

DIR.466.94.2331.2026.EW

Tychy, dnia 07.04.2026 r.

Sz. P.**Magdalena Łuka****Przewodnicząca Komisji Gospodarki****Przestrzennej i Infrastruktury**

Dotyczy: „Raportu bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenie miasta Tychy”.

Miejski Zarząd Ulic i Mostów przesyła w załączeniu „Raport bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenie miasta Tychy” sporządzony za rok 2025.

Przedmiotowy raport został przygotowany na podstawie danych uzyskanych z Wydziału Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym, który we współpracy z Policją - Wydziałem Ruchu Drogowego w Tychach, już od dwudziestu czterech lat prowadzi mapę zdarzeń drogowych na terenie miasta. Sporządzony raport ma w głównej mierze na celu identyfikację wybranych cech zdarzeń drogowych (ich skutków i problemów wynikających z zachowań uczestników ruchu) oraz wskazanie miejsc niebezpiecznych celem ich wyeliminowania. Wiąże się z tym usprawnienie ruchu drogowego oraz zwiększenie jego bezpieczeństwa.

Z raportu zdarzeń drogowych wypływają wnioski, które są podstawą do podjęcia właściwych działań w kierunku stworzenia bezpiecznych warunków poruszania się po tyskich drogach. Działania te dotyczą również planowania przyszłych inwestycji drogowych takich jak np. modernizacja lub budowa sygnalizacji świetlnej, budowa rond, nowych połączeń drogowych itp.

Z poważaniem

Otrzymują:

- 1/ Adresat,
- 2/ 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://bjp.mzuim.tychy.pl/ochrona-danych-osobowych>



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.

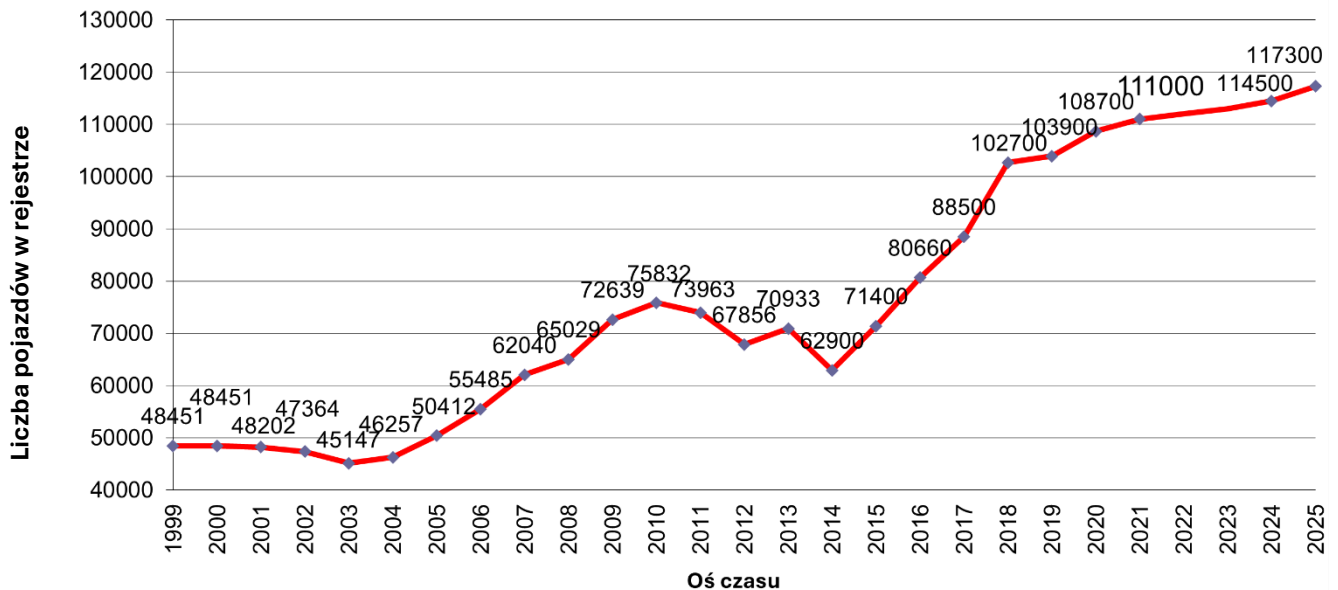
Wypadek drogowy – zdarzenie na drodze, w którym co najmniej jedna osoba została ranna lub zabita, w którym uczestniczył co najmniej jeden pojazd i które zostało zarejestrowane

przez policję.

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

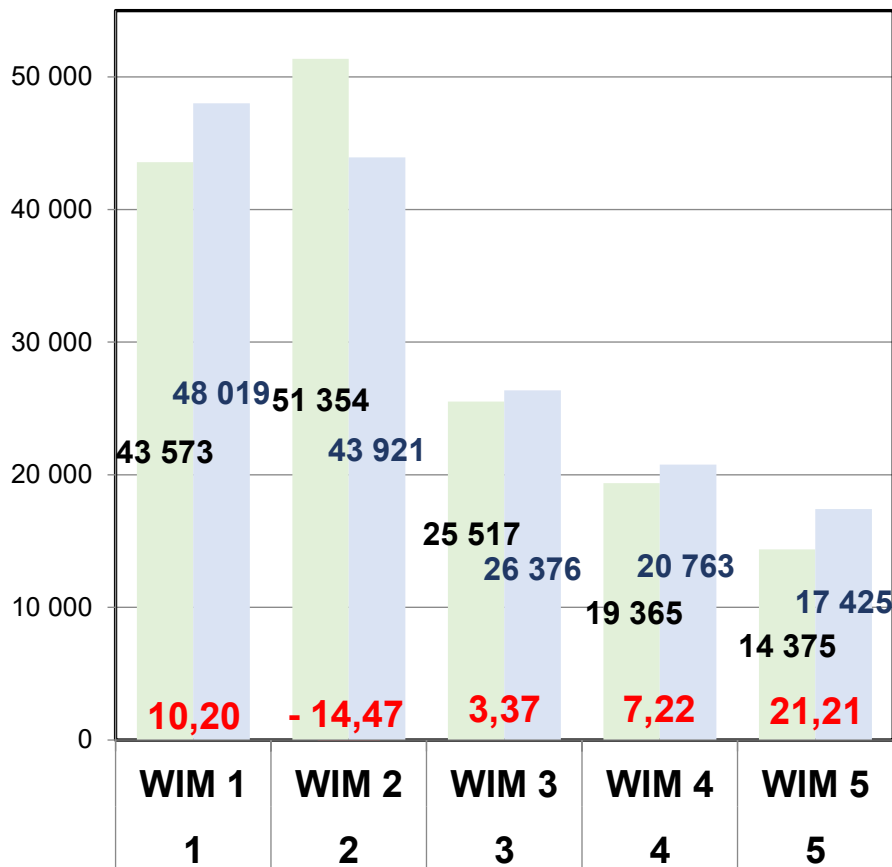
Zestawienie liczby aut zarejestrowanych w mieście (wskaźniki uzyskane z Wydziału Komunikacji Urzędu Miasta Tychy) z danymi o rzeczywistym natężeniu ruchu (wskaźniki uzyskane z kamer ANPR i stacji WIM) daje pełny obraz tego, jak zmienia się obciążenie naszych dróg. Korelacja tych wskaźników stanowi fundament 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 (%)

