UCHWAŁA NR XXVI/455/26
RADY MIASTA TYCHY

z dnia 24 września 2026 r.

w sprawie przyjęcia sprawozdania Komisji Rewizyjnej z przeprowadzonej kontroli wykonania zaleceń pokontrolnych w Miejskim Zarządzie Ulic i Mostów w Tychach oraz w Wydziale Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym Urzędu Miasta Tychy w zakresie działania systemu ITS

Na podstawie art. 18 a ust. 1 i ust. 4 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2026 r. poz. 622 z poźn. zm.) w związku z § 28 i § 38 ust. 5 Statutu Miasta Tychy przyjętego Uchwałą Nr 0150/II/10/02 Rady Miasta Tychy z dnia 5 grudnia 2002 r. (tekst jednolity: Dz. Urz. Woj. Śląsk. z 2018 r., poz. 754 z późn. zm.), na wniosek i po zaopiniowaniu przez Komisję Rewizyjną,

Rada Miasta Tychy uchwala:

§ 1

Przyjmuje się sprawozdanie Komisji Rewizyjnej z przeprowadzonej kontroli wykonania zaleceń pokontrolnych w Miejskim Zarządzie Ulic i Mostów w Tychach, a także w Wydziale Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym Urzędu Miasta Tychy. Protokół z kontroli stanowi załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2

Odpowiedzialnym za wykonanie Uchwały jest Prezydent Miasta.

§ 3

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady
Miasta Tychy

Wojciech Czarnota

Podpisany

Załącznik do uchwały nr XXVI/455/26
Rady Miasta Tychy
z dnia 24 września 2026 r.

PROTOKÓŁ

z dnia 16 lipca 2026 r.

Miejski Zarząd Ulic i Mostów w Tychach oraz Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym Urzędu Miasta Tychy przy ulicy Edukacji 7

Na podstawie przepisów § 34 Statutu Miasta Tychy przyjętego Uchwałą Nr 0150/II/10/02 Rady Miasta Tychy z dnia 5 grudnia 2002 r. oraz na podstawie Nr XVIII/337/25 Rady Miasta Tychy z dnia 18 grudnia 2025 r. w sprawie przyjęcia planu pracy i kontroli Komisji Rewizyjnej na I półrocze 2026 r. oraz upoważnienia od dnia 14 kwietnia 2026 r. członków Komisji Rewizyjnej w składzie:

Przewodnicząca – Joanna Krasowska-Costamagna,
Zastępca Przewodniczącej – Ali Nurbagandow,

do przeprowadzenia kontroli wykonania zaleceń ujętych w protokole z dnia 24 października 2024 r. z kontroli w Miejskim Zarządzie Ulic i Mostów w Tychach, a także w Wydziale Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym Urzędu Miasta Tychy w zakresie działania systemu ITS.

Miejsce i okres kontroli:

Kontrolę przeprowadzono w okresie od 14.04.2026 r. do dnia 30.06.2026 r.

Zakres kontroli:

Sprawdzenie z wykonania zaleceń pokontrolnych ujętych w protokole z dnia 24 października 2024 r. z kontroli w Miejskim Zarządzie Ulic i Mostów w Tychach, a także w Wydziale Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym Urzędu Miasta Tychy w zakresie działania systemu ITS.

Kontrolę przeprowadzono przy udziale:

1. Jacek Tuchowski – Naczelnik Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym Urzędu Miasta Tychy.
2. Arkadiusz Bąk – Dyrektor Miejskiego Zarządu Ulic i Mostów w Tychach.

Podpisany

Ustalenia kontroli:

Zgodnie z rekomendacją Komisji Rewizyjnej zorganizowano 6 spotkań z mieszkańcami. Spotkania odbyły się zarówno w godzinach porannych, popołudniowych jak i wieczornych, skorzystało z nich ok. 30 osób – wszystkie wnioski merytoryczne, które pojawiły się na spotkaniach zostały omówione na posiedzeniach Zespołu ds. efektywności systemu ITS Tychy i są elementem jednego ze szczegółowych protokołów. Aktualnie kampania informacyjna prowadzona jest poprzez kanał Facebooka „Tychy na drodze", gdzie regularnie wyjaśniane jest czym jest system, jak działa i na jakiej zasadzie wprowadzane są wszelkie korekty i zmiany.

