

2
0
2
5

RAPORT bezpieczeństwa ruchu drogowego w Tychach



Opracował:
Dział Inżynierii Ruchu MZUiM Tychy
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym UM Tychy

Spis treści

Wstęp	3
Stan infrastruktury drogowo - ulicznej	9
Dane ogólne o stanie bezpieczeństwa	10
Ruch pieszych i osób poruszających się przy użyciu UWR	17
Ruch rowerowy, hulajnóg elektrycznych i osób poruszających się przy użyciu UTO	22
Skrzyżowania z największą liczbą zdarzeń	27
Drogi krajowe	30
Inteligentny System Zarządzania i Sterowania Ruchem (ITS)	35
Priorytety drogowe	37
Przykładowe zadania dla poprawy BRD i płynności ruchu zaprojektowane w 2025r.	39
Zadania dla poprawy BRD i płynności ruchu zaprojektowane w latach ubiegłych i zrealizowane w 2025r.	41
Przykładowe zadania mogące poprawić poziom BRD lub płynność ruchu	44
Podsumowanie	56

Wstęp

Cel opracowania:

Analiza przyczyn i okoliczności zdarzeń drogowych w celu identyfikacji oraz eliminacji miejsc niebezpiecznych. Raport służy planowaniu budżetu na modernizację infrastruktury (skrzyżowań, przejść, przystanków) oraz wdrażaniu skutecznych zmian w organizacji ruchu.

System Bezpieczeństwa:

Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego (BRD) opiera się na relacji „**człowiek – droga – pojazd**”, uzupełnionej o otoczenie, nadzór, prawo, ratownictwo i pogodę.

Główne przyczyny zagrożeń:

- **Błędy użytkowników** (popetniane w okolicznościach sprzyjających ich zaistnieniu).
- **Wady infrastruktury:** brak hierarchizacji dróg, nakładanie się ruchu lokalnego i tranzytowego, błędy projektowe oraz zła widoczność.
- **Stan techniczny dróg:** koleiny, wadliwe odwodnienie, brak oświetlenia i niewłaściwe utrzymanie nawierzchni.
- **Zaszłości historyczne:** wiele wadliwych rozwiązań na drogach (w szczególności krajowych) powstało przed nowelizacją przepisów.

Metodologia:

Analizę oparto na danych z kart zdarzeń drogowych **Komendy Miejskiej Policji w Tychach**. Prawidłowa dokumentacja miejsc wypadków i kolizji pozwala na ocenę efektywności działań i tworzenie katalogu sprawdzonych rozwiązań naprawczych.

Kluczowe definicje użyte w opracowaniu:

Zdarzenie drogowe (rejestrowane przez policję) – wypadek drogowy lub kolizja drogowa, zaistniała lub mająca początek na drodze publicznej, w strefie ruchu lub w strefie zamieszkania, w związku z ruchem przynajmniej jednego pojazdu.

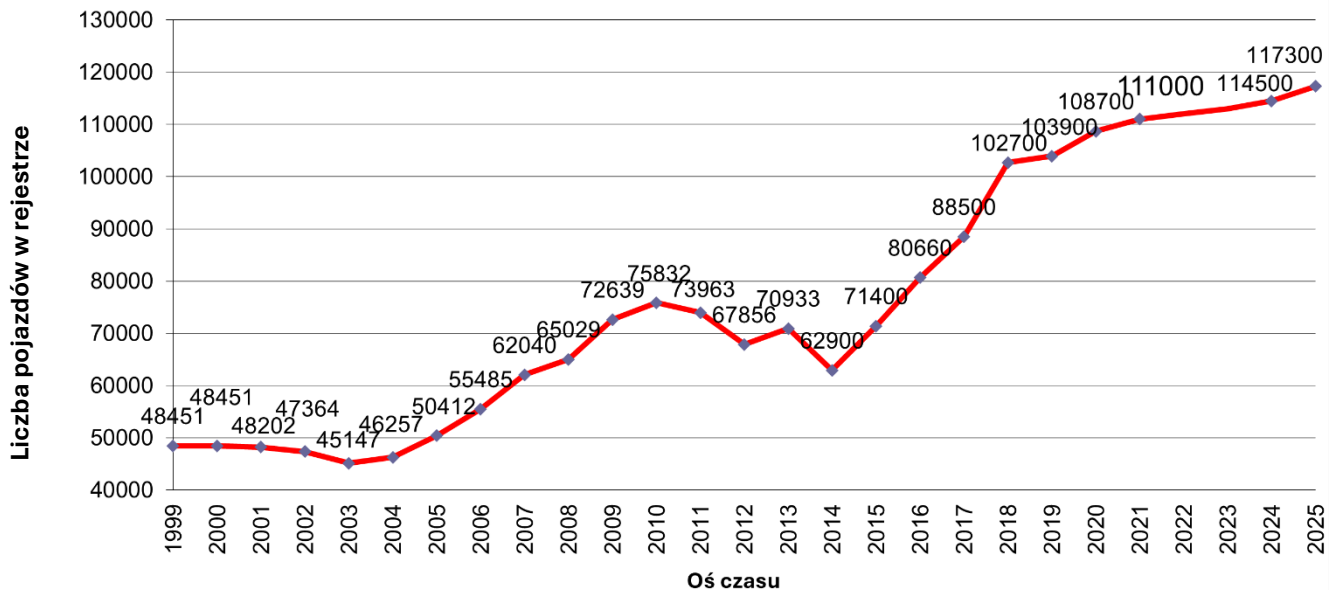
Wypadek drogowy – zdarzenie na drodze, w którym co najmniej jedna osoba została ranna lub zabita, w którym uczestniczył co najmniej jeden pojazd i które zostało zarejestrowane

przez policję.

Kolizja drogowa – zdarzenie na drodze, w którym uczestniczył co najmniej jeden pojazd i które zostało zarejestrowane przez policję.

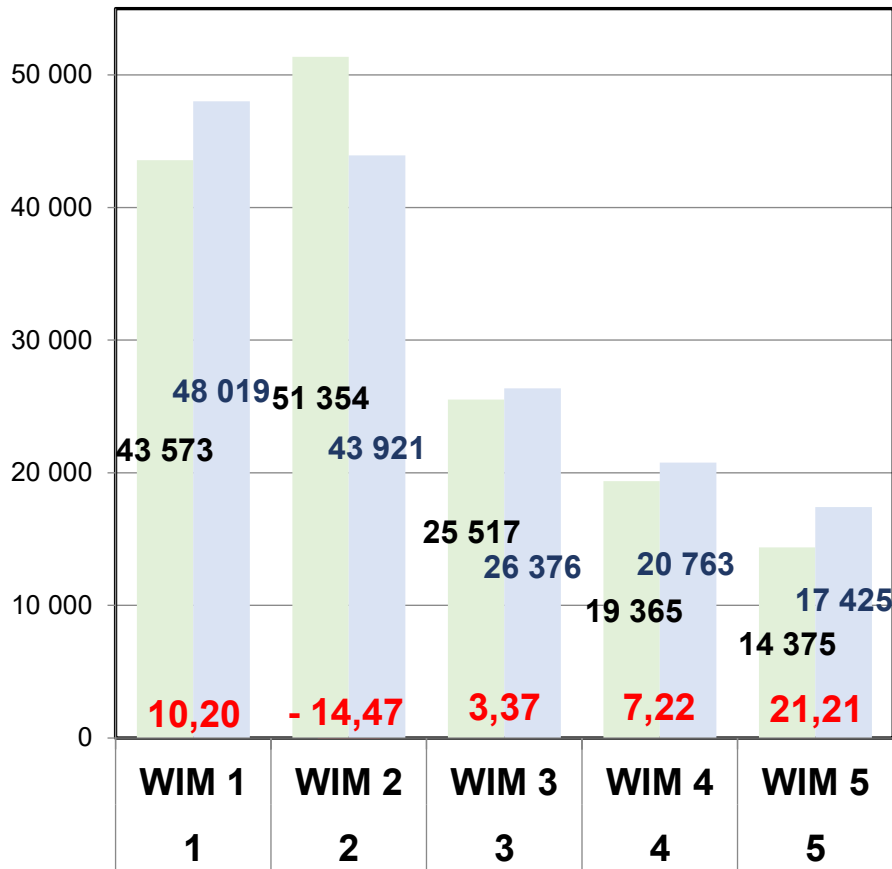
Zestawienie liczby aut zarejestrowanych w mieście (wskaźniki uzyskane z Wydziału Komunikacji Urzędu Miasta Tychy) z danymi o rzeczywistym natężeniu ruchu (wskaźniki uzyskane z kamer ANPR i stacji WIM) daje pełny obraz tego, jak zmienia się obciążenie naszych dróg. Korelacja tych wskaźników stanowi fundament badania bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD), umożliwiając interpretację statystyk zdarzeń w kontekście realnego wzrostu liczby interakcji między uczestnikami ruchu.

Zestawienie liczby pojazdów w Rejestrze Centralnej Ewidencji Pojazdów – stan na koniec poszczególnych lat



Pozyskiwanie **rzeczywistych odczytów** dotyczących dynamiki natężenia ruchu w naszym mieście jest możliwe dzięki wdrożonemu w Tychach w 2022 r. projektowi: „Inteligentny System Zarządzania i Sterowania Ruchem”. Poniżej prezentujemy **wyniki pomiarów** zarejestrowane przez stacje ważenia pojazdów (WIM) oraz kamery ANPR w latach 2024–2025.

Porównanie średniej dziennej liczby przejazdów zmierzonych dwukierunkowo w lokalizacjach Stacji Ważenia Pojazdów (WIM) w latach 2024 - 2025



■ Liczba przejazdów dziennie - Różnica rok do roku (%)

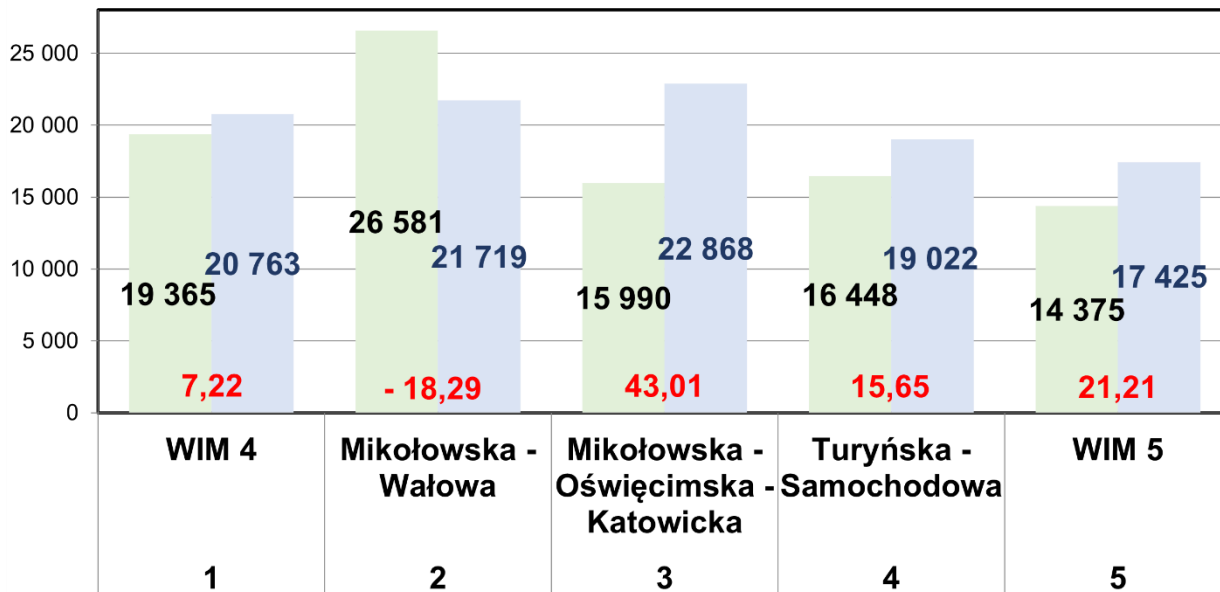
■ 2024 - Liczba przejazdów dziennie

■ 2025 - Liczba przejazdów dziennie



DK-44 ul. Mikołowska - ul. Oświęcimska - ul. Turyńska

Porównanie średniej dziennej liczby przejazdów zmierzonych dwukierunkowo na osi wschód - zachód za pomocą kamer ANPR Systemu ITS Tychy



■ Liczba przejazdów dziennie - Różnica rok do roku (%)

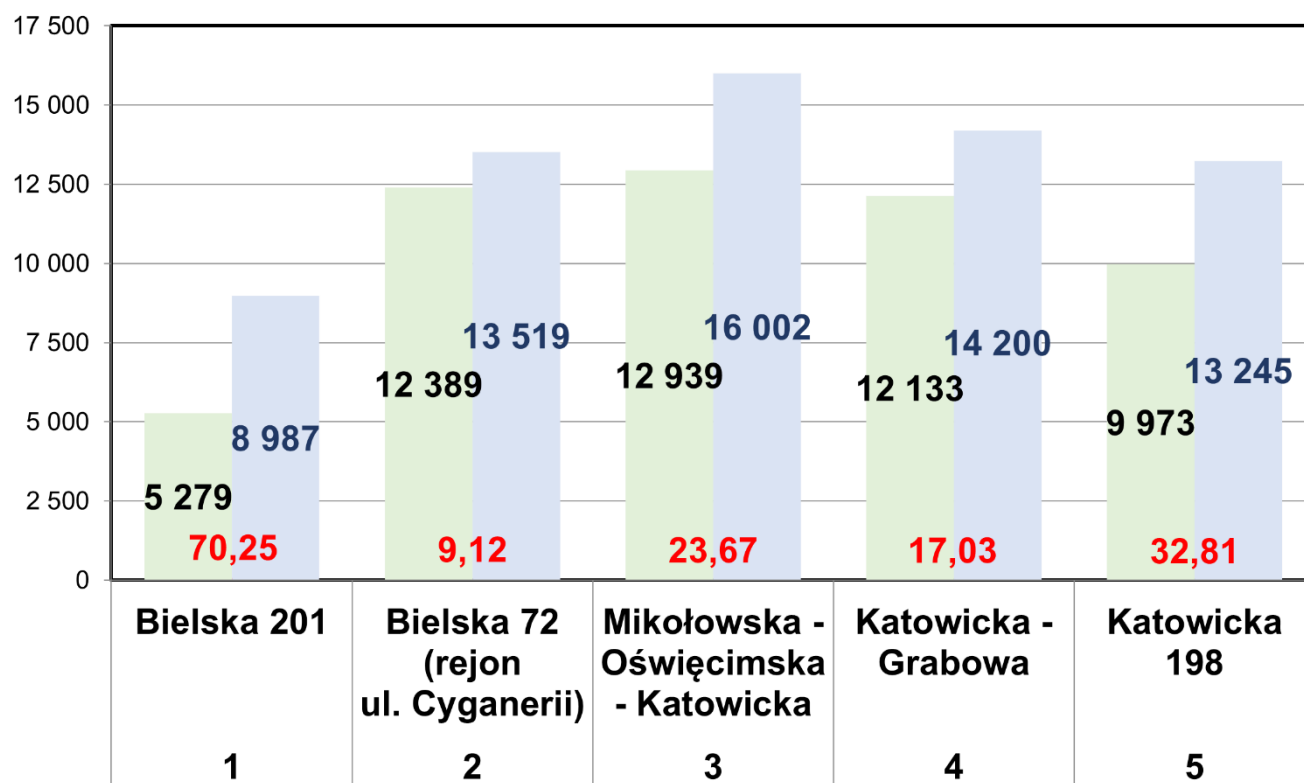
■ 2024 - Liczba przejazdów dziennie

■ 2025 - Liczba przejazdów dziennie



Droga powiatowa nr 8004S Aleja Bielska - ul. Katowicka

Porównanie średniej dziennej liczby przejazdów zmierzonych dwukierunkowo na osi północ - południe za pomocą kamer ANPR Systemu ITS Tychy



■ Liczba przejazdów dziennie - Różnica rok do roku (%)

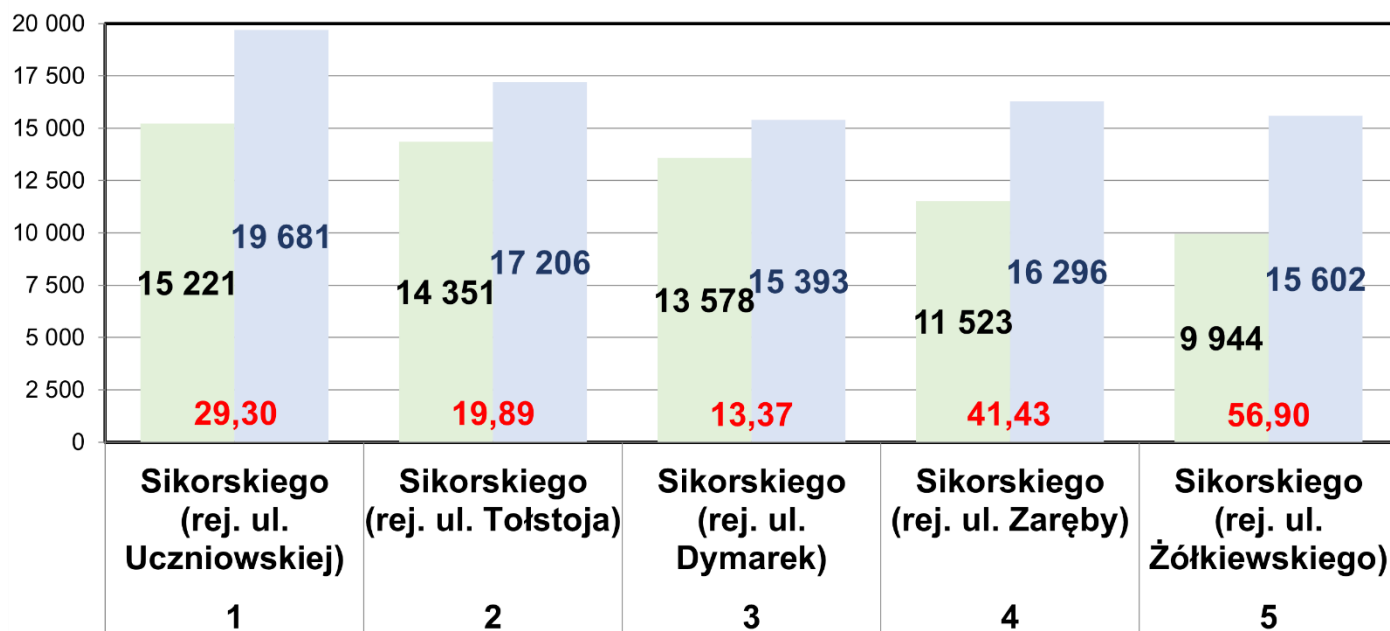
■ 2024 - Liczba przejazdów dziennie

■ 2025 - Liczba przejazdów dziennie



Droga powiatowa nr 8013S ul. Sikorskiego

Porównanie średniej dziennej liczby przejazdów zmierzonych dwukierunkowo
na osi zachód - wschód za pomocą kamer ANPR Systemu ITS Tychy



■ Liczba przejazdów dziennie - Różnica rok do roku (%)

■ 2024 - Liczba przejazdów dziennie

■ 2025 - Liczba przejazdów dziennie



Stan infrastruktury

drogowo - ulicznej

Tychy posiadają przestrzenny i przejrzysty układ komunikacyjny. W mieście jest ok. **291** km dróg publicznych, w tym:

- ok. 23 km dróg krajowych (DK-1, DK-44, DK-86),
- ok. 80 km dróg powiatowych,
- ok. 188 km dróg gminnych
- ok. 80,5 km dróg rowerowych o nawierzchni bitumicznej lub z kostki betonowej.