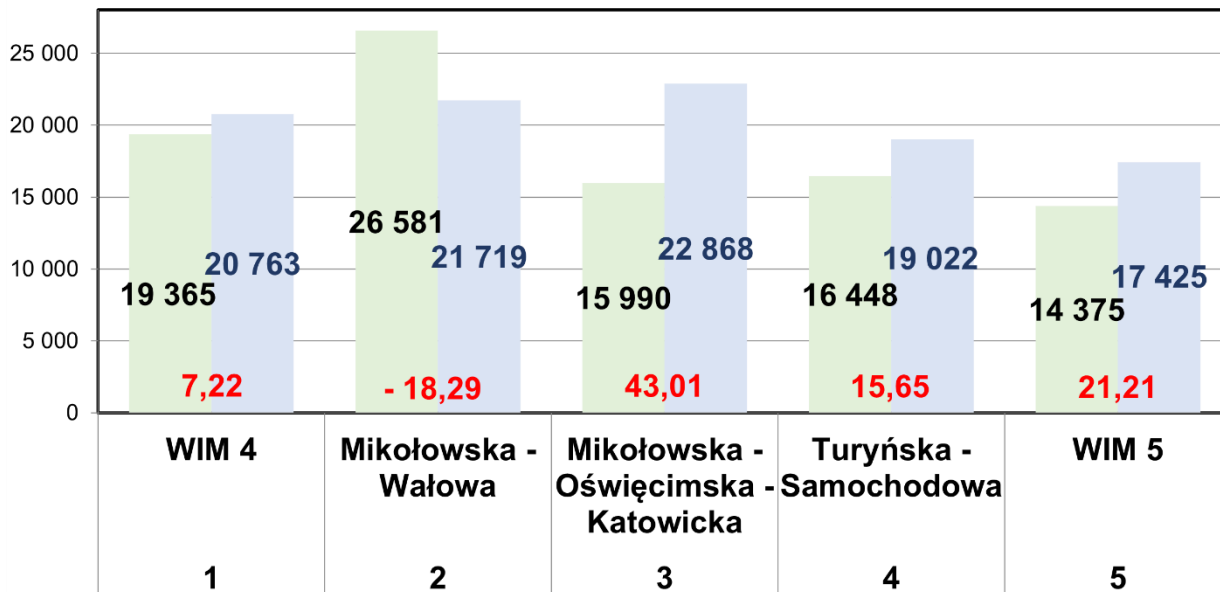
■ 2024 - Liczba przejazdów dziennie

■ 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 (%)

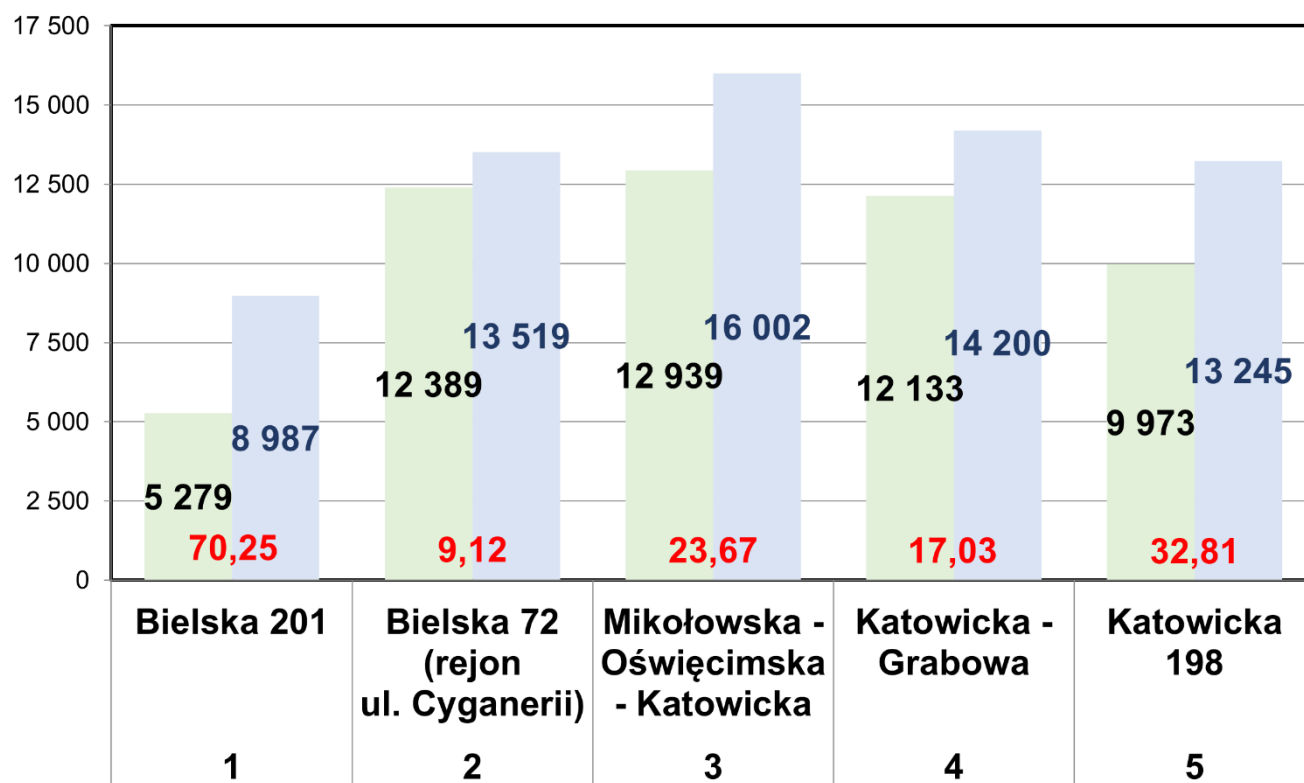
■ 2024 - Liczba przejazdów dziennie

■ 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 (%)

