odcinku ul. Górską – hotel Magura oraz budowa przejścia podziemnego. Inwestycję odebrano w październiku.

W lipcu trwał remont ul. Piastowskiej na odcinku od ul. Listopadowej do Słowackiego. A tak o pracach na ulicach wspominała prasa: *Drugim zadaniem inwestycyjnym było oddanie do użytku ekranów dźwiękochłonnych przy al. gen. Andersa. Przebudowane już zostało skrzyżowanie ul. Daszyńskiego z ul. Niepodległości. Zakończono również remont kolejnego fragmentu ulicy Piastowskiej. Był to remont kapitalny, jakiego domaga się wiele innych ulic miasta, a więc obejmował położenie nowej nawierzchni, budowę chodników, uporządkowanie odwodnienia. Prace na Piastowskiej mają być kontynuowane w roku przyszłym. Jeśli tylko starczy środków, remontowany będzie odcinek do samego dworca. Zakończono też przebudowę węzła komunikacyjnego na wysokości hali Makro, gdzie ruch odbywa się teraz na czterech pasach. Zakończono z powodzeniem dużą inwestycję na Błoniach, czyli odtworzenie zabudowań należących do jednostki wojskowej w zamian za tereny potrzebne do przedłużenia al. gen. Andersa do ul. Leszczyńskiej.*

Z zadań, które obecnie są w toku, wymienić trzeba kontynuację przebudowy ulicy Żywieckiej, która ma się zakończyć do października. Droga poszerzana jest do 4 pasów, przebudowywane są dwa skrzyżowania – z ul. Niemcewicza i Górską, które otrzymają zsynchronizowaną sygnalizację świetlną. Jednocześnie na wysokości hotelu Magura trwa budowa przejścia podziemnego, które zgodnie z pla-

nem w całości ma być ukończone do kwietnia przyszłego roku, ale zarówno ruch ulicą, jak i przejście podziemne czynne będą jeszcze w tym roku.

Odtworzenie obiektów wojskowych na Błoniach umożliwiło wejście na plac budowy przy ul. Leszczyńskiej. Termin 20 grudnia to data oddania do użytku połączenia z ul. Partyzantów. W tym roku też ma zacząć się budowa wiaduktu kolejowego pod przyszły przebieg przedłużenia alei Andersa. Zaplanowano roboty ziemne na odcinku do ul. Błękitnej. W tym roku kontynuowane są prace na ulicy Nad Potokiem, na odcinku od Listopadowej do Mrocznej. Najpierw w tym miejscu zreperowane zostało koryto potoku Starobielskiego, co należało do Śląskiego Zarządu Melioracji Wodnych. Stare Bielsko zyska jeszcze sygnalizację świetlną na niebezpiecznym skrzyżowaniu ul. Klubowej z ul. Nad Potokiem. Nowa sygnalizacja pojawi się też na skrzyżowaniu al. Andersa z ul. Doliny Miętusiej, co umożliwi wyjazd z osiedla Karpackiego. Oprócz tego trwają w mieście drobniejsze prace remontowe w różnych dzielnicach w porozumieniu z radami osiedli.

OTWIERAMY DRUGI FRONT...

Na naradzie z udziałem ministra transportu i gospodarki wodnej Jerzego Widzyka bielska delegacja otrzymała informację, że termin zakończenia drogi ekspresowej S-94 jest przewidywany na rok 2006, ale w samym Bielsku-Białej może to być rok 2003!

Te oficjalne optymistyczne terminy przejścia przez miasto obwodnicy wschodniej do końca 2003 roku bardzo cieszyły. Jednak władze miasta wiedząc, że jest to inwestycja centralna, której finansowanie zależy również od koniunktury politycznej, postanowiły działać równocześnie na drugim froncie – obwodnicy zachodniej. Protesty w sprawie przebiegu obwodnicy wschodniej nie milkły, Zarząd Miasta postanowił więc skupić się na obwodnicy zachodniej, która była całkowicie inwestycją miejską.

W budżecie na rok 2000 miasto przeznaczyło na drogi o 75 procent więcej środków niż rok wcześniej. Mimo tak dużych nakładów – budżet miasta to prawie 400 mln zł – realizacja obwodnicy zachodniej wyłącznie ze środków miejskich znacznie rozciągnęłaby inwestycję w czasie. Aby tego uniknąć, Zarząd podjął decyzję o zaciągnięciu na ten cel kredytu w wysokości ok. 90 mln zł. Prezydent Bogdan Traczyk pojechał do Luksemburga negocjować umowę z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym. *Zarząd szukał kredytu niekomercyjnego i wieloletniego. Bank Światowy udziela kredytów tylko wtedy, gdy uzyska gwarancje rządowe, Europejski Bank Inwestycyjny zgadza się także na gwarancje bankowe, ale udziela kredytu tylko do 50 procent inwestycji. Udało się w negocjacjach ustalić, że za inwestycje miejskie zostały uznane także inwestycje „Aqua” S.A. Dlatego uzyskaliśmy kredyt na całe brakujące nam 90 mln zł. Kredyt jest niekomercyjny, oprocentowanie pierwszej jego transzy jest na poziomie 5,95 procent, został zaciągnięty w euro, będzie spłacany do grudnia 2019 r. Zapisaliśmy też w umowie, że do 5 mln euro możemy przeznaczyć na inne inwestycje drogowe w mieście – poinformował prezydent Bogdan Traczyk.*

Na wrześniowej sesji Rada Miasta zaakceptowała ostatecznie, przy jednym głosie sprzeciwu, plan budowy obwodnicy miejskiej na terenie Starego Bielska i Aleksandrowic. *Dzięki tej decyzji zniknęła ostatnia przeszkoda w połączeniu ul. Bohaterów Monte Cassino z aleją gen. Andersa. Starania o rozpoczęcie inwestycji mają już swoją historię, ponieważ rozpoczęły się w 1994 r. Pracom towarzyszyło 56 protestów. Do Naczelnego Sądu Administracyjnego wpłynęło wkrótce aż 59 skarg – przypominała prasa.*

Wszystkie skargi zostały przez NSA odrzucone lub uchylone, ale procedura ta trwała dwa lata. Jak zapowiadano, najbardziej skomplikowany będzie odcinek między ul. Piracką a Hulanką, trzeba tam wybudować 40-metrową estakadę przebiegającą nad ul. Nad Potokiem, wiadukt kolejowy i 200-metrowy tunel obok osiedla Piastowskiego. Budowa w tym miejscu rozpocznie się w przyszłym roku i trwać będzie dwa sezony budowlane. Zmodernizowane zostanie także skrzyżowanie na Hulance. Ulice: Piastowska, Cieszyńska i Konopnicka zostaną połączone rondem o średnicy 80 metrów z równoczesną możliwością bezkolizyjnego wjazdu na obwodową miejską. Całość inwestycji zostanie zakończona w 2003 r.

3 listopada prezydent Bogdan Traczyk i dyrektor oddziału Europejskiego Banku Inwestycyjnego Grammatiki Papadopetrou Tsingou podpisali w Ratuszu umowę w sprawie kredytu opiewającego na 22 mln euro potrzebnego do budowy obwodnicy zachodniej

(...) – Zadowoleni jesteśmy, gdy możemy finansować projekty, które są jak najbliżej ludzi. Mam nadzieję, że współpraca nasza będzie się poszerzać. Naszymi klientami są takie miasta jak Wenecja, Florencja i Londyn, jesteście więc w bardzo dobrym towarzystwie – oceniła umowę Grammatiki Papadopetrou Tsingou, której bank prowadzi obecnie rozmowy z kilkoma miastami w Polsce: Krakowem, Katowicami, Warszawą, Toruniem i Żywcem.



Podpisanie umowy z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym

W zapisach umowy czytamy, że pierwsze raty kredytu zapłaci budżet miasta dopiero po 5 latach. Również odsetki, w porównaniu z kredytami bankowymi są bardzo niskie, nigdzie bowiem nie można uzyskać kredytu z odsetkami na poziomie 6 procent w skali roku.

Dwuletni spór sądowy w sprawie budowy dróg na terenie Starego Bielska zakończył się wyrokami korzystnymi dla gminy. Zapowiedziano, że okres zimy zostanie wykorzystany na prace projektowe oraz uzyskanie niezbędnych gwarancji bankowych. Na wiosnę ruszy budowa.

DROGI NA KONIEC ROKU

Listopad to remont zjazdu ul. Krętej (brukowanie, wykonanie nowych, żelbetowych murków oporowych).

12 grudnia nastąpiło oddanie odcinka nowej ul. gen. Bora-Komorowskiego pomiędzy ul. Partyzantów a Leszczyńską.

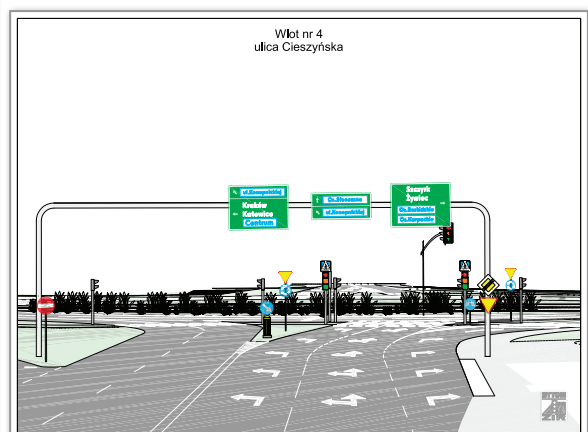
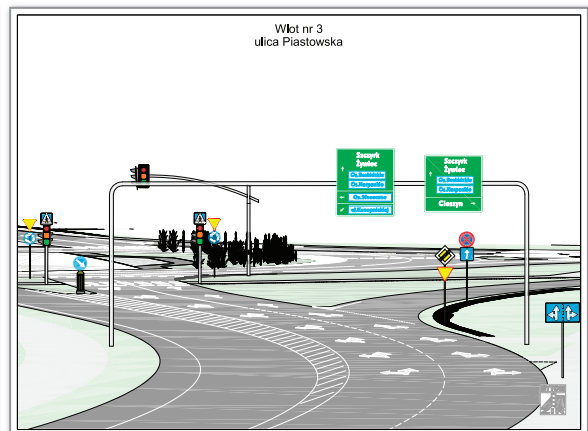
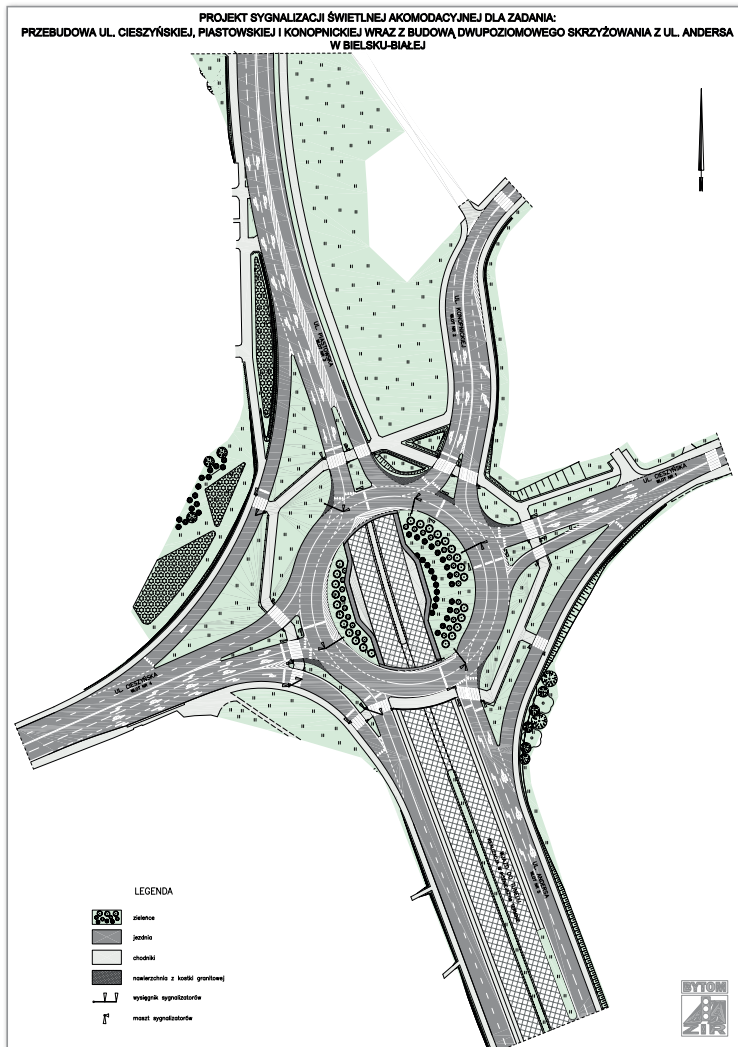
Prasa informowała: *Kilka dni po oddaniu pierwszego odcinka ul. gen. Bora-Komorowskiego wiadać, że prowadzący samochody wybierają nową drogę. Budowa (...) kosztowała dotychczas miasto 6,2 mln zł. Trzeba było bowiem wybudować całkowicie nowy most nad Białką, wybrać i nadsypać ok. 60 tys. m sześć. ziemi i materiałów utwardzających, położyć 14 tys. m² nawierzchni. Do tego całkowicie przebudowano kanalizację, sieć elektryczną, telekomunikacyjną, ciepłociąg, gazociąg, wodociąg, oświetlenie, sygnalizację poziomą i pionową oraz wiele innych szczegółów.*

2001

Plan inwestycyjny dotyczący dróg w Bielsku-Białej na 2001 rok przewidywał kontynuację rozpoczętych już w zeszłym roku zadań oraz bieżące utrzymanie dróg.

Największa inwestycja to niewątpliwie budowa zachodniej obwodowej miasta, gdzie prace będą prowadzone w dwóch miejscach – z jednej strony ul. Andresa zostanie dołączona do ul. Żywieckiej, z drugiej poszerzony zostanie odcinek ul. Klubowej od Makro do skrzyżowania z ul. Piracką. I tak w połowie roku ma się zakończyć budowa wiaduktu kolejowego przy Leszczyńskiej, a do końca roku planowane jest połączenie tej końcówki obwodowej zachodniej z przebudowaną ul. Żywiecką. Ponieważ w tym roku inwestycja będzie finansowana nie tylko z budżetu miasta, ale i kredytu Europejskiego Banku Inwestycyjnego, może się zdarzyć, że koncentracja prac nastąpi pod koniec roku, bo miasto będzie uzależnione od bankowego partnera. W drugim półroczu ma też zostać zakończona budowa nowej, poszerzonej do 4 pasów jezdni ul. Klubowej. Najpoważniejszym zadaniem będzie niewątpliwie przebudowa trudnego obecnie skrzyżowania na Hulance, które docelowo stanie się nowoczesnym, dwupoziomowym i bezkolizyjnym rozwiązaniem. Trasa obwodnicy zachodniej, której fragmentem będzie to skrzyżowanie, pobiegnie 400-metrowym tunelem o szerokości 24 m z dwoma komorami dla dwóch pasów trasy, każdy po 7 m szerokości. Projektowany tunel będzie wyposażony we wszystkie rozwiązania służące bezpieczeństwu – oświetlenie normalne i awaryjne, system bezpieczeństwa przeciwpożarowego, przejścia ewakuacyjne zaopatrzone w drzwi dymoszczelne, system kanalizacyjny zapobiegający zalewaniu jezdni. Równocześnie na powierzchni ma powstać duże, wygodne rondo o średnicy 80 m z dodatkowymi łącznicami pozwalającymi to rondo ominąć – na

przykład takim „skrótom” pojedzie się z ul. Andersa w ul. Cieszyńską w prawo lub z Piastowskiej w Cieszyńską, bez konieczności wjeżdżania na rondo. Piesi będą korzystać z bezkolizyjnych przejść podziemnych. – W tej chwili jesteśmy na etapie uzgadniania dokumentacji, czeka nas przetarg, trudno więc sprecyzować, kiedy ruszy budowa, ale planujemy, że stanie się to w tym roku – mówi dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg Wojciech Waluś.



Do umowy kredytowej z EBI opiewającej na 22 mln euro, zostało dopisane jeszcze jedno ważne zadanie – poszerzenie dolnego odcinka ul. Armii Krajowej.

Z mniejszych inwestycji prowadzonych w tym roku warto wymienić dalszą przebudowę ul. Nad Potokiem w Starym Bielsku, przebudowę ul. Olszówki i ul. Wapiennej. Miasto wzbogaciło się o dwa nowe ronda – jedno na skrzyżowaniu Hałcnowskiej, Janowickiej i Wyzwolenia, drugie – Spółdzielców i Jesionowej. Cały budżet z przeznaczeniem na drogi to 42 mln zł, z czego 73 procent pochłoną inwestycje.

DALIOWA JAK NOWA

Po latach starań mieszkańców i działkowców została wyremontowana ulica Daliowa, która była zdewastowana do tego stopnia, że trudno było przez nią przejechać samochodem, a w lecie unosiły się za samochodem tumany kurzu i prochu. Remont kosztował 300 tys. zł. Oprócz wymiany nawierzchni inwestycja dotyczyła chodnika, krawężników, kanalizacji i parkingu przy ogródkach działkowych. W lipcu odbył się przetarg, a we wrześniu zakończono roboty i położono asfalt.

NOWE SKRZYŻOWANIE

W związku z budową centrum handlowego Sarni Stok przebudowano przyległy układ komunikacyjny w ciągu ul. Warszawskiej. Powstało rondo z dużą wyspą centralną oraz sygnalizacją świetlną.

W listopadzie na skrzyżowaniu tym umożliwione zostały wszystkie relacje, a więc także będzie możliwość skrętu w lewo z ulicy Kwiatkowskiego. Mieszkańcy nie będą musieli, jak do tej pory, wykonywać dodatkowych manewrów i skręcać na ulicy Węglowej. Celem zmniejszenia spadków cała tarcza ronda zostanie podniesiona, tym samym korekcie niwelety ulegnie odcinek ulicy Warszawskiej do ulicy Węglowej.

Kalendarium drogowe pozostałych ważniejszych inwestycji z tego roku:

- maj – budowa parkingu przed ratuszem od strony ul. Stojałowskiego,
- lipiec – remont chodnika przy ul. Partyzantów naprzeciwko Apeny,
- sierpień – zamontowanie na ul. Brodzińskiego wysepek zwalniających,
- wrzesień – oddanie do użytku poszerzonej ul. Klubowej,
- listopad – oddanie do użytku ronda w Hałcnowie przy zbiegu ul. Janowiciej i Wyzwolenia,
- grudzień – oddanie do użytku ronda przy skrzyżowaniu Wadowickiej i Suskiej.

2002

Luty to początek robót na ul. Żywieckiej zmierzających do połączenia tej ulicy z al. Andersa, prace zaczęto od wyburzenia domów stojących naprzeciwko kina Złote Łany.

Na odbudowę ul. Cisowej w 2001 roku z budżetu miasta przeznaczono prawie 300 tys. zł (kanalizacja, uzbrojenie terenu, wykonanie nawierzchni). Dokończenie urządzenia poboczy, ze względu na warunki atmosferyczne nastąpiło wiosną 2002. Również w tym roku dokończono wymiany nawierzchni na ul. Orzeszkowej. Wyremontowano chodnik przy ul. Szarotki, ulice Mireckiego i Wałachową. Zmieniono lokalizacje zatok autobusowych przy ul. Babiogórskiej i Szarotki.

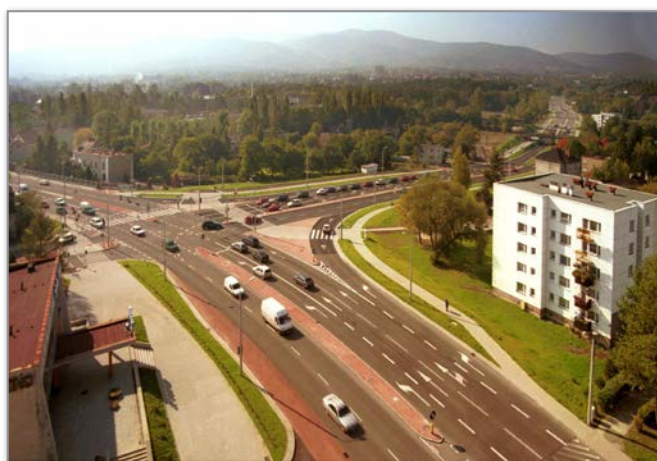
W marcu wykonano brukowanie ul. Podcienie. Natomiast w maju rozpoczęto remont skrzyżowania ul. Warszawskiej z Piastowską z dodaniem nowego pasa w kierunku Katowic. W czerwcu oddano do użytku ronda na skrzyżowaniu ul. Spółdzielców i Jesionowej i rozpoczęto przebudowę placu Chrobrego.

Na przełomie czerwca i lipca zakończone zostały remonty dwóch ważnych odcinków miejskich dróg – przebudowanego skrzyżowania ulic Piastowskiej i 3 Maja obok dworca PKP i poszerzonego do dwóch pasów odcinka ul. Żywieckiej – od Billi do kina Złote Łany. Nowe światła umożliwiły bezpieczne włączanie się do ruchu z ul. Łagodnej, a piesi mogli korzystać z przejścia podziemnego koło hotelu Magura

ALEJA GEN. BORA–KOMOROWSKIEGO OTWARTA



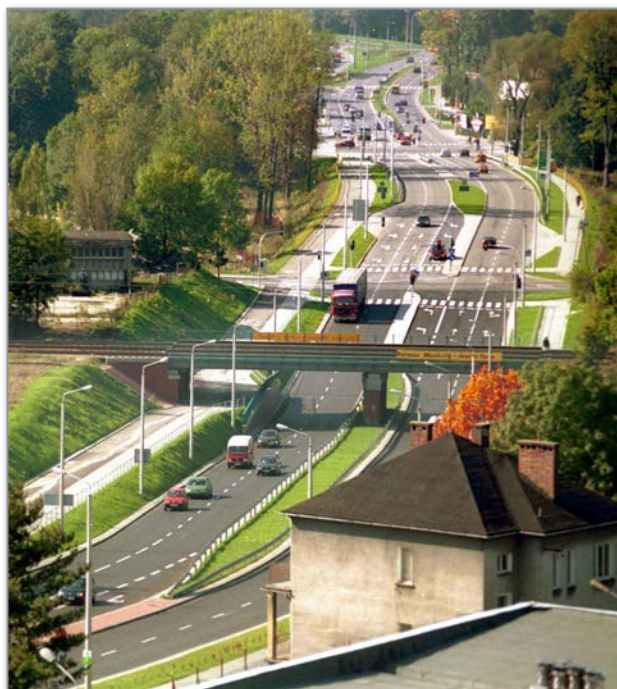
Ulica Żywiecka



Aleja Andersa i ul. Żywiecka

Uroczyste otwarcie i przekazanie mieszkańcom alei gen. Bora–Komorowskiego odbyło się 2 sierpnia. Prawie 400-metrowy odcinek drogi stał się częścią Śródmiejskiej Obwodnicy Zachodniej, która łączy ul. Żywiecką z ul. Bohaterów Monte Cassino. Od tego czasu dzięki nowemu połączeniu wschodnich i zachodnich dzielnic miasta można wygodnie i bezpiecznie dojechać z os. Złote Łany na os. Karpackie. Obecna droga ma dwie jezdnie po 7 metrów szerokości, obustronne chodniki, ścieżkę rowerową, wydzielone zatoki autobusowe i nowoczesne oświetlenie. Jej inwestorem był Miejski Zarząd Dróg a wykonawcą Przedsiębiorstwo Wielobranżowe Radex. Jeszcze niedawno w miejscu alei znajdował się wojskowy plac ćwiczeń

i magazyny. Na prace, które wykonano w tym roku miasto wydało 3,5 mln zł. Za środki te wykonano: 14,5 tys. m³ wykopów, 7 tys. m² nawierzchni asfaltowej, 2,7 tys. m² nawierzchni brukowej, 900 m kanalizacji deszczowej. Przebudowano również sieć wodociągową, kanalizacyjną, gazową i energetyczną.



Aleja Andersa



Dzięki nowemu połączeniu wschodnich i zachodnich dzielnic miasta będzie można wygodnie i bezpiecznie dojechać z os. Złote Łany na os. Karpackie. Powinien się również zmniejszyć ruch drogowy w centrum miasta.

STREFY PARKOWANIA PRZECHODZĄ DO HISTORII

W tym roku ostatecznie zakończono działanie stref parkingowych. Przekazano je Miejskiemu Zarządowi Dróg, a spółka miejska zgodnie z decyzją Zarządu Miasta przygotowywała koncepcje podzielenia dotychczasowej strefy na części, by przekazać je w dzierżawę organizacjom pozarządowym. W ramach pilotażu parkingiem przed Ratuszem zawiadywała Fundacja „Dziecięce Marzenia”.

PLAC CHROBREGO Z NIESPODZIANKAMI

Najwięcej uwagi opinii publicznej przykuwała gruntowna przebudowa placu Chrobrego. Jak to często podczas remontów bywa, po odkryciu warstw podziemnych natrafiono na wiele niespodzianek.



Plac Chrobrego

Znaleziono fragmenty sieci wodociągowych, kanalizacyjnych i innych, które nie były naniesione na żadne plany. Koło kawiarni Mimoza robotnicy odkryli zbiorniki na paliwo ze starej stacji benzynowej z początku XX wieku. Po drugiej stronie placu natrafiono na fundamenty zamkowego browaru. Prace prowadzone były pod nadzorem archeologicznym. Natrafiono w ich trakcie na kanał Młynówki biegnący pod skrzyżowaniem. Odkrycie każdego niespodziewanego obiektu wymagało narad, konsultacji, dlatego informowano, że trudno będzie skończyć przebudowę do końca sierpnia, jak pierwotnie planowano. Ostatecznie prace tam trwały do połowy następnego roku.

POZOSTAŁE WAŻNIEJSZE PRACĘ NA DROGACH

W lipcu rozpoczęto budowę nowej drogi łączącej ul. Klubową z Auchan. W sierpniu prowadzono brukowanie ul. Słowackiego obok podcieni na starym mieście, a we wrześniu prowadzono przebudowę wyjazdu ul. Babiogórskiej do Andersa (dodanie pasa do przystanku) oraz odkrywano bruk na ul. 1 Maja.

W sprawozdaniu za ten rok czytamy, że inwestycje prowadzone były jeszcze na ulicach: Niepodległości, Daszyńskiego, Grażyńskiego, Jutrzenki, Sobieskiego, ks. Brzóska, Wapiennej, Przyjaźni, Rolnej, Dzwonkowej, Mireckiego, Przędzalniczej i 1 Maja. Prowadzone były wykupy m.in. pod obwodnicę wschodnią, przygotowywano dokumentację budowlaną skrzyżowania na Hulance. Kiedy do tego dodamy utrzymanie mostów, chodników czy wycinkę drzew otrzymamy kwotę 43.554.715,59 zł, którą MZD spożytkowało na poprawę stanu dróg w mieście.

IV KADENCJA – LATA 2002–2006

Prezydium Rady Miejskiej IV kadencja (2002–2006)

Przewodniczący Rady Miejskiej: Jerzy Balon (19.11.2002 – 20.05.2003)

Wiesław Handzlik od 16.12.2003 do końca kadencji

wiceprzewodniczący Rady Miejskiej: Wiesław Handzlik (19.11.2002 – 16.12.2003)

Paweł Pajor (19.11.2002 – 28.09.2004)

Stanisław Ryszka od 28.11.2002 do końca kadencji

Jerzy Balon od 16.12.2003 do końca kadencji

Michał Pinis od 16.11.2004 do końca kadencji

Radni Rady Miejskiej: Jerzy Balon, Ryszard Batycki, Leszek Bednarski – zrzeczenie się mandatu RM 26.01.2006), Ryszard Chodorowski, Jan Chrzęszcz, Bogdan Dubiel, Wiesław Handzlik, Józef Heczko, Ludwik Hejny, Henryk Juszczyk (zrzeczenie się mandatu radnego RM 5.12.2002 w związku z powołaniem na stanowisko zastępcy prezydenta miasta), Jan Kanik (objęcie mandatu radnego RM 5.12.2002), Edward Kołek, Bożena Kotkowska, Kazimierz Mojżyszek, Roman Nehrebecki, Franciszek Nikiel, Stanisław Noworyta, Janusz Okrzesik, Paweł Pajor, Stanisław Piecuch, Michał Pinis, Barbara Redkowska (objęcie mandatu radnej RM 4.04.2006), Stanisław Ryszka, Artur Sternicki, Grzegorz Wagner, Adam Wykręt, Leszek Wieczorek.

Zarząd Miasta IV kadencji

1. Jacek Krywult – prezydent miasta (19.11.2002 – 5.12.2006)

2. Zbigniew Michniowski – zastępca prezydenta miasta (21.11.2002 – 5.12.2006)

3. Waldemar Jędrusiński – zastępca prezydenta miasta (21.11.2002 – 5.12.2006)

4. Henryk Juszczyk – zastępca prezydenta miasta (21.11.2002 – 5.12.2006)

sekretarz miasta – Izabela Kania (4.09.2001 – 19.12.2002)

– Marian Pilichiewicz (20.12.2002 – 28.12.2006)

skarbnik miasta – Anna Łakomska

2003

Dla nowych władz priorytetem była budowa zachodniej obwodnicy. W tym roku na obwodnicę



Hulanka, przekazanie wykonawcy pozwolenia na budowę przez Henryka Juszczyka

zachodnią postanowiono przekazać 60 mln zł, co pozwoli na zrealizowanie 80% inwestycji. Zakończenie budowy przesunięto na październik 2004 roku, ze względu na problemy natury formalnej. Małe było wykonanie, gdy chodzi o wykup gruntów, również założone terminy wykorzystania kredytu były zbyt optymistyczne. Dlatego doszło do rozmów z przedstawicielami EBI. Po kolejnej rundzie negocjacji prezydent Bielska–Białej Jacek Krywult poinformował: – Uzyskaliśmy to co najważniejsze, czyli realność wykorzystania w pełni kredytu z EBI. Nie ma już zagrożenia gdy chodzi o wykupy terenu, obecnie proces ten idzie bardzo

sprawnie. Wyznaczyliśmy sobie bardzo ambitne zadanie, aby tę inwestycję zakończyć za półtora roku. Całość prac podzieliliśmy na odcinki i wyznaczyliśmy harmonogram prac na każdy dzień. Jeżeli nie zajdą nieprzewidziane okoliczności, w październiku 2004 roku obwodnica będzie wykonana.

Kolejnym problemem utrudniającym rozpoczęcie budowy były protesty okolicznych mieszkańców, którym nie podobał się projekt największego skrzyżowania w Bielsku–Białej Hulanki i dolny odcinek ulicy Klubowej.

Procedury prawne wymagają, aby dać czas na odwołanie się od budowy drogi przeciwnikom. Mamy już pozwolenie na budowę. W marcu rozstrzygniemy przetarg, a w kwietniu chcemy zacząć prace na Hulance. Mamy świadomość, że czasu jest niewiele, – zapewniał szef MZD

Życie jednak kolejny raz zweryfikowało plany. 7 sierpnia udało się przekazać plac budowy wykonawcy – konsorcjum firm Budimex Dromex S.A. Warszawa oraz Dromex Cieszyn Sp. Zo.o. Prace prowadzono przy znacznych utrudnieniach ruchu w rejonie skrzyżowania Hulanka, lecz bez wyłączenia skrzyżowania w całości. Przekazując wykonawcy pozwolenie na budowę zastępca prezydenta miasta Henryk Juszczyk powiedział: – *Ta inwestycja to prawdopodobnie największa inwestycja drogowa w Bielsku–Białej w XXI wieku wykonywana z pieniędzy miejskich. Ze względu na jej rozmiar i znaczenie bardzo nam zależy, aby przebiegła sprawnie.*

Prace w rejonie Hulanki rozpoczęto we wrześniu. Aby obwodnica zachodnia stała się faktem potrzebny był jeszcze odcinek drogowy łączący skrzyżowanie na Hulance z ulicą Klubową. Ten prawie 1,5–kilometrowy odcinek zawiera zielony tunel, dwa wiadukty i regulację potoku Starobielskiego. Dużo zainteresowania budzi określenie tzw. zielony tunel – to prawie 150–metrowy odcinek tunelu, wybudowanego w odkrytym wykopie, a następnie obsypanego ziemią i obsadzonego zielenią, która znacznie zmniejsza jego uciążliwość dla okolicznych mieszkańców. Miasto ogłosiło przetarg na budowę tego odcinka. Przewidywany koszt wynosi ok. 50 mln zł.

INŻYNIEROWIE RUCHU W RATUSZU

27 lutego w Ratuszu odbyła się konferencja specjalistów od ruchu drogowego. Przedstawiciele z wielu branż zajmujący się drogami omawiali kwestie zmian w kodeksie drogowym i zakres interwencji służb mundurowych. Przedstawiono najnowsze osiągnięcia techniczne, które pozwalają zbadać natężenie ruchu i właściwie zaplanować nowe skrzyżowania uwzględniając wszystkie uwarunkowania. Specjaliści od pomiarów ruchu zaprezentowali najnowsze możliwości symulatorów.

POWRÓT STREF

Strefy płatnego parkowania zostały wprowadzone pod koniec XX wieku. Ich funkcjonowanie, a szczególnie sposób rozliczania pomiędzy miastem a prowadzącą strefy firmą budził bardzo wiele zastrzeżeń. Kilkakrotnie podejmowano próby zmiany tej sytuacji. Ze względu na długoletnią umowę były to zmiany kosmetyczne. Kiedy zakończył się okres trwania umowy, podjęto próbę uzdrowienia sytuacji. Jednak konflikt pomiędzy Zarządem Miasta, a Radą Miejską doprowadził ostatecznie do tego, że strefy zostały zawieszona i parkowanie odbywało się za darmo.

Konieczność uporządkowanie tej sytuacji zapowiedziały nowe władze miasta. *Musimy powrócić do stref, gdyż w centrum miasta trudno zaparkować. W nowym systemie zyski z całej działalności będzie czerpać miasto –* zapewniał prezydent Jacek Krywult .

Podjęto decyzję, że nowy system parkowania będzie obsługiwał Miejski Zarząd Dróg.

MODERNIZACJA ULICY ARMII KRAJOWEJ

W maju zakończyła się procedura przetargowa związana z przebudową ulicy Armii Krajowej, a dokładniej jej odcinka pomiędzy al. gen. Andersa a ulicą św. Andrzeja Boboli. Roboty drogowe prowadzono do końca października. Koszt szacowano na 12 mln zł. Na całym odcinku zaplanowano ścieżki rowerowe.

Główna zmiana po modernizacji to nowy pas w górę na całym przebudowanym odcinku. Wydzielono z niego tzw. lewoskręty, czyli pasy do skręcania w lewo. Droga została wyposażona w obustronne chodniki.

Najbardziej jednak zmieniło się skrzyżowanie z al. Andersa. – *Zostało mocno rozbudowane, już pod kątem zwiększonego ruchu na al. Andersa. Zakładamy, że ruch będzie odbywał się płynnie, mamy dwa pasy do skrętu w lewo w kierunku do Szyndzielni. A najważniejsza jest sygnalizacja świetlna, która zapewnia bezpieczeństwo na tym skrzyżowaniu. Sygnalizacja dostosowuje się elastycznie do natężenia ruchu* – mówił dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg Wojciech Waluś.



Prace przy budowie na ulicy Armii Krajowej

I tutaj na drogowców czekały niespodzianki. Wkrótce po rozpoczęciu prac ziemnych okazało się, że funkcjonujące od lat prowizoryczne rozwiązania kanalizacyjne muszą zostać uporządkowane. Budowę kanalizacji deszczowej plan przewidywał, ale sanitarnej nie, tymczasem okazało się to niezbędne. Drugim technicznym problemem była kolizja z uzbrojeniem terenu. Konieczne okazało się przełożenie kabli energetycznych.

Były też kłopoty z gruntem. Ponieważ poziom drogi na dolnym skrzyżowaniu z al. Andersa obniżono, trzeba było zbudować wysokie mury oporowe wokół posesji, by nie wchodziły w nie na dużych powierzchniach. Posesje otrzymały nowe ogrodzenia, co zostało uzgodnione z właścicielami.

Gmina musiała w wielu wypadkach odkupić fragmenty terenów posesji. W niektórych domach, sąsiadujących z drogą, wymieniono okna. Dodatkowym elementem inwestycji był nieplanowany wcześniej pas na skrzyżowaniu z ul. Boboli, który ułatwia ruch do Szpitala Wojewódzkiego. Powstała też nowa zatoka autobusowa. Został obniżony poziom ulicy Głogowskiej, która po obniżeniu skrzyżowania, stała się bardzo stroma.

KOMUNIKACJA PRZYSZŁOŚCI

Położenie geograficzne Bielska–Białej jest bardzo interesujące, gdyż najważniejsze drogi krajowe i połączenia międzynarodowe z naszymi południowymi sąsiadami zbiegają się na jego terenie. Dlatego właśnie przy wyznaczaniu nowych arterii robi się szerokie konsultacje, aby maksymalnie uwzględnić interesy wszystkich stron.

W ramach takich konsultacji odbyło się 11 czerwca spotkanie w Ratuszu, na którym zastanawiano się nad optymalnym rozwiązaniem przejścia obwodnicy wschodniej przez Mikuszowice. Dyskusja toczyła się wokół planów, które już zostały zaprezentowane w tej publikacji.

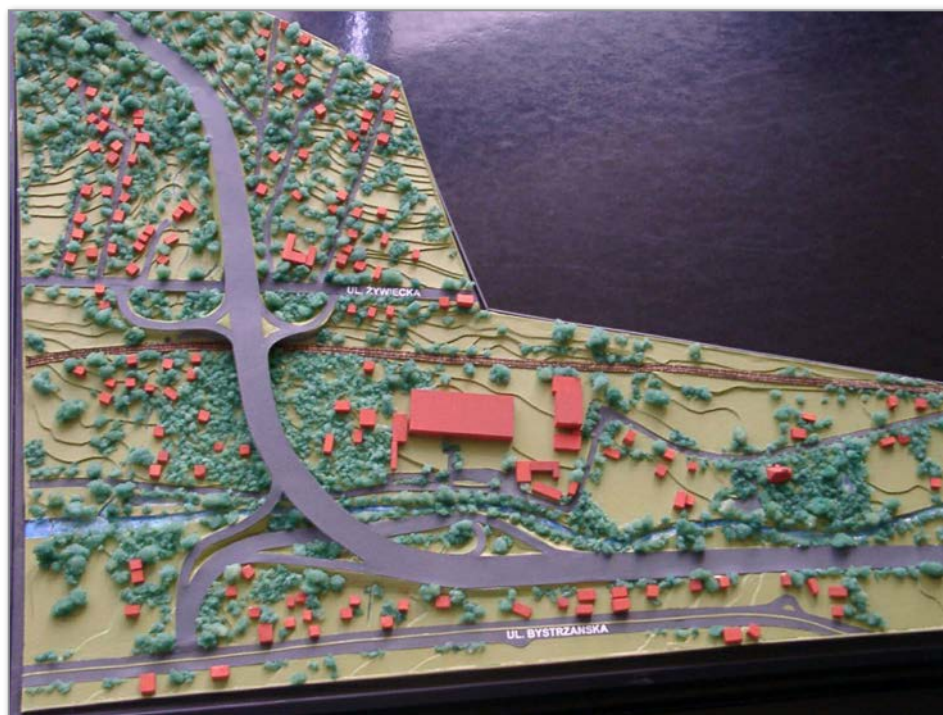


Makieta obwodnicy wschodniej w sali sesyjnej Bielsko–Bialskiego ratusza

Upraszczając problem, kością niezgody była sprawa, czy ruch kołowy w tym terenie puścić tunelem, czy trasą naziemną. Zwolennicy budowy tunelu przekonywali, że takie rozwiązanie jest bardziej przyjazne dla środowiska, pozwala w większym stopniu zachować pierwotny charakter dzielnicy i powoduje mniejsze uciążliwości dla otoczenia. Zwolennicy trasy naziemnej, doceniając argumenty przeciwników, zwracali uwagę, że zastosowanie tunelu nie ograniczy zmian w charakterze okolicy, ale je tylko przemieści, bowiem węzły zespolone (wjazdy i zjazdy) z obu stron tunelu muszą powstać. Dodatkowo trudniej wtedy będzie podłączyć drogi lokalne. Nie bez znaczenia jest też fakt, że rozwiązanie tunelowe jest znacznie droższe (trasa naziemna ok. 300 mln zł, tunelowa ok. 450 mln zł), a wprowadzenie teraz koncepcji tunelowej nie tylko cofnęłoby cały proces decyzyjny do początku, ale naraziłoby Generalną Dyрекcję Dróg i Miasto na wielomilionowe straty, gdyż tereny pod przebieg tej drogi zostały w dużej mierze wykupione. – *Na ten cel wydaliśmy do*

tej pory 30 mln zł – mówił dyrektor Generalnej Dyrekcji Dróg Państwowych i Autostrad Krzysztof Raj. Podany koszt budowy tunelu prawdopodobnie wzrośnie wobec złożonych uwarunkowań hydrologicznych masywu Łysej Góry. Proponowany przebieg trasy tunelu skrajem Parku Krajobrazowego Beskidu Małego może doprowadzić do degradacji terenu poprzez zmianę stosunków wodnych, co wynika z ekspertyzy opracowanej przez Polską Akademię Nauk. Uwzględniając te fakty władze miasta opowiadały się za wariantem trasy naziemnej.

Bielsko–Biała charakteryzuje się dużą liczbą samochodów. Jest – jak mówią fachowcy – źródłem i celem ruchu. Specjaliści oceniają, że około 8 tysięcy kierowców samochodów dziennie będzie zainteresowanych, aby zjechać z drogi krajowej do miasta na ulice Żywiecką i Bystrzańską. Nie można tego faktu lekceważyć, lecz projektować z wyprzedzeniem, aby problemy komunikacyjne rozwiązywać na lata. Według optymistycznych prognoz obwodnica wschodnia stanie się faktem za pięć lat.



Makieta obwodnicy wschodniej

A NA DROGACH RUCH...

We wrześniu rozpoczęły się remonty dróg w kilku newralgicznych punktach miasta. Między innymi prowadzony był remont przejścia pieszego w okolicach placu Chrobrego. Zakończył się on w listopadzie. W ramach prac odnowiono elewację, ale również wykonano cały zakres prac odwadniających i izolujących. Koszt całej inwestycji wyniósł około 650 tys. zł. Została tam zainstalowana winda, która ułatwia wyjazd na plac wszystkim, którzy mają kłopoty z chodzeniem po schodach.

A oto kalendarium pozostałych ważniejszych inwestycji drogowych realizowanych przez MZD.

- kwiecień – remont schodów z placu św. Mikołaja na ul. Sikorskiego,
- maj – remont mostu na Wapieniczance na ul. Cieszyńskiej,
- czerwiec – początek remontu mostu przy Sferze oraz odbiór po rocznym remoncie placu Chrobrego,
- lipiec – remont placu przed pomnikiem Poległym za Polskę przy ul. Partyzantów, początek remontu ul. Lwowskiej od ul. Krakowskiej do siedziby Forda,
- sierpień – remont chodnika przy ul. Wyzwolenia w Hałcnowie od skrzyżowania z ul. Janowicką do kościoła, remont ul. Niepodległości od ul. Czerwonej do ul. Wyzwolenia, budowa wjazdu od ul. Powstańców Śl. na dawną Befamę „B”,
- wrzesień – remont wiaduktu przy ul. gen. Andersa,
– początek remontu mostku obok Ratusza,
- październik – oddanie do użytku przebudowanego odcinka ul. Andersa w kier. na Szyndzielnię
- listopad – zamknięcie dla ruchu kołowego na Hulance z powodu przebudowy węzła



Roboty przy przejściu podziemnym na ul. 3 Maja



Remont kładki koło ratusza, wrzesień 2003 r.

2004

HULANKA WIELKIM PLACEM BUDOWY

Nietrudno się domyślić, że najważniejszym zadaniem drogowym i w tym roku była obwodnica zachodnia. Prace przy budowie największego skrzyżowania w Bielsku–Białej szły pełną parą. Mowa oczywiście o Hulance. Po spowolnieniu prac, spowodowanym długim zaleganiem śniegu, trudnościami terenowymi i przebudową urządzeń podziemnego uzbrojenia obecnie trwają intensywne działania na samym skrzyżowaniu. Wykonywane prace przez konsorcjum Budimex–Dromex i Dromex Cieszyn są zakontraktowane umową na 450 dni. Obecnie wykonano 90% wszystkich robót związanych z przebudową kolidującego uzbrojenia i wykonano 70% murów oporowych. Budujemy również wiadukt, który pozwoli przesunąć ruch, aby można było prowadzić dalszą inwestycję – mówił dyrektor MZD Waluś. Od skrzyżowania w stronę ulicy Klubowej rozpoczęły się prace przy wycince drzew i wyburzeniach domów, na miejscu których powstanie druga część tunelu i pozostałe elementy drogi, stanowiącą całość tzw. obwodnicy zachodniej miasta. Przechodnie mogą też zauważyć powstające segmenty tunelu.



Prace na Hulance

W kwietniu prasa informowała: *Na przebudowywanym od kilku miesięcy skrzyżowaniu Hulanka prace trwają w dzień i w nocy. Właśnie nocą, żeby nie utrudniać ruchu, wywożona jest ziemia z wykopów pod rondo, które ma powstać w tym miejscu. Drogowcy przystępują także do budowy 240–metrowego tunelu, którym pobiegnie ruch od strony ul. Klubowej w kierunku al. Andersa.*

– Są pewne opóźnienia, ale nie przekreśla to założonych terminów ukończenia inwestycji. Kierownictwo firmy Dromex–Budimex (...) zapewnia, że wszystkie terminy określone w umowie będą dotrzymane. Zwłaszcza, że 7 kwietnia podpisaliśmy umowę z tą firmą na realizację kolejnej inwestycji – połączenia ul. Klubowej z Hulanką od ul. Pirackiej. 21 kwietnia Dromexowi został przekazany teren budowy, firma ma 400 dni na realizację tej inwestycji. Rozpocznie się ona od wyburzeń domów i wycinki drzew – mówi prezydent Jacek Krywult.

Trudności wiosenne zostały pokonane, tak, że w maju można było zapowiedzieć, że jeżeli pogoda dopisze, to późną jesienią będzie można jeździć górną częścią skrzyżowania. – *Natomiast tunel zostanie oddany w przyszłym roku, wtedy, gdy będzie już wykonana druga jego część tj. połączenie z ulicą Klubową poprzez tzw. zielony tunel, tunel kolejowy i wiadukt nad ul. Nad Potokiem* – informował dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg.



Prace na Hulance, dyr. Wojciech Waluś pokazują wykonane prace.

Pod koniec maja z wizytą na teren budowy udali się radni z Komisji Gospodarki Miejskiej.

W wakacje gotowy był pierwszy fragment ronda. 25 sierpnia budowę wizytował prezydent Jacek Krywult wraz z odpowiedzialnym za sprawy drogownictwa zastępcą Henrykiem Juszczykiem oraz dyrekcją Miejskiego Zarządu Dróg. Rozmawiano o wielu technicznych szczegółach, prezydenci obejrzelni wykonane już fragmenty i wysłuchali informacji o tym, co pozostało do zrobienia. MZD informowało: *W tej chwili gotowych jest 11 segmentów z liczącego 238 m tunelu. Każdy ma ponad 12 metrów długości. Do wykonania pozostało jeszcze 9 segmentów, przy czym na zbudowanie jednego potrzeba ok. tygodnia. Istotne jest, że mamy już gotowy segment ósmy, który zawiera „techniczne serce”. Tędy, nad tunelem, przechodzą wszystkie sieci – wodociągowe, kanalizacyjne, teletechniczne. Gdy powstaną trzy kolejne segmenty tunelu w kierunku Starego Bielska, będzie można już poprowadzić ruch ulicą Piastowską, poza rondem, na tzw. prawoskręcie ul. Cieszyńskiej, co przyniesie z pewnością ulgę kierowców.*

Jesienią informowano, że prace, pomimo niesprzyjającej aury, idą pełną parą. Pod koniec listopada Hulankę oglądali kolejny raz radni z Komisji Gospodarki Miejskiej.

– *Jeżeli pogoda dopisze, to od początku przyszłego roku będzie można jeździć górną częścią skrzyżowania. Natomiast tunel zostanie oddany wtedy, gdy będzie już wykonana druga jego część, tj. połączenie z ulicą Klubową poprzez tzw. zielony tunel, tunel kolejowy i wiadukt nad ul. Nad Potokiem* – zapowiedział dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg Wojciech Waluś. To była pierwsza informacja, jaką uzyskali radni, którzy spotkali się na wyjazdowym spotkaniu na placu budowy.

Bielszczanie byli żywo zainteresowani postępem prac.

– *Mieszkańcy zgłaszają do nas różnego rodzaju wnioski, skarżą się także na uciążliwość tej budowy. Z tego powodu chcieliśmy zobaczyć na miejscu, jak można tę uciążliwość w konkretnych przypadkach wyeliminować lub zmniejszyć* – wyjaśniał przewodniczący Komisji Gospodarki Miejskiej Leszek Wieczorek.

Radni pytali między innymi o przyczyny spowolnienia prac przy niektórych elementach, o trudności terenowe i o postępy robót przy przebudowie urządzeń podziemnego uzbrojenia.

Zanim jednak zaczęli dopytywać o szczegóły, przeprowadzili na placu budowy wizję lokalną. Brodząc w śniegu i błocie przeszli nie tylko górną część skrzyżowania, ale również cały tunel. Z zainteresowaniem oglądali poszczególne elementy konstrukcji i zadawali mnóstwo pytań.

Z tych pytań i odpowiedzi kierownictwa Miejskiego Zarządu Dróg wyłonił się statystyczny obraz nowej Hulanki, tak opisany w prasie:

Do tej pory przebudowano sieci: energetyczną (koszt 721.136 zł, wykonanie 67 proc.), teletechniczną (koszt 49.351 zł, wykonanie 100 proc.), wodociągową (koszt 747.590 zł, wykonanie 93 proc.), gazową (koszt 215.359 zł, wykonanie 100 proc.), kanalizację sanitarną (koszt 202.919 zł, wykonanie 80 proc.). Jeśli przełożymy te sumy i procenty na metry, sytuacja przedstawia się następująco: przebudowano 1600

metrów sieci wodociągowej, 1400 m kanalizacji sanitarnej, 2300 m kanalizacji deszczowej, 1100 m sieci gazowej, 16000 m sieci energetycznych podziemnych oraz napowietrznych, 4800 m telekomunikacyjnej. Zużyto prawie 2 tys. ton stali 13,5tys. m³ betonu.

Gołym okiem można zobaczyć rondo i spory fragment tunelu pod rondem. Obecnie dojazd i zjazdy z ronda są już częściowo gotowe i ich fragmentami można się w miarę swobodnie poruszać. Trzeba jednak zachować szczególną ostrożność, ze względu na trwające tam prace wykończeniowe i zmieniające się oznakowanie.



Hulanka, grudzień 2004 r.

Jeszcze przed świętami Bożego Narodzenia otwarto skrzyżowanie na Hulance. Nie był to na razie kształt ostateczny ronda, bo nie położono jeszcze wierzchniej warstwy asfaltu ani nie zamontowano sygnalizacji świetlnej, ale można już było korzystać z całego ronda, nie tylko z jego fragmentów, jak to było do tej pory.

MZD NAGRODZONA

Podczas X Międzynarodowych Targów Budownictwa Drogowego Autostrada – Polska, które odbyły się w Kielcach w maju, dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg w Bielsku–Białej Wojciech Waluś odebrał wyróżnienie specjalne dla bielskiej firmy za działalność inwestycyjną oraz usprawnienia organizacyjne obsługi użytkowników dróg. Wyróżnienie zostało przyznane przez redakcję Polskich dróg i Instytut Badawczy Dróg i Mostów w IV edycji nagród Polskie drogi XXI wieku.

(...) Jest to nagroda za całość działań, nie tylko w ostatnim roku. Doceniona została zwłaszcza działalność inwestycyjna, bo niewiele jest w Polsce zarządów dróg, które prowadzą tak szerokie inwestycje. Doceniono również wysiłki MZD usprawniające organizację firmy i utworzenie w nowej siedzibie biura obsługi interesantów.

– Taka nagroda jest na pewno miła, ale i zobowiązująca do tego, by pracować jak najlepiej. A sprawy, którymi się zajmujemy, zwłaszcza dotyczące współpracy z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym, nie należą do łatwych. Duże inwestycje są dla nas bardzo absorbujące, wiążą się z nimi bardzo trudne problemy, ale najważniejszy będzie efekt i nad tym codziennie pracujemy – powiedział dyrektor W. Waluś.

BIELSKO–BIAŁA MOSTAMI STOI

Niewiele osób wie, że stolica Podbeskidzia może się poszczycić blisko 300 mostami, kładkami, wiaduktami, przejściami podziemnymi, estakadami i przepustami. Wszystkie one są fachowo zwane obiektami mostowymi, a opiekuje się nimi Miejski Zarząd Dróg. Są one zlokalizowane na wszystkich rodzajach dróg – krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych. Na fragmentach dróg krajowych mamy w mieście 34 obiekty o łącznej długości 1302 m, w tym dwie estakady, pięć wiaduktów, trzy mosty – wszystkie to konstrukcje żelbetowe. Na drogach wojewódzkich takich obiektów mostowych jest 15 i mają razem długość 1001 m. Najwięcej, bo 117 obiektów o łącznej długości 3223 m, mamy na drogach powiatowych, pozostałe znajdują się na drogach gminnych. Rzeka Biała i jej dopływy to

sprawcy tak licznego występowania mostów. Na przykład w Chorzowie, mieście podobnej wielkości jak Bielsko-Biała, jest ich tylko 10..

WIADUKTY NA AL. ANDERSA.

Dwa wiadukty nad ul. Karpacką i Babiogórką budowane na początku lat 70. poddane zostały remontowi. Kapitałny remont trwał od sierpnia 2003 r. i obejmował bardzo szeroki zakres prac – począwszy od wzmocnienia fundamentów, poprzez dobrojenie i obetonowanie podpór oraz oczepów, po połączenie ich w jednolitą całość. Wcześniejsza technologia polegała na budowaniu konstrukcji z niedostatecznie powiązanych ze sobą elementów prefabrykowanych. Również z elementów jedno-przęsłowych składała się sama płyta wiaduktu, czego dziś już się nie stosuje.

– *Realizowany projekt przewiduje stworzenie nowej płyty pomostu przez zerwanie starej i zniszczonej nawierzchni, rozebranie skorodowanej płyty oraz połączenie w kilkuprzęsłowe segmenty poprzez położenie nowego zbrojenia i ponowne zabetonowanie. W ten sposób zwiększy się nośność wiaduktów. Oba obiekty mają docelowo osiągnąć nowe parametry, co ważne, takie same, jakie będzie miała cała trasa śródmiejska. W sposób nowoczesny zostaną wykonane dylatacje, czyli konieczne przerwy poprzeczne pomiędzy segmentami. Stare były nieszczelne i woda, która się nimi przedostawała, niszczyła beton. Ponadto na obu obiektach zostaną uzupełnione ubytki betonu, a po oczyszczeniu konstrukcja zostanie pokryta specjalną farbą, która uszczelni mikropęknięcia. Dodatkowo wykonane będą, nieistniejące wcześniej, płyty najazdowe* – informuje Małgorzata Matejko-Świdarska, inżynier projektu, która z ramienia Miejskiego Zarządu Dróg jest odpowiedzialna za remont.

Warto przypomnieć, że wiadukt nad ul. Babiogórką, ze względu na zaniżoną skrajnię pionową został poddany ciekawej operacji – podniesienia o około 30 cm. To trudne, ale często stosowane w budowaniu mostów rozwiązanie, pozwoliło uzyskać zgodną z normami wysokość pod wiaduktem. Wcześniej, mimo oznaczeń, zdarzały się przypadki zablokowania tam wysokich pojazdów.

16 czerwca wyremontowane wiadukty odwiedził prezydent Jacek Krywult. Po przejściu nowym odcinkiem drogi powiedział: – Jestem zadowolony, ale połowicznie. Całkowicie będę zadowolony, gdy obie nitki będą gotowe.

Dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg Wojciech Waluś potwierdza, że cały remont został wykonany zgodnie z projektem i w terminie. – Czekamy teraz na opinie użytkowników – mówi.

Zaletą tych wiaduktów będzie bezpieczeństwo. Asfaltowa nawierzchnia została posypana przed zastygnięciem warstwą kamyczków, by powstała powierzchnia porowata, szorstka. Dzięki temu podczas deszczu hamowanie będzie skuteczniejsze. Nowoczesnym rozwiązaniem są dylatacje, czyli konieczne przerwy technologiczne, które pozwolą na „pracę” konstrukcji wiaduktów. Widać je gołym okiem. Te miejsca wypełnia specjalny szwedzki elastyczny materiał o dużej wytrzymałości.

– *Nie ma idealnych rozwiązań w tym zakresie, ale to zastosowane tutaj jest najlepsze ze znanych – mówi Małgorzata Matejko-Świdarska z MZD, inżynier projektu. Krawężniki są wykonane z granitu, zgodnie z przepisami.*

We wrześniu wykonano chodnik dla pieszych, który umożliwił przejście z ul. Michałowicza do ul. Mireckiego.



