



Znak: DDO.042.1.1.4747.2026.KK
Sprawa: petycja mieszkańców w sprawie
nadmiernego ruchu drogowego
w dzielnicy Cielmice.
Telefon: (32) 227-70-06/07
E-mail: mzuim@mzuim.tychy.pl

Tychy, 29 lipca 2026 r.



Szanowni Państwo,

odpowiadając na petycję z 3 czerwca 2026 roku informuję, że zadanie inwestycyjne pn. „Budowa połączenia ul. Strzeleckiej z ul. Bieruńską w Tychach” znajduje się obecnie na etapie opracowywania dokumentacji projektowej. Zgodnie z aktualnym harmonogramem, w najbliższych miesiącach planowane jest złożenie przez projektanta wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID).

Rozpoczęcie robót budowlanych będzie uzależnione od zabezpieczenia odpowiednich środków finansowych w budżecie Gminy Miasta Tychy. W przypadku braku możliwości sfinansowania całości przedsięwzięcia w jednym etapie, Miejski Zarząd Ulic i Mostów w Tychach rozważy realizację inwestycji etapami. Ewentualne etapowanie robót zostanie poprzedzone szczegółową analizą uwarunkowań technicznych, organizacyjnych oraz finansowych, co pozwoli na racjonalne i efektywne wykorzystanie dostępnych funduszy. Jednocześnie podkreślam, że nie wykluczamy możliwości ubiegania się o dofinansowanie inwestycji ze środków zewnętrznych (poprzez programy rządowe, krajowe oraz z funduszy Unii Europejskiej, o ile zostaną ogłoszone odpowiednie nabory).

Ponadto informuję, że w ramach opracowywanej dokumentacji projektowej dla ww. zadania przewiduje się m.in. budowę ciągu pieszego wzdłuż ul. Bieruńskiej, od skrzyżowania z ul. Jedności do nowo projektowanego ronda oraz odrębny ciąg piesz i drogę rowerową wzdłuż nowoprojektowanego łącznika. W dalszej kolejności, po zrealizowaniu powyższego, możliwe będzie wprowadzenie kolejnego zadania inwestycyjnego dla kontynuacji chodnika (ciągu pieszo-rowerowego) w kierunku Świerczyńca z zastrzeżeniem zabezpieczenia odpowiednich środków finansowych. W pierwszej kolejności wymagałoby to opracowania odrębnej dokumentacji projektowej, a także uzyskania niezbędnych warunków technicznych, uzgodnień oraz stosownych decyzji administracyjnych. Niewykluczone jest również,

że realizacja tego zadania wiązałaby z koniecznością wykupu nieruchomości, aby możliwe było zaprojektowanie infrastruktury drogowej zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa oraz wytycznymi technicznymi.

Odnosząc się do kwestii bezpieczeństwa ruchu drogowego, należy podkreślić, że Miejski Zarząd Ulic i Mostów w Tychach, jako zarządca dróg, odpowiada za utrzymanie i zarządzanie infrastrukturą drogową w zakresie określonym przepisami prawa. Przestrzeganie przepisów ruchu drogowego oraz zasad bezpieczeństwa spoczywa bezpośrednio na uczestnikach ruchu, w szczególności na kierujących pojazdami. Egzekwowanie tych obowiązków oraz dyscyplinowanie kierowców leży natomiast w wyłącznej gestii właściwych służb mundurowych.