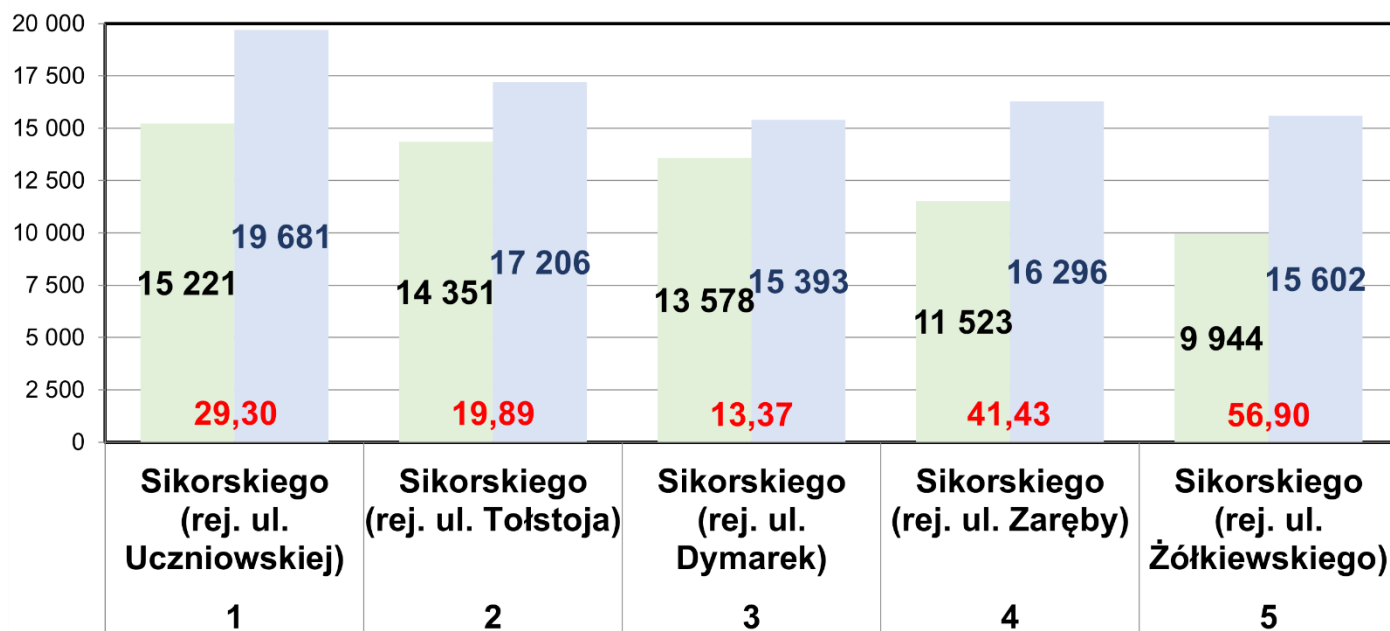
■ 2024 - Liczba przejazdów dziennie

■ 2025 - Liczba przejazdów dziennie



Droga powiatowa nr 8013S ul. Sikorskiego

Porównanie średniej dziennej liczby przejazdów zmierzonych dwukierunkowo
na ośi 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

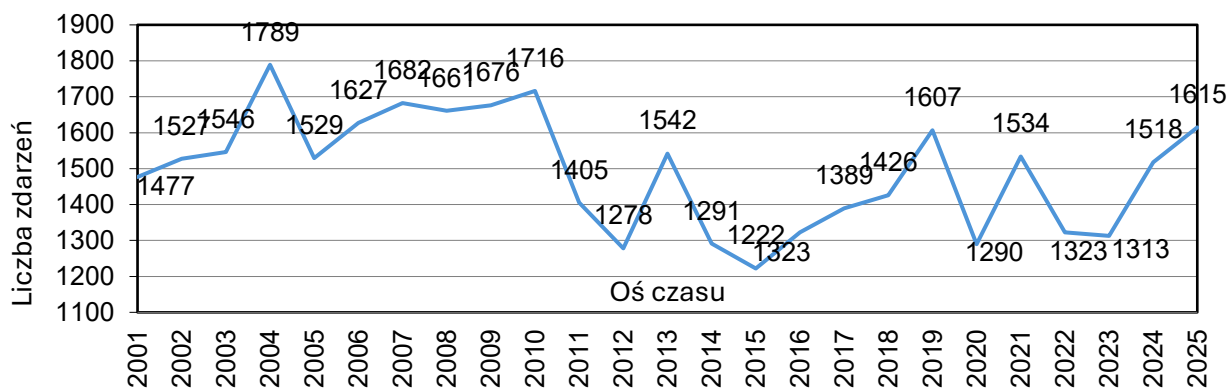
Na obszarze objętym granicami miasta Tychy w 2025r. odnotowano **1615** zdarzeń drogowych, w tym:

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

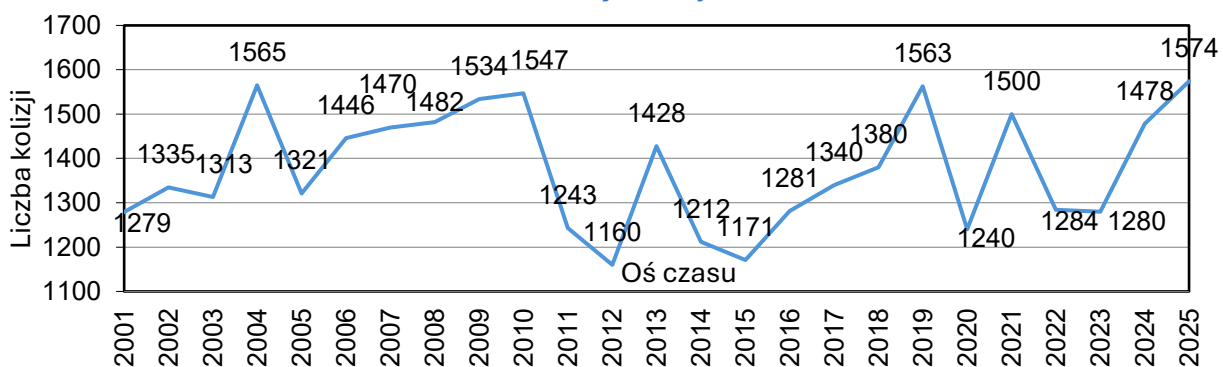
Z **1615** zdarzeń drogowych odnotowanych w 2025 roku, **417 (25,82%)** stanowią najechanie na pojazd unieruchomiony, natomiast pozostałe **1198 (74,18%)** to zdarzenia w ruchu.