Odbiór wiaduktów na Al. Andersa

KOLEJNY ETAPU PRZEBUDOWY AL. ARMII KRAJOWEJ

W październiku rozpoczął się kolejny etap przebudowy al. Armii Krajowej. *Umowa została podpisana z lokalnym konsorcjum, które tworzą firmy Radex, Eurovia i spółka Drogi i Mosty wraz z podwykonawcami – przewiduje, że przebudowa drogi ze względu na sprawy formalne i techniczne odbywać się będzie w dwóch etapach. Pierwszy etap ma objąć odcinek do skrzyżowania z ul. Młodzieżową, drugi – z ul. Karbową, gdzie na razie poszerzenie alei się zakończy. Całość tego zadania kosztować ma ok. 14 mln zł, część środków pochodzić będzie z kredytu Europejskiego Banku Inwestycyjnego.*

2005

W czasie, gdy zachodnia obwodnica przybierała realne kształty, promyki nadziei pojawiły się również w sprawie obwodnicy wschodniej. Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych poinformowała, że jest szansa na rozpoczęcie tej inwestycji w drugiej połowie 2005 r. Trwały prace nad planem miejscowym dla odcinka od węzła Rosta do węzła Krakowska. *Odnośnie drugiego odcinka – od węzła Krakowska do ul. Żywieckiej – Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych wystąpiła do wojewody o wydanie decyzji lokalizacyjnej, ale jest to odcinek, dla którego plan przyjęty przez Radę Miejską został oprotestowany przez mieszkańców. Trwa postępowanie w Wojewódzkim Sądzie Administracyjnym, złożono też wnioski o kasację do NSA. – Postępowanie będzie wydłużone – mówił dyrektor Biura Rozwoju Miasta Stanisław Gawlas. Jeśli idzie o łącznicę węzła Bystrzańska, prace będą kontynuowane po decyzjach lokalizacyjnych. Modernizacji poddany zostanie odcinek drogi dwupasmowej od węzła Komorowice, do węzła Rosta, która stanie się fragmentem obwodnicy.*

EUROPEJSKIE PIENIĄDZE NA DROGI

Podczas styczniowej sesji Rada Miejska podjęła dwie uchwały dotyczące zabezpieczenia prawidłowej realizacji umowy o dofinansowanie ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego modernizacji drogi wojewódzkiej biegnącej przez centrum miasta oraz przebudowy ul. Olszówki.

(...) Przypomnijmy, że nasze miasto uzyskało pierwsze środki z funduszy strukturalnych Unii Europejskiej właśnie na te dwa projekty dotyczące dróg. Pierwszy z nich – *Usprawnienie połączeń drogowych w Bielsku-Białej – modernizacja DW 942*, otrzyma dofinansowanie w wysokości 11.529 tys. zł, a jego koszt całkowity to ponad 15 mln zł.

Obowiązuje zasada, że można dostać dofinansowanie do wysokości 75 proc. wartości projektu, resztę musi zapewnić wnioskujący, w tym wypadku gmina Bielsko-Biała. Tak jak zapisano we wniosku, modernizacji zostanie poddany odcinek drogi biegnący przez centrum miasta – od skrzyżowania ul. 3 Maja z ul. Dąbrowskiego do skrzyżowania ul. Bystrzańskiej z ul. Chabrową. Roboty polegać będą na wymianie nawierzchni jezdni, chodników, krawężników, wymianie zniszczonego oznakowania pionowego. Tam, gdzie będzie zły stan przepustów i mostów, również zostaną one wyremontowane. Fragmenty, które są świeżo po modernizacji, jak na przykład skrzyżowanie z al. gen. Andersa, oczywiście zostaną wyłączone. Termin na realizację to trzy sezony budowlane – 2005, 2006 i 2007

– W tym roku przewidujemy wykonanie odcinka ul. Bystrzańskiej od strony Szczyrku do skrzyżowania z al. gen. Andersa. Ruch będzie odbywał się jedną jezdnią i nie przewidujemy tutaj kolizji z innymi robotami prowadzonymi na drogach – mówił Andrzej Kostiński z Miejskiego Zarządu Dróg. – Projekt dotyczący modernizacji drogi DW 942 to będzie duży kontrakt, zgłoszą się z pewnością również duże firmy drogowe. Nowością będą warunki rozliczeń finansowych, bo to pierwszy projekt unijny, z jakim mamy do czynienia. Pieniądze otrzymamy na zasadach refundacji – dodał inżynier Kostiński.

Drugi, już o wiele mniejszy projekt, nosi oficjalną nazwę *Przebudowa ul. Olszówki – rozbudowa systemu dróg dojazdowych do terenów rekreacyjnych Bielska-Białej*. Koszt całkowity zadania to ok. 3.600 tys. zł, kwota dofinansowania wyniesie 2.734 tys. zł. Prace na odcinku od skrzyżowania z ul. Miłą do skrzyżowania z ul. Młodzieżową obejmą budowę kanalizacji deszczowej, oraz remont nawierzchni i chodników. Powstanie nowy most na potoku Olszówka. Realizacja tego zdania ma potrwać około dwóch, trzech miesięcy, planowana jest na III kwartał tego roku.

Biura Funduszy Europejskich przekazano informacje, że Bielsko-Biała otrzyma kolejny potężny zastrzyk finansowy z Unii Europejskiej w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Re-

gionalnego. Otóż Zarządowi Województwa Śląskiego zostały zarekomendowane przez Regionalny Komitet Sterujący ds. Rozwoju Regionalnego dwa kolejne projekty z Bielska–Białej – jeden na budowę kanalizacji sanitarnej w dzielnicach Hałcnów i Lipnik, na kwotę dofinansowania 23.37.602 zł, i drugi – na przebudowę al. Armii Krajowej – 9.514.962 zł. (...) trwająca już przebudowa al. Armii Krajowej na odcinku od skrzyżowania z ul. Boboli do skrzyżowania z ul. Karbową pozwoli na usprawnienie ruchu kołowego, co jest konieczne zwłaszcza w perspektywie zagospodarowania obszarów u podnóża Szyndzielni. Chodzi też o usprawnienie dojazdu do Szpitala Wojewódzkiego i dojazdu do coraz liczniejszych posesji.

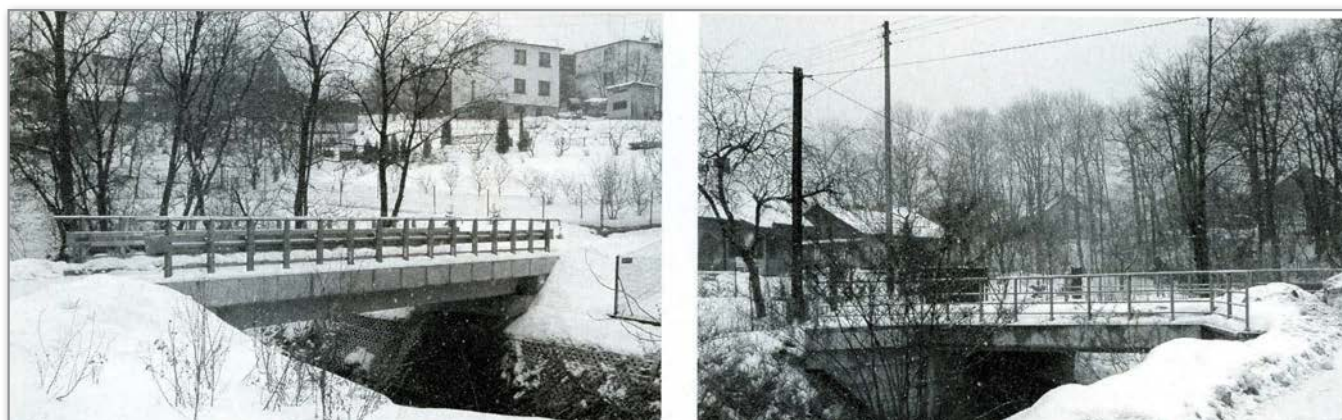
Inż. Andrzej Kosteński 1.04.2005 r. objął stanowisko zastępcy dyrektora ds. technicznych MZD.

LIPNICKIE MOSTY

W Lipniku w ciągu ostatnich lat powstało najwięcej – w porównaniu do innych dzielnic miasta – obiektów mostowych. Oprócz nowych, wznoszonych w miarę posiadanych środków, remontowano sukcesywnie stare mosty.

– Wiemy, jak pilna jest potrzeba wybudowania nowego mostu na ul. Odrzańskiej w miejsce starego, drewnianego. Prowadzi on do terenów budowlanych i mieszkańcy czekają na ten most. Bardzo byśmy chcieli zrealizować ten obiekt w tym roku, ale jest kwestia zgromadzenia odpowiednich środków – mówi Małgorzata Matejko–Świdarska, zajmująca się mostami w Miejskim Zarządzie Dróg.

Najnowszy, bo zbudowany w 2004 r., jest most na potoku Niwka w ciągu ul. Żeleńskiego. Zastąpił on drewniany o nośności 3,5 tony. Teraz może tu przejechać pojazd do 30 t, czyli most ma klasę obciążenia C. Koszt jego budowy to kwota około 170 tys. zł. Wcześniej, bo w roku 1999, powstał dość długi most na Niwce koło kościoła w ciągu ul. ks. Brzóska, w nowoczesnej jak na ten czas technologii. Kosztował ok. 78 tys. zł, a zastąpił stary zniszczony most z lat powojennych.



Mosty w Lipniku

W rejonie Lipnickiej 97 nad potokiem Niwka został przerzucony w 2002 r. nowy most za kwotę około 99 tys. zł. Funkcjonujący wcześniej bród przy wysokich stanach wody nie spełniał swojej roli. Niemalże trudności do pokonania miał MZD przy budowie innego nowego mostu, na Niwce, w rejonie Lipnickiej 103, a więc w niedalekiej odległości od poprzedniego. Stary, istniejący tam most, był w bardzo złym stanie, groził zawaleniem, ograniczono więc jego nośność do 1,5 t, ale jednocześnie starano się o wybudowanie nowego, bo nawet karetka pogotowia nie mogła już tamtędy przejechać. Tymczasem na przeszkodzie stanęły sprawy własnościowe, bo droga prowadząca do mostu z jednej strony okazała się w części prywatna. Ale po wielu perypetiach udało się za kwotę blisko 101 tys. zł most zbudować.

– Mimo naszej dobrej woli i posiadania już środków na dany obiekt, mosty nie powstają łatwo, bo nie zawsze jest przychylna atmosfera ze strony wszystkich mieszkańców – mówią pracownicy MZD. W 2003 r. powstał inny, mniejszy most – na łączniku w ciągu ul. Złote Łany. Za około 20 tys. zł, wykorzystując starą konstrukcję stalową, wybudowano nowy most z drewnianym pomostem. Ten most nie był w zarządzie gminy, na jego przebudowę potrzebna była specjalna zgoda, jaką wyraziła Rada Miejska na wniosek zastępcy prezydenta miasta Henryka Juszczyka.

Oprócz nowych obiektów remontowano istniejące. Dawną zdolność odzyskał kamienny w części most na potoku Niwka, w rejonie ul. Skowronków. W centrum Lipnika jest most w połowie nowy,

w połowie stary, kamienny. Tę część kamienną w 1999 r. poddano remontowi kapitalnemu, który odbył się pod okiem miejskiego konserwatora zabytków Piotra Kubańdy. W rzece udało się znaleźć piękny stary zabytkowy zwornik, trzeba było zrekonstruować kamienne sklepienie. Prace były nietypowe, więc dość kosztowne, wydano 24 tys. zł.

Wyremontowano również stary most w rejonie ul. Krynicznej, gdzie stara konstrukcja stalowa została zabezpieczona i wykonano nowy pomost drewniany.

Po powodzi w 1997 r. trzeba też było pilnie poprawić stan przepustu na dopływie Niwki pod ul. Lipnicką w rejonie skrzyżowania z ul. Śląską. Pod naporem wody stara konstrukcja nie wytrzymała. Szybko powstał projekt i na przełomie 1997 i 1998 r. został wybudowany nowy obiekt. To była duża, kosztowna, ale bardzo potrzebna inwestycja, bo awaria przepustu ograniczała ruch na ul. Lipnickiej. Natomiast jest gotowa dokumentacja na przebudowę obiektu na łączniku pomiędzy ul. Odrzańską a Żeleńskiego, który również ucierpiał w czasie powodzi. Czekają na realizację, choć na razie dobrze funkcjonuje istniejąca przeprawa.

– Żadna inna dzielnica nie otrzymała tylu obiektów mostowych w ostatnich latach. Gdy uda się wybudować most na ul. Odrzańskiej, wszystkie najpilniejsze potrzeby będą zaspokojone. Mamy wprowadzić jeszcze dwa zabytkowe mosty kamienne do remontu, ze względu na wartość historyczną chcielibyśmy je odbudować, jednak pomiędzy nimi funkcjonuje wyremontowany, czynny most, więc nie jest to pilne ze względów komunikacyjnych – mówi M. Matejko-Świdarska.

NA HULANCE HULAJĄ ROBOTY

W lutym dyr. MZD Wojciech Waluś mówił o pracach na obwodowej śródmiejskiej: – *Zima wstrzymała większość z nich, trwają ostateczne ustalenia dotyczące wykończenia tunelu (sposobu oświetlenia, sygnalizacji). Na odcinku ul. Klubowa – Piracka odbywa się regulacja koryta potoku i przygotowania do budowy zielonego tunelu. Grunt jest wzmocniony, gdy tylko zrobi się cieplej, ruszą prace przy wiadukcie i tunelu. Na odcinku ul. Sobieskiego – Piracka wznoszona będzie estakada. Jako ostatnie prowadzone będą prace w okolicy kościoła, czyli w środkowym fragmencie budowanego w tym etapie odcinka drogi.*

Radni z komisji Gospodarki Miejskiej początkiem czerwca przybyli na teren budowy i tam odbyli swoje posiedzenie. – *Widzimy, iż rondo jest już gotowe, co nas bardzo cieszy. Jednak dochodzą do nas sygnały, iż prace na niektórych odcinkach są prowadzone powoli, dlatego tutaj jesteśmy, aby sprawdzić te informacje i zapoznać się osobiście z wykonanym już tunelem i dalszymi robotami prowadzonymi przy tzw. zielonym tunelu* – informował o celu wizyty Leszek Wieczorek, przewodniczący Komisji Gospodarki Miejskiej.



Jak poinformowano, prace związane z przebudową układu drogowego w rejonie ronda na Hulance zostały zakończone. Trwają obecnie działania związane z kosmetyką, odpowiednim ukształtowa-

niem terenu, nasadzeniem drzew i krzewów. Funkcjonuje w pełni sygnalizacja świetlna, oznakowanie pionowe i poziome, co powoduje, że kierowcy mogą bezpiecznie i sprawnie po nim się poruszać. – *Kierowcy z naszej firmy oceniają bardzo pozytywnie wykonane rondo, które rozwiązuje wiele problemów komunikacyjnych w tym terenie. Oznakowanie, jak i profile zjazdów są dobrze wykonane. Na prośbę MZD robiliśmy tutaj jeszcze przed otwarciem próbne przejazdy wszystko jest O.K* – oceniał dyrektor MZK Krzysztof Knapik. (...)

Nie tylko rondo jest już gotowe, ale również cały 240 metrowy tunel. – *Właśnie teraz jest układana ostatnia warstwa bitumiczna nawierzchni tzw. warstwa ścieralna, a do końca sierpnia tunel będzie oświetlony i wyposażony w instalacje ostrzegawcze. Całość tego odcinka w poziomie tunelu będzie jednak mogła być eksploatowana, gdy zostanie wybudowany odcinek od ulicy Klubowej* – informował radnych dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg. Na wspomnianym wcześniej odcinku prace w tej chwili zaczynają się intensyfikować. W ubiegłym roku dokonano jego uzbrojenia i przygotowania terenu pod budowę. Wystąpiły tam nieprzewidziane wcześniej trudności, które spowodowały opóźnienia. Okazało się, że na tym odcinku odkryty został grunt w stanie „bardziej miękkim”, co wymagało przeprowadzenia dodatkowych badań geologicznych i zaprojektowania wzmocnienia tego gruntu. – *W trakcie prac mieliśmy tam też doczynienia z klasycznym osuwiskiem. Jeden z terenów działkowych był zagrożony, w związku z czym musieliśmy ten teren zabezpieczyć i wykupić, co też wstrzymało postęp prac na tym odcinku* – tłumaczy Waluś. Już niedługo rozpoczną się tam bardziej intensywne prace, a na razie trwa profilowanie koryta, na którym będą budowane poszczególne warstwy drogi.

Drugi odcinek, na którym prowadzone są obecnie prace, czyli teren od nasypu kolejowego po ulicę Klubową i Piracką, został oddany wykonawcy pod koniec ubiegłego roku, gdyż nie udało się wcześniej wykupić gruntów niezbędnych do tej realizacji. Przebudowano prawie całe uzbrojenie terenu i trwają prace nad budową przepustu, który znajdzie się pod nasypem ulicy Klubowej. Równocześnie zostały rozpoczęte prace związane z przygotowaniem fundamentów pod wiadukt na ulicy Na Potokiem. – *Obecnie na całym tym odcinku trwają prace, które, jeżeli pogoda dopisze, zakończymy pod koniec roku. Trzeba pamiętać, że ten drugi odcinek wcale nie jest łatwiejszy niż ten już wykonany. Różnorodność obiektów inżynierskich jest bardzo duża – wznosimy wiadukt drogowy, wiadukt kolejowy, tunel 150-metrowy, wykonujemy wiele prac związanych z regulacją potoku* – dodaje dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg.

W sierpniu oddano do użytku pierwszy fragment Hulanki. W liczącym 240 metrów tunelu wykonywane były ostatnie czynności związane z montażem lamp oświetleniowych i awaryjnych, wentylatorów oraz systemów ostrzegania o zadymieniu i pożarze.



Prace obok kościoła w Starym Bielsku

Dalej, w kierunku Starego Bielska aż do końca 150-metrowego zielonego tunelu, roboty drogowe zrealizowane były w całości, łącznie z nawierzchnią bitumiczną. Wykonawca przystąpił teraz do wybudowania samej konstrukcji zielonego tunelu, który będzie stanowił ochronę pobliskich osiedli przed hałasem. Pozostała tu do wykonania ściana środkowa i strop.

Na dalszym odcinku – do nasypu kolejowego – dobiegają końca prace ziemne i rozpocznie się budowa drogi – powstanie zasadnicza konstrukcja z materiału kamiennego, na niej nawierzchnia bitumiczna wraz z krawężnikami. Stary nasyp kolejowy został całkowicie rozebrany i zastąpi go nowy żelbetowy wiadukt kolejowy. Droga pobiegnie pod wiaduktem.

Po prawej stronie – patrząc w kierunku Starego Bielska – została wykonana potężna palisada z pali żelbetowych, zabezpieczająca przed osuwaniem skarpe oraz położony na niej budynek. W tym rejonie budowane będzie połączenie ul. Sobieskiego z nową czteropasmówką. Skrzyżowanie zostanie zaopatrzone w sygnalizację świetlną. Dru-

gi wlot powstanie po przeciwnej stronie, bliżej kościoła św. Stanisława. Będzie więc można zjechać z obwodnicy w ul. Sobieskiego i włączyć się do niej z tej ulicy.

Na kolejnym odcinku – do ul. Nad Potokiem zostały w tej chwili zakończone prace nad budową przepustu, którym popłynie potok Starobielski. Trwają w tym rejonie prace ziemne. W pobliżu istniejących już żelbetowych przyczółków wiaduktu będzie budowany korpus drogowy, ograniczony z jednej strony murem oporowym, a z drugiej naturalną skarpą, co pozwoli podnieść poziom drogi i poprowadzić ją wiaduktem nad ul. Nad Potokiem. Po drugiej stronie trwają cały czas prace ziemne, budowany jest nasyp, który w znacznej części jest już ukończony. W rejonie ul. Pirackiej na górcie trasa połączy się z gotowym już odcinkiem obwodnicy.

Nowemu fragmentowi drogi towarzyszyć będzie – zgodnie z przyjętymi zasadami – ścieżka rowerowa, która pobiegnie wzdłuż zielonego jaru, zwanego Żabą, powyżej poziomu samej nawierzchni drogi, by nad zielonym tunelem przejść na drugą stronę i połączyć się z ul. Bukową. Dołem ścieżka pobiegnie pod starym wiaduktem kolejowym i połączy się z istniejącą ścieżką widoczną od hali Makro.

– *Przyjęty harmonogram robót przewiduje, że tą drogą będziemy mogli pod koniec roku już przejeżdżać, a wykonawca podtrzymuje ten termin* – mówił dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg Wojciech Waluś.

Następna gospodarska wizyta radnych odbyła się tutaj w październiku.

Jak przy każdej dużej budowie nie było łatwo. Końcem listopada Henryk Juszczak informował: – *Mamy półroczne opóźnienie na naszej największej inwestycji, czyli ostatnim, a jednocześnie najtrudniejszym technicznie jej odcinku – od Hulanki do połączenia z gotowym fragmentem ul. Klubowej, na wysokości ul. Pirackiej. Chcemy do końca roku oddać do użytku przejazd ul. Sobieskiego, która musiała zostać zamknięta na czas jej nowego połączenia z obwodnicą. W całości inwestycja, wraz z budową ekranów akustycznych, regulacją potoku, posadzeniem drzew, posianiem traw, będzie odebrana na wiosnę.*



Czerwiec 2005 r. Hulanka, Komisja Rady Miejskiej

24 grudnia oddano do użytku rondo na Hulance (bez tunelu).

Miasto żyło nie tylko budową zachodniej obwodnicy. W innych miejscach też powstawały nowe drogi, a oto najważniejsze z nich.

Przebudowa al. Armii Krajowej

W lipcu zakończyła się przebudowa al. Armii Krajowej, skończyły się uciążliwości i objazdy. Teraz jeździ się tam o wiele wygodniej i bezpieczniej.

(...) Aleja niemal na całej swej długości została zmodernizowana, a do wysokości Szpitala Wojewódzkiego poszerzona do trzech pasów. Zyskała lewoskręty, które pozwalają na większą płynność ruchu.

Na skrzyżowaniu z ul. Gościnną wybudowano nowe małe rondo, którego zadaniem jest z jednej strony umożliwienie sprawnego włączania się z coraz bardziej ruchliwej Gościnniej, z drugiej – spowolnienie ruchu na samej alei. Każdy, kto zbliża się do ronda, nawet jeśli stara się pokonać je jak najszybciej, musi zwolnić i o to chodziło, by podnieść bezpieczeństwo.

Pojawiły się też wysepki dla pieszych, które spełniają podobną rolę. Autobusy korzystają z porządných zatok.

Nieco zmieniona w stosunku do poprzedniej lokalizacja przystanków budziła pewne emocje.

Ostatecznie zostały one wykonane tam, gdzie udało się wygospodarować teren pod nie i gdzie nie było sprzeciwu właścicieli.

Prasa informowała: *Zmodernizowana droga ma chodniki wybrukowane kostką. Wszystkie wjazdy na posesje widać wyraźnie, bo są wydzielone kolorystycznie czerwonym brukiem i mają obniżone krawężniki. Uporządkowano też towarzyszącą samej drodze infrastrukturę techniczną.*

Aż do wysokości ul. Karbowej obok drogi jest ścieżka rowerowa. Biegnie ona cały czas lewą stroną (patrząc w kierunku Szyndzielni). Do skrzyżowania z ul. Młodzieżową towarzyszy jej ciąg dla pieszych oznakowany i wyodrębniony też wizualnie – ścieżka jest czarna, asfaltowa, chodnik szary, z kostki, oddzielony jeszcze czerwonym pasem. Na ostatnim odcinku – powyżej Młodzieżowej, lewą stroną drogi biegnie tylko ścieżka rowerowa, a ruch pieszy został skierowany na wygodny chodnik po prawej. To nowość, do której trzeba się przyzwyczaić, a warto tych zasad ruchu przestrzegać, bo zapewniają wszystkim bezpieczeństwo.

(...)

Całkowity koszt tej inwestycji to kwota około 28 mln zł. Z tego 9,5 mln zł trafi z powrotem na konto gminy Bielsko–Biała z europejskiego Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego (ZPORR). MZD właśnie przygotowuje wnioski na refundacje, bo finansowanie w ramach tego programu odbywa się tak, że gmina realizuje daną inwestycję, a po wykonaniu zakresu rzeczowego wniosku otrzymuje 75-procentowy zwrot jego kosztów.

W ramach tej inwestycji udało się też poprawić stan dwóch równoległych do al. AK dróg – ul. Długiej (w pierwszym etapie) i ul. Olszówki (w drugim), którymi odbywał się objazd podczas prac budowlanych. Mieszkańcy, zwłaszcza ul. Olszówki, są zadowoleni, bo nie muszą już dojeżdżać do domów po niedawnych wybojach. Nową nawierzchnię ma też ul. Młodzieżowa na odcinku łączącym al. AK i ul. Olszówki.

Szczerząca dopełni tegoroczna, właśnie rozpoczęta druga w sąsiedztwie inwestycja – dokończenie przebudowy ul. Olszówki na odcinku od skrzyżowania z ul. Miłą do skrzyżowania z ul. Młodzieżową.

– To ostatni etap modernizacji tej drogi, która ma spełniać nie tylko rolę ulicy dla samochodów. Elementy spowalniania ruchu (wygarbienia), które na niej są, i ograniczenia prędkości (do 40 km na godzinę) świadczą o tym, że to ma być droga lokalna, umożliwiająca również bezpieczny ruch pieszych, jednostronnym chodnikiem, bo jest to także ścieżka czerwonego szlaku turystycznego. Chcemy to zrealizować do października, największe zadanie inżynierskie to jest most, który trzeba wybudować od nowa, będzie też nowoczesna kanalizacja deszczowa z osadnikami. Wartość brutto tego zadania wynosi 3,5 mln zł. Myślimy o tym, by w przyszłości kursował tędy mikrobus, by dowozić najstarszych i niesprawnych mieszkańców lub dojeżdżających do istniejących tam placówek – mówi zastępca prezydenta miasta Henryk Juszczyk, który nadzoruje sprawy dróg w mieście.

Ta także budowa, która będzie finansowana z programu ZPORR.

DROGI DO REMONTÓW

Rada Miejska 28 lipca zatwierdziła jednogłośnie decyzję, że dodatkowe pieniądze uzyskane przez miasto zostaną przeznaczone na poprawę stanu dróg lokalnych.

W Miejskim Zarządzie Dróg przygotowano plan rozdysponowania dodatkowych środków, które do budżetu wpłynęły jako zwrot nakładów własnych gminy, zaangażowanych w duże inwestycje drogowe. W sumie na zadania na drogach lokalnych przeznaczono do zagospodarowania 10 mln zł oraz 1.800 tys. zł zarezerwowanych na te drogi dla rad osiedli. Z kwoty ogólnej 1.100 tys. zł przeznaczony się na prace projektowe i dokumentacje pod inwestycje na drogach lokalnych, planowane do wykonania w latach 2006–2008. Ponad 8 mln zł kierowanych jest na wykonawstwo.

Z listy potrzeb i postulatów, jaka powstała po konsultacjach z 30 radami osiedli, wybrano te, które są najbardziej oczekiwane przez mieszkańców, bo utrudniają komunikację, ale jednocześnie te, które można zrealizować jak najwcześniej.

Wśród większych zadań wymienić trzeba przeznaczoną do naprawy grupę ulic, które ucierpiały najbardziej w związku z objazdami, jakie były nimi prowadzone przy przebudowie skrzyżowania na Hulance. Zakres tych prac był zróżnicowany – od pełnej przebudowy, jaką czeka ul. Gródeckiego, po drobne naprawy. Plan objął remonty takich ulic, jak wymienionej ul. Gródeckiego oraz Konopnickiej, Piastow-

skiej, Aleksandrowickiej, Siemiradzkiego, Chełmońskiego, Malczewskiego, Drzymały, Wita Stwosza. Drogowcy zapowiadali, że wejdą też na ul. Strażacką, by ułatwić dojazd mieszkańcom z Wapienicy.

OLSZÓWKI Z WYGARBIENIAMI

Na przełomie sierpnia i września trwała przebudowa fragmentu ul. Olszówki w Mikuszowicach. Inwestycja warta była 3,5 mln zł. Fragment Olszówki od skrzyżowania z ul. Miłą do skrzyżowania z Młodzieżową uzyskał nowe odwodnienie i nawierzchnię, która zyskała elementy uspokojenia ruchu w postaci „wygarbienia” nawierzchni, naznaczone kostką brukową odmiennego koloru. Modernizacja ul. Olszówki była prowadzona z udziałem środków unijnych w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego.

KORKOM NA WYZWOLENIA JUŻ DZIĘKUJEMY...

Mówi się, że kropla drąży skałę, a starania prowadzone systematycznie, chociaż małymi kroczkami, prowadzą do celu. Tak właśnie się stało we wrześniu, gdy przysłyły dobre wiadomości z Warszawy dotyczące ul. Wyzwolenia – kolejne drogowe wąskie gardło miało zostać przebudowane.

Bardziej pamiętliwi pamiętają, że właściwie cała ulica Wyzwolenia stanowiła duże wyzwanie dla kierowców, zaś jej odcinek krzyżujący się z Niepodległości i Piekarska to była prawdziwa droga przez mękę. Zwężenie drogi, do której prowadziły dwupasmówki plus przejazd przez tory i skrzyżowanie powodowały na tej popularnej trasie korki właściwie przez cały dzień.



Ulica Wyzwolenia

– 20 września 2005 r. w Ministerstwie Infrastruktury w Warszawie odbyło się posiedzenie Komitetu Sterującego SPOT, na którym zapadła decyzja o przyznaniu dofinansowania dla inwestycji pn. „Przebudowa odcinka drogi krajowej DK 52 (ul. Wyzwolenia/ul. Niepodległości) w Bielsku-Białej”. Zakwalifikowanie wniosku do dofinansowania to tak naprawdę dopiero początek zmagania z projektem finansowanym z udziałem funduszy strukturalnych – informowała Izabela Kania, naczelnik Biura Funduszy Europejskich Urzędu Miejskiego.

Wniosek o dofinansowanie tej inwestycji został złożony w Ministerstwie Infrastruktury 25 lutego 2005 r. w odpowiedzi na konkurs w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport, działanie 2.2. „Usprawnienie przejazdu drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu”. (...)

Była to kolejna wielka inwestycja drogowa w mieście. Z tego powodu warto przypomnieć jej założenia.

Ocena formalna i merytoryczna wniosku aplikacyjnego, dokonywana przez ekspertów z Mini-

sterstwa Infrastruktury, trwała ponad pół roku. Podczas tego okresu wniosek był uzupełniany i konsultowany z ministerstwem.

Koszt całej inwestycji wynosi 63.374.640,00 zł. Miasto może liczyć na dotacje z Europejskiego Funduszy Rozwoju Regionalnego w wysokości 47.530.980,00 zł tj. 75% całkowitych kosztów.

W ramach projektu planuje się przebudowę odcinka drogi o długości około 1380 m. Odcinek od ul. Lwowskiej do ul. Czerwonej będzie miał charakter drogi dwujezdniowej o dwóch pasach ruchu, natomiast skrzyżowanie z ul. Piekarską (Nowopiekarską) zaprojektowano jako dwupoziomowe. Skrzyżowanie z torami PKP również będzie skrzyżowaniem dwupoziomowym, gdyż w ciągu ul. Wyzwolenia zaprojektowano dwa obiekty mostowe: estakadę nad ul. Piekarską, ul. Szlak i torami PKP oraz most nad potokiem Krzywa.

– To jeden z wielu newralgicznych punktów na mapie drogowej w Bielsku–Białej. Nowoczesne rozwiązania komunikacyjne jakie w tym miejscu powstaną nie tylko usprawnią poruszanie się samochodów, ale przyczynią się do tego, iż łatwiej będzie w tamtym terenie prowadzić działalność gospodarczą. Ogromne pieniądze, które udało się nam pozyskać, zmienią nie tylko krajobraz komunikacyjny na tej ulicy, ale spowodują zmianę natężenia ruchu w całym tym sektorze, a co za tym idzie w mieście – informował prezydent miasta Jacek Krywult. – Jak przy każdej dużej inwestycji trzeba mieć najpierw wizję. Teraz właśnie będziemy świadkami, jak wizja staje się rzeczywistością.

RADNI NA DROGACH, O DROGACH

Końcem września 2005 r. radni udali się na rekonesans drogowy do kilku dzielnic miasta. Byli w Starym Bielsku, Komorowicach, Lipniku, Hałcnowie i dzielnicy Bielsko–Biała Północ. (...)

Radni objazd miasta rozpoczęli od wizyty na Hulance. Tam interesowali się zarówno obecnie biegnącymi pracami, jak również tempem budowy, terminowością i związanymi z tym trudnościami. Następnie udali się na osiedle Słoneczne.

– Ulica Skośna od lat prosi się o remont. Nierówności, wyboje, wystające krawężniki powodują, iż przejście przez nią jest bardzo utrudnione. Taki obraz to nie tylko efekt upływu czasu, ale również wynik działań poszczególnych dostawców mediów, którzy podczas awarii rozkopywali jezdnie lub chodnik, a potem je prowizorycznie latali (...) – mówił radny Kazimierz Mojżyszek. Jak się okazuje, Miejski Zarząd Dróg znając te problemy przygotował program naprawczy. – W pierwszej kolejności musimy poczekać, aż zostanie wymieniony wodociąg. Mamy już przygotowaną dokumentację i w najbliższych dniach przystąpimy do nakładania nowej nawierzchni, ulica zostanie wyprofilowana tak, że powstanie z prawdziwego zdarzenia ciąg pieszo–jezdny – informował radnych dyrektor MZD Wojciech Waluś. Koszt tej modernizacji przewidziany jest na ok. 500 tys. zł.



Radni na budowie obwodnicy zachodniej

Radni z poszczególnych dzielnic zwracali uwagę na poszczególne zadania, które wymagają interwencji. *– W naszej dzielnicy jest wiele miejsc, w których przydałoby się zdecydowane działanie. Niemniej dzisiaj najpilniejszymi zadaniami są chodniki wzdłuż ulic Wyzwolenia i Janowickiej, osobnym tematem jest sprawa oświetlenia ulicy Mikołajczyka – przekonywał radny Franciszek Nikiel z Hałcnowa.*

– Mieszkańcy Lipnika narzekają na połączenia komunikacyjne z resztą miasta. Jednak, aby uru-

chomić dodatkowe kursy czy też linię autobusową, musimy wpięrw rozwiązać problemy związane z utrudnieniami drogowymi, które występują na ulicy ks. Brzóska w okolicy kościoła parafialnego i leśniczówki – mówił radny Paweł Pajor. O problemach mieszkańców i oczekiwanych inwestycjach drogowych w dzielnicy Bielsko–Biała Północ informował radny Jan Chrzęszcz.

Po wizytacji radni spotkali się w siedzibie MZD, aby omówić zasygnalizowane problemy.

PIESZO–JEZDNY TRAKT

Pierwszym wymiernym efektem wizyty gospodarczej na drogach była modernizacja ul. Skośnej. Niektórzy nawet żartowali, że już niedługo ulica Skośna powinna zmienić nazwę na Prosta albo Piękna (...).

Obecnie ulica Skośna jest drogą pieszo–jezdną, co oznacza, że pierwszeństwo na niej mają piesi, a samochody mogą się nią poruszać z prędkością do 20 kilometrów na godzinę. – *Ulica wykonana jest z betonowej kostki. Dodatkowo poprzez wprowadzenie różnych kolorów rozdzieliliśmy jezdnie od miejsc postojowych i chodników. Koszt modernizacji nie przekroczył 450 tys. zł* – informował dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg Wojciech Waluś.

Podczas otwarcia wszyscy zaangażowani w proces modernizacji tego traktu przeszli ulicą i sprawdzili wszystkie wykonane tam prace. – *Jesteśmy wdzięczni za konsekwencję działań i politykę gospodarczą, jaką prowadzi prezydent Jacek Krywult. (...) to tylko zakończenie remontu lokalnej drogi, ale dla naszych mieszkańców to bardzo ważny odcinek, z którego korzystają codziennie* – mówił prezes Beskidzkiej Spółdzielni Mieszkaniowej Henryk Nalepa. Przewodniczący Rady Osiedla Słonecznego Piotr Kenig przypomniał, że zaangażowanie miasta w rejonie osiedla można szacować na ponad 1.200 tys. zł.



Radny Kazimierz Mojrzyszek na ul. Skośnej przed remontem



Ulica Skośna oddana do użytku

DROGI BARDZIEJ LOKALNE

W maju tego roku oddano do użytku prawie nitki remontowanych wiaduktów na al. gen. Andersa, lewe nitki były gotowe w grudniu. W październiku rozpoczął się kolejny etap przebudowy al. Armii Krajowej.

Końcem roku ulice Skarpowa, Jeżynowa, ks. Brzóska zostały już naprawione, zadbane o ich pobocza. Kończył się remont ul. Strażackiej w Wapienicy i prace na parkingu w centrum Hałcnowa.

W grudniu oddano do użytku odcinek ul. Sobieskiego pod wiaduktem kolejowym. Rondo na skrzyżowaniu ul. Warszawskiej i Kwiatkowskiego nazwano imieniem NSZZ Solidarność.

Ze sprawozdania finansowego MZD za 2005 rok wynika, że ogółem wydatkowano 80.601.096,23 zł.

2006

14 lutego rondo przy ul. Szarotki/Cieszyńskiej otrzymało imię Czesława Niemena. W marcu nastąpiło rozpoczęcie budowy parkingu w centrum Hałcnowa naprzeciwko Domu Kultury.

HULANKA NAGRODZONA

Jak to zwykle bywa, z daleka widać lepiej. Drogowcy zostali docenieni.

Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Małopolski, największa regionalna organizacja samorządowa w Polsce, skupiająca przedstawicieli gmin i powiatów znajdujących się na terenie historycznej Małopolski, doceniło inwestycyjny wysiłek Bielska-Białej, choć administracyjnie należymy do województwa śląskiego. Co roku stowarzyszenie przyznaje prestiżowe wyróżnienia pod nazwą Lider Małopolski za najważniejsze inicjatywy na jej terenie. Tym razem jedno z jedenastu równorzędnych wyróżnień przypadło Bielsku-Białej. Odebrał je w Urzędzie Miasta Krakowa prezydent Jacek Krywult.

– Jako miasto zostaliśmy docenieni za dwupoziomowy węzeł Hulanka. Miałem okazję na szerokim forum zaprezentować nasze miasto i to, co się w nim dzieje. (...) Być może nasza inwestycja zostanie doceniona i na Śląsku. A mieszkańcy już wkrótce odczują wygodę w korzystaniu z obwodnicy. Będzie to też element upiększający krajobraz Bielska-Białej – mówił prezydent.

ULICA WIZYTÓWKĄ

Łódź ma swoją ulicę Piotrkowską, Toruń Szeroką, a wszystko wskazuje, że już niedługo wizytówką Bielska-Białej będzie ulica 11 Listopada – pisała prasa z nadzieją.

W 2006 r. opracowano koncepcję modernizacji jednej z głównych ulic handlowych miasta. – Obecnie 11 listopada spełnia tylko funkcję rynny przelotowej, a my chcielibyśmy, aby ta ulica tętniła życiem – mówił miejski konserwator zabytków Piotr Kubańda. – Dlatego rozpoczniemy jej modernizację poprzez wymianę zużytej kostki brukowej na kostkę porfirową z przywróceniem infuły (obrębna kostka zacięta, zfazowana) i poszerzenie chodników. Przy tej okazji nadarza się kapitalny moment, aby w trakcie zmiany tej nawierzchni dokonać zabiegu rewitalizacji ulicy i aby na nowo stała się ona ciągiem pieszym, gdzie ludzie chcą przebywać.



Marzec 2006 r. Projekty przebudowy placów przy ul 11 Listopada

Remont ulicy planowano od mostu na Białej do ulicy Komorowickiej.

Remont zakłada odnowienie i wyeksponowanie starych elementów żeliwnych, jak latarnie, przywrócenie zniszczonych przez czas ławeczek, koszy, odbojów, kasetonów, wysięgników oraz tablic historyzujących. Pojawiła się również propozycja, aby wprowadzić tam dodatkowo elementy charakterystyczne dla miasta, rozpoznawalne postaci, np. Bolka i Lolka, zbójnika Klimczoka, Fiata126p, elementu symbolizującego włókiennictwo, być może pomnik?! – (...) *Koncepcja jest już gotowa, zostanie ona wyłożona do publicznej dyskusji. Prace modernizacyjne rozpoczną się jeszcze w tym roku – zapowiedział konserwator*

WIELOLETNI PLAN INWESTYCYJNY

W marcu przedstawiono plany drogowe na ten rok. Miały być realizowane w oparciu o Wieloletni Plan Inwestycyjny. Ponownie w budżecie miasta zostały zagwarantowane środki w wysokości 10 mln zł na modernizację i remonty dróg lokalnych, których stan techniczny jest bardzo zły, a doraźne naprawy nie poprawiają go na dłużej.

– Najważniejsze, że udało się zbudować plan wieloletni, bo pozwala on na usystematyzowanie robót. Każda modernizacja wymaga prac przygotowawczych, o czym często się zapomina. Mając plan wieloletni, możemy sprawniej przygotowywać projekty, dokumentacje i pozwolenia na budowy. Posiadanie gotowej dokumentacji jest też niezbędne przy staraniach o środki unijne, które udaje się nam pozyskiwać – wyjaśniał główny inżynier Miejskiego Zarządu Dróg Krzysztof Rogala.

Aż 13 mln zł miasto postanowiło przekazać na remonty bieżące ulic i chodników, utrzymanie mostów i przepustów, utrzymanie zieleni, kanalizacji, sygnalizacji świetlnej i oznakowanie

ŚRÓDMIEJSKA OBWODNICA ZACHODNIA STAŁA SIĘ FAKTEM

29 czerwca oddana została do użytku Śródmiejska Obwodnica Zachodnia, największa, najbardziej skomplikowana inżynieryjnie inwestycja, jaką do tej pory prowadziło miasto. Obwodnica ma dla komunikacji ogromne znaczenie, pozwala odciążyć z ruchu tranzytowego centrum, daje wygodne połączenie pomiędzy odległymi dzielnicami Bielska–Białej.

Podczas otwarcia prezydent Jacek Krywult podkreślał: – To największa inwestycja drogowa w naszym mieście, a realizacja najtrudniejszego odcinka trasy trwała 3,5 roku. Jak na skalę trudności i kłopotów, na które nie byliśmy przygotowani, a które wynikły w trakcie budowy, to nie najgorszy wynik. Obwodnica zachodnia będzie się łączyć w przyszłości z obwodnicą wschodnią i drogą ekspresową do Cieszyna. To pierwszy etap odciążenia ruchu w centrum miasta. (...) Myślę, że wkrótce zapomnimy o wszystkich kłopotach i będziemy korzystać z nowej drogi wiele lat, myśląc jednocześnie o nowych wyzwaniach w zakresie budowy rozwiązań komunikacyjnych w mieście.



Skrzyżowanie na Hulance

Warto przypomnieć, że budowa dwujezdniowej trasy o łącznej długości 7 km rozpoczęła się w 1995 r. od rozbudowy al. Andersa od skrzyżowania z ul. Partyzantów do ul. Doliny Mietusiej. Potem – w latach 1998–99 powstał most nad Białą. W 2000 r. trasa dotarła do ul. Leszczyńskiej, w 2002 r. została doprowadzona do ul. Żywieckiej. Drugi etap obejmował budowę dwupoziomowego skrzyżowania Hulanka z rondem o średnicy 80 m i 240–metrowym tunelem (w latach 2003–2005). Etap trzeci nazwany ul. Klubowa realizowany był z dwóch kierunków – od ul. Boh. Monte Cassino w 1998 r. i od węzła Hulanka. Poza samą Hulanką, najtrudniejszym i najdroższym odcinkiem był ten ostatni, z 150–metrowym tunelem ziemnym, wiaduktem kolejowym i estakadą w Starym Bielsku. Koszt całej inwestycji to 159 mln zł.



Lipiec 2000 r; Zachodnia obwodnica otwarta, Prezydent Jacek Krywult, bp Tadeusz Rakoczy dyr. Wojciech Waluś.

Aby ta trasa, na którą długo czekało miasto, została wybudowana, pokonać było bardzo wiele przeszkód i rozwiązać wiele problemów. (...)

– Inwestycje drogowe, komunalne są bez wątpienia procesem najtrudniejszym w fazie przygotowania, koordynacji, pokonywania szeregu problemów związanych z miejską infrastrukturą i rozwiązywania kwestii społecznych, bo budowy dróg zawsze rodzą przejściowe utrudnienia i uciążliwość dla społeczeństwa. Zapanowanie nad tym wszystkim, zorganizowanie ogromnych środków finansowych jest dowodem najwyższej sprawności. Chciałbym pogratulować odwagi przy podejmowaniu decyzji, wytrwałości wielu osób, chciałbym przeprosić i podziękować tym mieszkańcom Bielska, którym sprawiliśmy kłopot i tym, którzy ze zrozumieniem to wszystko przyjmowali i mam nadzieję z satysfakcją będą z drogi korzystali – mówił Wojciech Wierzbicki, wiceprezes firmy Budimex–Dromex, głównego wykonawcy.

(...) Symbolicznego otwarcia drogi – przecinając wstęgę – dokonali prezydent J. Krywult i W. Wierzbicki z firmy Budimex–Dromex, a potem uczestnicy ceremonii, oglądając po drodze wystawę zdjęć z historii budowy, przespacerowali się tunelem do autobusów, które zrobiły honorową rundę nową trasą i z powrotem.



Otwarcie obwodnicy zachodniej

(...) Pierwszy przejazd zakłóciła grupa mieszkańców Starego Bielska, którzy wykorzystali obecność gości i uroczystą atmosferę, by nagłośnić swoje pretensje.

Droga, oprócz podstawowej roli, czyli ułatwienia przejazdu przez miasto, ma też walor estetyczny. Jest ładnym i ciekawym obiektem, który z pewnością stanie się atrakcją miasta. (...)

Dane liczbowe świadczące o ogromie inwestycji

objętość wykopanej i wbudowanej w nasyp ziemi 315.000 m³

objętość wbudowanego betonu 24.100 m³

ciężar wbudowanej stali zbrojeniowej 3.535 t

ogólna powierzchnia położonej masy bitumicznej 8,8 ha

długość przebudowanych sieci napowietrznych 18,4 km

długość przebudowanych sieci podziemnych 36 km

ogólna długość tuneli 390 m

MINISTER O DROGACH DO GRANICY

Prawie w tym samym czasie, gdy w Bielsku–Białej świętowano otwarcie obwodnicy zachodniej, minister transportu Jerzy Polaczek rozmawiał z samorządowcami z Podbeskidzia o inwestycjach drogowych w południowej części województwa śląskiego. Spotkanie odbyło się 26 czerwca w Starostwie Powiatowym w Bielsku–Białej.



2006 r. wice wojewoda W. Maśka, minister J. Polaczek, i poseł Stanisław Szwed.

Uczestnicy spotkania z zainteresowaniem wysłuchali informacji o planach budowy drogi ekspresowej S–69 Bielsko–Biała – Żywiec. Z uwagi na możliwości finansowania inwestycję podzielono na trzy etapy realizacyjne.

W trakcie realizacji jest etap pierwszy, finansowany z kredytu Europejskiego Banku Inwestycyjnego. Obejmuje on budowę jednojezdniowej drogi ekspresowej na odcinku Żywiec – Zwardoń, z wyłączeniem odcinka obejście Węgierskiej Górki, na którym w tym etapie realizowane będzie wzmocnienie istniejącej drogi DK–69. Nowe odcinki drogi ekspresowej będą liczyły 21,0 km, wzmocnienie istniejących dróg–10,8 km.

SAMORZĄDY NIE CHCĄ STARYCH DRÓG KRAJOWYCH

Uczestników spotkania z ministrem Polaczkiem interesował jeszcze jeden problem. Oto w myśl obowiązujących przepisów, w momencie oddania do użytku nowego pasa ruchu, stary ślad drogi krajowej automatycznie przechodzi we władanie lokalnego samorządu. Odtąd lokalna władza odpowiada za jego utrzymanie, odśnieżanie i remontowanie. Samorządowcy z Podbeskidzia uznali, że to niedobre rozwiązanie i sugerowali ministrowi zmianę starych śladów dróg krajowych w drogi wojewódzkie, a nie samorządowe.

TYMCZASEM NA DROGACH

W czerwcu rozpoczął się remont ul. Bystrzańskiej. 6 czerwca wyłączony z ruchu został odcinek jezdni wschodniej (kierunek Szczyrk – Katowice) od ul. Bobrowej do ul. ks. J. Kusia (most druha Piekiełki).

W sierpniu oddano do użytku nowy parking poniżej Ośrodka Wydawniczego Augustana przy ul. Orkana. Pojawiły się nowe nawy ulic: nowo wybudowaną ulicę łączącą hipermarket Auchan z ul. Klubową nazwano ul. Francuską. W rejonie Bielskiego Inkubatora Technologicznego zlikwidowano

ul. Gwiezdną, a ulicę przy której powstał BIT nazwano 1 Dywizji Pancерnej. Przecznicę ul. 13 Zakrętów nazwano ul. Iliady. Odcinek ul. Polnej nazwano Do Niwki.

Remont ul. 11 Listopada od mostu na Białej do ul. Komorowickiej ruszył we wrześniu.



2006 r. montowanie ekranów przy ul. Andersa



Henryk Juszczyk zastępca. prezydenta prezentuje w budowie drogę koło lotniska

DROGA DO GRANICY

We wrześniu z Bielska–Białej do Cieszyna można już było łatwiej dojechać.

Właśnie zakończyła się budowa drogi ekspresowej S–I Bielsko–Biała – Cieszyn, to zdanie jest trochę na wyrost, gdyż tak naprawdę zakończyła się budowa najdłuższego odcinka pomiędzy miastem a Świętoszówką. Prace przy obwodnicy Grodzca potrwają do końca roku, a obwodnicą Skoczowa pojedziemy najwcześniej w przyszłym roku.

Kierowcy z ulgą odetchnęli, gdy niedawno oddano odcinek Bielsko–Biała – Jasienica o długości 11 km, co usprawniło poruszanie się na tym odcinku. W ramach kontraktu wykonywane są roboty drogowe związane z przystosowaniem istniejącej drogi do parametrów drogi ekspresowej i obciążenia 115 kN/oś. Zadanie obejmowało także budowę 22 obiektów inżynierskich, 3 węzłów drogowych, ekranów akustycznych, dróg dojazdowych do osiedli mieszkalnych, zakładów produkcyjnych i pól oraz przebudowę urządzeń obcych.



Wrzesień 2006 r. droga do granicy z Czechami otwarta

W październiku uroczystie oddano wyremontowaną płytę Rynku oraz nowe rondo przy skrzyżowaniu ul. Sempołowskiej i Leszczyńskiej. Zbudowano też specjalną zatokę przy ul. Sempołowskiej dla samochodów ciężarowych naprzeciw Bielmaru.

V KADENCJA (2006–2010)

Prezydium Rady Miejskiej

przewodniczący RM: Wiesław Handzlik (27.11.2006 – 22.02.2008)

Jarosław Klimaszewski (22.02.2008 do nadal)

wiceprzewodniczący RM:

Stanisław Ryszka (27.11.2006 do 2010)

Adam Wykręt (27.11.2006 – 24.10.2007)

Ryszard Batycki (13.11.2007 – 2010)

Radni: Jerzy Balon, Ryszard Batycki (objęcie mandatu radnego RM 5.12.2006), Grzegorz Biesok, Przemysław Drabek, Jolanta Duhl (objęcie mandatu radnej RM 22.12.2009), Bogdan Dubiel, Andrzej Gacek, Jan Gajewski, Wiesław Handzlik, Henryk Juszczyk (zrzeczenie się mandatu radnego RM w związku z podjęciem pracy na stanowisku pełnomocnika prezydenta miasta), Jan Kania, Piotr Kenig (objęcie mandatu radnego RM 5.12.2006), Jarosław Klimaszewski, Klaudiusz Komor (objęcie mandatu radnego RM 27.03.2009), Jacek Krywult (zrzeczenie się mandatu radnego RM w związku z równoczesnym wyborem na prezydenta miasta), Marek Krywult (objęcie mandatu radnego RM 4.12.2007), Andrzej Listowski, Jarosław Makowski (zrzeczenie się mandatu radnego RM 2.03.2009), Roman Matyja, Adam Michalski, Franciszek Nikiel, Janusz Okrzesik (zrzeczenie się mandatu radnego RM 17.11.2009), Marek Podolski, Kazimierz Polak, Andrzej Poraniewski, Grzegorz Puda, Adam Ruśniak, Stanisław Ryszka, Wojciech Ścisłowicz, Adam Wykręt (zrzeczenie się mandatu Radnego RM 24.10.2007 w związku z wyborem na posła do Sejmu RP).

Jacek Krywult – prezydent miasta (2.12.2002 – 2010)

Zbigniew Michniowski – zastępca prezydenta miasta (2.12.2002 – 2010)

Waldemar Jędrusiński – zastępca prezydenta miasta (2.12.2002 – 2010)

Zbigniew Giedła – zastępca prezydenta miasta (27.12.2006 – 2010)

sekretarz miasta – Marian Pilichiewicz (20.12.2002 – 28.12.2006)

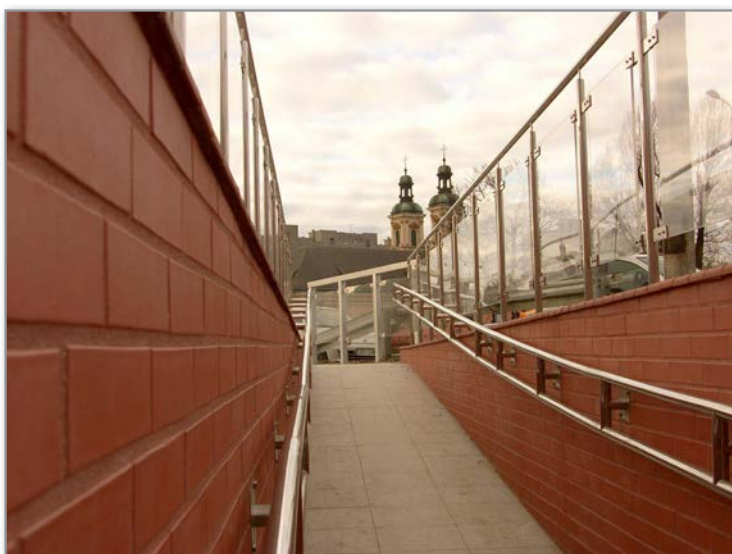
Grzegorz Tomaszczyk (1.01.2007 – nadal)

skarbnik miasta – Anna Łakomska (1.01.1993 – nadal)

2007

Od 1.03.2007 r. pełnił funkcję zastępcy dyrektora ds. inwestycji pełnił Lubomir Zawierucha.

PORZĄDNIÉ POD LWOWSKĄ



Styczeń 2007 r. Przejście pod ulicą Lwowską

Od maja do grudnia 2006 roku modernizacji zostało poddane zdemastowane przejście podziemne pod ul. Lwowską. Ostatecznie w styczniu 2007 roku powstał dobrze oświetlony, obudowany czerwoną cegłą na zewnątrz i ładnie wykończony płytkami w kolorze żółtym i brązowym obiekt. Posadzka wykonana została z granitu antypoślizgowego. A obok licznych schodów znalazło się miejsce na wygodne podjazdy dla wózków inwalidzkich i dziecięcych. Aby estetyczny wygląd nowego przejścia przetrwał, potrzebna jest jego ochrona przed wandalami. Dlatego też przejście zostało objęte monitoringiem przez Straż Miejską. Modernizacja kosztowała 2.190 tys. zł.

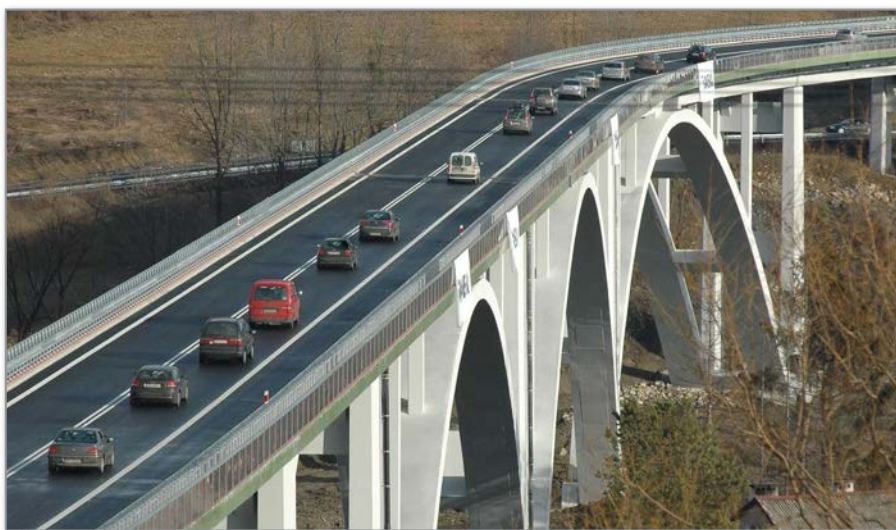
DEPTAK NA 11 LISTOPADA

Z początkiem tego roku zakończył się remont i modernizacja ulicy 11 Listopada. Zakres prowadzonych tam robót obejmował remont kapitalny nawierzchni ulicy. Dokonano demontażu istniejącej nawierzchni z kostki betonowej, porfirowej i nawierzchni asfaltowej, którą zamieniono na jednorodną nawierzchnię z kostki porfirowej oraz chodniki z płyt kamiennych. Podobny zakres prac przeprowadzono na stykającym się z deptakiem odcinku ulicy Ratuszowej. Stylowe oświetlenie wraz z elementami małej architektury nadało tej ulicy nowy, ciekawszy klimat. W trakcie modernizacji przebudowano 2400 m² jezdni i 2900 m² chodnika. Całość kosztowała 3 mln zł. Przy okazji została przebudowana sieć gazowa, kanalizacja oraz pozostałe media.

Nadal trwały prace na ciągu komunikacyjnym ulicy 11 Listopada w okolicach mostu na Białej i schodów łączący ten deptak z ulicą 3 Maja. Ostatecznie, jak informowała prasa, *prace wykończeniowe mają tam potrwać do końca roku, a ich koszt wynosi 3,7 mln zł. Również wtedy zakończą się prace remontowe schodów. Ich koszt to 2,7 mln zł* – informował dyr. MZD Wojciech Waluś.

DO KOLEJNEJ GRANICY ŁATWIEJ

W pierwszych dniach stycznia oddano do użytku trzy nowe odcinki budowanej drogi ekspresowej Bielsko–Biała – Zwardoń (obejście Żywca, węzeł browar – węzeł Cięcina, Milówka – Szare). Na kierowcach największe wrażenie robiła imponująca estakada nad doliną potoku Kameszniczanka. Estakada nad doliną Kameszniczanki w Milówce budowana była przy użyciu tzw. rusztowań przejezdnych, które pomagają przy prowadzeniu prac w trudnym, górskim terenie. 645–metrowa estakada opiera się na 27 podporach i posiada 12 przęseł, z których najdłuższe ma ponad 100 m. Estakada to fragment odcinka łączącego Milówkę i Szare.