Jednocześnie informuję, że Miejski Zarząd Ulic i Mostów przeanalizował możliwość realizacji Państwa obecnych wniosków. Kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego ujęte w punktach nr 2-4, 10-15 zostały rozpatrzone na posiedzeniu Zespołu ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w dniu 14 lipca 2026 roku, w skład którego wchodzi m.in. przedstawiciele policji, straży miejskiej, zarządu ruchu oraz tut. jednostki. Poniżej stanowisko dotyczące poszczególnych punktów:

Ad. 1. Ulica Bieruńska jest drogą powiatową, ponieważ stanowi połączenie powiatów. Formalnie zmiana kategorii drogi następuje w drodze uchwały Rady Miasta w porozumieniu z zarządem województwa, po zasięgnięciu opinii prezydentów miast oraz wójtów/burmistrzów gmin na obszarze, których przebiega droga, oraz zarządów sąsiednich powiatów, a w miastach na prawach powiatu - opinii prezydentów miast. Dlatego taka zmiana nie może być kształtowana dowolnie i bez porozumienia z innymi organami. Nowa kategoria drogi nie zmieni jej przebiegu ani możliwości wykorzystywania jej jako dojazd od strony gminy Bojszowy. Droga niezależnie od kategorii i klasy stanowi i stanowić będzie drogę publiczną z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w tej ustawie lub innych przepisach szczególnych. Z tego względu w opinii MZUiM aktualnie taka zmiana jest bezzasadna. Natomiast po wybudowaniu nowego połączenia drogowego, na odcinku ul. Bieruńskiej od ul. Jedności do projektowanego ronda zmiana kategorii drogi na gminną jest zaplanowana.

Ad. 2. Informuję, że jako zarządca dróg publicznych nie posiadamy uprawnień do bezpośredniej ingerencji w algorytmy zewnętrznych aplikacji nawigacyjnych i nie mamy możliwości technicznej modyfikacji rekomendowanych przez nie tras. W systemie Google Maps oraz u innych dostawców nie przewidziano procedur ani formularzy pozwalających na zawniaskowanie o celowe omijanie danej ulicy, o ile pozostaje ona otwarta dla ruchu. Niemniej jednak, mając na uwadze postulaty mieszkańców, tut. zarząd wystosował oficjalne pismo do wiodących operatorów

systemów nawigacyjnych i dostawców map cyfrowych (Google Warsaw, TomTom Polska, Garmin Polska, Yanosik S.A.) – kopa w załączeniu. W piśmie tym tut. zarząd zawnioskował o rozważenie możliwości zmiany trasy Katowice – Bielsko-Biała i usunięcie jako rekomendowanej trasy przez dzielnicę Cielmice w Tychach. Jednocześnie informuję, że aktualne dane z systemu ITS wykazują, że po oddaniu do użytku odcinka drogi ekspresowej S-1 pomiędzy węzłami Oświęcim i Bieruń, natężenie ruchu na ul. Bieruńskiej zmniejszyło się w porównaniu z okresem, gdy wspomniany odcinek S-1 był jeszcze w budowie.

- Ad. 3. Odnosząc się do kwestii wyprowadzenia ruchu tranzytowego z Cielmic na ul. Oświęcimską (DK44) oraz ul. Lokalną informuję, że powyższe zostało już zrealizowane za pomocą istniejącego oznakowania. Informuję, że od strony ul. Strzeleckiej i ul. Cielmickiej obowiązują zakazy wjazdu pojazdów powyżej 7 ton (znaki B-5). Ponadto, w celu zwiększenia świadomości kierujących o obowiązującym ograniczeniu tonażowym, tut. zarząd wykonał dodatkowe znaki uprzedzające o istniejącym zakazie od strony ul. Sikorskiego oraz od ul. Barwnej (na terenie sąsiedniej gminy Bieruń). Działanie to zapewnia kierowcom pojazdów ciężarowych czytelną informację o braku możliwości przejazdu przez Cielmice przed zbliżeniem się do tego obszaru, dając im możliwość zmiany trasy. W efekcie jedyną legalną, dostępną i naturalną trasą dla pojazdów o DMC powyżej 7 ton w relacji Tychy–Bieruń pozostaje podstawowy układ komunikacyjny regionu, tj. ul. Oświęcimska (DK44) oraz połączona z nią funkcjonalnie ul. Lokalna.