W mieście funkcjonuje **46** sygnalizacji świetlnych w tym:

- 6 sygnalizacji świetlnych wzbudzanych na przejściach dla pieszych,
- 40 sygnalizacji świetlnych akomodacyjnych na skrzyżowaniach,
- 15 tzw. aktywnych przejść dla pieszych.

Stan oznakowania pionowego i poziomego jest dobry. Oznakowanie poziome zostało częściowo odnowione w ubiegłym roku w sezonie letnim.

Znaki pionowe ulegają częstej dewastacji - w roku **2025** zgłoszono łącznie **1298** sztuk zniszczonych lub obróconych znaków, zestawów znaków i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.



Dane ogólne o stanie

bezpieczeństwa

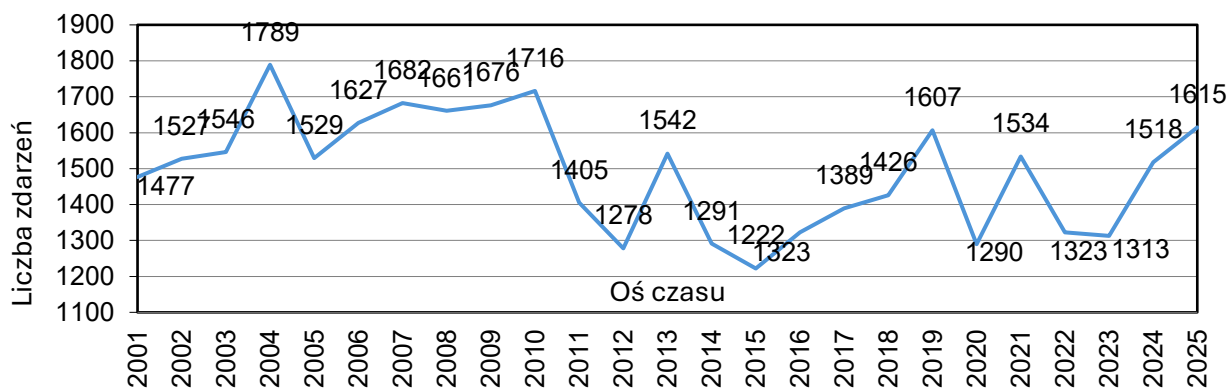
Na obszarze objętym granicami miasta Tychy w 2025r. odnotowano **1615** zdarzeń drogowych, w tym:

- **1574** kolizji,
- **41** wypadków drogowych.

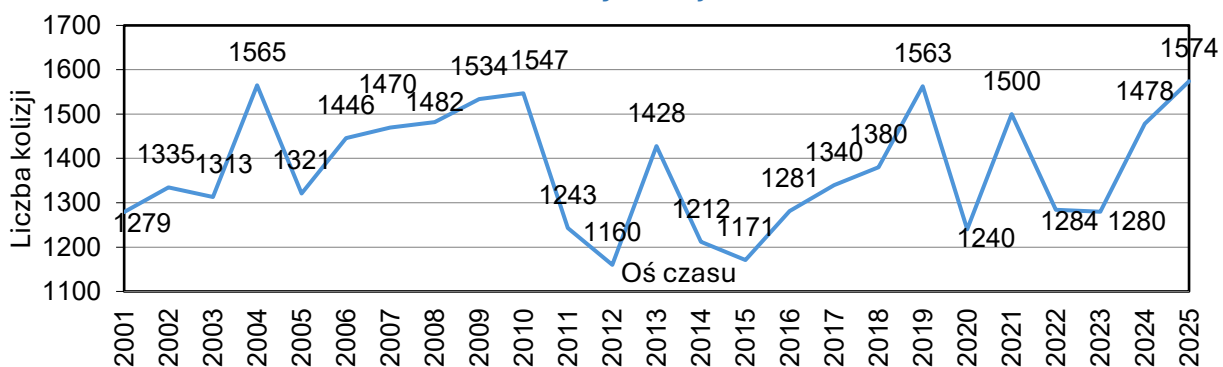
Z **1615** zdarzeń drogowych odnotowanych w 2025 roku, **417 (25,82%)** stanowią najechanie na pojazd unieruchomiony, natomiast pozostałe **1198 (74,18%)** to zdarzenia w ruchu.

Poniżej przedstawiono statystykę zdarzeń drogowych latach 2001-2025 w celu zobrazowania kształtujących zmian na przestrzeni lat.

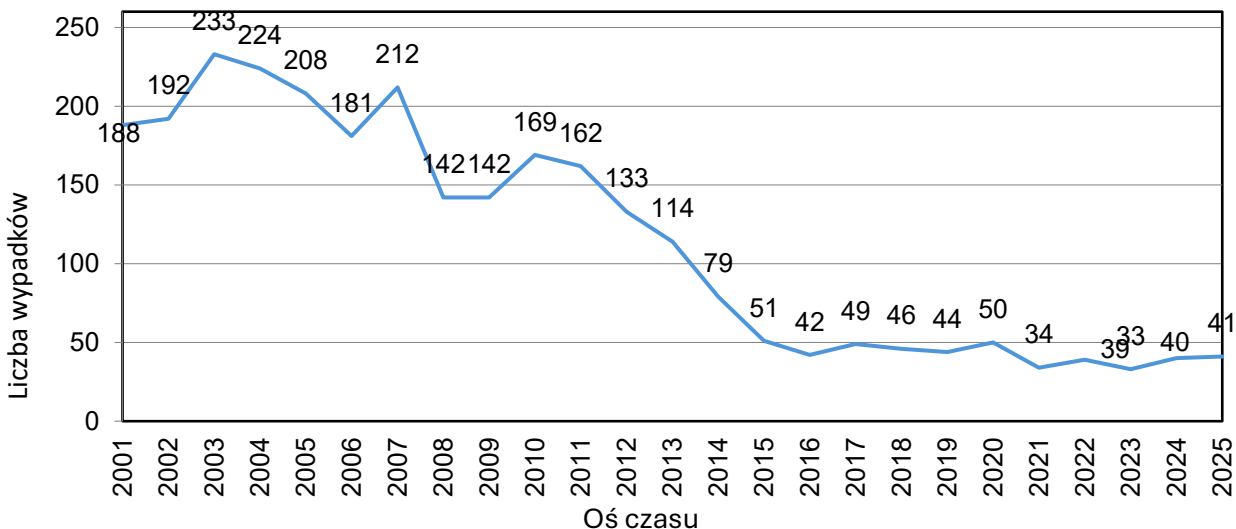
Zestawienie liczby zdarzeń drogowych w latach 2001 - 2025



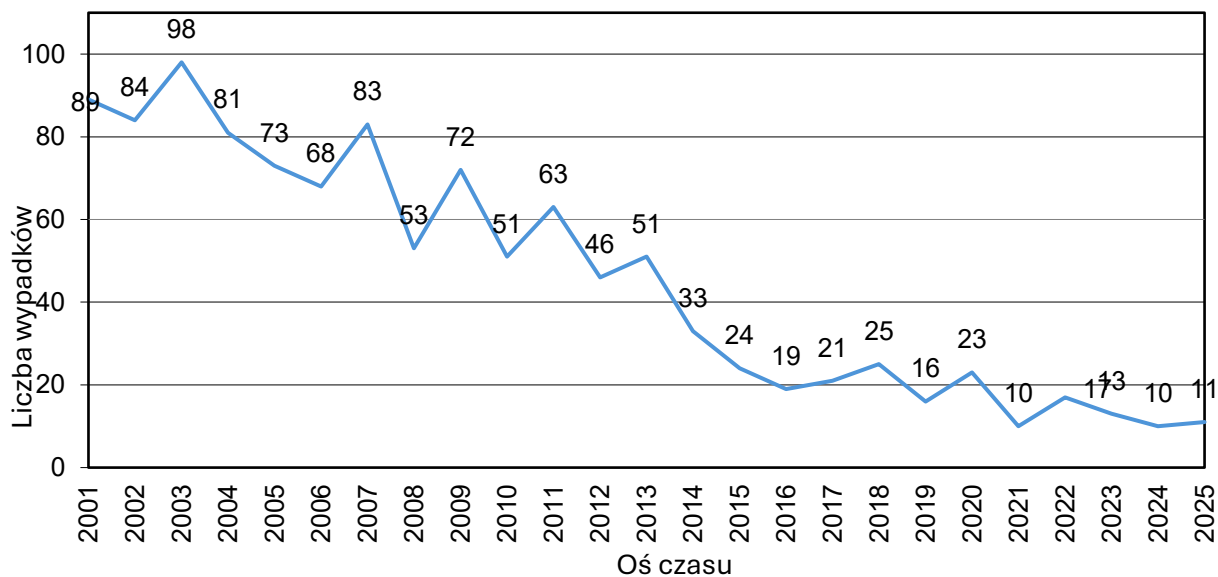
Zestawienie liczby kolizji w latach 2001 - 2025



Zestawienie liczby wypadków w latach 2001 - 2025

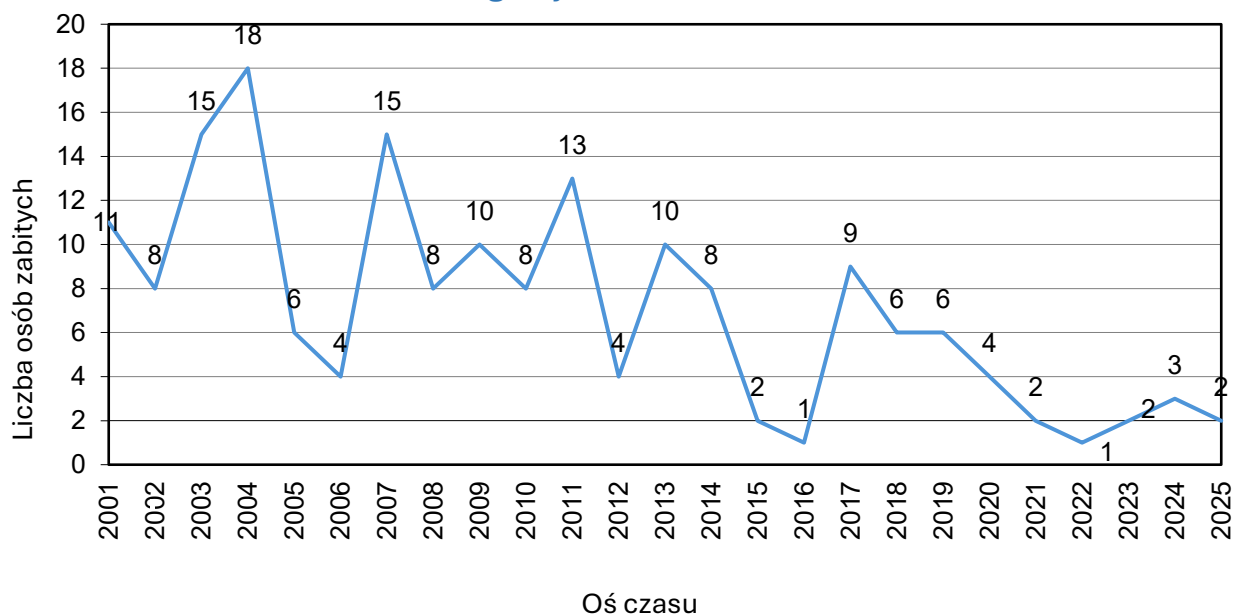


Zestawienie liczby wypadków z pieszymi w latach 2001 - 2025

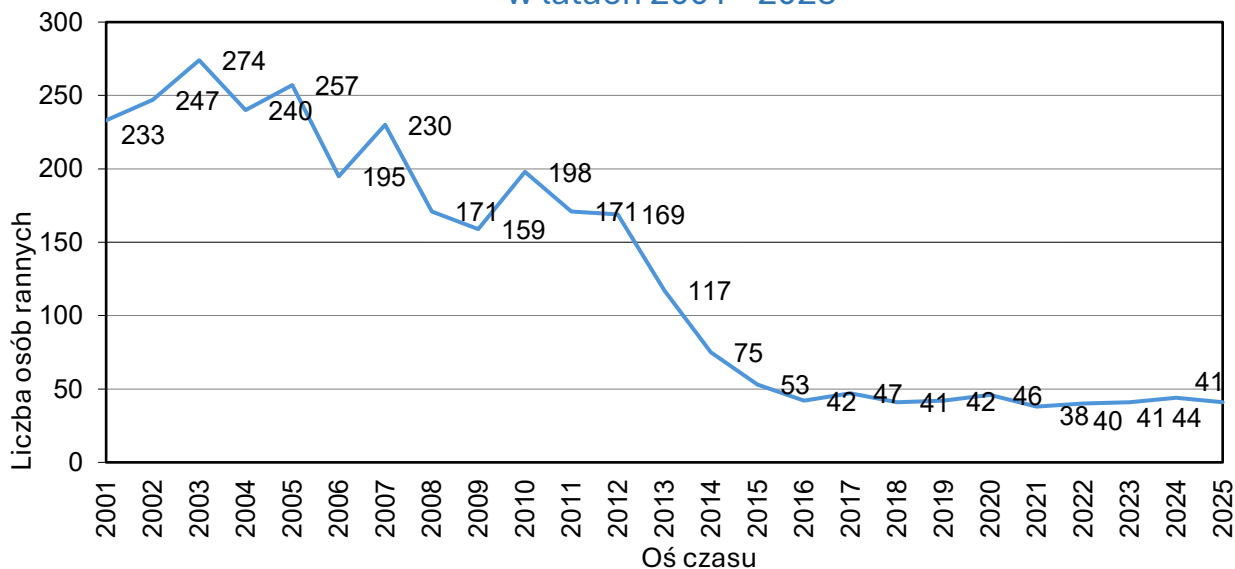


Biorąc pod uwagę analizowane lata należy zauważyć, że choć ogólna liczba zdarzeń drogowych była zmienna, liczba wypadków systematycznie maleje. Istotnie poprawiło się bezpieczeństwo pieszych. Porównując obecne dane warto podkreślić, że spadek jest znaczny – dawniej w Tychach dochodziło do ponad **200** wypadków rocznie, w tym blisko **100** z udziałem pieszych, podczas gdy obecnie te liczby są wielokrotnie niższe.

Zestawienie liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w latach 2001 - 2025



Zestawienie liczby osób rannych w wypadkach drogowych w latach 2001 - 2025

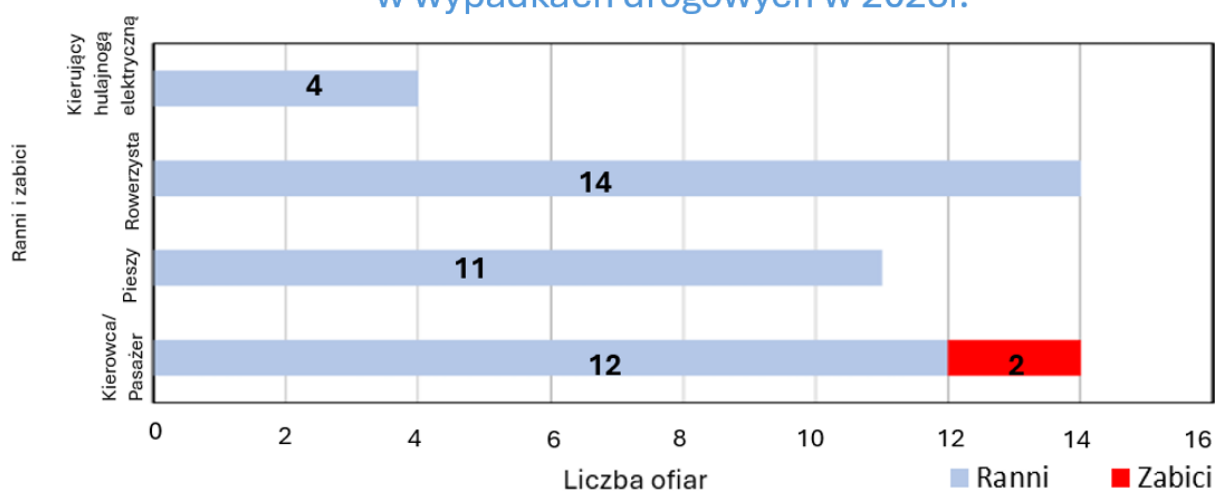


Wskaźniki dotyczące najpoważniejszych skutków zdarzeń drogowych (ofiary śmiertelne i ranni) wykazują wyraźną tendencję spadkową. Na początku wieku w Tychach liczba ofiar śmiertelnych oscylowała w granicach **15-18**, natomiast w ostatnich latach liczba ta kształtuje się w granicach **1-3** rocznie. Jeszcze wyraźniejszy spadek obserwuje się

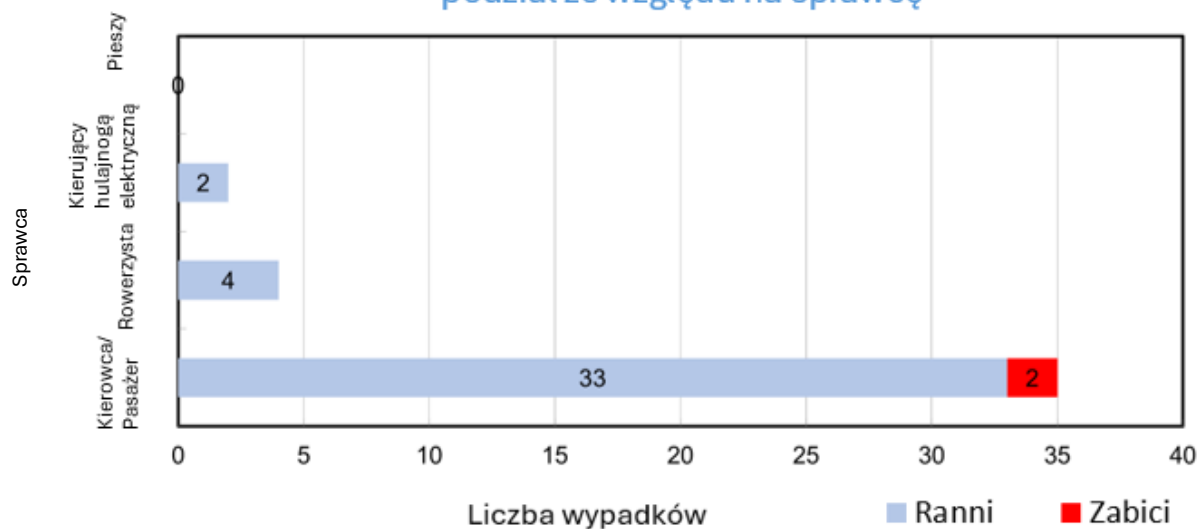
w stosunku do liczby ofiar rannych, gdzie liczba ta początkowo oscylowała w granicach **230 – 274**, natomiast w ostatnich latach utrzymuje się na poziomie **40-44**.