Droga do granicy w Zwardoniu

– *W niedalekiej przyszłości Bielsko–Biała stanie się europejskim węzłem komunikacyjnym. Za kilka lat w północnej części miasta mają krzyżować się dwie ważne drogi międzynarodowe, ekspresowe trasy w kierunku Cieszyna, Zwardonia oraz węzła Kosztowy w Mysłowicach* – powiedział podczas uroczystości Krzysztof Raj, dyrektor katowickiego oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Zapowiadano budowę ekspresówki w stronę Zwardonia. Jeszcze w tym roku GDDKiA chciało ogłosić przetarg na bielski odcinek ekspresówki, który ma być równocześnie wschodnią obwodnicą miasta.

LUTY

Ogłoszono nowy okres programowania Unii Europejskiej na lata 2007–2013. Nasilenie splotu unijnej pomocy planowane było na lata 2008 i 2009 r.

Wśród wyszczególnionych w planie zadań drogowych znalazła się m.in. przebudowa odcinka drogi krajowej nr 52 (ul. Wyzwolenia, Niepodległości), budowa wiaduktu nad ul. Piekarską i linią kolejową oraz budowa drogi serwisowej obsługującej przyległe tereny. Wartość kosztorysowa tego zadania to 99 mln zł. Realizacja tej inwestycji powinna się zakończyć w ciągu dwóch lat.

MARZEC

Marszałek województwa śląskiego Janusz Moszyński zapowiedział, że będą środki na budowę wiaduktu w ciągu ul. Wyzwolenia. Miastu przyznano na ten cel 19 mln euro.

Podczas posiedzenia Komisji Gospodarki Miejskiej i Mieszkalnictwa Rady Miejskiej radni zapoznali się z planem inwestycyjnym dotyczącym dróg w mieście.

Sporo czasu poświęcono zadaniu, które jest w tym planie zapisane na pierwszym miejscu – przebudowie odcinka ul. Wyzwolenia.

Dyrektor MZD Wojciech Waluś poinformował, że w tym roku, podczas modernizacji drogi wojewódzkiej, biegnącej przez centrum miasta, zostanie poszerzona ul. Partyzantów w miejscu, gdzie zwiężą się ona do trzech pasów na wysokości dawnej Szkoły Podstawowej nr 5.

CZERWIEC, DROGOWE DYLEMATY

Kiedyś najtrudniejszym elementem powstrzymującym budowę i remonty dróg, było restrykcyjne prawo i brak środków. Nowym zjawiskiem powodującym liczne utrudnienia jest tzw. rynek wykonawcy.

– Po latach posuchy, gdy inwestorzy brali zlecenia na poziomie granicy opłacalności, teraz chcąc powetować sobie ten okres i wykorzystują pojawiającą się koniunkturę. Dlatego wszystkie zadania, musimy szacować od nowa, a z rzetelnością i terminowością jest źle – mówił w czerwcu dyr. MZD Wojciech Waluś. Szczególnie tę sytuację widać było podczas remontu drogi 942, czyli ciągu komunikacyjnego 3 Maja – Zamkowa – Bystrzańska. Pierwszy etap, który miał być wykonany do końca 2006 r. roku, ciągle trwał. – Nie jesteśmy zadowoleni z prowadzonych prac. Za nieterminowe wykonanie prac nałożyliśmy przewidziane umową kary. Cały też czas interweniujemy, aby pracę wykonywane były szybciej i sprawniej – wyjaśnia dyrektor Waluś. – Obecnie prace trwają w prawie 10 miejscach. To są prace przygotowawcze do właściwego położenia nawierzchni. Gdy zostaną zakończone położenie ostatecznych warstw podłoża bitumicznego spowodują niestety kolejne utrudnienia, gdyż będziemy musieli wyłączyć, chociaż na chwilę, ale całe odcinki – uprzedzał W. Waluś.

Całość zadania miała być wykonana do końca roku, a prace uzupełniające i porządkowe miały potrwać do kwietnia roku następnego



Maj 2007 r. remont ul. 3 Maja koło hotelu Prezydent

WYZWOLENIA W KOLEJCE

Po zakończeniu budowy obwodnicy zachodniej oczy wszystkich zwróciły się w stronę budowy obwodnicy wschodniej i planowanych tam zmian związanych z ulicą Wyzwolenia. Miejski Zarząd Dróg w ramach przygotowań do tej inwestycji gromadził, na wykupionych pod tę inwestycje działkach, materiał z rozbiórek, który miał zostać wykorzystany do budowy nasypów.

14 sierpnia miasto otrzymało potwierdzenie, że w Brukseli zakończyła się procedura przyznawania środków, dzięki czemu można rozpocząć bez obaw prace przy wiadukcie na ul. Wyzwolenia

LIPIEC, DROGOWE PLANY



Narada w Starostwie Powiatowym z ministrem Jerzym Polaczkiem, Lipiec 2007 r.

O planach na teraz i czas najbliższy rozmawiano 16 lipca na spotkaniu w Starostwie Powiatowym z udziałem ministra transportu, dwóch wicewojewodów, posłów i całej rzeszy samorządowców z Podbeskidzia na czele z prezydentem Jackiem Krywultem. – *To spotkanie było bardzo owocne. Nie tylko wymieniliśmy uwagi odnośnie stanu dróg, prowadzonych prac i oczekiwań, ale uzgodniliśmy w wielu miejscach wspólną strategię działania, aby nasze wysiłki się nie rozminęły* – mówił minister transportu Jerzy Polaczek, na konferencji prasowej po spotkaniu z samorządowcami. – *Taka bezpośrednia wymiana informacji, pozwala nam lepiej planować własne działania, a równocześnie mamy dobry ogląd jak przebiegają prace nad ważnymi szlakami komunikacyjnymi w naszym regionie. Dla miasta najistotniejsze jest, to że pracę nad obwodnicą wschodnią miasta idą dobrym tempem i że nie ma już odwrotu. Właśnie kończą się wykupy i niedługo będzie ogłoszony przetarg na wykonawstwo* – informował prezydent Jacek Krywult.

Na pewno zadowoleni po spotkaniu będą mieszkańcy Kóz. Dzięki naciskom posła Jacka Falfusa, już niedługo na skrzyżowaniu głównej drogi z ulicą Kościelną powstanie długo oczekiwane rondo. Najwięcej jednak uwagi zebrani poświęcili dwóm traktom komunikacyjnym – dokończeniu drogi S-69 (obwodnica wschodnia Bielska-Białej i droga z miasta do granicy w Zwardoniu), oraz praktycznie nowemu śladowi DK52 (połączenie Bielsko-Biała – Kraków – Kosztowy).

Natomiast harmonogram drugiego etapu połączenia Bielska-Białej z przejściem granicznym w Zwardoniu przedstawiał się wtedy na ministerialnych planach następująco: odcinek węzeł Żywiec – węzeł Browar oraz odcinek węzeł Browar – węzeł Przybędza zrealizowany. Odcinek Przybędza – Milówka – planowany termin ukończenia prac 2009 rok. Odcinek Milówka – Szare – zrealizowany. Odcinek Szare – Laliki – planowany termin ukończenia prac 2009 rok. Odcinek Laliki – Zwardoń – planowany termin ukończenia prac 2009 rok. Odcinek Zwardoń Myto – zrealizowany. Odcinek obejście Węgierskiej Górki – planowany termin ukończenia prac 2012 rok

W tym czasie na ulicach trwały intensywne prace drogowe

Prasa donosiła: *Na początek pierwsza dobra informacja. Skrzyżowanie ulic Kwiatkowskiego i Grażyńskiego zmieniło się w wygodne rondo o średnicy 36 m. Przed przebudową, szczególnie w godz. 14.00–15.00, w tym miejscu było naprawdę źle. Bardzo wzrastało wówczas natężenie ruchu, i tak tutaj sporego, bo z pracy wychodzili wtedy pracownicy Fiata i innych okolicznych zakładów. Po obu stronach skrzyżowania na ul. Grażyńskiego tworzyły się korki, czasami nawet kilkusetmetrowej długości.*



Grudzień 2007 r. rondo na skrzyżowaniu Grażyńskiego i Kwiatkowskiego

Teraz, pomimo takiego samego natężenia ruchu, przejazd jest płynny i, co ważniejsze, bardziej bezpieczny. Przebudowę prowadził Miejski Zarząd Dróg, realizujący w tym roku wyjątkowo dużo zadań. – Cieszymy się również, że mamy już za sobą pierwszy etap remontu drogi 942, czyli ciągu komunikacyjnego, obejmującego ulice: 3 Maja, Zamkową, Partyzantów, Bystrzańską. Tam nie obyło się bez kłopotów i niedotrzymania przez wykonawcę terminów. Teraz trwa drugi etap – informował Andrzej Kostyński, zastępca dyrektora Miejskiego Zarządu Dróg do spraw technicznych.

Przypomnijmy, że droga 942 jest drogą wojewódzką, wykonywane są tam prace wzmocniające nośność jezdni, naprawiane są chodniki i cała infrastruktura związana z remontem przepustów i mostów. Całość zadania ma być wykonana do końca roku, a ewentualne prace uzupełniające i porządkowe mogą potrwać do kwietnia 2008 r.

W MZD zakończyły się też postępowania przetargowe obejmujące remont mostu na Białej i remont schodów prowadzących od ul. 11 Listopada do 3 Maja. Most przechodził generalny remont elementów nośnych oraz nawierzchni. Koszt prac, które miały potrwać do końca roku, wynosił ok. 3,7 mln zł.

We wrześniu rozpoczęto poszerzanie ul. Cieszyńskiej od Hulanki do ul. Stawowej, przebudowę ul. Karpackiej w rejonie ul. Jeżynowej i Skarpowej, powiększanie parkingu na ul. Sobieskiego przed kościołem św. Stanisława. Odcinek ul. Sobieskiego zwężono i przekształcono w jednokierunkowy.

TO MAMY ZA SOBĄ

Ważniejsze zadania drogowe zakończone w 2007 roku:

- przebudowa ulicy Nad Potokiem na odcinku od Pienińskiej do Sobieskiego, wartość inwestycji – ponad 7.500 tys. zł,
- budowa ulicy Hodowców za prawie 700 tys. zł,
- budowa ulicy Legnickiej – wartość 443.381 zł,
- odcinek ulicy Żubrów – wartość 419.069 zł,
- odcinek ulicy Jakubowskiego – wartość 446.462 zł.

Jesienią kończyły się prace modernizacyjno–remontowe związane z ulicami: Witosa (wartość 1.800.000 zł), św. Stanisława (wartość 570.000 zł) oraz przebudowa ulicy Cieszyńskiej od ulicy Jesionowej do ronda przy ulicy Stawowa–Szarotki, gdzie poszerzono jezdnię do czterech pasów ruchu. Do końca listopada zostały przebudowane przepusty pod ulicą Bystrzańską (wartość 469.391 zł) i Skarpową (351.677 zł).

Powstały chodniki przy podstawowych ciągach komunikacyjnych przy ulicy Komorowickiej (wartość 550.000 zł) i Hałcnowskiej (1.100.000 zł). W okolicach lotniska wydłużyła się ścieżka rowerowa (wartość 403.715 zł).

Rozpoczęto też kilka inwestycji, których finał był przewidziany na maj 2008 r.

Były to; chodnik wzdłuż ul. Janowickiej (308.000 zł), ulica Karpacka (wartość 1 670 000 zł) i ulica Lipnicka (I etap wartość 180.000 zł).

MOST NAD BIAŁĄ



Nie ma mostu na ul. 11 Listopada



2007 r. grudzień – nowy most na ul. 11 Listopada

W październiku zakończył się „burzycielski”, etap budowy mostu w ciągu ul. 11 Listopada i schodów łączących tę ulicę z ul. 3 Maja.

– Teraz będzie budowana płyta mostu. Gdy tylko jego nawierzchnia wraz z poręczami będzie gotowa, ruch na moście zostanie częściowo przywrócony – zapowiada Andrzej Kostyński, zastępca dyrektora do spraw technicznych w Miejskim Zarządzie Dróg. Na razie mieszkańcy muszą przechodzić przez prowizoryczny most.

W tym samym czasie pojawiły się problemy z wykonaniem schodów łączących ul. 11 Listopada z ul. 3 Maja. wykonawca zbankrutował, przez co MZD musiał ogłosić nowy przetarg, a prace przesunąć na rok przyszły.

ULICA PARTYZANTÓW KOŁO SZKOŁY GOTOWA



Ulica Partyzantów

Po remoncie mostu nad rzeką Białą i ulicy 11 listopada, jak również rozpoczęciem remontu schodów łączących 11 listopada z ulicą 3 Maja przyszedł czas na znajdującą się nieopodal ulicę Barlickiego. Już teraz w Miejskim Zarządzie Dróg przygotowany jest projekt jej modernizacji.

Jesienią cztery pasy ruchu powstały na ulicy Partyzantów w okolicy budynku byłej Szkoły Podstawowej nr 5 i Powiatowego Urzędu Pracy. Inwestycja ta pochłonęła prawie 6 mln zł.



Sierpień 2007 r. remont schodów przy ul. Barlickiego

NIEMEN I HULANKA

Droga pomiędzy rondem Niemena a Hulanką została poszerzona do dwóch pasów ruchu w każdą stronę. W okolicach skrzyżowania al. Ansersa i ulicy Michałowicza powstały nowe ekrany akustyczne za 2.938.502 zł.

2008

GLÓWNY CIĄG KOMUNIKACYJNY GOTOWY

Pod koniec kwietnia zakończona została modernizacja głównego ciągu komunikacyjnego miasta DW 942, obejmującego ulice 3 Maja, Zamkową, Partyzantów, Bystrzańską. Droga zyskała nową nawierzchnię, naprawiono chodniki, przepusty drogowe, mosty i kanały ściekowe, przebudowano infrastrukturę podziemną, wzmocniono zatoczki autobusowe. Zniknęło także wąskie gardło komunikacji, blokujące ruch w centrum miasta – zwężenie drogi obok dawnej Szkoły Podstawowej nr 5.



Czerwiec 2008 r. ul. 3 Maja

W ramach modernizacji drogi wojewódzkiej DW 942 udało się również przebudować nawierzchnię placu Żwirki i Wigury. Z szerokich pasów asfaltu, które stanowiły kiedyś chodniki, wykrojone zostały zieleńce. Same chodniki zostały wybrukowane kostką. W zieleńcach nasadzono japońskie wiśnie i kwiaty, a po drugiej stronie wzdłuż ul. Zamkowej – lipy. Koło przystanku autobusowego w kierunku Cygańskiego Lasu ustawiono ławeczki. Obok powstała też skarpa otoczona palisadą i ruch pieszy z ul. Sikorskiego został odpowiednio ukierunkowany. Zorganizowano tam też kilka miejsc parkingowych.

Prasa informowała: *Wkrótce czeka nas również dalsza modernizacja układu komunikacyjnego w centrum miasta. Zamknięta zostanie ul. Grażyńskiego, gdzie będzie przebudowywany wiadukt kolejowy. To trudne zadanie, połączone z przebudową całej infrastruktury technicznej i koniecznością znacznego obniżenia poziomu jezdni. Przejedność pod wiaduktem powinna być przywrócona pod koniec roku. Miejski Zarząd Dróg ogłosił już przetarg na realizację tego zadania, prace powinny rozpocząć się na początku lipca.*

W drugiej połowie roku w centrum rozpocznie się duża przebudowa układu komunikacyjnego w sąsiedztwie Sfery. Teren ten całkowicie zmieni swój wygląd, powstaną dwa ronda – jedno na skrzyżowaniu ul. Wałowej/Mostowej, Barlickiego i Cechowej, drugie – ul. Grażyńskiego i Gazowniczej. Przebudowane zostanie też ruchliwe skrzyżowanie ul. Piłsudskiego z Komorowicką, które będzie – na ile pozwalają w tym miejscu warunki – poszerzone, wyposażone w lewoskręty, co z pewnością usprawni ruch. Kierowcy będą mogli wjeżdżać z ul. Piłsudskiego w ul. Cyniarską od strony ul. Lwowskiej. W okolicy Sfery planowane jest jeszcze jedno rondo – przy wyjeździe z parkingu na skrzyżowaniu z nowym połączeniem ul. Grażyńskiego i Gazowniczej. Wszystkie te prace zaczną się w tym roku, a ich zakończenie przewidywane jest na czerwiec przyszłego roku. Zakres prac z pewnością spowoduje liczne ograniczenia w ruchu.

Drugie duże skupisko robót drogowych znajduje się w Kamienicy, gdzie dobiega końca prowadzony etapami remont ul. Karpackiej.

– *Udało się przyspieszyć prace, które miały potrwać do lipca, ale wykonawca obiecuje, że sfinalizuje je do końca maja. To ważna inwestycja, bo ze względu na rozpoczęcie robót na ul. Karbowej, przejezdna w pełni ul. Karpacka ułatwi poruszanie się mieszkańców i dojazd do placu budowy. Modernizacja ul. Karbowej to trudna realizacja, choćby ze względu na teren. Obecnie rozpoczęła się budowa ronda na skrzyżowaniu ul. Karbowej z al. AK. Trwają roboty ziemne, przekładane jest uzbrojenie terenu. Do końca roku ul. Karbowa bardzo się zmieni. Będzie zaopatrzona w wygodne chodniki, pas do parkowania aut wzdłuż chodnika i ścieżkę rowerową (...) – mówi Wojciech Waluś, dyrektor MZD.*

W tym roku rusza przebudowa fragmentu ul. Młodzieżowej w taki sposób, aby służyła ona jako dojazd do Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego i ZIAD-u. Z pewnością mieszkańców ucieszy też naprawa fatalnej nawierzchni ul. Kolistej, która będzie przebudowana na odcinku od ul. Niwnej do al. Andersa.

(...) Kontynuowana jest przebudowa ul. Lipnickiej, prowadzona etapami od zeszłego roku. Trwają prace na ul. ks. Brzóska. W tym rejonie rozpoczną się również prace na ul. Piotrkowskiej, Tarnowskiej i Lubelskiej. Ich zakończenie planowane jest w 2009 rok.

Obok ul. Lipnickiej dwie inne ważne, duże ulice miasta są w remoncie rozłożonym na lata. Wkrótce rozpocznie się II etap prac na ul. Witosa i I etap przebudowy ul. Sobieskiego (w okolicy kościoła). Ul. Sobieskiego docelowo zostanie zmodernizowana aż do skrzyżowania z ul. Międzyrzeczką.

W Hałcnowie trwa budowa chodników. W tym roku zakończono budowę chodnika wzdłuż ul. Hałcnowskiej, wkrótce chodnik powstanie na ul. Janowickiej. W tym roku realizowany jest I etap tej inwestycji – od ul. Siostry M. Szewczyk do ul. Jasińskiego.

Kolejne miejsce budowy to ulice Solskiego i Wapienna, gdzie kończone są prace nad ich naprawą, tam także powstanie pętla autobusowa. MZD wybuduje też w tym roku ulicę Sarni Potok. Odciąży ona osiedle Sarni Stok, przez które dziś jeżdżą na skróty klienci pobliskiego centrum handlowego.

W ramach projektu rządowego GAMBIT (poprawiającego bezpieczeństwo ruchu) miastu udało się pozyskać dofinansowanie w kwocie 1.250 tys. zł na wybudowanie pętli autobusowej przy ul. Krakowskiej wraz z przebudową skrzyżowania (w rejonie ul. Tęczowej i Krańcowej).

W tym roku zostanie również rozpoczęta budowa połączenia ul. Traugutta z ul. Czechowicką, finał prac przewidziano na rok 2009. (...) Trwa remont kapitalny nawierzchni ul. Sempołowskiej, która była już bardzo zniszczona, ale z rozpoczęciem prac czekano, aż gotowa będzie ul. Partyzantów, bo ul. Sempołowskiej wiódł objazd przy remoncie głównego ciągu komunikacyjnego miasta. Zaś na ul. Komorowickiej przebudowany zostanie most nad potokiem Krzywa. Kontynuowana będzie budowa ścieżki rowerowej koło lotniska, która poprowadzona zostanie do ul. Smolnej. Podobnie, jak inwestor wnoszący Sferę II sfinansuje przebudowę układu komunikacyjnego w rejonie ul. Grażyńskiego i Gazowniczej, tak budujący obiekt handlowy Gemini Park inwestor zrealizuje przebudowę ruchu drogowego przy ul. Leszczyńskiej. Na skrzyżowaniu ul. Leszczyńskiej z ul. Bora-Komorowskiego powstanie rondo, drugie rondo na ul. Leszczyńskiej wyprowadzi ruch w kierunku ul. Straconki. Zbudowane będzie też nowe połączenie ul. Leszczyńskiej z ul. Partyzantów – nowym mostem nad rzeką Białą.

MZD ogłosił przetarg na modernizację fragmentu ul. Wyzwolenia, gdzie ma powstać wiadukt. (...) inwestycja ta będzie dofinansowywana ze środków unijnych (. .). Gdy budowa ruszy, należy się w tym rejonie spodziewać poważnych utrudnień, zwłaszcza że mamy tam spotęgowany ruch samochodów ciężarowych.

(...) Miasto czeka też na rozpoczęcie prac przy obwodnicy wschodniej. Zaczną się one prawdopodobnie w kilku miejscach naraz, na razie w terenie niezabudowanym.

CZERWIEC, PO SCHODACH JUŻ CHODZIMY

Przebudowa ulicy Przechód Dworcowy została zakończona. 13 czerwca oficjalnie dokonano oddania do użytku wyremontowane schody. – Pojawiły się laweczki, zieleń, nowe oświetlenie, kolejna fontanna na nowo jest w pełni sprawna. To pierwszy etap prac w tym rejonie, już niedługo rozpoczną się prace w rejonie ulicy Barlickiego, której przebudowa zostanie zakończona w przyszłym roku – powiedział prezydent Jacek Krywult.



Schody przy ul. Przechód – kwiecień 2008 r.



Schody przy ul. Przechód – czerwiec 2008 r.

BUDOWA WIADUKTU CORAZ BLIŻEJ

16 czerwca w gmachu Sejmu Śląskiego w Katowicach prezydent Jacek Krywult i marszałek województwa śląskiego Bogusław Śmigielski podpisali umowę o dofinansowaniu ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego projektu kluczowego obejmującego zadanie Przebudowa odcinka drogi krajowej nr 52 w Bielsku–Białej. Była to pierwsza tego typu umowa podpisana w kraju.

Prasa informowała: *Dzięki podpisaniu umowy jest szansa na to, że za kilka tygodni rozpocznie się długo wyczekiwana przebudowa odcinka drogi krajowej nr 52 – ulicy Wyzwolenia wraz z budową wiaduktu nad torami kolejowymi.*

– Mam wielką satysfakcję, że udało nam się zdobyć europejskie pieniądze na budowę tego wiaduktu. Załatwiliśmy ten problem cztery lata. W pewnym momencie spraw; oparta się nawet o Brukselę. Ale liczy się pomyślny finał. Jest szansa, że realizację tak potrzebnej dla miasta inwestycji rozpoczniemy w najbliższym czasie – mówi prezydent Jacek Krywult.

Wartość inwestycji obliczono na ponad 120 mln zł, z tego środki unijne to blisko 66 mln z (ok. 59 proc.) (...)

– Podpisanie pierwszych umów o dofinansowanie projektów stanowi kamień milowy w cyklu zarządzania programem, otwierający etap faktycznego wdrażania i udostępnienia środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego beneficjentom w regionie – powiedział marszałek województwa śląskiego Bogusław Śmigielski.

Uczestnicząca w uroczystości minister rozwoju regionalnego Elżbieta Bieńkowska podkreśliła, że są to pierwsze podpisane umowy w skali kraju. – Znam doskonale prace nad tymi projektami i wiem, że przyczynią się one do rozwoju całego regionu – powiedziała.

PRZEBUDOWA WYZWOLENIA WYSTARTOWAŁA

W ustawowym czasie rezerwowanym w procedurze przetargowej na protesty i odwołania nie wpłynęły żadne protesty. 21 sierpnia została więc podpisana umowa dotycząca przebudowy ul. Wyzwolenia pomiędzy gminą Bielsko–Biała reprezentowaną przez Miejski Zarząd Dróg z wykonawcą – firmą Budimex–Dromex S.A. Przebudowę odcinka drogi krajowej nr 52 warta 120 mln zaplanowano na 26 miesięcy. Umowę podpisali dyrektor MZD Wojciech Waluś, prezes zarządu, dyrektor naczelny Budimex–Dromex Dariusz Blocher i dyrektor Regionu Budimekx–Dromex Wojciech Więckowski.

(...) – Bardzo cieszymy się z wygranego przetargu i podpisanej umowy. Możemy zadeklarować, że zrobimy wszystko, aby skrócić czas jej realizacji (...) deklarował prezes Dariusz Blocher.

OKRES LETNI NA DROGACH

Prasa informowała o rozpoczęciu przebudowy wiaduktu kolejowego przy ul. Grażyńskiego/Trakcyjnej.

Rozpoczęła się przebudowa ul. Sobieskiego od skrzyżowania z ul. Klubową do ul. Zapłocie Duże. Zakres robót: budowa kanalizacji deszczowej, przebudowa linii energetycznych i teletech-

nicznych wraz z gruntowną przebudową jezdni i chodników, a także przebudową dwóch skrzyżowań. Całkowita wartość zadania to 2.733.696,60 zł, a termin jego zakończenia przewidywany jest na IV kwartał 2008 roku.

W rejonie ulicy Witosa w realizowane były dwa zadania. Na odcinku od ul. Wyzwolenia do ul. Bzowej realizowane były roboty palowe przy murach oporowych oraz poszerzenie jezdni. W rejonie ul. Krzemionki budowano kanalizację oraz wykonywano prace w zakresie konstrukcji nawierzchni jezdni. Zakres finansowy tej inwestycji to 3,7 mln zł.

Prowadzono remont mostu na ul. Komorowickiej/Cegielnianej oraz budowę nowego ronda autobusowego na pograniczu Bielska i Kóz przy ul. Krakowskiej.

Rozpoczęto realizację zadania kolejnego etapu zadania pn. Przebudowy ul. Lipnickiej, zaplanowanego na lata 2008–2009. Całkowita wartość tego etapu to 3,6 mln zł. W roku bieżącym zostanie wykonana przebudowa mostu na potoku Niwka oraz mury oporowe.

Zakończona została przebudowa odcinka ul. Krakowskiej. W zakres tego zadania wchodziła budowa pętli autobusowej oraz modernizacja jezdni ul. Krakowskiej na tym odcinku. Wartość zadania 1,7 mln zł.

Rozpoczęto również przewidzianą na dwa lata inwestycję pn. Budowa ulicy Traugutta od ul. Budowlanych do ul. Słowackiego. Zakres zadania do końca roku 2008 obejmuje wykonanie mostu. Całkowita wartość zadania 750 tys. zł.

Most w ciągu ulicy Komorowickiej na potoku Krzywa znajdował się w bardzo złym stanie technicznym. Z uwagi na duże znaczenie komunikacyjne dla miasta tego odcinka ulicy Komorowickiej, obiekt przeznaczono do całkowitej przebudowy. Wartość robót brutto wyniesie 1.720.000 zł, a czas realizacji przewidziano do 20.11.2008 r., przy czym konstrukcja mostu powstanie do 30.09.2008r. W chwili obecnej wykonywane są przyczółki nowego mostu. Nowy obiekt o długości całkowitej 14,5 m i szerokości 18,45 m będzie prowadził 4 pasy ruchu i 2 chodniki. Obiekt zaprojektowano na klasę A obciążeń użytkowych. (...) Po zakończeniu robót mostowych zostanie wykonany remont odcinka ulicy Komorowickiej na odcinku od ulicy Daszyńskiego w kierunku ronda oraz ulicy Ceramicznej.

W tym samym czasie tzw. krzywy mostek obok Ratusza doczekał się generalnego remontu.

Jesienią zakończono przebudowę ulicy Solskiego od posesji numer 25 do ul. Wapiennej. Zakres robót obejmował budowę kanalizacji deszczowej, przebudowę sieci elektrycznej i teletechnicznej, pełną przebudowę konstrukcji nawierzchni.

Remont ul. Szarotki na odcinku od ronda Niemena do ul. Lotniczej polegał na remoncie nawierzchni wraz z niezbędnymi wzmocnieniami konstrukcji drogi na części ulicy, dobudową brakujących chodników i wydzieleniem z jezdni ścieżki rowerowej.

Na os. ks. Brzóska, ul. Tarnowskiej, ul. Piotrowskiej trwały prace przy budowie kanalizacji deszczowej w ciągu ul. Tarnowskiej oraz przebudowie sieci energetycznej.

Miejski Zarząd Dróg prowadził też prace przy budowie ekranów pomiędzy tunelami Hulanka a zielonym tunelem. Równocześnie trwały prace na ul. Kolistej. Modernizacja dotyczyła odcinka od al. gen. Andersa do ul. Niwnej. wykonywano przebrojenie sieci energetycznej, teletechnicznej, kanalizacji deszczowej, przebudowę ogrodzeń i roboty przygotowawcze przed położeniem nawierzchni.

SARNI POTOK ORAZ KARBOWA ZUPEŁNIE NOWA

8 grudnia oddano do użytku dwie nowe drogi: Sarni Potok oraz Karbową. Budowa ul. Sarni Potok od skrzyżowania z ul. Sarni Stok do skrzyżowania z ul. Mysią rozpoczęła się w sierpniu. Jej koszt wyniósł 3,5 mln zł. W ramach prac inwestycyjnych wykonano 510 m jezdni o szerokości 7 m. Powstały także chodniki i zatoki autobusowe. Przebudowane zostało liczące 126 metrów włączenie ulicy Sarni Stok do ulicy Sarni Potok. Wykonano kanalizację deszczową, oświetlenie oraz przebudowę infrastruktury technicznej sieci elektrycznej i technicznej.

Równie duże zmiany zaszły na przebudowanej ul. Karbowej. Tam prace modernizacyjne trwały 7 miesięcy. Koszt tej inwestycji to ok. 9 mln zł. Zmodernizowano jezdnię na odcinku 1600 m, powstały szerokie chodniki, ścieżka rowerowa, zamontowano oświetlenie. W ramach prac prowadzonych przy Karbowej przebudowano także fragment ul. Karpackiej do ul. Jazowej, odcinek al. Armii Krajowej na długości około 150 m oraz odcinek ulicy Olszówka długości 80 m. Aby ten odcinek dobrze skomuni-

kować z pozostałą infrastrukturą drogową powstało rondo przy skrzyżowaniu ulic Karbowej i Armii Krajowej. Inwestycja obejmowała również budowę kanalizacji deszczowej i przebudowę infrastruktury elektrycznej i technicznej, w tym gazociągu średniego ciśnienia.



Ul. Karbowa, czerwiec 2008 r.

HISTORYCZNA DECYZJA RUSZA BUDOWA PÓŁNOCNO–WSCHODNIEJ OBWODNICY BIELSKA–BIAŁEJ SZEROKIEJ DROGI...

Na tę wiadomość kierowcy z Podbeskidzia czekali właściwie od lat 70 XX wieku – pisała prasa. Oto w ciągu 30 miesięcy powstanie 12 kilometrowy odcinek drogi za 1,2 miliarda zł, który zmieni definitywnie układ komunikacyjny nie tylko w Bielsku–Białej, ale w całym regionie.

Po wykonaniu tej obwodnicy stolica Podbeskidzia będzie najlepiej skomunikowanym miastem w Polsce.

Podpisana 21 października br. umowa obejmuje zadanie, jakim jest budowa północno–wschodniej obwodnicy Bielska–Białej. Została ona podzielona na trzy odcinki:

- odcinek I węzeł Komorowice do węzła Rosta, 2,80 km
- odcinek II węzeł Rosta – węzeł Krakowska, 3,85 km
- odcinek III węzeł Krakowska – węzeł Mikuszowice, 5,25 km

– Wdrożenie projektu budowy drogi ekspresowej S–69 na przedmiotowym odcinku przyczyni się do usprawnienia połączeń międzynarodowych w ramach VI Korytarza TEN–T, zrealizowania szybkiego połączenia na kierunku północ–południe ciągiem dróg ekspresowych z pominięciem centrum Bielska–Białej, zwiększenie przepustowości układu komunikacyjnego regionalnego i miejskiego, zmniejszenie natężenia ruchu na istniejącej przeciążonej sieci drogowej, przejęcia w decydującej mierze ruchu ciężkiego o nacisku 115 kN/o na projektowany ciąg dróg do tego przystosowanych, co równocześnie zmniejszy tempo degradacji istniejących ulic w mieście. Planowana droga ekspresowa jest istotna zarówno w układzie drogowym regionu jak i w układzie międzynarodowym, zapewniając połączenia między krajami członkowskimi Unii Europejskiej – informował Krzysztof Raj, dyrektor Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Katowicach.

Umowę podpisali ze strony Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Katowicach Krzysztof Raj oraz jego zastępczyni Jadwiga Babik, a w imieniu konsorcjum firm Peter Hübner i Hans Jörg Klingelhöfer.

Do powstania obwodnic Bielska–Białej szczególnie przyczynił się Jerzy Widzyk – szef Kancelarii Prezesa Rady Ministrów (od 26 marca 1999 do 12 czerwca 2000), a potem minister transportu i gospodarki morskiej oraz pełnomocnik prezydenta Bielska–Białej do spraw inwestycji drogowych. Jego starania ostatecznie zaowocowały powstaniem dróg ekspresowych do Cieszyna i Zwardonia, a co za tym idzie – obwodnicy północno–wschodniej miasta.

2009

Do najważniejszych inwestycji drogowych planowanych do realizacji w 2009 roku należały:

- kontynuacja rozpoczętej w 2008 roku największej inwestycji w mieście tj. przebudowy odcinka drogi krajowej 52 (Wyzwolenia/Niepodległości) – 76,5 mln zł, przy planowanym udziale środków z Unii Europejskiej – 37,6 mln zł,
- przebudowa ul. Lipnickiej – 10 mln zł,
- przebudowa ul. Bestwińskiej – 4,1 mln zł,
- przebudowa ul. Ks. Brzóska – etap II od ul. Wspólnej do ul. Wspólnej – 6,0 mln zł,



Ul. ks Brzóska, czerwiec 2009 r.

- przebudowa ul. 11 Listopada, ul. Barlickiego, ul. Przechód Schodowy – 5,0 mln zł,
- przebudowa odwodnienia ul. Korczaka – ul. Kosynierów – 2,5 mln zł,
- budowa ul. Traugutta, odcinek od ul. Budowlanych do ul. Słowackiego – 2,3 mln zł,
- budowa ul. Młodzieżowej – 3,0 mln zł,
- przebudowa ul. Nowopiekarskiej – 3,5 mln zł,
- przebudowa ul. Sobieskiego – 2,0 mln zł,
- budowa chodników przy podstawowych ciągach komunikacyjnych – 2,0 mln zł,
- przebudowa przejścia dla pieszych ul. 3 Maja, ul. Piastowska – 2,5 mln zł.

Inwestycje drogowe planowane do realizacji przy współfinansowaniu z Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych, tj.

- przebudowa ul. Witosa,
- przebudowa wiaduktu kolejowego w ciągu ul. Grażyńskiego,
- przebudowa skrzyżowania ul. Katowicka – ul. Mazańcowicka,
- przebudowa ul. Kolistej z przedłużeniem do ul. Karbowej.

O planach zapisanych w Czteroletnim Planie Inwestycyjnym prasa pisała szczegółowo. Jednak przyjęty plan był wielokrotnie modyfikowany. Warto natomiast przypomnieć, że dyrektor MZD zapowiedział: – *Chcemy w tym roku zakończyć też małą inwestycję – placyk przy ul. 11 Listopada, gdzie powstanie fontanna i figura Reksia.*

Dziś placyk z fontanną jest jednym z ulubionych miejsc mieszkańców i turystów.

WYZWOLENIA TO NAJWIĘKSZA INWESTYCJA MIEJSKA...

7 marca nastąpiło zapowiadane wcześniej zamknięcie odcinka ul. Wyzwolenia w związku z prowadzoną tam dużą inwestycją drogową. Pierwsze dni obowiązywania objazdów nie były łatwe.



Ul. Wyzwolenia z lotu ptaka, 2009 r.

KWIECIEŃ

Trwała budowa drogi łączącej ul. Budowlanych z ul. Czechowicką wzdłuż Zakładów Filcowych oraz budowa północno-wschodniej obwodnicy Bielska-Białej.

Najbardziej imponująco wyglądało to w rejonie Mikuszowic, gdzie powstawał węzeł Mikuszowice, który miał zostać połączony drogą o długości 5,25 km z węzłem Krakowska. Podstawowy zakres robót w tym rejonie obejmował: budowę 2 jezdni po 2 pasy ruchu 3,5 m i budowę obu węzłów drogowych. *Na tym odcinku trzeba będzie wykonać 23 obiekty inżynierskie oraz zainstalować na długości 7,9 km ekrany akustyczne. Częścią tego węzła będzie w ogromna estakada o długości 483 m i łącznej szerokości 50 metrów. Zostanie ona umieszczona na 216 palach i 11 przęsłach. Prace na drugim odcinku (tj. Rosta-Mikuszowice) rozpoczęto 12 listopada 2008 roku. Obecnie wykonawca prowadzi roboty przygotowawcze, mostowe i przebrojeniowe. Prace na pierwszym odcinku (tj. Komorowice-Rosta) rozpoczną się w II kwartale 2009 roku. Średnie zaawansowanie prac wynosi 9 proc. – informowała Dorota Marzyńska z GDDKiA Oddział w Katowicach..*

MAJ

Maj był szczególnym miesiącem dla drogowców. Przebudowa ul. Wyzwolenia nabrała tempa. Akt erekcyjny pod budowę wiaduktu przy ul. Wyzwolenia podpisano i wmurowano 14 maja. Stan zaawansowania prac wynosił 30 proc.



Ul. Wyzwolenia w budowie

Prace w tym terenie są trudne, napotkaliśmy na liczne niespodzianki. Przez cały czas robót wszystkie instalacje działające na tym terenie były sprawne, media były dostarczane normalnie. Pracowały także istniejące tutaj zakłady i fabryki. Wszystkie przeszkody zostały usunięte i dzisiaj oddajemy pierwszy przyczółek wiaduktu. Termin zakończenia inwestycji nie jest zagrożony – informował Wojciech Waluś, dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg. Do tej pory zakończono prace na zachodniej części ulic Bukietowej i Czerwonej, wykonano łącznicę ulicy Lwowskiej i ronda Piekarska. Ukończono przebudowę sieci gazowej i wodociągowej oraz wybudowano pierwszy z dwóch przyczółków wiaduktu nad torami kolejowymi. Obecnie trwają prace na wschodniej części ul. Piekarskiej, które pozwolą uzyskać połączenie z rondem i dalej z łącznicą. Trwają też roboty palowe przy podporach estakady (powstanie w sumie siedem podpór), jak również przy wschodniej części ul. Bukietowej. Postępuje budowa kanalizacji sanitarnej oraz przebudowa sieci teletechnicznych i elektrycznych. Zakończenie robót główny wykonawca – firma Budimex Dromex – przewiduje na przełom września i października 2010

Akt erekcyjny budowy wiaduktu w ciągu drogi krajowej Nr 52 w Bielsku–Białej.

My niżej podpisani:

Jacek Krywult – Prezydent Miasta Bielsko–Biała

Wojciech Waluś – Dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg w Bielsku–Białej

Marek Kała – Prezes Zarządu INWEST– COMPLEX Sp. z o.o. w Gliwicach

Marek Stańczyk – V–ce Prezes Zarządu BUDIMEX DROMEX S.A. w Warszawie

Mirosław Bajor – Dyrektor Pracownia Studiów Projektowych i Projektów Drogowych KLOTOIDA s.c. w Krakowie

Zbigniew Fijałkowski – Dyrektor Biuro Inżynierskie Fijałkowski bif Consulting w Krakowie

w dniu 14 maja 2009 roku uroczystie kładziemy kamień węgielny pod budowę wiaduktu w ciągu drogi krajowej Nr 52 w Bielsku–Białej – (ul. Wyzwolenia / ul. Niepodległości).

Inwestorem przedsięwzięcia jest Miasto Bielsko–Biała, w imieniu którego działa Miejski Zarząd Dróg Nadzór Inwestorski sprawuje Inwestycje Budownictwo Handel INWEST– COMPLEX Sp. z o.o. – Gliwice

Wykonawcą robót jest: BUDIMEX DROMEX S.A. – Warszawa

Autorem projektu jest Pracownia Studiów Projektowych i Projektów Drogowych KLOTOIDA s.c. – Kraków

Biuro Inżynierskie Fijałkowski

bif Consulting – Kraków

Roboty rozpoczęto 9 września 2008 roku.

Planowany termin zakończenia robót w październiku 2010 roku.

Całkowity koszt realizacji inwestycji: 111,8 mln zł

Inwestycja w 67,51% jest współfinansowana z środków z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego.



14 maj 2009, wmurowanie aktu erekcyjnego pod budowę wiaduktu

UL. GRAŻYŃSKIEGO ODDANA DO UŻYTKU



Wiadukt na ul. Grażyńskiego do przebudowy

rona – Bielsko–Biała nad ulicą Grażyńskiego; przebudowę odcinka ul. Grażyńskiego poprzez obniżenie istniejącej niwelety o około 2,5 m wraz z budową murów oporowych; budowę chodnika i ścieżki rowerowej; przebudowę ul. Trakcyjnej na włączeniu do ul. Grażyńskiego, przebudowę kolidującej infrastruktury technicznej, w tym: sieci ogólnospławnej, kanalizacji deszczowej, wodociągu, teletechniki, sieci ciepłowniczej, sieci elektrycznej, sieci gazowej.

18 maja oddana została do użytku ul. Grażyńskiego. Ulica ta od zeszłego roku była zamknięta z powodu przebudowy starego wiaduktu kolejowego, pod którym przejazd był za wąski i za niski. Piesi zyskali wygodne i bezpieczne chodniki po obu stronach drogi. Odnowiona została też ul. Trakcyjna wzdłuż nasypu kolejowego. Przy okazji remontu wiaduktu postanowiono wyasfaltować nawierzchnię ulicy Grażyńskiego aż do ronda. Całość prac kosztowała około 10 mln zł.

Zakres robót obejmował: przebudowę wiaduktu kolejowego linii kolejowej Kalwaria Lanckoro-

CZERWIEC



Ul. Barlickiego przeznaczona do remontu – luty 2009 r.



Ul. Barlickiego – czerwiec 2009 r.

9 czerwca nastąpiło oddanie do użytku po przebudowie ul. Barlickiego. Przebudowano ulicę Barlickiego wraz z placem Smolki na długości 268 m. Szerokość jezdni 5 m i 9 m (przy włączeniu do ul. Stojalowskiego). Ulicę wyposażono w chodniki, 18 ogólnodostępnych miejsc parkingowych oraz 4 miejsca dla osób niepełnosprawnych. Wykonano 3 miejsca postoju taksówek. Zabudowano nowe oświetlenie. Inwestycja obejmowała przebudowę odwodnienia. Wykonano przebudowę kolidującej infrastruktury technicznej: sieci elektrycznych i teletechnicznych.

Nawierzchnię chodników wykonano z płyt granitowych uzupełnionych żółtym klinkierem, miejsca parkingowe z czerwonego klinkieru, nawierzchnię jezdni wykonano z kostki granitowej. Wprowadzono elementy małej architektury: ławki, donice, stojaki rowerowe, latarnie. Wykonawca robót było Przedsiębiorstwo Wielobranżowe „Radex”, Spółka z o.o. Wartość inwestycji: 4,2 mln zł.

PRZEBUDOWA SKRZYŻOWAŃ KOŁO SFERY

W czerwcu i lipcu trwała przebudowa ul. Mostowej przed Sferą 2. W tej okolicy modernizowane i przebudowywane były cztery skrzyżowania. Zmieniło się skrzyżowanie ul. Piłsudskiego z ul. Komorowicką. Ulice zostały tu poszerzone, wydzielony został lewoskręt z ul. Piłsudskiego w ul. Cyniarską. Wydłużone zostały zatoki autobusowe, a firmy, mające siedziby za przystankiem, dostały osobną drogę

serwisową na dojazd. Drugie miejsce prac to połączenie ul. Barlickiego z ul. Cechową i ul. Wałową, gdzie powstało kolejne rondo. Niemal 100 metrów dalej, na skrzyżowaniu ul. Gazowniczej i ul. Wałowej, zbudowane zostało drugie rondo. Po przebudowie na ul. Grażyńskiego został wprowadzony ruch jednokierunkowy, a na poboczu urządzono miejsca parkingowe. Kolejne rondo powstało w miejscu, gdzie z ul. Grażyńskiego wjeżdża się na obecny parking koło Sfery.

Lipiec to czas rozpoczęcia modernizacji przejścia podziemnego pod ul. 3 Maja.

BESTWIŃSKA ZA UNIJNE PIENIĄDZE

Miasto uzyskało 29 mln zł unijnego dofinansowania na przebudowę ul. Bestwińskiej. Prasa informowała: *Obecnie trwają prace na tej ulicy finansowane ze środków własnych gminy. Na skrzyżowaniu ul. Bestwińskiej z ulicami Komorowicką i Barkowską powstaje małe rondo o średnicy 28 m. Te prace wraz z przebudową 170-metrowego odcinka ulicy Bestwińskiej mają się zakończyć jesienią tego roku. Jednak modernizacja tej drogi będzie kontynuowana, nadeszła bowiem dobra dla nas wiadomość z Zarządu Województwa Śląskiego, który wybrał w lipcu projekty do dofinansowania w ramach Działania 7.1.1. Modernizacja i rozbudowa kluczowych elementów sieci drogowej VII Priorytetu Transport Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2007–2013. W ramach konkursu zostało złożonych 20 projektów. Do dofinansowania zostały wybrane trzy, w tym przebudowa ul. Bestwińskiej w Bielsku-Białej (...).*

– *Całkowita wartość projektu przebudowy ul. Bestwińskiej wynosi 35.272.960,48 zł, a przyznane nam unijne dofinansowanie to 29.414.442,74 zł – informuje dr Izabela Kania, naczelnik Biura Funduszy Europejskich Urzędu Miejskiego.*

Ul. Bestwińska zostanie przebudowana na długości 3,3 km – od ul. Komorowickiej do granicy miasta. Po przebudowie będzie drogą klasy Z o prędkości projektowej poruszania się pojazdów 50 kilometrów na godzinę, z dwoma pasami ruchu, o szerokości 3,5 m każdy.

Zakres prac obejmuje przebudowę trzech skrzyżowań z bocznymi ulicami na zjazdy publiczne wraz z poprawą widoczności na wlotach podporządkowanych dróg, przebudowę zjazdów indywidualnych, przebudowę skrzyżowania z ul. Komorowicką i ul. Barkowską – gdzie właśnie powstaje już rondo – a także budowę chodników o łącznej długości ok. 6 km, budowę 10 zatok autobusowych i azyli dla pieszych. Przebudowane zostaną: odwodnienie drogi, oświetlenie uliczne, ogrodzenia, sieć kanalizacji deszczowej (3,7 km), gazociąg średniego ciśnienia, sieci teletechniczne oraz elektroenergetyczne. Realizacja inwestycji podzielona jest na trzy etapy. Etap pierwszy obejmuje odcinek od skrzyżowania z ul. Komorowicką, Barkowską do skrzyżowania z ul. Jasna Rola, etap drugi – odcinek od skrzyżowania z ul. Jasna Rola do pętli autobusowej, a etap trzeci – odcinek od pętli autobusowej do granicy miasta.

– *Celem tego projektu jest poprawa parametrów technicznych kluczowych elementów sieci drogowej (podniesienie nośności jezdni do 115 kN/oś), poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz skrócenie czasu przejazdu samochodów. Ponadto, realizacja inwestycji przyczyni się do poprawy dostępności terenów inwestycyjnych miasta, m.in. obszaru Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, oraz udrożnienia układu komunikacyjnego. Być może jeszcze w tym roku lub początkiem przyszłego ogłosimy przetarg na realizację tego zadania. Cała inwestycja zakończy się w roku 2011 – mówi Wojciech Waluś, dyrektor MZD.*

Ulica Bestwińska usytuowana jest w ciągu ulic stanowiących połączenie dwóch dróg krajowych – DK 1 oraz DK 52 (...) stanowi więc najkrótsze połączenie Bielska-Białej z Oświęcimiem i Brzeszczami, dlatego kierowcy wybierają ją najchętniej jako skrót.

SIERPIEŃ

3 sierpnia został oddany do użytku nowy odcinek ul. Traugutta, łączący ul. Budowlanych z ul. Czechowicką. Dzięki tej inwestycji powstał nowy, wygodny dojazd do zlokalizowanych w okolicy ul. Traugutta instytucji: Urzędu Kontroli Skarbowej, II Śląskiego Urzędu Skarbowego, Zakładu Ubezpieczeń Społecznych i Komisariatu III Policji. W ramach inwestycji powstało, wraz z ulicami dojazdowymi, około kilometra nowych dróg na terenie miasta. Przedsięwzięcie pochłonęło około 3.800.000 zł.

LISTOPAD

Oddano do użytku rondo na skrzyżowaniu ul. Mazańcowickiej i Katowickiej. Ruchliwe skrzyżowanie przybrało już formę ronda o średnicy 32 m, z jezdnią o szerokości 3,5 m, która na wlotach rozszerza się do 4,5 m. Zbudowano też wygodne nowe chodniki i dwie nowe zatoki autobusowe. Zakres zadania objął jeszcze przebudowę załamanej przepustu nad potokiem Złocistym pod ulicą Katowicką. Koszt całego zadania to kwota 2.228 tys. zł.

GRUDZIEŃ

Oddano do użytku przebudowany most na ul. Wita Stwosza.

Zmodernizowano sygnalizację świetlną na skrzyżowaniu ul. Partyzantów i ul. Michałowicza, wykonano montaż sygnalizacji ostrzegawczej przejścia dla pieszych ul. Komorowicka, Sarni Potok, modernizację sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul. 3 Maja– Zamkowa –Wzgórze, wybudowano kanalizację w rejonie ul. Grażyńskiego na potrzeby systemu monitoringu sygnalizacji świetlnej, rozbudowano kanalizację łączącą sygnalizowane przejście dla pieszych przy ul. Żwirki i Wigury z sygnalizacją świetlną na Wzgórzu. Jak wynika ze sprawozdania MZD, na wszystkie zadania związane z drogami wydało 188.083.085,15 zł.

Na koniec 2009 roku warto zobaczyć sprawozdanie opisowe MZD. Dopiero ten dokument pokazują całość wielość działań podejmowanych przez jednostkę, aby móc realizować poszczególne zadanie drogowe.