Ponadto zgodnie z rozporządzeniem, oznakowanie tranzytowe stosuje się na podstawowym układzie komunikacyjnym, który tworzą drogi krajowe i wojewódzkie, stanowiące drogi przelotowe, docelowe, obwodnice i drogi wyjazdowe. Procedura ustalania treści znaków kierunku nakazuje dobór dróg i treści w taki sposób, aby z każdej miejscowości ruch był prowadzony tylko jedną, nadrzędną trasą. Ulice w Cielmicach mają charakter dróg lokalnych/powiatowych i z definicji nie wchodzą w skład podstawowego układu dróg przelotowych dla tranzytu. Przepisy nie przewidują stosowania znaków F-12 na drogach lokalnych w celu nakazania powrotu na drogę główną – od tego służą właśnie wdrożone już znaki B-5 i F-6. Jednocześnie, należy stanowczo podkreślić, że obecność pojazdów ciężarowych w Cielmicach nie wynika z wadliwości lub braku oznakowania, a najprawdopodobniej z faktu celowego i świadomego nieprzestrzegania przepisów przez część kierujących. Żadne, nawet najbardziej rozbudowane oznakowanie pionowe, nie powstrzyma kierowcy, który intencjonalnie ignoruje znaki zakazu B-5 oraz tablice uprzedzające F-6. Dołożenie w tym miejscu kolejnych znaków nie zmieni zachowania osób łamiących prawo, a wręcz

przeciwnie – może dać im pretekst do tłumaczenia się „szukaniem drogi tranzytowej”, co utrudni egzekwowanie przepisów.

- Ad. 4. Wniosek został przekazany do Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji jako jednostki właściwej do jego rozpatrzenia. Mieszkańcy na spotkaniu poprosili o kontrole minimum raz w tygodniu. Na posiedzeniu zespołu Policja zobligowała się do prowadzenia w tamtym rejonie kontroli w okresach dostosowanych do ich obowiązków (ze względu na ograniczoną liczbę pracowników nie są w stanie być na ul. Bieruńskiej raz w tygodniu). Przedstawiciel policji zwrócił również uwagę, że w godzinach szczytu kontrole prędkości są utrudnione ze względu na duże natężenie ruchu (odstęp między pojazdami są zbyt małe, żeby poprawnie zmierzyć prędkość).
- Ad. 5. Informujemy, że wszystkie wydawane przez tut. zarząd uzgodnienia uwzględniają przebieg przyszłej drogi. Dla obszaru dzielnicy, przez który przebiegać będzie połączenie drogowe, nie obowiązuje obecnie Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego, zatem weryfikacja i ewentualne informacje o przyszłym przebiegu drogi udzielane były każdorazowo na etapie wniosków o ustalenie decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu. Wszyscy przyszli inwestorzy byli i są informowani na bieżąco o planach i konieczności dostosowania zabudowy do przebiegu tej drogi, której korytarz przed rozpoczęciem prac projektowych wskazany był (i jest) w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Tychy. Wielu inwestorów uzgadniało już z MZUiM swoje inwestycje w celu uzyskania pozwoleń na budowę i przebieg drogi był w nich uwzględniany. Obecnie na terenie miasta obowiązuje Plan ogólny miasta Tychy. Zabudowa dzielnicy możliwa będzie na podstawie uzyskanych już decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, a nowe decyzje o warunkach zabudowy będą mogły być wydawane wyłącznie w obszarze uzupełniania zabudowy, wskazanym w Planie ogólnym. Obszary te nie kolidują z przebiegiem drogi. W związku z tym informujemy, że obszar ten został zabezpieczony. Zgodnie z Ustawą o ochronie praw nabywcy lokalu mieszkalnego lub domu jednorodzinnego oraz Deweloperskim Funduszu Gwarancyjnym deweloperzy mają obowiązek przekazywać nabywcom m.in. informacje dotyczące przewidywanych inwestycji ZRID w promieniu 1 km od inwestycji w prospekcie informacyjnym, i w tym celu występują o te informacje do MZUiM.
- Ad. 6. Odnosząc się do wniosku o przeprowadzenie analizy akustycznej, Miejski Zarząd Ulic i Mostów w Tychach stoi na stanowisku, że na obecnym etapie realizacja Państwa wniosku jest nieuzasadniona. Kluczowy jest fakt, że zgodnie z aktualnym harmonogramem inwestycyjnym, zakończenie budowy odcinka drogi ekspresowej S-1 pomiędzy Bieruniem, a Mysłowicami planowane jest na 2027 rok. Oddanie tej trasy do użytku istotnie zmieni układ komunikacyjny regionu oraz dotychczasowy rozkład