Poniższa sekcja prezentuje szczegółowe ujęcie statystyczne dla roku **2025**. Zestawienie to obejmuje liczbę wypadków i ich skutków w podziale na kluczowe parametry, takie jak pora doby, typ uczestnika ruchu, przyczynę czy wiek sprawcy. Analiza tych danych pozwala na uchwycenie współczesnego profilu zagrożeń drogowych w Tychach.

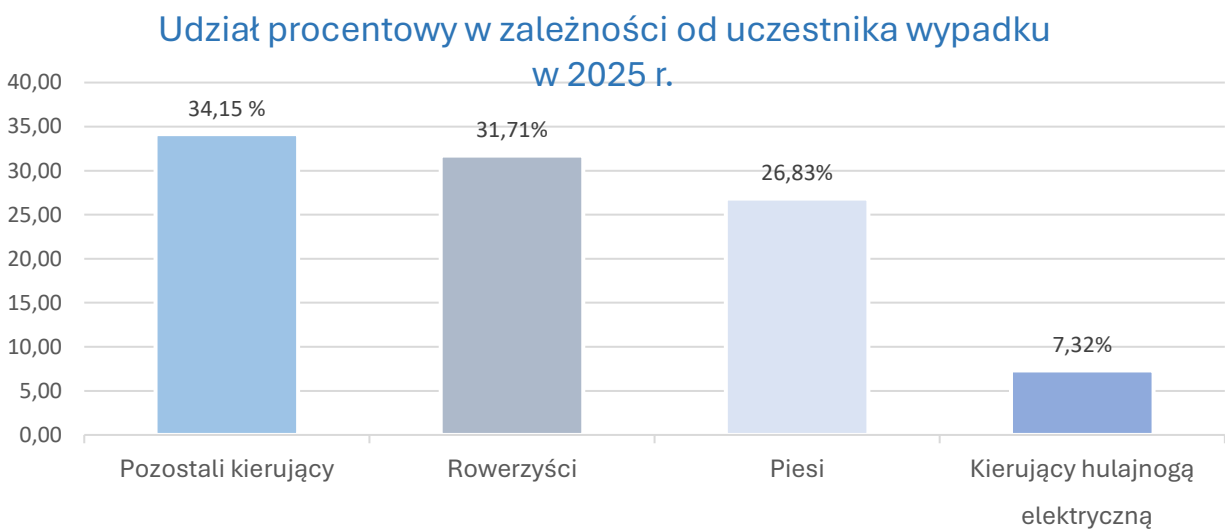
Zestawienie liczby osób rannych i zabitych w wypadkach drogowych w 2025r.



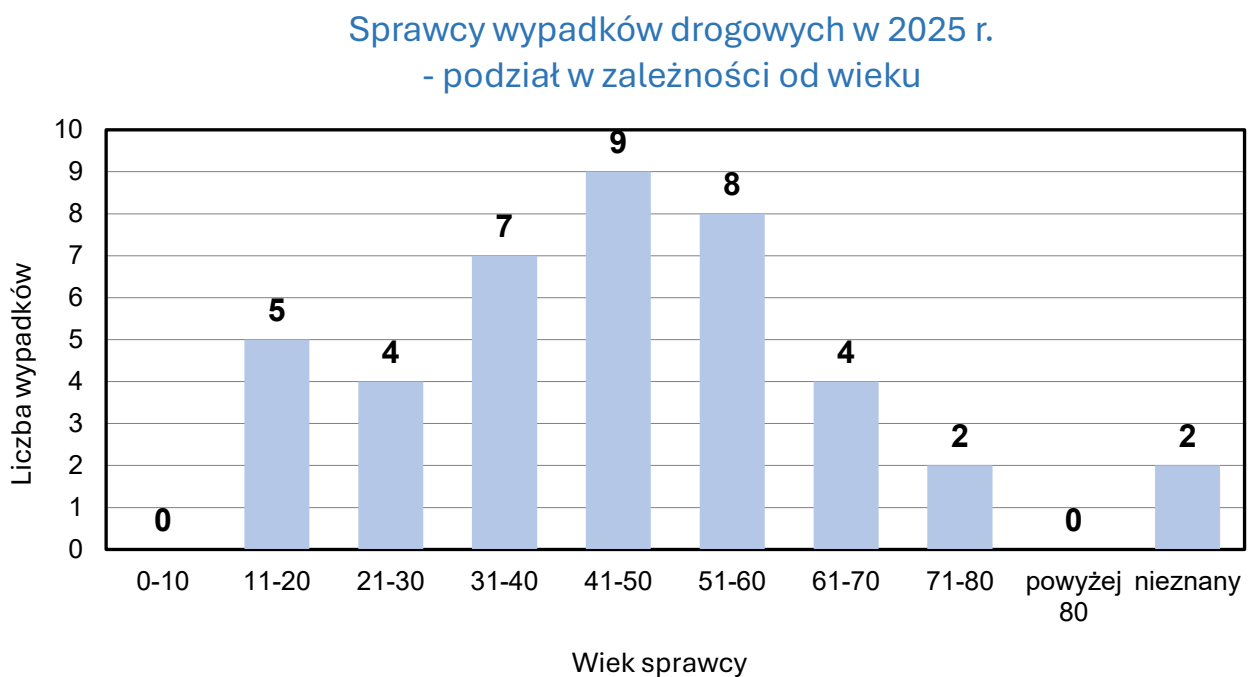
Zestawienie liczby wypadków drogowych w 2025r. - podział ze względu na sprawcę



W 2025r. odnotowano **41** wypadków drogowych, w których śmierć ponieśli **2** osoby, a obrażenia odniosło **41** osób. Całkowity odsetek wśród sprawców wypadków stanowiły osoby kierujące pojazdem. Nie odnotowano wypadków, których sprawcą był pieszy.



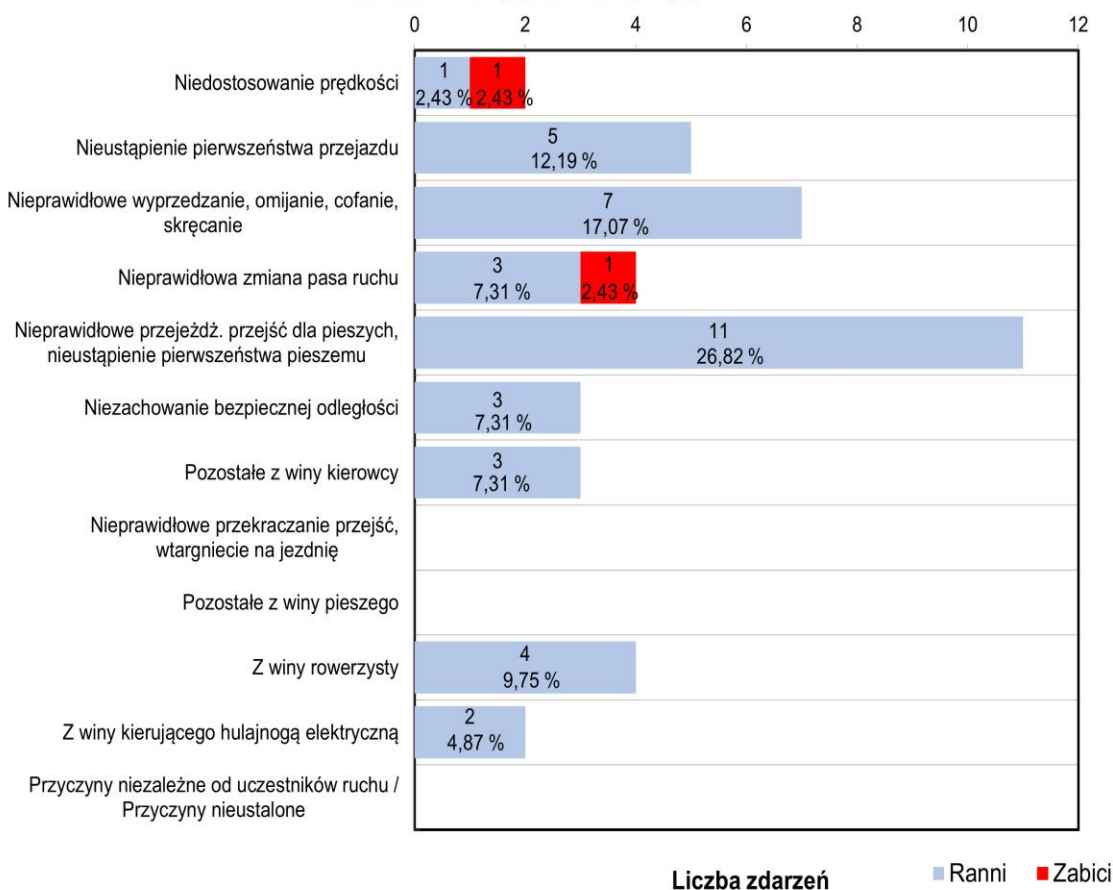
Spośród wypadków drogowych odnotowano **11** z udziałem pieszych, **13** z udziałem rowerzystów, **3** z udziałem kierującego hulajnogą elektryczną oraz **14** z udziałem pozostałych kierujących.



Najczęstszymi sprawcami wypadków w zależności od wieku sprawcy były osoby w wieku od 41 do 50 lat, które stanowią **21,6%**.

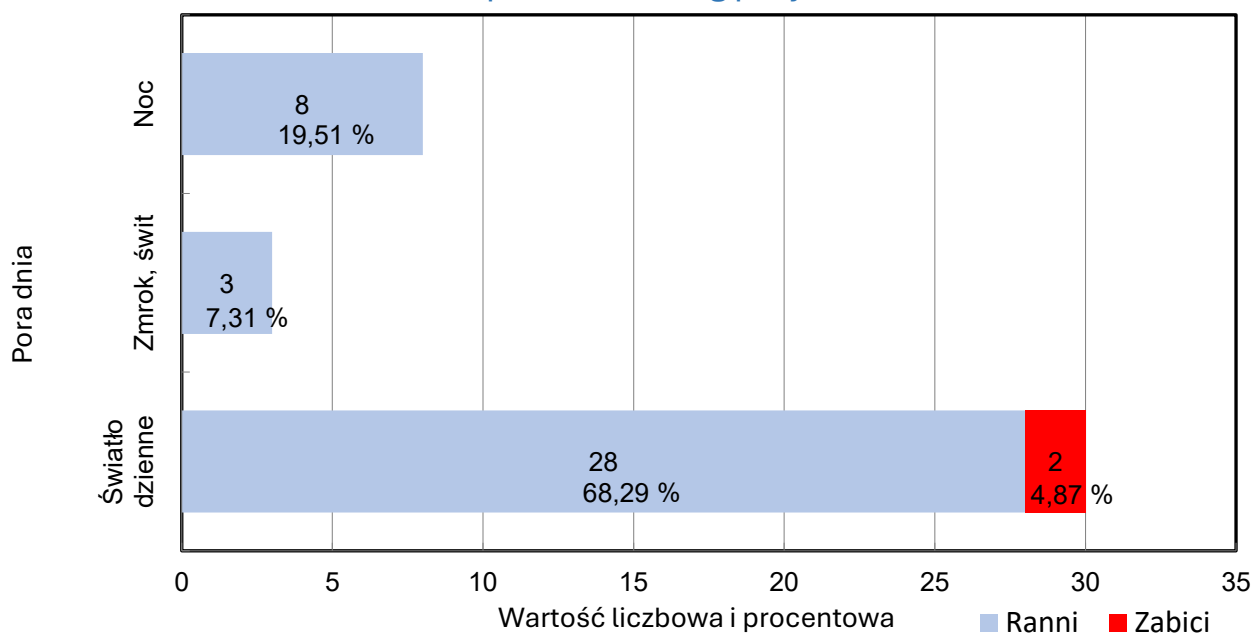
Warto też wspomnieć, że sprawcami 2 wypadków drogowych były osoby pod wpływem alkoholu co stanowi **4,9%** wszystkich wypadków drogowych (w odniesieniu do kolizji - 24 przypadki – co daje **1,5%** wszystkich kolizji).

Liczba wypadków drogowych w 2025 r.
- podział ze względu na przyczynę



Biorąc pod uwagę powyższe statystyki należy zauważyć, że najczęstszą przyczyną wypadków drogowych jest przede wszystkim nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych oraz nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu **26,82%**.

Liczba wypadków drogowych w 2025 r.
- podział według pory dnia



Większość wypadków drogowych zdarzyło się w czasie dnia i stanowiło **73,2%** wszystkich wypadków.

Ruch pieszych i osób poruszających się przy użyciu UWR

W roku **2021** zmieniły się przepisy dotyczące zachowań uczestników ruchu w rejonach przejść dla pieszych. Pierwszeństwo ma dziś pieszy wchodzący na przejście, co wpływa na konieczność zachowania większej ostrożności przez kierujących pojazdami. Ewolucja ta miała na celu zbliżenie polskich standardów do wzorców zachodnioeuropejskich, kładąc szczególny nacisk na ochronę najmniej chronionych uczestników ruchu.

Definicja i regulacje prawne dotyczące urządzeń wspomagających ruchu wg ustawy „Prawo o ruchu drogowym”:

urządzenie wspomagające ruch (UWR) - urządzenie lub sprzęt sportowo-rekreacyjny, przeznaczone do poruszania się osoby w pozycji stojącej, napędzane siłą mięśni;

Osoba poruszająca się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch jest obowiązana korzystać z drogi dla pieszych, drogi dla pieszych i rowerów lub drogi dla rowerów.

Osoba poruszająca się przy użyciu UWR, przekraczając jezdnię, drogę dla rowerów lub torowisko, jest obowiązana zachować szczególną ostrożność oraz korzystać z przejazdu dla rowerów, a w przypadku jego braku - z przejścia dla pieszych albo przejścia sugerowanego, na zasadach określonych dla ruchu pieszych.

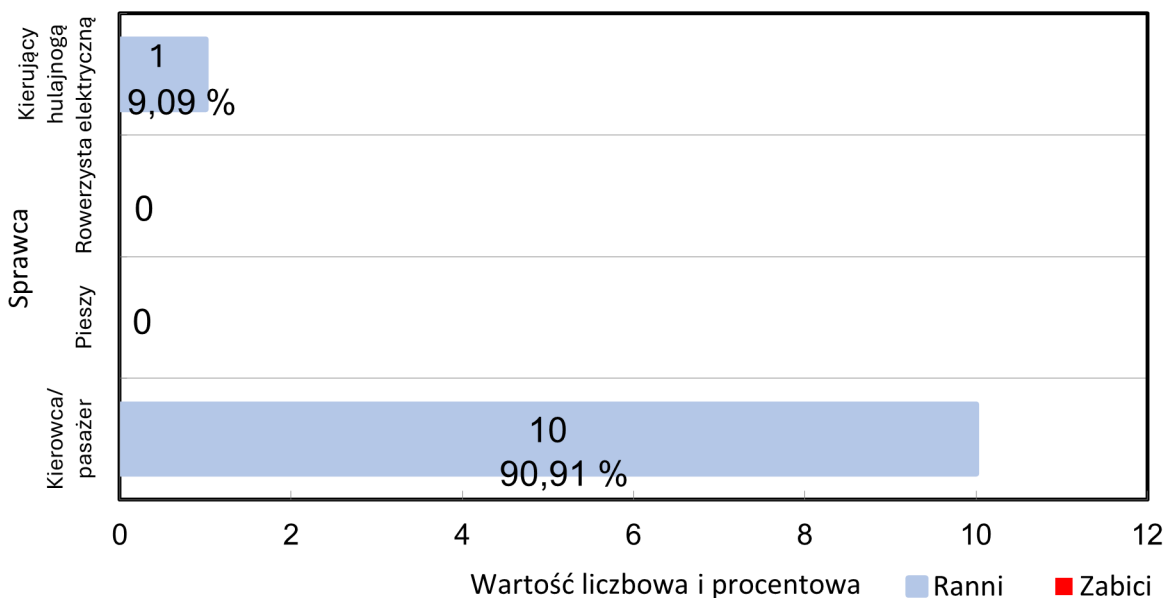
Poniższe zestawienie danych za rok **2025** weryfikuje wpływ tych regulacji na bezpieczeństwo w Tychach, uwzględniając nowe zjawiska, takie jak wypadki z udziałem e-hulajnóg czy kolizje z użytkownikami sprzętu sportowo-rekreacyjnego. Statystyka ta pozwala ocenić, w jakim stopniu prawo i nowoczesna mobilność kształtują dzisiejszy obraz zdarzeń drogowych.

W roku **2025** odnotowaliśmy łącznie **38** zdarzeń z pieszymi oraz osobami poruszającymi się przy użyciu UWR, z czego **11** zostało zakwalifikowanych jako wypadki, a **27** jako kolizje (z czego **2** kolizje miały miejsce z osobami poruszającymi się przy użyciu UWR). Zaledwie **29%**

zdarzeń to wypadki, pozostałe to kolizje – co świadczy o tym, że większość zdarzeń ma mniej tragiczne skutki.

1 wypadek z pieszym odbył się z udziałem kierującego hulajnogą elektryczną, który był sprawcą tego wypadku. W wyniku tego zdarzenia pieszy został ciężko ranny.

Zestawienie liczby wypadków z udziałem pieszych w 2025 r. Podział ze względu na sprawcę wypadku



Dane z analizy wypadkowości na terenie miasta Tychy w latach 2021-2025:

Liczba wypadków z pieszymi w latach 2021-2025					
Rok	2021	2022	2023	2024	2025
Liczba wypadków ogółem	34	39	33	40	41
Liczba wypadków z pieszymi oraz procentowy udział tych wypadków do liczby wypadków ogółem	10 (29%)	17 (43,6%)	13 (39,4%)	10 (25%)	11 (26,8%)
Liczba wypadków z pieszymi, w których sprawcami wypadków byli sami piesi oraz ich udział procentowy do liczby wypadków z pieszymi	2 (20%)	2 (11,8%)	1 (7,7%)	3 (30%)	0 (0%)

W roku **2025** bezpieczeństwo pieszych w Tychach utrzymało się na wysokim poziomie, mimo minimalnego wzrostu liczby wypadków względem roku ubiegłego (z 10 do 11).

Liczba wypadków z udziałem pieszych na przejściach dla pieszych w latach 2021-2025				
Rok	Ogółem	Sprawcą kierujący	Sprawcą pieszy	Liczba wypadków śmiertelnych
2021	5	4 (80%)	1 (20%)	0 (0%)
2022	17	15 (88%)	2 (12%)	0 (0%)
2023	8	7 (88%)	1 (12%)	1 (12%)
2024	5	4 (80%)	1 (20%)	0 (0%)
2025	5	5 (100%)	0 (0%)	0 (0%)

Biorąc pod wagę liczbę wypadków na oznakowanych przejściach dla pieszych w ciągu ostatnich 5 lat doszło do wyłącznie 1 wypadku śmiertelnego, natomiast liczba wypadków względem roku ubiegłego utrzymała się na tym samym poziomie (5).