<small> MIASTO BIELSKO-BIAŁA MIASTOWY URZĄD DROG ul. Grażyńskiego 10 43-306 BIELSKO-BIAŁA 031 437-36 36 do 39 - FAX 437-96-31 NIP 547-11-21-303 </small>					URZĄD MIEJSKI w Bielsku-Białej Wydział Budżetu				
Sprawozdanie opisowe z realizacji inwestycji:									
Dział/projekt	Nazwa zadania inwestycyjnego	Plan po zmianach – środki z budżetu miasta	Poniesione wydatki w okresie od 01.01.2009r. do 31.12.2009r.	Opis przebiegu realizacji					
60015/6050	Inwestycje drogowe powiatowe	51 975 953,93 (w tym DK 52 w2 10 008 978,02, ul. Bestw ińska w1 – 3 445 215,91)	37 262 754,70 (w tym DK 52 w2 5 911 123,83, ul. Bestw ińska w1– 120 858,44)						
	Przebudowa drogi krajowej 69 (ul. Żywieckaj) Odcinek od ul. Górskiej do ul. Prostej	420 000,00	416 138,93	Wykonano studium wykonalności oraz wnioski aplikacyjne, aktualizację kosztorysów, dokumentację geodezyjną. Pozyskano nieruchomości niezbędne dla realizacji inwestycji, trwają procedury ustalające odszkodowania za przejmowane nieruchomości.; inwestycja w toku,					
	Rozbudowa drogi krajowej 69 (ul. Żywiecka) rozbudowa ulicy od skrzyżowania z ul. Stojałowskiego do skrzyżowania z ul. Górską, od ul. Hebanowej do ul. Prostej i od ul. Narciarskiej do granicy miasta	525 000,00	546,41	W trakcie rozstrzygnięcia przetarg nieograniczony na projekt rozbudowy od ul. Stojałowskiego do Poniatowskiego, od Prostej do Hebanowej oraz od Narciarskiej do granicy miasta z terminem realizacji do połowy 2010 r. inwestycja w toku,					
	Przebudowa ul. Nowopiekarskiej	1 900 000,00	1 500 478,00	Wykonano zdjęcia lotnicze, wykonano projekty budowlane wraz z materiałami do wniosku o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej dla odcinka I, odcinka II wizualizację, projekty wykonawcze, przedmiary robót i kosztorysy inwestorskie dla odcinka I, koncepcje wariantowe dla odcinka III. ; inwestycja w toku,					
	Przebudowa ul. Lipnickiej wraz z przebudową obiektów mostowych w Bielsku-Białej	12 300 000,00	11 778 446,72	Zakończono przebudowę odcinka od ul. Akademii Umiejętności do ul. Śląskiej w trakcie przebudowy odcinek od ul. Złotych Łanów do ul. Skowronków ; inwestycja w toku,					

	Przebudowa ul. Sobieskiego	2 000 000,00	817 663,04	Pozyskano nieruchomości niezbędne dla realizacji inwestycji, trwają procedury ustalające odszkodowania za przejmowane nieruchomości, wykonano promocję inwestycji, studium wykonalności, podzielono projekt etap I na etap IA i IB, w trakcie wyburzanie budynków pozyskanych niezbędnych dla realizacji inwestycji; inwestycja w toku
	Przebudowa ul. Witosa	2 000 000,00	1 881 174,14	Pozyskano nieruchomości niezbędne dla realizacji inwestycji, wykonano aktualizację materiałów przetargowych. ; zakończono realizację kolejnego etapu przebudowy ulicy, inwestycja w toku
	Rozbudowa układu komunikacyjnego w rejonie ulic Międzyrzeckiej , Al. Generała Andersa, ul. Warszawskiej i ul. Niepodległości	395 000,00	337 581,89	Wykonano projekt wykonawczy przebudowy ul. Niepodległości pomiędzy ul. Czerwoną a ul. Kryształową, zweryfikowano projekt kanalizacji deszczowej dla ul. Hodowców, wykonano podziały nieruchomości; wykonano dokumentację projektowo-kosztorysową budowy ulicy zbiorczej łączącą drogę ekspresową S1 z projektowaną ulicą lokalną Inwestycja w toku.
	Przebudowa ul. Kolistej na odcinku od Al. Gen. Andersa do ul. Niwnej	50 000,00	40 000,01	Wykonano projekt budowlany i wykonawczy wraz z materiałami do decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi dla ulicy Kolistej na odcinku od skrzyżowania z ul. Gościnną do skrzyżowania z ul. Karbową ;
	Budowa chodników przy podstawowych ciągach komunikacyjnych	1 445 000,00	1 437 889,69	Wykonano dokumentację przetargową budowy chodnika wzdłuż ul. Wyzwolenia, wybudowano chodnik i kanalizację deszczową w ciągu ul. Międzyrzeckiej oraz wybudowano chodnik jednostronny wzdłuż ul. Wyzwolenia, przebudowano chodnik w ul. Wyzwolenia od ul. Przyjaźni do ul. Sucharskiego ; inwestycja w toku,
	Przebudowa wiaduktu kolejowego w ciągu ul. Grażyńskiego	5 450 000,00	5 447 127,62	Zakończono przebudowę wiaduktu, inwestycja zakończona
	Przebudowa skrzyżowania ul. Katowicka – ul. Mazańcowicka	3 100 000,00 1 365 400,00	1 680 408,58 1 222 271,67	zakończono przebudowę skrzyżowania; inwestycja zakończona,

	Budowa i modernizacja sygnalizacji świetlnych	400 000,00	381 754,62	Zmodernizowano sygnalizację świetlną na skrzyżowaniu ul. Partyzantów i ul. Michałowicza, wykonano montaż sygnalizacji ostrzegawczej przejścia dla pieszych ul. Komorowicka, Sarni Potok, wykonano modernizację sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul. 3 Maja- Zamkowa-Wzgórze, wybudowano kanalizację w rejonie ul. Grażyńskiego na potrzeby systemu monitoringu sygnalizacji świetlnej, rozbudowano kanalizację łączącą sygnalizowane przejście dla pieszych przy ul. Żwirki i Wigury z sygnalizacją świetlną na Wzgórze, inwestycja w toku,
	Rozbudowa skrzyżowania Al. Generała Andersa i ul. Michałowicza	120 000,00	116 510,00	Wykonano koncepcję przebudowy skrzyżowania;
	Dokumentacja przyszłościowa dla dróg powiatowych	310 000,00	163 919,36	Wykonano projekt przebudowy ulicy Szarotki, wielowariantową koncepcję projektową rozbudowy ul. Ks. Stojałowskiego oraz koncepcję rozbudowy ul. Jaworzańskiej od ul. Cieszyńskiej do granicy miasta; inwestycja w toku,
	Rozbudowa ul. Krakowskiej	215 000,00	190 428,70	Wykonano koncepcję wynikową, dokumentację geodezyjno-prawną oraz dokumentację geologiczną. Inwestycja w toku.
	Rozbudowa przejść dla pieszych pod ul. 3-Maja, ul. Piastowska oraz Placu Chrobrego	1 400 000,00	1 122 689,58	Wykonano projekt budowlano-wykonawczy przebudowy przejścia podziemnego pod ul. 3 Maja oraz projekt budowlany i wykonawczy miejskiej sieci monitoringu, w trakcie realizacji przebudowa przejścia podziemnego pod ul. 3 Maja wraz z remontem ul. Matejki ; inwestycja w toku,
	Budowa infrastruktury ochrony środowiska przy głównych ciągach komunikacyjnych	780 000,00	691 156,34	Zakończono budowę ekranów akustycznych na odcinkach pomiędzy tunelem „Hulanka” a „Zielonym tunelem” oraz w rejonie ulic Twardej, Klubowej i Pirackiej, a także w ciągu Al. Gen. Andersa na wiadukcie nad ul. Nad Potokiem ; inwestycja w toku,
	Rozbudowa układu komunikacyjnego w ciągu ulic Komorowickiej, Piłsudskiego, Wałowej i Barlickiego	2 700 000,00	1 763 791,23	Zakończono przebudowę sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu Mostowa - Grażyńskiego oraz przebudowano sygnalizację świetlną ulic Piłsudskiego – Komorowicka, wybudowano kanalizację dla sieci szerokopasmowej w ul. Wałowej, wykonano badanie nośności oraz wznowiono granice, częściowo pozyskano nieruchomości niezbędne dla realizacji inwestycji; inwestycja w toku

	Budowa Beskidzkiej Drogi Integracyjnej	500 000,00		
	Rozbudowa skrzyżowania ul. Sempołowskiej z ul. PCK wraz z budową mostu na rzece Białej oraz z połączeniem z ul. Broniewskiego	46 360,00	46 360,00	Wykonano koncepcję projektową ; inwestycja w toku,
	Rozbudowa ul. Dmowskiego na odcinku od skrzyżowania ulic: Sempołowskiej, Kierowej, Kołłątaja do skrzyżowania z ulicą Stojalowskiego wraz ze skrzyżowaniem z Pl. Ratuszowym i budową zatok autobusowych	600 000,00	55 784,50	Wykonano dokumentację geodezyjno-prawną, dokumentację geotechniczną, pomiary ruchu, raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko, wielowariantową koncepcję skrzyżowania z ulicami: Sempołowskiej, Kierową, Kołłątaja oraz z Stojalowskiego, wykonano projekt wyburzenia budynku nr 36, inwestycja w toku.
	rozbudowa skrzyżowania ulic: Spółdzielców i Stawowej	200 000,00	1 017,00	Wykonano inwentaryzację działek,
	Budowa barier wzdłuż skweru Esperanto (inwestycja jednoroczna)	300 000,00	137 634,40	Zakończono budowę barier, inwestycja zakończona.
60015/6058	Łącznie	54 423 614,61	50 284 539,67	
60015/6059	Łącznie	36 007 240,81	27 619 412,99	
60015/6050	Przebudowa odcinka drogi krajowej 52 (ul. Wyzwolenia/ul. Niepodległości)	10 008 978,02	5 911 123,83	Przebudowa w trakcie realizacji; inwestycja w toku,
60015/6058		50 978 398,70	47 441 047,61	
60015/6059		35 352 456,72	27 092 637,09	
60015/6050	Przebudowa ul. Bestwińskiej w Bielsku-Białej	3 445 215,91	120 858,44	Wykonano studium wykonalności, aktualizację projektu budowlanego, projekt budowy kanalizacji deszczowej, zakończono przebudowę etapu I; inwestycja w toku,
60015/6058		3 445 215,91	2 843 492,06	
60015/6059		654 784,09	526 775,90	

60016/6050	Inwestycje drogowe gminne	34 889 592,00 (w tym ul. Ks. Brzóska w1 – 4 145 930,00)	29 331 956,51 (w tym ul. Ks. Brzóska w1 – 3 335 714,06)	
	Rozbudowa ul. Kolistej z przedłużeniem do ul. Karbowej	6 238 162,00	4 996 999,48	Pozyskano nieruchomości niezbędne dla realizacji inwestycji, zakończono rozbudowę kolejnego etapu od ul. Niwnej do ul. Gościnniej ; inwestycja w toku,
	Budowa ścieżek rowerowych	190 000,00	189 521,03	Pozyskano nieruchomości niezbędne dla realizacji inwestycji. Zakończono budowę ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Lotniczej na odcinku od budynku nr 41 do obiektu AQUA o długości 297 mb; ; inwestycja w toku,
	Rozbudowa ul. Gościnniej	220 500,00	63 429,57	Wykonano projekt budowy ronda na skrzyżowaniu z ul. Kolistą, uzyskano opinię techniczną dotyczącą możliwości podwyższenia klasy technicznej ulicy; inwestycja w toku,
	Przebudowa ul. 11-Listopada, ul. Barlickiego, ul. Przechód Schodowy	5 000 000,00	4 744 212,29	Zakończono przebudowę ul. Barlickiego, wykonano dokumentację budowlaną przebudowy placu, rzeźbę postaci Reksia, fontannę, przebudowano plac pomiędzy ul. 11 Listopada a ul. Ks. Stojalowskiego; inwestycja zakończona
	Budowa Dróg na osiedlu Ks. Brzóska	1 300 000,00	1 211 492,19	Wykonano projekt wykonawczy przebudowy ul. Piotrkowskiej, zakończono II etap przebudowy ul. Piotrkowskiej ;
	Rozbudowa ul. Zapłocie Duże	500 000,00	361 120,00	Wykonano dokumentację projektowo-kosztorysową przebudowy ul. Zapłocie Duże od ul. Sobieskiego do posesji nr 286, wykonano projekt budowlany i wykonawczy budowy wiaduktu kolejowego, budowy kanalizacji deszczowej w ul. Praskiej i Komandorskiej; rozbudowy ul. Ekologicznej i ul. Praskiej;
	Przebudowa odwodnienia ul. Korczaka – ul. Kosynierów	1 860 000,00	1 809 547,11	zakończono budowę kanalizacji deszczowej w ulicach: Jasnej, Kosynierów i Konarskiego wraz z odwodnieniem wiaduktu w pasie ul. Warszawskiej ; inwestycja zakończona
	Budowa ul. Traugutta.	2 340 000,00	2 305 658,20	Zakończono budowę ulicy, ; inwestycja zakończona

	Dokumentacja przyszłościowa dla Dróg gminnych	820 000,00	576 965,58	Wykonano aktualizację całej dokumentacji przebudowy ul. Kamienickiej, projekt wykonawczy budowy parkingu i przebudowy ciągu pieszego na skrzyżowaniu ul. Zamoyskiego i ul. Grunwaldzkiej, koncepcję projektową przebudowy ul. Górskiej na skrzyżowaniu z ul. Złoty Potok oraz ul. Czupel i Małej Straconki, projekty podziału nieruchomości dla inwestycji „przebudowa ul. Laskowej” projekt budowlany i wykonawczy przebudowy mostu na potoku Kamienickim w ciągu ul. Jazowej ;koncepcja projektową przebudowy ul. Górskiej na skrzyżowaniu z ul. Złoty potok oraz ul. Czupel i ul. Małej Straconki, projekt budowlany i wykonawczy rozbudowy ul. Osterwy, projekt budowlany przebudowy dźwigu osobowego zlokalizowanego na placu Bolesława Chrobrego, projekt budowlany i wykonawczy budowy parkingu wraz z budową chodnika ul. Żywieckie Przedmieście, projekt budowlany i wykonawczy rozbudowy ul. Reksia, projekt budowlany i wykonawczy przebudowy skrzyżowania ul. Cieszyńskiej z ul. Lompy; projekt wykonawczy przebudowy ul. Cieszyńskiej od ul. Kopernika do ul. Lompy, dokumentację dla potrzeb budowy nowego odcinka ul. Krzemionki, inwestycja w toku.
	Budowa Dróg w rejonie ulic: Lelewela, Tuwima, Lipnicka	70 000,00	65 880,00	Wykonano dokumentację dla przebudowy ul. Tuwima oraz dla potrzeb budowy chodnika wzdłuż ul. Tuwima ;
	Budowa Dróg w rejonie ul. Boh. Monte Casino, Międzyrzecka, Wypoczynkowa przedłużenia ul. Francuskiej	250 000,00	156 648,76	Wykonano projekt budowlany i wykonawczy rozbudowy ul. Wypoczynkowej na odcinku od ul. Jana III Sobieskiego do drogi gminnej;
	Budowa parkingu podziemnego dwupoziomowego wraz z przebudową Placu Wojska Polskiego i ul. Cynkarskiej	215 000,00	213 062,02	Wykonano koncepcję wielobranżową budowy parkingu podziemnego dwupoziomowego wraz z przebudową Placu Wojska Polskiego oraz wielowariantową koncepcję architektoniczną uzupełnienia pierzei;
	Budowa ul. Młodzieżowej	1 300 000,00	1 108 057,19	Budowa ulicy Młodzieżowej na odcinku od Al. Armii Krajowej do ul. Bliskiej i Bliskiej do granicy ZIAD zakończona; częściowo pozyskano nieruchomości niezbędne dla realizacji zadania, inwestycja w toku
	Rozbudowa ul. Falistej	50 000,00	48 841,17	Wykonano projekt wykonawczy przebudowy ul. Falistej od ul. Armii Krajowej do budynku nr 13

	Przebudowa ulic w rejonie Starówki	200 000,00	57 980,50	Wykonanie dokumentację dla przebudowy ul. Wzgórze od ul. Orkana do Rynku;
	Budowa układu komunikacyjnego w rejonie ATH na Błoniach	400 000,00	24 156,00	Wykonano koncepcję projektową dla układu komunikacyjnego w rejonie ATH; inwestycja w toku.
	rozbudowa ul. Straconki	70 000,00	42 934,24	Wykonano operat wodno-prawny na odprowadzanie wód deszczowych oraz projekty podziału nieruchomości
	Budowa ul. Średniej	200 000,00	23 947,08	Wykonano projekt oraz podziały nieruchomości dla potrzeb budowy ul. Średniej; inwestycja w toku.
	Budowa drogi łączącej ul. Cieszyńską z ul. Gościnną	250 000,00	4 880,00	Wykonano zbiorczą planszę projektów oraz koncepcji,
	Budowa ul. Sarni Potok w Bielsku-Białej	150 000,00	44 189,62	Wykonano budowę parkingów . Inwestycja zakończona
	Przebudowa ul. Wrzosowej	550 000,00	524 249,61	Przebudowa ulicy zakończona. Inwestycja zakończona
	Budowa ul. Wilczej	1 490 000,00	1 125 538,75	Wykonano projekt rozbudowy ul. Wilczej, podziały nieruchomości gruntowych dla ul. Wilczej, w trakcie realizacji budowa ulicy, częściowo pozyskano nieruchomości niezbędne dla realizacji inwestycji, inwestycja w toku
	Budowa ul. Zawilej	250 000,00	117 607,60	Wykonano dodatkowych 10 egzemplarzy projektu budowlanego, częściowo pozyskano nieruchomości niezbędne dla realizacji inwestycji
	rozbudowa i modernizacja obiektów mostowych	50 000,00		Wykonano projekt budowlany i wykonawczy przebudowy mostu na potoku Olszówka w ciągu ul. Gotyckiej z dokumentacji przyszłościowej dla dróg gminnych. Niedokonano przeksięgowania do zadania rozbudowa i modernizacja obiektów mostowych ponieważ zadanie to nie zostało ujęte w WPI na rok 2010
	budowa ul. Potok	70 000,00	180,00	Zakupiono odpisy z ksiąg wieczystych
	przebudowa ul. Jaśminowej	10 000,00		
	Przebudowa ul. Przeciętnej do ul. Chłopickiego	100 000,00	96 813,66	Wykonano dokumentację dla przebudowy oraz projekty podziału nieruchomości
	Przebudowa ul. Szybowcowej (inwestycja jednoroczna)	1 200 000,00	898 751,66	Przebudowano ulicę. Inwestycja zakończona
	Przebudowa obiektów	2 400 000,00	2 183 579,14	Przebudowano most na ul. Wita Stwosza oraz most i gabion przy

	mostowych zagrożonych awarią (inwestycja jednoroczna)			ul. Rzecznej i Laskowej. Inwestycja zakończona
60016/6050	Przebudowa ul. Ks Brzóska	4 145 930,00	3 335 714,06	Przebudowa w trakcie realizacji; inwestycja w toku,
60016/6058	etap II od ul. Wspólnej do ul. Wspólnej	795 930,00	795 601,54	
60016/6059		1 354 070,00	1 353 511,23	
60095/6050	Wydatki inwestycyjne	70 000,00	59 350,00	
	Szlaban , maszty	40 000,00	31 900,00	Wykonano montaż masztów flagowych oraz szlabanów na terenie MZD
	Modernizacja sieci komputerowej	30 000,00	27 450,00	Wykonano modernizację sieci komputerowej
60095/6060	Zakupy inwestycyjne	592 000,00	534 859,83	
	Wprowadzenie komputerowego systemu ewidencji ulic i mostów, zarządzania pasem drogowym oraz elektronicznego przyjmowania wniosków	400 000,00	351 824,29	Zakupiono sprzęt komputerowy oraz zaporę Netasg U70 (urządzenie integrujące w jednej obudowie wszystkie elementy niezbędne do kompletnego zabezpieczenia sieci lokalnej), Wykonano aktualizacje map własnościowych, uporządkowano i zaktualizowano numery ewidencyjne obiektów mostowych i tuneli zakupiono oprogramowanie Mapinfo Professional, w trakcie realizacji opracowywanie i wdrażanie systemu obiegu dokumentów i spraw
	Zakup samochodów służbowych, program wyposażenie – system ewidencji wyposażenia wraz z drukarką	192 000,00	183 035,54	Zakupiono program środki trwałe niskocenne wraz z drukarką, zakupiono samochody Skoda Fabia oraz Skoda Roomster

Główny Księgowy

Janina Zdrówka

DYREKTOR

Wojciech Waluś

2010

Zastępca dyrektora ds. inwestycji MZD dr Lubomir Zawierucha został zastępcą prezydenta miasta.

Do najważniejszych zadań w zakresie inwestycji drogowych zaplanowanych do realizacji w 2010 roku należały m.in. kontynuacja rozpoczętej w 2008 roku przebudowy odcinka drogi krajowej 52 (Wyzwolenia/Niepodległości) oraz przebudowa ul. Bestwińskiej, ul. Sobieskiego, ul. ks. Brzóska.

MZD MA 15 LAT

13 maja w Bielskim Centrum Kultury odbyła się uroczystość 15 lecia Miejskiego Zarządu Dróg w Bielsku-Białej. Podczas spotkania, na które przybyli przedstawiciele samorządu instytucji i firm związanych bezpośrednio i pośrednio z drogownictwem wręczono okolicznościowe upominki oraz obejrzano film ukazujący historię tej instytucji. Dyrektor MZD Wojciech Waluś, przedstawił działalność kierowanej przez siebie firmy na przestrzeni 15 lat.



Jubileusz MZD

Kiedy jeździmy po mieście, nie zwracamy uwagi na drogi po których się poruszamy, chyba, że pojawiają się trudności, lub też prowadzony jest remont. Aby zorientować się w skali zjawiska, trzeba

uświadomić sobie, że w zarządzie MZD znajduje się około 500 km ulic. W ciągu 15 lat działalności Miejskiego Zarządu Dróg wybudowano od podstaw, przebudowano i zmodernizowano ponad 150 km dróg i chodników. Od powstania jednostka ta zrealizowała łącznie ponad 1250 zadań. Oznacza to, że średnio co cztery dni MZD rozpoczyna nową inwestycję. Dopiero te liczby pokazują ogrom zadań, w jakich uczestniczy na terenie miasta MZD – pisała prasa.

– Nie sposób w tym miejscu wymienić wszystkich ulic, które w tym czasie przeszły gruntowny remont, ale naprawdę wiele spośród nich zmieniło się nie do poznania. Ostatnie lata to jednak przede wszystkim rozpoczęcie jednej z największych w dziejach Bielska–Białej inwestycji drogowej. Mowa o wiadukcie wzdłuż ulicy Wyzwolenia i modernizacji całego układu komunikacyjnego w tym rejonie. (...) Z roku na rok zwiększa się także wymiar finansowy prowadzonych przez Miejski Zarząd Dróg prac. W pierwszym roku działalności inwestycje drogowe pochłonęły nieco ponad milion zł, podczas gdy w ubiegłym roku zamknęły się kwotą przekraczającą 182 mln zł – mówił podczas jubileuszu prezydent Jacek Krywult. – Wydatki drogowe stanowią każdego roku istotną część miejskiego budżetu. W 2002 roku było to nieco ponad 10 proc. wszystkich wydatków gminy. W ubiegłym roku przeznaczaliśmy na inwestycje drogowe ponad 24 proc. budżetu. Trzeba przy tym pamiętać, że osiem lat temu budżet Bielska–Białej zamykał się kwotą 383 mln zł. W ubiegłym roku wynosił ponad 754 mln zł. W takiej sytuacji nie można wprost porównywać 10 proc. sprzed ośmiu lat z 24 procentami z ubiegłego roku. W realnych kwotach są to bowiem różnice kilkukrotne. Aby nie pozostać gołostownym: w 2002 roku gmina wydała na inwestycje i utrzymanie dróg około 40 mln zł. Tyle właśnie wynosiło wówczas 10 proc. budżetu. Rok temu – jak już wspominałem – wydaliśmy na ten cel ponad 182 mln zł. I to była kwota stanowiąca 24 proc. budżetu – dodał prezydent.

Dzisiaj, po latach, warto przypomnieć, że to właśnie dzięki utworzonemu w 1995 roku Miejskiemu Zarządowi Dróg, gminnej jednostce, której podstawowym celem stało się zarządzanie miejskimi ulicami oraz ruchem drogowym, obraz miasta zmienił się nie do poznania. Coraz mniej osób pamięta nieposzerzoną ulicę Żywiecką, mało kto wyobraża sobie, jak można było jeździć po mieście bez łącznika pomiędzy ulicami Żywiecką i Leszczyńską czy bez zachodniej obwodnicy miasta.

SZEROKA ŻYWIECKA

Za przyznane miastu ponad 31 mln zł z pieniędzy Unii Europejskiej i ok. 7 mln zł z kasy miasta zostanie poszerzona ważna trasa komunikacyjna Bielska–Białej – ulica Żywiecka, od skrzyżowania z ul. Górską do ul. Prostej.

Prasa informowała: *Po zrealizowanych już inwestycjach na ulicy Żywieckiej, tą drogą wygodnie jeździ się na odcinku od kościoła w Białej po skrzyżowanie z ulicą Górską i dalej od ul. Prostej do granic miasta. Do poszerzenia pozostał ostatni odcinek ul. Żywieckiej – od ul. Górskiej do Prostej. (...) W ramach projektu przewiduje się: przebudowę ulicy Żywieckiej dla parametrów drogi klasy G (drogi publicznej, na której dopuszcza się dwie prędkości projektowe na terenie zabudowanym – 50 i 60 km/h oraz trzy poza terenem zabudowanym – 50, 60 i 70 km/h, przyp. red.) wraz z budową chodników po obu stronach drogi. Równoległa do ul. Żywieckiej ulica Turystyczna dostosowana zostanie do funkcji drogi serwisowej z parametrami drogi klasy L (lokalnej, z dozwoloną prędkością w terenie zabudowanym – 30 i 40 km/h). Przebudowane będą częściowo drogi boczne – ulice: Jaśminowa, Miodowa, Pawia, Łęgowa, Przędzalnicza i Prosta. Na skrzyżowaniu ulic Żywieckiej i Przędzalniczej powstanie nowa sygnalizacja świetlna. Zbudowane będą zjazdy na tereny przyległe, schody terenowe na dojeździach do posesji, ogrodzenia i mury oporowe, pochylnie na ciągach pieszych, kanalizacja deszczowa, wydzielone zatoki autobusowe z peronami, przebudowane zostaną sieci gazowa i wodociągowa.*

Dla ulicy Żywieckiej przewiduje się następujące parametry techniczne: jezdnia o dwóch pasach ruchu 2 x 3,5 m, obustronne chodniki przy jezdni o szerokości 2 m (zawężony lokalnie do 1,5 m). Wydzielone zostaną pasy dla lewoskrętu z ul. Żywieckiej w ulice Łęgową, Przędzalniczą i Prosta oraz wyspy dzielące przeciwne kierunki ruchu wraz z azylami dla pieszych.

Koszt projektu przebudowy drogi krajowej 69 – czyli ul. Żywieckiej na odcinku od ul. Górskiej do ul. Prostej – to ogółem 38.114.290,60 zł, w tym planowane dofinansowanie z Unii Europejskiej wyniesie 31.236.409,39 zł.

Dzięki realizacji tej inwestycji poprawi się bezpieczeństwo oraz płynność ruchu na ul. Żywieckiej, a co za tym idzie skróci się czas przejazdu tą drogą. Modernizacja układu komunikacyjnego miasta sprawi również to, że miasto Bielsko–Biała stanie się jeszcze atrakcyjniejszym miejscem do inwestowania. Projekt przebudowy ul. Żywieckiej wpisuje się w działanie 6.1: Rozwój sieci drogowej TEN – T (trans-europejskiej sieci tranzytowej) Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, którego celem jest poprawa płynności ruchu, skrócenie czasu przejazdu w ruchu tranzytowym i w połączeniach między dużymi miastami kraju, poprawa bezpieczeństwa ruchu oraz przejezdności przez miasta, a w efekcie służy zwiększeniu efektywności funkcjonowania wspólnego rynku.

WAKACYJNE DROGI

Ul. Sobieskiego i Witosa to tylko niektóre z dróg, na których trwały intensywne prace podczas wakacji w 2010 r.

Prasa informowała: *Trwają prace na ul. Sobieskiego. Przebudową drogi odbywa się na odcinku od ul. Nad Potokiem do ul. Wołyńskiej. Inwestycja obejmuje: budowę skrzyżowania typu mini rondo na skrzyżowaniu ulic Sobieskiego, Rafowej i Nad Potokiem, przebudowę wlotów ulic Rafowej i Nad Potokiem oraz budowę chodników i budowę odwodnienia drogi poprzez przebudowę i zabezpieczenie urządzeń elektroenergetycznych, budowę murów oporowych i wykonanie zieleńców. – Po rozstrzygnięciu przetargu okazało się, że uzyskana kwota była na tyle korzystna, że jeszcze w tym roku uda nam się zrealizować całość tego zadania, które pierwotnie podzieliliśmy na dwa etapy – informował dyr. MZD Wojciech Waluś.*

Trwa również przebudowa ul. Witosa w Bielsku–Białej. Zakres robót obejmuje w szczególności: wykonanie jezdni i chodników z kostki betonowej, przebudowę zatok autobusowych i pętli autobusowej oraz instalację urządzeń organizacji ruchu. Równocześnie jak przy każdej tego typu inwestycji buduje się kanalizację deszczową oraz dokonuje się przebudowy sieci teletechnicznej, gazowej, wodociągowej. (...) budowany jest również rurociągu dla sieci szerokopasmowej. Termin zakończenia zadania przewidziano na 30 czerwca 2011 roku, a kwota przeznaczona na realizację tego zadania wynosi 6.190.712 zł. I tutaj jest szansa, że zasadnicze roboty drogowe zakończą się jeszcze w tym roku.

WYZWOLENIA OTWARTA

7 września 2010 r. uroczyście zakończono prace w ramach projektu „Przebudowa odcinka drogi krajowej nr 52 (ul. Wyzwolenia / Niepodległości) w Bielsku–Białej,„. Warto podkreślić, że wykonawca sfinalizował tam roboty na półtora miesiąca przed terminem zapisanym w kontrakcie. (...) Zalety tego rozwiązania odczuwamy w pełni w roku przyszłym. Wtedy to zostanie oddana do użytku północno–zachodnia obwodnica miasta.



Otwarcie ul. Wyzwolenia – 7 września 2010 r.

– Marzenia się spełniają, tak trzeba by dzisiaj podsumować tę uroczystość (...) – mówił prezydent Bielska–Białej Jacek Krywult.

Inwestycja potocznie zwana budową wiaduktu na ulicy Wyzwolenia polegała na przebudowie drogi na odcinku o długości około 1,38 km – likwidacji istniejącego wcześniej w poziomie jezdni DK 52 prze-

jazdu kolejowego poprzez budowę skrzyżowania bezkolizyjnego drogi krajowej z linią kolejową relacji Kałwaria Zebrzydowska – Lanckorona – Bielsko–Biała. Aby udrożnić ruch musiano dobudować drugą jezdnię do DK52 na odcinku ul. Wyzwolenia, która stanowiła to osławione „wąskie gardło”, na obwodowej strefie centralnej miasta od strony wschodniej. Powstały bezkolizyjne skrzyżowania DK 52 z drogami zbiorczymi układu podstawowego miasta (ul. Piekarska i tzw. Nowokrakowska), wybudowano drogi serwisowe (ul. Bukietowa). Wzdłuż inwestycji powstały na długość 1,45 km ekrany akustyczne. Wybudowano sieci kanalizacji deszczowej o długości 3,78 km.

– Cały ten trudny i skomplikowany proces realizacji tej inwestycji pomimo wielu trudności na jakie tutaj napotkaliśmy przebiegał bardzo sprawnie. Tempo było dobre, a równocześnie zachowano wszystkie wymagania sztuki budowlanej (...) – mówił podczas otwarcia Wojciech Waluś, dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg.

W otwarciu liczny udział wzięli przedstawiciele świata samorządu, polityki i biznesu. Wiadukt poświęcił ks. bp. Tadeusz Rakoczy, ordynariusz diecezji Bielsko–Żywieckiej, a marszałek województwa Bogusław Śmigielski podkreślił, że inwestycja w stolicy Podbeskidzia jest inwestycją wzorcową, która rozwiązuje wiele regionalnych problemów komunikacyjnych. (...)

Generalnym wykonawcą inwestycji była firma Budimex S.A. Jej przedstawiciel Dariusz Blocher – prezes zarządu i dyrektor generalny Budimeksu powiedział: – Pogoda przy tej inwestycji wyraźnie nam nie sprzyjała. Gdyby nie ciężka zima i późniejsze opady deszczu skończylibyśmy tę inwestycję trzy miesiące przed terminem, bowiem nie ukrywam, że taki mieliśmy plan. Dwa lata temu dostaliśmy kredyt zaufania, a dzisiaj go spłacamy półtora miesiąca przed terminem. (...) Dzisiaj oddajemy drogę dobrej jakości. Było to możliwe tylko dzięki dobrej współpracy z inwestorem.

Przebudowany fragment drogi ma 1,38 km długości. Jego zasadniczą częścią jest 240–metrowy wiadukt poprowadzony nad torami kolejowymi. Drogi serwisowe, wybudowane w sąsiedztwie wiaduktu mają łącznie blisko 2 km długości. Całkowity koszt realizacji inwestycji wyniósł 128 mln zł. Dofinansowanie z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego wyniosło – 67,8 mln zł.

Inwestycja ta rozpoczęła się w 2008 roku, planowano zakończyć ją 21 października 2010 roku. Wyjątkowość tej inwestycji polega również na tym, że to jeden z nielicznych przypadków, gdy kierowcy cieszą się, że drogowcy nie dotrzymali obiecanych terminów.

Podczas realizacji inwestycji wykopano ponad 71 tys. m³ ziemi,
a ponad 115 tysięcy m³ wykorzystano do wykonania nasypów.

Celem wzmocnienia gruntu wykonano ponad 15,5 tys. mb pali cementowo–ziemnych
i wykorzystano ponad 13,3 ty. m² specjalnych tkanin wzmacniających.

Wykonano łącznie ponad 5 250 mb kanalizacji, w tym 3.800 mb kanalizacji deszczowej.

Na konstrukcję drogi zużyto 29 tys. ton masy bitumicznej.

Cała nawierzchnia przebudowanego odcinka to łącznie 47 tys. m².

Chodniki mają powierzchnię 16,5 tys. m².

Do wybudowania wiaduktu użyto 11.830 m³ betonu, 1.620 ton stali zbrojeniowej i 208 ton kabli sprężających. Fundamenty obiekty posadowiono na palach żelbetowych o łącznej długości 3.450 mb.

PRZEJŚCIE POD UL. 3 MAJA

19 sierpnia otwarto przejście podziemne pod ul. 3 Maja. Zakres wykonanych tam robót obejmował przebudowę fragmentu ulicy Matejki wraz z kolidującymi sieciami uzbrojenia technicznego, wykonanie żelbetowej konstrukcji pochylni dla osób niepełnosprawnych, całkowitą przebudowę schodów od ul. Matejki (są granitowe) oraz wykonanie zadaszenia o stalowej konstrukcji z wypełnieniem szklanym. Przeprowadzono także remont instalacji oświetleniowej i odwodnienie przejścia. Ściany i posadzki wykonano z granitowych okładzin. Przebudowano również wejście do przejścia podziemnego od strony dworca PKP oraz schodów zewnętrznych.



Sierpień 2010 r. – przejście pod ul. 3 Maja

LIPNICKA – NOWA JAKOŚĆ

W listopadzie nastąpił symboliczny odbiór trzeciego etapu przebudowy ulicy Lipnickiej, a równocześnie przekazanie placu budowy pod ostatni, czwarty etap. Zakończony etap to przebudowa ulicy Lipnickiej na odcinku od ul. Złote Łany do ul. Skowronków wraz z przebudowa obiektów mostowych. Kompleksowo przebudowano ulicę na odcinku od ul. Miedzianej do ulicy Skowronków wraz z budową chodników lewo- i prawostronnych, oświetleniem i odwodnieniem ulicy. W skład zadania wchodziła również przebudowa obiektu mostowego nad potokiem Niwka przy ul. Miedzianej, budowa zatok autobusowych oraz regulacja potoku. Inwestycja miała być zamknięta do końca listopada 2010 roku.

– *W chwili obecnej kolejny etap (przebudowa wlotu ulicy Lipnickiej do ul. Żywieckiej wraz z przebudową skrzyżowania z ul. Ogrodową i obiektu mostowego) został przekazany wykonawcy do realizacji. Zadanie to obejmuje również budowę zatoki autobusowej przy Miejskim Ośrodku Orzekania o Niepełnosprawności – mówił dyr. MZD Wojciech Waluś.*

Koszt przebudowy na odcinku od ulicy Żywieckiej do ulicy Skowronków:– 23 mln zł.

WZGÓRZE ZNOWU PIĘKNE

W listopadzie zakończono prace związane z przebudową ul. Wzgórze na odcinku od ul. Orkana do Rynku. Nawierzchnię jezdni wykonano z kostki kamiennej, nawierzchnię chodnika z płyt granitowych, zbudowano nowe przykanaliki i wpusty oraz wymieniono istniejące.

Koszt realizacji zadania: 874.264,20 zł

ULICA ŚREDNIA DUŻO ŁADNIEJSZA

Przebudowaną ulicę Średnią na odcinku od ul. Cieszyńskiej do ul. Kolonia Dolna oddano oficjalnie do użytku 10 listopada. Spośród wszystkich bielskich inwestycji drogowych ta była wyjątkowa – została wykonana wspólnie przez miasto Bielsko-Biała i gminę Jaworze, jako ulica leżąca na granicy dwóch gmin.

Właściciele posesji zlokalizowanych po obu stronach ul. Średniej, czyli zarówno bielszczanie, jak i jaworzanie, od dawna o nią zabiegali. Dzięki dobrosąsiedzkiemu porozumieniu udało się wspólny projekt zrealizować. Na otwarciu obecni więc byli zarówno prezydent miasta Jacek Krywult, jak i wójt Jaworza Zdzisław Bylok.

– *Wcześniej była to wąska uliczka, na której dwa samochody nie mogły się minąć, w tej chwili to piękna ulica, jedna z ładniejszych, jaką oddaliśmy, a jednocześnie bezpieczna, bo uniemożliwia jazdę z nadmierną prędkością – mówi prezydent J. Krywult.*

Powstała ulica o szerokości 5,5 m i powierzchni 3.100 m², wyposażona w obustronne chodniki. Aby ograniczyć prędkość na prostym odcinku, zastosowano wysepki zwięzające szerokość jezdni, zmuszające kierowców pojazdów do zwalniania. Na długości 450 m powstało w tym celu siedem wysepek.

WINDA PRZY PLACU CHROBREGO

W grudniu zakończyły się prace związane wymianą windy zlokalizowanej w obrębie placu Chrobrego. Prace, które tam trwały do lipca, były bardzo trudne, ze względu na to, że trzeba było przygotować głębszy i szerszy szyb, nie blokując dojścia do znajdujących się nieopodal lokali. Przy tej okazji MZD, bazując na wcześniejszych doświadczeniach, zmienił pochyłość terenu, tak, aby woda spływająca z placu nie zalewała windy. Winda ma specjalny system odwodnienia, który odprowadza spływającą wodę do systemu kanalizacyjnego, zainstalowano w niej kamery miejskiego monitoringu. Jedna z nich cały czas rejestruje, to co dzieje się w kabinie. Koszt całego zadania wyniósł ok. 840 tys. zł.

VI KADENCJA – LATA 2010–2014

Prezydium Rady Miejskiej

Ryszard Batycki – przewodniczący Rady Miejskiej

Przemysław Drabek – wiceprzewodniczący Rady Miejskiej

Jarosław Klimaszewski – wiceprzewodniczący Rady Miejskiej

Radni Rady Miejskiej: Katarzyna Balicka, Ryszard Batycki, Przemysław Drabek, Jan Dzida, Irena Edelman, Andrzej Gacek, Renata Gruszka, Krzysztof Jazowy, Przemysław Kamiński, Jarosław Klimaszewski, Piotr Kochowski, Antoni Kruczek, Marek Krywult, Józef Łopatka, Roman Matyja, Krzysztof Michalski, Franciszek Nikiel, Dorota Piegzik–Izydorzyc, Marek Podolski, Grzegorz Puda, Adam Ruśniak, Grażyna Staniszevska, Leszek Wieczorek, Szczepan Wojtasik, Adam Wolak.

Zarząd miasta 2010–2014

Jacek Krywult – prezydent (19.11.2002 – nadal)

Zbigniew Michniowski – zastępca prezydenta (21.11.2002 – nadal)

Waldemar Jędrusiński – zastępca prezydenta (27.11.2002 – nadal)

Zbigniew Gięda – zastępca prezydenta (27.06.2006 – 21.02.2011)

Lubomir Zawierucha – zastępca prezydenta (7.12.2010 – nadal)

sekretarz miasta – Grzegorz Tomaszczyk (1.01.2007– nada)

skarbnik miasta – Anna Łakomska (1.01.1993 – nadal)

2011

Do najważniejszych zadań w zakresie inwestycji drogowych zaplanowanych do realizacji w 2011 roku należały:

- przebudowa drogi krajowej 69 (ul. Żywiecka), odcinek od ul. Górskiej do ul. Prostej – 21,0 mln zł, z udziałem środków Unii Europejskiej –15,2 mln zł,
- przebudowa ul. Bestwińskiej – 25,3 mln zł, z udziałem środków Unii Europejskiej –19,1 mln zł,
- przebudowa ul. ks. Brzóska na odcinku od ul. Wspólnej etap II – 2,2 mln zł, w tym z udziałem środków Unii Europejskiej 0,4 mln zł,
- przebudowa ul. Sobieskiego – 8,9 mln zł,
- rozbudowa i modernizacja obiektów mostowych –1,5 mln zł,
- budowa chodników przy podstawowych ciągach komunikacyjnych – 0,5 mln zł,
- przebudowa ul. Witosa –1,6 mln zł,
- rozbudowa ul. Kolistej oraz budowa jej przedłużenia do ul. Karbowej – 7,5 mln zł,
- rozbudowa skrzyżowania ul. Spółdzielców i ul. Stawowej – 2,2 mln zł.

Warto też przypomnieć o planach budowy nowych parkingów, które pojawiły się w styczniu 2011 r. W czterech punktach Bielska–Białej planowano wybudowanie nowych wielopoziomowych parkingów – przy ul. Kopernika obok budynku Sądu Okręgowego, na placu Wojska Polskiego, w rejonie ulic Broniewskiego i PCK oraz najprawdopodobniej w rejonie ulic Słowackiego i Sienkiewicza.

Miasto chce zbudować nowe parkingi, wykorzystując tzw. partnerstwo publiczno–prywatne, czyli współpracę w sferze usług publicznych pomiędzy jednostkami administracji a inwestorem prywatnym.

Gmina Bielsko–Biała ogłosiła przetarg na wykonanie kompleksowych usług doradczych i analitycznych, mających doprowadzić do pozyskania inwestora – partnera prywatnego dla zaprojektowania, budowy i eksploatacji czterech parkingów wielopoziomowych w mieście. Program budowy nowych miejsc parkingowych zakłada również możliwość realizacji obiektów towarzyszących parkingom wielopoziomowym, w których stworzona zostanie przestrzeń użytkowa przeznaczona dla funkcji usługowych, biurowych lub mieszkaniowych. Docelowo we wszystkich czterech obiektach ma powstać ponad 1500 miejsc parkingowych.

Plan budowy parkingów przewiduje, że nakłady inwestycyjne – łączne dla czterech lokalizacji parkingów wraz z obiektami towarzyszącymi – wyniosą ok. 145 mln zł – pisała prasa.

Budowę jednego z obiektów parkingowych zaplanowano w rejonie Starówki przy ul. Kopernika w sąsiedztwie Sądu Okręgowego i katedry św. Mikołaja. Przewidywana liczba miejsc parkingowych na tym parkingu to ok. 360 stanowisk. Towarzyszyć mają mu dwa budynki: usługowy zbudowany przy ul. Kopernika, i wielofunkcyjny, który powstanie przy ul. Cieszyńskiej.

Drugi parking ma zostać wybudowany na placu Wojska Polskiego, czyli w rejonie ścisłego centrum miasta. Powstanie tam dwupoziomowy parking podziemny wraz z obiektem towarzyszącym, którym będzie kamienica stanowiąca uzupełnienie północnej pierzei placu Wojska Polskiego. Pod placem przewidziano powstanie około 330 miejsc parkingowych. Przy okazji tej inwestycji przebudowana zostanie płyta placu Wojska Polskiego oraz ulica Cyniarska.

Trzecim miejscem jest rejon ulic Broniewskiego i PCK – sąsiedztwo Stadionu Miejskiego. Warto przypomnieć, że po zakończeniu modernizacji stadionu obiekt ten pomieści 15 tys. widzów. Dlatego zaplanowano tam budowę ok. 690 nowych miejsc parkingowych.

Czwarta lokalizacja parkingu została wyznaczona w rejonie ulic Słowackiego i Sienkiewicza w sąsiedztwie Książnicy Beskidzkiej, IV Liceum Ogólnokształcącego, Zespołu Szkół Elektronicznych, Elektrycznych i Mechanicznych, Teatru Lalek Banialuka oraz Galerii Bielskiej BWA i Sądu Rejonowego w Bielsku–Białej. Tam zbudowane zostaną 142 nowe miejsca parkingowe.

Przygotowane plany pomimo wielu starań o wdrożenie ostatecznie pozostawiono na przyszłość.

LIDER MAŁOPOLSKI DLA MZD W BIELSKU–BIAŁEJ

Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Małopolski, w ramach konkursu pn. Najlepsze Przedsięwzięcia Roku 2010 w Małopolsce – Lider Małopolski, wyróżniło dwie inwestycje zrealizowane w Bielsku–Białej – budowę hali widowiskowo–sportowej oraz budowę węzła komunikacyjnego przy ul. Niepodległości, będącego częścią drogi krajowej nr 52

PO ŻYWIECKIEJ SIĘ JEŹDZI

Kierowców wjeżdżających do Bielska–Białej od strony Wilkowic drogowcy mile zaskoczyli na początku kwietnia. W tym miejscu już od dłuższego czasu ulica Żywiecka przypominała stanem swojej nawierzchni ser szwajcarski. Dlatego – gdy jednego dnia usunięto wierzchnią zniszczoną warstwę asfaltu, a następnego położono w to miejsce nowy asfaltowy dywanik wielu użytkowników drogi uznało to za niemal cud.

– Nie można tego rozpatrywać w kategorii cudu – wyjaśnia z uśmiechem Wojciech Waluś, dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg. – (...) Gdy nastały odpowiednie warunki atmosferyczne, przeprowadziliśmy wymianę najbardziej zniszczonego odcinka tej jezdni.

Warto zaznaczyć, że podobny lifting przechodziła ulica Żywiecka na kilku fragmentach, m.in. w rejonie skrzyżowania z ul. Lipnicką, oraz ul. Krakowska, ul. Wyzwolenia i al. Andersa. (...) MZD przygotowuje plan modernizacji całej tej ulicy podnoszący wytrzymałość nawierzchni, aby samochody z większym tonażem jej nie rozjeżdżały.

Prasa informowała: *Już teraz – dzięki pozyskanym przez miasto środkom z Unii Europejskiej – fragment tej newralgicznej arterii komunikacyjnych będzie przebudowywany. Projekt pn. Przebudowa drogi krajowej 69 (ul. Żywiecka) w Bielsku–Białej. Odcinek od ul. Górskiej do ul. Prostej jest współfinansowany z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007–2013, w ramach Priorytetu VI Drogowa i lotnicza sieć TEN – T, Działanie 6.1: Rozwój sieci drogowej TEN – T. – Umowę o dofinansowanie tej*

inwestycji podpisano 22 lipca 2010 r. Całkowita wartość projektu według umowy wynosi 38.484.497,04 zł, koszty kwalifikowane ogółem – 36.748.716,94 zł, dofinansowanie ze środków Funduszu Spójności – 31.236.409,39 zł (85 proc. kosztów kwalifikowanych). Całkowita wartość projektu po przeprowadzonych postępowaniach przetargowych wynosi 19.184.061,57 zł. Koszty kwalifikowane ogółem – 17.594.102,52 zł. Planowane dofinansowanie ze środków Funduszu Spójności – 14.954.987,14 zł – informowała dr Izabela Kania, naczelnik Biura Funduszy Europejskich Urzędu Miejskiego w Bielsku-Białej.

7 marca br. podpisano umowę z wykonawcą robót budowlanych wyłonionym w przetargu. Realizacja inwestycji jest przewidziana do 31 sierpnia 2012 r. W ramach projektu planuje się przebudowę odcinka ulicy Żywieckiej dla parametrów drogi klasy G (droga główna, na której dopuszcza się dwie prędkości projektowe na terenie zabudowanym – 50 i 60 km/h oraz trzy prędkości poza terenem zabudowanym: 50, 60 i 70 km/h) wraz z obustronnymi chodnikami. Ulica Turystyczna – równoległa do ul. Żywieckiej – stanie się lokalną drogą serwisową dla pobliskiego osiedla. Jednocześnie przebudowane zostaną wloty dróg bocznych – ul. Jaśminowej, ul. Miodowej, ul. Pawiej, ul. Łęgowej, ul. Przędzalnicy, ul. Prostej. W wyznaczonych miejscach zainstalowana zostanie sygnalizacja świetlna.

Projekt przewiduje budowę zjazdów na tereny przyległe, przebudowę lub budowę schodów terenowych na dościach do posesji, budowę pochylni na ciągach pieszych, budowę wydzielonych zatok autobusowych z peronami, budowę kanalizacji deszczowej, przebudowę i zabezpieczenie sieci gazowej i wodociągowej oraz budowę ogrodzeń i murów oporowych.

– Inwestycja na ulicy Żywieckiej właśnie się rozpoczyna. Nie możemy czekać, aż skończą się prace związane z budową obwodnicy północno-wschodniej, gdyż potrwać one do końca października br. Jednak, aby jak najmniej utrudnić poruszanie się w tej części miasta, naszą inwestycję rozpoczniemy w miejscach, w których nie będzie to kolidujące. Zakładamy, że przez cały czas przebudowy ul. Żywieckiej będziemy mogli się poruszać jednym pasem drogi. Będzie to albo ruch jednokierunkowy z lokalnymi objazdami, albo tak, jak na odcinku ul. Żywieckiej pomiędzy ul. Górską i Jaśminową, gdzie wykonawca planuje wprowadzenie ruchu wahadłowego, z uwagi na przebudowę mostu – wyjaśnia dyrektor MZD.

ROZBUDOWA ULICY DMOWSKIEGO

NA ODCINKU OD SKRZYŻOWANIA ULIC SEMPOŁOWSKIEJ, KIEROWEJ, KOŁŁATAJA

W ramach zadania „Rozbudowa ulicy Dmowskiego na odcinku od skrzyżowania ulic Sempołowskiej, Kierowej, Kołłataja do skrzyżowania z ulicą Stojałowskiego wraz ze skrzyżowaniem z placem Ratuszowym i budową zatok autobusowych w Bielsku-Białej”, prowadzono prace na ulicy Dmowskiego, która zyskała nowe warstwy konstrukcyjne jezdni i chodników. Na odcinku ok. 200 m wykonano remont przepustu nad Niwką w ulicy Stojałowskiego. (...)

W październiku gdy inwestycja się kończyła można było stwierdzić, że to była trudna przebudowa – dla kierowców, pieszych, mieszkańców os. Śródmiejskiego i działających w tym rejonie firm oraz petentów Urzędu Miejskiego i jego pracowników, jak i wykonawców. Prasa pisała: (...) *W ramach tego zadania, którego koszt to około 7,7 mln zł, rozbudowane zostało skrzyżowanie ulicy Dmowskiego z ulicą Stojałowskiego wraz z sygnalizacją świetlną. Na odcinku ok. 200 m wykonany został remont przepustu nad potokiem Niwka płynącym pod ul. Stojałowskiego. Przebudowa skrzyżowania wiązała się z koniecznością wyburzenia budynku nr 36 przy ulicy Stojałowskiego. W obrębie całego zadania przebudowano istniejącą infrastrukturę podziemną, spółka komunalna Aqua przebudowała też odcinek kanału sanitarnego. W ciągu ul. Dmowskiego powstało rondo z wjazdem na plac Ratuszowy, a potem ciężar prac przeniósł się na kolejne skrzyżowania, gdzie powstało drugie małe rondo łączące ulice Dmowskiego, Sempołowskiej, Kołłataja i Kierową. Ta ostatnia otrzymała też nową nawierzchnię. Przebudowany został parking przy wjeździe na plac Ratuszowy.*

– Realizacja tej budowy jest kolejnym przykładem pełnej współpracy wykonawcy z nadzorem, która pozwoliła na skrócenie terminów wykonania poszczególnych etapów. W czasie trwania prac inwestor i wykonawcy spotykali się też z tzw. społecznym nadzorem, który czasem powodował irytację, niemniej w wielu sprawach uwagi zostały wykorzystane przy realizacji zadań – mówi dyr. MZD Wojciech Waluś.

PRZEBUDOWA UL. KS. BRZÓSKI

W czerwcu zakończyła się realizacja projektu „Przebudowa ul. ks. Brzóska w Bielsku–Białej na odcinku od ul. Wspólnej do ul. Wspólnej etap II”. Zakres przeprowadzonych robót obejmował m.in. przebudowę drogi gminnej na odcinku liczącym blisko 1,8 km, budowę sieci kanalizacji deszczowej, nowych chodników i oświetlenia oraz ścieżki pieszo–rowerowej. Równocześnie spółka Aqua realizowała prace związane z budową sieci kanalizacji sanitarnej na osiedlu ks. Brzóska.

Projekt był współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach RPO WSL 2007–2013, działanie 7.1 *Modernizacja i rozbudowa sieci drogowej, poddziałanie 7.1.2 Modernizacja i rozbudowa infrastruktury uzupełniającej kluczową sieć drogową*. Całkowita wartość projektu wyniosła blisko 10,3 mln zł, natomiast dofinansowanie z EFRR to ok. 3,5 mln zł. Przebudowana droga udrożniła komunikację w tej dzielnicy, w szczególności poprawiła warunki skomunikowania osiedla ks. Brzóska z podstawowym układem drogowym miasta.

PRZEJŚCIE POD ULICĄ PIASTOWSKĄ

Końcem lipca ulica Piastowska została zamknięta na odcinku od skrzyżowania z ul. Warszawską i 3 Maja do skrzyżowania z ul. Słowackiego. W jezdni ul. Piastowskiej powstała wielka dziura. Był to efekt realizacji zadania pt. „Rozbudowa przejścia podziemnego pod ul. Piastowską”.

Wykonawcą było Bielskie Przedsiębiorstwo Budownictwa Przemysłowego S.A. Przebudowa przejścia dla pieszych pod ulicą Piastowską miał na celu udostępnienie tego przejścia dla osób niepełnosprawnych oraz poprawienie estetyki i komfortu jego użytkowania.

Zakres robót obejmował odsłonięcie tunelu, wykonanie nowej izolacji, drenażu i płyt przejściowych; przebudowę kolidującej infrastruktury podziemnej oraz schodów; modernizację odwodnienia obiektu; budowę dwóch szybów windowych i montaż dźwigów osobowych dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych, a także nowych zadaszeń nad wejściami do przejścia i nad przystankiem autobusowym przy ul. Piastowskiej. Zastosowano elementy konstrukcyjne o wysokim standardzie wykończenia – okładziny kamienne lub z betonu architektonicznego, uchwyty ze stali nierdzewnej, nowoczesne oświetlenie.

KOLISTA I GOŚCINNA

W tym samym czasie trwała budowa nowego, 700–metrowego odcinka ulicy Kolistej, ruszyła też rozbudowa ul. Gościnniej. Budowa obejmuje 700–metrowy odcinek ulicy Kolistej – idący od wybudowanego w poprzednim roku małego ronda na skrzyżowaniu z ul. Gościńną na południe, śladem istniejącej ul. Kolistej i dalej przez pola w kierunku ul. Karbowej.

– Wyszliśmy naprzeciw ekologom, zaprojektowaliśmy w konsultacji z nimi przepusty umożliwiające bezpieczne przechodzenie płazów przez jezdnię. Mają je nakierowywać do tych przepustów specjalne płotki – mówi inż. A. Kostyński z MZD. To pierwsze takie rozwiązanie w naszym mieście, oby tylko zwierzęta zechciały z niego korzystać.

10 grudnia tę drogę symbolicznie otworzyli prezydent Jacek Krywult i przewodniczący Rady Miejskiej Ryszard Batycki. Wielu obserwatorów jeszcze we wrześniu nie wierzyło, że uda się do końca roku zakończyć przebudowę ul. Kolistej wraz z jej przedłużeniem do ul. Karbowej. Umowa z wykonawcą, którym była firma Eurovia Polska S.A., została podpisana w marcu tego roku, ale prace opóźniały się z powodu negocjacji w właścicielami gruntów, które trzeba było pozyskać, aby drogę wybudować przez zielone pola.

Powstała droga dwukierunkowa o szerokości jezdni 7 m. Na całej długości drogi – 700 m – wykonano chodniki oraz ścieżkę rowerową, łączącą się ze ścieżką biegnącą wzdłuż ul. Karbowej. Zbudowano dwa skrzyżowania – z ul. Falistą i ul. Owsianą. Zamontowano nowe oświetlenie, wybudowano nowe sieci – wodno–kanalizacyjne, gazowe i energetyczne w pasie drogowym oraz kanalizację deszczową odwadniającą pas drogowy. Koszt inwestycji to 5.250 tys. zł.

Prasa pisała: Otwarcie ulicy Kolistej bielszczanie przyjęli z zadowoleniem i chętnie z niej korzystają, skracając sobie drogę od Hulanki do podnóża gór. Tam ruch z pewnością się nasili, gdy pod Dębowcem zbudowany zostanie parking i ruszy planowany od dawna ośrodek turystyczno–rekreacyjny na Dębowcu. To właśnie z tego powodu wybudowano nowy odcinek ul. Kolistej, droga ułatwia również dojazd do hali wielofunkcyjnej pod Dębowcem, odciążając ruch kołowy na al. Krajowej.

NAGRODA ZA PIĘKNY WIADUKT

Wszyscy wiemy, że z daleka czasami widać lepiej. Najbardziej doświadczają tego pracownicy MZD, którzy na co dzień zbierają od kierowców głosy krytyki za dziury w drodze czy też przedłużający się remont. Kiedy prace są skończone, ci sami kierowcy zapominają podziękować za zmodernizowanie drogi. Dlatego warto wspomnieć o nagrodzie, jaką Miejski Zarząd Dróg w Bielsku-Białej otrzymał w prestiżowym konkursie Modernizacja Roku:

25 sierpnia w Zamku Królewskim w Warszawie po raz 15. wręczono nagrody w Ogólnopolskim Konkursie Modernizacja Roku. Jury brało pod uwagę zmodernizowane i odrestaurowane w roku 2010 obiekty i oceniało je w 15 kategoriach.

Wśród najlepszych w kategorii obiekty drogowe i mostowe znalazła się modernizacja drogi krajowej nr 52, ul. Wyzwolenia i Niepodległości, czyli popularny wiadukt na Wyzwolenia. Nagrodę otrzymał inwestor, czyli Miejski Zarząd Dróg w Bielsku-Białej. Drugą nagrodę dla Bielska-Białej przyznano w kategorii obiekty sakralne za renowację i konserwację wnętrza kościoła Opatrzności Bożej w Białej. Otrzymali ją bielska parafia Opatrzności Bożej i Miejski Konserwator Zabytków w Bielsku-Białej.

W jubileuszowej XV Edycji Ogólnopolskiego Konkursu Modernizacja Roku 2010 wzięły udział łącznie 823 obiekty, w finale znalazło się 106 budowli z całego kraju.

BESTWIŃSKA ZMODERNIZOWANA

Jeszcze w grudniu udało się skończyć prace przy modernizacji i rozbudowie ulicy Bestwińskiej:

Realizacja inwestycji rozpoczęła się w kwietniu 2009 roku, a jej całkowity koszt wyniósł 25,5 mln zł, przy czym 85 proc. kosztów kwalifikowanych, czyli 19,9 mln zł stanowiło unijne dofinansowanie tego przedsięwzięcia. Zakres prac był bardzo szeroki. Obejmował przebudowę drogi wraz ze skrzyżowaniami z bocznymi ulicami, poprawę widoczności na wlotach podporządkowanych, przebudowę indywidualnych zjazdów. Skrzyżowanie z ul. Komorowicką i Barkowską przybrało postać małego ronda. Droga otrzymała też 6 km chodników po obu stronach, przejścia i azyle dla pieszych, nowe zatoki autobusowe, odwodnienie, oświetlenie. Przebudowano sieć kanalizacyjną, gazociąg, sieci teletechniczne i elektroenergetyczne oraz ogrodzenia.

W wyniku przebudowy nośność drogi podniosła się, a czas przejazdu nią znacznie się skrócił. –Termin zakończenia inwestycji upływał dopiero w maju przyszłego roku, ale udało się finał prac przyspieszyć – mówił dyrektor MZD Wojciech Waluś.

ŁATWIEJ NA KRZYWYM MOSTKU KOŁO RATUSZA

W grudniu 2011 r. zakończyła się budowa pochylni dla osób niepełnosprawnych oraz poruszających się z wózkami przy krzywym mostku nad rzeką Białą. Inwestycja była połączona z remontem schodów i chodnika po stronie placu Ratuszowego. Zakres prac obejmował wymianę konstrukcji nawierzchni ciągów pieszych w rejonie pochylni na nawierzchnię z kostki granitowej i obrzeży na styku chodników z zieleńcami oraz wykonanie pochylni dla osób niepełnosprawnych wzdłuż muru oporowego rzeki Białej wraz z zamontowaniem balustrad, a także przebudowę istniejących schodów poprzez zastąpienie ich schodami z bloków granitowych w kształcie pierścieni na konstrukcji żelbetowej. Wykonano również odwodnienie chodników i przebudowano oświetlenie terenu. Prace na mostku były prowadzone od września do grudnia 2011 r., kosztowały ok. 555.000 zł.

PÓŁNOCNO WSCHODNIA—OBWODNICA MIASTA STAŁA SIĘ FAKTEM!

Na koniec tego rocznego kalendarium nie sposób nie wspomnieć o oddaniu długo wyczekiwanej północno-wschodniej obwodnicy miasta, o którym tak pisano:

– Tak można podróżować, oby takich dróg było więcej, to najczęściej powtarzane zdania kierowców, którzy przejechali nową północno-wschodnią obwodnicą miasta.

Stało się! (...) Bez łamania przepisów, można spokojnie objechać miasto w około 9 minut. Dodatkowo (...) obwodnica została ukończona trzy tygodnie przed czasem, a jej symboliczne otwarcie nastąpiło kilka godzin po tym, jak wpuszczono na nią kierowców. Zrezygnowano z symbolicznego przecięcia wstęgi.

Nawet pojawienie się ministra Cezarego Grabarczyka i wielu osobistości ze świata polityki i samorządu nie uczyniło z tej uroczystości wielkiej fety.

Z kronikarskiego obowiązku odnotujemy, że 28 października br. oficjalnie prawie 12 kilkometrowy odcinek obwodnicy miasta został oddany do ruchu.

– Jesteśmy zmęczeni, ale szczęśliwi. Warto było poświęcić czas, energię, a czasem trochę zdrowia, by dzisiaj patrzeć z dumą na tę bezpieczną i ładnie wpisaną w teren trasę drogową – mówiła Ewa Tomala–Borucka, dyrektor katowickiego oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. – Ta obwodnica dla miasta jest jak aorta dla organizmu człowieka. Teraz jesteśmy jednym z nielicznych, jeżeli nie jedynym w Polsce miastem, które ma dwie obwodnice i dwie drogi krajowe, które przebiegają przez środek miasta i są po kapitalnym remoncie. Była to też jednak z najtrudniejszych inwestycji pod względem technicznym. (...) miasto ma tutaj duży wkład, bowiem problemów przy realizacji tej ogromnej inwestycji było bardzo dużo i my wspólnie z inwestorem musieliśmy i nadal musimy je załatwiać – podkreślał prezydent Bielska–Białej Jacek Krywult. (...)



Minister Cezary Grabarczyk na otwarciu obwodnicy wschodniej

Budowa obwodnicy Bielska–Białej była dużym wyzwaniem z uwagi na prowadzenie trasy w terenie mocno zurbanizowanego miasta. Część inwestycji polegała na podniesieniu do parametrów drogi ekspresowej byłej drogi krajowej nr 52 w Bielsku–Białej, pozostała część jest zupełnie nowa. Odcinek drogi podnoszony do wyższych paramentów liczy 2,8 km, natomiast nowy – 9,1 km. Obwodnica ma dwa pasy ruchu na każdej z jezdni wraz z pasem awaryjnym. W ramach kontraktu powstały 3 nowe węzły: „Rosta,,, „Krakowska,,, „Mikuszowice,,, a jeden węzeł – „Komorowice,,, – został wyremontowany i zmodernizowany.

Na odcinku podnoszonym do parametrów drogi ekspresowej zlikwidowane zostały wszystkie skrzyżowania jednopoziomowe oraz zjazdy publiczne i indywidualne. W miejsce likwidowanych skrzyżowań z ul. Katowicką/ul. Węglową oraz ul. Daszyńskiego zaprojektowano wiadukty drogowe w ciągu drogi ekspresowej. Obsługę przyległego terenu zapewniają istniejące oraz projektowane drogi dojazdowe, powiązane z miejskim układem drogowo–ulicznym.