potoków ruchu drogowego. W konsekwencji analiza akustyczna wykonana obecnie mogłaby nie odzwierciedlać rzeczywistych warunków ruchowych, jakie zaistnieją po zakończeniu wspomnianej inwestycji. Tym samym nie stanowiłaby ona miarodajnej ani rzetelnej podstawy do oceny docelowego oddziaływania komunikacyjnego na otoczenie.

- Ad. 7. Wniosek został przekazany do Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego celem podjęcia dalszych działań zgodnie z posiadanymi kompetencjami.
- Ad. 8. Wadliwe wpusty deszczowe na ul. Jedności zostały zlecone do naprawy.
- Ad. 9. Miasto prowadzi działania celem budowy pętli autobusowej przy Gajowej. Aktualnie zabezpieczono środki na nabycie działki nie będącej we władaniu miasta. Z uwagi na istniejące na działce przyłącze gazowe, które jest zbędne dla realizacji tej inwestycji nabycie działki nastąpi niezwłocznie po jego likwidacji przez aktualnego właściciela.
- Ad. 10. W rejonie ul. Bieruńskiej gmina nie dysponuje nieruchomością, która umożliwiałaby realizację pętli do zawracania busów. Natomiast kierowcy komunikacji zbiorowej nie mogą zawracać na wjazdach do posesji. W związku z powyższym Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym zwróci się do kierowców, aby wykonywali zawracanie zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami. Jednocześnie podtrzymujemy nasze dotychczasowe stanowisko, że nie ma możliwości wyznaczenia przejścia dla pieszych we wskazanym miejscu. Wynika to bezpośrednio z braku wymaganej przepisami infrastruktury towarzyszącej, tj. odpowiednich dróg dla pieszych, które zapewniałyby bezpieczne korzystanie z przejścia. Natomiast utwardzenie poboczy zostało już wykonane.
- Ad. 11. W odniesieniu do kwestii wyznaczenia przejść dla pieszych na ul. Jedności informuję, że aktualne wytyczne oraz przepisy rekomendują rezygnację z wyznaczania przejść dla pieszych na drogach wewnątrzosiedlowych [1], [2], [3]. Dotyczy to tras położonych poza głównym ciągiem komunikacyjnym miasta, na których obowiązuje już strefa ograniczonej prędkości. Należy podkreślić, że w przypadku braku wyznaczonego przejścia, piesi mogą legalnie przekraczać jezdnię w dowolnym miejscu (po uprzednim ustąpieniu pierwszeństwa pojazdom), bez konieczności nakładania drogi do wyznaczonych przejść. Ponadto, taka organizacja ruchu naturalnie wymusza wzmożoną ostrożność i koncentrację zarówno ze strony kierowców, jak i samych pieszych. Argument ten potwierdzają statystyki. Z raportu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wynika, że wypadki na wyznaczonych przejściach stanowią około 13% wszystkich zdarzeń drogowych, co czyni je drugą najniebezpieczniejszą lokalizacją na drogach [4]. Pokazuje to jednoznacznie, że nie zawsze wyznaczenie oznakowanego przejścia dla pieszych jest równoznaczne ze zwiększeniem bezpieczeństwa. Niemniej jednak, Miejski Zarząd Ulic i Mostów

(MZUiM) szczegółowo przeanalizował techniczną możliwość realizacji przejść we wskazanych przez Państwa lokalizacjach na ul. Jedności:

