



Zastępca Prezydenta Miasta Tychy

GINA MIASTA TYCHY

al. Niepodległości 49; 43-100 Tychy
tel. 32 776 33 33; fax 32 776 33 44
www.umtychy.pl; poczta@umtychy.pl
NIP: 646 00 13 450; REGON: 276255507

Tychy, 18 lipca 2023 roku

Odpowiedź na petycję

Sprawa: Likwidacja progów zwalniających
na ulicach Wierzbowej i Szkolnej
Znak sprawy: DUO.152.3.2023
Data wpływu: 26 czerwca 2023 roku



Szanowni Państwo,

informuję, że 6 lipca 2023 roku sprawa została rozpatrzona na posiedzeniu Komisji ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, w której skład wchodzi m.in. przedstawiciele Policji, Straży Miejskiej, zarządu ruchu oraz Miejskiego Zarządu Ulic i Mostów w Tychach (MZUiM). Kwestia montażu wskazanych przez Państwa urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego była przedmiotem obrad już na wcześniejszych posiedzeniach.

Po raz pierwszy temat ten poruszono 17 stycznia 2013 roku, po wniosku złożonym przez ówczesnego Przewodniczącego Zarządu Osiedla Wilkowyje. Komisja zaopiniowała wniosek wstępnie pozytywnie. Następnie zaproponowana lokalizacja progów zwalniających została przekonsultowana przez Radę Osiedla Wilkowyje z mieszkańcami, którzy także wyrazili zgodę na realizację wskazanych wyżej urządzeń na odcinku od ul. Wierzbowej w rejonie nr 19 do ul. Szkolnej w rejonie nr 33.

W 2021 roku do MZUiM wpłynął kolejny wniosek mieszkańców w sprawie rozważenia kwestii zastosowania analogicznych urządzeń spowolnienia ruchu na dalszym odcinku ul. Wierzbowej – objętym oznakowaniem D-40 „strefa zamieszkania”. MZUiM ponownie wytypował lokalizację progów zwalniających (w odległościach ok. 150 – 200 m względem siebie), tak aby urządzenia te spełniały swoją funkcję, a zarazem nie stanowiły większych utrudnień dla mieszkańców, którzy nie popierają zastosowania tego rodzaju urządzeń. MZUiM wystąpił do Rady Osiedla Wilkowyje, jako przedstawiciela lokalnej społeczności, o przeprowadzenie konsultacji z mieszkańcami i wyrażenie opinii. Ponownie otrzymał opinię pozytywną, uzgodnił projekt organizacji ruchu i zlecił powyższe do realizacji.

W roku ubiegłym kwestia rozwijania nadmiernych prędkości na tym odcinku drogi została ponownie poruszona przez mieszkańca dzielnicy. Ze względu na brak chodnika oraz wzrastający wskaźnik zabudowy w tym rejonie, MZUiM zaproponował wykonanie dodatkowych 3 progów zwalniających. Powyższe rozwiązanie ponownie zostało zaakceptowane przez mieszkańców oraz Radę Osiedla Wilkowyje.

Biorąc pod uwagę powyższe wyjaśnienia, nie mogę zgodzić się z Państwa uwagą odnośnie braku współdziałania MZUiM z Radą Osiedla Wilkowyje oraz mieszkańcami dzielnicy. Podkreślam, że zastosowane rozwiązania bezpieczeństwa ruchu drogowego (brd) wzdłuż ul. Szkolnej oraz ul. Wierzbowej mają swoje umocowanie w przepisach rozporządzenia.

Zgodnie z nim, w strefach ograniczonej prędkości, powinny być stosowane rozwiązania lub urządzenia wymuszające jazdę z prędkością podaną na znaku. Ponadto na odcinkach dróg w strefie zamieszkania, których parametry geometryczne umożliwiają jazdę z prędkością przekraczającą prędkość dopuszczalną, zaleca się stosowanie urządzeń lub rozwiązań wymuszających powolną jazdę (progi zwalniające, zmiany kierunku jazdy, punktowe przewężenia jezdni) [1].