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

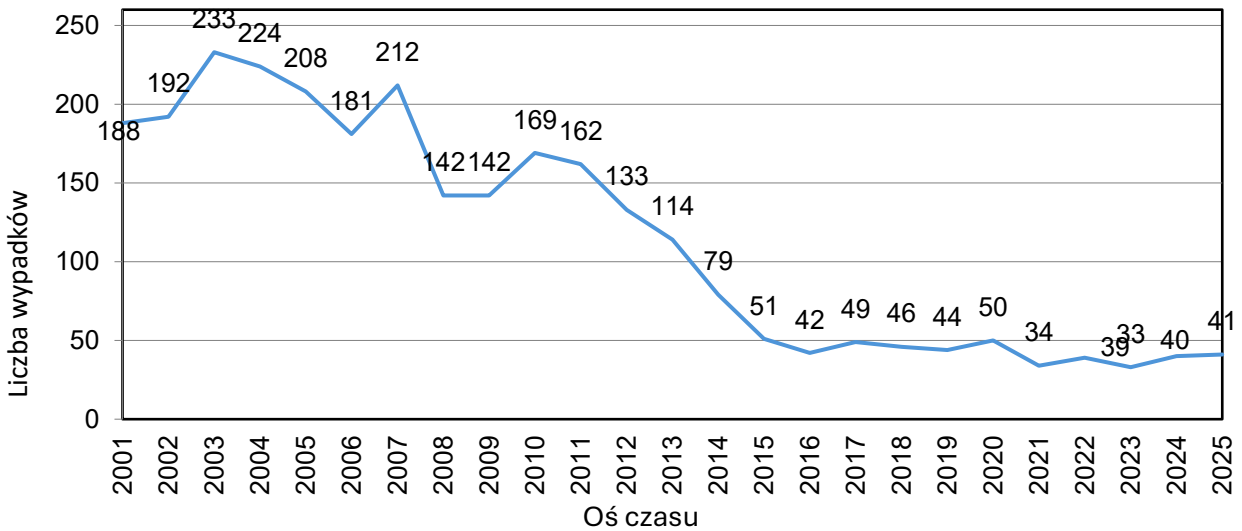
Zestawienie liczby zdarzeń drogowych w latach 2001 - 2025



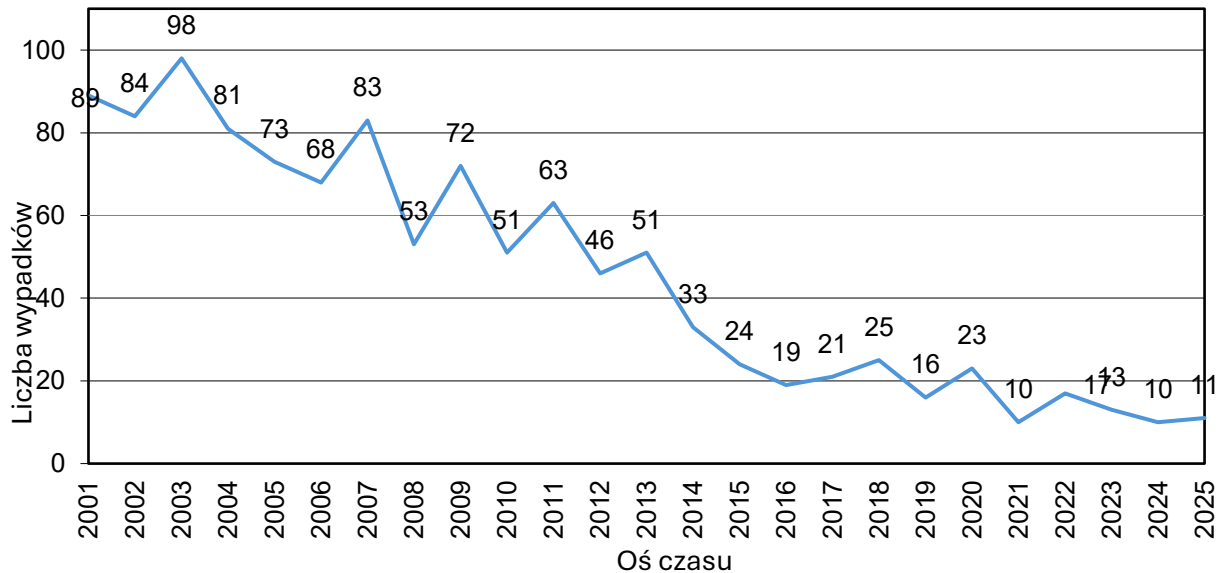
Zestawienie liczby kolizji w latach 2001 - 2025