- Przejście przy skrzyżowaniu z ul. Małą: realizacja przejścia w tej lokalizacji jest niemożliwa z przyczyn formalno-prawnych oraz technicznych.
 - Strona północna: Gęste rozmieszczenie istniejących zjazdów uniemożliwia wyznaczenie przejścia zgodnie z obowiązującymi przepisami techniczno-budowlanymi.
 - Strona południowa: miasto nie dysponuje prawem do własności gruntu w tym miejscu, co uniemożliwia budowę wymaganej przepisami [5], minimum 2-metrowej strefy oczekiwania dla pieszych. Dodatkowo istniejąca infrastruktura (słup energetyczny) ogranicza warunki widoczności oraz uniemożliwia realizację chodnika do ul. Małej w celu umożliwienia kontynuacji przejścia pieszym. Ponadto, zgodnie z przepisami [1], odległość między przejściami dla pieszych w obszarze zabudowanym na drogach jednojezdniowych nie może być mniejsza niż 100 metrów. Biorąc pod uwagę bliskość istniejącego przejścia przy skrzyżowaniu z ul. Ziółową, wyznaczenie kolejnego byłoby niezgodne z obowiązującymi przepisami.
- Przejście na ul. Strzeleckiej: wnioskowana lokalizacja nie spełnia wymogów technicznych ze względu na brak własności terenu po stronie miasta, brak możliwości utworzenia wymaganej przepisami [5], minimum 2-metrowej strefy oczekiwania oraz nie są spełnione warunki widoczności. Warto jednak podkreślić, że geometria tego obszaru już teraz wymusza zachowanie ostrożności. Wjazd w ul. Strzelecką odbywa się pod kątem 90 stopni, co naturalnie redukuje prędkość pojazdów. Dodatkowo ul. Strzelecka jest drogą podporządkowaną z obowiązkiem zatrzymania się (znak STOP), co obliuguje kierowców do pełnego zatrzymania przed wjazdem na ul. Jedności. Niemniej jednak w ramach realizacji zadania pn. „Budowa połączenia ul. Strzeleckiej z ul. Bieruńską” na skrzyżowaniu ulic Strzeleckiej, Jedności, Na Wzgórzu oraz Bieruńskiej zaplanowano wyniesienie tarczy skrzyżowania. Rozwiązanie to dodatkowo spowoduje uspokojenie ruchu kołowego, podnosząc poziom bezpieczeństwa pieszych w tym rejonie.
- Przejście przy sklepie „EURO”: lokalizacja ta nie może zostać zrealizowana z przyczyn formalnych i technicznych. Po stronie sklepu brak jest własności terenu należącego do miasta, co uniemożliwia wykonanie wymaganej przepisami [5], minimum 2-metrowej strefy oczekiwania dla pieszych. Natomiast, biorąc pod uwagę duże natężenie ruchu w tym rejonie, tutejszy zarząd proponuje wyznaczenie dodatkowego przejścia w rejonie skrzyżowania z ul. Targiela (ok. 30m od sklepu „EURO”).

Ponadto, tut. zarząd informuje, że po kontroli w terenie zwrócono się do Tyskiego Zakładu Usług Komunalnych o przycięcie zieleni narastającej na chodnik oraz ograniczającej warunki widoczności na ul. Strzeleckiej przy skrzyżowaniu z ul. Jedności, na ul. Jedności przy skrzyżowaniu z ul. Targieleńską oraz z ul. Łęgową.

Ad. 12. Wniosek o montaż lustra drogowego w lewo został zaopiniowany pozytywnie.

Po sporządzeniu dokumentacji projektowej i uzyskaniu zatwierdzenia, montaż lustra drogowego zostanie przekazany do realizacji. Niemniej jednak, ze względu na istniejącą roślinność poproszono Radę Osiedla, aby zwróciła się do mieszkańców o jej wycięcie.