Dla odcinka przebiegającego w nowym śladzie wykonano dwupoziomowe przejazdy, a celem obsługi terenów przyległych – drogi dojazdowe.

Inwestycja obejmowała budowę i przebudowę wielu obiektów inżynierskich: wiaduktów, kładki dla pieszych, estakad, kładek technologicznych, murów oporowych, ściany oporowej, tunelu dla pieszych, przepustów oraz umocnienia skarp.

Wybudowano również kanalizację deszczową i sanitarną, sieci wodociągowe i gazowe. Przebudowano wszystkie elementy sieciowe przebiegające w kolizji z obwodnicą (linie energetyczne, teletechniczne, wodociągi i inne). Powstały ekrany akustyczne, separatory, zbiorniki ekologiczne, zieleń izolacyjna i ochronna, a także obiekty przystosowane do migracji zwierząt – urządzenia ochrony środowiska oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu takie jak bariery ochronne, ogrodzenie, oznakowanie pionowe i poziome.

Dane techniczne nowej drogi: Kategoria drogi: S
Prędkość projektowa: $V_p = 80$ km/h
Kategoria ruchu: KR6
Liczba jezdni: 2

Szerokość pasa ruchu: 3,5 m
Szerokość pasa awaryjnego: 2,5m
Nasypy: 0,85mln m³
Wykopy: 1,07 mln m³

2012

NOWY SEZON NA DROGACH

W na przełomie kwietnia i maja prasa informowała: *Z listy mniejszych zadań MZD wymienia budowę ekranów wzdłuż odcinka al. Andersa w Starym Bielsku, przebudowę ulicy Skowronów w Lipniku. Na starówce przebudowana zostanie w tym roku ul. św. Trójcy i fragment ul. Cieszyńskiej – poprawi się więc stan ulic w rejonie sądu. Już wkrótce rozpocznie się też przebudowa przepustów na ulicach Kusia, Kolejowej i Aleksandrowickiej, na ciągu potoku Matus, co powinno skutkować zatrzymaniem wylewów wody w tym rejonie. Trwają też przygotowania do wakacyjnego remontu nawierzchni ulic Grunwaldzkiej i Leszczyńskiej. Nową nawierzchnię zyska również ul. Czwartaków (os. Wojska Polskiego) i parking przy ul. Konopnickiej. To tylko kilka planowanych prac na drogach, których w mieście jest cała lista.*

PRZEJŚCIE PODZIEMNE POD ULICĄ PIASTOWSKĄ



Czerwiec 2012 r. otwarcie przejścia pod ul. Piastowską

i z okładzin kamiennych. Zbudowano granitowe stopnie, zamontowano pochyty ze stali nierdzewnej, balustrady stalowo-szklane, zainstalowano nowoczesne oświetlenie i siedem kamer monitoringu. Obiekt jest w pełni dostosowany dla osób niepełnosprawnych. Dwa dźwigi osobowe zamontowane zostały od strony ul. Traugutta i ul. Mickiewicza. Obie windy wyposażono w urządzenia sterujące, przystosowane dla osób niewidzących

Zmodernizowane przejście podziemne pod ulicą Piastowską oficjalnie otwarto 4 czerwca. Symboliczną wstęgę przecięli prezydent Bielska-Białej Jacek Krywult oraz prezes Bielskiego Przedsiębiorstwa Budownictwa Przemysłowego Henryk Rudzki. Modernizacja trwała rok i kosztowała ok. 5 mln zł. Teraz nad bezpieczeństwem przechodniów i nad tym, aby przejście nie zostało zniszczone przez wandalów, czuwa siedem kamer.

Wszystkie części konstrukcyjne wykonano z betonu architektonicznego

ŁATWIEJ MIĘDZY ŻYWIECKĄ, A PARTYZANTÓW



Remont mostu na ul. PCK – sierpień 2012 r.

W sierpniu pierwsze koparki zaczęły przygotowywać teren pod połączenie ul. Partyzantów (DW 942) z ul. Żywiecką (DK69). Prasa informowała: *W ramach tego zadania nastąpi rozbudowa skrzyżowania ul. Sempołowskiej z ul. PCK wraz z budową mostu na rzece Białej oraz z połączeniem z ul. Broniewskiego. Zakres robót będzie prowadzony na odcinku ul. 1 Maja od rejonu skrzyżowania z ul. Partyzantów do skrzyżowania z ul. PCK oraz na odcinku ul. PCK od skrzyżowania z ul. 1 Maja do rejonu skrzyżowania z ul.*

Broniewskiego. Na skrzyżowaniu ul. Sempołowskiej z ul. PCK i na skrzyżowaniu ul. PCK z ul. Broniewskiego powstanie rondo, a na Białej zostanie wybudowany most drogowy. (...) zostanie również przebudowana infrastruktura techniczna.

Inwestycja będzie realizowana etapami. W roku 2012 realizowane będą roboty związane z budową mostu, przebudową progu rzeczno-ego oraz wzmocnieniem murów oporowych wzdłuż rzeki. Planuje się rozpoczęcie robót drogowych na jezdni południowej pomiędzy ulicami: Sempołowskiej i Broniewskiego.

W przyszłym roku w związku z przebudową ciągów drogowych wystąpią największe utrudnienia w ruchu. (...)

Zadanie to jest współfinansowane przez firmę Aqua S.A, a wykonawcą zadania została firma: Przedsiębiorstwo Inżynieryjne IMB–Podbeskidzie Sp. Z o.o. Zakończenie robót przewidywane jest na rok 2014. Wtedy zostaną wykonane nawierzchnie na ciągach pieszych, na ścieżkach dla rowerzystów oraz pozostałe roboty związane m.in. z kształtowaniem skarp i zieleńców.

KOŁO SĄDU TEŻ LEPIEJ

Przebudowa ulic w rejonie Starówki dobiegła końca. Chodzi o tzw. II etap przebudowa ulicy św. Trójcy i fragmentu ul. Cieszyńskiej. To zadanie realizowane było od kwietnia do końca czerwca i obejmowało wykonanie nawierzchni jezdni i chodników w pełnej konstrukcji oraz remont kanalizacji deszczowej. Nawierzchnia jezdni wykonana została z kostki kamiennej granitowej, a chodników z płyt kamiennych granitowych. Nawierzchnia ulicy została ułożona w łuku na styl rzymski. W czasie robót drogowych wyremontowany został odcinek sieci gazowej w ul. Cieszyńskiej oraz kanalizacja sanitarna i sieć wodociągowa w ul. Cieszyńskiej i Św. Trójcy. Wartość robót wyniosła 700 tys. zł.

GOŚCINNEJ NA GOŚCINNEJ



6 sierpień 2012 r. otwarcie ul. Gościnniej

6 sierpnia oficjalnie oddano do ruchu zmodernizowany odcinek ulicy Gościnniej, od ronda w ciągu ul. Kolistej do ul. Armii Krajowej. Na wspomnianym odcinku roboty były prowadzone od września 2011 r. Zakres przebudowy obejmował wykonanie pełnej konstrukcji nawierzchni jezdni, ciągów pieszo-rowerowych o szerokości 2,5 m oraz zatok autobusowych. Mieszkańcy szczególnie ucieszyli się z obustronnych ciągów pieszo-rowerowych, które w sposób zasadniczy poprawiły bezpieczeństwo na tej drodze.

Przebudowano wloty dróg bocznych, kanalizację deszczową i wodociągową, sieć teletechniczną. Powstały specjalne przepusty dostosowane do migracji małych zwierząt. W wyniku przebudowy, która kosztowała ponad 8 mln zł uzyskano także poprawę warunków widoczności i tym samym znaczącą poprawę bezpieczeństwa. Ulica zwiększyła dostępność terenów mieszkaniowych i rekreacyjnych zlokalizowanych w tej części Bielska–Białej.

Natomiast drugi etap przebudowy ul. Gościnniej trwał na odcinku od ronda przy ul. Kolistej do ul. Karpackiej. Ich zakończenie nastąpiło w listopadzie

ŻYWIECKA JUŻ PRZEJEZDNA

4 września zakończyły się główne prace związane z przebudową drogi krajowej S-69, czyli ulicy Żywieckiej. Prace na tej ulicy podzielono na dwie części. Odcinek od ul. Górskiej do ul. Prostej wykonywało Przedsiębiorstwo Remontów Ulic i Mostów z Gliwic, a od ulicy Prostej do ulicy Hebanowej firma Strabag z Pruszkowa. Pierwszy odcinek kosztował ok. 19 mln, a drugi ok. 2,6 mln zł. – Rozpisano dwa przetargi, z powodów formalnych. W momencie pojawienia się możliwości pozyskania środków zewnętrznych projekt przebudowy odcinka od Prostej do Hebanowej nie posiadał jeszcze pozwolenia na budowę i tym samym nie spełniał wymogów formalnych i nie mógł być ujęty we wniosku. Z tych też przyczyn zadanie to realizować można było dopiero w tym roku. Termin zakończenia tego zadania udało się na szczęście dopasować do wcześniej rozpoczętej przebudowy na odcinku od ul. Górskiej do Prostej – informował Wojciech Waluś, dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg.

Przebudowa drogi krajowej 69 w Bielsku-Białej obejmowała w szczególności: przebudowę ulicy Żywieckiej do parametrów klasy G wraz z obustronnymi chodnikami, przebudowę dróg bocznych: ul. Turystycznej, Jaśminowej, Miodowej, Pawiej, Łęgowej, Przędzalnicy, Prostej. W zasadniczy sposób przebudowano skrzyżowanie na ul. Żywieckiej z wydzieleniem pasów dla lewoskrętu na skrzyżowaniu z ul. Łęgową, Przędzalnicy, Prosta oraz wprowadzeniem wysp dzielących przeciwne kierunki ruchu. Nowością w kierowaniu ruchem ulicznym jest również sygnalizacja świetlna na skrzyżowaniu ul. Żywieckiej z ul. Przędzalnicy. W związku z tym należało obniżyć obie krzyżujące się tam ulice o prawie 1 m, co stanowiło dosyć spore utrudnienie i komplikacje, szczególnie w przebudowie kolidujących z tym obniżeniem sieci wodnych i kabli.

W trakcie modernizacji dokonano przebudowy zjazdów na tereny przyległe do przebudowywanego układu drogowego jak również wykonano przebudowę lub budowę nowych schodów terenowych na dojeźdźcach do posesji. W uzasadnionych miejscach pojawiły się pochylnie na ciągach pieszych oraz wybudowano praktycznie od podstaw zatoki autobusowe. Droga zyskała zabudowę wpustów ulicznych (kratek ściekowych) na potrzeby projektowanej kanalizacji deszczowej.

Przy tej okazji dokonano na tym terenie przebudowy: sieci teletechnicznej, sieci gazowej, sieci wodociągowej, kanalizacji sanitarnej. Wzniesiono praktycznie nowy most nad potokiem Straconka i wybudowano mury oporowe. Ulica uzyskała również nowe oświetlenie uliczne oraz przebudowano urządzenia elektroenergetyczne.

LWOWSKA JAK NOWA

Tego lata Miejski Zarząd Dróg przeprowadził przebudowę ulicy Lwowskiej, od dawna czekającej na remont. Pomimo powstania alternatywnego ciągu drogi ekspresowej S-69, ulica ta pełniła cały czas bardzo ważną rolę w systemie komunikacyjnym Bielska-Białej, razem z ulicą Żywiecką. Z uwagi na jej znaczenie i charakter konieczne było dostosowanie nośności tej ulicy do wyższego obciążenia, a także niezbędny lifting pozostałych elementów w pasie drogowym. Zadanie objęło przebudowę na odcinku od skrzyżowania z ul. Stojałowskiego do ul. Wyzwolenia (rejon cmentarza żołnierzy radzieckich) i fragment dwujezdniowego odcinka ul. Piłsudskiego. Plac budowy został przekazany wykonawcy, czyli spółce DIMICO Drogi i Mosty z Bielska-Białej. Zakres prac miał charakter kompleksowy. Remont objął rozbiórkę zniszczonej infrastruktury drogowej, a następnie drogowcy przystąpili do nakładania nowych warstw konstrukcyjnych jezdni i na koniec nawierzchni. Zbudowano nowe zatoki autobusowe, wygodne i estetyczne chodniki i zjazdy. Przebudowie ulegały też sukcesywnie skrzyżowania – z ul. Stojałowskiego, ul. Piłsudskiego, usprawniono system odwodnienia, modernizacji zostały poddane również sygnalizacje świetlne na tych skrzyżowaniach. Wartość wykonanych prac to ponad 8,5 mln zł.

– *Realizacja tego zadania przebiegła w sposób bardzo sprawny* – mówił dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg Wojciech Waluś. Konieczne było zamykanie poszczególnych jezdni i skrzyżowań, organizowanie czasowych objazdów i tymczasowych przejść dla pieszych oraz informowanie o tym mieszkańców z wyprzedzeniem. Termin zakończenia całości robót był przewidywany na koniec września, ale w jezdniach prace udało się skończyć – zgodnie z ustaleniami – do końca sierpnia. Ze względu na realizację robót wykończeniowych w sąsiedztwie jezdni we wrześniu występowały jeszcze miejscowe ograniczenia w ruchu i zawężenia jezdni do jednego pasa ruchu. Oficjalnie ulice Lwowską otwarto 11 października

ZNÓW JEŹDZIMY LESZCZYŃSKĄ

Od września do końca listopada trwał remont ulicy Leszczyńskiej na odcinku od ul. Bora-Komorowskiego do ronda na skrzyżowaniu z ulicą Sempołowskiej.

Położono nową nawierzchnię bitumiczną, zwiększając nośność jezdni do klasy KR3; przebudowano nawierzchnię obustronnych chodników (nawierzchnia bitumiczna oraz nawierzchnia z kostki betonowej); zabudowano nowe krawężniki betonowe; wyremontowano i uzupełniono odwodnienie pasa drogowego, przebudowano pierścień ronda na skrzyżowaniu ulic Leszczyńskiej Sempołowskiej.

Prace były prowadzone przy utrzymaniu ruchu, połówkami jezdni. Wartość wykonanych robót wyniosła ok. 1.600.000 zł brutto.

2013,

NA SOBIESKIEGO BEZPIECZNIEJ

Prace rozpoczęto w Starym Bielsku, w rejonie kościoła św. Stanisława, gdzie powstały dwa małe ronda i połączenie z ul. Nad Potokiem, z którą Sobieskiego tworzy ciąg komunikacyjny. Ponieważ Aqua planowała wejść na ul. Sobieskiego z kanalizacją, w kolejnym etapie MZD przeniósł się z pracami na drugi jej koniec, do Wapienicy, by roboty nie nakładały się na siebie.

– Zaczęliśmy od ul. Międzyrzeckiej, gdzie pojawiło się rondo na skrzyżowaniu tej ulicy i ul. Sobieskiego, a teraz kontynuujemy zadanie objęte dwuletnim kontraktem. Do końca 2012 roku osiągnięto przejezdność ul. Sobieskiego do skrzyżowania z ul. Regera. W tym roku wykonany zostanie odcinek od ul. Komandorskiej do ul. Kupieckiej. Jest to trudny odcinek, bo wchodziliśmy w nowy przebieg ulicy, budowę murów oporowych, przebudowę i budowę kanalizacji, czyli poważne prace w trudnym terenie. Konieczne było wyłączenie ulicy z ruchu i objazdy. Realizacja przebiega zgodnie z planem (...) – tłumaczy dyrektor MZD Wojciech Waluś.

Pozostanie do zrobienia jeszcze środkowy odcinek, już raczej w przyszłym roku. Czy to będzie już całość zamykająca zadanie, czy znów realizacja odbywać się będzie etapami, z podziałem na mniejsze odcinki – wszystko będzie zależało od kondycji finansowej gminy, od możliwości pozyskania ewentualnych środków zewnętrznych.

Zakres robót na ul. Sobieskiego jest pokaźny – budowa murów oporowych, przepustów, regulacja naturalnych cieków wodnych, przebudowa całej infrastruktury, sieci technicznych, teletechnicznych, wodociągowych. Jezdnia ul. Sobieskiego jest poszerzana, ulica dostaje obustronne chodniki i zatoki autobusowe. Na całym odcinku ul. Sobieskiego staje się drogą charakterze zbiorczym zarówno pod względem parametrów technicznych, jak i funkcji, którą spełnia. Równoległa do ul. Cieszyńskiej obsługuje duży teren Starego Bielska.

ODNOTOWANE PRZEZ PRASĘ

Największą, realizowaną w tym roku inwestycją drogową była przebudowa ciągu ulic 1 Maja i PCK. Prasa informowała: *Roboty przebiegają zgodnie z harmonogramem. Drogowcy weszli na budowę latem zeszłego roku, rozpoczynając od przebudowy progu rzeczno oraz wzmocnienia murów oporowych wzdłuż rzeki. Rozpoczęto też roboty na jezdni południowej – pomiędzy ul. Sempołowskiej i Broniewskiego. Ta nowa nitka drogi jest przygotowana do ułożenia nawierzchni asfaltowej. Przez rzekę przerzucono już nowy most, a gdy tylko pogoda na to pozwoli, rozpocznie się budowa drugiej jezdni przy powstającym rondzie na skrzyżowaniu z ulicą Sempołowskiej. Na skrzyżowaniu ul. Broniewskiego i PCK powstaje drugie rondo. Intensyfikacja robót nastąpi wiosną i latem.(...)*

Kontynuowana będzie też przebudowa ulic na bielskiej starówce. Celem tych prac jest podniesienie standardu dróg przy zachowaniu historycznego charakteru tej części miasta. Nowe nawierzchnie i chodniki z płyt granitowych otrzymają ulice Orkana i Waryńskiego. Zadanie zaplanowano na dwa lata, a jego realizacja rozpocznie się od robót na ul. Orkana. Prace będą przebiegać pod nadzorem konserwatora zabytków. Obejmą nie tylko same nawierzchnie, ale i wymianę infrastruktury technicznej, kanalizacji, kanalizacji deszczowej.

Drogowcy pojawią się też w Straconce, gdzie przebudowana zostanie ul. Pikowa – od skrzyżowania z ul. Górską do potoku. Ta inwestycja umożliwi dalszą zabudowę mieszkaniową terenów po drugiej stronie potoku Straceńskiego.

Niezależnie od projektów inwestycyjnych prowadzone będą remonty miejskich dróg. Planowana jest przebudowa najstarszego w mieście ronda przy ul. Konopnickiej i remont nawierzchni ul. Grunwaldzkiej – aż do skrzyżowania z ul. Słowackiego. Ulica Grunwaldzka jest już bardzo zniszczona. Projekt przebudowy tej ulicy jest gotowy, czeka tylko na możliwości finansowe. Nowa nawierzchnia potrzebna jest też na odcinku ul. Żywieckiej – od skrzyżowania z ul. Stojałowskiego do skrzyżowania z ul. PCK. Jeśli tylko uda się pozyskać środki, prace na ul. Żywieckiej mogą zostać rozpoczęte. Na środki czeka też przygotowana do remontu ul. Grażyńskiego, która ma największe szansę na realizację, bo jest już oficjalne potwierdzenie o przyznaniu środków dla Bielska–Białej w wysokości 10 mln zł na odbudowę tej ulicy w ramach usuwania szkód powodziowych z 2010

W najbardziej gorącym okresie prasa informowała: Kolejnym miejscem gdzie natkniemy się na drogowców jest ul. Sobieskiego na odcinku od Regera do ul. Komandorskiej, a dalej do ul. Kupieckiej. I tutaj planowane zakończenie robót planowane jest na październik br. Jest to już IV etap prac na tej ulicy, która należy do trudnych, ze względu na liczne mury oporowe i spadki terenu, ciasnotę.

Od sierpnia generalny wykonawca przebudowy ul. Sobieskiego rozpoczyna prace kanalizacyjne na odcinku od ul. Regera do ul. Dożynkowej. Prace będą prowadzone połówkami jezdni. W dalszym okresie planowane jest zamknięcie ul. Sobieskiego na odcinku od ul. Regera do ul. Komandorskiej.

30 lipca rozpoczęła się kolejna drogowa inwestycja w ruchliwym punkcie miasta. Przeobrażane było do współczesnego wyglądu i standardu najstarsze bielskie rondo na pl. Zwycięstwa i ciąg ulic z fragmentem bardzo zniszczonej ul. Grunwaldzkiej.

PCK OTWARCIE

10 września został otwarty dla ruchu samochodowego nowy most drogowy w ciągu ulic PCK i 1 Maja. Od tego dnia można było przejeżdżać nim w stronę ul. Partyzantów, a przejazd w kierunku ulicy Żywieckiej był możliwy na razie ulicą J. Tuwima. Prace były zaawansowane, budowlancy zapowiadali, że do końca roku będzie udrożniony przejazd od ronda przy ul. Broniewskiego – PCK do góry w kierunku ul. Żywieckiej.



10 wrzesień 2013 r. Otwarcie ul. PCK

– Ten piękny obiekt, most i dwa rondo, w sposób zasadniczy rozładuje i usprawni komunikację w tym rejonie miasta. (...) Ostatnie lata wyraźnie pokazują, że gdy chodzi o drogi i układ komunikacyjny dokonaliśmy prawdziwego skoku cywilizacyjnego – mówił prezydent Bielska–Białej Jacek Krywult.

Warto przypomnieć, że inwestycja pod nazwą „Połączenie ul. Partyzantów (DW 942) z ul. Żywiecką (DK69) w Bielsku–Białej – Rozbudowa skrzyżowania ul. Sempołowskiej z ul. PCK wraz z budową mostu na rzece Białej oraz z połączeniem z ul. Broniewskiego,„ była współfinansowana przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2007–2013.

Inwestycja obejmowała regulację rzeki Białej wraz z przebudową progu rzeczno i zabezpieczeniem istniejących murów oporowych wzdłuż rzeki, budowę mostu drogowego na rzece, przebudowę sieci energetycznej, teletechnicznej, elektrycznej wraz z oświetleniem, wodociągowo–sanitarnej i gazowej, budowę odwodnienia ulic / kanalizacja deszczowa wraz z wylotami do rzeki. budowę oświetlenia, rozbudowę ulicy, w tym jezdni zatok autobusowych, zatok i skrzyżowań, rozbudowę ciągów pieszych i budowę drogi rowerowej

Pod koniec grudnia 2013 r. został oddany do ruchu zmodernizowany most na rzece Białej, który kiedyś znajdował się w ciągu ul. PCK. Jego remont został przeprowadzony w ramach zakończonej niedawno modernizacji połączenia ul. Partyzantów z ul. Żywiecką. Od tego momentu ruch na moście odbywa się w jednym kierunku – od ul. 1 Maja do ul. Sempołowskiej. Możliwość przejazdu przez stary most na Białej jest dużym ułatwieniem dla kierowców jadących ulicą 1 Maja w kierunku ul. Żywieckiej. Remont obiektu objął m.in. wymianę nawierzchni oraz wzmocnienie konstrukcji mostu, w jego sąsiedztwie powstały także miejsca parkingowe.

ULICA DASZYŃSKIEGO PRZEJEZDNA W OBU KIERUNKACH

W grudniu zakończył się pierwszy etap przebudowy ul. Daszyńskiego na odcinku od ul. Hałcnowskiej do ul. Olimpijskiej. Została wzmocniona konstrukcja drogi, wykonano nową nawierzchnię jezdni oraz system jej odwodnienia. Remont dalszego odcinka ul. Daszyńskiego, do ronda przy ul. Barkowskiej, zaplanowano na 2014 rok.

ZMODERNIZOWANA GRAŻYŃSKIEGO I NOWA ŚCIEŻKA ROWEROWA



Początkiem grudnia 2013 roku zakończono przebudowę ulicy Grażyńskiego na liczącym 1800 m odcinku od rejonu skrzyżowania ul. Kwiatkowskiego (rondo Ofiar Katynia) do rejonu skrzyżowania ul. Mazańcowickiej wraz z przebudową chodnika, kanalizacji deszczowej i przepustu pod ulicą oraz przekładką sieci gazowej. Wymieniono nawierzchnię, po stronie zachodniej wybudowano chodnik z kostki betonowej. Uporzędkowano system odwodnienia, wykonano nowe oznakowania poziome i pionowe. Całkowita wartość zadania kosztowała około 5.800.000 zł.

Przy tej okazji wykonano również ścieżkę rowerową, która przebiega wałami nad rzeką Białą. Ścieżka ma 1800 m i 3 m szerokości i nawierzchnię z betonu asfaltowego. Brzeg rzeki zabezpieczono stalową balustradą, w części kosztami siatkowo-kamiennymi. Wartość zadania to ok. 1.300.000 zł.

2014

ILE ŚCIEŻEK DLA ROWERÓW W MIEŚCIE?

W Bielsku-Białej na początku 2014 roku mieliśmy 23 km ścieżek rowerowych, z czego 2,46 km zbudowano w poprzednim roku. Miejski Zarząd Dróg planował budowę kolejnych 11,6 km. Warto przytoczyć te założenia, gdyż, jak zobaczymy w późniejszych realizacjach, nowe ścieżki większości budowano zgodnie z wytyczonym wtedy planem.

W mieście mamy ścieżki rowerowe, które służą raczej rekreacji niż komunikacji. Dlatego nie dziwi ich zgrupowanie głównie na terenie podgórskim, w południowej części miasta. Mamy tu wygodną ścieżkę wzdłuż al. Armii Krajowej, wiodącą w kierunku Szyndzielni. Wydzielona ścieżka biegnie też wzdłuż ul. Karbowej, chodnik przeznaczony dla cyklistów ma być po jednej stronie ul. Kolistej. Wzdłuż Gościnniej ciągi piesze po obu stronach połączono z funkcją ścieżki rowerowej. Ścieżkę dla rowerów ma też odcinek ul. Boboli. Ścieżka wzdłuż al. AK łączy się z długą i uczęszczaną ścieżką wzdłuż ul. Partyzantów i Bystrzańskiej, która prowadzi do granicy z gminą Wilkowice. W drugim kierunku można nią dojechać do ul. 1 Maja. Wielką popularnością cieszy się ścieżka rowerowa wzdłuż ul. Lotnicznej obok lotniska. W pogodne dni trudno się nią poruszać, tak jest oblegana, również przez amatorów jazdy na rolkach. Łączy się ona ze ścieżką w rejonie ul. Babiogórskiej. Mamy też ścieżkę biegnącą fragmentem al. gen. Andersa, ale ta jest stosunkowo mało uczęszczana. Z ul. Partyzantów możemy się dostać – choć nie jest to typowa ścieżką, a możliwość przejazdu – ul. Piaskową wzdłuż potoku i pod ul. Żywiecką w rejon ul. Górskiej i Bulwarów Straceńskich, a stamtąd przez osiedle Złote Łany ul. Drobną, gdzie powstała pierwsza ścieżka rowerowa

w mieście w latach 90., dotrzeć do oznakowanej ścieżki biegnącej wzdłuż ul. Łagodnej. Jest też krótki fragment ścieżki w rejonie ul. Łagodnej łączący się ze ścieżką biegnącą wzdłuż ulicy Bora Komorowskiego.

Miasto sukcesywnie buduje ścieżki. W zeszłym roku odbudowano połączenie dwóch fragmentów ścieżki wzdłuż ul. Bystrzańskiej, która została przerwana po wykonaniu drogi ekspresowej. W tej chwili jej ciągłość jest przywrócona. Całkiem nowy – liczący ponad 2 km – fragment ścieżki powstał wzdłuż wyremontowanej ul. Grażyńskiego. Krótki odcinek pojawił się też na Złoty Łanach w rejonie ogródków działkowych i kościoła.

– Takie krótkie odcinki wykonujemy na prośby mieszkańców, jeśli jest możliwość techniczna i finansowa – mówi wicedyrektor MZD Andrzej Kosteński.

Część odcinków ścieżek dla cyklistów już łączy się ze sobą, inne są nadal we fragmentach, a ich połączenia i budowa nowych są w planach. Te już projektowane, z szansą na realizację w najbliższym czasie, mają długość 9.700 m. Jedna ścieżka będzie okrążała lotnisko, łącząc się już z istniejącą wzdłuż ul. Lotniczej. Powstanie atrakcyjna trasa, z pewnością równie popularna, jak ta istniejąca, która może być zimą wykorzystywana przez biegających na nartach.

– To będzie duży wydatek, więc chcemy projekt skonsultować z szerokim gronem potencjalnych odbiorców, by jak najwięcej osób było zadowolonych – mówi A. Kosteński. Druga ścieżka zaplanowana jest w Wapienicy i prowadzi ma od okolic ul.

Boh. Monte Casino wzdłuż ul. Międzyrzeckiej, potem wzdłuż ul. Cieszyńskiej, przy okazji jej rozbudowy planowanej w najbliższych latach, i w górę, aż do zapory. Miejski Zarząd Dróg chce też przedłużyć ścieżkę ul. Partyzantów tak, by wzdłuż ul. Sempolowskiej dobiegła aż do Ratusza, a w dalszej perspektywie ciąg ten połączony ma być z nową ścieżką wzdłuż ul. Grażyńskiego. Byłoby to wygodne wyprowadzenie z miasta w kierunku północnym. MZD ma też koncepcję przyszłościowych rozwiązań dla cyklistów, ale to plany zdecydowanie bardziej odległe w czasie. Nie planuje się jednak budowy ścieżek w samym centrum. Nie ma na nie miejsca w zwartej, historycznej zabudowie ani akceptacji właścicieli samochodów, by na przykład zlikwidować miejsca parkingowe kosztem ścieżki.

– Budowa ścieżek to nie jest łatwe zadanie, bo często łączy się z ono koniecznością ingerencji w tereny prywatne. Ich właściciele często są temu przeciwni, a wykupy kosztowne. Trudno też pogodzić interes rowerzystów i posiadaczy samochodów – mówi A. Kosteński, przyznając, że oczekiwania cyklistów są o wiele większe niż obecna liczba ścieżek, a tego apetytu długo nie będzie można zaspokoić. Nie wszędzie też istnieje potrzeba wydzielenia ścieżek, bo po mało uczęszczanych ulicach też można jeździć bezpiecznie rowerami.

PREZYDENT RP NA ŚCIEŻKACH

Kilka miesięcy po ogłoszeniu tych planów w Bielsku-Białej podpisano zmianę prawa ułatwiającego powstawanie ścieżek rowerowych.



Rajd rowerowy z prezydentem Bronisławem Komorowskim 11.05.2014 r.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej Bronisław Komorowski 11 maja w Bielsku–Białej – podczas 36. Bielskiego Rodzinnego Rajdu Rowerowego – podpisał ustawę o zmianie niektórych zapisów w ustawie Prawo wodne oraz innych ustaw z nim kolidujących.

Nowelizacja będąca inicjatywą prezydenta RP miała ułatwić budowę dróg rowerowych oraz wyznaczanie szlaków turystycznych m.in. wzdłuż rzek oraz na wałach przeciwpowodziowych, a także korzystnie wpłynąć na rozwój turystyki rowerowej na wielu nowych, atrakcyjnych krajobrazowe trasach.

– *Cieszę się, że to właśnie tutaj mogłem podpisać nowelizację, którą sam skierowałem do sejmu. Ta ustawa będzie dobrze działała na rzecz zwiększenia dostępności szlaków rowerowych, także na rzecz poprawy ich jakości. Mam nadzieję, że przyczyni się to do poprawy jakości ścieżek rowerowych. Otrzymuję sygnały od marszałków województw leżących nad Wisłą, że jest wspólny zamysł, aby ścieżka rowerowa na wałach połączyła praktycznie całą Polskę. Może wkrótce taką trasą będzie dało się przejechać z zamczku prezydenckiego w Wiśle do rezydencji prezydenta RP nad morzem w Juracie. Ale to nie był powód do wprowadzenia tych zmian – żartował prezydent Bronisław Komorowski.*

WARYŃSKIEGO RÓWNA I KOLOROWA



Ul. Waryńskiego 4.04. 2014 r.

4 kwietnia brofiejalnie oddano do użytku ulicę Waryńskiego. Remont tej ulicy odbył się w ramach realizowanego od kwietnia 2013 r. zadania pn. „Przebudowa ulic w rejonie Starówki,„. W pierwszym etapie inwestycji wykonano roboty przy ulicy Orkana. na odcinku długości 325 m. Ich zakres obejmował wykonanie ulic szerokości 5 m, w pełnej konstrukcji o nawierzchni z kostki granitowej. Po obu stronach powstały chodniki z płyt granitowych, pojawiły się również nowe latarnie. Wykonano kanalizację deszczową i przebudowę kolidującej infrastruktury technicznej, tj. sieci gazowej, wodociągowej, sanitarnej i elektroenergetycznej. Wartość wykonanych robót wyniosła ponad 2,1 mln zł.

Te zmiany połączone z odremontowaniem kilku kamienic, muru obronnego i baszty bardzo podniosły atrakcyjność tego zakątka.

Przed drogowcami było pracowite lato, prasa przygotowywała mieszkańców na utrudnienia pisząc m.in.:

Tego lata drogowcy pojawią się też na ul. Spółdzielców, na osiedlu Wojska Polskiego, gdzie czeka na remont odcinek od ul. Wodnej w kierunku ul. Stawowej. W tym rejonie wykonany też zostanie nowy chodnik wzdłuż ul. Stawowej w kierunku ronda Niemena. Konieczność jego budowy spowodował duży ruch pieszy w tym kierunku.(...). Jeśli mowa o chodnikach, to nowe ich fragmenty – w miejsce zniszczonych, budowane będą jeszcze przy ul. Filomatów (w części środkowej) i przy ul. Kamińskiego, koło komendy policji.

Zadowoleni powinni być mieszkańcy i rodzice dowożący dzieci do Przedszkola nr 32, bo wyremontowana zostanie ul. Piwna (od ul. Bystrzańskiej w kierunku rzeki Białej) wraz z odwodnieniem. Ważnym obiektem będzie rozbudowa zjazdu al. Andersa w ul. Gruntową. Wybudowany zostanie bezpieczniejszy wlot w ul. Gruntową, co jest konieczne po zlikwidowaniu w tamtym miejscu ograniczenia prędkości do 50 km/godz.

Niemal na granicy miasta w Komorowicach wyremontowany zostanie jeszcze przepust na potoku Świerkówka i przebudowany fragment ul. Królewskiej po obu stronach tego mostu. Oprócz remontów dróg publicznych będą remontowane drogi wewnętrzne przejęte w trwały zarząd – między innymi ważny łącznik pomiędzy ul. Olimpijską i Komorowicką oraz łącznik pomiędzy ul. Wyzwolenia a ul. Orchidei.

– W ramach bieżącego utrzymania dróg gminnych i powiatowych, na co mamy środki, są prowadzone prace remontowe. W czerwcu planujemy remont nawierzchni ul. Żywieckiej od ul. Podhalańskiej w kierunku granicy miasta, gdzie są koleiny. Nawierzchnia będzie wycinana i wstawiana nowa. Taki sam zabieg będzie wykonany na ul. Katowickiej w rejonie Czeladniczej, na ul. Słowackiego (od

ul. Piastowskiej do ul. Żeromskiego). Jesteśmy w trakcie remontu nawierzchni z kostki brukowej na ul. E. Plater, koło pogotowia ratunkowego, ul. Wita Stwosza i ul. Słowackiego – informuje główny inżynier MZD Krzysztof Rogala.

24 czerwca Rada Miejska podjęła uchwałę o nadaniu obwodnicy wschodniej. nazwy Aleje św. Jana Pawła II.

JEŹDZIMY GRUNWALDZKĄ I DĄBROWSKIEGO

Bardzo sprawnie i terminowo przeprowadzona została przebudowa ul. Grunwaldzkiej na odcinku od skrzyżowań z ul. Kossaka do skrzyżowania z ul. Słowackiego oraz ul. Dąbrowskiego na jej przedłużeniu aż do ul. 3 Maja. W ten sposób ul. Grunwaldzka została odnowiona na całej swojej długości. Prace na tej ulicy były kontynuacją realizowanej w 2013 r. roku przebudowy ul. Grunwaldzkiej wraz z modernizacją ronda na skrzyżowaniu z ul. Sobieskiego, Konopnickiej i Browarną. Prace obejmowały częściową wymianę i naprawę sieci gazowej, wodociągowej i kanalizacji, a także wymianę konstrukcji nawierzchni ulicy i chodników. Na czas budowy wytyczono objazdy, a prace prowadzono kolejno na wyznaczonych odcinkach, co usprawniało ruch.

W tej chwili wykonywane są drobne roboty wykończeniowe, ale ruch pojazdów odbywa się już normalnie. Kierowców cieszy idealna nawierzchnia i wygodne miejsca parkingowe w okolicy cmentarza ewangelickiego – pisała prasa.

Zgodnie z planem MZD rozpoczęto odnawianie nawierzchnie ulic, którymi prowadzone były objazdy przy przebudowie ul. Grunwaldzkiej. Były to ulice:

- Konopnickiej na odcinku od pl. Zwycięstwa do ul. E. Plater;
- Hallera na odcinku od ul. Sobieskiego do ul. 3. Pułku Strzelców Podhalańskich,
- Słowackiego, na odcinku od ul. Piastowskiej do ul. Grunwaldzkiej;
- Sixta, na odcinku od ul. Słowackiego do ul. 3 Maja.

NOWE CHODNIKI W REJONIE OSIEDLI KOPERNIKA I WOJSKA POLSKIEGO

W sierpniu, w ciągu zaledwie jednego tygodnia, powstał oczekiwany przez mieszkańców brakujący odcinek chodnika wzdłuż ul. Stawowej. Nowy ciąg pieszy zastąpił wydeptaną przez nich ścieżkę i połączył ul. Spółdzielców z ul. Cieszyńską.

REMONTY DRÓG LOKALNYCH

Oddawane były też do użytku kolejne nawierzchnie na drogach lokalnych po wybudowaniu tam kanalizacji sanitarnej. Za pieniądze Aquy i MZD wyremontowano ciągi ulic Polnej, Spacerowej, Świerkowej, Majakowskiego, Modrzejewskiej, Przybyszewskiego, Jazowej, Jeżynowej, Blokowej, fragmenty ul. Olszówki i Równiej.

W sierpniu ukończony został również remont chodników wzdłuż ul. Kamińskiego i ul. Filomatów

NAGRODY ZA USPRAWNIE NIE DROGOWE I ODNOWIENIE ZAPORY

Dwie duże inwestycje z Bielska–Białej zostały zauważone i nagrodzone w 18. ogólnopolskim konkursie Modernizacja Roku 2013.

Miejski Zarząd Dróg w Bielsku–Białej otrzymał nagrodę za połączenie ul. Partyzantów (DW 942) z ul. Żywiecką (DK 69) oraz rozbudowę skrzyżowania ul. Sempołowskiej z ul. PCK wraz z budową mostu na rzece Białej oraz połączeniem z ul. Broniewskiego.

Otrzymanie nagrody w prestiżowym konkursie Modernizacja Roku 2013 jest uznaniem dla pracy, poświęcenia i zaangażowania Miejskiego Zarządu Dróg włożonego w przygotowanie i realizację tej inwestycji. Zakres robót był imponujący, a prace zostały przeprowadzone z największą starannością i poszanowaniem środowiska naturalnego. Dzięki ich zakończeniu sześć miesięcy przed terminem do minimum ograniczono utrudnienia dla mieszkańców. Usprawnienie ruchu kołowego, pieszego i rowerowego wraz z ułatwieniami dla niepełnosprawnych zasługują na najwyższą ocenę – tak swój werdykt uzasadnił Instytut Badawczy Dróg i Mostów, wspierający inwestycje, modernizacje oraz remonty dróg i mostów, a także pomagający wprowadzać racjonalne systemy zarządzania siecią drogową.

Bielskie przedsiębiorstwo komunalne Aqua S.A. otrzymało tytuł Modernizacja Roku 2013 w kategorii obiekty przemysłowo–inżynieryjne za realizację zadania Modernizacja zapory wodnej na rzece Wapienica.

Uroczyste ogłoszenie wyników i wręczenie nagród 18. edycji Konkursu Modernizacja Roku 2013 odbyło się 28 sierpnia w Zamku Królewskim w Warszawie. Tytuły oraz wyróżnienia zostały wręczone w 12 kategoriach. Do pierwszego etapu konkursu zgłosiły się 932 realizacje, z których wyłoniono 62 obiekty ubiegające się o najwyższe laury

KWIATKOWSKIEGO WYGODNIEJ

26 września br. zakończyły się uciążliwe objazdy spowodowane remontowanym fragmentem ul. Kwiatkowskiego. Rozbudowa tej ulicy objęła odcinek o długości 370 m – od ronda im. Ofiar Katynia do ronda im. Narodowych Sił Zbrojnych. Trwała ona od marca, a zakończyła się końcem października. W ramach zaplanowanych prac zostało wykonane odwodnienie ulicy, powstały obustronne chodniki oraz dwie zatoki autobusowe. Przebudowane zostały także zjazdy, oświetlenie uliczne oraz kolidujące sieci infrastruktury technicznej.



Otwarcie ul. Kwiatkowskiego

W ramach zadania wykonany został kompleksowy remont pochodzącego z lat 70. ubiegłego wieku mostu, który był w złym stanie technicznym. Rozebrano starą konstrukcję, wykonano nową płytę i filary, wymieniono belki, naprawiono powierzchnię filarów poprzez nałożenie warstwy torkretu, most zyskał nowe chodniki z nawierzchniami, barieroporcze, odwodnienie, dylatacje, izolacje, nawierzchnie, umocniono skarpy i zrehabilitowano teren w okolicy obiektu. Całkowity koszt zadania wyniósł 5. 530 tys. zł, a sam remont obiektu mostowego pochłonął ponad 2 mln zł.

W październiku rondo przy skrzyżowaniu alei Armii Krajowej z ul. Gościnną. otrzymało nazwę im. Polskiego Towarzystwa Turystyczno–Krajoznawczego.

KADENCJA VII 2014–2018

Jarosław Klimaszewski – przewodniczący Rady Miejskiej

Ryszard Batycki – wiceprzewodniczący Rady Miejskiej

Przemysław Drabek – wiceprzewodniczący Rady Miejskiej

Radni Rady Miejskiej: Katarzyna Balicka, Ryszard Batycki, Bogna Bleidowicz, Przemysław Drabek, Agnieszka Gorgoń–Komor, Renata Gruszka, Krzysztof Jazowy, Jarosław Klimaszewski, Marcin Lisiński, Konrad Łoś, Karol Markowski, Roman Matyja, Dariusz Michasiów, Grażyna Nalepa, Dorota Piegzik–Izydorezyk, Monika Połatyńska, Maurycy Rodak, Adam Ruśniak, Piotr Ryszka, Bronisław Szafarczyk, Barbara Waluś, Leszek Wieczorek, Szczepan Wojtasik, Adam Wykręt, Małgorzata Zarębska.

Zarząd miasta

Jacek Krywult – prezydent (19.11.2002–21.11.2018)

Zbigniew Michniowski – zastępca prezydenta (21.11.2002–20.03.2015)

Waldemar Jędrusiński – zastępca prezydenta (27.11.2002 – nadal)

Lubomir Zawierucha – zastępca prezydenta (7.12.2010 – nadal)

Przemysław Kamiński – zastępca prezydenta (23.03.2015 – nada)

sekretarz miasta – Grzegorz Tomaszczyk (1.01.2007 – nada)

skarbnik Mmiasta – Anna Łakomska (1.01.1993 – nadal)

2015

CO NA DROGACH, CO W PROJEKTACH?

O tym w jakich realiach i z jakimi oczekiwaniami musiało się mierzyć MZD w 2015 roku, świadczy poniższa informacja umieszczona w prasie w marcu.

Pierwszym z zadań, na które MZD ma zapewnione środki w budżecie miasta, będzie kontynuacja przebudowy ul. Sobieskiego, na odcinku od ul. Wołyńskiej do ul. Kupieckiej, co zakończy modernizację ul. Sobieskiego w Starym Bielsku. Ostatni przebudowywany odcinek otrzyma wszystkie parametry, jakie mają pozostałe, wykonane w latach poprzednich. Przetarg na wykonawstwo tej inwestycji już został ogłoszony. MZD ma też koncepcję modernizacji ul. Sobieskiego, począwszy od ronda w kierunku centrum, ale to zadanie na lata przyszłe.

Drugie z zadań, które długo już czekało na realizację, to przebudowa ul. Zapory i Tartacznej w Wapienicy. Ta inwestycja rozpocznie się od miejsca przed nowym parkingiem i od przebudowy mostu nad Wapieniczanką. Jest bowiem szansa na otrzymanie dofinansowania w ramach programu z rezerwy budżetowej państwa, który preferuje obiekty mostowe. Wniosek został już złożony, a zadanie jest niemal gotowe, by ogłosić przetarg na realizację. Potem ogłoszony zostanie przetarg na przebudowę kolejnych etapów całej ul. Zapory – aż do skrzyżowania z ul. Jaworzańską. Obecnie finansowanie tej inwestycji zostało zapewnione na lata 2015–2018 – do skrzyżowania z ul. Kopytko. Jak długo potrwa w rzeczywistości ta realizacja, pokażą wyniki przetargu i możliwości wykonawców. Korzystne finansowo i terminowo oferty mogą w znaczący sposób przyspieszyć całą realizację, MZD nie wyklucza również możliwości pozyskania środków zewnętrznych.

Jest duża szansa na dofinansowanie – w ramach programu dla dróg lokalnych – przebudowy ul. Sikornik i Rejtana. To zadanie jest już po przetargu, który był pierwszym ogłoszonym przez MZD w 2015 roku. Ulica Sikornik uzyska nową nawierzchnię i chodniki, skorygowana zostanie sygnalizacja przy wlocie na ul. Partyzantów.

– W tym roku wszystkie gminy zwalniają tempo inwestycji drogowych z powodu przerwy w dopływie środków unijnych, więc wykonawcy oferują bardzo niskie ceny. To jest korzystne, ale też jednocześnie budzi niepokój, czy za tak niskie kwoty firmy będą w stanie wykonać te prace. Dlatego bardzo starannie przyglądamy się ofertom – mówi dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg w Bielsku-Białej Wojciech Waluś.

Ogłoszony też został przetarg na wykonanie chodnika wzdłuż ul. Filarowej. Jest ona bardzo ruchliwa, a chodnika nie posiada, co stwarza spore niebezpieczeństwo, zwłaszcza że tamtędy młodzi chodzą do szkoły.

W tym roku będą jeszcze prowadzone prace w okolicy lotniska. Wkrótce należy się spodziewać ogłoszenia przetargu na wybudowanie nowego traktu dla amatorów jazdy na rolkach, równoległego do niezwykle popularnej, już istniejącej ścieżki rowerowej, by nie dochodziło do kolizji pomiędzy użytkownikami tego traktu. Udało się pozyskać teren od lotniska. Trwają kolejne rozmowy miasta z aeroklubem, bo miasto chce przedłużyć ulubioną trasę rowerową tak, aby okrężała lotnisko.(. .)

Drogowców spotkamy też w tym roku w Olszówce, gdzie planowana jest budowa nowego mostu w ciągu ul. Miłej – w ramach sukcesywnie realizowanego programu przebudowy obiektów mostowych w naszym mieście. Z kolei na starówce przebudowane zostaną schody pomiędzy pl. św. Mikołaja i ul. Sikorskiego.

Jednak MZD koncentruje się w tej chwili na zadaniach o wiele poważniejszych i trudniejszych, które mają szansę otrzymania dofinansowania z Unii Europejskiej. Jedno z nich to moderni-

zacja ul. Cieszyńskiej i Międzyrzeckiej. Choć to jedno zadanie, ma różne stopnie zaawansowania. Na przebudowę ul. Międzyrzeckiej MZD uzyskało już zgodę, są tylko jeszcze rozpatrywane ostatnie odwołania od tej decyzji. Natomiast pierwotny projekt przebudowy ul. Cieszyńskiej spotkał się z dużymi problemami.

– Projekt był uzgadniany i konsultowany na różnych szczeblach, daliśmy możliwość wypowiedzenia się mieszkańcom. To opóźniło prace, ale mogliśmy wiele wniosków wprowadzić do projektu. Jego ostateczny kształt różni się od pierwotnego w wielu miejscach i myślę, że to rokuje dobrze przy uzyskiwaniu pozwolenia na realizację. O wielu trudnych problemach rozmawialiśmy wcześniej. Liczymy, że łatwiej będzie wykupić tereny, a mieszkańcy wiedzą z wyprzedzeniem, jak będzie wyglądać ta realizacja. Kilkadziesiąt uwag i wniosków już wprowadzono do projektu. Zostały również uwzględnione postulaty, by niektóre skrzyżowania zamienić w ronda turbinowe, które cieszą się coraz większą popularnością. Słusznie, bo zajmują mniej miejsca niż tradycyjne skrzyżowania, a niejednokrotnie lepiej komunikują przyległe tereny. Stanowią również naturalne elementy ograniczające rozwijanie nadmiernych prędkości i ułatwiają ruch poprzeczny. Nie można ich jednak budować na zbyt pochylonym terenie, a ul. Cieszyńska jednak biegnie po mocno zróżnicowanym terenie. Ulica Cieszyńska będzie dwupasmowa i dwujezdniowa, ale ograniczyliśmy do minimum tzw. drogi serwisowe. Trzeba powiedzieć, że szereg wprowadzonych zmian musi jeszcze uzyskać zgodę ministra infrastruktury i rozwoju na odstępstwa od obowiązujących przepisów. Będziemy się o to starać – mówi Wojciech Waluś. MZD zakłada, że projektowanie zakończy się w sierpniu, potem będzie trzeba uzyskać pozwolenie na budowę, które jest niezbędne, by starać się o unijne dofinansowanie. Zadanie Cieszyńska/Międzyrzecka zostało wpisane na zamkniętą listę programu regionalnego, ale – jak wyjaśnia dyrektor – nie gwarantuje to jeszcze otrzymania dofinansowania, bo projektów z województwa jest więcej niż środków przeznaczonych na ich sfinansowanie.

– Jeśli wszystko pójdzie pomyślnie, przetarg będziemy ogłaszać w 2016 r., przy czym realizację zaczynać będziemy od ul. Międzyrzeckiej – mówi dyrektor.

Drugim dużym zadaniem będzie przebudowa ulicy Krakowskiej i Żywieckiej. Zadanie to też zostanie już wstępnie zakwalifikowane do dofinansowania unijnego, natomiast miasto czeka na ogłoszenie możliwości składania wniosku. MZD od dawna je przygotowuje, teraz musi jednak dokonać aktualizacji tych projektów, bo w międzyczasie straciły ważność uzgodnienia branżowe, jak również trzeba uwzględnić np. dojazd do stadionu czy też fakt, że część ul. Żywieckiej – po oddaniu obwodnicy wschodniej – straciła status drogi krajowej, a tylko drogi krajowe mogą dostać dofinansowanie unijne. Dla tego fragmentu ul. Żywieckiej (od węzła Mikuszowice w stronę Wilkowic) trzeba szukać innych źródeł finansowania. MZD chce być gotowy z projektem i uzyskać pozwolenie na budowę z końcem 2015 r., czyli realizacja tego zadania to też kwestia kolejnych lat.

– W tym roku koncentrujemy się na zadaniach, które mają szansę na dofinansowanie zewnętrzne. Nie wykluczamy, że w trakcie roku pojawią się jakieś nowe możliwości. Skutecznie aplikujemy o takie nowe środki. Tak udało się np. w zeszłym roku przebudować most w ciągu ul. Kwiatkowskiego – podkreśla W. Waluś.

Środki na bieżące utrzymanie dróg MZD posiada w wysokości umożliwiającej realizację prac drogowych na poziomie 2014 roku i w takim samym standardzie.

– Obecnie prace prowadzone są w ograniczonym zakresie, z uwagi na ciągle jeszcze niesprzyjające warunki atmosferyczne, a także remonty i przeglądy wytwórni mas bitumicznych. Zakładamy pełną gotowość do rozpoczęcia prac remontowych w pierwszej połowie marca. Mamy nadzieję, że zima do tego czasu będzie w odwrocie, inaczej terminy tych prac jeszcze ulegną korekcie – mówi W. Waluś.

RADA MIEJSKA W SPRAWIE WAŻNYCH DRÓG

Samorząd z dużym zainteresowaniem śledził decyzje władz centralnych dotyczące naszego regionu. 24 marca podczas VI sesji tej kadencji Rada Miejska jednogłośnie przyjęła stanowisko w sprawie ujęcia w Rządowym Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 drogi ekspresowej S1 Kosztowy – Bielsko–Biała i drogi S69 Bielsko–Biała – granica państwa. Stanowisko zostało skierowane do prezesa Rady Ministrów Ewy Kopacz. Oto jego treść:

Szanowna Pani Premier, z dużym zaskoczeniem przyjęliśmy ogłoszony w grudniu 2014 roku Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023.

Rada Miejska Bielska–Białej wyraża swój zdecydowany sprzeciw wobec przesunięcia na listę rezerwową budowy dróg S1 Kosztowy – Bielsko–Biała oraz S69 Bielsko–Biała – granica państwa (obejście Węgierskiej Górki).

Pragniemy zwrócić uwagę na fakt ogromnego natężenia ruchu na drogach łączących nasze miasto zarówno z Katowicami, jak i Krakowem. Są to bardzo popularne szlaki komunikacyjne wśród mieszkańców Śląska i Małopolski, ale także wśród turystów z innych rejonów kraju. Bielsko–Biała pozostaje bowiem od lat głównym węzłem tranzytowym dla wszystkich podróżujących w kierunku beskidzkich kurortów, a także dalej – w stronę Czech i Słowacji.

Należy ponadto podkreślić, że obecne natężenie ruchu na drodze z Bielska–Białej do Katowic bliskie jest poziomowi nasycenia, a według prognoz na rok 2025 wynosić ma ponad 60 tysięcy pojazdów na dobę, zaś na drodze DK 52 z Bielska–Białej do Krakowa 30–40 tysięcy pojazdów na dobę. Tymczasem na liście podstawowej Programu znalazły się arterie o znacznie mniejszym natężeniu ruchu.

W przypadku obydwu przesuniętych na listę rezerwową dróg zasadniczym celem ich budowy jest wyeliminowanie ruchu tranzytowego przez miejscowości przecinane przez te drogi, zwiększenie przepustowości i prędkości ruchu oraz poprawa jego bezpieczeństwa.

Trzeba również przypomnieć, że budowa drogi S69 była wielokrotnie w przeszłości przedmiotem rozmów na najwyższych szczeblach państwowych. O konieczności jej powstania mówili prezydenci Polski, Słowacji i Czech, a także kolejne rządy tych państw.

W świetle przedstawionych argumentów Rada Miejska Bielska–Białej wnioskuje o umieszczenie drogi S1 Kosztowy – Bielsko–Biała oraz drogi S69 Bielsko–Biała – granica państwa na podstawowej liście Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023.

Niniejsze stanowisko Rada Miejska Bielska–Białej postanawia przekazać także Ministrowi Infrastruktury i Rozwoju oraz Marszałkom Województw Śląskiego i Małopolskiego.

W maju rozpoczął się remont mostu w ciągu ul. Zapora i Tartacznej w Wapienicy. Od 15 czerwca zmieniono opłaty i teren Strefy Płatnego Parkowania w Bielsku–Białej.

ŚCIEŻKA DLA ROLKARZY

W sierpniu kosztem 558.635,37 zł. obok ścieżki pieszo–rowerowej przy lotnisku w Aleksandrowicach pojawiła się ścieżka dla rolników.

Zakres prowadzonych tam robót obejmował budowę w pełnej konstrukcji ścieżki tzw. rolnowiska z nawierzchnią z betonu asfaltowego o szerokości 3,5 m oddzielonego od istniejącego ciągu pieszo–rowerowego opaską separującą o szerokości 0,8 m. Zostało wykonane odwodnienie w postaci muldy i rowu odwadniającego od strony terenu Aeroklubu Bielsko–Bialskiego. Pas do jazdy na rolnikach został odseparowany od terenu lotniska ażurowym ogrodzeniem.

KOLEJNE DROGI JAK MARZENIE



Otwarcie ul. Sikornik

10 lipca Miejski Zarząd Dróg odebrał po remoncie dwie inwestycje drogowe. Szczególnie ucieszyli się z tego kierowcy jeżdżący przez centrum miasta w okolicy ulic Sikornik i Rejtana. Zakres prowadzonych tam prac obejmował odcinek ul. Sikornik od skrzyżowania z ul. N.M.P. Królowej Polski do ul. Rejtana oraz ul. Rejtana od skrzyżowania z ul. Sikornik do ul. Partyzantów.

W ramach wykonanych robót powstała jezdnia o nawierzchni z mieszanki mineralno-bitumicznej oraz chodniki z kostki betonowej o długości ponad 445 metrów. Zanim jednak do tego doszło, trzeba było dokonać rozbiórki istniejącej konstrukcji nawierzchni i chodników, a później przeprowadzić zasadnicze prace. Przy tej okazji przeprowadzona została także modernizacja sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ulic Rejtana i Partyzantów.

Prawie miesiąc przed czasem zakończono remont drogi wewnętrznej ogólnodostępnej na odcinku od ul. Wyzwolenia do ul. Orchidei. Obejmowało ono remont konstrukcji nawierzchni drogi oraz chodników. Wykonano także modernizację odwodnienia – istniejących studni i wpustów deszczowych. Pojawiło się również nowe oznakowanie



Otwarcie ul. Orchidei

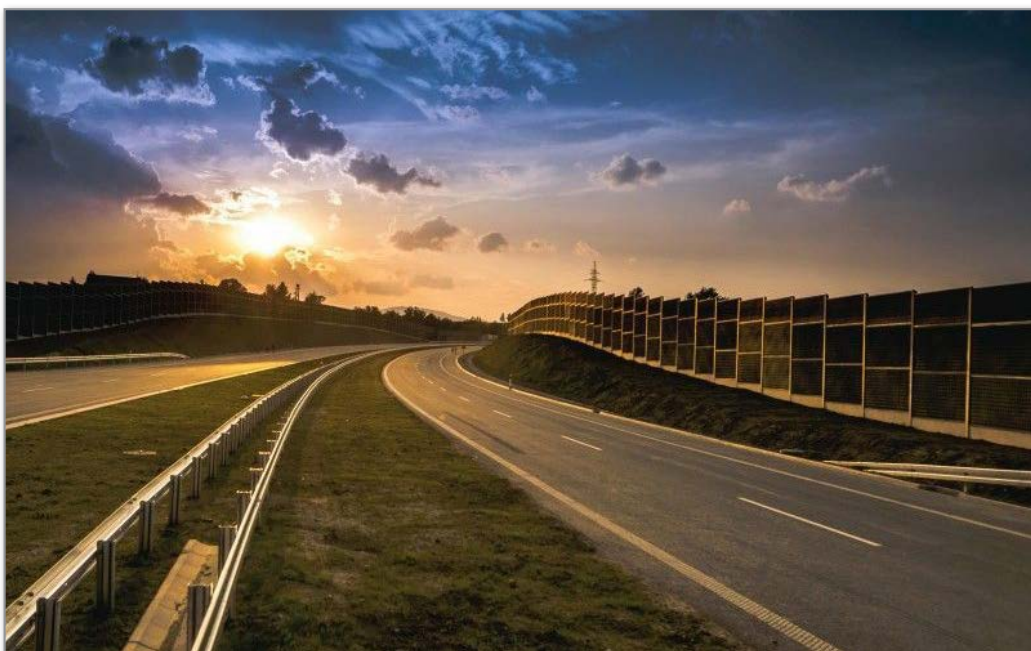
Z BIELSKA DO ŻYWCA SPRAWNIEJ

24 lipca oddano do ruchu ostatni odcinek budowanej drogi ekspresowej S-69 Bielsko-Biała – Żywiec, o łącznej długości 15,56 km. Kierowcom udostępniono 9,41 km nowej drogi, od węzła Buczkowice do Żywca, co pozwoliło na wydatne skrócenie przejazdu.