Zestawienie liczby wypadków w latach 2001 - 2025

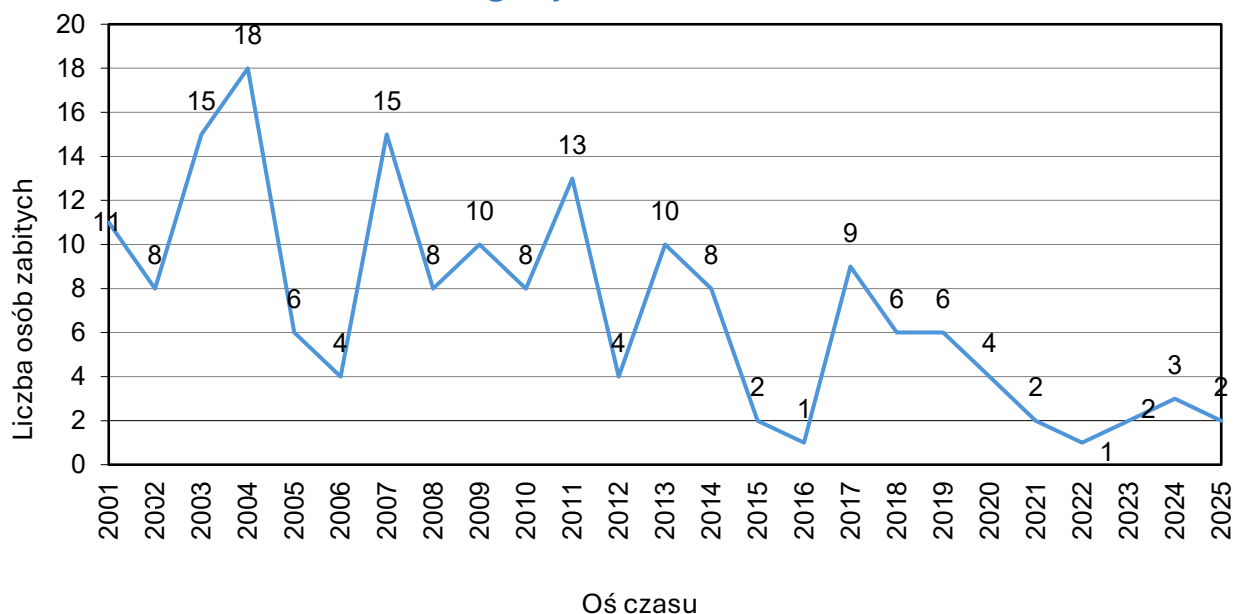


Zestawienie liczby wypadków z pieszymi w latach 2001 - 2025

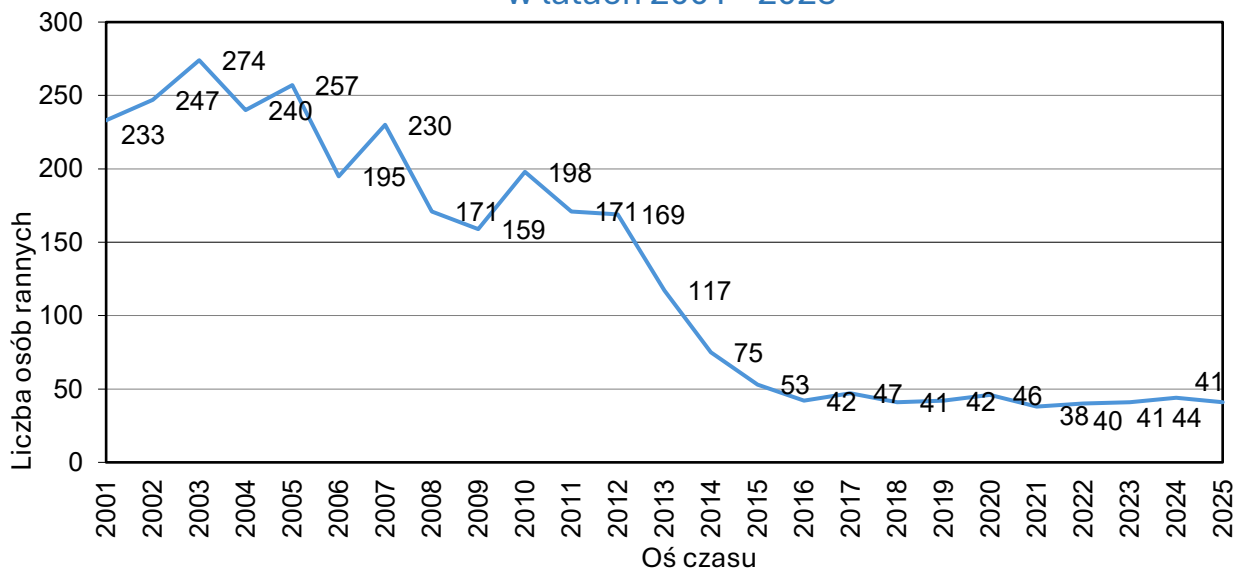


Biorąc pod uwagę analizowane lata należy zauważyć, że choć ogólna liczba zdarzeń drogowych była zmienna, liczba wypadków systematycznie maleje. Istotnie poprawiło się bezpieczeństwo pieszych. Porównując obecne dane warto podkreślić, że spadek jest znaczny – dawniej w Tychach dochodziło do ponad **200** 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

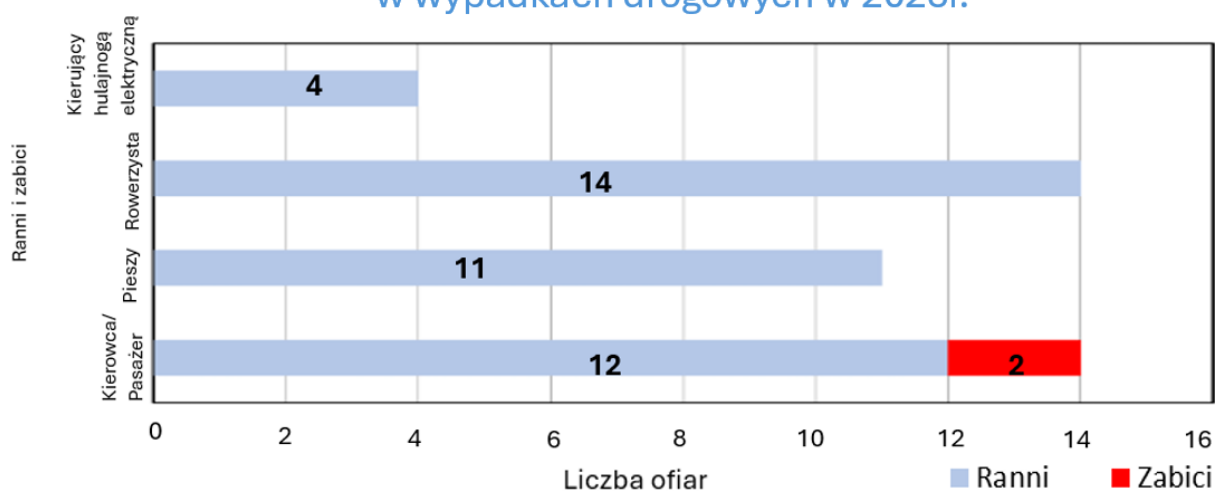


Wskaźniki dotyczące najpoważniejszych skutków zdarzeń drogowych (ofiary śmiertelne i ranni) wykazują wyraźną tendencję spadkową. Na początku wieku w Tychach liczba ofiar śmiertelnych oscylowała w granicach **15-18**, natomiast w ostatnich latach liczba ta kształtuje się w granicach **1-3** rocznie. Jeszcze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