W czasie kontroli zostały zadane pytania, które wpłynęły do komisji od mieszkańców. Odpowiedzi na te pytania stanowią część niniejszego protokołu.

1. Czy po zakończeniu remontów (most na DK44, droga rowerowa do Bierunia, wiadukt nad Al. Piłsudskiego) ruch na tych drogach uspokoił się?

   Tak, przede wszystkim okres remontu wiaduktu na ul. Beskidzkiej nad Al. Piłsudskiego był odczuwalny w zasadzie w całym mieście. Po udrożnieniu ruchu na DK44 pomiędzy ul. Wałową i Asnyka obserwujemy poprawę warunków ruchu. Wpływ na to miało też zakończenie prac na drodze DW928 (Mikołów – Kobiór).

2. Jakich zmian na skrzyżowaniach (i których) dokonano po interwencjach/postulatach mieszkańców)?

   Szczegółowe opisy w raporcie oraz protokołach.

3. Czy uprzywilejowane przejazdy rowerowe (te oznakowane na czerwono na jezdni) są bezpieczne? Na których skrzyżowaniach odnotowano najwięcej kolizji rowerzystów z kierowcami?

   To element szeroko pojętej polityki transportowej miasta, nie do końca związany z ITS. Aktualnie wraz z Inżynierią Ruchu MZUiM tworzymy analizę bezpieczeństwa ruchu drogowego za rok 2025, ona odpowie na te wątpliwości.

4. Czy bezpieczeństwo pieszych (statystyka) poprawiło się od czasu pracy ITS? Czy w ogóle system ma na to jakiś wpływ?

Podpisany

Wpływ na bezpieczeństwo został wykazany w analizie wskaźników dla całego projektu ITS Tychy – dostępne pod adresem http://its.tychy.pl natomiast dane wzięte pod uwagę są z okresu przed, między i po-inwestycyjnego – biorąc pod uwagę lata realizacji. Biorąc pod uwagę rok 2025 – wykaże to przytoczona powyżej analiza brd, natomiast zaznaczam, że miasto nie tylko poprzez system działa na rzecz bezpieczeństwa. Ma na to wpływ szereg działań i inwestycji. Trudno jednoznacznie wskazać co działa, a co nie. Generalnie liczba zdarzeń oraz wypadków drogowych od kilku lat utrzymuje się na stałym poziomie – co przy przyroście motoryzacyjnym jest bardzo dobrym wynikiem. (4 miejsce w Polsce pod kątem zdarzeń z pieszymi).

5. Ile razy policja skorzystała z danych ITS do swoich czynności?

   Policja posiada swoją wyniesioną stację ze zdalnym dostępem do zasobów, z informacji pozyskanych u zainteresowanych wynika, że korzystają z niej codziennie. Nie jesteśmy w stanie określić ilości logowań, gdyż odbywa się to na bieżąco w sposób ciągły, z pominięciem CSR.

6. Jak często (i czy w ogóle) uczestnicy ruchu drogowego zgłaszali uwagi?

   Zgłoszenia są bardzo różne – zarówno w formie ustnej jak i pisemnej. Stałym elementem posiedzeń zespołu było raportowanie ilości zgłoszonych uwag oraz awarii (opisane w protokołach). Do tego dochodzą zgłoszenia z komentarzy na Facebooku oraz profilu. Dotyczą od najprostszych rzeczy (awaria) do propozycji przebudowy infrastruktury.

7. Czy były jakiekolwiek poważne awarie systemu?

   Dotychczas nie wystąpiły awarie wpływające na ciągłość pracy głównego systemu ITS – sygnalizacji świetlnych.
   Odnotowano natomiast wyłączenia prądowe poszczególnych sygnalizacji (np. uszkodzenia zasilania, wyłączenia prądowe, itp.) oraz awaryjne wyłączenie serwerowni głównej (maj 2025 r.) – po przywróceniu zasilania sygnalizacje oraz poszczególne podsystemy powróciły do pierwotnej funkcjonalności, awaria zasilania serwerowni głównej wiązała się z czasowym brakiem pełnego dostępu do danych archiwalnych i statystycznych.

8. Jak wygląda sytuacja nadawania i funkcjonowania priorytetu dla autobusów (pytanie od mieszkańca obecnego na posiedzeniu Komisji Rewizyjnej).