Statystyka ogólna 2025:

- Łączna liczba wypadków: **41**,
- Wypadki z udziałem pieszych: **11 (26,8% wszystkich wypadków)**,
- Trend historyczny (2021–2025): udział pieszych w wypadkach wahał się w granicach **25%-43,6%**,

Najwięcej wypadków z pieszymi w 2025 roku odnotowano w miejscach, które teoretycznie powinny gwarantować im pełne bezpieczeństwo:

- Oznakowane przejścia dla pieszych: **5 wypadków** (45,5% wypadków z pieszymi) – mimo zmian w przepisach z 2021 r., to wciąż punkt krytyczny. Dominacja zdarzeń na oznakowanych przejściach sugeruje, że ustawowe pierwszeństwo „pieszego wchodzącego” nie wyeliminowało całkowicie ryzyka. Może to wskazywać na tzw.

falszywe poczucie bezpieczeństwa po stronie pieszych lub trudność w adaptacji kierowców do nowych przepisów w warunkach miejskich.

- Infrastruktura parkingowa i manewrowa: 2 wypadki na parkingach.
- Jezdnia (poza przejściami): 2 wypadki.
- Infrastruktura dedykowana: po 1 wypadku na chodniku oraz na przystanku komunikacji zbiorowej.

Rok 2025 jest pierwszym w analizowanym okresie, w którym żaden pieszy nie był sprawcą wypadku na oznakowanym przejściu. Całość odpowiedzialności spoczywała na kierujących pojazdami. Mimo, że kierowcy zawiedli we wszystkich 5 przypadkach, żaden z tych wypadków nie zakończył się śmiercią, co może świadczyć o wysokiej skuteczności systemowych działań policji, infrastruktury spowalniającej ruch oraz regulacji prawnych.

Warto zaznaczyć, że liczba **11** wypadków z pieszymi w 2025 r. w porównaniu do danych z początku stulecia (gdy liczba ta oscylowała w granicach 80-100 osób) potwierdza **znaczny wzrost poziomu bezpieczeństwa**.

Niemniej jednak, koncentracja wypadków na oznakowanych przejściach dla pieszych (niemal 46%) przy jednoczesnej 100-procentowej winie kierowców wyznacza priorytety na rok 2026: konieczność wzmożonego nadzoru nad prędkością w rejonach „zebr” oraz dalszej modernizacji infrastruktury.

Jak dbamy o bezpieczeństwo pieszych w Tychach?

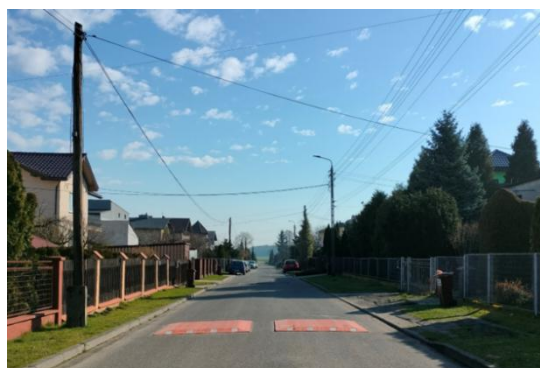
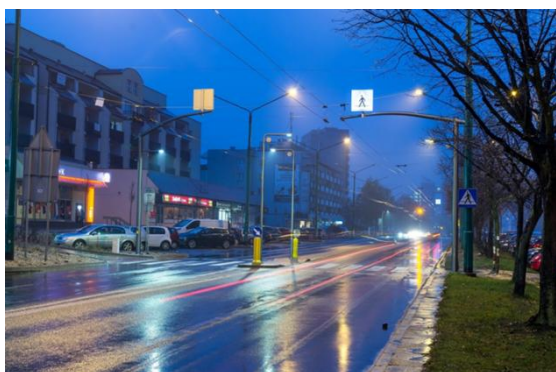
Poprawa bezpieczeństwa pieszych to dla nas priorytet. Skuteczność naszych działań opieramy na trzech filarach:

1. **Nowoczesna infrastruktura:** budujemy aktywne przejścia oraz azyle (mamy ich już 78), które skracają dystans do pokonania przez pieszych.
2. **Lepsza widoczność:** montujemy oświetlenie wertykalne Tychy, które zwiększa widoczność pieszego poprzez precyzyjne doświetlenie sylwetki pod odpowiednim kątem (zadanie realizowane przez MZUiM oraz Wydział Komunalny, Ochrony Środowiska i Rolnictwa), dbamy o czytelne oznakowanie, regularnie przycinamy zieleń przy pasach (zadanie realizowane przez Tyski Zakład Usług Komunalny).

3. **Kanalizacja ruchu:** kształtujemy trajektorie przejazdu tak, aby szczególnie przed przejściami dla pieszych wymusić na kierowcach ostrożność i redukcję prędkości

Nasza strategia:

Układ komunikacyjny miasta stanowi w dużej mierze sieć ulic o przekroju dwujezdniowym. Choć sygnalizacja świetlna wydaje się najprostszym rozwiązaniem, jej nadmiar doprowadziłby do paraliżu komunikacyjnego miasta. Dlatego wdrażamy rozwiązania, które gwarantują bezpieczeństwo bez utraty płynności ruchu. Naszym celem jest połączenie wysokiego poziomu bezpieczeństwa z zachowaniem płynności ruchu.



Progi zwalniające



Próg zwalniający w formie przejścia sugerowanego



Wyniesienie przejścia wraz z szykaną

Ruch rowerowy, hulajnóg elektrycznych i osób poruszających się przy użyciu UTO

Dynamiczny wzrost popularności hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego (UTO) stał się impulsem do nowelizacji ustawy *Prawo o ruchu drogowym* w 2021 roku. Wprowadzone przepisy uporządkowały status prawny pojazdów elektrycznych, co pozwoliło zmniejszyć chaos na drogach i chodnikach oraz zwiększyć bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu. Dodatkowo, w odpowiedzi na rosnącą liczbę wypadków z udziałem nieletnich na hulajnogach elektrycznych, po rekomendacji Ministerstwa Infrastruktury oraz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego od 3 czerwca 2026 r. do ustawy PoRD zostanie wprowadzony obowiązek jazdy w kasku ochronnym (do 16 r.ż.), w celu ograniczenia liczby ciężkich urazów głowy wśród najmłodszych.

Kluczowe korzyści z uregulowania przepisów:

- **Jasne zasady:** Precyzyjne określenie praw i obowiązków użytkowników hulajnóg i UTO, na wzór sprawdzonych przepisów rowerowych.
- **Łatwiejsza egzekucja:** Czytelna podstawa prawna dla służb mundurowych do dyscyplinowania kierowców naruszających przepisy.
- **Analiza bezpieczeństwa:** Włączenie tych środków transportu do oficjalnych statystyk pozwala na rzetelną ocenę ich wpływu na bezpieczeństwo.



Porównanie: Rower, Hulajnoga Elektryczna i UTO

Cecha / Uprawnienie	Rower	Hulajnoga Elektryczna	UTO (np. segway)
Definicja	Napędzany siłą mięśni (opcjonalnie silnik wspomagający do 250W). Szerokość do 0,9 m.	Pojazd elektryczny, dwuosiowy, z kierownicą, bez siedzenia i pedałów.	Pojazd elektryczny, bez siedzenia i pedałów (inny niż hulajnoga).
Główna trasa	Droga dla rowerów (DDR), pas dla rowerów, pobocze lub jezdnia.	DDR, droga dla pieszych i rowerów, pas ruchu dla rowerów jeżeli są wyznaczone w kier. w którym się porusza / zamierza skręcić. Jezdnia tylko gdy ogr. do 30 km/h.	DDR lub droga dla pieszych i rowerów jeżeli jest wyznaczona w kierunku w którym się porusza/zamierza skręcić.
Jazda po chodniku	Wyjątkowo (opieka nad dzieckiem, zła pogoda, szybka ulica).	Wyjątkowo (brak DDR, a jezdnia ma ogr. powyżej 30 km/h).	Tylko gdy brakuje drogi dla rowerów.
Zakaz na jezdni	Brak (jeśli nie ma DDR).	Zakaz, gdy na jezdni dopuszczalna prędkość > 30 km/h.	Całkowity zakaz (z wyjątkiem przejazdów)
Limit prędkości	Brak (na chodniku prędkość pieszego).	20 km/h (na chodniku prędkość pieszego).	20 km/h (na chodniku prędkość pieszego).
Obowiązki na chodniku	Ustępowanie pieszym, szczególna ostrożność, tempo pieszego.	Ustępowanie pieszym, szczególna ostrożność, tempo pieszego.	Ustępowanie pieszym, szczególna ostrożność, tempo pieszego.

Kluczowa zasada dla wszystkich: Na drodze dla pieszych to **pieszy ma zawsze pierwszeństwo**, a pojazd jest obowiązany jechać z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego.

Jak nowelizacja przepisów PoRD i dynamicznie zmieniająca się struktura ruchu miejskiego wpłynęły na bezpieczeństwo w 2025 roku?

Dane statystyczne wskazują na zróżnicowane trendy w obszarze mikromobilności. Podczas gdy w grupie użytkowników hulajnóg elektrycznych/UTO zaobserwowano stabilizację lub poprawę, ruch rowerowy odnotował wzrost liczby najpoważniejszych zdarzeń.

1. Rowerzyści: Wzrost liczby wypadków

To grupa najbardziej obciążona skutkami zdarzeń drogowych w 2025 roku:

- **Wypadki:** Odnotowano **13 wypadków** (wzrost o 2 względem 2024 r.), co stanowi **31,7%** wszystkich wypadków w mieście w 2025r.

- **Poszkodowani:** W wyniku tych zdarzeń 12 osób zostało lekko rannych, a **2 odniosły ciężkie obrażenia**.
- **Kolizje:** Odnotowano ich **43** (2,7% ogółu), co jest wynikiem lepszym niż w roku ubiegłym (spadek o 5).

2. Hulajnogi elektryczne: Wyraźna poprawa

W tej kategorii widać pozytywny wpływ regulacji prawnych, zwiększonej świadomości użytkowników oraz zmian infrastrukturalnych na terenie miasta umożliwiających bezpieczne poruszanie się:

- **Wypadki:** Spadek o połowę – odnotowano tylko **3 wypadki** (spadek o 3 względem 2024 r.), co stanowi 7,3% ogółu zdarzeń.
- **Poszkodowani:** 3 osoby lekko ranne i **1 ciężko ranna**.
- **Kolizje:** Liczba kolizji pozostała na niezmiennym poziomie (**13 zdarzeń**, czyli 2,1% ogółu).

3. UTO (Urządzenia Transportu Osobistego): Bez zmian

Sytuacja w tej grupie powtarza trend z roku poprzedniego:

- **Brak wypadków i kolizji:** Użytkownicy UTO nie uczestniczyli w żadnym odnotowanym zdarzeniu drogowym w 2025 roku.

Podsumowując rok 2025, na terenie miasta odnotowano łącznie **72 zdarzenia** z udziałem rowerów i hulajnóg elektrycznych (16 wypadków oraz 56 kolizji). Stanowiło to **39% wszystkich wypadków** drogowych w tym okresie.

Bilans poszkodowanych:

- **Ofiary śmiertelne:** 0 (utrzymano wysoki poziom ochrony życia).
- **Ranni:** 18 osób (w tym 14 rowerzystów i 4 użytkowników hulajnóg elektrycznych).
- **UTO:** Brak jakichkolwiek zdarzeń (niska popularność urządzeń).

Sprawstwo i profil kierujących:

Odnotowano wyraźną poprawę – odsetek wypadków z winy użytkowników mikromobilności **spadł o 25%** względem 2024 roku.

Skala winy: Jedynie 14,6% wypadków (6 zdarzeń) spowodowali kierujący tymi pojazdami.

Profil sprawcy: Przeważnie osoby pełnoletnie, niebędące pod wpływem alkoholu.

Główne przyczyny wypadków

Przyczyny różnią się w zależności od typu pojazdu:

- **Rowerzyści:** nieprawidłowe przejeżdżanie przez jazdu (**38,5%**), błędy przy wyprzedzaniu (23%) oraz wymuszanie pierwszeństwa (15,4%).
- **Użytkownicy hulajnóg elektrycznych:** niedostosowanie prędkości (**33,3%**) oraz nieprawidłowe wyprzedzanie (**33,3%**).

Choć ogólna liczba wypadków z udziałem użytkowników mikromobilności spadła (o 1 względem 2024 r.), ich głównymi przyczynami pozostają błędy związane z nieprawidłowym przejeżdżaniem na przejazdach rowerowych i nadmierna prędkość. Rosnąca popularność alternatywnego transportu wymusza **dalszy rozwój bezpiecznej infrastruktury**, która odseparuje ruch i wyeliminuje punkty konfliktowe z innymi uczestnikami drogi. Brak incydentów z udziałem urządzeń UTO (np. segwaye) może z kolei wynikać z niszowego charakteru tych urządzeń w przestrzeni miejskiej Tychów.

Infrastruktura rowerowa i strategia rozwoju transportu multimodalnego:

Rozwój infrastruktury rowerowej w Tychach opiera się na standardach projektowych Ministra ds. Transportu oraz Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Implementacja tych wytycznych ma bezpośredni wpływ na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) poprzez segregację ruchu i budowę czytelnych relacji między użytkownikami dróg.

Kluczowe parametry sieci:

Obecnie system komunikacji rowerowej w mieście obejmuje **96,6 km** infrastruktury, na którą składają się:

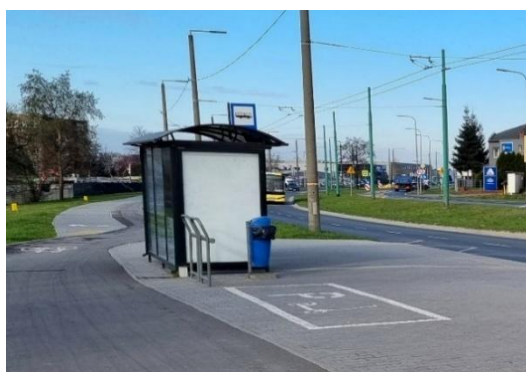
- **80,5 km** – wydzielone drogi rowerowe (systematycznie modernizowane),
- **3,8 km** – pasy rowerowe w jezdni,
- **0,5 km** – kontrapasy rowerowe,
- **2,9 km** – kontraruchy rowerowe,
- **0,6 km** – chodniki z dopuszczonym ruchem rowerowym,
- **8,3 km** –drogi i place dopuszczające jedynie ruch rowerowy (i pieszy).

Strategia BRD i mobilności:

Działania miasta koncentrują się na budowie **spójnej sieci połączeń**, eliminującej luki w infrastrukturze. Zgodnie z Polityką Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, priorytetem jest stworzenie warunków, w których użytkownicy alternatywnych środków transportu (rowery, hulajnogi elektryczne, UTO) zyskają poczucie bezpieczeństwa i wygody porównywalne z ruchem samochodowym.



Wsparcie transportu multimodalnego (integracja z komunikacją zbiorową poprzez wypożyczalnie i parkingi) oraz doposażanie sieci w stojaki i stacje naprawcze ma na celu trwałą zmianę nawyków transportowych mieszkańców przy jednoczesnym zachowaniu wysokich standardów bezpieczeństwa.



Metrorowery można wypożyczyć już w 54 miejscach na Terenie Tychów.

Skrzyżowania z największą liczbą zdarzeń

Kluczowym elementem poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Tychach jest szczegółowa identyfikacja i analiza skrzyżowań, na których dochodzi do największej liczby zdarzeń drogowych. Wytypowanie tych lokalizacji pozwala na przejście od ogólnych założeń strategicznych do konkretnych działań naprawczych w obszarze inżynierii ruchu.

Szczegółowa analiza danych wskazuje na trzy kluczowe skrzyżowania w Tychach, na których dochodzi do największej liczby zdarzeń drogowych:

- **Mikołowska - Oświęcimska - Katowicka - 17 kolizji,**
- **Piłsudskiego - Dmowskiego -15 kolizji,**
- **Jaśkowicka - Stoczniewców - 10 kolizji.**

1. **DK-44 (Mikołowska - Oświęcimska) – Katowicka** - skrzyżowanie to, z liczbą **17 kolizji**, stanowi punkt o najwyższej liczbie zdarzeń w badanym okresie. Dominującym typem zdarzeń są **najechnania na tył pojazdu**, co jest bezpośrednim skutkiem niezachowania bezpiecznej odległości w warunkach dużego natężenia ruchu. Obecnie sygnalizacja pracuje na granicy przepustowości, będąc częścią szerszego systemu koordynacji obejmującego sąsiednie skrzyżowania (wyjazd z Browaru oraz rejon ul. Czarnej i Grota-Roweckiego). W przeszłości rozważano budowę węzła dwupoziomowego. Natomiast szczegółowe **analizy wykonane narzędziami ITS** wykazały, że przebudowa skrzyżowania nie poprawiłaby płynności ruchu na drodze krajowej. Wynika to z bezpośredniego sąsiedztwa kolejnych skrzyżowań z sygnalizacją, które nadal determinowałyby prędkość przejazdu na tym odcinku.



- kolizja – pojazd
- ▲ kolizja – pieszy
- kolizja – rower
- kolizja – z osobą UWR
- kolizja – z hulajnogą
- kolizja – z UTO
- wypadek z rannym - pojazd
- ▲ wypadek z rannym – pieszy
- wypadek z rannym – z osobą UWR
- wypadek z rannym – z hulajnogą
- wypadek z rannym – z UTO
- wypadek z rannym – rower
- wypadek z zabitym – pojazd
- ▲ wypadek z zabitym – pieszy
- wypadek z zabitym – rower
- wypadek z zabitym – z osobą UWR
- wypadek z zabitym – z hulajnogą
- wypadek z zabitym – z UTO

Szczegółowe rozmieszczenie zdarzeń drogowych na skrzyżowaniu ul. Mikołowskiej – Oświęcimskiej – Katowickiej.

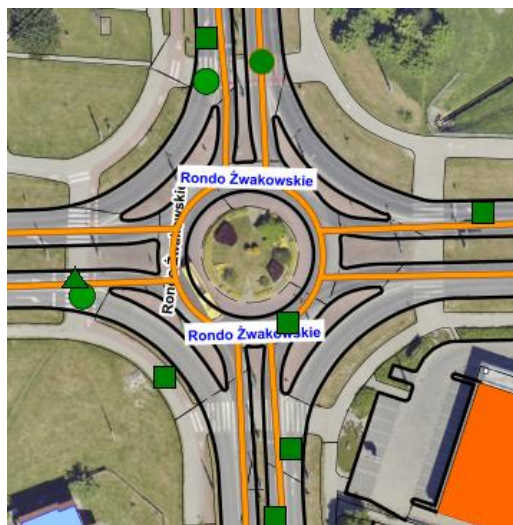
2. **Piłsudskiego - Dmowskiego** – na skrzyżowaniu tym doszło do 15 kolizji (w tym 2 z udziałem rowerzystów, 3 z hulajnogą elektryczną, 1 z udziałem pieszego oraz 1 zdarzenie rowerzysty z pieszym). Analiza zdarzeń na tym skrzyżowaniu wykazuje szczególnie wysoki udział niechronionych uczestników ruchu, bo aż **6 zdarzeń (40% wszystkich kolizji)**. Główną przyczyną kolizji w tym punkcie jest **nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu**.



Szczegółowe rozmieszczenie zdarzeń drogowych na skrzyżowaniu al. Piłsudskiego – ul. Dmowskiego.