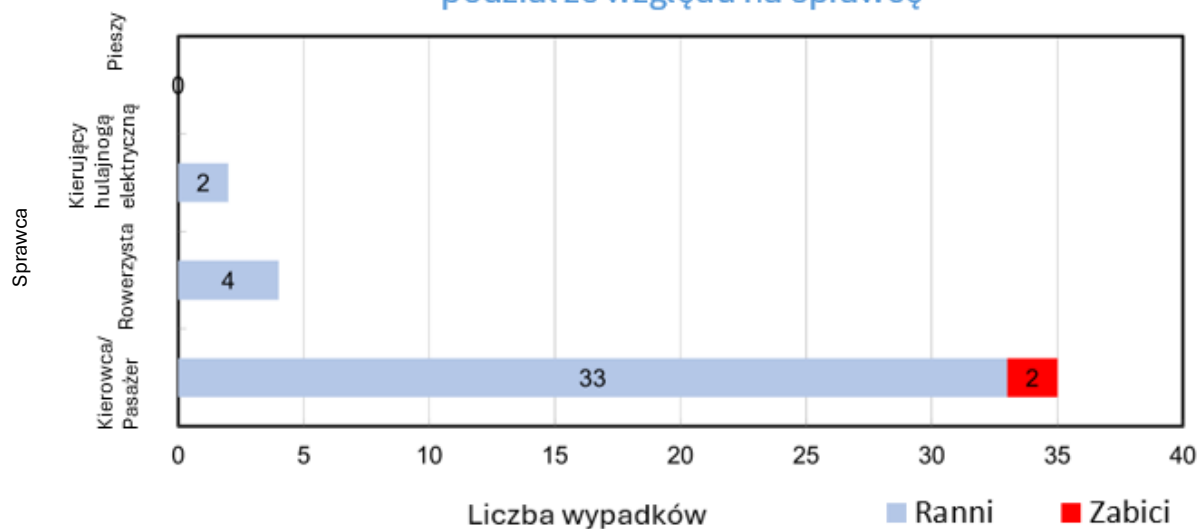
w stosunku do liczby ofiar rannych, gdzie liczba ta początkowo oscylowała w granicach **230 – 274**, natomiast w ostatnich latach utrzymuje się na poziomie **40-44**.

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.

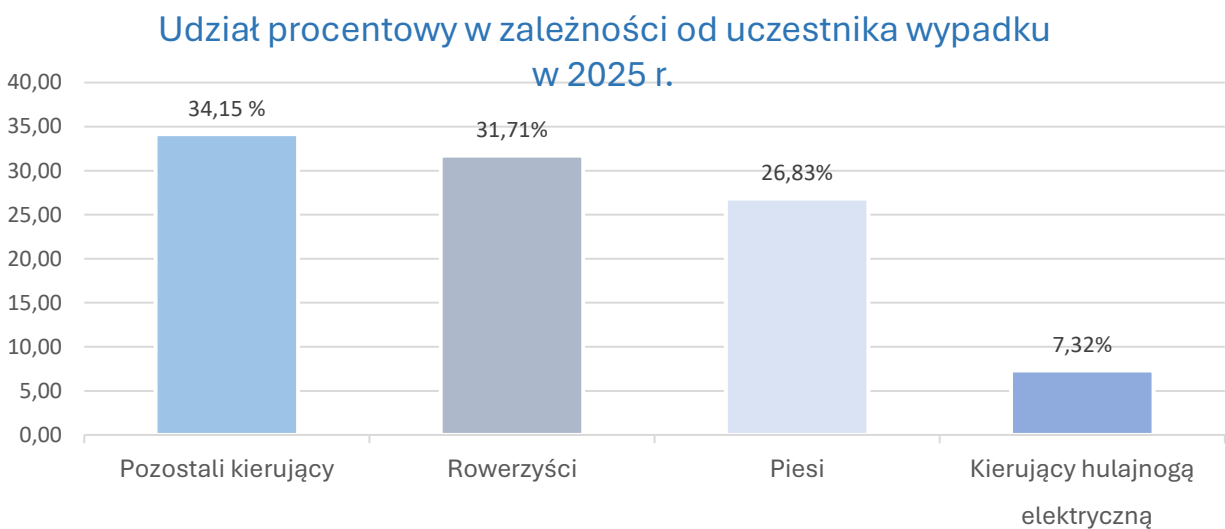
Zestawienie liczby osób rannych i zabitych w wypadkach drogowych w 2025r.



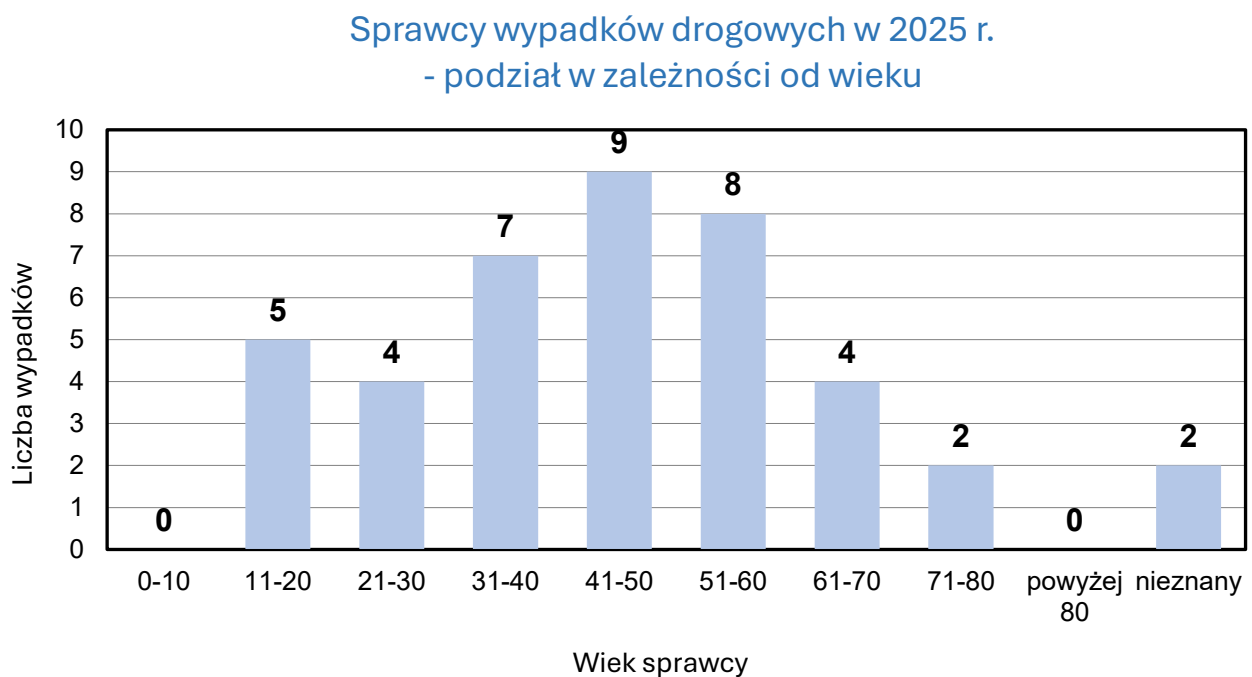
Zestawienie liczby wypadków drogowych w 2025r. - podział ze względu na sprawcę