Podpisany

8.1 Linie, które otrzymują priorytet

Liniami, które na co dzień mają ustawiony maksymalny priorytet są:

- 1,
- 36
- 75
- 268
- B
- D
- M10
- M18
- M108

Ponadto, linia nr 272 ma ustawiony priorytet na poziomie 70%.

W okresie Wszystkich Świętych wprowadzane są do ruchu specjalne linie cmentarne, które na ten czas mają nadany maksymalny priorytet. Wraz z liniami cmentarnymi priorytet jest nadawany również liniom nr: 2, 65, 131, 254, które obsługują tyskie cmentarze.

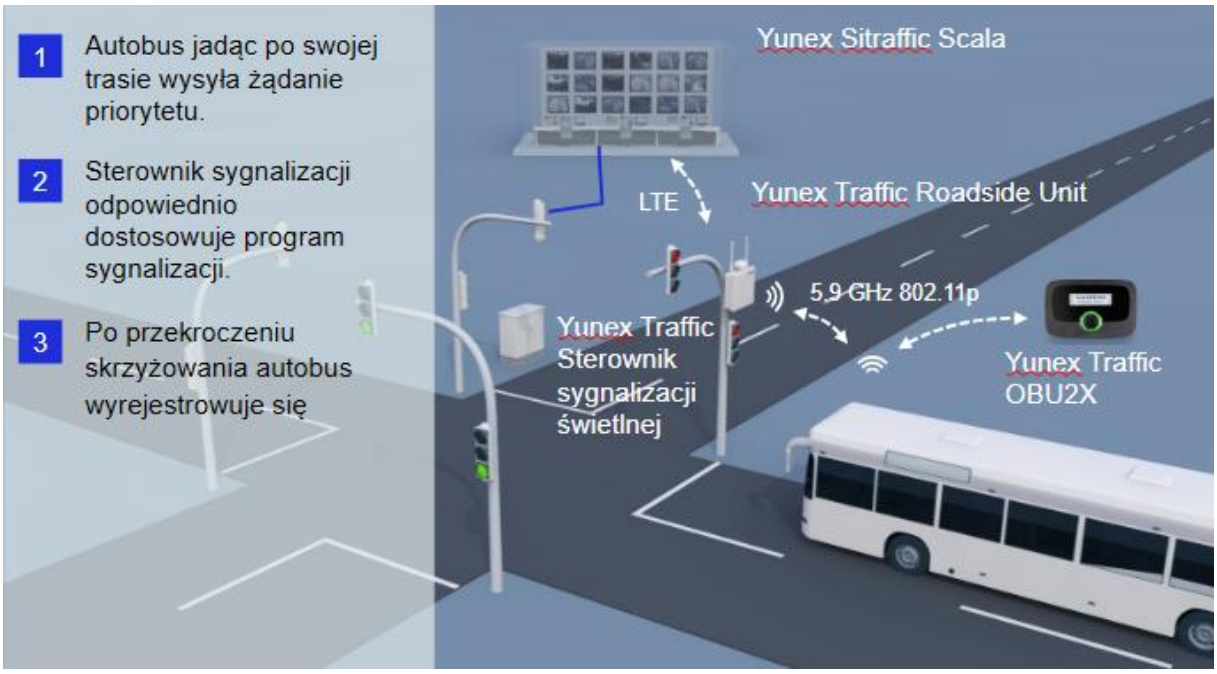
Priorytet może być na bieżąco zmieniany i modyfikowany.

8.2 Zasady działania priorytetu

System ITS, poprzez dedykowany podsystem stworzony przez firmę SiMS, wspomaga ruch opóźnionych autobusów PKM Tychy i TLT na obszarze miasta Tychy. System identyfikuje wyłączenie pojazdy PKM Tychy i TLT, które są wyposażone w odpowiednie elementy systemu ITS. Część linii komunikacji zbiorowej kursujących na zlecenie ZTM, które są obsługiwane przez przewoźników zewnętrznych nie jest zintegrowana z systemem ITS, w związku z tym traktowane są one jak zwykłe pojazdy uczestniczące w ruchu drogowym. Dotyczy np. linii 688, 788, M15.