- kolizja – pojazd
- ▲ kolizja – pieszy
- kolizja – rower
- kolizja – z osobą UWR
- kolizja – z hulajnogą
- kolizja – z UTO
- wypadek z rannym - pojazd
- ▲ wypadek z rannym – pieszy
- wypadek z rannym – z osobą UWR
- wypadek z rannym – z hulajnogą
- wypadek z rannym – z UTO
- wypadek z rannym – rower
- wypadek z zabitym – pojazd
- ▲ wypadek z zabitym – pieszy
- wypadek z zabitym – rower
- wypadek z zabitym – z osobą UWR
- wypadek z zabitym – z hulajnogą
- wypadek z zabitym – z UTO

3. **Stoczniowców - Jaśkowicka** – na skrzyżowaniu tym doszło do 10 kolizji (w tym 2 z udziałem rowerzystów, 1 z osobą poruszającą się UWR, 1 z udziałem pieszego). Charakterystyczną cechą tego skrzyżowania jest lokalizacja tych zdarzeń: większość z nich miała miejsce na **włotach do skrzyżowania oraz bezpośrednio na przejściach dla pieszych i przejazdach dla rowerzystów.**

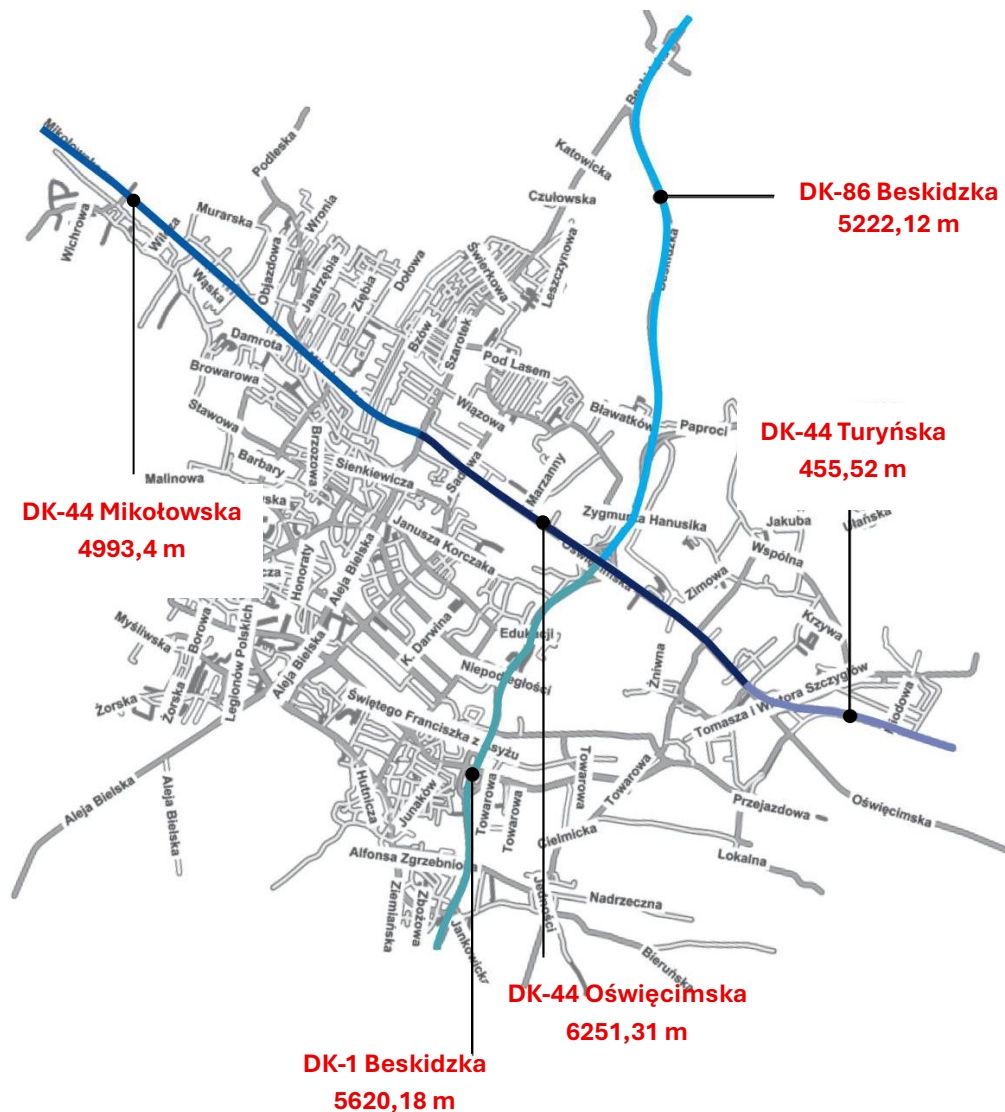


Szczegółowe rozmieszczenie zdarzeń drogowych na skrzyżowaniu ul. Stoczniowców – ul. Jaśkowicka

- kolizja – pojazd
- ▲ kolizja – pieszy
- kolizja – rower
- kolizja – z osobą UWR
- kolizja – z hulajnogą
- kolizja – z UTO
- wypadek z rannym - pojazd
- ▲ wypadek z rannym – pieszy
- wypadek z rannym – z osobą UWR
- wypadek z rannym – z hulajnogą
- wypadek z rannym – z UTO
- wypadek z rannym – rower
- wypadek z zabitym – pojazd
- ▲ wypadek z zabitym – pieszy
- wypadek z zabitym – rower
- wypadek z zabitym – z osobą UWR
- wypadek z zabitym – z hulajnogą
- wypadek z zabitym – z UTO

Drogi krajowe

Drogi krajowe przebiegające przez Tychy stanowią **główny szkielet komunikacyjny miasta**, wyznaczając kierunki najintensywniejszego ruchu wewnętrznego i wjazdowego/wyjazdowego. Trasy **DK-1, DK-86 oraz DK-44** pełnią funkcję kluczowych korytarzy, które nie tylko obsługują tranzyt, ale przede wszystkim łączą największe osiedla mieszkaniowe z terenami przemysłowymi oraz centrum miasta. Ze względu na swoją specyfikę drogi te kumulują największe potoki pojazdów w skali całych Tychów. To właśnie ich strategiczne znaczenie dla codziennego funkcjonowania miasta sprawia, że statystyki zdarzeń drogowych w tych miejscach wymagają szczególnej uwagi.



W 2025 roku na drogach krajowych przebiegających przez teren miasta doszło do **298 zdarzeń drogowych**, co stanowi **18,45%** ogółu zdarzeń na terenie całego miasta.

Analiza statystyczna pozwala na wskazanie dwóch kluczowych obszarów koncentracji zdarzeń, które determinują bezpieczeństwo na trasach tranzytowych miasta:

1. Korytarz północ-południe (ul. Beskidzka – DK-1 i DK-86)

Ten ciąg komunikacyjny generuje łącznie **150 zdarzeń**, ich rozkład jest następujący:

- **DK-1 (104 zdarzenia):** to najbardziej kolizyjny odcinek na korytarzu północ – południe. Powyższe może wynikać z dużej liczby włączeń oraz mieszania się ruchu ciężkiego z ruchem lokalnym.
- **DK-86 (46 zdarzeń, w tym 1 wypadek):** odcinek ten charakteryzuje się typowo ruchem tranzytowym, z niewielką liczbą włączeń, co przekłada się na niedużą liczbę zdarzeń.

2. Korytarz wschód-zachód (DK-44: Mikołowska – Oświęcimska – Turyńska)

Trasa ta skupia **148 zdarzeń**, przy czym ich rozkład jest nierównomierny:

- **DK-44 - ul. Oświęcimska (88 zdarzeń):** To najbardziej kolizyjny odcinek w całym zestawieniu korytarza wschód - zachód. Odnotowano tu **4 wypadki**, co stanowi 80% wszystkich wypadków na drogach krajowych w Tychach. Może to wynikać z mieszania się ruchu ciężkiego z ruchem lokalnym oraz licznych skrzyżowań.
- **Obciążenie DK-44 - ul. Mikołowskiej (58 zdarzeń):** Jako główny wlot od strony Mikołowa, ulica ta generuje kolizje, które są związane z dużą liczbą zjazdów na posesje oraz do punktów handlowo – usługowych.
- **DK-44 -ul. Turyńska (2 zdarzenia):** Odcinek ten, mimo że jest częścią DK-44, wykazuje najwyższy poziom bezpieczeństwa, co może wynikać z jego peryferyjnego położenia, stosunkowo krótkiego odcinka tej drogi względem pozostałych dróg krajowych oraz znikomej liczby zjazdów/skrzyżowań.

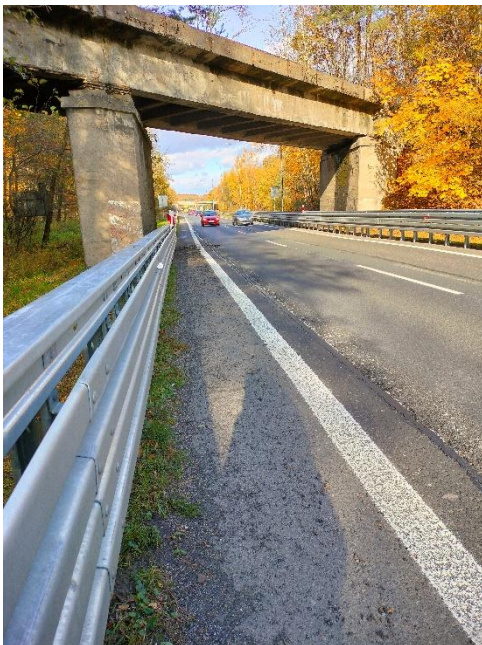
Dynamika zmian i działania naprawcze (2024–2025)

1. DK -1, DK-86.

Analiza porównawcza lat 2024 i 2025 wskazuje na tendencję wzrostową liczby zdarzeń na głównym ciągu komunikacyjnym miasta – **ul. Beskidzkiej**. Łączna liczba incydentów wzrosła tam ze **137 do 150**, przy czym głównym odcinkiem tego wzrostu była **DK-1** (+12 kolizji).

Kluczowe wnioski z analizy dynamiki:

- **Wpływ natężenia ruchu:** Główną przyczyną pogorszenia statystyk na DK-1 jest wzrost natężenia ruchu o **10,20%** (wg danych WIM 1). Powyższe przekłada się na spadek przepustowości, co skutkuje większą liczbą drobnych kolizji (najechania, otarcia).
- **Redukcja liczby ciężkich zdarzeń:** Mimo większej liczby kolizji, odnotowano spadek liczby wypadków (z 2 do 1).
- **Infrastruktura ochronna:** Priorytetem pozostaje modernizacja barier ochronnych. Kluczowe działania w 2025 roku (zabezpieczenie podpór nieczynnego wiaduktu na DK-86) oraz planowana na rok 2026 wymiana barier w rejonie **ul. Katowickiej** mają na celu dalszą minimalizację skutków zdarzeń drogowych m.in. wypadnięć z jezdni.



Bariery ochronne na DK-86,



Przykład zastosowanych słupków hektometrowych 2025r.

2. DK-44.

Rok 2025 przyniósł wyraźny, **ponad 11%** spadek łącznej liczby zdarzeń drogowych ze **167 do 148**. Mimo mniejszej liczby kolizji, liczba wypadków utrzymała się na stałym, niskim poziomie (4). Wskazuje to stabilizację poziomu bezpieczeństwa i skuteczność ochrony przed najpoważniejszymi incydentami.

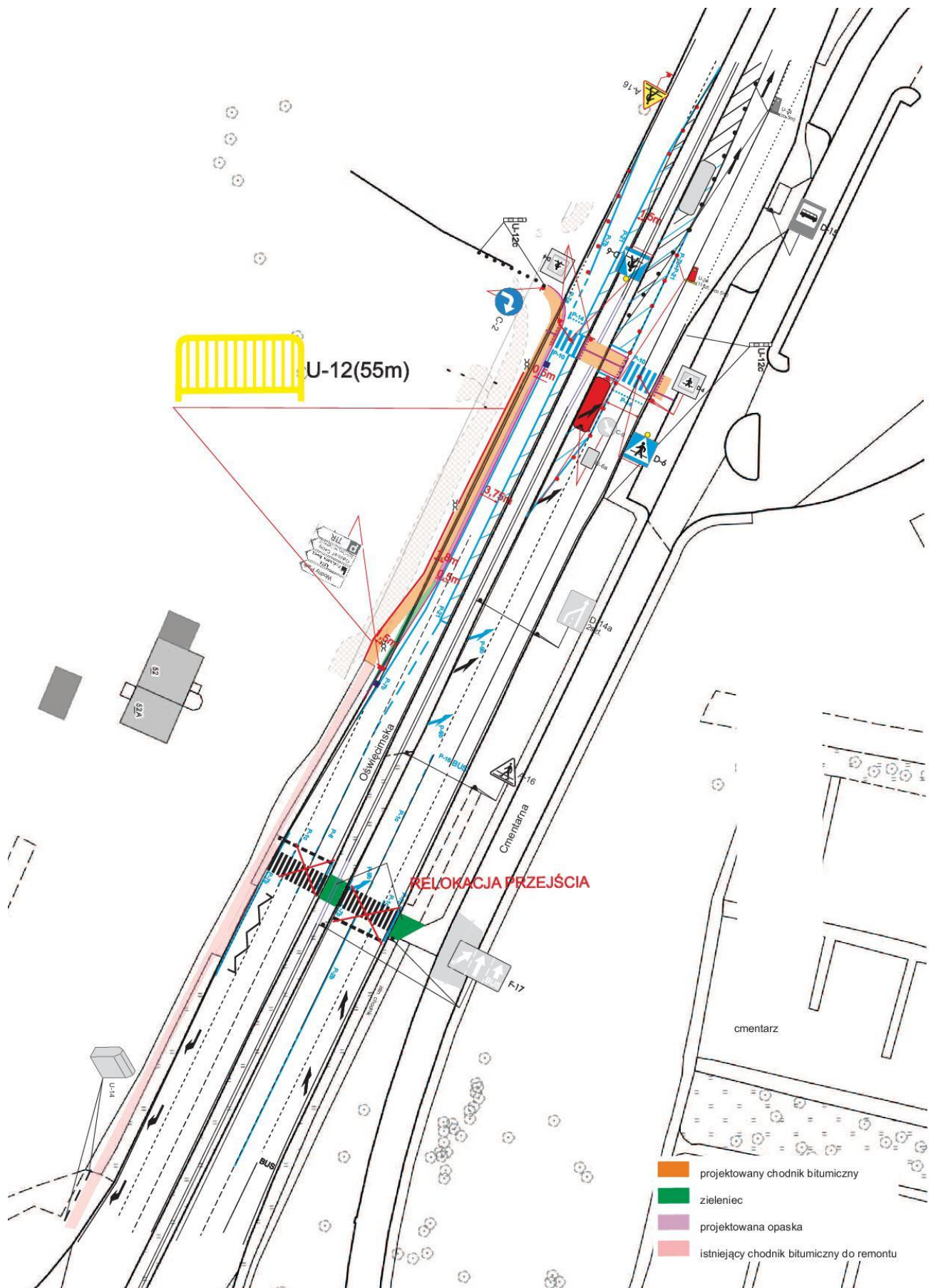
Kluczowe wnioski:

- **Wpływ natężenia ruchu:** Głównym wyzwaniem pozostaje przeciążenie ul. Mikołowskiej wynikające z deficytu połączeń z południowymi dzielnicami. Budowa połączenia ul. Obywatelskiej i Stoczniovców ułatwi wjazd/wyjazd do/z centrum miasta. Rozpoczęcie robót związanych z tą inwestycją planuje się w latach 2028 – 2030 (powyższe uzależnione jest od inwestycji kolejowej), natomiast na rok 2026 - 2027 wyznaczono termin przygotowania projektu.

Planowany przebieg połączenia ul. Obywatelskiej z ul. Stoczniovców.



- **Redukcja liczby zdarzeń:** Odnotowano spadek ogólnej liczby zdarzeń (z 167 na 148) przy stabilnej liczbie wypadków (4). Potwierdza to skuteczność uporządkowania geometrii drogi (wyspy kanalizujące, wydzielone lewoskręty), co pozwala na eliminację punktów kolizyjnych.
- **Infrastruktura ochronna:** Strategia opiera się na restrykcyjnym ograniczaniu dostępności dróg krajowych (limitowanie nowych zjazdów i lewoskrętów), szczególnie na niewyremontowanym odcinku ul. Oświęcimskiej i ul. Mikołowskiej. Ponadto, w celu poprawy BRD na ul. Oświęcimskiej planowana jest budowa fragmentu chodnika oraz zmiana lokalizacji przejścia, co ma na celu trwałe zapewnienie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu.



Planowana budowa infrastruktury dla pieszych wraz z relokacją przejścia na DK-44 – ul. Oświęcimskiej.

Inteligentny System Zarządzania

I Sterowania Ruchem (ITS)

W **2022 roku** został zrealizowany w mieście projekt pn.: „Inteligentny System Zarządzania i Sterowania Ruchem”.

Wpływ systemu ITS na diagnostykę i bezpieczeństwo (2024/2025):

- **Zaawansowana analityka ruchu:** Dzięki wdrożeniu systemu ITS i powstaniu Centrum Sterowania Ruchem, miasto zyskało precyzyjne narzędzia do diagnozowania punktów zapalnych. Raporty statystyczne oparte na danych z podsystemów pomiarowych pozwalają na bieżąco monitorować stan bezpieczeństwa i szybko reagować na zagrożenia.
- **Wsparcie służb i egzekucja przepisów:** Systemy ANPR (rozpoznawanie tablic), WIM (ważenie pojazdów) oraz rejestracja przejazdów na czerwonym świetle stanowią kluczowe wsparcie dla Policji i ITD. Kwartalne raporty przekazywane służbom mundurowym zwiększają możliwość skutecznego egzekwowania przepisów.
- **Prewencja i informacja dynamiczna:** Wykorzystanie znaków zmiennej treści (VMS) oraz stacji meteo pozwala na natychmiastowe ostrzeżenie kierowców o utrudnieniach i śliskiej nawierzchni. Takie działania wyprzedzające, minimalizuje ryzyko wystąpienia zdarzeń typu „najechanie na tył pojazdu”, szczególnie w okresach pogorszonych warunków atmosferycznych.



System ITS pełni kluczową rolę w procesie eliminowania wykroczeń drogowych, stanowiąc zaawansowane narzędzie wspierające pracę Policji oraz Inspektoratu Transportu Drogowego.

Służby te posiadają uprawnienia do bieżącego wglądu w system, co pozwala na skuteczną weryfikację naruszeń przepisów bezpośrednio w trakcie prowadzonych czynności służbowych.

W celu systematycznego wsparcia działań represyjnych i prewencyjnych, Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym w cyklu kwartalnym dostarcza wymienionym jednostkom szczegółowe raporty statystyczne:

- **Policji** – w pełnym zakresie obejmującym przekroczenia dopuszczalnej masy całkowitej pojazdów, wjazdy na czerwonym świetle oraz dane z odcinkowych pomiarów prędkości;
- **ITD** – w zakresie kontroli pojazdów przeciążonych.

Kompleksowe zestawienie danych za miniony okres zawiera „**Szczegółowy roczny raport statystyczny z podsystemów pomiarowych ITS TYCHY za rok 2025**”, stanowiący **Załącznik nr 1** do niniejszego opracowania.