Ad. 13. Odnosząc się do wniosku o wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ulicy Bieruńskiej, na odcinku od lasu do ulicy Barwnej, tutejszy Zarząd informuje, że taka zmiana zmusiłaby mieszkańców Cielmicy do codziennego korzystania z bardzo długich objazdów. Dobrym przykładem jest dojazd do stajni „Capriola”, gdzie obecnie trasa od ulicy Barwnej liczy około 1,5 km, natomiast po zmianie organizacji ruchu wydłużyłaby się aż do 7,5 km, co na ogół budzi zdecydowany sprzeciw lokalnej społeczności. Co więcej, dążenie do skrócenia tak długiej drogi, mogłoby skłaniać kierowców do korzystania z ulicy Barwnej, która jest wąską drogą gruntową o niewielkich parametrach, nieprzystosowaną do przyjmowania zwiększonego potoku pojazdów. Ponadto, aby skrócić sobie drogę część kierowców mogłaby ryzykować jazdę „pod prąd”, powodując niebezpieczne sytuacje. Dodatkowo, część drogi leśnej leży poza granicami administracyjnymi naszego miasta. Dlatego jako MZUiM nie możemy decydować o jego organizacji, a wprowadzenie ruchu jednokierunkowego wymagałoby zgody tamtejszego zarządcy lub budowy placu do zawracania dla pojazdów jadących od strony Bierunia. Miasto nie dysponuje terenem, który pozwalałby na realizację takiej infrastruktury. Warto również zauważyć, że na drogach jednokierunkowych kierowcy często jeżdżą szybciej, ponieważ nie spodziewają się pojazdów z naprzeciwka, co także mogłoby doprowadzić do pogorszenia bezpieczeństwa zamiast jego poprawy. Biorąc pod uwagę, że ulica Bieruńska jest drogą powiatową, która posiada parametry drogi dwukierunkowej (z miejscowym przewężeniem w rejonie ul. Jedności), tutejszy zarząd nie widzi podstaw do zmiany organizacji ruchu.

Ad. 14. Wniosek dotyczący wyświetlania komunikatów o zalecanym objeździe dzielnicy Cielmicy na tablicach ITS nie może zostać uwzględniony. Wprowadzenie takiego rozwiązania wymagałoby poprowadzenia ruchu konkretnymi drogami, co wyklucza obecne rozmieszczenie tablic, które nie znajdują się przy każdym skrzyżowaniu. Przede wszystkim jednak należy pamiętać, że drogi publiczne są ogólnodostępne dla wszystkich uczestników ruchu, a zasady korzystania z nich określają konkretne znaki

drogowe. Na ul. Bieruńskiej zostało wprowadzone dodatkowe ograniczenie tonażowe dla samochodów ciężarowych. Nie możemy jednak ograniczać ani sztucznie zniechęcać do ruchu pojazdów osobowych, ponieważ przeczyłoby to publicznej funkcji dróg i stanowiłoby nieuzasadniony precedens.

Ad. 15. Odnosząc się do przedstawionych przez Państwa propozycji zmiany organizacji ruchu na ul. Jedności informuję, że obowiązujące przepisy [1] nie przewidują możliwości zastosowania zaproponowanych rozwiązań (stosowanych m.in. w Austrii) lub nie są dostosowane do natężeń ruchu występujących na tej drodze. Mając na uwadze konieczność realizacji oznakowania zgodnego z obowiązującymi przepisami oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego, tut. zarząd nie może zrealizować Państwa propozycji. Informuję jednocześnie, że oznakowanie poziome przypominające o ograniczeniu prędkości rzeczywiście wymaga odnowienia i prace te zostaną zlecone do wykonania w najbliższym czasie. Odnosząc się do formatu oznakowania poziomego przypominającego o obowiązującym ograniczeniu prędkości informuję, że zostanie ono odtworzone w większym formacie tj. krótkiego znaku P-16 przewidzianego dla obowiązującej prędkości na tej drodze oraz zgodnego z przepisami rozporządzenia (1,6m) [1]. Natomiast, w rejonie przejścia dla pieszych na ul. Jedności, w celu dodatkowego podkreślenia bliskości szkoły tut. zarząd zaprojektuje piktogramy znaków A-17 „dzieci”. Ponadto, tut. zarząd proponuje, aby na wlotach do osiedla istniejące napisy przypominające o obowiązującej prędkości zamienić na piktogramy znaku strefowego (analogicznie jak na ul. Bocheńskiego). Informuję jednocześnie, że sprawdzono ustawienie luster drogowych w dzielnicy. Po kontroli w terenie skorygowano ustawienie lustro drogowego na skrzyżowaniu ulic Jedności i Strzeleckiej, natomiast na skrzyżowaniu ulic Jedności i Łęgowej zostało wymienione na nowe.