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



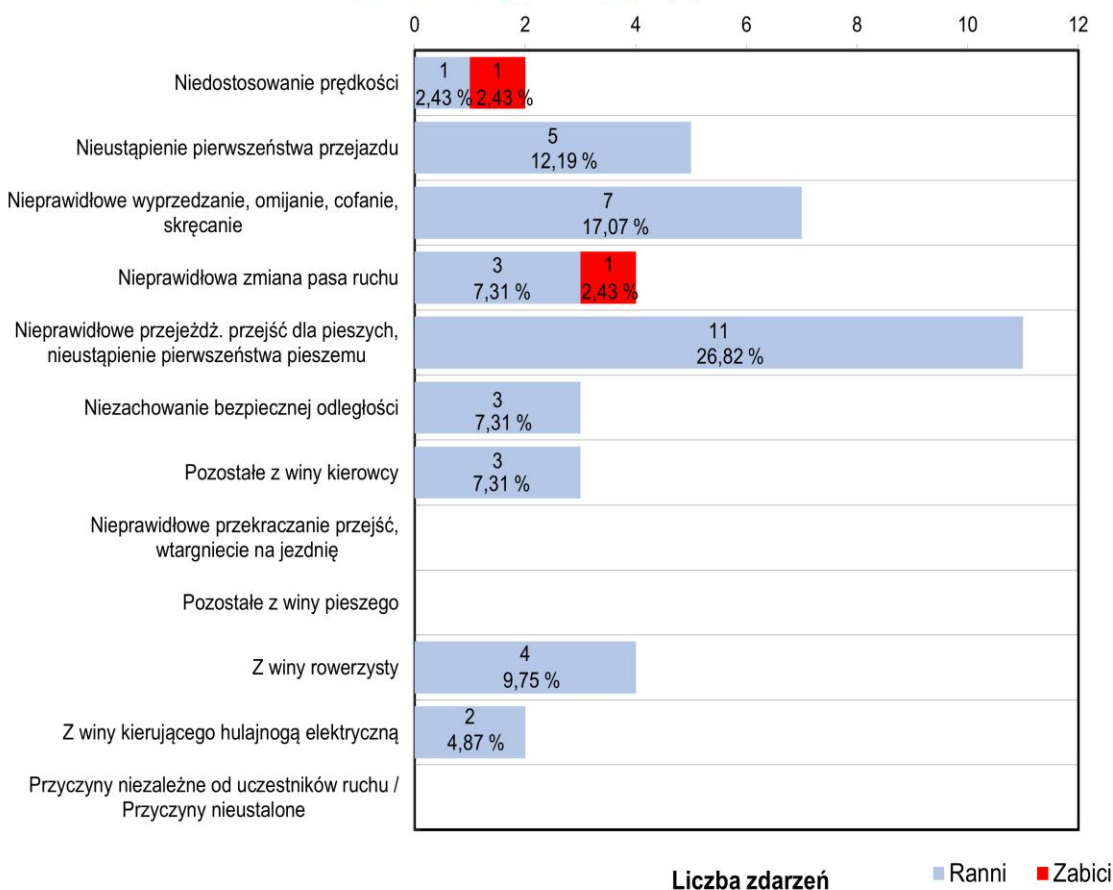
Spośród wypadków drogowych odnotowano **11** z udziałem pieszych, **13** z udziałem rowerzystów, **3** z udziałem kierującego hulajnogą elektryczną oraz **14** z udziałem pozostałych kierujących.



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

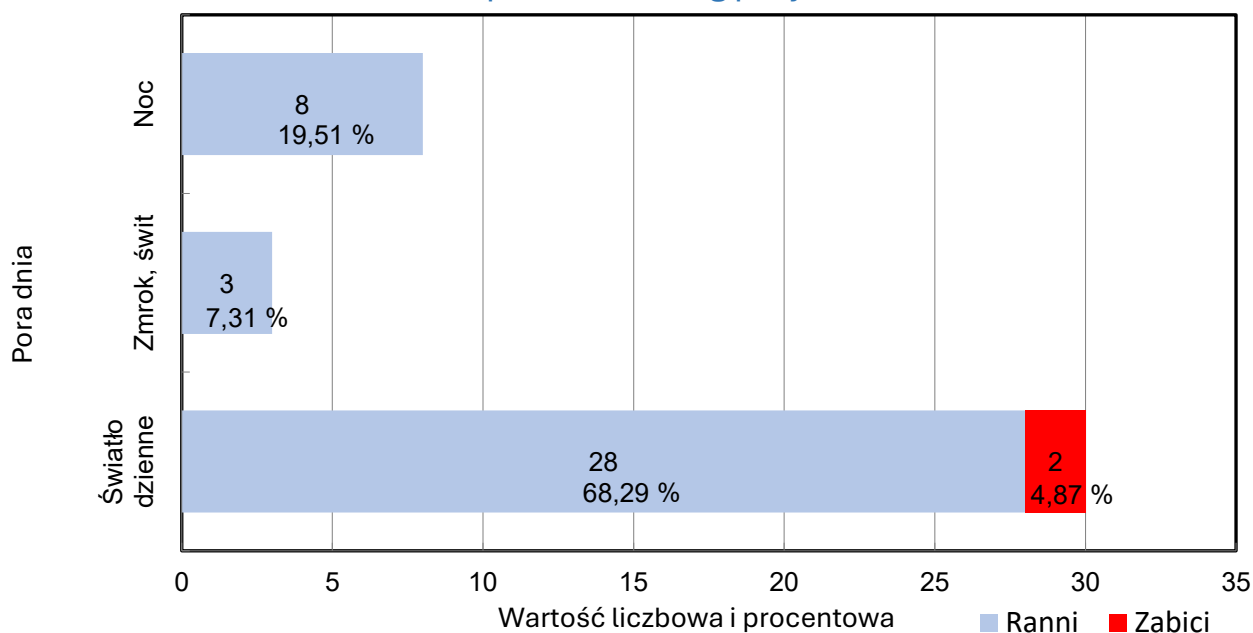
Warto też wspomnieć, że sprawcami 2 wypadków drogowych były osoby pod wpływem alkoholu co stanowi **4,9%** wszystkich wypadków drogowych (w odniesieniu do kolizji - 24 przypadki – co daje **1,5%** wszystkich kolizji).