Priorytety drogowe

Modernizacja i rozbudowa sieci drogowej w Tychach opiera się na tworzeniu alternatywnych połączeń, które pozwolą na odciążenie najbardziej eksploatowanych ciągów komunikacyjnych. Zmiana rozkładu natężeń ruchu jest niezbędnym warunkiem trwałej poprawy bezpieczeństwa i płynności przejazdu.

Priorytety inwestycyjne podzielono na dwie kluczowe kategorie:

1. Zadania strategiczne (skala ogólnomiejska):

Obejmują one inwestycje o kluczowym znaczeniu dla całego szkieletu komunikacyjnego Tychów. Ich celem jest odciążenie głównych wlotów do miasta (m.in. DK-44). Działania te mają na celu zrównoważenie potoków ruchu w skali całego rejonu.

• **Budowa połączenia ul. Obywatelskiej z ul. Stoczniewców 70:**

To kluczowy projekt mający na celu odciążenie ul. Mikołowskiej jako jedyne wlotu do miasta od strony zachodniej. Inwestycja ta powinna poprawić sytuację ruchową w tym zmniejszyć natężenia ruchu na skrzyżowaniach **DK-44** (m.in. z ul. Asnyka, Burschego i Katowicką). Łącznik ten uaktywni południowo – zachodni obszar miasta oraz pozwoli na bardziej równomierne rozłożenie potoków ruchu – w tym efektywne wykorzystanie parametrów **ul. Stoczniewców 70**. Kluczowym aspektem poprawy BRD będzie likwidacja kolizyjnego przejazdu kolejowego na ul. Jeżynowej i wybudowanie nowego, **dwupoziomowego połączenia ul. Obywatelskiej i Stoczniewców 70**. Realizacja zadania ściśle powiązana jest z projektem realizowanym przez PKP związanym z przebudową linii kolejowej E-65 pn.: „Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, Etap I Linia E 65 na odcinku Katowice Piotrowice - Tychy.” Powyższe zakłada także wykonanie wiaduktów kolejowych nad ulicami Mąkołowską i Browarową/Damrota. Realizacja tego zadania ułatwi wjazd/wyjazd do/z centrum miasta.

Rozpoczęcie robót związanych z tą inwestycją planuje się w latach 2028 – 2030 (powyższe uzależnione jest od inwestycji kolejowej).

- **Budowa połączenia ul. Strzeleckiej z ul. Bieruńską:**

Nowy łącznik drogowy pozwoli na bardziej zrównoważone rozłożenie potoków ruchu w tej części miasta, co w sposób szczególny odciąży ulice: **Towarową, Cielmicką, Jedności oraz Targiela**. Inwestycja powinna przejąć znaczną część pojazdów przemieszczających się od strony ul. Sikorskiego w kierunku ul. Bieruńskiej. Nowy układ drogowy stanie się impulsem do rozwoju tej części miasta, zapewniając jej optymalne połączenie z centrum. Realizacja zadania jest uzależniona od dostępności środków finansowych.

2. Zadania miejscowe (skala dzielnicowa):

Koncentrują się na znacznej poprawie warunków ruchowych w poszczególnych rejonach miasta. Obejmują one punktowe modernizacje, budowę łączników oraz usprawnienia wewnątrz dzielnic, które eliminują lokalne zatory i podnoszą komfort codziennych podróży mieszkańców.

- **Budowa połączenia ul. Szojdy z ul. Towarową (rejon Centrum Handlowego):**

Miejski Zarząd Ulic i Mostów dysponuje już pełną dokumentacją projektową oraz decyzją ZRID. Realizację robót zaplanowano na lata **2027–2028**.

- **Budowa połączenia ronda w rejonie Centrum Handlowego z ul. Cielmicką:**

Projekt oraz decyzja ZRID są gotowe. Rozpoczęcie prac przewidziane jest na rok **2026**. Realizacja obu łączników pozwoli na bardziej zrównoważone rozłożenie potoków ruchu w tej części miasta, co znacząco odciąży ulice: **Towarową, Cielmicką, Jedności oraz Targiela**. Nowy układ drogowy powinien przejąć znaczną część pojazdów (większość pojazdów dojeżdżających do ul. Strefowej z DK-1 będzie mogła wykorzystać ww. połączenie omijając istniejący układ komunikacyjny tego rejonu).

Przykładowe zadania dla poprawy BRD i płynności ruchu zaprojektowane w 2025r.

W 2025 roku Miejski Zarząd Ulic i Mostów w Tychach zaprojektował szereg wieloobszarowych zadań, mających na celu realną poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Kluczowe działania skupiły się na fizycznej separacji ruchu oraz systematycznym utrzymaniu infrastruktury. Poniższe zestawienie prezentuje priorytetowe przedsięwzięcia, które powinny wpłynąć na ograniczenie liczby zdarzeń/poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu na terenie miasta.

Lp.	Nazwa przedsięwzięcia	Przyjęty wskaźnik	Uwagi
1.	Wprowadzenie kontraruchu rowerowego na drodze jednokierunkowej – ul. Braterskiej.	1 miejsce	Zrealizowane
2.	Poprawa bezpieczeństwa w rejonie szkoły na ul. Młodzieżowej.	1 miejsce	Zrealizowane
3.	Przebudowa ciągu pieszo – rowerowego i przejść dla pieszych przy ul. Wyszyńskiego od al. Jana Pawła II do al. Niepodległości.	1 miejsce	Zrealizowane
4.	Przebudowa ul. Oświęcimskiej w zakresie budowy ciągu pieszo - rowerowego od ul. Czarnej do Bratków.	1 miejsce	Zrealizowane
5.	Wprowadzenie strefy ograniczonej prędkości do 30 km/h i budowa wyniesionych przejść dla pieszych na ul. Dąbrowskiego w rejonie placu zabaw	1 miejsce	Zrealizowane
6.	Zmiana organizacji ruchu na ul. Oświęcimskiej przy połączeniu z ul. Lawendową.	1 miejsce	Częściowo zrealizowane
7.	Uzupełnienie infrastruktury pieszej na skrzyżowaniu ulic Metalowej i Towarowej.	1 miejsce	Niezrealizowane
8.	Wykonanie barier wzdłuż ul. Beskidzkiej w rejonie nieczynnego wiaduktu kolejowego.	1 miejsce	Zrealizowane

9.	Wykonanie barier wzdłuż ul. Beskidzkiej pod wiaduktem w ciągu ul. Katowickiej.	1 miejsce	Niezrealizowane
10.	Przebudowa ciągu pieszo- rowerowego łączącego ul. Żorską z al. Bielską.	1 miejsce	Zrealizowane
11.	Opracowanie organizacji ruchu w rejonach cmentarzy z okazji dnia 1 listopada („Wszystkich Świętych”).	4 miejsca	Zrealizowane
12.	Zmiany oraz uporządkowanie stref ograniczonej prędkości oraz dróg wewnętrznych.	17 lokalizacji	Zrealizowane w 16 strefach
13.	Montaż lusterek drogowych.	4 szt.	Zrealizowane
14.	Montaż progów zwalniających na ulicach miasta Tychy.	15 szt.	Zrealizowane 12 szt.
15.	Montaż słupków uniemożliwiających nieprawidłowe parkowanie.	24 szt.	Częściowo zrealizowane
16.	Wykonanie oznakowania poziomego uczyniającego istniejącą organizację ruchu lub jego korekta.	10 lokalizacji	Częściowo zrealizowane
17.	Bieżąca kontrola oznakowania miasta (nowe oznakowanie docelowe i tymczasowe).	158 kontroli	Zrealizowane
18.	Przeprowadzenie kontroli uszkodzonych i obróconych znaków na terenie miasta Tychy.	1298 szt.	Zrealizowane
19.	Zlecenie korekty oznakowania na terenie miasta Tychy.	27 zleceń (165 punktów do realizacji)	Częściowo zrealizowane

Zadania dla poprawy BRD i płynności ruchu zaprojektowane w latach ubiegłych i zrealizowane w 2025r.

Rok 2025 był dla Miejskiego Zarządu Ulic i Mostów w Tychach okresem intensywnej realizacji zadań ukierunkowanych na systematyczną poprawę bezpieczeństwa oraz płynności ruchu. Obok bieżących projektów inżynierskich, jednostka skutecznie sfinalizowała kluczowe inwestycje zaplanowane w latach ubiegłych, co pozwoliło na domknięcie strategicznych korytarzy komunikacyjnych i uspokojenie ruchu w dzielnicach osiedlowych.

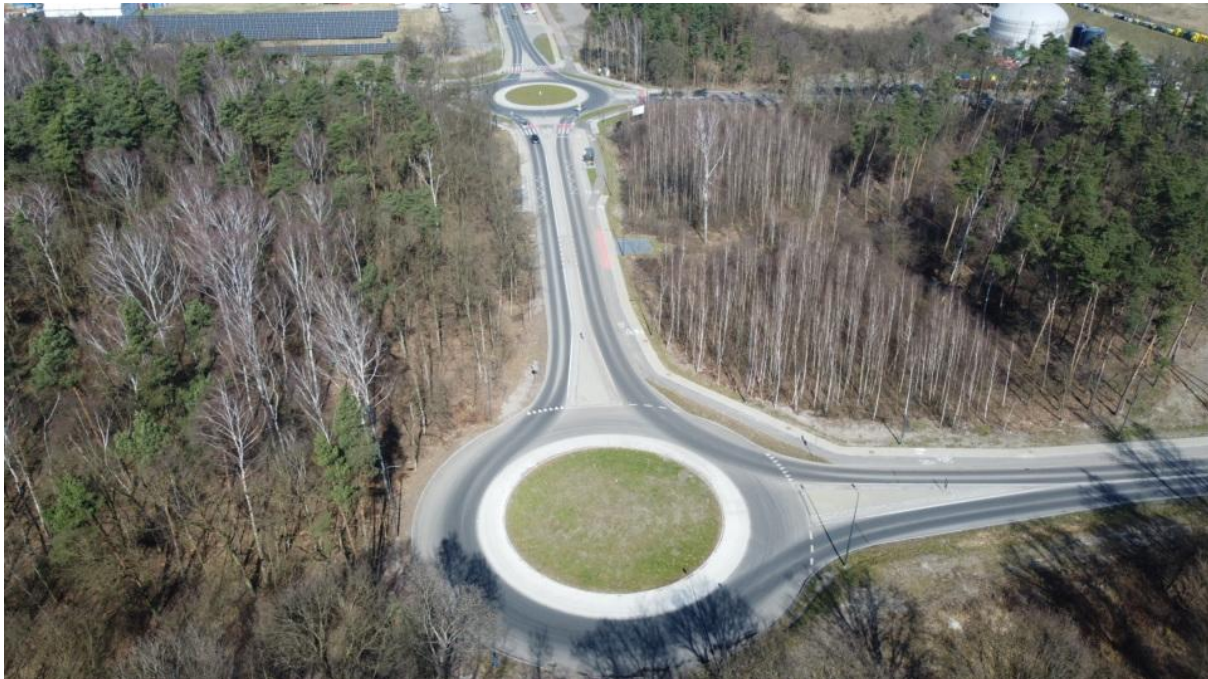
Poniższe zestawienie prezentuje priorytetowe przedsięwzięcia, które realnie wpłynęły na podniesienie standardów ochrony wszystkich uczestników ruchu drogowego w mieście:

1. Budowa drogi rowerowej wzdłuż al. Bielskiej na odcinku od skrzyżowania z ul. Żorską do granicy z Kobiórem - etap 1.





2. Rozbudowa ul. Lokalnej.





3. Przebudowa ciągu pieszo – rowerowego przy al. Niepodległości od DK-1 do ul. Wyszyńskiego.



Zadania pozostałe:

- Budowa progu zwalniającego na ul. Górnej.
- Budowa progów zwalniających na bocznym odcinku al. Piłsudskiego.
- Budowa progu zwalniającego na ul. Różanej.
- Budowa progu zwalniającego na ul. Tołstoja.
- Budowa progów zwalniających na ul. Witosa
- Budowa progów zwalniających na ul. Ziębiej.

Przykładowe zadania mogące

poprawić poziom BRD

lub płynność ruchu

1. Zadania priorytetowe

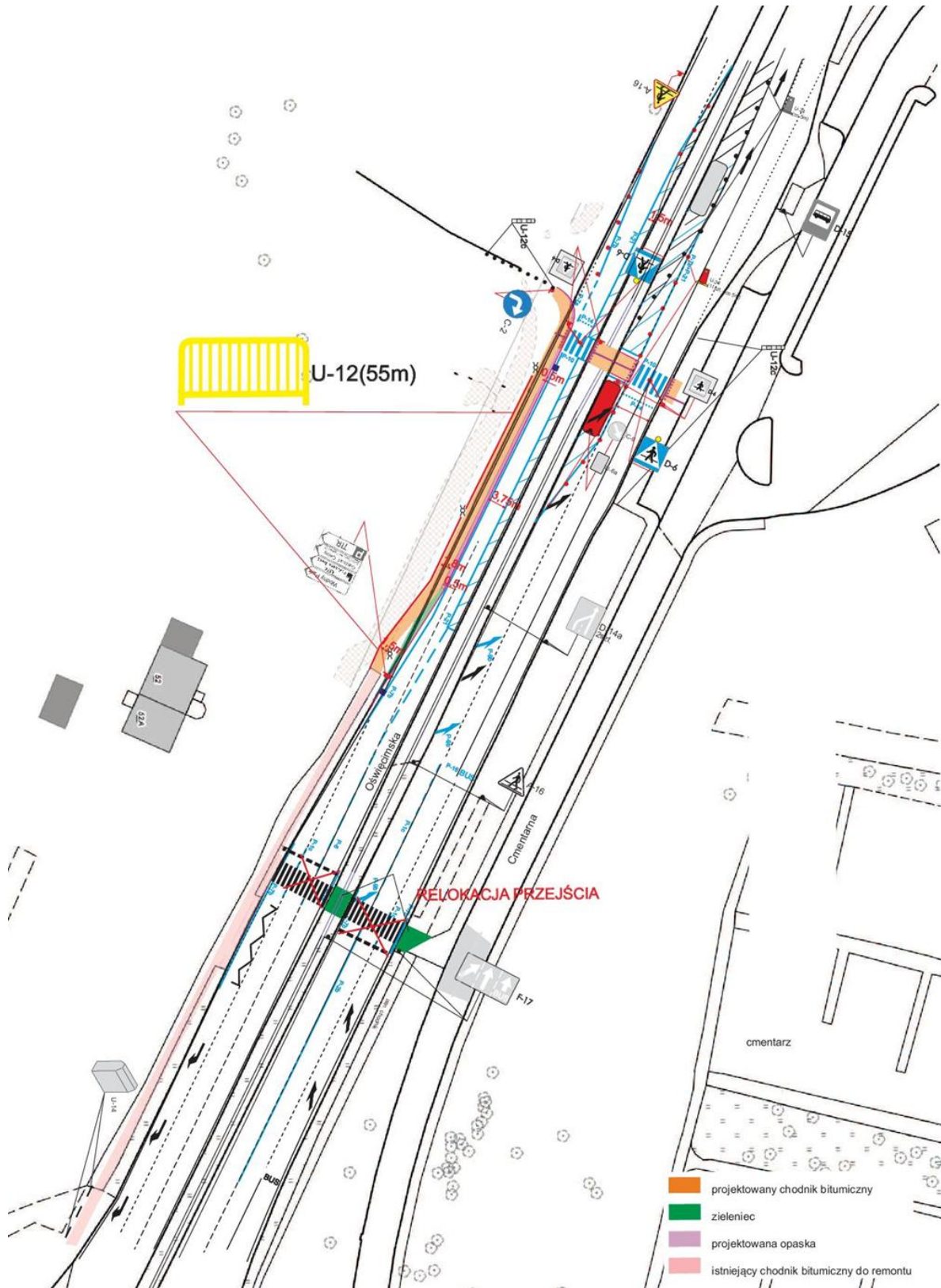
- Budowa metropolitalnej drogi rowerowej – velostrady łączącej Tychy z Katowicami – w trakcie realizacji.



- Przebudowa drogi dla pieszych wzdłuż łącznicy w rejonie węzła z ul. Beskidzką oraz wzdłuż drogi krajowej na drogę dla pieszych i rowerów.



- Budowa fragmentu chodnika oraz przeniesienie istniejącego przejścia z pasów włączenia i wyłączenia w nową lokalizację za zatoką (w kierunku Mikołowa).

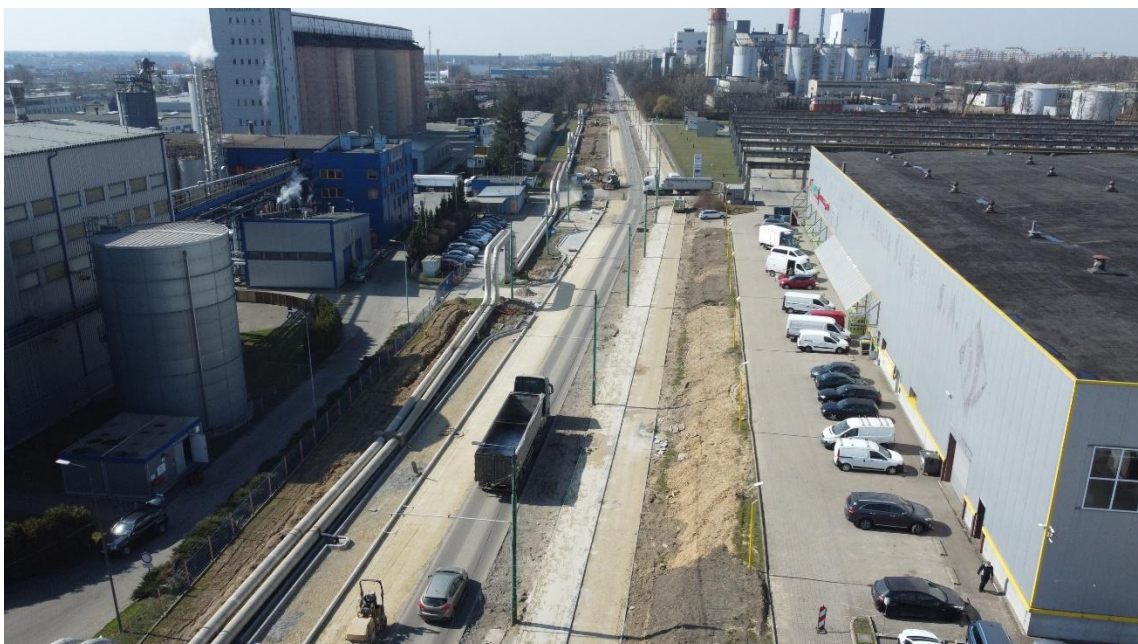


- Budowa ronda na skrzyżowaniu ulic Towarowa – Cielmicka w Tychach – w trakcie realizacji.