Ponadto na spotkaniu mieszkańcy zaproponowali zabudowę progów zwalniających na ul. Bieruńskiej. Ze względu na brak pozytywnej opinii [REDAKTOWANE] na zabudowę progów zwalniających na wcześniejszym odcinku ul. Bieruńskiej oraz fakt, że powodują one pewne uciążliwości dla mieszkańców budynków zlokalizowanych bezpośrednio przy progach (hałas, drgania, niecałkowite spalanie itp.) propozycję najpierw rozważy [REDAKTOWANE]. W przypadku jej pozytywnej opinii wniosek zostanie rozpatrzony przez naszą jednostkę. Dodatkowo mieszkańcy poprosili o wykonanie piktogramów znaku B-25 na ul. Bieruńskiej na wysokości stadniny, jako powtarzaczy istniejących znaków pionowych. Po przeanalizowaniu przepisów, nie stwierdza się przeciwwskazań do zastosowania tego typu

oznakowania. W związku z powyższym tut. jednostka przygotowuje projekt zmiany organizacji ruchu dla powyższego. W przypadku uzyskania zatwierdzenia powyższe zostanie przekazane do realizacji.

Odnosniki:

[1] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. z 2019 r. poz. 2311 t.j. z dnia 2019.09.09 wraz z późn. zm.) – załącznik 1, ust. 5.2.6.2, 5.2.46, 5. - Znaki uzupełniające, 5.2.6.2. -Zasady lokalizowania przejść dla pieszych),

[2] „Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych. Część 3 - Projektowanie przejść dla pieszych”,

[3] „Wytyczne Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – Ochrona pieszych”,

[4] Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2024 r.

(<https://www.krbrd.gov.pl/baza-wiedzy/raporty-o-stanie-brd/>),

[5] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. z 2022 r. poz. 1518 z późn. zm.) - § 36, ust. 1

Z wyrazami szacunku

DYREKTOR
mgr inż. Arkadiusz Bąk

Dokument podpisany
przez Arkadiusz Bąk
Data: 2026.07.29
09:54:14 CEST

Otrzymują:

1. Adresat,
2. KMP WRD,
3. Urząd Miasta Tychy – RTR,
4. a/a MZUIM Tychy.

Zgodnie z art. 13 ogólnego rozporządzenia o ochronie danych osobowych z dnia 27 kwietnia 2016 r. (RODO), informujemy, że:
1) Administratorem Pani/Pana danych osobowych jest Miejski Zarząd Ulic i Mostów w Tychach z siedzibą w Tychach, ul. Budowlanych 59, 43-100 Tychy, email: daneosobowe@mzuim.tychy.pl. Inspektor Ochrony Danych
2) Przysługuje Pani/Panu prawo dostępu do treści swoich danych osobowych oraz prawo ich sprostowania, usunięcia, ograniczenia przetwarzania. Jeśli uzna Pani/Pan, iż przetwarzanie danych osobowych Pani/Pana dotyczących narusza przepisy RODO, przysługuje Pani/Panu prawo wniesienia skargi do organu nadzorczego – Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych.

Więcej o zasadach przetwarzania Pani/Pana danych osobowych oraz o przysługujących Pani/Panu prawach z tym związanych na stronie: <http://bip.mzuim.tychy.pl/ochrona-danych-osobowych>