Kierujący zyskali bezpieczną i komfortową drogę o dwóch szerokich 10-metrowych jezdniach złożonych z dwóch pasów ruchu, o szerokości 3,5 m każdy, wraz z pasem awaryjnym o szerokości 2,50 m. Bezpieczny wjazd i wyjazd na drogę ekspresową umożliwiają cztery węzły drogowe: Wilkowice, Buczkowice, Łodygowice oraz Żywiec.

W ramach realizacji tego odcinka od węzła Buczkowice do Żywca wybudowano: 3 mosty, 9 wiaduktów, 1 estakadę, 2 kładki, 15 przepustów skrzynkowych i 22 przepustów rurowych.

Każdy, kto przejechał tę trasę z pewnością przychylił się do oceny, że jest to jedna z piękniejszych nowych tras widokowych w naszym kraju – donosiła prasa.



Droga do Żywca

NA DROGACH WIĘCEJ PRAC NIŻ PLANOWANO MOSTEM ŁATWIEJ

24 września dobiegła końca prowadzona przez Miejski Zarząd Dróg inwestycja pn. „Rozbudowa ul. Zapora i ul. Tartacznej wraz z budową mostu,„. Inwestycja rozpoczęła się w maju i była prowadzona przy całkowitym zamknięciu dla ruchu tego odcinka ulicy. Zamierzenie budowlane obejmowało zakresem w szczególności rozebranie istniejącego mostu na rzece Wapienica i budowę nowego mostu jedno-przęsłowego o długości 18,70 m, szerokości 14,70 m, klasa obciążenia A. Przy okazji wykonano roboty regulacyjne w korycie rzeki i tymczasową kładką dla pieszych. Wykonano roboty drogowe na odcinku ok. 110 m, budowę kanalizacji deszczowej oraz przebudowano urządzenia elektroenergetyczne i oświetlenia ulicznego. Dodatkowo wybudowano odcinek sieci szerokopasmowej oraz dokonano zabezpieczenia sieci teletechnicznej, gazowej i wodociągowej.

W ramach inwestycji powstał most długości blisko 19 metrów i mający ponad 14 metrów szerokości.

22 września decyzją Rady Miejskiej rondo przy zbiegu ul. Hałcnowskiej, Wyzwolenia, Janowickiej otrzymało imię Małgorzaty Wójcik.

XX ZJAZD DROGOWCÓW MIEJSKICH

Ponad 170 uczestników brało udział w ogólnopolskim XX Zjeździe Drogowców Miejskich, który odbywał się w Hotelu Dębowiec. Cykliczne spotkania zarządców dróg miejskich stanowią ogólnopolskie forum dyskusyjne służące wymianie doświadczeń i poglądów dotyczących kierunków rozwoju drogownictwa miejskiego. Tegoroczny zjazd miał na celu m.in. zaprezentowanie tematyki związanej z wdrażaniem inteligentnych systemów transportowych w miastach, a także problematyki finansowania takich inwestycji, szczególnie w świetle nowego okresu programowania Unii Europejskiej – pisała prasa.



Październik 2015 r. XX zjazd drogowców miejskich

Prezydent Jacek Krywult zaprezentował mapę drogową miasta, przedstawił jak zmieniło się Bielsko-Biała w ostatnich latach, gdy chodzi o liczbę i jakość dróg i przypomniał, że dzisiaj stolica Podbeskidzia ma nie tylko ponad 30 rond, ale jako jedno z nielicznych miast w Polsce ma dwie obwodnice.

– Zjazdy są cyklicznymi spotkaniami drogowców miejskich na których poznajemy nowe technologie i zapoznajemy się dobrymi praktykami jak również wymieniamy doświadczenia. Ten jubileuszowy zjazd łączy się z naszym jubileuszem MZD, jednak my nie będziemy na tym skupiać lecz w sposób szczególny zajmować się będziemy nowoczesnymi inteligentnymi rozwiązaniami Systemów Transportowych. Zapoznawać się będziemy nie tylko z teoretycznymi rozwiązaniami, ale również z praktycznymi wdrożeniami na przykład sterowania ruchem. Wszystko ulega ciągłym zmianom. Nowoczesne technologie pozwalają na to, o czym kilka lat temu mogliśmy tylko marzyć. Rozpoznawanie samochodów czy też identyfikacja tablic samochodowych daje nowe możliwości zarządzaniem ruchem i budowanie całego nowoczesnego systemu. To jest wielkie wyzwanie i wiąże się z dużymi kosztami, z tego powodu przygotowujemy się

do aplikowania o środki zewnętrzne – informował Wojciech Waluś, dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg w Bielsku-Białej.

Tematem poszczególnych sesji były m.in. Inteligentne systemy transportowe jako instrument poprawy funkcjonowania systemu transportowego miast czy Systemy sterowania ruchem czasu rzeczywistego na przykładzie wybranych wdrożeń w Polsce. Wśród nowości pojawiły się prezentacje systemu naprowadzania na parkingi w miastach oraz kreowanie ruchu w mieście poprzez systemy nawigacyjne. Dyskutowano również o przepisach techniczno-budowlanych w drogownictwie, a na koniec przyjęto wnioski, które skierowano do właściwych adresatów.

NOWE ODCINKI DRÓG I NOWY PARKING

Z początkiem listopada zakończyły się cztery drogowe przedsięwzięcia – remont ul. Najświętszej Marii Panny Królowej Polski, rozbudowy ul. Piekarskiej i Pikowej oraz budowa parkingu w Lipniku. Ponad 900 tys. zł kosztował remont bardzo wyeksploatowanej już ul. NMP Królowej Polski – od ul. Cieszyńskiej do ul. Sikornik. Na odcinku długości około 400 m wymieniono całą konstrukcję nawierzchni jezdni o szerokości 5 m. Nierówną kostkę brukową zamieniono na asfalt. Wymieniono nawierzchnię obustronnych chodników, wyremontowano nawierzchnię zjazdów indywidualnych i publicznych, które zostały pokryte kostką betonową. Podobnie wymienione zostały wpusty deszczowe, a istniejąca infrastruktura sieci uzbrojenia podziemnego została wyregulowana. Zabezpieczono też skarpy przed osuwaniem się. Prace na tej ulicy trwały od 3 września.

Przy ul. Wapiennej budowana była nowa siedziba dla Komendy Miejskiej Policji. Miasto ze swojej strony rozbudowało w tej okolicy drogi dojazdowe – ul. Piekarską i Wapienną. Zakres prowadzonych tam robót obejmował wymianę konstrukcji nawierzchni jezdni wraz z ujednoceniem przekroju poprzecznego do szerokości 6 m i wzmocnieniem podłoża gruntowego, budowę jednostronnego chodnika o szerokości 2,5 m, budowę 2,5-metrowych zatok postojowych oraz przebudowę zjazdów. Wykonano też odwodnienie, przebudowano kolidujące elementy sieci teletechnicznej wraz z zabezpieczeniem istniejącej sieci szerokopasmowej. Przebudowane zostało oświetlenie uliczne, zabezpieczono też skarpy. Koszty tych robót to kwota 1.800 tys. zł, a prace trwały od początku sierpnia.

Kolejna inwestycja to rozbudowa ul. Pikowej na odcinku od skrzyżowania z ul. Górską do skrzyżowania z projektowaną drogą o roboczej nazwie Nowo-Bierna. Istniejącą jezdnię rozbudowano do szerokości 5 m, powstał jednostronny dwumetrowy chodnik. Wykonane zostały nowe zjazdy do posesji oraz kanalizacja deszczowa wraz z wpustami ulicznymi. Wody opadowe odprowadzone zostały do separatora, a następnie do potoku Straconka. Jednocześnie Aqua SA wykonała kanalizację sanitarną. Przebudowie podlegały też sieci – energetyczna, oświetleniowa, teletechniczna, wodociągowa i gazowa. Koszt rozbudowy drogi po stronie Miejskiego Zarządu Dróg to 1.100 tys. zł, kanalizacja sanitarna kosztowała 84 tys. zł.

Z kolei w Lipniku przy ul. Skowronków, w ramach Budżetu Obywatelskiego na rok 2015, Miejski Zarząd Dróg zbudował parking. Projekt zgłoszony do budżetu jako ogólnomiejski, nosił nazwę „Bezpieczny parking – zapewnienie bezpieczeństwa komunikacyjnego”, jego autorem był Maciej Zuber. W efekcie zakończonych w październiku robót powstało 31 miejsc parkingowych, w tym dwa dla kierowców niepełnosprawnych. Powierzchnia parkingu to 1638 m². Koszt prac budowlanych wyniósł 463 tys. zł.

LOKALNIE LEPIEJ

Po dużych inwestycjach drogowych przyszedł czas na lokalne zadania, które w zasadniczy sposób poprawiły jakość poruszania się po mieście. W połowie grudnia 2015 roku oddano cztery zadania drogowe.

Przeprowadzono remont drogi wewnętrznej ulicy Nehrebeckiego w Bielsku-Białej przejętej w trwałe Zarząd MZD wraz z poprawą systemu odwodnienia. Zakres remontu obejmował wykonanie stabilizacji istniejącej konstrukcji nawierzchni ul. Nehrebeckiego oraz poszerzenie jezdni do 5 m, wykonanie nowych warstw bitumicznych oraz zabudowy obustronnych krawężników betonowych, wykonanie zjazdów indywidualnych i publicznych dla obsługi przyległych terenów i odwodnienia drogi wraz z budową odcinka kanalizacji deszczowej. Wartość robót wyniosła ok. 505.000 zł brutto.

Kolejnym elementem systemu drogowego była przebudowa ulicy Krasińskiego i ul. Kącik w Bielsku–Białej od ul. Sienkiewicza do ul. Nad Niprem. Modernizacja ta polegała na wymianie warstw nawierzchni i podbudowy. Ujednolicono szerokość drogi do 7,0 m, a chodniki pozostawiono o szerokości zmiennej. Przebudowano infrastrukturę drogową, zjazdy publiczne i indywidualne oraz wybudowano wyniesione skrzyżowanie z ul. Modrzewskiego. Długość przebudowanej drogi to około 226 m.

Na ul. Kącik została wymieniona nawierzchnia oraz pozostałe warstwy konstrukcyjne. Przebudowana została infrastruktura techniczna drogowa oraz zabezpieczono sieci uzbrojenia technicznego. Długość przebudowy ciągów drogowych ul. Kącik południowego i północnego to ok. 89 m.

W trakcie prac został poprawiony stan urządzeń gestorów sieci kanalizacji sanitarnej oraz kabli energetycznych i gazu, na zlecenie właścicieli urządzeń. Wartość wykonanych robót to około 1.350.000 zł brutto.

W grudniu też zakończono przebudowę ul. Sikorskiego. Zakres robót obejmował wymianę pełnej konstrukcji nawierzchni jezdni i chodników. W jezdni została zabudowana z kostka granitowa odzyskana po demontażu. Chodniki wykonano z nowych płyt granitowych. Wymienione i uzupełnione zostało odwodnienie ulicy. Długość przebudowanej drogi to 153 m.

Przedtem Rozdzielnia Gazu Bielsko–Biała przebudowała na całej długości ulicy gazociąg, natomiast AQUA przebudowała ok. 30–metrowy odcinek kanalizacji ogólnospławnej i wyremontowała wszystkie studnie rewizyjne. Wyremontowała również komorę wodociągową przy skrzyżowaniu z ulicą Cieszyńską. Wartość robót wyniosła 755 tys. zł brutto.

W stolicy Podbeskidzia pojawiało się też kolejne rondo. Powstało ono podczas pierwszego etapu rozbudowy ulicy Kowalskiej. Planowany termin zakończenia całości zadania inwestycyjnego wyznaczono na 30 października 2016 r.

2016

W tym roku do zarządu MZD wszedł Szymon Oleksiuk, zatrudniony od 1 czerwca 2016 r. na stanowisku zastępcy dyrektora ds. transportu.

STYCZEŃ

15 stycznia przed Ratuszem przy wjeździe na parking przy ul. Dmowskiego ustawiono szlabany. Na parkingu został uruchomiony elektroniczny system poboru opłat za postój, składający się ze szlabanów wjazdowego oraz wyjazdowego, dwóch terminali i automatycznej kasy biletowej.

PARKINGI I TUNEL

Miejski Zarząd Dróg ogłosił przetarg na wykonanie projektu parkingów wielopoziomowych przy ulicy Lwowskiej i Krakowskiej. W założeniu miałyby one obsługiwać Stadion Miejski i Beskidzkie Centrum Onkologii.

W marcu Miejski Zarząd Dróg rozstrzygnął przetargi na projekt parkingu przy ul. Kopernika oraz wykonanie projektu budowy parkingów wielopoziomowych przy ulicy Lwowskiej i Krakowskiej wraz z tunelem pod ul. Lwowską.

MODEL RUCHU DLA MIASTA BIELSKO–BIAŁA

MZD zlecił w 2014 r. zespołowi pracowników Politechniki Śląskiej w Gliwicach wykonanie Modelu ruchu dla miasta Bielsko–Biała. 18 lutego 2016 r. w Ratuszu odbyła się prezentacja modelu, w której uczestniczyli przedstawiciele wszystkich instytucji miejskich, które w swojej pracy stykają się z tym zagadnieniem.

– *Celem tego projektu była diagnoza stanu istniejącego, szczególnie w zakresie możliwości wpływu na zmiany w zachowaniach i preferencjach komunikacyjnych użytkowników systemów transportowych Bielska–Białej. Diagnoza oraz uzyskane na jej podstawie narzędzie daje miastu szansę aplikować o zewnętrzne środki finansowe w ramach dostępnych programów unijnych dotyczących rozwoju systemu transportowego w mieście, ze szczególnym akcentem na inteligentne zarządzanie siecią dróg* – informował Wojciech Waluś, dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg.

Do opracowania Modelu Ruchu konieczne było wykonanie badań w gospodarstwach domowych, badania ankietowe kierowców i pomiar natężenia ruchu na kordonie miasta, pomiar natężenia ruchu w punktach ekranowych linii kolejowych, pomiary ruchu w węzłach sieci transportowej, badania generacji ruchu przez centra handlowe i parkingi wielkopowierzchniowe, pomiary liczby pasażerów w pojazdach komunikacji zbiorowej, badania ruchu podróżnych na dworcach autobusowych i kolejowych, badania ankietowe pasażerów komunikacji publicznej na kordonie miasta, badania ruchu towarowego wewnątrz miasta, opracowanie wyników badań i pomiarów, wykonanie komputerowego modelu ruchu wraz ze stosownymi prognozami ruchu, opracowanie analiz ruchu oraz dostawa niezbędnego oprogramowania.

– Opracowany model transportowy dla miasta Bielsko–Biała to nowoczesne narzędzie, które pozwala określić wartości wielu wskaźników w różnych sytuacjach ruchowych. Ponadto na jego podstawie opracowano prognozy ruchowe dla określonych horyzontów czasu, przy założeniu różnych scenariuszy rozwoju systemu transportowego miasta – przekonywał dyr. Wojciech Waluś.

Przykładowe możliwości, które można uzyskać dzięki dostarczonemu oprogramowaniu do modelowania ruchu to m.in.:

- bazy danych do analiz w transporcie indywidualnym dla pomiarów ruchu, klas technicznych dróg, organizacji ruchu jednokierunkowego, organizacji ruchu towarowego, oznakowania pionowego, ograniczeń prędkości, przepustowości odcinków, liczby miejsc parkingowych, czynników wpływających na powstawanie i przyciąganie podróży, rozkłady jazdy dla linii publicznego transportu zbiorowego, przebieg linii publicznego transportu zbiorowego,
- analizy rozwiązań w infrastrukturze transportowej m.in. w zakresie budowy nowych odcinków dróg, budowy nowych skrzyżowań drogowych, zmiany parametrów techniczno–eksploatacyjnych odcinków i skrzyżowań drogowych, porównania projektowanych rozwiązań przed i po wprowadzeniu zmian,
- analizy w zakresie zmiany popytu na transport m.in. w zakresie budowy nowych obiektów generujących ruch (np. centra handlowe, zakłady produkcyjne), budowy nowych osiedli mieszkaniowych, likwidacji obiektów generujących ruch (szkół, szpitali, centów handlowych),
- analizy w transporcie indywidualnym m.in. w zakresie zamknięć drogowych, wprowadzenia ruchu jednokierunkowego, zmian w organizacji ruchu na pojedynczym skrzyżowaniu, wprowadzenia ograniczeń w ruchu np. w centrach miast, wdrożenia skoordynowanych ciągów ruchu, analizy zakłóceń w ruchu (zestawienie stopnia wykorzystania przepustowości i prędkości), wprowadzenia opłat za przejazd przez miasto dla samochodów ciężarowych,
- analizy w transporcie publicznym m.in. w zakresie funkcjonowania linii publicznego transportu zbiorowego, liczby przewożonych pasażerów, wprowadzenia do obsługi nowych środków transportowych, wprowadzenia nowych linii transportu publicznego, określenia częstotliwości dla publicznego transportu zbiorowego, projektowania rozkładów jazdy, oceny rozwiązań preferencji obsługi autobusów poprzez utworzenie buspasów, funkcjonowania przystanków publicznego transportu zbiorowego, projektowania lokalizacji nowych przystanków transportu publicznego,
- przygotowanie danych w ramach studiów wykonalności m.in. w zakresie zestawień pracy przewozowej dla poszczególnych rodzajów pojazdów, długości poszczególnych odcinków, prędkości na poszczególnych odcinkach, przepustowości dla poszczególnych odcinków, natężenia ruchu dla poszczególnych odcinków, potoków pasażerów, udziału liczby podróży realizowanych w godzinach szczytu w dobie, prognozowanych wartości dla czynników ruchotwórczych, średniej odległości podróży, średniego czasu podróży, mapy sieci drogowo–ulicznej w poszczególnych horyzontach prognozy z zaznaczeniem kategorii dróg, więźby ruchu – np. dla ruchu tranzytowego, mapy rozkładu potoków ruchu na sieć transportową dla planowanych inwestycji w poszczególnych horyzontach prognozy dla wariantu inwestycyjnego i bezinwestycyjnego.

Przedstawione powyżej przykłady zastosowania zrealizowanego w 2015 roku Modelu Ruchu dają na chwilę obecną obraz olbrzymich możliwości w zakresie planowania układu transportowego Bielska–Białej przy pomocy nowego narzędzia. Ich ostateczny zakres wynikać będzie zawsze z aktualnych potrzeb, których rozwiązanie zagwarantuje miastu zrównoważony rozwój.

ŚCIEŻKA OPASAŁA LOTNISKO

14 lipca oficjalnie nastąpiło przedłużeniu trasy rowerowo–pieszej wokół lotniska o dalsze 2080 m. Stanowi ona obecnie zamknięty okrąg.



Ścieżka rowerowa koło lotniska

– Trasa rowerowa nie jest dedykowana zawodowcom, którzy przemierzają dziesiątki kilometrów, jest raczej dla rodzin, dzieci i osób starszych, więc przy tej pętli zlokalizowaliśmy dwa średniej wielkości placzki, gdzie można sobie odpocząć, są też ławki wzdłuż ścieżki spacerowej – mówił podczas otwarcia zastępca dyrektora Miejskiego Zarządu Dróg Andrzej Kosteński.

Nowa trasa została wybudowana w ramach za-

dania pod nazwą „Przedłużenie ścieżki rowerowej wokół lotniska w Bielsku–Białej – II etap”, co pozwoliło uzyskać pętlę o długości 3040 m. Nowa ścieżka rowerowa o nawierzchni bitumicznej ma szerokość 3 m, wzdłuż niej, oddzielony opaską o szerokości 0,80 m, biegnie chodnik z kostki betonowej o szerokości 2 m. Ciąg ten wyposażony został w ławki, kosze na śmieci, stojaki dla rowerów, zbudowano też dwie zatoki do zawracania oraz miejsca do wypoczynku. Od strony lotniska ścieżkę okala 2,5–metrowe ogrodzenie. Trasa została oświetlona. Wykonawcą robót budowlanych była firma Wikos, a wartość robót to kwota około 3,5 mln zł.

NOWY PARKING PRZY BRONIEWSKIEGO

Za ponad 1.300.000 zł powstał w mieście nowy, duży parking przy ul. Broniewskiego. Odebrano go 12 lipca. Była to pierwsza z inwestycji, które zostały pomyślane jako parkingowe zaplecze dla nowego Stadionu Miejskiego.

Z prasy: Obiekt przy ul. Broniewskiego może przyjąć 160 samochodów osobowych, dla autobusów wydzielono 5 miejsc, na niebiesko pomalowane są miejsca dla 10 samochodów osób niepełnosprawnych.

Budowę tego parkingu, którą Miejski Zarząd Dróg zlecił firmie wyłonionej w przetargu, rozpoczęto od budowy kanalizacji deszczowej, przebudowy sieci sanitarnej, przełożenia sieci szerokopasmowej i zabezpieczenia innych sieci na odcinkach, które kolidowały z inwestycją.

Na koniec wykonano nawierzchnię z asfaltu na odpowiedniej podbudowie, wyznaczono liniami miejsca do parkowania, wybudowano jednokierunkowe zjazdy z ul. Broniewskiego. Wjazd na parking odbywa się po stronie północno–wschodniej (bliżej ronda), natomiast wyjazd z parkingu jest możliwy po stronie południowo–wschodniej (bliżej placu targowego). Od strony południowej, zachodniej oraz północnej parkingu zaprojektowano chodnik o szerokości 1,5 m. Wszystkie prace wykonane zostały w całości i w terminie. 14 lipca odbyło się oficjalne otwarcie parkingu. Obiekt służy już w pełni przyjeżdżającym na targowisko czy do pobliskich sklepów czy instytucji.

Z tego parkingu wkrótce będą mogli korzystać kibice przyjeżdżający na mecze rozgrywane na miejskim stadionie.

PLANY DOTYCZĄCE UL. CIESZYŃSKIEJ

Każdy, kto w godzinach szczytu musi korzystać z ul. Cieszyńskiej, wie, ile czasu i nerwów trzeba stracić, aby przemierzyć tę arterię. W 2016 r. ogłoszono czas na zmiany. Protesty i procedury sprawiły, że przez długi czas inwestycja nie mogła ruszyć z miejsca, podobnie jak wcześniejsze wielkie inwestycje

drogowe, o czym, drogi Czytelniku, przeczytałeś już na łamach tego opracowania. Warto szerzej opisać plany związane z tą arterią, bo wywołały falę protestów.



Ul. Cieszyńska

niektórych skrzyżowań, a to na tym odcinku tworzą się największe korki. Ponadto odcinkowo brak odwodnienia ulicy lub brak drożnej kanalizacji deszczowej, co widać gołym okiem przy każdym większym deszczu.

Zmodernizowana droga będzie przebiegać w śladzie istniejącej ul. Cieszyńskiej. Według projektu, odcinek od granicy miasta do skrzyżowania z ulicami Międzyrzeczką i Światopełka ma przekrój jednojezdniowy dwupasowy. Zaprojektowano tam dodatkowo pas włączenia (przeplatania) ze stacji paliw, który przechodzi w dodatkowy pas na wlocie ronda Międzyrzecka. Po stronie północnej będzie chodnik, natomiast po stronie południowej – chodnik i ścieżka rowerowa. Zaprojektowano nowe skrzyżowanie z ul. Średnią i ul. Dzwonkową – z uwagi na zbyt bliską lokalizację sąsiadujących skrzyżowań zmieniono przebieg ul. Dzwonkowej i zostało zaprojektowane jedno skrzyżowanie czterowłotowe z wydzielonym dodatkowym pasem w ciągu ul. Cieszyńskiej w kierunku ul. Średniej. Poprawiono również parametry ulic Dzwonkowej i Zagajnik (Przy Torach).

W projekcie przewidziano dwie dodatkowe zatoki autobusowe, jedną przy ul. Cieszyńskiej w rejonie ronda z ul. Międzyrzecka oraz drugą przy ul. Dzwonkowej w rejonie skrzyżowania z ul. Cieszyńską.

Odcinek ul. Cieszyńskiej od skrzyżowania z ulicami Międzyrzeczką i Światopełka do ronda Niemena ma przekrój dwujezdniowy dwupasowy. Po stronie północnej powstanie chodnik, po stronie południowej chodnik i ścieżka rowerowa. Po południowej stronie ul. Cieszyńskiej znajdują się skrzyżowanie z ul. Jagienki i ul. Zniczową – dopuszczające jedynie skręty w prawo. Skrzyżowanie z ul. Regeera i ul. Jaworzańską zostało ostatecznie zaprojektowane jako rondo turbinowe. W rejonie skrzyżowania skorygowano geometrię przyległych ulic. Zlikwidowano skrzyżowanie z ul. Twórczą, a ul. Międzyrzecka włączono do nowego przebiegu ul. Regeera. Starodroże ulicy Regeera zakończono placem do zawracania. Skorygowano również przebieg ul. Słowiańskiej i włączono ją skrzyżowaniem do ul. Jaworzańkiej. Udrożniono też ulicę Celtycką.

Bezpośrednie włączenie ul. Zapłocie Duże do ul. Cieszyńskiej zostało zlikwidowane. Dojazd będzie odbywał się poprzez nowy układ z ul. Tańskiego. Odtworzono przystanki komunikacji miej-

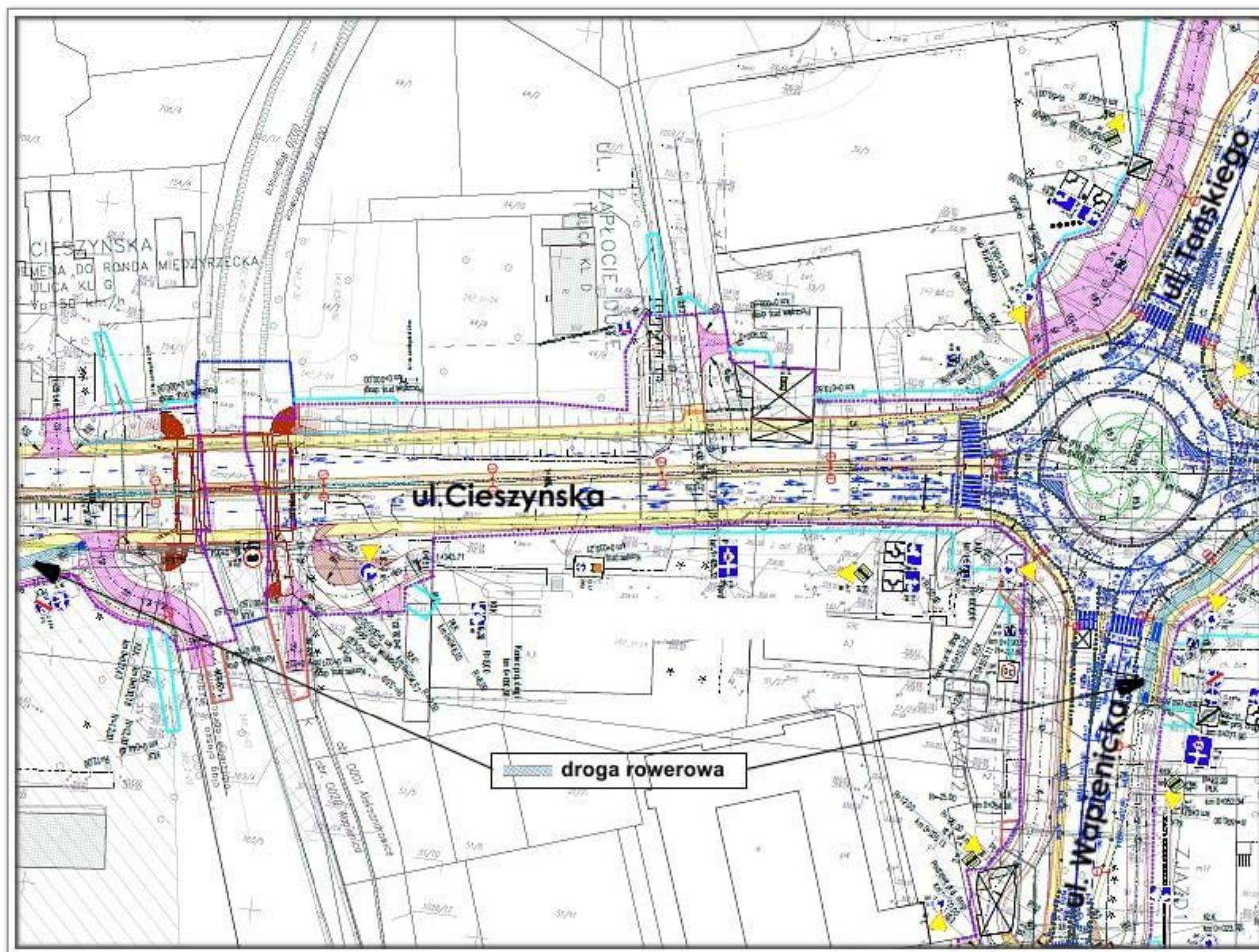
Miejski Zarząd Dróg ostrożnie szacował, że rozpoczęcie robót może nastąpić w 2017 r. Życie kolejno zweryfikowało te szacunki, ale o tym później.

Jak informowano, najważniejszym celem nowej inwestycji jest zwiększenie przepustowości i poprawa warunków ruchu w ciągu ul. Cieszyńskiej. Zakres prac projektowych przewiduje rozbudowę ulicy na odcinku długości 4 km 34 m. Zaplanowano budowę dwóch rond turbinowych na ulicy Cieszyńskiej oraz przebudowę istniejącego ronda Niemena. Przebudowane zostaną też istniejące skrzyżowania ul. Cieszyńskiej z ulicami: Średnią, Jagienki, Zniczową, Jaworzańską, Regeera, Wapienicką, Skrzydlewskiego, Nasienną, Spółdzielców, Saperów, Stawową, Szarotki, Klonową, Wrzosową, Jesionową, Agrestową, Brodzińskiego i Kwiatową. Zlikwidowane zostaną natomiast skrzyżowania z ulicami: Dzwonkową, Regeera, Zapłocie Duże, Wierzbową i Krzywą. Właściwie wszystkie ulice oraz wlot na rondzie Hulanka zostaną zmodernizowane.

Obecnie ul. Cieszyńska – od Hulanki do ronda Niemena (ul. Szarotki) – jest dwujezdniowa czteropasowa, natomiast na odcinku od ronda Niemena do granicy miasta ulica ta jest drogą jednojezdniową dwupasową z lokalnymi poszerzeniami w rejonie

skiej, korygując ich lokalizację, dostosowując do lokalizacji i konstrukcji rozbudowywanego przejścia podziemnego dla pieszych (ma być wydłużone i posiadać pochylnię dla niepełnosprawnych). Miejsce po zatoce autobusowej utwardzono w celu umożliwienia postoju pojazdów.

Na włączeniu nowoprojektowanej ulicy Tańskiego i Wapienickiej ostatecznie zostało zaprojektowane rondo turbinowe. Wzdłuż ulic poprowadzono jedno – lub obustronne chodniki. Ul. Tańskiego poprowadzono nowym śladem, łącząc z nowym odcinkiem drogi dojazdowej nr 2 oraz z ul. Krzywą dla zapewnienia dojazdów do posesji. Żeby zapewnić skomunikowanie infrastruktury drogowej po południowej stronie ul. Cieszyńskiej, w ciągu ul. Wapienickiej powstanie minirondo, łącząc w jednym miejscu lokalny ruch na ul. Wapienickiej. Dla zapewnienia dojazdu do firm działających w rejonie ronda przy ul. Wapienickiej zastały zaprojektowane zjazdy z odcinkami dróg wewnętrznych oraz ciągi pieszo-jezdne. Dodatkowo po północnej stronie, wzdłuż drogi wewnętrznej mają powstać miejsca postojowe.



Plan przebudowy ul. Cieszyńskiej

Równoległe do ul. Cieszyńskiej pomiędzy skrzyżowaniami z ul. Wapienicką i nowo projektowaną ul. Nowogościnną po południowej stronie zaprojektowano drogę dojazdową nr 1 dla zapewnienia dojazdu do przyległych posesji, łącząc ją z istniejącą ul. Wierzbową. Po stronie północnej wzdłuż drogi w tym samym rejonie powstanie zjazd publiczny, jednokierunkowy, równoległy do jezdni głównej (oddzielony podwójnym krawężnikiem) włączający się przed skrzyżowaniem. Zjazd ma obsługiwać przyległe nieruchomości, na których wykonywana jest działalność gospodarcza. Zaprojektowano też skrzyżowanie skanalizowane trójwlotowe z wydzieleniem dodatkowych pasów prawo – i lewo-skreću w ul. Nowogościnną. W ciągu ul. Nowogościnniej przewidziano budowę ronda o średnicy 34 m i dodatkowym bypasssem służącym jako pętla autobusowa.

Na skrzyżowaniu z ul. Skrzydlewskiego wydzielono dodatkowe pasy dla pojazdów skręcających w lewo. Relacje prawoskrętne będą odbywały się ze skrajnego pasa służącego również dla relacji na wprost. Ul. Skrzydlewskiego po północnej stronie wpisuje się w stan istniejący, natomiast po stronie południowej przewidziano sięgacz zakończony placem do zawracania. Odsunięto zjazd do myjni samochodowej oraz pawilonu handlowego poza obszar oddziaływania skrzyżowania. Pomiędzy

skrzyżowaniem z ul. Nowogóscinną a skrzyżowaniem z ul. Skrzydlewskiego zostały zaprojektowane dwie zatoki autobusowe.

Skrzyżowania z ul. Nasienną, z ul. Spółdzielców oraz z ul. Saperów zaprojektowano jako skrzyżowania na prawe skręty. W projekcie przewidziano zamknięcie skrzyżowania z ul. Smolną. Zostało zaprojektowane nowe przejście podziemne z przejazdem dla rowerów. Przejście to zostało wyposażone w dodatkowe pochylnie dla niepełnosprawnych. W rejonie przejścia zostały zaprojektowane zatoki autobusowe.

Na skrzyżowaniu z ul. Stawową i Szarotki znajduje się rondo Niemena. Zmieniono geometrię skrzyżowania, wykonując rondo turbinowe, poszerzając wloty na wszystkich kierunkach oraz wyloty w ciągu ul. Cieszyńskiej do dwóch pasów.

Odcinek ul. Cieszyńskiej od ronda Niemena do ronda Hulanka ma przekrój jedno–jezdniowy cztero–pasowy z obustronnymi chodnikami. Zaprojektowano skrzyżowanie na prawe skręty z ul. Klonową, skrzyżowanie skanalizowane z ul. Jesionową z wydzieleniem lewoskrętu oraz skrzyżowanie na prawe skręty z ul. Brodzińskiego. Utrzymano również, poprawiając geometrię, wloty na skrzyżowanie ulic Wrzosowej, Agrestowej, Jedności, Brodzińskiego i Kwiatowej; zachowując ruch jednokierunkowy – tylko wyjazd na prawe skręty w ulicę Cieszyńską.

Z uwagi na rozbudowanie wlotu ul. Szarotki oraz bliskie sąsiedztwo skrzyżowania z rondem Niemena, zostało zlikwidowane skrzyżowanie ul. Szarotki z ul. Cisową, wykonując place do zawracania. Wynikiem tego było udrożnienie ul. Klonowej w połączeniu z ul. Begonii. Zlikwidowano również istniejący zjazd do stacji paliw oraz marketu zlokalizowany w rejonie ronda Niemena na ul. Stawowej. Zjazd z nową drogą dojazdową został przesunięty powyżej skrzyżowania ul. Stawowej z ul. Podchorążych.

Skrzyżowania ul. Cieszyńskiej z ul. Jesionowa oraz z ul. Skrzydlewskiego będą wyposażone w sygnalizację świetlną. Przejścia dla pieszych w ciągu ul. Cieszyńskiej będą wyposażone w sygnalizację świetlną wzbudzaną. Do posesji będzie można dojechać przez przebudowane zjazdy lub poprzez inny układ dróg.

MODERNIZACJE ROKU 2015

24 sierpnia na Zamku Królewskim w Warszawie odbyło się uroczyste ogłoszenie wyników jubileuszowej, 20. edycji prestiżowego konkursu Modernizacja Roku. Wśród nagrodzonych nie zabrakło realizacji z Bielska–Białej. Za długoletni udział w konkursie miasto otrzymało specjalną statuetkę Modulator. Bielsko–Biała co roku, od 19 lat, aktywnie uczestniczy w kolejnych edycjach tego konkursu, w którym systematycznie otrzymuje wyróżnienia. Złotą statuetkę odebrał reprezentujący na gali bielski samorząd zastępca prezydenta miasta Przemysław Kamiński.



Modernizacja Roku 2016, Gala na zamku Królewskim, Wojciech Waluś odbiera nagrodę

– Pierwszy raz byłem obecny na tej imprezie i miałem przyjemność odebrać statuetkę za całokształt działalności naszego miasta w dziedzinie modernizacji jego zasobów przez samorząd lokalny. Bielsko–Biała jest związane z tym konkursem od wielu lat i było – co można powiedzieć z satysfakcją – najczęściej wymienianym miastem podczas uroczystości rozdania nagród. Docenione zostały też nasze firmy wykonawcze – powiedział po powrocie Przemysław Kamiński.

Za całokształt działalności wyróżniony też został Miejski Zarząd Dróg w Bielsku–Białej, który zgłaszał do tego konkursu modernizację węzła Hulanka czy ul. Wyzwolenia.

WIDOCZNY ZNACZY BEZPIECZNY

Na przejściu dla pieszych w dzielnicy Mikuszowice Krakowskie zainstalowano tzw. kocie oczy. Teraz, gdy do zebry zbliża się pieszy, czujnik ruchu uruchamia natychmiast zatopione w asfalcie po obu stronach jezdni tzw. kocie oczy, które mrugają z daleka widocznym światłem. Gdy w tym samym czasie zbliży się do przejścia samochód, uruchamiane są dodatkowo pulsujące nad znakiem punkty świetlne. Całe urządzenie przez cały dzień oświetlone jest dwoma lampami ledowymi. Wszystko to jest możliwe, gdyż po obu stronach przejścia zainstalowano panele fotowoltaiczne, które zasilają wmontowane w asfalt kocie oczy. Rozwiązanie to jest wynikiem wieloletnich starań Rady Osiedla Mikuszowice Krakowskie – donosiła prasa.

PRZYBYŁO LEPSZYCH DRÓG W MIEŚCIE

21 września oficjalnie oddano do użytku cztery inwestycje drogowe realizowane w ostatnich miesiącach przez Miejski Zarząd Dróg.

Objęty rozbudową odcinek Akademii Umiejętności od ul. Lipnickiej do ul. G. Zapolskiej o długości ok. 350 m zyskał jezdnię o szerokości 6 m, chodnik o szerokości 2 m i pobocze szerokości 1 m; wykonano na nim również 4 miejsca postojowe o wymiarach 6 x 2,5 m. Zakres robót obejmował m.in. rozbiorę istniejącej konstrukcji jezdni i chodników, wykonanie wpustów deszczowych oraz przebudowę kolidującej infrastruktury technicznej, w tym sieci energetycznej i teletechnicznej.

Na całej długości ul. Frycza Modrzewskiego – około 507 m – przebudowano drogę wraz z wymianą konstrukcji nawierzchni i podbudowy. Nawierzchnia jest częściowo asfaltowa, częściowo wykonana z klinkieru (miejsca postojowe), a skrzyżowania wyłożono brukiem. Przebudowane zostały chodniki i miejsca postojowe, a także istniejące zjazdy publiczne i indywidualne. Wymieniono wpusty uliczne oraz znaki drogowe.

Najbardziej kosztowną inwestycją była rozbudowa ulicy Kowalskiej wraz z budową ronda. Inwestycja obejmowała odbudowę odcinka istniejącej ulicy długości około 460 m i poszerzenie jej jezdni do 5 m. Wybudowano nowy chodnik po stronie południowej o szerokości 2 m oraz brakujące odcinki chodników po stronie północnej o szerokości od 2 m do 2,2 m. Przebudowano istniejące zjazdy do drogi wewnętrznej i zjazdy indywidualne. Powstały także nowe miejsca parkingowe oraz rozbudowano już istniejące parkingi. Zakres inwestycji obejmował także odcinek ul. Sosn–kowskiego w rejonie skrzyżowania z ulicą Kowalską. Tam w pierwszym etapie inwestycji powstało rondo.

Kończyła się również przebudowa ul. Nad Niprem. Zakres zadania obejmował przebudowę ulicy na odcinku około 200 m w obrębie istniejącego pasa drogowego oraz wymianę pełnej konstrukcji nawierzchni z zachowaniem istniejącej geometrii wraz z przebudową schodów prowadzących do placu Marcina Lutra oraz remont odwodnienia z wymianą wpustów deszczowych. Parametry przebudowanej ulicy przedstawiają się następująco: nowa jezdnia ma szerokość zmienną od 3,5 do 4 m i długość 200 m, a w górnej części ulicy powstał pas postojowy dla ruchu kołowego obsługującego okoliczną zabudowę o szerokości 3,60 m. Wyprzedzająco przed robotami drogowymi realizowana była przebudowa gazociągu finansowana przez Zakład Gazowniczy w Bielsku–Białej.

JEŹDZIMY WYGODNIE ULICĄ SOBIESKIEGO

19 października zakończyła się oficjalnie przebudowa ostatniego odcinka ul. Sobieskiego w Starym Bielsku. Tym samym dobiegło końca duże, wieloetapowe zadanie inwestycyjne rozpoczęte 8 lat wcześniej. Droga ta łączy teraz wygodnie Stare Bielsko z Wapienicą i dobrze służy mieszkańcom Bielska–Białej, którzy czekali na nią od lat.



Ul. Sobieskiego

Ulica Sobieskiego o statusie drogi powiatowej została przebudowana od ul. Międzyrzeckiej do al. gen. Andresa na długości 3,57 km w latach 2008–2016. Zadanie to realizowane było etapami. Ostatni odcinek od ul. Wołyńskiej do ul. Kupieckiej został zmodernizowany w latach 2015–2016 w całości ze środków miasta. Cała przebudowa pochłonęła 35,96 mln zł, w tym uzyskane dofinansowanie zewnętrzne to 11 mln zł.

Przebudowa ostatniego odcinka, obejmowała budowę skrzyżowań zwykłych wlotów ulic Hutniczej i Oleckiej, budowę wlotów pozostałych skrzyżowań, przebudowę zjazdów do posesji, budowę zatok autobusowych, murów oporowych, budowę odwodnienia poprzez wykonanie nowych wpustów kanalizacji deszczowej, budowę oświetlenia ulicznego oraz zmianę organizacji ruchu. Przebieg trasy wykonano w nawiązaniu do starego przebiegu ulicy, wprowadzając jednak korekty poprawiające warunki widoczności na łukach poziomych oraz zwiększające bezpieczeństwo ruchu. Wykonano zatoki przystanków autobusowych, a ich usytuowanie uzależniono od niezbędnej widoczności. Uwzględniono też spadki podłużne oraz zagospodarowanie terenu. Lokalizacja przystanków została uzgodniona z Miejskim Zakładem Komunikacyjnym i Radą Osiedla Stare Bielsko. Zadbano też o pieszych, budując chodnik i przejścia, również w rejonie przystanków. Ulica Sobieskiego jest teraz drogą klasy Z1x2 o szerokości 7 m (dwa pasy ruchu po 3,5 m) z chodnikami o szerokości 1,5 m do 2,1 m. Koszt przebudowy ostatniego odcinka to kwota 7,5 mln zł za roboty budowlane i około 1,3 mln zł za wykupy terenów i odszkodowania. Wykonawca, firma Strabag Infrastruktura Południe Sp. z o.o., miał w umowie zapis o zakończeniu robót do 31 grudnia tego roku, tak więc uporał się z zadaniem przed czasem. Odbiór końcowy i oddanie drogi do użytku nastąpiło już 19 października.

– To jest największa inwestycja lokalna, jeśli idzie o drogi wewnętrzne miasta, przebiegała etapami, w bardzo trudnym terenie. Myślę, że możemy mieć satysfakcję, że udało się doprowadzić tę dużą inwestycję do końca, bo jest to kluczowa droga, zwłaszcza w aspekcie przebudowy ulicy Cieszyńskiej. Kłopotów przy tej budowie było bardzo dużo. Dlatego dziękuję Miejskiemu Zarządowi Dróg i wykonawcom. Budowa trwała długo, ale finał wieńczy dzieło i myślę, że mieszkańcy docenią ten wysiłek. Teraz musimy jeszcze dokończyć przebudowę ulicy Sobieskiego od placu Zwycięstwa do kościoła św. Trójcy – powiedział prezydent J. Krywult.

– Istotne jest, że udało się nam pozyskać prawie 1/3 środków na realizację tej inwestycji z zewnątrz, czy to z ministerstwa, czy z programów Unii Europejskiej. O tyle mniej trzeba było wydać na nią z budżetu miasta – podkreślił dyrektor MZD Wojciech Waluś.

– W imieniu swoim, kolegi Dariusza Michasiowa, a także byłego radnego Jana Kani, który był wielkim orędownikiem tej drogi –jako mieszkańcy Starego Bielska dziękujemy bardzo za tę drogę, która jest dla Starego Bielska najważniejsza jako przedłużenie ulicy Nad Potokiem – powiedział radny Adam Ruśniak.

NOWOŚCI W STREFIE PŁATNEGO PARKOWANIA

W pierwszej połowie listopada inkasenci obsługujący strefę płatnego parkowania w Bielsku–Białej zostali wyposażeni w urządzenia mobilne wraz z drukarką do wystawiania biletów parkingowych i wezwań. Tym samym zakończyło się ręczne ich wypisywanie. Za pomocą urządzeń mobilnych inkasenci mogli odtąd wykonywać fotografi pojazdów parkujących w strefie bez wniesionej obowiązkowej opłaty oraz zyskali dostęp do informacji na temat wniesionych przez kierowców opłat.

Kolejną nowością była możliwość uiszczania opłat za postój za pomocą telefonu komórkowego przy użyciu aplikacji mobilnej. Dodatkowo na wyznaczonych lokalizacjach w strefie płatnego parkowania zostały zainstalowane parkomaty, w których za pomocą karty płatniczej lub bilonu można wnieść opłatę za postój.

NA DROGACH FINISZUJEMY

25 listopada oficjalnie oddano do użytku kolejne inwestycje drogowe zrealizowane na ulicach: Sempołowskiej, Bratków i Jeździeckiej oraz rozbudowane skrzyżowanie ulic Lipnickiej i Skowronków.

Największą inwestycją spośród tych czterech przedsięwzięć była rozbudowa ul. Sempołowskiej od skrzyżowania z ul. PCK do skrzyżowania z ul. Dmowskiego wraz z przebudową sieci wodociągowej i sieci kanalizacji sanitarnej stanowiącej własność spółki Aqua. Zadanie to podzielono na dwie części. Część realizowana przez miasto – w imieniu którego robił to Miejski Zarząd Dróg – polegała na rozbudowie ulicy w pełnej konstrukcji, przebudowie chodników i budowie ścieżki rowerowej. Stworzono również odwodnienie ulicy – kanalizację deszczową wraz z wylotami do cieków wodnych. Przebudowano także sieć teletechniczną oraz elektryczną wraz z oświetleniem. Ponadto projekt przewidywał modernizację przejazdu kolejowego z dostosowaniem poziomu jezdni ul. Sempołowskiej do poziomu torów kolejowych. Daje to możliwość w przyszłości uruchomienia w tym rejonie linii autobusowej komunikacji miejskiej. Część druga zadania obejmowała wykonanie i przebudowę na rzecz spółki komunalnej Aqua SA sieci wodociągowej i sieci kanalizacji sanitarnej. Wartość wykonanych robót zamknęła się kwotą 2.765.000 zł.

Zakończono też przebudowę ulicy Bratków wraz z budową miejsc postojowych przy tej ulicy. Umowę na realizację zadania zawarto w ramach wspólnego postępowania przetargowego wraz ze Spółdzielnią Mieszkaniową Strzecha. Roboty wykonywane na rzecz miasta Bielska–Białej polegały na przebudowie w pełnej konstrukcji jezdni na długości 429 m z nawierzchnią z betonu, budowie chodników po stronie północnej i częściowo południowej, wymianie elementów odwodnienia i przebudowie kolidującej sieci energetycznej. Na rzecz Spółdzielni Mieszkaniowej Strzecha wybudowano miejsca postojowe oraz pozostałe chodniki. Wyprzedzająco do robót drogowych wykonana została przez administratorów urządzeń przebudowa sieci wodociągowej i gazowej. W przypadku tej inwestycji miasto zapłaciło 860 tys. zł, a spółdzielnia – 332 tys. zł.

Dla wygody i bezpieczeństwa kierowców i pieszych zmodernizowano rejon ulicy Jeździeckiej. Zrealizowana tam inwestycja miała na celu wybudowanie włączenia ulicy Jeździeckiej do ulicy Górskiej na wprost wylotu tej drogi – bez konieczności przejazdu wąskim pasem ruchu wzdłuż bulwarów nad potokiem Straceńskim i praktycznie pod oknami popularnej restauracji Harnaś. Dokonano rozbudowy ulicy Jeździeckiej wraz z budową zupełnie nowego mostu nad potokiem Stracon–ka. Zakres zadania obejmował budowę jezdni o szerokości 6 m i długość 155 m, budowę chodników i elementów odwodnienia. Przebudowana została także kanalizacja sanitarna na odcinku 49 m oraz powstało nowe oświetlenie ulicy. Powierzchnia wybudowanego mostu to ponad 135 m². Wartość tej inwestycji to 1.402.856,29 zł.

Ostatnim zadaniem drogowym zmodernizowanym i oddanym do użytku z końcem listopada było skrzyżowanie ulic Lipnickiej i Skowronków wraz z rozbudową mostu na potoku Niwka w ciągu ul. Lipnickiej. Przedsięwzięcie obejmowało swoim zakresem: rozbiórkę mostu istniejącego, budowę i rozbiórkę mostu tymczasowego, budowę nowego mostu żelbetowego o długości 9,9 m i szerokości zmiennej 12,45 m – 13,45 m, roboty regulacyjne w korycie potoku, przebudowę nawierzchni jezdni w rejonie mostu oraz przebudowę kolidujących sieci uzbrojenia technicznego. Wartość tego zadania to 1.400.000 zł.

DROGA S1 DO 2023 ROKU

Jak wiadomo, na ruch lokalny duży wpływ mają drogi krajowe. Warto przypomnieć również o ich powstawaniu:

Do 2023 roku oddany zostanie do użytku 40-kilometrowy odcinek trasy S1 łączący Bielsko–Białą z Mysłowicami – poinformowała w Bielsku–Białej premier Beata Szydło.



5.12.2016 r. Premier Beata Szydło w Bielsku–Białej

Ważni goście z Warszawy spotkali się w stolicy Podbeskidzia, aby omówić przygotowywaną budowę nowego 40-kilometrowego odcinka drogi ekspresowej S1 łączącego Bielsko–Białą (węzeł Suchy Potok) z Mysłowicami (węzeł Kosztowy).

– Budowa drogi S1 staje się faktem. To ważna inwestycja dla całego regionu. 20 lat temu rozpoczęliśmy walkę o przygotowanie i realizację drogi ekspresowej S1. 20 lat musieliśmy czekać na to, aby ta decyzja została podjęta. Możemy powiedzieć, że S1 w tym ostatnim swoim etapie realizacji staje się faktem. To jest bardzo ważna decyzja dla całego regionu, o co staraliśmy się wspólnie ze Stanisławem Szwedem jeszcze w czasach, gdy byłem burmistrzem Brzeszcz – powiedziała premier Beata Szydło.

Podczas spotkania w bielskiej Delegaturze Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego podpisany został dokument o skierowaniu do realizacji trzech wymienionych odcinków na drodze S1. Premier Beata Szydło przekazała go na ręce Stanisława Szweda, który oddał dokument do realizacji dyrektorowi Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Jackowi Bojarowiczowi.

Warto przypomnieć, że zadeklarowano wtedy, że najpóźniej w 2023 roku oddany zostanie do użytku 40-kilometrowy odcinek trasy S1 łączący Bielsko–Białą z Mysłowicami. Odcinek między węzłem Suchy Potok w Bielsku–Białej i węzłem Kosztowy w Mysłowicach ma zostać wybudowany w latach 2019–2022 i kosztować 3,5 mld zł. Tyle ówczesnych zapowiedzi władz.

2017

STYCZEŃ – RUSZA MODERNIZACJA UL. MIĘDZYRZECKIEJ

Z końcem 2016 roku Miejski Zarząd Dróg w Bielsku–Białej podpisał umowę na przebudowę ulicy Międzyrzeckiej.

Planowana inwestycja była częścią większego drogowego przedsięwzięcia – gruntownej modernizacji ulicy Międzyrzeckiej i Cieszyńskiej (od Hulanki do Wapienicy). Niestety, zawirowania prawne spowodowane protestem kilkunastu osób doprowadziły do tego, że inwestycja na ulicy Cieszyńskiej utknęła. W tych okolicznościach prace rozpoczęły się na odcinku, który nie wzbudzał kontrowersji, czyli na ulicy Międzyrzeckiej. 22 grudnia 2016 r. bielski MZD podpisał umowę na budowę ulicy Międzyrzeckiej z konsorcjum Eurovia Polska i Eurovia C.S. Zgodnie z planem w dokumentacji modernizacji ul. Międzyrzeckiej przedsięwzięcie podzielono na sześć etapów.

PARKING PRZY DWORKU PKP

Miejski Zarząd Dróg zakończył przebudowę istniejącego, ale pozostawiającego do tej pory wiele do życzenia parkingu obok dworca PKP. Jednym z priorytetów tego zadania była poprawa warunków bezpieczeństwa, komfortu oraz organizacji ruchu. Zakres prac objął część drogową oraz infrastrukturę tego terenu. W części drogowej, oprócz przebudowy parkingu ujęty został remont istniejącego odwodnienia. Druga część inwestycji składała się z remontu oświetlenia. Parking posiada 58 miejsc postojowych, w tym 3 dla osób niepełnosprawnych. W ramach inwestycji przeprowadzono również remont murków oporowych znajdujących się przy schodach prowadzących od stacji paliw na parking.

PARKOMATY NA PL. WOJSKA POLSKIEGO

Od początku 2017 r. kierowcy parkujący na pl. Wojska Polskiego mogli już wносить opłaty za postój w strefie płatnego parkowania w parkomatach. Zainstalowano tam 5 tego typu urządzeń. Parkomaty zostały wydierżawione przez Miejski Zarząd Dróg na okres 1 roku, by sprawdzić odbiór społeczny zastosowania tego typu urządzeń

LUTY

Odszedł Krzysztof Rogala. KRZYSZTOF, PAN INŻYNIER OD DRÓG



W sobotę 18 lutego br. towarzyszyliśmy śp. Krzysztofowi Rogali w ostatniej już dla niego drodze... Jego śmierć była dla wszystkich wielkim zaskoczeniem. Z niedowierzaniem i bezsilnością patrzyliśmy, jak choroba, na którą nie było lekarstwa, zwycięża tego żelaznego inżyniera od dróg. Przez ponad 42 lata, ciągle w ruchu, z niespożytą energią i pasją pełnił różne kierownicze stanowiska w drogownictwie. Absolwent Politechniki Śląskiej, od początku swoje życie zawodowe związał z drogami. Znany i lubiany w środowisku zawodowym wносił w każde z nich entuzjazm i pogodę ducha. Ostatnie 13 lat poświęcił pracy w Miejskim Zarządzie Dróg w Bielsku-Białej, na stanowisku Głównego Inżyniera.

Dla wielu Pan Inżynier, Krzysztof, dla nas po prostu Krzysiu.

Niezwykły człowiek oddany pracy i ludziom.

Miał łatwość w nawiązywaniu z nimi kontaktów i szybko zyskiwał ich przychyłność.

Życzliwy i chętny do pomocy.

Praca była jego pasją, bardzo ją lubił. Każda rozpoczynana inwestycja była dla niego wyzwaniem i każdej gotowy był poświęcić swój czas i serce... Nie było dla niego rzeczy niemożliwych.

Świetny fachowiec, znający od podszewki swój warsztat zawodowy, a jednocześnie otwarty na nowe rozwiązania i technologie. Niezrównany kompan i dusza towarzystwa po godzinach pracy. Ciepły, uśmiechnięty, rozbrajający rysujące się konflikty i gęstą atmosferę.

Takim Go zapamiętamy.

Będzie go nam bardzo brakowało.

Przyjaciele, Koleżanki i Koledzy z Miejskiego Zarządu Dróg w Bielsku-Białej

MARZEC

KRAKOWSKA I ŻYWIECKA Z UNIJNYM DOFINANSOWANIEM

W marcu do Bielska–Białej przyszła dobra nowina. Wiceminister rozwoju Jerzy Kwieciński poinformował, że rozbudowa ulic Krakowskiej i Żywieckiej otrzyma dofinansowanie z funduszy Unii Europejskiej.