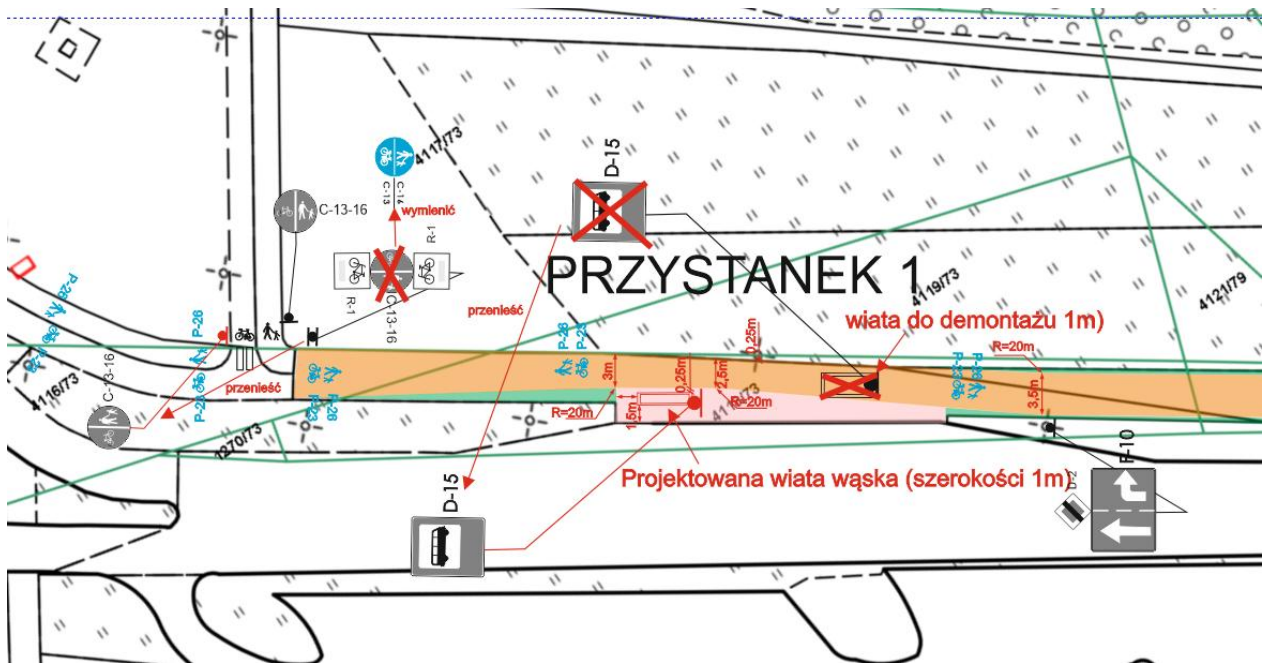
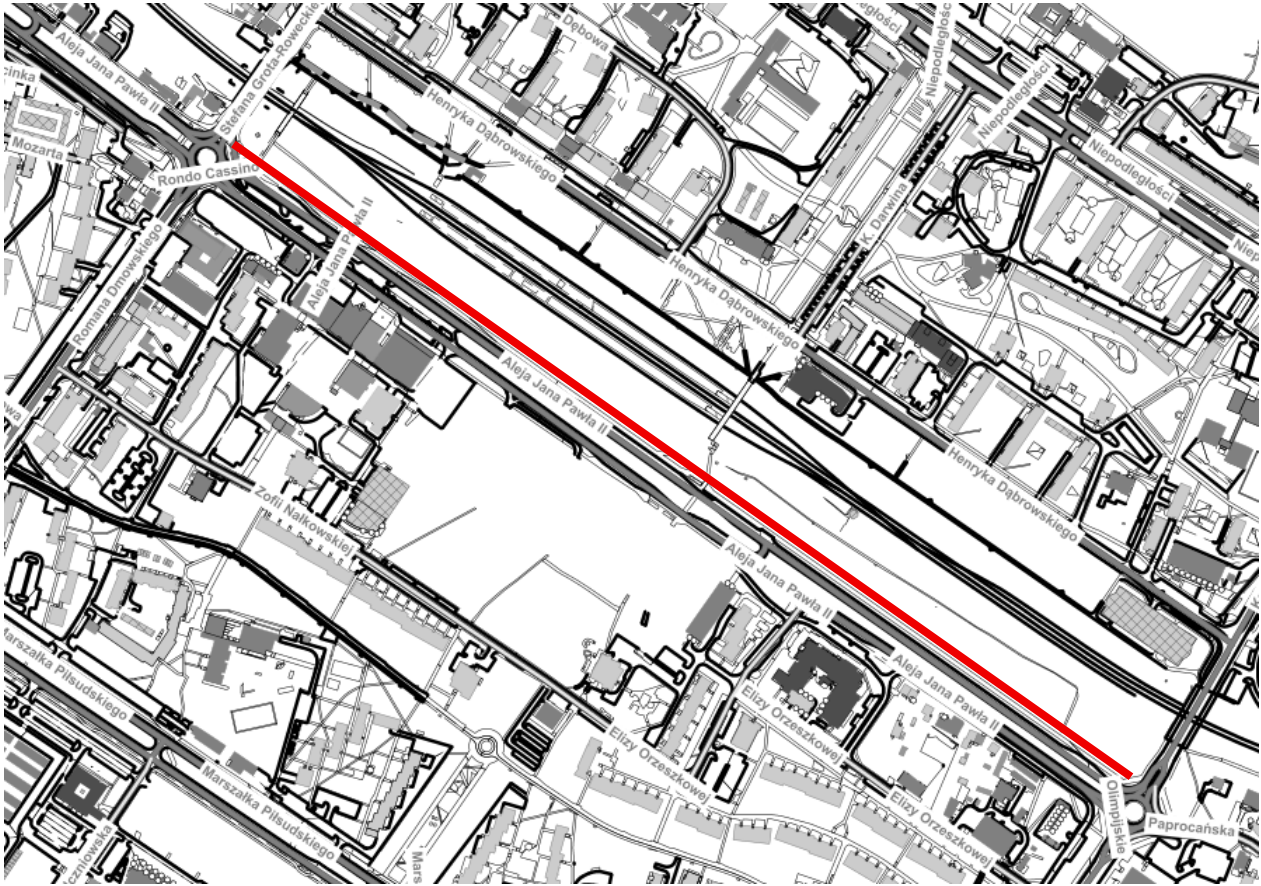


2. Zadania pozostałe

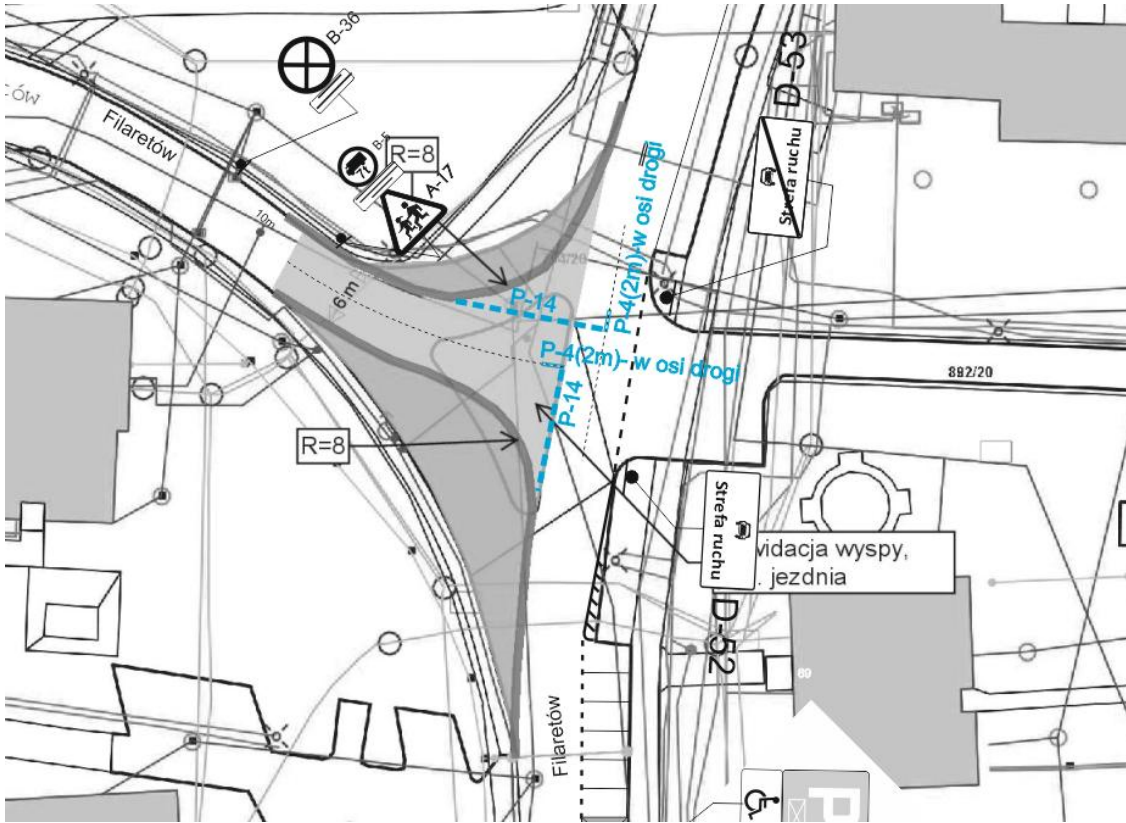
- Rozbudowa ul. Przemysłowej od ul. Metalowej do ul. Serdecznej – w trakcie realizacji.



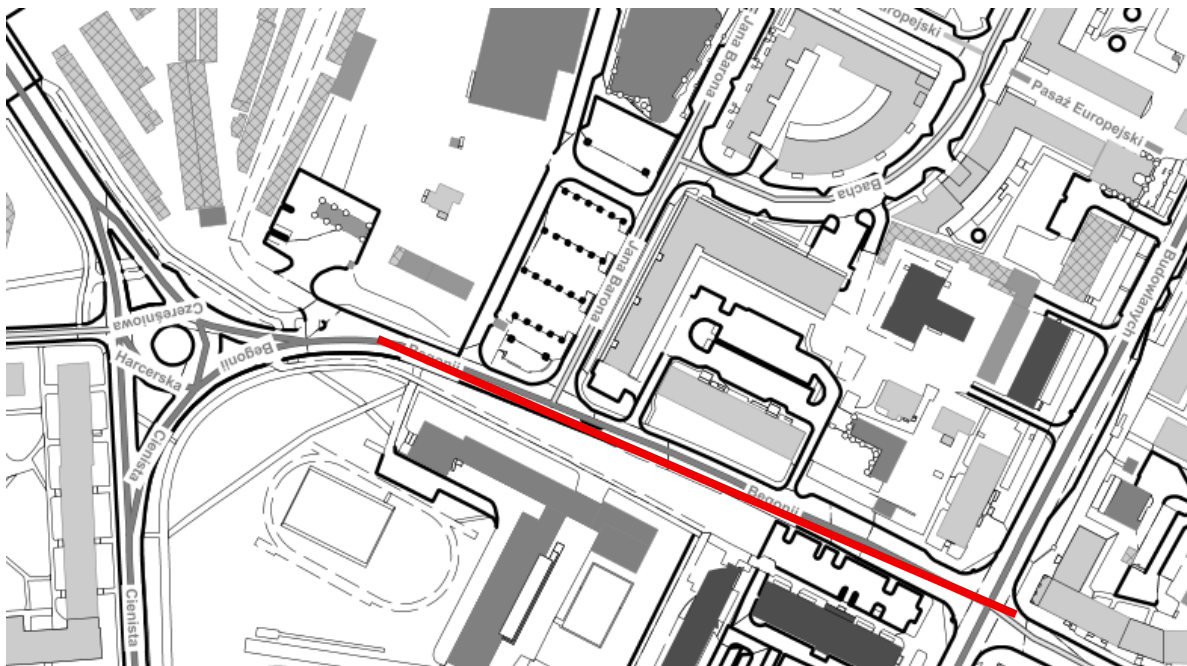
- Przebudowa ciągu pieszo rowerowego w al. Jana Pawła II.

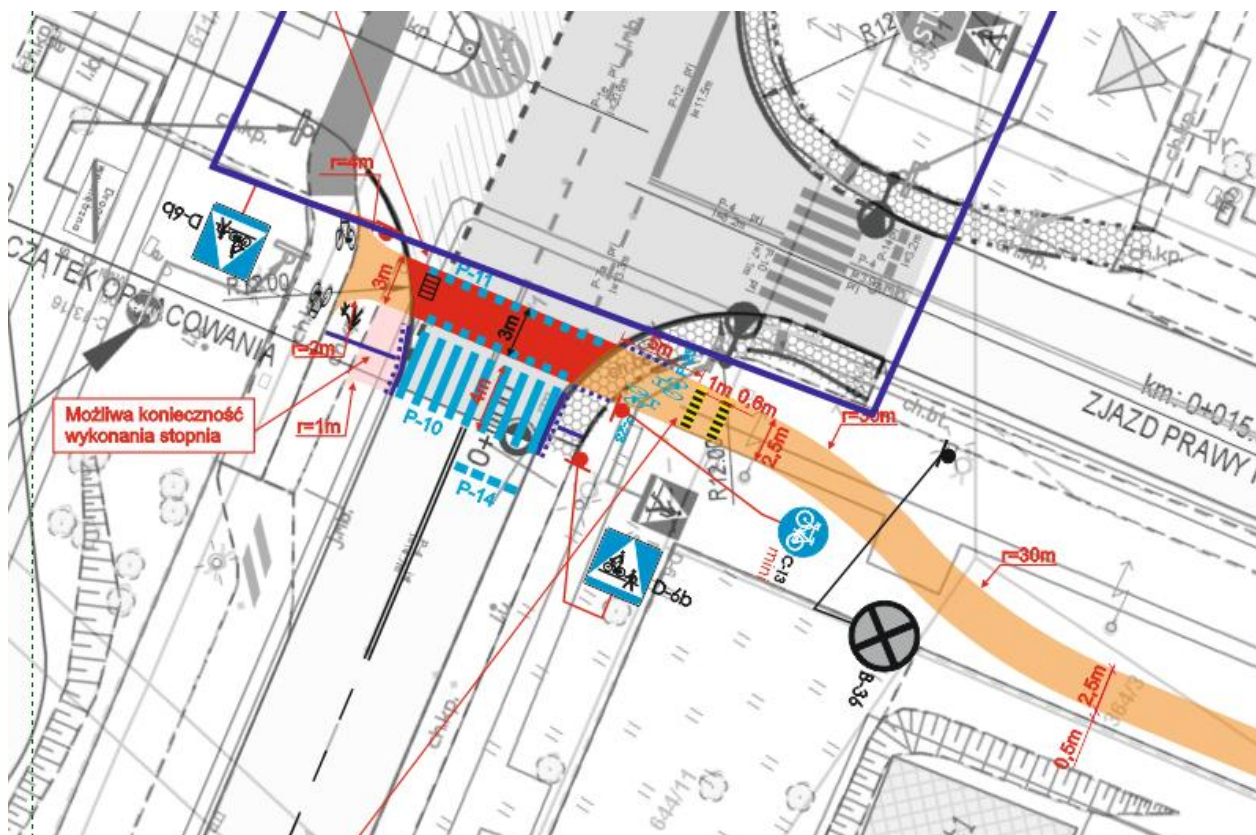
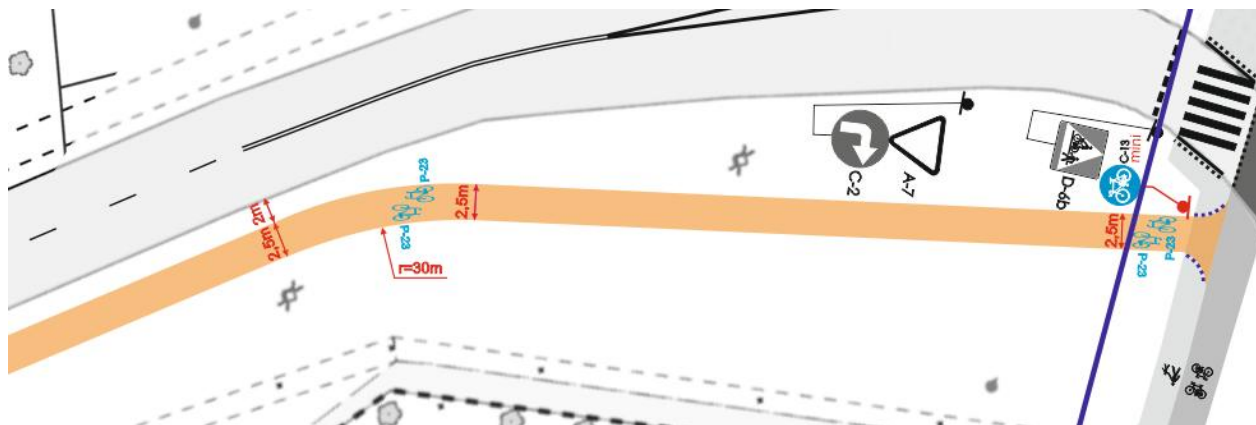


- Remont skrzyżowania ul. Filaretów



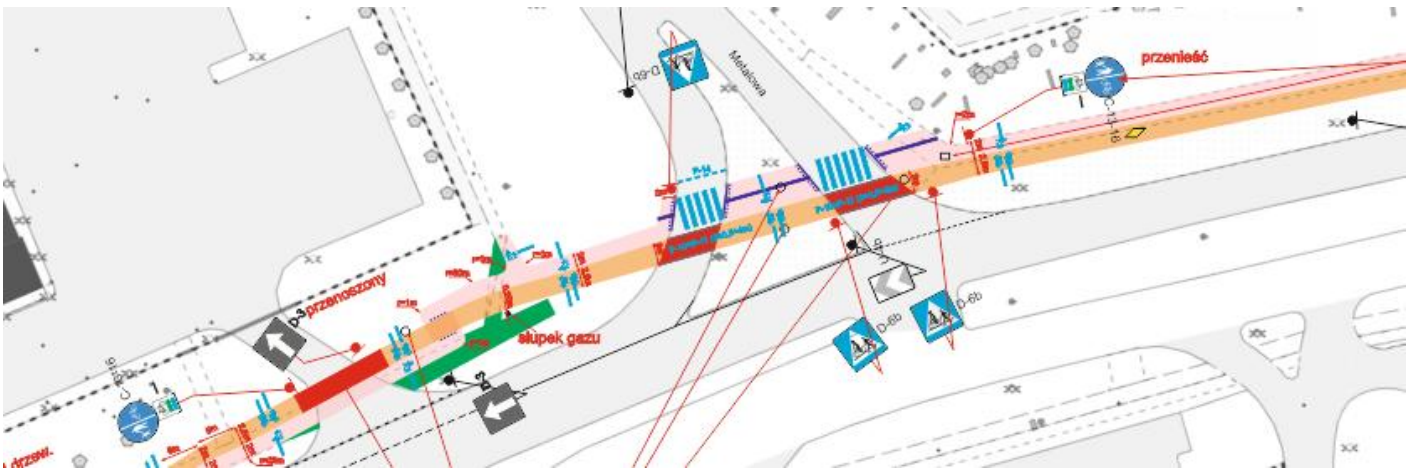
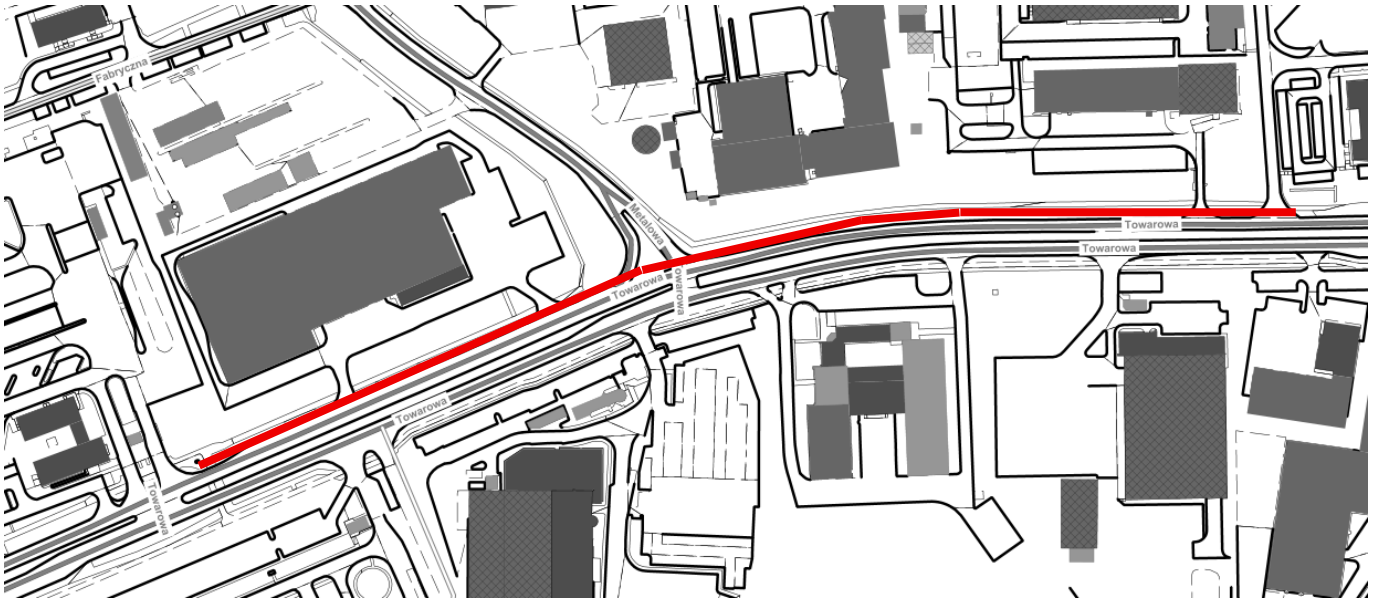
- Budowa drogi dla pieszych i rowerów przy ul. Begonii wraz z przeniesieniem wiaty i zmianą zagospodarowania rejonu przystanku Tychy Begonii.