Ponadto biorąc pod uwagę analizę mapy zdarzeń drogowych na ul. Szkolnej i Wierzbowej, prowadzoną w oparciu o dane uzyskane w Komendzie Miejskiej Policji – Wydziału Ruchu Drogowego

(w ostatnich 5 latach odnotowano tam 5 zdarzeń drogowych – kolizje z udziałem rowerzystów lub pojazdów, bez ofiar śmiertelnych), należy uznać, że zastosowane urządzenia brd od lat spełniają swoją funkcję, a rejon ten jest bezpieczny (1 zdarzenie na rok).

Jednocześnie należy zaznaczyć, że likwidacja progów zwalniających byłaby także działaniem ekonomicznie nieuzasadnionym. Przeznaczanie środków finansowych na budowę wyniesionych skrzyżowań, w miejscach gdzie występują urządzenia brd spełniające swoją funkcję jest niewskazane, zwłaszcza że na terenie miasta znajdują się ulice w strefach ograniczonej prędkości gdzie jeszcze nie mamy elementów spowolnienia ruchu. To tam w pierwszej kolejności należałoby wydatkować ograniczone środki publiczne.

Realizacja wyniesionych tarcz skrzyżowań jest zazwyczaj rozpatrywana przy kompleksowej przebudowie drogi. W przypadku progów zwalniających, powyższe możemy zaprojektować własnymi siłami, natomiast na budowę wyniesionej tarczy skrzyżowania niezbędne jest wykonanie projektu drogowego ze szczególnym uwzględnieniem odwodnienia drogi, co wiąże się z dodatkowymi kosztami oraz wydłużonym czasem realizacji, ze względu na procedury związane ze sporządzeniem i uzgodnieniem takiego projektu. Analogiczna sytuacja ma miejsce także przy realizacji nowych chodników. Ze względu na planowaną przebudowę ulicy Szkolnej, w projekcie została uwzględniona m.in. budowa chodnika, o którą Państwo także obecnie wnioskują.

W przypadku ul. Wierzbowej, powyższe nie zostanie zrealizowane w najbliższym czasie. Oczywiście zgadzam się, że Państwa wniosek z zakresu budowy chodnika także na tej drodze jest jak najbardziej zasadny, natomiast ze względu na ograniczone środki i rozpiętość tego zadania, temat będzie przeanalizowany dopiero w momencie planowanej kompleksowej przebudowy tej drogi. W przypadku braku przeciwwskazań projektowych i terenowych chodnik będzie wykonany także na tej drodze, w sposób analogiczny, jak na innych drogach w naszym mieście.

Należy zaznaczyć, że likwidacja progów zwalniających oprócz najważniejszych kwestii - tj. względów bezpieczeństwa, skutkowałaby koniecznością przeprowadzenia remontu nawierzchni, w miejscach ich likwidacji (zwłaszcza, że część ww. urządzeń wykonana jest z nawierzchni), a to ponownie wiązałoby się z koniecznością ponoszenia dodatkowych kosztów finansowych. Tym bardziej, że nawierzchnia jest w bardzo dobrym stanie technicznym. W tym przypadku po raz kolejny nasuwa się argument przeciwko likwidacji progów zwalniających – wyremontowana nawierzchnia, brak urządzeń fizycznie spowalniających ruch co może zachęcić kierujących pojazdami do przekraczania obowiązującej prędkości.

Odnosząc się do zmiany istniejącego oznakowania D-40 „strefa zamieszkania” na znak B-43 „strefa ograniczonej prędkości do 30km/h” informuję, że ze względu na brak chodnika wzdłuż ww. ulic, a tym samym konieczność poruszania się pieszych po jezdni (bez odseparowania od ruchu pojazdów), zasadnym jest wprowadzenie takiego oznakowania, które zmusi kierujących pojazdami do zachowania szczególnej ostrożności. Znak D-40 „strefa zamieszkania”, poprzez nadanie pierwszeństwa przed pojazdami, wymusza na kierujących właśnie takie zachowanie, ponieważ w tym przypadku pieszy zgodnie z przepisami rozporządzenia może poruszać się całą szerokością jezdni [2], a dodatkowo kierowca musi spodziewać się na drodze najmłodszych uczestników ruchu drogowego – dzieci, które w tym przypadku nie muszą przebywać pod opieką osoby starszej [3]. Ponadto, informuję, że Państwa argument odnośnie podobnego charakteru drogi w innej gminie i braku wypadków przy zastosowaniu odmiennego oznakowania (tj. strefy ograniczonej prędkości do 30km/h i braku progów zwalniających), nie stanowi dla nas przesłanki do zmiany istniejącej organizacji ruchu. Naszym zadaniem jest stosowanie takich rozwiązań BRD, które będą wpływać na minimalizację zdarzeń drogowych i tak też jest w przypadku ul. Szkolnej oraz ul. Wierzbowej. Ponadto zaznaczam, że pomimo zastosowania tych rozwiązań dalej występują sporadyczne kolizje. Po likwidacji obecnego rozwiązania ich liczba mogłaby wzrosnąć, a nawet spowodować groźniejsze w skutkach zdarzenia tj. wypadki drogowe z udziałem osób rannych lub ofiar śmiertelnych. W związku z powyższym nie stwierdzam zasadności dla likwidacji strefy zamieszkania i zwiększenia obowiązującej prędkości. Niemniej jednak, w przypadku zrealizowania chodnika wzdłuż ul. Szkolnej oraz ul. Wierzbowej zmiana istniejącego ograniczenia prędkości do 30km/h będzie zasadna.