– *Konkurs na projekty cieszył się ogromnym zainteresowaniem. Miasta wnioskowały o zdecydowanie większe kwoty niż te, które pierwotnie dla nich przeznaczyliśmy. Dlatego przesunęliśmy środki w programie. Dzięki temu dziewięć miast dostanie dodatkowo łącznie 1,2 mld zł unijnego wsparcia na inwestycje* – poinformował na konferencji prasowej wiceminister.

Po zwiększeniu kwoty wśród głównych beneficjentów znalazło się również Bielsko–Biała, aplikujące o pieniądze na modernizację ulic Krakowskiej i Żywieckiej. Oficjalna nazwa projektu brzmiała „Rozbudowa DK 52 (ul. Krakowskiej/ul. Żywieckiej) w Bielsku–Białej”. Całkowity koszt projektu – ok. 151,3 mln zł, koszt kwalifikowany to ok. 148,3 mln zł, planowane dofinansowanie – ze środków UE w ramach Działania 4.2 Zwiększenie dostępności transportowej ośrodków miejskich leżących poza siecią drogową TEN–T i odciążenie miast od nadmiernego ruchu drogowego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko to ok. 126 mln zł.

O planie pisano szczegółowo:

Inwestycja złożona jest z dwóch przedsięwzięć, które obejmują rozbudowę ul. Krakowskiej w Bielsku–Białej na odcinku od ul. Lwowskiej do granicy miasta – z wyłączeniem węzła z drogą ekspresową S–1 – oraz rozbudowę ul. Żywieckiej w Bielsku–Białej (etap I oraz etap II) na odcinku od ul. ks. Stojałowskiego do ul. Poniatowskiego oraz od ul. Poniatowskiego do ul. Górskiej.

Dzięki realizacji tej inwestycji ul. Krakowska uzyska klasę techniczną GP 1/2 (droga główna ruchu przyspieszonego) oraz nośność 115 kN/oś. W ramach rozbudowy tej drogi zakłada się przebudowę jezdni, rozbudowę skrzyżowań z drogami podporządkowanymi, budowę obustronnych chodników, budowę brakujących zatok autobusowych. Modernizacja ul. Krakowskiej obejmuje m.in. budowę i przebudowę obiektów inżynierskich oraz odwodnienia drogi. W ramach inwestycji planowana jest też budowa i przebudowa kanalizacji deszczowej, przebudowa kolizji z sieciami podziemnymi, a także budowa kanału technologicznego.

Ul. Żywiecka po rozbudowie uzyska klasę techniczną GP 1/4 oraz nośność 115 kN/oś. W ramach przedsięwzięcia zakłada się przebudowę jezdni, rozbudowę skrzyżowań z drogami podporządkowanymi, budowę chodników oraz ścieżki rowerowej w rejonie skrzyżowania z ul. Łagodną oraz przebudowę i budowę brakujących zatok autobusowych. Rozbudowa ul. Żywieckiej obejmuje modernizację obiektu inżynierskiego na potoku Niwka składającego się z przykrycia potoku oraz mostu, a także przebudowę odwodnienia drogi i budowę murów oporowych. W ramach inwestycji planowana jest przebudowa kolidujących sieci podziemnych, przebudowa i budowa kanalizacji deszczowej oraz budowa kanału technologicznego.

Długość całego odcinka DK 52 będącego przedmiotem projektu wynosi 7,0 km. Droga krajowa nr 52 w Bielsku–Białej na odcinku od węzła Mikuszowice do węzła Krakowska – projektem objęty jest odcinek ul. Żywieckiej od ul. ks. Stojałowskiego do ul. Górskiej oraz odcinek ul. Krakowskiej od ul. Lwowskiej do węzła Krakowska – znajduje się poza Transeuropejską siecią transportową TEN–T. Pozostały odcinek drogi krajowej nr 52 w Bielsku–Białej, tj. od węzła Krakowska do granicy miasta, stanowi element sieci kompleksowej TEN–T.

Głównym celem projektu jest zwiększenie dostępności transportowej miasta Bielska–Białej, dzięki poprawie płynności ruchu na drodze krajowej nr 52 – trasie wylotowej w kierunku województwa małopolskiego. Szczegółowe cele modernizacji to:

- poprawa przepustowości drogi krajowej nr 52 – m.in. dzięki podwyższeniu klasy technicznej, korektom geometrii skrzyżowań, szerokości jezdni, wydzieleniu pasów do lewoskrętów;
- wzrost płynności przejazdu pojazdów, w tym szczególnie pojazdów ciężkich, dzięki dostosowaniu drogi do odpowiednich parametrów nośności oraz wydzieleniu pasów do lewoskrętu;
- skrócenie czasu przejazdu drogą krajową nr 52, dzięki poprawie przepustowości i upłynnieniu ruchu samochodowego na drodze;
- zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez dostosowanie drogi krajowej nr 52 do panujących na niej warunków ruchowych, m.in. poprzez budowę obustronnych chodników, budowę przejść dla pieszych wyposażonych w azyle, aktywną sygnalizację, budowę i przebudowę oświetlenia drogowego itp.;

- wzrost funkcjonalności układu drogowego poprzez pełne zintegrowanie infrastruktury miejskiej z siecią TENT (drogą ekspresową S1) oraz z terenami mieszkaniowymi dzielnic Bielska—Białej m.in. Lipnika, Mikuszowic Krakowskich oraz okolicznych miejscowości, jak również punktów usługowych wzdłuż ciągu komunikacyjnego oraz położonymi w rejonie drogi, dworcami kolejowymi;
- poprawa warunków środowiskowych mieszkańców w korytarzu drogi krajowej nr 52 (zmniejszenie kosztów uciążliwości dla środowiska) – redukcja hałasu i kumulowania toksycznych składników spalin;
- obniżenie kosztów eksploatacji pojazdów, dzięki poprawie nawierzchni drogi, obniżenie kosztów bieżących remontów drogi.

KOLEJNE DROGI PO LIFTINGU

Podsumowanie trzech inwestycji drogowych realizowanych w ostatnich miesiącach przez Miejski Zarząd Dróg odbyło się 23 czerwca.

– *Niedawno zakończyliśmy wiele inwestycji drogowych. Modernizacja ulicy Zapory i Tartacznej realizowana była od 2015 roku, wcześniej wykonany został tam most. Zbudowana została nowa pętla autobusowa, ścieżka rowerowa i – jak przy każdej tego typu inwestycji – zmodernizowaliśmy istniejące sieci uzbrojenia podziemnego, powstała nowa droga o długości 1,5 kilometra, wybudowana za kwotę ponad 7 mln zł – powiedział prezydent Jacek Krywult. – Prawdziwą rewolucję zrobiliśmy na placu Niemczyka w rejonie ulicy Olimpijskiej. Ta inwestycja kosztowała ok. 2,5 mln zł. Wybudowany został praktycznie nowy parking przy ulicy Krausa. Istniało tam 30 miejsc parkingowych, a my stworzyliśmy tam dodatkowych 96 oraz dwa miejsca parkingowe dla autokarów. Koszt tej inwestycji to ok. 780 tys. zł. To są inwestycje, które oddaliśmy już do użytku mieszkańcom. Teraz trwają następne, a najbardziej widoczną są obecnie prace na ulicy Stojalowskiego i Sobieskiego – dodał prezydent.*

Mieszkańcy Komorowic już od wiosny tego roku mogli się cieszyć z prac wykonanych na placu Niemczyka. Plac został wykonany z kostki kamiennej i płyt granitowych. Przebudowane zostały miejsca postojowe oraz zatoki autobusowe. W ramach inwestycji przebudowana została także kanalizacja deszczowa oraz sieci – gazowa i teletechniczna. Plac, który do tej pory służy właściwie jako parking (34 miejsca), teraz przybrał bardziej użytkowe funkcje. Uruchomiono tam nowe oświetlenie, zamontowano ławki, donice kwiatowe, stojaki rowerowe oraz tablicę z imieniem i nazwiskiem patrona. Dawny asfaltowy plac stał się reprezentacyjnym miejscem. W ramach tej inwestycji do szerokości 6 metrów poszerzony został fragment ulicy Olimpijskiej. Skrzyżowanie ulic Czereśniowej, św. Jana Chrzyciela i Olimpijskiej zostało uporządkowane poprzez korektę przebiegu ulicy Czereśniowej.

Parking przy ul. Krausa został wkomponowany w istniejące ukształtowanie terenu ze szczególnym uwzględnieniem rosnących tam drzew i krzewów. Zakres prac obejmował makroniwelację terenu, wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej jezdni parkingu. Na parkingu do 30 miejsc istniejących wcześniej doszło 96 nowych miejsc dla samochodów osobowych i dwa nowe stanowiska dla autobusów.

Rozbudowa ulic Zapory i Tartacznej została podzielona na trzy etapy realizowane w okresie od października 2015 r. do kwietnia 2017 roku. W pierwszym etapie modernizowano odcinek od ulicy Jaworzańskiej do ulicy Kopytko o długości ok. 500 m, w drugim – odcinek od ulicy Kopytko do pętli autobusowej o długości ok. 700 wraz z ul. Leśników i ul. Kopytko, w trzecim odcinek od pętli autobusowej do mostu na potoku Wapienickim o długości ok. 250 m. Zakres prac w tym zadaniu to wykonanie nowej konstrukcji i nawierzchni bitumicznych jezdni ulicy Zapory, Tartacznej, Leśników i Kopytko wraz z nowymi chodnikami, budowa nowej pętli autobusowej, fragmentu ścieżki rowerowej oraz kanalizacji deszczowej z systemem podczyszczania, a także przebudowa sieci gazowej, teletechnicznej, elektroenergetycznej i wodociągowej.

NOWE ULICE

20 czerwca Rada Miejska, wypełniając założenia ustawy dekomunizacyjnej, zamieniła ulicę Armii Ludowej na ul. gen. Józefa Hallera, a właściwie objęła tą nazwą faktyczne przedłużenie ulicy Hallera. Ulica Zmożka otrzymała nazwę Nad Białą, co odpowiada lokalizacji jej przebiegu, zakończonego kładką na rzece Białej.

W trakcie sesji Rada Miejska podjęła również uchwałę nadającą rondu zlokalizowanemu na skrzyżowaniu ul. PCK i ul. Władysława Broniewskiego imię Ratowników Górskich. Radni postanowili w ten sposób uhonorować długą historię i tradycję ratownictwa górskiego na terenie Beskidów i Podbeskidzia, której początek sięga ubiegłego wieku.

Nowy odcinek ulicy w Hałcnowie stał się ulicą Czernichowską.

REMONT MOSTU ZWANEGO DROGĄ

Spośród modernizowanych dróg najwięcej uwagi przykuwała ul. ks. Stojałowskiego. Jak wiemy, przykrywa ona potok Niwka, więc konstrukcja, na której utrzymuje się nawierzchnia, jest nietypowym, bodaj najszerszym w kraju mostem o szerokości 566,5 m, składającym się z 50 segmentów. Most ten ma długość zaledwie 8,5 m, czyli szerokość ulicy. Wymieniano sukcesywnie belki, z których jest zbudowany. – Narzuciliśmy bardzo rygorystyczny harmonogram tych prac, bo chcemy, by po trzech miesiącach ruch na tej ulicy został przywrócony. Na razie udaje się ten plan zachowywać i liczymy, że tak będzie do końca – podkreślał dyrektor MZD.



Ul. Stojałowskiego, 24.04.2017 r.

Przy okazji remontu dokonano kolejnego odkrycia archeologicznego. Robotnicy dokonujący wykopów potrzebnych do usadzenia separatorów, przez które dostaje się do rzeki woda z kanalizacji deszczowej natrafili na głębokości ok. 2,5 metra na pozostałości starych murów. Natrafiono na nie w rejonie budynku nr 10, gdzie potok Niwka wpada do rzeki Białej. Obiekt, który pojawił się na tej głębokości musiał zostać zbadany.

Ze wstępnych informacji wynika, że mamy do czynienia z dwoma budowlami. Starszy fragment pochodzi z XVII lub XVIII wieku, posadowiony nieco głębiej, zbudowany został z płyt wapiennych na zaprawie wapiennej z budulca jaki był dostępny w pobliskich kamieniołomach. Natomiast młodszy fragment, wykonany jest mur z piaskowca i jest datowany na XIX wiek. Fragmenty odkrytych murów mają ok. 5 m długości i delikatnie zachodzą na siebie. Na razie nie ustalono precyzyjnie ich przeznaczenia. Jednak ze względu na swoje usytuowania, czyli miejsce, gdzie potok Niwka wpada do rzeki Białej, można przypuszczać, że stanowiły one ścianę piwnic budynków lub wyznaczały dawne koryto rzeki – pisały gazety.

Przy tej okazji warto również nadmienić i o innej ciekawostce, którą trudno było zobaczyć gołym okiem podczas odkrycia Niwki. Mało kto wie, że w jej korycie ułożony jest regularny bruk, który przez wszystkie lata został szczelnie przykryty przez to, co naniósł potok.

9 października, na miesiąc przed terminem, ruch kołowy powrócił na zmodernizowanym odcinku ul. ks. Stanisława Stojałowskiego. Wszystkie prace modernizacyjne na odcinku ul. Stojałowskiego ukończono przed 4 listopada.

W okresie letnim prasa wspominała: *Drogowców spotkamy na ul. Wita Stwosza – na odcinku od ul. Piastowskiej do ul. Grunwaldzkiej, w następnej kolejności na odcinku od ul. Nad Potokiem do ul. Piastowskiej (na długości 622 m). Ulica będzie posiadała elementy uspokojenia ruchu. Remontowane będą też ulice –Lelewela, Lawendowa i Cmentarna. Mocno zaawansowane są roboty w Straconce na ulicach Matecznik i Saneczkowej, gdzie budowana jest kanalizacja deszczowa. Zaawansowane są też przygotowania do remontu ul. Mickiewicza, gdzie trzeba będzie zsynchronizować te prace z inwestycją prowadzoną przez Teatr Lalek Baniałuka, który planuje założenie izolacji podziemnej części budynku.*

NOWE KŁADKI

MZD przeprowadził budowę nowej kładki na rzece Białej. Oficjalnie ta inwestycja nosiła nazwę „Budowa kładki dla pieszych na rzece Biała w km 12+510, zlokalizowanej w rejonie ul. Grażyńskiego 141”. Zakres wykonywanych robót obejmował w szczególności rozbiórkę istniejącej kładki, budowę jednoprzęsłowej kładki dla pieszych o konstrukcji nośnej w postaci dwóch stalowych dźwigarów łukowych i wykonanie oświetlenia.



Most przy ul. Kustronia i Partyzantów

Cztery miesiące MZD realizowało zadanie pn. „Przebudowa mostu na potoku Kamienickim II w ciągu ul. Kustronia i ul. Partyzantów w Bielsku–Białej”. Zakres robót obejmował tam rozbiórkę istniejącego mostu w ciągu ul. Kustronia i budowę nowego obiektu mostowego, przebudowę dalszej części istniejącego mostu w ciągu ul. Partyzantów, wykonanie nawierzchni jezdni i chodników na moście i dojazdach.

DROGOWCY NAGRODZENI ZA ŚCIEŻKĘ

Można by powiedzieć, że MZD na stałe zagościło w Ogólnopolskim Konkursie Modernizacja Roku. W edycji za rok 2016 Miejski Zarząd Dróg zgłosił do konkursu ścieżkę rowerową wokół lotniska. Inwestycja otrzymała pierwsze miejsce w kategorii Drogi i obiekty mostowe.

Statuetkę potwierdzającą ten sukces odebrał 24 sierpnia, podczas gali na Zamku Królewskim w Warszawie dyrektor MZD Wojciech Waluś. Wcześniej na urodę naszej ścieżki zwrócili uwagę odwiedzający stronę internetową konkursu – ich głosy dały jej trzecie miejsce w plebiscycie internautów. Potem wszystkie obiekty oceniła główna komisja konkursowa, która uznała, że trasa zasługuje na 1. miejsce i tytuł laureata w swojej kategorii.

NA KOŃCÓWCE SEZONU

MZD przygotowywał procedurę do powstania parkingu przy ul. Kopernika.

Zakończona została budowa nowej kładki dla pieszych nad Białą na wysokości drugiego wejścia na teren FCA. Powstał ładny, oświetlony obiekt, do którego prowadzi poszerzony chodnik.

W innym punkcie miasta, przy ul. Kochanowskiego, wykonano nowy jednostronny chodnik o długości 220 m, który był konieczny, by dojść bezpiecznie do oddziału Narodowego Funduszu Zdrowia. Dodatkowo wykonano przejście dla pieszych wraz z oświetleniem.

Wykonano chodniki wzdłuż ul. Wyzwolenia na odcinku od ul. Okręgowej do granic miasta oraz ulicach Juliana Tuwima, Akademii Umiejętności, Kazimierza Wielkiego, Jaśminowej, Piotra Bardowskiego i Akacjowej.

Ważnym zadaniem była rozbudowa ul. Juliusza Osterwy na odcinku ok. 120 m – od ul. Olszowej do ul. Smolnej. Wykonano nowe połączenie ul. Smolnej z Olszową, 6-metrową jezdnię i chodniki, a także pas o szerokości 2,5 m z miejscami postojowymi do parkowania równoległego. Nowe miejsca do parkowania udało się uzyskać wzdłuż ul. Lelewela, po wprowadzeniu tam ruchu jednokierunkowego. Ta droga została przebudowana na odcinku od ul. Maksyma Gorkiego do ul. Juliana Tuwima. Pas ruchu ma szerokość 4 m, pas postoju – wybrukowany kostką – 2,3 m. Kolejna z dróg na Złotych Łanach, która wymaga przebudowy, to przedłużenie ul. Lenartowicza obsługującej dużą część osiedla, a mocno zniszczonej. Prace drogowe poprzedzą działania Aquy związane z siecią wodociągową i kanalizacyjną.

W tym roku zrealizowano wiele remontów, m.in. na ulicach: Zygmunta Drobnowicza, Lawendowej, Wadowickiej, Grażyny, Kupieckiej, Wędrowców, Aleksandra Waszkowskiego, Książęcej, Lubelskiej, Gdańskiej, Pomorskiej. Browarna, Łuczników, Świt, Sadowa, Biblioteczna, Siostrzana. Przewidziano też naprawę ulic – które służyły do objazdów przy realizacji zadania pn „Rozbudowa ul. Zapory i Tartacznej” – Miętowej, Agawy, Tymiankowej, Kminkowej, Koperkowej. Wykonano też naprawy fragmentów nawierzchni ulic Katowickiej, al. gen. Andresa, ul. Spółdzielców.

SAMORZĄDOWCY I DROGOWCY

2 grudnia odbył się oficjalny przegląd największych inwestycji drogowych realizowanych w ostatnich miesiącach przez Miejski Zarząd Dróg. Trasa objazdu wiodła z Komorowic, gdzie oficjalnie otwarto nową kładkę nad Białą, przez oddaną po przebudowie ul. Jana III Sobieskiego, ul. Juliusza Osterwy oraz kolejne ulice – Joachima Lelewela, Cmentarną i ks. Stanisława Stojałowskiego.

Po objeździe ulic prezydent Jacek Krywult spotkał się w Ratuszu z przedstawicielami Miejskiego Zarządu Dróg oraz firm wykonawczych. Prezydent podkreślił wagę prac zrealizowanych na kluczowych ulicach miasta, podziękował również pracownikom MZD za poprowadzenie tych inwestycji, a firmom ich wykonawstwo. W imieniu mieszkańców osiedla Złote Łany za przebudowę ul. Joachima Lelewela dziękowała radna Grażyna Nalepa.

– Gdyby wybierać drogową inwestycję roku, to byłaby to na pewno przebudowa ul. ks. Stanisława Stojałowskiego – logistycznie i organizacyjnie trudne przedsięwzięcie przeprowadzone bardzo sprawnie – powiedział dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg Wojciech Waluś. – Było to duże wyzwanie, bo po pierwsze konieczne stało się wyłączenie drogi z ruchu, a to strategiczna ulica w samym centrum; a po drugie, nie szło tylko o wymianę nawierzchni czy uzbrojenia, ale o przebudowę obiektu mostowego nad potokiem Niwka o długości 280 m oraz remont drugiego mostu – nad Białą. Trzeci powód to ograniczenie terenowe, ograniczenie placu budowy i dojazdów do niego, a wymaga ona użycia ciężkiego sprzętu, wysokich dźwigów. Roboty zaplanowano na czas wakacji, kiedy ruch w mieście jest zwykle mniejszy i było to dobre rozwiązanie. Najtrudniej jeździło się we wrześniu, ale 9 października ruch na ul. Stojałowskiego został przywrócony. Kierowcy odetchnęli z ulgą. 3 listopada zakończono całość robót, które kosztowały 6.200.000 zł. Wykonawcy – Przedsiębiorstwo Inżynieryjne IMB – Podbeskidzie oraz PW Radex – poradzili sobie nie tylko z trudami budowy, ale i brakiem rąk do pracy. Teraz ulica prezentuje się po europejsku – dodał dyrektor MZD.

Druga ważna trasa w mieście to ul. Sobieskiego. Odcinek ul. Sobieskiego od pl. Zwycięstwa do ul. św. Trójcy został przebudowany w ciągu pięciu miesięcy. Zakładano, że stanie się to szybciej, ale po zdjęciu starej nawierzchni okazało się, że instalacja gazowa wymaga wymiany, czego wcześniej nie planowano. To opóźniło realizację prac na ul. Sobieskiego. Planowo przebudowano z kolei sieć wodociągową i kanalizacyjną Aquy. Roboty modernizacyjne na tej ulicy pochłonęły ok. 6.150.000 zł, ich wykonawcą była firma Strabag z Katowic.

Dolny odcinek ulicy Sobieskiego został wybrukowany kostką granitową łupaną, jak pozostałe ulice w pobliżu Rynku. Wykonano też chodniki i zjazdy do posesji oraz opaski kamienne. W tej chwili – po modernizacji realizowanej w kilku etapach – ul. Jana III Sobieskiego jest już przebudowana na całej swojej długości.

Kolejna inwestycja – nowa kładka nad Białą w Komorowicach – prezentuje się okazale.



Most w Komorowicach

Nowa kładka jest jednoprzęsłowa, ma rozpiętość prawie 40 m. szerokość całkowitą 3,4 m i długość całkowitą 45,5 m. Kładka o konstrukcji nośnej w postaci dwóch stalowych dźwigarów łukowych nachylonych w kierunku osi podłużnej pomostu jest posadowiona na palach wielkośrednicowych. Pomost wykonano z pył żelbetonowych. Kładka jest dodatkowo dekoracyjnie oświetlona.

Za 1,5 mln zł Przedsiębiorstwo Wielobranżowe Radex sp. z oo. wyremontowało ul. Joachima Lelewela. Lokalna społeczność osiedla Złote Łany czekała długo na ten moment. Od 1 sierpnia do 10 października trwały roboty, najpierw rozbiórkowe, potem przy wykonywaniu wpustów deszczowych, nawierzchni jezdni, nawierzchni pasów postojowych i opasek z kostki betonowej. Dzięki wprowadzeniu ruchu jednokierunkowego na długości 450 m udało się wykonać dodatkowy pas postojowy o szerokości 2,3 m. Zupełnie inaczej wygląda też ul. Cmentarna, której przebudowę od sierpnia do listopada przeprowadziło PHU Terxbud. Wykonano nową jezdnię z obustronną opaską dostosowaną do istniejącego zagospodarowania terenu i muru cmentarnego, odtworzono przyległe zjazdy, zaś wjazd na teren cmentarza został wybrukowany kostką granitową. Drogę została odwodniona. Koszt tych robót to ok. 650.000 zł.

– To rzadka okazja, że możemy się spotkać w takim szerokim gronie znaczących i zaangażowanych w realizację inwestycji drogowych miasta Bielska–Białej wykonawców. Miasto oferuje pracę dla firm budowlanych i czuje satysfakcję z tego, że to właśnie firmy mocno już związane z Bielskiem–Białą mają szansę, chcą i realizują te inwestycje. Byłoby dobrze spotykać się co roku na takim podsumowaniu inwestycji. Chcę podziękować wszystkim w nie zaangażowanym za sprawną i dobrą jakościowo pracę – powiedział dyr. Wojciech Waluś.

2018

JAŚNIEJ NA PRZEJŚCIACH

Miejski Zarząd Dróg wraz z Wydziałem Komunikacji Urzędu Miejskiego oraz przedstawicielami Straży Miejskiej w 2017 r. przeprowadzili przegląd przejść dla pieszych pod kątem ich oświetlenia. Współpraca tych służb zaowocowała sporządzeniem spisu przejść dla pieszych, które należy doświetlić według standardu zastosowanego już na ul. Stojałowskiego, Warszawskiej i Żywieckiej. Kolejne doświetlone przejścia pojawiły się w ostatnim czasie na ulicach: Bystrzańskiej, Żywieckiej, Czerwonej, Wyzwolenia, Ignacego Daszyńskiego, Komorowickiej oraz Marii Konopnickiej. Ich wykonanie poprzedziły prace projektowe, a zakończyły odbiory.

Miejski Zarząd Dróg corocznie przeznaczał część środków finansowych na przygotowanie dokumentacji projektowych, a następnie wykonanie doświetleń kolejnych przejść dla pieszych.

DEPTAK I ŚCIEŻKA ROWEROWA W WAPIENICY

Na długości 207 m w pobliżu centrum Wapienicy – od okolic ulicy Cieszyńskiej do ul. Celtyckiej – powstał szeroki na 5 metrów ciąg pieszo–jezdny. Na dalszym 687–metrowym fragmencie powstała trasa dla rowerów (3 m) i chodnik (2 m) rozdzielone pasem zieleni.



Wapienica, ścieżka

ROZBUDOWA I MODERNIZACJA UL. KS. STANISŁAWA STOJAŁOWSKIEGO

Jednym z większych i bardziej skomplikowanych zadań inwestycyjnych, jakie miasto realizowało w 2018 roku, była modernizacja układu drogowego w rejonie ulicy Stojałowskiego, niedaleko kościoła Opatrzności Bożej. Inwestycja ta była kontynuacją przeprowadzonej w roku poprzednim gruntownej modernizacji ul. Stojałowskiego – od placu Smolki do skrzyżowania z ul. Dmowskiego. Tym razem była to rozbudowa skrzyżowania ulic Stojałowskiego, Wyzwolenia, Broniewskiego połączona z przebudową placu Opatrzności Bożej.

CO Z UL. CIESZYŃSKA?

Na sesji Rady Miejskiej 20 marca pojawił się temat rozbudowy ul. Cieszyńskiej. Przypomnijmy, że we wrześniu 2016 Wojewódzki Sąd Administracyjny w Gliwicach uchylił decyzję środowiskową dla tej inwestycji. Urząd Miejski złożył skargę kasacyjną na ten wyrok do Naczelnego Sądu Administracyjnego i czeka na rozprawę. Prezydent Jacek Krywult poinformował, że w styczniu wysłał pismo do prezesa NSA z prośbą o szybsze rozpatrzenie sprawy. Odpowiedź nadeszła miesiąc później i nie była ona optymistyczna – termin rozprawy kasacyjnej wyznaczono na pierwszy kwartał 2019 roku. Tymczasem terminy związane z realizacją inwestycji wkrótce zostaną przekroczone. Grozi to poważnymi kłopotami, bo rozbudowa odcinka drogi wojewódzkiej nr 942 (koszt ponad 235 mln zł) ma być finansowana ze środków UE (blisko 200 mln zł). Bez przeszkód jest realizowana ujęta w tym samym zadaniu rozbudowa ul. Międzyrzeckiej.

– *Terminy zaczynają powoli uciekać. Za rok rozpatrywanie kasacji nie będzie potrzebne* – mówił prezydent Jacek Krywult dodając, że wysłał kolejne pismo do NSA. – *Robimy, co możemy w tej sprawie* – zapewnił.

Z goryczą prezydent mówił o rozwiązaniach prawnych, które dopuszczają do tego, by kilkunastu ludzi blokowało inwestycję ważną nie tylko na Bielska–Białej, ale także dla okolicznych gmin.

Wspominam o tym, gdyż temat ul. Cieszyńskiej w tym roku wracał na posiedzenia Rady Miejskiej jak bumerang

MODERNIZACJE ULIC

W pierwszym półroczu 2018 roku zakończyło się kilka modernizacji na bielskich drogach, a niektóre były w trakcie robót wykończeniowych. Jedną z nich była przebudowa ulicy Jana Kusia. Zadanie to obejmowało wykonanie pełnej, nowej konstrukcji jezdni wraz z ujednoczeniem jej szerokości oraz korektą łuku przy ul. Cyprysowej. Wykonano prawostronny chodnik oraz przebudowano sieci energetyczne i teletechniczne, stworzono kanalizację deszczową oraz przebudowano wodociąg.

Remontowana była ulica Wita Stwosza. Podczas prac została przebudowana cała konstrukcja jezdni o nawierzchni bitumicznej, zbudowano część chodnika o nawierzchni z szarej kostki betonowej i miejsca postojowe, przebudowano istniejące tam odwodnienia oraz przepust na potoku Starobielskim. Dodatkowo

przełożono sieć energetyczną oraz sieci teletechniczne. Jako element poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego zostały zabudowane wyniesione tarcze skrzyżowań o nawierzchni z kostki kamiennej.



Ul. Słowackiego, wrzesień 2018 r.

mały nawierzchnię z płyt granitowych. Na dalszym odcinku do ul. Grunwaldzkiej nawierzchnię wykonano z mieszanki mineralno-bitumicznej, chodniki z szarej kostki betonowej. W ramach tego zadania wyremontowano również parking u zbiegu ulic Henryka Sienkiewicza i Juliusza Słowackiego.

W ramach przebudowy ul. Słowackiego została wymieniona pełna konstrukcja jezdni i chodników na całym odcinku prowadzonych robót. Zbudowano elementy poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszych w postaci dwóch wyniesionych przejść dla pieszych wraz z ich doświetleniem. Na odcinku od ul. Orkana do ul. Frycza Modrzewskiego nawierzchnia jezdni została wykonana z kamiennej, szarej kostki, natomiast chodniki otrzy-

MODERNIZACJA ULICY ŻYWIECKIEJ

Ekipy budowlane pracowały na ulicy Żywieckiej na granicy Bielska-Białej i Wilkowic. – *Przebudowa ulic Krakowskiej i Żywieckiej to bardzo duża i złożona inwestycja, dlatego jej rozruch trwa dłużej. W tej chwili na ul. Żywieckiej prowadzone są działania przedsiębiorstwa komunalnego Aqua S.A., które prowadzi prace wyprzedzające, związane z renowacją wodociągów. Równocześnie wykonawca przygotowuje się do realizacji zasadniczych elementów tej inwestycji. Trwają ostatnie wycinki drzew. Musimy też dostosować harmonogram prac szczególnie na odcinku tej ulicy od skrzyżowania z ulicą Bora Komorowskiego do skrzyżowania z ul. Górską, gdyż jest to związane z przejazdem 8 sierpnia wyścigu kolarskiego – Tour de Pologne* – informował dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg Wojciech Waluś. – Realizacja tego zadania – przebudowy ul. Krakowskiej i Żywieckiej – przewidziana jest na okres 1,5 roku.

Osobnym zadaniem była budowa mostu w ulicy Żywieckiej na granicy z Wilkowicami. MZD realizował tam zadanie, które obejmowało rozbiórkę istniejącego mostu na potoku Skleniec oraz budowę mostu tymczasowego. Przy okazji stojący przy ulicy Żywieckiej w Mikuszowicach Krakowskich pomnik – upamiętniający poległych w bitwie ze Szwedami 8 marca 1656 roku – został poddany renowacji.

LATO NA ULICACH

Lato to sezon urlopowy, ale dla drogowców to okres najbardziej wzmożonych prac. Widać to było na wielu ulicach w Bielsku-Białej. Drogowcy weszli na budowę tzw. Nowohańcowskiej. Droga KDZ-1, czy ulica Nowohańcowska to zupełnie nowa trasa, która będzie połączenie z drogą ekspresową S-1 oraz miejską siecią drogową.

Oprócz budowy tego łącznika w ramach inwestycji przebudowywana była ulica Braterska i łączące się z nią drogi lokalne. Zakres inwestycji był duży, wymagał oprócz robót drogowych zmiany trasy potoku i regulacji jego koryta, budowy dwóch przepustów i usunięcia kolizji podziemnych urządzeń z projektowaną trasą.

Kolejny fragment ulica Mickiewicza został przebudowany. W Straconce przebudowano skrzyżowania ulic Górskiej i Złoty Potok. Zakres tej inwestycji na wniosek mieszkańców poszerzony został o ulice Saneczkową i Matecznik. Inwestycja zakończyła się pod koniec października.

ULICA CZOŁGISTÓW

W poprzednim roku rozpoczęła się przebudowa całego ciągu dróg od ulicy Bystrzańskiej do Błoni – ul. Szerokiej i Czołgistów. Zadanie obejmowało przebudowę podziemnych instalacji, budowę nowej kanalizacji deszczowej, dobudowę nowych chodników i ścieżki rowerowej, uporządkowanie nieuregulowanego wcześniej sposobu korzystania z szerokiego pasa drogowego przez pieszych, rowerzystów, kierowców samochodów osobowych i autobusów.

Wszystkie prace prowadzone były przy utrzymaniu ruchu pieszego i samochodowego. Zadanie zakończono w listopadzie.

MIEJSKI RUCH ZOSTAŁ ZMODERNIZOWANY

Pierwszy etap realizacji inteligentnego systemu transportu w Bielsku–Białej podsumowano 12 września w Urzędzie Miejskim. Według pomiarów dokonanych w lipcu 2018 r. osiągnięto poprawę warunków funkcjonowania ruchu autobusowego średnio o 19,9 proc., a ruchu samochodowego o 37,9 proc.

W spotkaniu udział wzięli prezydent Bielska–Białej Jacek Krywult, przewodniczący Rady Miejskiej Jarosław Klimaszewski oraz przedstawiciele Miejskiego Zarządu Dróg, straży miejskiej, policji, Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego i firm wykonujących ten system. Prezydent J. Krywult podkreślił, że zastosowane rozwiązania są konieczne dla sprawnego funkcjonowania miasta i muszą być rozbudowywane w przyszłości.

Jak podkreślił dyrektor MZD Wojciech Waluś, w zaledwie 11 miesięcy udało się wprowadzić system do nadawania priorytetów dla transportu publicznego, stworzyć udogodnienia dla pasażerów i kierowców czy zmodernizować sygnalizacje świetlne na 18 kluczowych skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych. Wiele z tych prac prowadzono nocą, tak aby powodować możliwie najmniejsze trudności.

– Głównym celem inwestycji była poprawa warunków ruchu drogowego w mieście, ze szczególnym uwzględnieniem transportu publicznego. Dzięki mechanizmowi nadawania priorytetu dla autobusów opóźnionych w stosunku do realizacji rozkładu jazdy możliwe jest skrócenie ich czasu oczekiwania na czerwonym świetle. Na 22 przystankach autobusowych podróżujący mogą zaczerpnąć informacji z tablic prezentujących rzeczywisty czas przyjazdu autobusów – każda z nich, dzięki funkcji głosowego odczytu komunikatów o odjazdach jest przystosowana do obsługi przez osoby z dysfunkcją wzroku. Informacja pasażerska z nowymi funkcjami dostępna jest również na portalu internetowym rozklady.bielsko.pl. Udośćepniony został także serwis informacji o ruchu drogowym its.bielsko.pl – prezentujący dane o aktualnym zatłoczeniu sieci ulic objętych systemem ITS, a także o utrudnieniach drogowych w mieście oraz o strefie płatnego parkowania – mówił inżynier kontraktu Adam Kruczek.

Warto podkreślić, że równoległe miasto dokonało wymiany taboru MZK, kupując 50 nowoczesnych niskoemisyjnych autobusów. Nowa oraz pozostała flota przewoźnika – łącznie 128 pojazdów – została wyposażona w autokomputery współpracujące z systemem ITS, a także w wewnętrzne monitory LCD do prezentowania informacji pasażerskiej.

Realizacja systemu ITS w Bielsku–Białej objęła modernizacją 18 sygnalizacji świetlnych na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych, na których pojawiło się 425 nowych sygnalizatorów, 202 wysięgniki i maszty oraz 18 sterowników sygnalizacji. Zainstalowanych lub odtworzonych zostało 295 pętli indukcyjnych, zapewniających identyfikację i klasyfikację pojazdów podjeżdżających do sygnalizacji.

Osiągnięte już efekty prezentował dyrektor ds. rozwoju biznesu ITS w Sprint S.A. Mariusz Kołkowski. *- Według pomiarów dokonanych w lipcu br. osiągnięto poprawę warunków w przypadku ruchu autobusowego średnio 19,9 proc., a w przypadku ruchu samochodowego średnio 37,9 proc. Na ten wynik składa się przyspieszenie przejazdu pojazdów komunikacji miejskiej, zwiększenie przepustowości ciągów komunikacyjnych objętych projektem oraz zwiększona liczba osób korzystających z komunikacji publicznej – przekonywał Mariusz Kołkowski.*

Dodatkowym, ważnym elementem systemu jest poprawa bezpieczeństwa. Na skrzyżowaniach i przystankach pojawiły się łącznie 62 nowe kamery monitoringu wizyjnego, podłączone do straży miejskiej, policji oraz do Centrum Zarządzania Ruchem w MZD, które dysponuje narzędziem do bezpośredniego nadzoru, zarządzania i sterowania ruchem na ciągach drogowych.

Należy pamiętać, że budowa takiego systemu w mieście to także duży zakres robót ziemnych – samych kabli światłowodowych ułożono ponad 32 km. Prace przebiegały bez problemów i pierwszy etap inwestycji mógł się zakończyć w terminie.

Na koniec spotkania zastępca dyrektora ds. transportu w Miejskim Zarządzie Dróg Szymon Oleśniuk przedstawił kolejne etapy budowy systemu ITS w Bielsku–Białej. MZD przewiduje, że drugi etap realizowany będzie na ulicach Piastowskiej, Andersa, Bystrzańskiej, Żywieckiej, Krakowskiej, Lwowskiej i Warszawskiej oraz Wałowej i Piłsudskiego. Szacunkowy koszt tej inwestycji to 23 miliony. Trzeci etap ma objąć m.in. ul. Cieszyńską.

ZIELONE ŚWIATŁO DLA UL. CIESZYŃSKIEJ.

18 września w Naczelnym Sądzie Administracyjnym w Warszawie odbyła się rozprawa, która zdecydowała ostatecznie o losie ul. Cieszyńskiej w Bielsku–Białej. Na ogłoszeniu wyroku obecny był zastępca prezydenta miasta Przemysław Kamiński.

– Sąd podzielił argumentację miasta, że przy wydawaniu decyzji środowiskowej nie zachodziła konieczność podawania numerów wszystkich działek, na których prowadzona będzie inwestycja. Należy podkreślić, że dzięki staraniom władz Bielska–Białej i osobistemu zaangażowaniu prezydenta Jacka Krywulca rozprawa przed NSA została przyspieszona – powiedział po powrocie Przemysław Kamiński.

Miasto ponownie wystąpiło o wydanie decyzji o nadaniu inwestycji rygoru natychmiastowej wykonalności; poprzednia została uchylona po wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gliwicach. Równocześnie trwała procedura ponownego wyboru firmy, która będzie realizowała rozbudowę ul. Cieszyńskiej.

NAGRODA ZA UL. STOJAŁOWSKIEGO

Za rok 2017 aż dwa wyróżnienia w prestiżowym Ogólnopolskim Konkursie Modernizacja Roku odebrał Miejski Zarząd Dróg za zadanie „Rozbudowa ul. ks. Stanisława Stojałowskiego wraz z przebudową mostu na potoku Niwka oraz mostu na rzece Białej”. Gala wręczenia nagród odbyła się 24 sierpnia na Zamku Królewskim w Warszawie. Nagrodę Instytutu Badawczego Dróg i Mostów dyrektorowi Miejskiego Zarządu Dróg Wojciechowi Walusiowi wręczył dyrektor naczelny IBDiM prof. Leszek Rafalski. Drugie z wyróżnień dla bielskiej inwestycji – nagrodę czasopisma „Mosty” – MZD otrzymało z rąk komisarza konkursu Romana Pikuły.



Modernizacja Roku 2017, Dyr. Wojciech Waluś

– Jest to dla Miejskiego Zarządu Dróg znaczące zawodowe wyróżnienie, a dla miasta Bielska–Białej splendor i kolejna bardzo pozytywna zewnętrzna ocena sprawności przeprowadzania trudnej inwestycji drogowej w centrum miasta – mówił Wojciech Waluś, dyrektor MZD.

CIESZYŃSKA WYBRANA

W październiku MZD wybrał wykonawcę rozbudowy ul. Cieszyńskiej – firmę Eurovia Polska SA i wyznaczył jej 20 miesięcy od daty rozpoczęcia robót na uporanie się z zadaniem. Miasto czekało jeszcze na decyzję o nadaniu inwestycji rygoru natychmiastowej wykonalności.

ULICA DĘBOWIEC PIĘKNA I BEZPIECZNA

31 października, pół roku przed zaplanowanym terminem, oficjalnie została oddana do użytku zmodernizowana ulica Dębowiec – popularny odcinek traktu rekreacyjnego, wiodącego z Aleksandrowie i Kamienicy nad zaporę w Wapienicy i do Jaworza. Zamiast wąskiej, stromej drogi w lesie powstał ciąg, którym bezpiecznie poruszać się mogą piesi, rowerzyści i samochody.



Dębowiec, 14.10.2018 r.

Ulica Dębowiec na długości 730 m została zaprojektowana i wykonana po istniejącym śladzie drogi, ale jest znacznie poszerzona. Jezdnia ma teraz szerokość 6 m, chodnik dla pieszych 2 m, ścieżka rowerowa – 2,5 m, przy czym ciąg pieszo–rowerowy jest odsunięty od jezdni poboczem i ściekiem korytkowym. Jedynie na wysokości Harcerskiego Ośrodka Obozowego zbliżono ten ciąg do jezdni, a dalej, dla zachowania normatywnych spad-

ków, odsunięto chodnik od ścieżki rowerowej i poprowadzono go trasą z serpentynami, z zastosowaniem muru oporowego. Ciąg pieszo–rowerowy przeprowadzono przez wlot ul. Smoczej i połączono z już istniejącym wzdłuż ul. Tartacznej i Zapory. Rozbudowane zostało skrzyżowanie z ul. Łowiecką i Skarpową. W rejonie skrzyżowania powstało miejsce obsługi i odpoczynku dla rowerzystów i pieszych wyposażone w ławeczki. Rozbudowana droga została oświetlona. Nawierzchnię jezdni, ścieżki rowerowej i chodnika wykonano z masy mineralno–bitumicznej. Konieczna była przebudowa dwóch przepustów drogowych i wodociągu. Odtworzono, oczyszczono i ukształtowano rów po lewej stronie drogi, wzmocniono miejsca, gdzie wymagał tego spadek terenu. Koszt tej inwestycji to 5 mln 200 tys. zł.

– To kolejny odcinek drogi, na którym w symbiozie spotykają się rowerzyści, piesi i kierowcy w uczęszczanym, atrakcyjnym miejscu miasta, gdzie rekreacja bielszczan jest nasiloną nie tylko w weekendy, ale i w trakcie tygodnia. Warto podkreślić, że na ogół cieszymy się, gdy inwestycje oddajemy w terminie, a w tym przypadku cieszymy się dodatkowo, bo udało się ją wykonać przed terminem zakończenia prac planowanym dopiero na koniec marca przyszłego roku. Myślę, że bielszczanie, a także goście, chętnie będą korzystać z tej bezpiecznej trasy – mówił przewodniczący Rady Miejskiej Jarosław Klimaszewski.

Wstęgę przecinali prezydent Jacek Krywult, przewodniczący RM Jarosław Klimaszewski i dyrektor Oddziału Katowice firmy Stra–bag Infrastruktura Południe Witold Bembenek

KADENCJA VIII 2018–2023

Janusz Okrzesik – przewodniczący Rady Miejskiej
Przemysław Drabek – wiceprzewodniczący Rady Miejskiej
Agnieszka Gorgoń–Komor – wiceprzewodnicząca Rady Miejskiej
Jacek Krywult – wiceprzewodniczący Rady Miejskiej

Radni Rady Miejskiej: Jerzy Bauer, Janusz Buzek, Przemysław Drabek, Andrzej Gacek, Agnieszka Gorgoń–Komor, Renata Gruszka, Krzysztof Jazowy, Piotr Kochowski, Jacek Krywult, Marcin Litwin, Konrad Łoś, Karol Markowski, Roman Matyja, Dariusz Michasiów, Janusz Okrzesik, Dorota Piegzik–Izydorezyk, Maksymilian Pryga, Rafał Ryplewicz, Piotr Ryszka, Urszula Szabla, Bronisław Szafarczyk, Barbara Waluś, Tomasz Wawak, Szczepan Wojtasik, Małgorzata Zarębska.

Zarząd miasta

Jarosław Klimaszewski – prezydent (21.11.2018 – nadal)
Waldemar Jędrusiński – zastępca prezydenta (27.11.2002–27.06.2019)
Lubomir Zawierucha – zastępca prezydenta (7.12.2010–31.12.2018)
Przemysław Kamiński – zastępca prezydenta (23.03.2015 – nadal)
Adam Ruśniak – zastępca prezydenta (1.01.2019 – nadal)
Piotr Kucia – zastępca prezydenta (15.07.2019 – nadal)

sekretarz miasta – Grzegorz Tomaszczyk (1.01.2007–25.01.2019)
– Igor Kliś (25.01.2019 – nadal)

skarbnik miasta – Anna Łakomska (1.01.1993–29.01.2019)
– Dominik Pawiński (29.01.2019– nadal)

STOJAŁOWSKIEGO JUŻ W CAŁOŚCI

6 grudnia odbyło się oficjalne zakończenie inwestycji pod nazwą „Rozbudowa skrzyżowania ulic ks. Stanisława Stojałowskiego, Wyzwolenia, Władysława Broniewskiego wraz z przebudową placu Opatrzności Bożej”. Nowe rondo, które powstało na tym skrzyżowaniu, nazwano imieniem majora Jana Wawrzyczka.

Miejski Zarząd Dróg zaprosił na tę uroczystość wielu gości, którzy byli związani zarówno z inwestycją kończącą przebudowę całej ul. Stojałowskiego, jak i nadaniem imienia nowemu rondu, zbudowanemu na tym skrzyżowaniu w bezpośrednim sąsiedztwie placu Opatrzności Bożej. Zaproszenie przyjęli – władze miasta, radni minionej i obecnej kadencji, przedstawiciele firm wykonawczych wraz z głównym wykonawcą – Strabagiem, a także rodzina zmarłego w roku 2000 Jana Wawrzyczka. O symboliczne przecięcie wstęgi poproszeni zostali były prezydent miasta Jacek Krywult i obecny prezydent Bielska-Białej Jarosław Klimaszewski, proboszcz parafii Opatrzność Bożej ks. Andrzej Mojżeszko, który brał aktywnie udział w radach budowy i interesował się postępem prac, oraz krewni Jana Wawrzyczka.

Inwestycja zrealizowana została sprawnie i terminowo, choć zadanie nie było łatwe. Wykonawca dostał na to cztery miesiące, bo przejezdność ulicy Stojałowskiego jest kluczowa dla centrum miasta. Roboty prowadzone były etapami, by jak najmniej ograniczać ruch. Objęły rozbudowę ulicy księdza Stanisława Stojałowskiego na odcinku o długości około 250 m, przebudowę placu Opatrzności Bożej, przebudowę mostu na potoku Niwka płynącego pod ulicą Stojałowskiego i pod zieleńcem – na długości około 110 m. Stojącą na placu figurę św. Jana Nepomucena poddano renowacji i przeniesiono w nieco inne miejsce. Konieczna była budowa odcinka kanalizacji deszczowej o długości 40 m wraz z przebudową kolidujących wpustów oraz budowa nowej sieci oświetlenia ulicznego.



Rondo na ul. Stojałowskiego

– *Chciałbym podziękować wszystkim, którzy brali udział w tej inwestycji. Współpraca układała się modelowo. Prace zaczynaliśmy od ronda, bo to był istotny element przebudowy tego skrzyżowania. Pojawiło się wiele wariantów, wiele koncepcji wyglądu tego owalnego ronda, w przygotowania inwestycji włączył się Wydział Urbanistyki i Architektury Urzędu Miejskiego, co zaowocowało kontaktem z architektami z pracowni architektury krajobrazu, specjalizującymi się w małej architekturze i kształtowaniu przestrzeni publicznej. Myślę, że możemy być dumni z tej realizacji, że będzie to kolejne piękne miejsce na mapie naszego miasta* – mówił dyrektor MZD Wojciech Waluś. Podkreślał, że głównym zadaniem ronda jest skomunikowanie wlotów krzyżujących się ulic, jak również całego przyległego terenu, zapewniające bezpieczeństwo dla samochodów i pieszych. Za motyw wiodący architektki planujący wyspę ronda przyjęli ukryty pod powierzchnią placu i dalej pod ulicą Stojalowskiego potok Niwka, którego obecność na rondzie symbolizuje skaliste przecięcie wypiętrzonej wyspy, imitujące koryto potoku. Takie ukształtowanie ronda pozwala zachować jedną z najładniejszych osi widokowych miasta, czyli sylwetkę zabytkowego kościoła na tle Beskidów.

Inaczej wygląda teraz sam plac Opatrzności Bożej, na którym zaprojektowano zielone donice z wkomponowanymi siedziskami usytuowanymi wzdłuż dawnego koryta potoku – na jego poboczu stała figura świętego Jana Nepomucena. Mozaika kamienna, którą wyłożono tę część placu, ma symbolizować lustro wody i przechodzić we wspomniane koryto potoku, które podświetlono błękitnymi światłami LED, żeby po zmroku łatwiej oddać symbolikę rzeki. Po obu stronach symbolicznego potoku usypano kamienne góry, charakterystyczne dla otoczenia miasta, a widok wyspy ronda z góry przypomina znane logo Bielska–Białej.

Rada Miejska Bielska–Białej nadała rondu nazwę majora Jana Wawrzyczka. Był on uczestnikiem walk z okupantem w okresie II wojny światowej, z ramienia Związku Walki Zbrojnej Ziemi Oświęcimskiej, a następnie Armii Krajowej. Sformował oddział partyzancki pod kryptonimem Sosienki, którego został dowódcą. W ramach działalności tego oddziału zorganizowano 45 ucieczek więźniów z niemieckiego obozu Auschwitz–Birkenau oraz kierowano ich trasami. Po wojnie wraz z żoną Janiną, była łączniczką AK, osiadł w Bielsku–Białej, gdzie do emerytury pracował jako nauczyciel wychowania fizycznego i przysposobienia wojskowego w bielskim Technikum Włókienniczym. Na uroczystość oddania ronda do użytku zaproszona została rodzina Jana Wawrzyczka – córka Katarzyna z mężem i syn Maciej.

2019

Z początkiem stycznia 2019 r. dr Lubomir Zawierucha powrócił do MZD na stanowisko zastępcy dyrektora ds. inwestycyjnych z urlopu bezpłatnego, w trakcie którego pełnił funkcję zastępcy prezydenta miasta.

CIESZYŃSKA – START

4 stycznia w Urzędzie Miejskim podpisano umowę dotyczącą rozbudowy ul. Cieszyńskiej w Bielsku–Białej w ramach zadania inwestycyjnego „Rozbudowa odcinka drogi wojewódzkiej nr 942 w Bielsku–Białej” pomiędzy miastem Bielsko–Biała a firmą Eurovia Polska S.A. Podpisy pod umową złożyli prezydent Jarosław Klimaszewski, Arkadiusz Kierkowicz Dyrektor Regionu Południe Eurovia Polska S.A. oraz dyrektor Oddziału Kraków Eurovia Polska S.A. Andrzej Gruszka.

Przy podjęciu decyzji o projektowaniu rozbudowy ul. Cieszyńskiej, miasto kierowało się przede wszystkim koniecznością poprawy przepustowości i płynności ruchu, ograniczeniem rozmiaru zatorów ulicznych, a co za tym idzie – skróceniem czasu przejazdu ul. Cieszyńską, jak również ograniczeniem emisji spalin i hałasu. Istotnym argumentem była również niespełniona nadzieja na zmniejszenie natężenia ruchu na ulicy Cieszyńskiej po wybudowaniu drogi ekspresowej nr 52. Kolejne pomiary ruchu na tej ulicy, po oddaniu drogi ekspresowej, niestety nie potwierdziły zmniejszenia, ale systematyczny jego przyrost w latach następnych.

Rozbudowana droga stworzy dogodne warunki dla rozwoju transportu zbiorowego w Bielsku–Białej wraz transportem indywidualnym. Razem z rozbudowaną ul. Międzyrzecką, inwestycja ta będzie tworzyć spójną i funkcjonalną sieć dróg miejskich oraz poprawi połączenie Bielska–Białej z drogami ekspresowymi S–52 i S–1, a pośrednio z drogami krajowymi nr 1 i 52.

Umowa szczegółowo definiowała zakres inwestycji. Miały się na nią składać:

- rozbudowa ul. Cieszyńskiej (drogi wojewódzkiej) od ronda Hulanka do ronda z ul. Nowo–Miedzyrzecką długości ok. 4 km,
- budowa/przebudowa 17 skrzyżowań w ciągu ul. Cieszyńskiej, w tym z ulicami Jaworzańską i Tadeusza Regera, Czesława Tańskiego i Wapienicką; Stawową i Szarotki (ronda turbinowe) oraz Jesionową,
- budowa 13 zatok autobusowych,
- budowa ścieżek rowerowych,
- budowa chodników,
- budowa ekranów akustycznych o długości ok. 1 km,
- budowa mostu na rzece Wapienica,
- budowa dwóch przejść podziemnych,
- budowa 13 przepustów,
- budowa sygnalizacji świetlnej wraz z zasilaniem,
- budowa kanalizacji deszczowej,
- budowa urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego (bariery ochronne, balustrady),
- budowa kanału technologicznego dla sieci szerokopasmowej,
- przebudowa sieci elektroenergetycznych i oświetlenia,
- przebudowa sieci gazowej, wodno–kanalizacyjnej, ciepłowniczej i telekomunikacyjnych,
- przebudowa urządzeń wodnych,
- łączna długość przebudowywanych dróg lokalnych wynosi również prawie 4 km.

Zapowiadano, że rozbudowie drogi wojewódzkiej towarzyszyć będzie niezbędna dla prawidłowej obsługi terenów przyległych rozbudowa układu przyległego do ul. Cieszyńskiej. Będą to m.in. rozbudowy ul. Cieszyńskiej od ronda z ul. Nowo–Miedzyrzecką do granicy miasta, ul. Dzwonkowej, pozostałego odcinka ul. Miedzyrzeckiej w jej starym przebiegu, ulicy Czesława Tańskiego.

Planowany koszt robót budowlanych – ok. 150 mln zł.

Generalny Wykonawca: Eurovia Polska S.A.

Inżynier Kontraktu: Inwestycje, Budownictwo, Handel „Inwest–Complex” Sp. z o.o.

Czas realizacji przewidziano na 20 miesięcy od udostępnienia placu budowy. Inwestycja jest elementem zadania pn. „Rozbudowa odcinka drogi wojewódzkiej nr 942 w Bielsku–Białej” i jest współfinansowana przez Unię Europejską w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014–2020.

W kwietniu po dokonaniu koniecznych wycinek drzew wykonawca przystąpił do zasadniczych robót budowlanych.

PARKOMATY NOWA ODSŁONA

Idąc z duchem czasu 29 stycznia Miejski Zarząd Dróg ogłosił postępowanie przetargowe na dostawę 55 sztuk parkomatów do obsługi strefy płatnego parkowania w Bielsku–Białej.

BIEŻĄCE REMONT DRÓG

Po zimie MZD przeprowadził remonty nawierzchni 34 ulic w ramach tzw. bieżącego utrzymania dróg. Były to ulice: Elizy Orzeszkowej; Józefa Mireckiego; Olszówka; Karbowa; Leopolda Staffa; Myśliwska; Bystrzańska (odcinek gminny); Margaretek; Daliowa; Piechurów; Poligonowa; Jana Kochanowskiego; Adama Asnyka; Jeżynowa; Darniowa; Smocza; Łuczników; Kominiarska; Wczasowa; Rolna; Pod Dębem; Gliwicka; Jasna Rola; Tulipanów; Agronomówka; Odysei; Wawelska; Kolejowa; Centralna; Szczygłów; Polna; Piastowska; gen. Władysława Andersa.

PARKOWANIE PRZED KATEDRĄ

W marcu pojawiły się informacje, o tym, że Miejski Zarząd Dróg zlikwidował 21 miejsc parkingowych na placu przed katedrą św. Mikołaja. Ta decyzja podyktowana była potrzebą ochrony przeciwpożarowej katedry (nieograniczony dojazd oraz możliwość operacyjna dla pojazdów pożarniczych)

oraz zwiększenia bezpieczeństwa ruchu pieszego. Zanim jednak MZD podjął tę decyzję, w rejonie ulic Kopernika i Cieszyńskiej przygotował parking dla ponad 100 aut. Docelowo w tym miejscu ma powstać parking wielopoziomowy, który pomieści 340 samochodów. Prace przygotowawcze zostały zakończone. Inwestycja oczekuje na środki finansowe.

Prócz względów bezpieczeństwa, ważna jest też estetyka przestrzeni publicznej – mamy tu do czynienia ze staromiejskim obszarem lokacyjnym Bielska. W Gminnym Programie Opieki nad Zabytkami dla Gminy Bielsko–Biała na lata 2018–2021 zapisano: *Przywrócenie pierwotnej funkcji placów jako miejsca spotkań i zgromadzeń, usunięcie parkingów z ich powierzchni i wprowadzenie małej architektury o wysokich walorach projektowych staje się wymogiem europejskich standardów w przestrzeni publicznej.* Chcielibyśmy uspokoić również, że obok katedry pojawi się miejsce wydzielone oraz znak z tabliczką o treści „Tylko dla pojazdów nowożeńców i karawanu”.

STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA PO NOWEMU

Szczegółowa prezentacja nowego systemu poboru opłat związana z planowanym wprowadzeniem parkomatów wraz z ich obsługą techniczno–serwisową na obszarze strefy płatnego parkowania w Bielsku–Białej odbyła się 13 maja w sali sesyjnej Urzędu Miejskiego.