Pojazdy PKM Tychy i TLT wyposażone są w urządzenie OnBoard Unit (OBU), które komunikuje się z urządzeniami typu RoadSide Unit (RSU), zlokalizowanymi na wszystkich tyskich skrzyżowaniach. OBU wysyła dane o swoim położeniu do RSU, który przesyła te dane dalej do Centrali ITS. Pojazdy PKM/TLT są identyfikowane około 300 a następnie 150 metrów przed skrzyżowaniem, dzięki czemu system ma czas na przygotowanie fazy z priorytetem.

Podpisany



Opisana funkcjonalność pozwala na identyfikację trzech cech funkcjonowania komunikacji zbiorowej na terenie miasta. Jest to:

a. działanie ukierunkowane na redukcję opóźnień linii międzymiastowych,
b. redukcja opóźnień poprzez podwyższenie poziomu priorytetu na danej linii komunikacyjnej,
c. osiągnięcie maksymalnego poziomu redukcji opóźnień za pomocą systemu.

Na podstawie aktualnych rozkładów jazdy system odczytuje bieżące opóźnienie pojazdu względem czasu rozkładowego. Jeżeli wyliczy, że autobus należy przyspieszyć w celu redukcji opóźnienia, uruchamiany jest program wydłużający sygnał zielony dla danego wlotu, po którym porusza się autobus/trolejbus.

System bada opóźnienia, napełnienia oraz historyczne opóźnienia i napełnienia pojazdów. Każda z tych danych podstawiana jest do wzoru i na podstawie jego wyznaczany jest priorytet 0, 1 lub 2, co oznacza poziomy przyznania priorytetu dla danego pojazdu. Oznacza to że najwyższy priorytet otrzymują autobusy, które cieszą się popularnością pasażerów (są zapełnione) oraz regularnie opóźnione.

Należy zaznaczyć, że w ITS nie posiadamy priorytetu bezwzględnego, ze względu na infrastrukturę miejską (brak buspasów). Priorytet dla pojazdów komunikacji zbiorowej przyznawany jest wyłącznie poprzez wydłużanie odpowiednich faz ruchu (sygnału zielonego

dla kierunku, z którego jedzie pojazd posiadający odpowiedni poziom priorytetu) ponad przyjęte minimum.

W dwóch przypadkach (skrzyżowania Katowicka – Grabowa oraz Katowicka – Zwierzyniecka) przystanki komunikacji zbiorowej usytuowane są w bezpośrednim sąsiedztwie skrzyżowania. Na tych skrzyżowaniach z przystanków poprzez sygnalizatory szczelinowe (dedykowane sygnalizatory dla grupy BUS) nadawany jest sygnał zezwalający dla pojazdów komunikacji zbiorowej. Odbywa się to na zasadzie zajętości pętli na przystankach, więc przyznawany sygnał jest dla wszystkich uczestników ruchu, bez względu czy znajduje się w systemie i ma nadawany priorytet.

8.3 Opóźnienia linii z nadanym priorytetem

Pierwszy pomiar – dla wszystkich linii PKM Tychy/TLT wykonaliśmy na początku 2024 r., dla zakresu 12-16 lutego 2024 r., w godzinach o 5:00 – 19:59. Zakres godzin został dobrany w taki sposób, aby skupić się na identyfikacji linii i kursów opóźnionych. Dobranie zakresu 24h rozproszyłoby uwagę od istoty sprawy, jaką są opóźnienia w transporcie publicznym. Aktualny pomiar porównawczy został wykonany dla dni roboczych w zakresie 7-22 kwietnia 2026 r.
Najistotniejszą badaną zmienną jest przyrost liczby opóźnień powyżej trzech minut między przystankiem początkowym a końcowym.

Linie autobusowe nr: 1, 36, M10 (międzymiastowe, kierunek Tychy – Katowice – Tychy)

	% kursów opóźnionych	
Linia ↓ / Rok→	**2024**	**2026**
1	40,85	23,54
36	55,71	60,77
M10	20,39	19,87

Linie te są narażone na opóźnienia, które mogą wystąpić poza Tychami jak i w mieście. System zawsze będzie dążył do redukcji opóźnień, natomiast należy mieć na uwadze, że na trasach mogą zdarzyć się kolizje lub wypadki, które mogą utrudnić lub wręcz zablokować ruch drogowy. Również bywają prowadzone prace drogowe, które oddziałują na czas przejazdu. Dlatego też nie należy oczekiwać znaczącej poprawy punktualności linii międzymiastowych.