Nawiązując do budowy drogi rowerowej informuję, że zgodnie z nowymi wytycznymi Ministra Infrastruktury ruch rowerowy w strefach ruchu uspokojonego do 30km/h i strefach zamieszkania powinien odbywać się jezdnią, dlatego w takich rejonach świadomie nie budujemy nowych dróg rowerowych [4]. Natomiast w miejscach, gdzie prędkość pojazdów wynosi 50km/h, takie zadania są przez miasto realizowane.

Ustosunkowując się do braku odśnieżania przy progach zwalniających informuję, że MZUIM niejednokrotnie podkreśla w swojej argumentacji, że montaż tych urządzeń niesie za sobą pewne

trudności w zimowym utrzymaniu drogi. Niemniej są to sytuacje przejściowe, występujące nie tylko na terenie naszego miasta, a mieszkańcy oraz Rada Osiedla pomimo tego wnioskuje oraz akceptują takie rozwiązanie.

Nawiązując do kwestii przejazdu pojazdów ciężkich (maszyny rolnicze, samochody ciężarowe itp.) informuję, że ul. Wierzbowa oraz ul. Szkolna objęta jest zakazem wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad 2,5 tony. Zgodnie ze znakiem, żadne pojazdy ciężkie bez odpowiedniego zezwolenia nie mają prawa przejeżdżać tymi drogami. W związku z powyższym każdorazowy przejazd pojazdów ponadnormatywnych należy zgłaszać do służb mundurowych Policji.

W kwestii lepszego oznakowania skrzyżowań za pomocą oznakowania poziomego P-4 i P-14 informuję, że kontrola w terenie nie potwierdziła złego stanu technicznego ww. oznakowania.

Zdaję sobie sprawę, że dla części użytkowników drogi ul. Szkolnej oraz ul. Wierzbowej zastosowana organizacja ruchu wraz z urządzeniami spowalniającymi ruch nie cieszy się pozytywnym odbiorem. Natomiast biorąc pod uwagę aspekt społeczny (liczne wnioski mieszkańców, pozytywne opinie Rady Osiedla Wilkowyje), potwierdzoną skuteczność zastosowanych rozwiązań mającą swoje odzwierciedlenie w statystykach informuję, że nie przychyliam się do wprowadzenia rozwiązań zaproponowanych w niniejszej petycji.

Proszę o poinformowanie o treści niniejszego pisma pozostałe osoby podpisane pod petycją.

Z wyrazami szacunku

ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTÁ
D.S. ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU

Hanna Skoczylas

Podstawy prawne:

[1], [2] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. 2003 Nr 220, poz. 2181 t.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 2311 – pkt. 3.2.44 oraz 5.2.46.)

[3] Ustawa „Prawo o ruchu drogowym” „Prawo o ruchu drogowym” (Dz.U. z 2023 r. poz. 1047 t.j. z dnia 2023.05.11 z późn. zm.– Art. 43)

[4] „Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów – część 2: Projektowanie dróg rowerowych, dróg dla pieszych i rowerów oraz pasów i kontrapasów ruchu dla rowerów” – Ministerstwo Infrastruktury z 2022.09.19.

Informację otrzymują:

1. 1 x adresat
2. 1 x kopia DUO aa