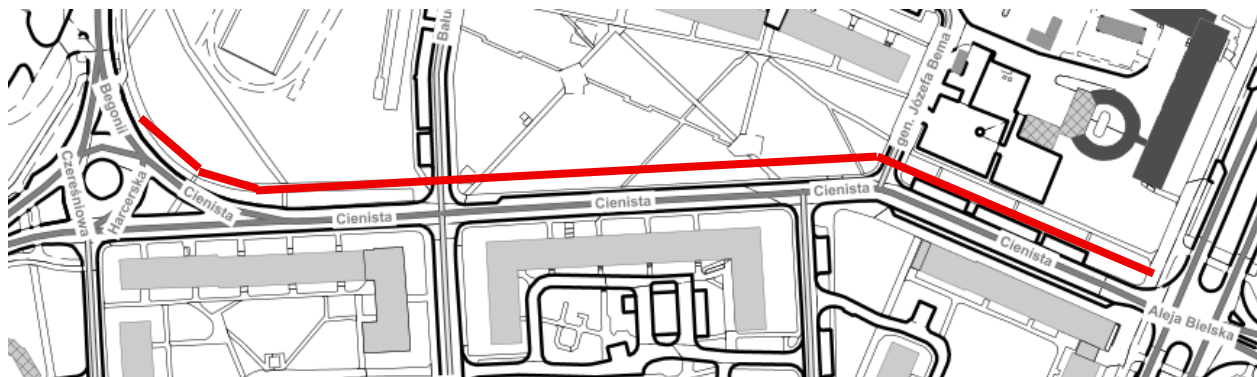
Typowy rzut planowanego ciągu rowerowego

- Przebudowa chodnika na rozdzieloną drogę dla pieszych i rowerów przy ul. Towarowej od zjazdu do PKM Tychy do ul. Cielmickiej wraz z budową przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerów przez ul. Metalową.



Typowy rzut planowanego ciągu pieszo - rowerowego

- Przebudowa ul. Cienistej w zakresie budowy drogi pieszo – rowerowej.

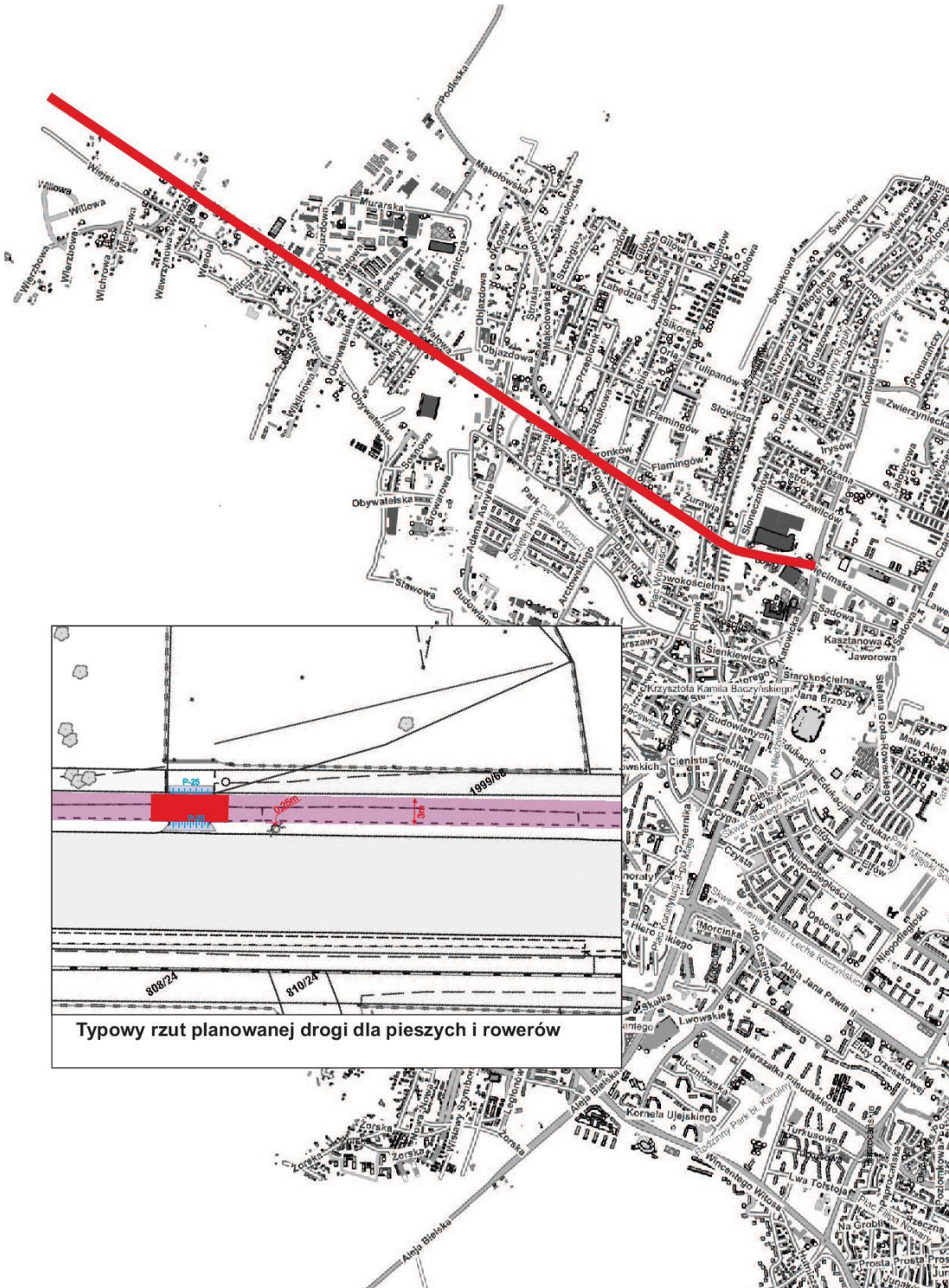


Typowy rzut planowanego ciągu pieszo - rowerowego

- Rozbudowa ul. Katowickiej w zakresie ciągu pieszo-rowerowego od ul. Palmowej do ul. Mikołowskiej.



- Budowa drogi dla pieszych i rowerów przy ul. Mikołowskiej od skrzyżowania ul. Katowicką do granicy miasta z Mikołowem.



Podsumowanie

Przedmiotowe opracowanie miało na celu kompleksową ocenę bezpieczeństwa na terenie Tychów, ze szczególnym uwzględnieniem skrzyżowań, przejść dla pieszych, przejazdów rowerowych oraz odcinków dróg krajowych.

Porównanie statystyk w latach 2021–2025

	2021	2022	2023	2024	2025	Różnica (2024-2025)
liczba zdarzeń	1534	1323	1313	1518	1615	+97
liczba kolizji	1500	1284	1280	1478	1574	+196
liczba wypadków	34	39	33	40	41	+1
liczba wypadków z udziałem pieszych	10	17	13	10	11	+1
liczba wypadków z udziałem rowerzystów	Brak danych	10	6	11	13	+2
liczba wypadków z udziałem hulajnóg elektrycznych	Brak danych	5	1	6	3	-3
liczba wypadków z udziałem UTO	Brak danych	0	0	0	0	0
liczba ofiar śmiertelnych	2	1	2	3	2	-1
liczba rannych	38	40	41	44	41	-3

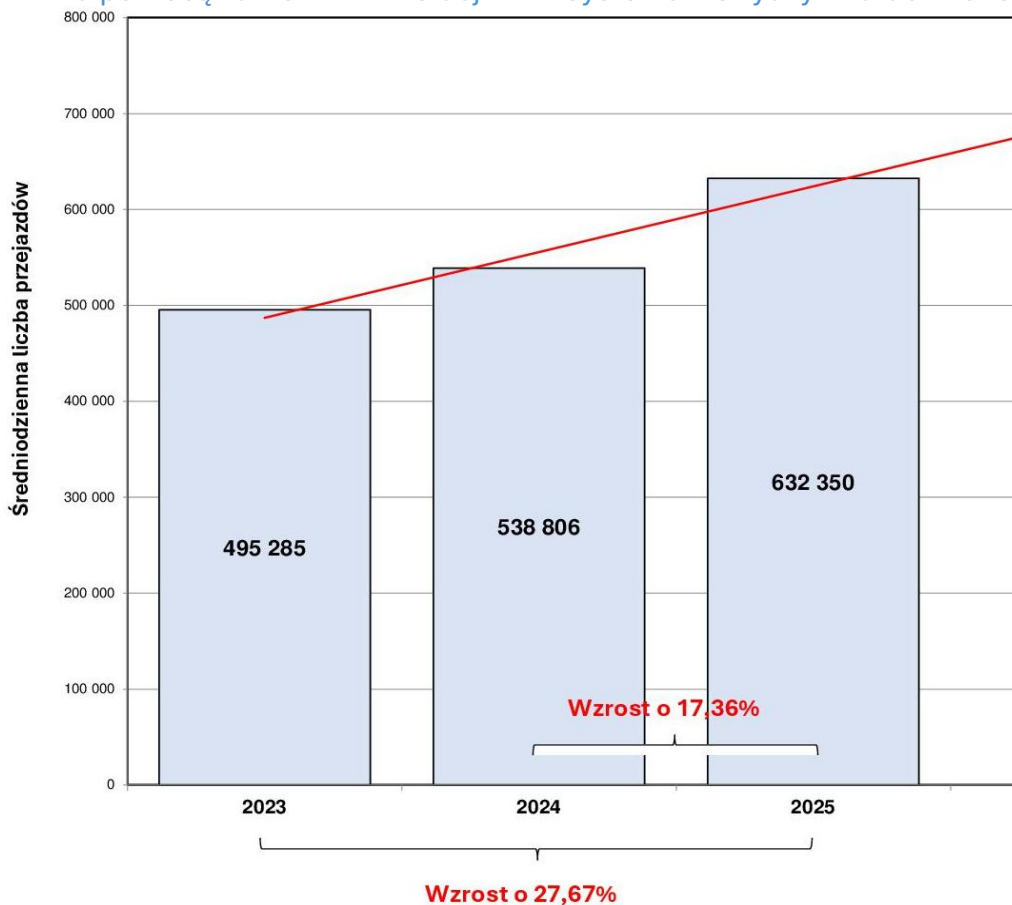
Analiza danych wykazuje wzrost liczby kolizji przy jednoczesnym **spadku liczby ofiar śmiertelnych oraz rannych (odpowiednio o 1 i o 3)**. Choć liczba wypadków z udziałem

pieszych wzrosła o jeden incydent względem roku ubiegłego, pozostaje ona na jednym z najniższych poziomów w analizowanym pięcioleciu.

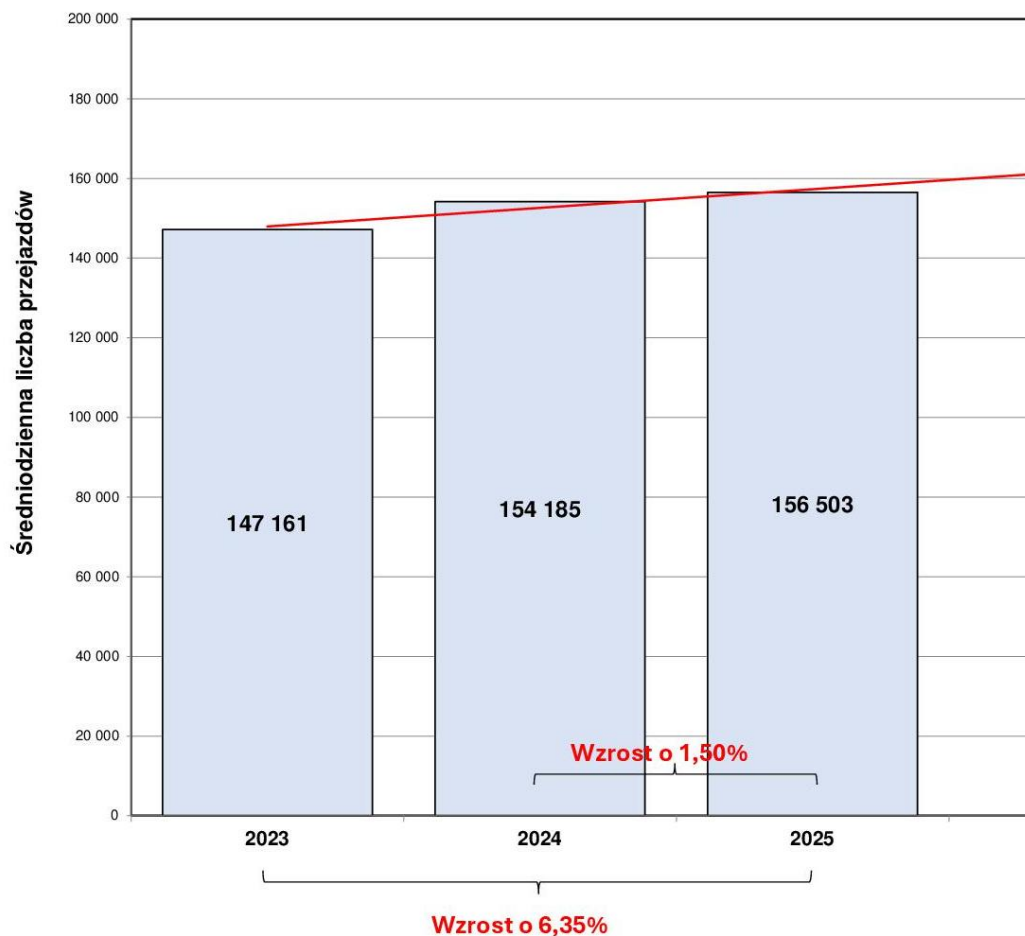
Warto zwrócić uwagę również na dane związane z liczbą zarejestrowanych aut oraz natężenia ruchu:

- **Wzrost liczby pojazdów:** Liczba aut zarejestrowanych w Tychach wzrosła o 2,4% (ok. 2800 sztuk – dane uzyskane z Wydziału Komunikacji Urzędu Miasta Tychy).
- **Natężenie ruchu:** Dane z systemu ITS wykazują realny wzrost natężenia ruchu o **17,4%** (średni dobowy wzrost ruchu, obliczony na podstawie danych ze stacji WIM i kamer ANPR). Porównując te dane do prognozowanego wskaźnika wzrostu ruchu wewnętrznego (obliczonego na podstawie zaleceń Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad) wynoszącego 2,16%, można stwierdzić, że rzeczywisty wzrost natężenia jest znacznie wyższy od prognozowanego.

Skumulowana średniodzienna liczba przejazdów zmierzonych dwukierunkowo za pomocą kamer ANPR i stacji WIM Systemu ITS Tychy w latach 2023-2025



Skumulowana średniodzienna liczba przejazdów zmierzonych w punktach WIM Systemu ITS Tychy w latach 2023-2025



Wzrost natężenia jest wywołany prawdopodobnie przez inwestycje zewnętrzne (przebudowa DW928, budowa S-1), które skierowały część ruchu przez nasze miasto.

Charakterystyka zdarzeń:

Zdarzenia drogowe rozkładają się w mieście równomiernie – nie odnotowano nowych punktów ich koncentracji. Znaczącą część zdarzeń w ciągu ostatnich 5 lat (20-26%) stanowią tzw. **stłuczki parkingowe** na osiedlach i przy centrach handlowych. Na drogach i parkingach znajduje się obecnie więcej pojazdów, niż są one w stanie swobodnie pomieścić, co bezpośrednio przekłada się na większe zatłoczenie i ryzyko kolizji.

Podejmowane działania i polityka mobilności:

Utrzymanie liczby wypadków na stałym, niskim poziomie jest efektem konsekwentnej polityki uspokajania ruchu. Kluczowe zrealizowane działania to:

- Budowa azyli dla pieszych i wertykalne doświetlanie przejść.
- Kanalizacja ruchu, montaż szykan oraz progów zwalniających.
- Korekty programów sygnalizacji świetlnej oraz zmiany w oznakowaniu (27 nowych zleceń).

Działania te są w pełni zgodne z **Polityką Mobilności Miasta Tychy** z 2022 r., która priorytetyzuje bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu (pieszych i rowerzystów) oraz rozwój mikromobilności.

Podsumowanie:

Mimo rosnącego obciążenia tyskich dróg, stałe inwestycje w infrastrukturę bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) przynoszą wymierne efekty. Możemy zaobserwować zjawisko wyłuszczenia krzywej wypadków: choć liczba pojazdów na ulicach i parkingach sukcesywnie rośnie, statystyki wypadków (w tym z pieszymi) utrzymują się na stabilnym, niskim poziomie. Przy rosnącym natężeniu ruchu oznacza to realną poprawę bezpieczeństwa. Widać także wyraźną poprawę w bezpieczeństwie pieszych, szczególnie na przejściach dla pieszych, gdzie w ciągu ostatnich 5 lat doszło do 1 wypadku śmiertelnego. Statystyki pokazują, że skala postępu jest ogromna: dawniej w Tychach dochodziło do ponad 200 wypadków rocznie, z czego blisko 100 dotyczyło pieszych dziś liczby te są wielokrotnie niższe. To jednoznacznie potwierdza słuszność obranej strategii i podejmowanych działań.