Linie autobusowe nr: 75, 268, M18 (międzymiastowe, kierunek Tychy – Mikołów/Gliwice – Tychy)

Podpisany

Linia ↓ / Rok→	% kursów opóźnionych	
	2024	2026
75	59,90	37,78
268	43,70	24,40
M18	57,94	28,82

Analogicznie jak w przypadku kierunku do Katowic priorytet uzależniony jest od zmiennych warunków drogowych na trasie. Znaczny wpływ na obniżenie ilości kursów opóźnionych w tym wypadku miało zakończenie przebudowy wiaduktu na DK-44.

Linia autobusowa nr M108 (międzymiastowa, kierunek Tychy – Bieruń/Imielin – Tychy)

Linia ↓ / Rok→	% kursów opóźnionych	
	2024	2026
M108	63,74	42,62

Główną przyczyną opóźnień jest długość trasy – autobus potrzebuje około 60 minut na jej pokonanie w wariancie bazowym do Imielina. Na dziś, z uwagi na prace drogowe trasa została skrócona wyłącznie do Bierunia, co spowodowało spadek odsetka opóźnionych kursów.

Linie T-bus i A-bus nr: B, D, 272 (wewnątrzmiejskie)

Linia ↓ / Rok→	% kursów opóźnionych	
	2024	2026
B	29,98	25,51
D	17,39	22,82
272	34,86	19,07

Linie B i D zawsze były podatne na opóźnienia, uwagi na sytuację ruchową na skrzyżowaniu Wyszyńskiego – Edukacji. Manewr lewoskrętu przed budową sygnalizacji w godzinach szczytu komunikacyjnego wiązał się ze znacznymi stratami czasowymi. Powstanie w tym rejonie sygnalizacji usprawniło ruch, niemniej obie linie są nadal podatne na opóźnienia.

Linia 272, kursująca między Mąkołowcem a Dworcem PKP w okresie pomiaru w lutym 2024 r. nie posiadała nadanego priorytetu.

W okresie od 12 do 16 lutego 2024 r., zmierzonych zostało 218 kursów z czego 105 (48,17%) na przystanku końcowym zameldowało się z opóźnieniem przekraczającym 180 sekund. Przyrost kursów opóźnionych wyniósł 34,86% zgodnie z tabelą.

Podpisany

Testowo dla tej linii podniesione zostały wartości używane do wyliczenia poziomu priorytetu.

W okresie od 10 do 14 czerwca 2024., zmierzone zostały 203 kursy z czego 60 (29,55%) na przystanku końcowym zameldowało się z opóźnieniem przekraczającym 180 sekund.

W obecnie badanym okresie, zmierzonych zostało 518 kursów z czego 136 (26,25%) na przystanku końcowym zameldowało się z opóźnieniem przekraczającym 180 sekund. Odsetek kursów opóźnionych wyniósł 19,07% zgodnie z tabelą.

8.4 Podsumowanie

Przykład linii 272 wskazuje na realne działanie Systemu w dążeniu do redukcji opóźnień, natomiast przywołane dane wskazują również na to, że nie jest on w stanie zlikwidować opóźnień.
Poprzez zmienność sytuacji drogowej oraz warunków często nadawany priorytet ma na celu utrzymanie opóźnienia, które posiada autobus wjeżdżający do naszego miasta.

W niektórych wypadkach należy rozważyć redukcję opóźnień poprzez zwiększenie czasów przejazdów między przystankami dla poszczególnych linii. Takimi liniami są linie B, D, które mają maksymalny priorytet a praktycznie nie wykazują już progresu i poziom opóźnień jest stały.

Z propozycją wspólnego podjęcia takiego zadania wystąpiliśmy do Organizatora komunikacji w kwietniu 2023 r. Należy mieć na uwadze, że jest to zadanie o bardzo szerokim zakresie i wymaga zaangażowania zespołu osób.

Wnioski Komisji Rewizyjnej.

Według komisji zalecenia pokontrolne zostały wykonane. System ITS jest wciąż dostosowywany do zmieniającego się natężenia ruchu. Zadaniem działającego w mieście systemu ITS nie jest dążenie do zmian tylko właściwe i odpowiednie reagowanie na zmiany infrastruktury i warunków ruchu. System jest narzędziem służącym w podejmowaniu odpowiednich decyzji przez osoby odpowiedzialne za zarządzanie infrastrukturą i ruchem w mieście.
Integralną część protokołu stanowi Raport Roczny z pracy Zespołu ds. efektywności ITS i Sterowania Ruchem.