– *Ta zmiana to wyraźny krok zgodny z duchem czasu, teraz liczy się mobilność i wygoda. Odczujemy od parkingowych, których praca w zmiennych warunkach pogodowych do łatwych nie należy, i idziemy w kierunku najnowocześniejszych rozwiązań tej kwestii* – podkreślał zastępca prezydenta miasta Przemysław Kamiński.

Zmiany miały wejść w życie 1 września. Prasa pisała: Do tej pory opłaty za parkowanie w strefie pobierane są przez inkasentów parkingowych. Jednak już niedługo za postój w 1001 ogólnodostępnych miejsc postojowych opłatę będzie można uiścić w 55 parkomatach. Przejęte rozwiązanie umożliwi wnoszenie opłat za postój bilonem lub bezgotówkowo, wnoszenie opłaty dodatkowej bezpośrednio w parkomacie, minutowe przeliczanie opłaconego czasu postoju, zakup biletu parkingowego w parkomacie poza godzinami funkcjonowania strefy płatnego parkowania.



– *Przy wyborze systemu skorzystaliśmy z doświadczeń jakie miało miasto przed laty, gdy chodzi o parkomaty. W sposób szczególny zwróciliśmy uwagę na co wtedy narzekali użytkownicy i wyeliminowaliśmy uciążliwe dla nich rozwiązania* – mówił dyr. Wojciech Waluś.

Prezes firmy City Parking Grup Sp. Z o.o Paweł Oleczak wykonawca zadania i obsługi techniczno–serwisowej systemu podkreślał, że te same rozwiązania jego firma realizuje w Warszawie, Łodzi i Krakowie. Syliwa Grzegorzczak z firmy Flowbird zaprezentowała możliwości nowych urządzeń.

ULICA MIĘDZYRZECKA OTWARTA

O tym, jak otwarciu zmodernizowanej ulicy Międzyrzeckiej było wyczekiwane przez bielszczan, najlepiej świadczy zainteresowanie, jakim cieszyła się inauguracja tej drogi 20 maja. Nie było

tym razem symbolicznego przecinania wstęgi, za to prezydent Jarosław Klimaszewski włączył pilotem zielone światło na drogowym sygnalizatorze na nowo wybudowanym wiadukcie nad torami kolejowymi w Wapienicy, co pozwoliło Ciuchci Beskidzkiej z gośćmi uroczystości wyruszyć na objazd po przebudowanej drodze.

– *Bardzo cieszy każdy nowy element układu drogowego, który usprawnia życie kierowcom. Ulica Międzyrzecka to nie tylko odciążenie ruchu, ale zdecydowana poprawa bezpieczeństwa poruszania się w tym rejonie miasta. Wszystkie jej elementy docenimy w pełni, gdy uda nam się zakończyć modernizację ul. Cieszyńskiej. Chciałbym podziękować wszystkim, którzy przyczynili się do tej modernizacji. Nie wszyscy wiedzą, że odkąd jesteśmy w Unii Europejskiej na rozbudowę układu komunikacyjnego Bielska–Białej udało się nam pozyskać i wykorzystać ok. 400 mln zł – mówił prezydent Jarosław Klimaszewski. – Można powiedzieć, że misja na ul. Międzyrzeckiej została ukończona. Mamy kolejny piękny odcinek drogi w naszym mieście z prawie trzykilometrową ścieżką rowerową. Ten fragment układu drogowego Bielska–Białej jest istotny, bo komunikujący ważne obszary miasta. Mieszkańcom należą się dobre drogi i realizujemy je w dużej mierze za pieniądze podatników, przyzwyczailiśmy bielszczan do wysokiego standardu. Obecnie w trakcie realizacją są duże inwestycje na ulicach Cieszyńskiej, Krakowskiej i Żywieckiej. Oczywiście powoduje to utrudnienia w ruchu, ale po zakończeniu inwestycji będziemy odczuwać satysfakcję z korzystania z tych zmodernizowanych dróg. W mieście będzie bezpieczniej, rozładowany zostanie ruch, zmniejszą się korki, które obecnie dokuczają użytkownikom dróg.*



Otwarcie ul. Międzyrzeckiej

Powstanie tej drogi nie było łatwe, o czym przypomniał dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg Wojciech Wałuś: – *Przyjechaliście tutaj w większości ul. Cieszyńską i w ten sposób poznaliście z grubsza zakres tej inwestycji. Ulica Międzyrzecka stanowi tylko część projektu rozbudowy ciągu drogi wojewódzkiej 942, niemniej jest to 1 etap dużego i skomplikowanego zadania, a jest istotna z wielu powodów. Wymienię tylko kilka z nich: po pierwsze w ramach tej inwestycji przebudowaliśmy węzeł komunikacyjny z drogą ekspresową S-52, likwidując zatory i wieczne korki na zjeździe z niej na ul. Międzyrzecką; redukujemy ruch samochodów w centrum dzielnicy; wybudowaliśmy bezkolizyjne skrzyżowanie z linią kolejową nr 190 – na dzień dzisiejszy wprawdzie nieczynną, ale głęboko wierzymy, że w nieodległej przyszłości wykorzystaną przynajmniej dla ruchu lokalnego i regionalnego łączącego z powrotem Bielsko–Białą i Cieszyn, a dalej większość stolic europejskich, które już takie połączenia mają z czeskim*

Cieszynem. Usprawniliśmy połączenie dzielnicy z zewnętrznym układem drogowym, komunikując również parafię z przyszłym nowym cmentarzem. Wykonaliśmy miejsce ważenia pojazdów, które umożliwi kontrolę i zatrzymywanie pojazdów przeciążonych. Praktycznie na nowo wybudowaliśmy wygodną, równą i o odpowiedniej nośności drogę dla wszystkich pojazdów, wyposażoną w obustronne chodniki i nową ścieżkę rowerową. Już w trakcie prac drogowych, co tu dużo mówić, podjęliśmy ryzykowną decyzję o dostosowaniu parametrów tej ścieżki do przyjętych w międzyczasie standardów, choć z uwagi na zaawansowanie prac i przede wszystkim wykonane przebudowy podziemnego uzbrojenia nie do końca możliwą do wykonania. Część tych prac należało wykonać również na odcinku nieobjętym umową z Eurovia – chodzi tutaj o rondo Strażacka, gdzie jeszcze trwa końcówka prac dostosowawczych. Myślę jednak, że było warto.

Wielu mieszkańców wyrażało swoje uwagi, że można było szybciej i sprawniej. Pewnie tak... często i gorąco dyskutowaliśmy o tym na radach budowy. (...) wymienię kilka problemów, które (...) trzeba było rozwiązać w trakcie realizacji. Po pierwsze, wtajemniczeni wiedzą, że został zmieniony kształt i lokalizacja łącznicy, co było związane z planami miasta i tutejszej parafii, a wymagało odrębnego przetargu. Wprowadzono dodatkowo 7 doświetleń przejść dla pieszych, co jest konsekwencją programu, który MZD z powodzeniem realizuje od 2 lat. Wybudowano nowy przepust kolejowy poprzedzony bardzo długim, półrocznym okresem uzgodnień z PKP, oraz wyprzedzająco w stosunku do ul. Cieszyńskiej przepust drogowy. Zmagano się z ogólnokrajowym, dramatycznym załamaniem się rynku podwykonawców i problemami w pozyskaniu niezbędnych ekip drogowych, i wreszcie, już w końcówce ubiegłego roku niesprzyjające warunki atmosferyczne w grudniu spowodowały konieczność wstrzymania robót – wyjaśniał dyrektor Wojciech Waluś.

Skala zadania była ogromna, podzielono je na 6 etapów i realizowano w latach 2017–2019. Etapem pierwszym była rozbudowa ul. Międzyrzeckiej na odcinku od granicy miasta do ul. Zagajnik. Drugi, kluczowy etap stanowiła budowa nowego odcinka ul. Międzyrzeckiej od ul. Zagajnik do ul. Cieszyńskiej (ulicy o roboczej nazwie Nowo–Międzyrzecka); w jego ramach powstał trzyprzęsłowy wiadukt drogowy nad linią kolejową nr 190 (Bielsko–Biała – Cieszyn);

W etapie trzecim zbudowano łącznicę z ul. Nowo–Międzyrzecką w rejonie ul. Przy Torach; czwarty objął rozbudowę skrzyżowania ul. Międzyrzeckiej z ul. ks. Józefa Londzina – powstało skrzyżowanie w formie ronda; w etapie piątym rozbudowano ul. Dziewanny, w szóstym – wykonano rozbudowę skrzyżowania ul. Międzyrzeckiej z ul. Rudawka (łącznica drogi ekspresowej S–52) – skrzyżowanie w formie ronda.

Jak przekonują drogowcy, ten ciąg komunikacyjny zupełnie zmienił swoje dotychczasowe oblicze dzięki powstałym skrzyżowaniom o ruchu okrężnym – w sposób wymierny został upłynniony ruch. Sporą część inwestycji stanowiła budowa infrastruktury dla pieszych oraz rowerzystów. Mieszkańcy mogą korzystać z nowych chodników oraz ścieżek rowerowych, powstało 5 nowych zatok autobusowych oraz miejsce do ważenia pojazdów ciężarowych. Całość zyskała także nowe oświetlenie. Wraz z robotami drogowymi wykonana została także nowa zbiorcza kanalizacja deszczowa oraz przebudowa sieci elektroenergetycznych, teletechnicznych, gazociągowych oraz wodociągowych.

INWESTYCJA W LICZBACH:

35.040 m² nawierzchni jezdni
6.460 m² nawierzchni chodników (w tym: 4 380 m² z masy, 2 080 m² z kostki)
5.570 m² nawierzchni ścieżek rowerowych (masa czerwona)
1200 m² nawierzchni betonowych na zatokach i rondach
3,26 km długości jezdni (w szczególności: budowa odcinka drogi wojewódzkiej długości ok. 0,7 km, rozbudowa odcinka drogi wojewódzkiej długości ok. 1,75 km)
3,1 km długości ścieżek rowerowych (dwukierunkowa długości ok. 1,9 km, jednokierunkowa długości 1,2 km)
9.330,40 m długości krawężników 12.973,20 m długości obrzeży 68 m długości wiaduktu
66.803 m³ nasypów
39,717 m³ wykopów
1.200 m³ betonu cementowego zabudowanego na wiadukcie
83.000 ton kruszywo do wykonania podbudów
21.000 ton masy asfaltobetonowej do wykonania nawierzchni
Całkowity koszt robót budowlanych to ok. 30 mln zł.

MODERNIZACJA SKRZYŻOWANIA W RAMACH ULICY KOLISTEJ

W październiku modernizacja skrzyżowania w ramach ulicy Kolistej dobiegła końca. Prace prowadzone były bardzo sprawnie. Celem była poprawa widoczności przy włączaniu się z osiedla Karpackiego, z ul. Kowalskiej, do ul. Kolistej. Dotąd wiązało się to ryzykiem kolizji, słaba widoczność, duże natężenie ruchu i nadmierna prędkość powodowały zagrożenie dla użytkowników tej drogi. Aby temu zaradzić dokonano korekty ogrodzeń sąsiadujących ze skrzyżowaniem i utworzono tzw. wyniesione skrzyżowanie. Jest ono wykonane nie tylko z innego materiału ale jest podniesiony jego poziom, dzięki czemu każdy jadący wzdłuż ul. Kolistej musi zwolnić. Rozbudowa skrzyżowania Kowalska–Kolistka–Niwna kosztowała 580.701,51 zł.

HAŁCNOWSKI CHODNIK

Od 15 maja Miejski Zarząd Dróg wprowadził tymczasową organizację ruchu na czas budowy ciągu pieszego w Hałcnowie, wzdłuż ul. Wyzwolenia, na odcinku od ul. Kolonia do ul. Wyzynnej. Roboty na odcinku były prowadzone etapowo. Inwestycja kosztowała 1 765.094,86 zł. 2 października oddano do użytku 650 metrów nowego chodnika.

– *Bezpieczeństwo mieszkańców to priorytet dla wszystkich naszych działań. Nie jest to długi odcinek, ale w bardzo strategicznym miejscu – mówił prezydent Jarosław Klimaszewski.*

– *Natężenie ruchu pieszych w tym terenie jest bardzo duże. Schodzą się tu mieszkańcy z ul. Murarzy, Żywa, Kolonia, którzy dochodzą do centrum dzielnicy. Ludzie idą do szkoły, kościoła. Niestety do tej pory musiały przekraczać jezdnie bardzo ruchliwej ulicy Wyzwolenia. Teraz mogą tym chodnikiem dojść bezpiecznie do ronda – mówił Bronisław Szafarczyk, radny rady miejskiej w Bielsku–Białej, który wspólnie z radą osiedla był inicjatorem powstania tej inwestycji. Przy wykonaniu chodnika było dużo problemów natury technicznej.*

DROGOWE INWESTYCJE WAKACYJNE

Prasa informowała: *Trwa modernizacja na kolejnym odcinku ul. Żywieckiej. Oficjalnie zadanie to nazwa się „Rozbudowa odcinka drogi wojewódzkiej nr DW 942 w Bielsku–Białej”. Za kwotę 149.918.039,39 zł trwają prace od Domu Kultury w Mikuszowicach, aż do granicy miasta pod dawnym Stalownikiem. Trzeba przypomnieć, że teren obok przystanku autobusu nr 2 i krzyża został wykonany w roku ubiegłym. Teraz ruch po całym tym terenie odbywa się wahadłowo.*



Ul. Żywiecka

Robotnicy drogowi widziani są też w ścisłym centrum na ul. Żywieckiej i na jej połączeniu z ul. Krakowską. Tam prace są bardzo skomplikowane szczególnie w rejonach skrzyżowań.

– *Jesteśmy teraz na dużym skrzyżowaniu ul. Łagodnej i ul. gen. Bora–Komorowkiego. Ze względu na uwarunkowanie terenu prace tam musimy robić ćwiartkami, utrzymując ruch. Z tego względu powstają tam zatory i korki. Wprowadzamy ruch wahadłowy, tymczasową sygnalizację świetlną, aby usprawnić*

nić ruch samochodów. Jediną alternatywą byłoby zamknięcie skrzyżowania, wtedy prace postępowałyby szybciej, ale nikt nie wyobraża sobie takiego rozwiązania – wyjaśnia Wojciech Waluś, dyrektor MZD. Podobne trudności, tylko w mniejszej skali, występują na pozostałych skrzyżowaniach na ul. Żywieckiej. Dobrą informacją dla kierowców jest to, że w październiku od ul. Stojalowskiego aż do ul. Poniatowskiego będzie wykładana warstwa ścieralna asfaltu, co zdecydowanie poprawi przejazd. Pozostaną do wykończenia tzw. drugie połówki. Jednak i tam najbardziej żmudne prace zostały już wykonane i teraz z każdym tygodniem będzie widać postęp prac. Wszystko wskazuje, że całość będzie przejedna do końca roku, a potem zostaną już sprawy wykończeniowe.

Na ul. Krakowskiej prace koncentrują się na odcinku blisko Kóz. Tylko pierwszy odcinek, gdzie na początku były problemy z przebiegiem infrastruktury, wymaga jeszcze sporo nakładów pracy. Natomiast pozostały odcinek od Kóz będzie zrobiony na gotowo. Dzięki temu zostanie zlikwidowany objazd, co usprawni poruszanie się po ul. Krakowskiej. Ostatecznie prace na tej ulicy mają się zakończyć w maju przyszłego roku.

Największy ruch trwa obecnie na i w rejonie ul. Cieszyńskiej. Tempo prac i ich postęp można gołym okiem oglądać każdego dnia. W rejonie Hulanki korygowany jest pas włączenia. Najbardziej intensywnie drogowcy pracują na wyłączonym z ruchu odcinku w rejonie os. Wojska Polskiego. Tam widać rozmach, gdyż jednocześnie budowana jest droga, przejście podziemne, nowe przepusty, a równocześnie trwa wymiana uzbrojenia terenu (woda, kanalizacje, prąd, gaz itp.) Podobnie duże zaangażowanie sił widać na odcinku od nowego ronda na ul. Międzyrzeckiej/Jaworzańskiej. Tam prace koncentrują się na budowie ronda. Już niedługo tarcza ronda się pokaże. Jedna jezdnia od tego skrzyżowania jest już praktycznie gotowa pod roboty bitumiczne. Kolejne ważne miejsce w tej inwestycji to ul. Wapienica w przedłużeniu do ul. Tańskiego. Nową ulicę już widać w szczerym polu. Wyburzany jest ostatni budynek – przy ul. Zapłocie. Tam zostanie rozebrana część parkingu. – Do końca roku chcemy oddać do ruchu ten zamknięty odcinek w rejonie os. Wojska Polskiego. Co jeszcze uda nam się zrobić, będzie zależać od warunków meteorologicznych, gdyż jesień jest kapryśna – informował dyr. MZD Wojciech Waluś

WIĘCEJ MIEJSC PARKINGOWYCH

O tym, jak cenne jest każde miejsce parkingowe w centrum miasta, nie trzeba przekonywać kierowców. Dlatego otwarcie parkingu przy ul. Ignacego Jana Paderewskiego oraz ul. Legionów 26 czerwca było niezwykle radosne. Pojawili się m.in. wicewojewoda śląski Jan Chrzęszcz, zastępca prezydenta miasta Przemysław Kaminski oraz radni. Na miejscu walących się budynków powstał parking i niewielki teren do rekreacji.

– Działamy zgodnie z planem, niedawno oddaliśmy do użytku parking przy ul. Rychlińskiego, dzisiaj jesteśmy tutaj, a już niedługo przy ul. Lwowskiej powstanie kolejny parking. Trzeba mieć świadomość, że w centrum miasta sytuacja, gdy chodzi o miejsca parkingowe, nigdy nie będzie łatwa. Dlatego szukamy takiego rozwiązania, aby ograniczać ruch kołowy. Obecnie tuż obok rozpoczyna się remont w szpitalu. Musimy zadbać, aby pacjenci mieli gdzie zaparkować i nowych miejsc jest trzykrotnie więcej niż było. Do końca sierpnia parkowanie będzie bezpłatne, tak aby przyzwyczaić mieszkańców do nowego obiektu, a później wprowadzimy opłaty, w których nie będzie zasadą, aby miasto jak najwięcej zarobiło, lecz chcemy maksymalnie uzyskać tzw. ruch cyrkulacyjny czyli aby jak największa ilość samochodów zatrzymywała się tam na krótki okres czasu – mówił prezydent Jarosław Klimaszewski. (...)

Nowy parking ma 139 miejsc postojowych, w tym 7 dla osób niepełnosprawnych;

Specyfikacja automatycznego systemu poboru opłat:

– 2 szt. terminali wjazdowo–wyjazdowych wraz z rogatekami (szlabanami) oraz system kamer – od strony ul. Ignacego Jana Paderewskiego oraz ul. Legionów (detektor pętli indukcyjnych oraz pętle indukcyjne, podświetlany ekran LCD 5 – wzmocniona widoczność ekranu w warunkach zewnętrznych, drukarka termiczna, czytnik kart zbliżeniowych – abonamentowych, laserowy czytnik biletów, moduł GSM);

– 2 szt. automatycznych terminali kasowych wraz z systemem kamer (ekran LCD 7, drukarka, możliwość płatności: gotówką, kartami płatniczymi);

– 2 szt. tablic informacyjnych o wolnych miejscach postojowych;

System bezpieczeństwa – monitoring wizyjny: 16 szt. kamer CCTV (3 MPX HD z zewnętrznym podświetleniem IR)

System oświetleniowy parkingu: 29 szt. lamp typu LED

Co ważne, parking ma też teren zielony: skwerek z ławeczkami, przy którym rośnie 7 platanów klonolistnych, 15 platanów kulistych, dęby czerwone, klony żółte, krzewy oraz zielen izolacyjna. Koszt inwestycji: ok. 2,8 mln zł.



Parking przy ul. Paderewskiego 26.06.2019 r.

PARKING PRZY UL. TADEUSZA RYCHLIŃSKIEGO

19 lipca 2019 r., po dokonaniu stosownych odbiorów, został udostępniony do użytkowania parking przy ul. Tadeusza Rychlińskiego. Do 31 sierpnia korzystanie z niego było bezpłatne, przy użyciu tzw. biletu zerowego.

Pojemność nowego parkingu wynosi 145 miejsc postojowych, w tym 10 miejsc dla osób niepełnosprawnych.

Również sprawa kolejnego parkingu w centrum przybrała realne kształty, gdyż Miejski Zarząd Dróg złożył wniosek o wydanie pozwolenia na budowę parkingu wielopoziomowego przy ul. Krakowskiej i Lwowskiej przy Beskidzkim Centrum Onkologii. Zgodnie z planem, w rejonie tego skrzyżowania powstać mają dwa bliźniacze parkingi, które połączy podziemny tunel pod ul. Lwowską.

– *Złożenie wniosku o uzyskanie pozwolenia na budowę parkingu P2 oraz budowę i przebudowę sieci uzbrojenia terenu dla obu parkingów uzależnione jest od wykupu działek prywatnych kolidujących z inwestycją oraz od uzyskania zgody na odstępstwa od przepisów techniczno-budowlanych od ministra infrastruktury w zakresie zbliżenia parkingu do granicy działki sąsiadującej* – informował MZD.



Już niedługo ponad 560 samochodów zmieści się na dwóch wielopoziomowych parkingach, które powstają w rejonie ulic Krakowskiej i Lwowskiej w Bielsku-Białej.

Według koncepcji na parkingu przy ulicy Krakowskiej i Lwowskiej będzie ponad 230 miejsc parkingowych, w tym 11 dla osób niepełnosprawnych, a także 5 miejsc parkingowych dla motocyklistów oraz 7 podwójnych miejsc dla rowerzystów.

Z kolei na parkingu przy Beskidzkim Centrum Onkologii będzie ponad 320 miejsc postojowych, w tym 14 dla osób niepełnosprawnych. Powstanie tu także 5 miejsc parkingowych dla motocyklistów oraz 7 podwójnych miejsc dla rowerzystów.



Wizualizacje projektu parkingu przy zbiegu ulic Lwowskiej i Krakowskiej

MIEJSKIMI DROGAMI WEWNĘTRZNYMI ZARZĄDZAŁ BĘDZIE MZD

Prezydent Bielska–Białej Jarosław Klimaszewski zdecydował, że wszystkimi drogami na gruntach stanowiących własność gminy Bielsko–Biała i miasta na prawach powiatu Bielsko–Biała – także tymi niemającymi statusu drogi publicznej – będzie zarządzał Miejski Zarząd Dróg. Miasto nie będzie również ustanawiało tzw. służebności na dojazd do posesji po miejskim terenie, za co dotąd pobierało wynagrodzenie. To dobra wiadomość dla bielszczan, bo wynagrodzenie za służebność drogi było sporym wydatkiem.

Do tej pory drogami publicznymi zarządzał Miejski Zarząd Dróg, zaś drogami niemającymi takiego statusu – niepublicznymi, wewnętrznymi, dojazdami do posesji na terenie Bielsko–Biała – zajmował się Wydział Mienia Gminnego i Rolnictwa Urzędu Miejskiego. Doraźne naprawy tych dróg wewnętrznych Wydział Mienia Gminnego i Rolnictwa UM zlecał dotąd Wydziałowi Gospodarki Miejskiej UM. W nowych warunkach drogi wewnętrzne usytuowane na gruntach gminy Bielsko–Biała lub miasta na prawach powiatu Bielsko–Biała będzie naprawiał MZD. Wiele z tych dróg wewnętrznych nie posiada wydzielonego pasa drogowego, konieczne jest więc uporządkowanie spraw geodezyjnych w odniesieniu do nich.

Niezależnie od przekazywania kolejnych dróg wewnętrznych w zarząd Miejskiemu Zarządowi Dróg, dyrektor MZD Wojciech Waluś otrzymał zgodę prezydenta miasta na naprawianie takich nieprzekazanych jeszcze formalnie dróg wewnętrznych oraz dodatkowe środki na ten cel.

REWOLUCJA PARKINGOWA W MIEŚCIE STREFY Z PARKOMATAMI

Na obszarze strefy płatnego parkowania (SPP) w Bielsku–Białej dobiegła końca instalacja 55 solarnych parkomatów wraz z dodatkowym oznakowaniem pionowym (wskazującym ich lokalizację). Od 1 września urządzenia zaczęły obsługiwać wnoszenie opłat za postój w bielskiej strefie – obejmującej ponad 1000 miejsc postojowych.

Nowe parkometry mają baterie solarne. Opłaty za parkowanie można wносить bilonem, kartą płatniczą, blikiem, a także przy pomocy aplikacji mobilnych SkyCash oraz moBilet. Co ważne, trzeba je wносить niezwłocznie po zaparkowaniu pojazdu w parkomacie (brak możliwości dokonania opłaty za parkowanie w terminie 14 dni jak to było do tej pory). Łatwość i różnorodność możliwości płatniczych powoduje, że naliczanie opłaty dodatkowej odbywa się niezwłocznie po stwierdzeniu faktu postoju pojazdu bez wniesionej opłaty parkingowej. Zlikwidowana też będzie możliwość dokonania opłaty za parkowanie u inkasentów parkingowych, przelewem bankowym bądź w kasie MZD. Nad strefą czuwa 10 osób kontrolujących, które także służą pomocą w razie trudności z obsługą parkomatu.

WIĘCEJ MIEJSC NA PL. RATUSZOWYM

Parking na placu Ratuszowym od 26 sierpnia powiększył się o ponad 20 miejsc przeznaczonych wcześniej dla pracowników, a teraz dla klientów Urzędu Miejskiego. Miejsca te są zlokalizowane wzdłuż budynków UM nr 6 i nr 7 oraz wzdłuż murku przed Ratuszem. Parkujemy tam na takich samych zasadach, jak na całym placu.

MIEJSCA PARKINGOWE KOŁO BCO

Od 16 sierpnia można zaparkować samochód przy ulicy Lwowskiej na nowo wybudowanym placu postojowym. Miejsce to jest w szczególności sędziwie dedykowane pracownikom i pacjentom pobliskiego Beskidzkiego Centrum Onkologii przy ul. Wyzwolenia, na którego rozbudowę podpisana została umowa. Szeroki zakres prowadzonych prac spowoduje ograniczenia w możliwości parkowania na terenie BCO. Nowo urządzonego placu postojowego przy ul. Lwowskiej mieści ponad 130 pojazdów i jest bezpłatny.

Oprócz parkowania w strefie na terenie Bielska–Białej poza pasem drogi publicznej zlokalizowanych jest 8 parkingów płatnych (tzw. parkingów wewnętrznych):

KLIR W BIELSKU–BIAŁEJ

7 listopada jubileusz 30–lecia obchodziło Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu KLIR. Na uroczystość w hotelu Dębowiec przybyli członkowie stowarzyszenia z całego kraju, a wśród zaproszonych gości był prezydent Jarosław Klimaszewski i były prezydent Jacek Krywult, a radnych reprezentowali Bronisław Szafarczyk i Szczepan Wojtasik.

Klub Inżynierii Ruchu jest dobrowolnym, samorządnym stowarzyszeniem, zrzeszającym osoby zainteresowane inżynierią ruchu z racji wykonywanego zawodu albo ze względu na współpracę z osobami fizycznymi i prawnymi w zakresie inżynierii ruchu. W praktyce są to ludzie zajmujący się zawodowo rozwiązywaniem problemów ruchu drogowego i polepszaniem bezpieczeństwa użytkowników dróg. Posiadają wieloletnie doświadczenie zawodowe, wiedzę, chęć współpracy w zakresie tworzenia nowoczesnych rozwiązań w organizacji ruchu drogowego w obecnych warunkach. Ich opinie znacząco wpływają na twórców rozwiązań legislacyjnych, przez co stowarzyszenie ma duży wpływ na kształt Prawa o ruchu drogowym w Polsce.

– W każdym samorządzie dla każdego prezydenta układy komunikacyjne w mieście to zawsze sprawa strategiczna. Jesteście państwo wsparciem dla rozwoju komunikacyjnego miast, które ciągle ulega przeobrażeniu – mówił prezydent Jarosław Klimaszewski.

Z okazji swojego jubileuszu klub spotkał się na seminarium szkoleniowym, w trakcie którego wygłoszono trzy referaty (Wojciech Waluś: Skąd przychodzimy, czyli o naszych drogach z przeszłości;

Tomasz Wawrzonek z Gdańskiego Zarządu Dróg i Zieleni: Czy poprawa BRD musi dużo kosztować?; Małgorzata Nesterowicz ze Stowarzyszenia KLIR: Starania KLIR o lepszą legislację).

Podczas jubileuszu wręczono odznaczenia zasłużony dla KLIR m.in. Jarosławowi Klimaszewskiemu, Jackowi Krywultowi i Wojciechowi Walusiowi.



Warto przypomnieć, że idea stworzenia swobodnego forum dla inżynierów ruchu drogowego powstała w połowie lat 80. XX wieku, pomysłodawcami byli Jacek Dobiecki i Zygmunt Uźdalewicz. Realny kształt przybrała w 1989 roku podczas obrad VII Zjazdu Drogowców Miejskich w Łodzi. Pierwsze spotkanie członków Klubu Inżynierii Ruchu KLIR miało miejsce w Warszawie w listopadzie 1989 roku, przybyło na nie 38 osób z całego kraju. W 1993 r. KLIR został zarejestrowany jako stowarzyszenie. Prezisi stowarzyszenia to kolejno: Zygmunt Uźdalewicz – Warszawa 1994–1998, Tadeusz Cudziło – Inowrocław 1998–2006, Tomasz Borowski – Poznań 2006–2018, Tomasz Wawrzonek.

ZBIORCZA KDZ-1 CZYLI NOWOHAŁCNOWSKA OTWARTA

15 listopada oddano do ruchu ulicę zbiorczą KDZ-1, łączącą drogę ekspresową S52 (węzeł Rosta) z ul. Hałcnowską potocznie zwaną Nowohałcnowską. Symbolicznego przecięcia wstęgi w obecności prezydenta miasta Jarosława Klimaszewskiego dokonali m.in. radni Rady Miejskiej Urszula Szabła, Bronisław Szafarczyk oraz Karol Markowski. W wydarzeniu tym wzięli udział radni Andrzej Gacek, Jacek Krywult, Roman Matyja, Piotr Ryszka i Adam Wykręt oraz reprezentanci Miejskiego Zarządu Dróg, a także policji, straży pożarnej i straży miejskiej.

– Jest to duże wydarzenie szczególnie w tym rejonie miasta. Droga ułatwia komunikowanie się mieszkańców Hałcnowa i Komorowic z centrum miasta i obwodnicami, cieszymy się z tego. Ta uroczystość jest kolejnym dowodem, że układ komunikacyjny naszego miasta stale się rozwija, a takie uroczystości to nie celebracja, ale tylko potwierdzenie, że jakiś etap mamy za sobą – podkreślił prezydent Jarosław Klimaszewski.



Nowohałcnowska

Budowa drogi miała na celu poprawę skomunikowania północnej części Bielska–Białej (Komorowice Krakowskie, Hałcnów) z centrum miasta oraz z drogami ekspresowymi relacji Bielsko–Biała – Cieszyń (S52) i Bielsko–Biała – Zwardoń (S1), jak również docelowo z drogą Bielsko–Biała – Mysłowice (S1) oraz Beskidzką Drogą Integracyjną (BDI). Dyrektor MZD Wojciech Waluś przypomniał znaczenie tej inwestycji:

– Obrazowo mówiąc, ta droga jest oknem na świat dla mieszkających tu ludzi, którzy stracili dostęp do drogi ekspresowej ponad 10 lat temu, gdy rozpoczęła się jej przebudowa. Ta droga, co ważne, powstała w szczerym polu i daje ona w tym rejonie ponad 2 kilometry nowych lub też przebudowanych dróg. Warto też podkreślić, że została ona wykonana i oddana do użytku przed planowanym terminem – mówił Wojciech Waluś.



15.11. 2019. otwarcie

Inwestycja była realizowana w okresie 6 lutego 2018 r. – 31 października 2019 r. i objęła:

- budowę ulicy zbiorczej KDZ–1 (tzw. ul. Nowohałcnowskiej) o długości 517 m;
- przebudowę odcinka ul. Hałcnowskiej o długości 424 m wraz z budową nowego ronda o średnicy 38 m;
- przebudowę ul. Braterskiej o długości 1.111 m;
- przebudowę ul. Bocznej o długości 224 m.

Aby uzmysłowić sobie jej materiałochłonność, warto spojrzeć na tę inwestycję poprzez liczby, które informują, że powstało tam:

- 14 200 m² nawierzchni jezdni;
- 4 030 m² nawierzchni chodników;
- 380 m² nawierzchni betonowych na zatokach i rondach;

- 23.800 m³ wykopów;
- 9.360 m³ nasypów;
- 6.420 m długości krawężników i obrzeży;
- 36 m przepustów ramowych żelbetowych;
- 97 m przepustów pod zjazdami;
- 2.240 m² umocnienia potoku;
- 400 m² zbiornika retencyjnego;
- 720 m² barier energochłonnych i chodnikowych;
- 2.200 m kanalizacji deszczowej;
- 270 m kanalizacji sanitarnej;
- 150 m gazociągu;
- 310 m wodociągu;
- 450 m teletechniki;
- zamontowano 43 lampy oświetlenia ulicznego.

Jesienią zakończono prace na ulicach: Tatarniczaj, Goździków, Źródlanej, Bażantów oraz zakończyła się budowa zatoki autobusowej przy ul. Bystrzańskiej i budowa mostu w ciągu ulicy Skrajnej.

CIESZYŃSKA AKT EREKCYJNY

26 listopada odbyła się uroczystość wmurowania aktu erekcyjnego upamiętniającego budowę ul. Cieszyńskiej. Dokument wraz z kopią umowy i kilkoma innymi pamiątkami to świadectwa naszego czasu zamknięte w stalowej tubie dla naszych następców i przyszłych pokoleń.

W uroczystości podpisania i wmurowania aktu udział wzięli prezydent Bielska-Białej Jarosław Klimaszewski oraz dyrektor Andrzej Gruszka z firmy Eurovia Polska S.A. jak również podwykonawcy realizujący rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 942 w Bielsku-Białej – ul. Cieszyńskiej.



26.11.2019 r. uroczystość wmurowania aktu erekcyjnego

– W tej chwili mamy ok. 30 proc. zawansowania prac na tej inwestycji. Jest pierwszy obiekt konstrukcyjny czyli przejście podziemne dla pieszych i rowerzystów. (...) Jednak najbardziej będziemy się cieszyć, gdy ta inwestycja będzie zakończona, gdyż przygotowania do niej były żmudne i długotrwałe (...) – mówił prezydent Jarosław Klimaszewski.

Dyrektor MZD Wojciech Waluś powiedział: – (...) spotkaliśmy się przy nowym elemencie infrastruktury drogowej – przejściu podziemnym, które bezpiecznie przeprowadzi ruch pieszych i rowerzystów pod nową dwujezdniową ulicą Cieszyńską. (...) sytuacja jest dynamiczna, w tym miejscu ruch został przekierowany dopiero wczoraj. Ważne jest to, że kluczową rolę w tym kolejnym przedsięwzięciu drogowym pełni samorząd, który od początku swojego działania był, jest i – wierzę w to – będzie zdeterminowany ulepszać układ drogowy miasta. To samorząd kierowany przez prezydentów i radnych kolejnych kadencji nadał tym przedsięwzięciom właściwy impet i tempo.

Ta ciągłość to w dużym skrócie i uproszczeniu przejęta przez prezydenta Krywulca od prezydenta Traczyka realizacja na początku XXI wieku wtedy największej miejskiej inwestycji budowy Śródmiejskiej Obwodnicy Zachodniej z pierwszym w tunelu drogowym, ze środków z Europejskiego Banku Inwestycyjnego. Potem realizacja wiaduktu i rozbudowa ul. Wyzwolenia już ze środków unijnych. I wreszcie przejęcie przez obecnego prezydenta Klimaszewskiego rozbudowy ulicy Cieszyńskiej w jej pełnym zakresie formalno-prawnym i realizacyjnym. Te przykłady ilustrujące ciągłość i determinację samorządu we wszystkich inwestycjach są kluczowe i tym bardziej chciałem za tę konsekwencję i wspólne działanie podziękować.

Zmieniamy nasze miasto dla wszystkich mieszkańców, wcielając w życie hasło, że wspólnie możemy więcej i to niewątpliwie staramy się robić – dodał dyrektor Waluś.

Równocześnie MZD przywróciło ruchu dwukierunkowy kołowy i pieszy na ulicy Cieszyńskiej na odcinku od skrzyżowania z ulicą Stanisława Skrzydlewskiego do ronda Niemena.

DROGI NA KONIEC SEZONU

2019 rok obfitował w wiele różnych działań drogowych. Szczególnie cieszą się z ulicy Górskiej w Straconce. Najwięcej emocji budziły największe place budowy, czyli prace prowadzone na ulicach Cieszyńskiej, Krakowskiej i Żywieckiej.



Ul. Górską

– Zaangażowanie rzeczowe na ul. Żywieckiej oceniamy na 80 proc. robót, które miały być wykonane. Teraz koncentrujemy się jeszcze w obrębie skrzyżowania Bora-Komorowskiego z Łagodną. To jest ostatnie miejsce, gdzie mamy jeszcze trochę prac ziemnych i konstrukcyjnych. Natomiast na pozostałych odcinkach jesteśmy już po wykonaniu warstw bitumicznych i na koniec roku szacujemy, że tylko 40

proc. jezdni nie będzie jeszcze miało ostatniej warstw tzw. ścieralnej. Pozostaną też prace porządkowe i wykończeniowe przy chodnikach – informował dyrektor MZD Wojciech Waluś. Ostatecznie inwestycja ma zostać zakończona końcem kwietnia przyszłego roku.

Podobny termin ma również ul. Krakowska. – Tutaj przede wszystkim chcemy maksymalnie ograniczyć utrudnienia i doprowadzić do sytuacji, że ruch będzie odbywał się dwukierunkowo na całym odcinku. Jest duża szansa, że to się uda zrealizować – zapowiadał Waluś. – Na ul. Krakowskiej mamy sytuację odmienną. Tutaj możemy to rozpatrywać w odniesieniu do dwóch odcinków – od granic miasta do węzła z drogą ekspresową i drugiego odcinka do centrum. Na odcinku od Kóz lada dzień przywrócimy ruch dwukierunkowy. Tam oczywiście jest jeszcze do ułożenia warstwa ścieralna, ale warunki atmosferyczne nie dają nam szans na jej wykonanie. (...) Z tego powodu bardziej zależy nam na tym, aby tam przywrócić ruch, co będzie związane również z przywróceniem ruchu dwukierunkowego na ul. Polnej i poprawieniem stanu jezdni na niej. Natomiast na odcinku do centrum na znacznym odcinku przywrócimy dwukierunkowy ruch. Jednak wykonawcy zależy, aby w dalszym ciągu prowadzić tam prace – informuje dyrektor MZD.

NOWE ZADANIE W MZD JEDNAK W WYDZIALE KOMUNIKACJI.

Podczas listopadowej Sesji (19.12) Rady Miejskiej podjęto uchwałę, że Miejski Zarząd Dróg od 1 stycznia 2020 roku będzie się również zajmował lokalnym transportem zbiorowym realizowanym formalnie przez Miasto Bielsko–Białą.

Do zakresu działania MZD dodatkowo należeć będzie:

- a) planowanie rozwoju transportu,
- b) organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
- c) zarządzanie publicznym transportem zbiorowym, w tym sprzedaż biletów i ustalanie sposobu ich dystrybucji, a także budowa, przebudowa i remont przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest gmina.

Dotychczas zadania te realizowane były przez Miejski Zakład Komunikacyjny w Bielsku – Białej. Jednak z dniem 1 stycznia 2020 r. Miejski Zakład Komunikacyjny w Bielsku–Białej został przekształcony w spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością.

Końcem roku nastąpił zaskakujący zwrot akcji. Okazało się, że 23 grudnia Wojewoda Śląski wydał rozstrzygnięcie nadzorcze stwierdzające nieważność uchwały Rady Miejskiej w Bielsku–Białej z dnia 19 listopada 2019 r. w sprawie zmiany Statutu Miejskiego Zarządu Dróg w Bielsku–Białej – dotyczącej przekazania wykonywania zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego do MZD.

Z tego powodu prezydenta Miasta Bielska–Białej 31 grudnia 2019 r. dokonał stosownych zmian w Regulaminie Organizacyjnym Urzędu Miejskiego. Zgodnie z nim zadania związane z planowaniem, zarządzaniem oraz organizowaniem publicznego transportu zbiorowego, z początkiem br. są wykonywane przez Wydział Komunikacji Urzędu Miejskiego w Bielsku–Białej.

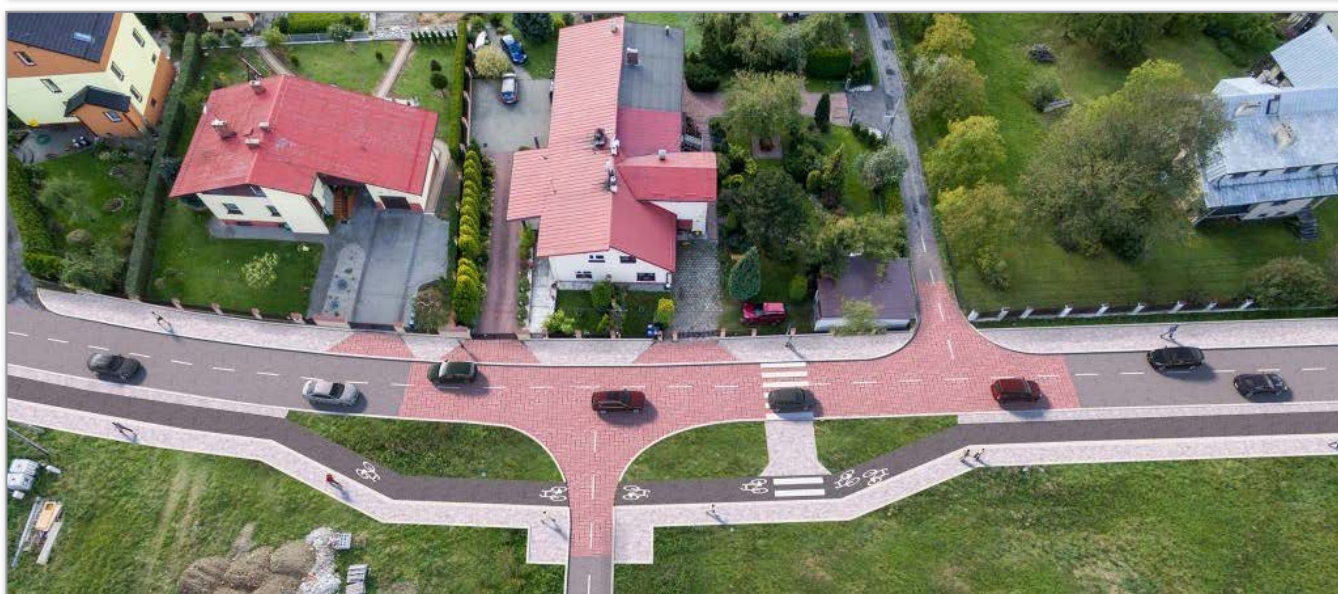
Zespół ds. publicznego transportu zbiorowego Wydziału Komunikacji Urzędu Miejskiego w Bielsku–Białej pozostanie w najbliższym czasie w dotychczasowej lokalizacji tj. w siedzibie Miejskiego Zarządu Dróg przy ul. Michała Grażyńskiego 10 w Bielsku–Białej.

PATRZĄC W PRZYSZŁOŚĆ

To co dzisiaj jest w planach w najbliższym czasie stanie się rzeczywistością dlatego warto spojrzeć jakie plany na przyszłość ma Miejski Zarząd Dróg.

Rozbudowa ul. Polnej:

Miejski Zarząd Dróg w Bielsku-Białej realizując założenia Czteroletniego Planu Inwestycyjnego, który stanowi załącznik do Zarządzenia ON.0050.2727.2017.RG Prezydenta Miasta Bielska-Białej z dnia 16 listopada 2017 r., opracował koncepcja projektową pn. „Rozbudowa ulicy Polnej w Bielsku–Białej”. W ramach koncepcji opracowano trzy warianty przebudowy ul. Polnej. Tutaj prezentujemy wariant nr 3 jeszcze przed modyfikacjami.



Ul. Polna, wizualizacja wariantu nr 3 przebudowy

Bielsko-Biała, patrząc przez pryzmat dróg, to jeden wielki plac budowy. W grudniu 2019 roku prace na ulicach Krakowskiej i Żywieckiej zbliżają się do końca dużymi krokami, a prace w rejonie ul. Cieszyńskiej trwają w najlepsze. Ale to już tematy, które można będzie opisać dla potomnych w innym opracowaniu.

PRACOWNICY MZD 1995 R. - NADAL

	Nazwisko i imię	Stanowisko	Miejsce pracy
1	Adamczyk Jolanta	emeryt	
2	Babiuch Joanna	kierownik Zespołu Finansowo-Księgowych	Zespół Finansowo-Księgowy
3	Ben Adam	starszy inspektor ds. utrzymania pasa drogowego	Zespół Utrzymania Dróg
4	Bieńkowski Przemysław	inspektor nadzoru inwestorskiego	Zespół Utrzymania Dróg
5	Bojanowska Jolanta	pomoc administracyjna	Stanowisko ds. Obsługi Sekretariatu
6	Bogumił Bogdan	sprzedawca biletów parkingowych	Dział Parkingów i Strefy Płatnego Parkowania
7	Bożek Małgorzata	specjalista ds. zamówień publicznych	Zespół Zamówień Publicznych
8	Bujas Iwona	specjalista ds. finansowo-księgowych	Zespół Finansowo-Księgowy
9	Burdziński Marcin	inżynier ruchu	Dział Utrzymania Ruchu
10	Chlebek Monika	inspektor nadzoru inwestorskiego	Zespół Utrzymania Dróg
11	Chowaniec Andrzej	starszy referent	Dział Parkingów i Strefy Płatnego Parkowania
12	Czarnota Lidia	inspektor nadzoru inwestorskiego	Zespół Utrzymania Dróg
13	Czuluk Andrzej	kierownik Zespołu Przygotowania Inwestycji	Zespół Przygotowania Inwestycji
14	Dąbrowski Wojciech	inspektor nadzoru inwestorskiego	Zespół Utrzymania Dróg
15	Dominiak Teresa	audytor wewnętrzny	Samodzielne stanowisko Audytora Wewnętrznego
16	Durlak Bogusława	kierownik Zespołu Zamówień Publicznych	Zespół Zamówień Publicznych
17	Dźwiągół Magdalena	starszy inspektor ds. obsługi sekretariatu	Stanowisko ds. Obsługi Sekretariatu
18	Froń Marta	starszy specjalista ds. uzgadniania dokumentacji	Zespół Uzgadniania Dokumentacji
19	Gaj Beata	kontroler strefy płatnego parkowania	Dział Parkingów i Strefy Płatnego Parkowania
20	Galas Jan	inspektor ds. utrzymania pasa drogowego	Zespół Utrzymania Dróg
21	Gąsiorek Magdalena	emeryt	
22	Giejlaszewska Grażyna	inspektor ds. zamówień publicznych	Zespół Zamówień Publicznych
23	Gil Urszula	specjalista ds. zajęcia pasa drogowego	Zespół Zajęcia Pasa Drogowego
24	Gołyszny Dariusz	kierownik Działu Parkingów i Strefy Płatnego Parkowania	Dział Parkingów i Strefy Płatnego Parkowania
25	Gomułka Iwona	specjalista ds. windykacji	Dział Parkingów i Strefy Płatnego Parkowania
26	Gorzelnik Marta	emeryt	
27	Górkiewicz Maria	emeryt	
28	Gruca Kazimierz	emeryt	
29	Gwizdoń Ewelina	specjalista ds. windykacji	Dział Parkingów i Strefy Płatnego Parkowania
30	Herma Magdalena	starszy specjalista ds inżynierii ruchu	Zespół Inżynierii Ruchu
31	Jałowiczor Paweł	specjalista ds. zarządzania infrastrukturą IT	Zespół Informatyków
32	Jamka Zdzisława	radca prawny	Radca Prawny
33	Janeczko Jacek	inspektor nadzoru inwestorskiego	Zespół Utrzymania Mostów
34	Janoszek Ewa	pomoc administracyjna	Dział Parkingów i Strefy Płatnego Parkowania
35	Janusz Tomasz	kontroler strefy płatnego parkowania	Dział Parkingów i Strefy Płatnego Parkowania
36	Jonkisz Franciszek	kierownik Zespołu Informatyków	Zespół Informatyków
37	Józefczyk Zbigniew	emeryt	
38	Kaczmarczyk Marek	kontroler strefy płatnego parkowania	Dział Parkingów i Strefy Płatnego Parkowania
39	Kaczmarek Robert	główny inżynier	Zespół Utrzymania Dróg
40	Kalfas Katarzyna	starszy specjalista ds. ekonomicznych	Zespół Finansowo-Księgowy
41	Kasprzak Marcin	starszy specjalista ds. oznakowania	Zespół Inżynierii Ruchu
42	Klimczak Jan	kontroler strefy płatnego parkowania	Dział Parkingów i Strefy Płatnego Parkowania
43	Klimunt Dorota	starszy specjalista ds. kadr	Zespół ds. Kadr i Płac
44	Kocurek Beata	specjalista ds. zajęcia pasa drogowego	Zespół Zajęcia Pasa Drogowego
45	Korzeniowska Magdalena	główny specjalista ds. inżynierii ruchu	Zespół Inżynierii Ruchu
46	Kostyński Andrzej	z-ca dyrektora ds. technicznych	Dyrekcja
47	Krawczyk Barbara	emeryt	

48	Kremplewski Leszek	specjalista ds. administracyjno-gospodarczych	Dział Parkingów i Strefy Płatnego Parkowania
49	Krotosz Marcin	specjalista ds. finansowo-księgowych	Dział Parkingów i Strefy Płatnego Parkowania
50	Krzywoń Krzysztof	starszy inspektor ds. przygotowania inwestycji	Zespół Przygotowania Inwestycji
51	Kubiczek Agata	specjalista ds. płac	Zespół ds. Kadr i Płac
52	Kubiszewska Patrycja	podinspektor ds. utrzymania pasa drogowego	Zespół Utrzymania Dróg
53	Kuczaty Damian	specjalista ds. zarządzania infrastrukturą IT	Zespół Informatyków
54	Kuropatwa Andrzej	główny specjalista ds. inżynierii ruchu i inteligentnych systemów transportowych	Zespół Inteligentnych Systemów Transportowych
55	Kurowska Jolanta	z-ca głównego księgowego	Zespół Finansowo-Księgowy
56	Kurpas Bogusława	emeryt	
57	Kusarek-Mitka Henryka	inspektor nadzoru inwestorskiego	Zespół Utrzymania Dróg
58	Łuczaj Elżbieta	emeryt	
59	Malec Natalia	kierownik Zespołu Wdrażania Projektów Drogowych	Zespół Wdrażania Projektów Drogowych
60	Mansour Monika	sprzedawca biletów parkingowych	Dział Parkingów i Strefy Płatnego Parkowania
61	Śp. Manowska Małgorzata		
62	Marek Błażej	inspektor ds. przygotowania inwestycji	Zespół Przygotowania Inwestycji
63	Markiel Renata	specjalista ds. windykacji	Dział Parkingów i Strefy Płatnego Parkowania
64	Markiel Zdzisław	kontroler strefy płatnego parkowania	Dział Parkingów i Strefy Płatnego Parkowania
65	Matejko Małgorzata	kierownik Zespołu Utrzymania Mostów	Zespół Utrzymania Mostów
66	Śp. Matuszewski Waclaw		
67	Mikler Małgorzata	specjalista ds. korespondencji	Biuro Obsługi Interesanta
68	Mirek Rafał	inspektor ds. utrzymania pasa drogowego	Zespół Utrzymania Dróg
69	Misiura Emil	specjalista ds. BHP	Samodzielne stanowisko ds. bezpieczeństwa i ochrony pracy
70	Mocąła Teresa	starszy specjalista ds. finansowo-księgowych	Zespół Finansowo-Księgowy
71	Mordarska-Stec Grażyna	kontroler strefy płatnego parkowania	Dział Parkingów i Strefy Płatnego Parkowania
72	Mosztak Marcelina	inspektor ds. utrzymania pasa drogowego	Zespół Utrzymania Dróg
73	Mosztak Wacław	inspektor ds. kontroli i nadzoru pasa drogowego	Zespół Kontroli Pasa Drogowego
74	Muszczak Lucyna	inspektor ds. wdrażania projektów drogowych	Zespół Wdrażania Projektów Drogowych
75	Nalewajek Beata	sprzedawca biletów parkingowych	Dział Parkingów i Strefy Płatnego Parkowania
76	Nic-Goliasz Teresa	emeryt	
77	Noga Zenon	starszy specjalista ds. geodezyjno-własnościowych	Zespół Ewidencji Pasa Drogowego
78	Nowakowski Jarosław	inspektor ds. jakości i gwarancji	Zespół Jakości i Gwarancji
79	Orczyk Jerzy	inspektor nadzoru inwestorskiego	Zespół Utrzymania Dróg
80	Owczar Patryk	starszy specjalista ds. uzgadniania dokumentacji	Zespół Uzgadniania Dokumentacji
81	Pastucha Kazimierz	główny specjalista ds. kontroli i nadzoru pasa drogowego	Zespół Kontroli Pasa Drogowego
82	Paszek Marek	specjalista ds. reklamacji i rozliczeń	Dział Parkingów i Strefy Płatnego Parkowania
83	Pawelec Irena	emeryt	
84	Pawełek Marta	starszy inspektor ds. uzgadniania dokumentacji	Zespół Uzgadniania Dokumentacji
85	Pączek Małgorzata	starszy specjalista ds. wdrażania projektów drogowych	Zespół Wdrażania Projektów Drogowych
86	Pernal Arleta	specjalista ds. uzgadniania dokumentacji	Zespół Uzgadniania Dokumentacji
87	Pępek Edward	kontroler strefy płatnego parkowania	Dział Parkingów i Strefy Płatnego Parkowania
88	Pieronkiewicz Paweł	inspektor ds. zamówień publicznych	Zespół Zamówień Publicznych
89	Piwowar Klaudyna	inspektor ds. zamówień publicznych	Zespół Zamówień Publicznych
90	Podczaska Krystyna	emeryt	
91	Podhorodyński Przemysław	kontroler strefy płatnego parkowania	Dział Parkingów i Strefy Płatnego Parkowania
92	Polak Jacek	kontroler strefy płatnego parkowania	Dział Parkingów i Strefy Płatnego Parkowania
93	Rapacz Katarzyna	inspektor nadzoru inwestorskiego	Zespół Kontroli Pasa Drogowego
94	Śp. Rogala Krzysztof		

95	Rokosz Agnieszka	kontroler strefy płatnego parkowania	Dział Parkingów i Strefy Płatnego Parkowania
96	Rzadek Tadeusz	sprzedawca biletów parkingowych	Dział Parkingów i Strefy Płatnego Parkowania
97	Sobańska Urszula	emeryt	
98	Sołczykiewicz Aleksandra	specjalista ds. finansowo-księgowych	Zespół Finansowo-Księgowy
99	Starzyk Adrian	starszy specjalista ds. zamówień publicznych	Zespół Zamówień Publicznych
100	Stawarczyk Jarosław	specjalista ds. windykacji	Dział Parkingów i Strefy Płatnego Parkowania
101	Steczek Maria	emeryt	
102	Stręk Jerzy	emeryt	
103	Sudoł Jadwiga	emeryt	
104	Sypniewska Jadwiga	specjalista ds. geodezyjno-własnościowych	Zespół Przygotowania Inwestycji
105	Szafarczyk Bronisław	starszy projektant	Zespół Przygotowania Inwestycji
106	Szarek Urszula	emeryt	
107	Szczepańska Tera	emeryt	
108	Szemla Dorota	kontroler strefy płatnego parkowania	Dział Parkingów i Strefy Płatnego Parkowania
109	Szuffat Kamila	specjalista ds. finansowo-księgowych	Zespół Finansowo-Księgowy
110	Śleziński Rafał	główny specjalista ds. infrastruktury parkingowej	Dział Parkingów i Strefy Płatnego Parkowania
111	Święch Sabina	kontroler strefy płatnego parkowania	Dział Parkingów i Strefy Płatnego Parkowania
112	Świerczek Danuta	pomoc administracyjna	Dział Parkingów i Strefy Płatnego Parkowania
113	Tomaszewska Elżbieta	starszy specjalista ds. obsługi interesanta	Zespół Biura Obsługi Interesanta
114	Trzopek Marcin	podinspektor ds. inżynierii ruchu i inteligentnych systemów transportowych	Zespół Inteligentnych Systemów Transportowych
115	Trzopek Michał	podinspektor ds. infrastruktury parkingowej	Dział Parkingów i Strefy Płatnego Parkowania
116	Wala Magdalena	specjalista ds. ewidencji pasa drogowego	Zespół Ewidencji Pasa Drogowego
117	Waluś Bogumiła	emeryt	
118	Waluś Wojciech	dyrektor	Dyrekcja
119	Wardak Jolanta	starszy inspektor ds. przygotowania inwestycji	Zespół Przygotowania Inwestycji
120	Wieniec Danuta	emeryt	
121	Wierzba Magdalena	specjalista ds. reklamacji i rozliczeń	Dział Parkingów i Strefy Płatnego Parkowania
122	Witoszek Ewelina	inspektor ds. inżynierii ruchu i inteligentnych systemów transportowych	Zespół Inteligentnych Systemów Transportowych
123	Woźniak Piotr	starszy inspektor ds. geodezyjno-własnościowych	Zespół Ewidencji Pasa Drogowego
124	Wypich Agnieszka	starszy inspektor ds. przygotowania inwestycji	Zespół Przygotowania Inwestycji
125	Zamarska Renata	starszy inspektor ds. przygotowania inwestycji	Zespół Przygotowania Inwestycji
126	Zawierucha Lubomir	z-ca dyrektora ds. inwestycyjnych	Dyrekcja
127	Zdanowicz-Dejnak Marta	inspektor nadzoru inwestorskiego	Zespół Utrzymania Dróg
128	Zdrowak Jadwiga	główny księgowy	Dyrekcja
129	Ziemiańska Jolanta	pomoc administracyjna	Zespół Uzgadniania Dokumentacji