Podpisany

Na tym kontrolę zakończono.

Komisja Rewizyjna Rady Miasta Tychy w składzie:

1. Joanna Krasowska-Costamagna – Przewodnicząca
2. Ali Nurbagandow – Zastępca Przewodniczącej

Podpisany

Raport roczny z pracy Zespołu ds. efektywności Inteligentnego Systemu Zarządzania i Sterowania Ruchem.

Zespół został powołany zarządzeniem Prezydenta Miasta Tychy NR 0050/28/25 z dnia 31 stycznia 2025 oraz 0050/181/25 z dnia 10.06.2025.

Zespół jest organem opiniotwórczym dla zmian oraz rozwoju systemu Inteligentnego Zarządzania i Sterowania Ruchem. W roku 2025 odbyło się **6 posiedzeń** zespołu, z których każdorazowo został sporządzony protokół. W posiedzeniach brali udział stali członkowie zespołu oraz doraźnie zaproszeni goście.

Zadania zespołu były realizowane na bieżąco w ramach aktualnych, koniecznych do podjęcia tematów. Zespół na każdym posiedzeniu zajmował się następującymi zadaniami:

1. Bieżąca ocena funkcjonowania systemu.
2. Wypracowanie kierunków zmian i modernizacji systemu.
3. Rekomendacje w zakresie adaptacji, zmian programów obszarowego sterowania ruchem w dostosowaniu do zmian na sieci drogowej.
4. Analiza bieżących wniosków dotyczących funkcjonowania systemu.
5. Opiniowanie wybranych projektów organizacji ruchu w pobliżu sygnalizacji świetlnych oraz projektów pracy sygnalizacji.
6. Inne działania optymalizacyjne.

Zespół podczas 6 posiedzeń rozpatrywał wnioski własne jak i zewnętrzne (wpływające od mieszkańców). Wnioski podzielono na poszczególne grupy:

1. Zmiany programowe: 24 pozytywnie, 6 negatywnie.
2. Zmiany geometryczne: 1 negatywnie.
3. Zmiany infrastrukturalne: 9 pozytywnie, 4 negatywnie.
4. Zmiany w działaniu podsystemów: 4 pozytywnie.
5. Zmiany w sterowaniu obszarowym oraz nadzorze nad działaniem obszarowym: 5 pozytywnie, 1 negatywnie.

Ponadto na bieżąco na każdym posiedzeniu przedstawiano ilości zgłaszanych awarii oraz działania bieżące prowadzone na sygnalizacjach.

Podpisany

Wszystkie zmiany rekomendowane przez zespół znajdują się w protokołach szczegółowych, natomiast najważniejszymi z nich są:

- montaż sygnalizatora do warunkowej jazdy w prawo oraz zmiana organizacji ruchu na skrzyżowaniu ID6 Mikołowska – Burschego – Dołowa,
- zmiana infrastruktury i organizacji ruchu na skrzyżowaniu ul. Towarowej z wyjazdem z PKM,
- zmiana programu pracy sygnalizacji na skrzyżowaniu Edukacji – Wejchertów – Wyszyńskiego,
- zmiana programu pracy na skrzyżowaniu Wyszyńskiego – Niepodległości,
- zmiana programu pracy na skrzyżowaniu Katowicka – Sadowa,
- zmiany programowe promujące publiczny transport zbiorowy,
- zmiana godzin pracy sygnalizacji w koordynacji,
- wprowadzenie bieżącej analizy pracy sygnalizacji w programach nocnych,
- dobranie nowego interwału obliczeniowego systemu MOTION,
- uszczelnienie kontroli systemów detekcji oraz podsystemów,
- zmiana godzin pracy tablic zmiennej treści,
- poprawa bieżącej współpracy z konserwatorem sygnalizacji (firma utrzymaniowa) oraz jednostkami miejskimi przy optymalizacji i utrzymaniu systemu.

Sprawy dotyczące bezpieczeństwa oraz zmian w organizacji ruchu rozpatrywane są na posiedzeniach zespołu ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.
Zespół w 2026 roku będzie kontynuował swoje prace spotykając się regularnie na kolejnych spotkaniach.

Sporządził: Jacek Tuchowski

Podpisany