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.

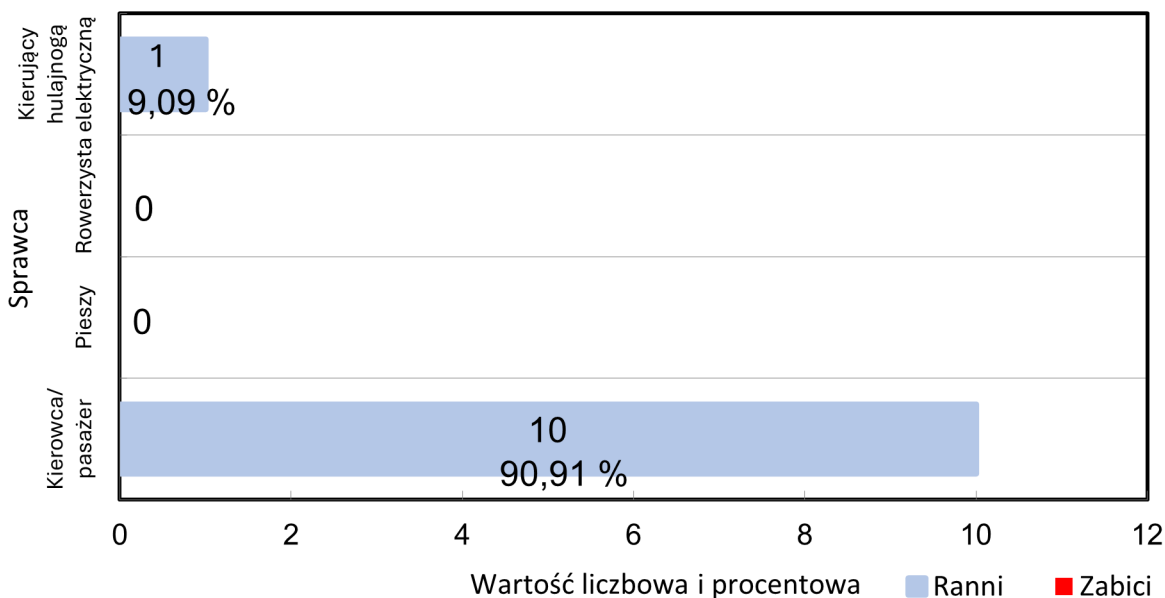
Poniższe zestawienie danych za rok **2025** weryfikuje wpływ tych regulacji na bezpieczeństwo w Tychach, uwzględniając nowe zjawiska, takie jak wypadki z udziałem e-hulajnóg czy kolizje z użytkownikami sprzętu sportowo-rekreacyjnego. Statystyka ta pozwala ocenić, w jakim stopniu prawo i nowoczesna mobilność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

fałszywe 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 **znacznym 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?

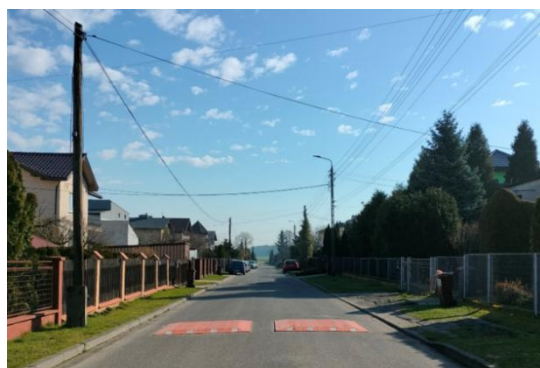
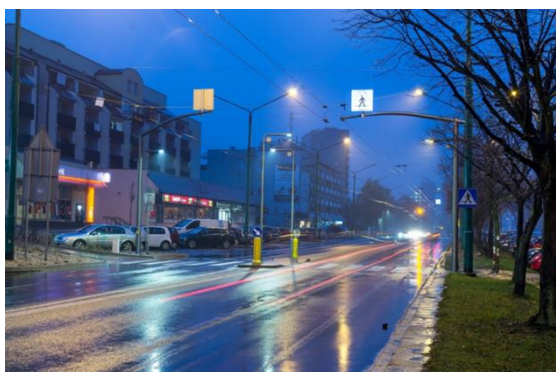
Poprawa bezpieczeństwa pieszych to dla nas priorytet. Skuteczność naszych działań opieramy na trzech filarach:

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:

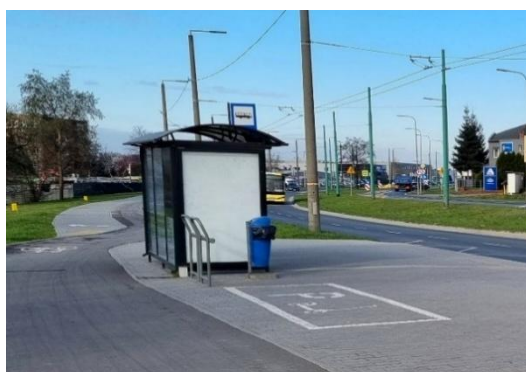
- **80,5 km** – wydzielone drogi rowerowe (systematycznie modernizowane),
- **3,8 km** – pasy rowerowe w jezdni,
- **0,5 km** – kontrapasy rowerowe,
- **2,9 km** – kontraruchy rowerowe,
- **0,6 km** – chodniki z dopuszczonym ruchem rowerowym,
- **8,3 km** –drogi i place dopuszczające jedynie ruch rowerowy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

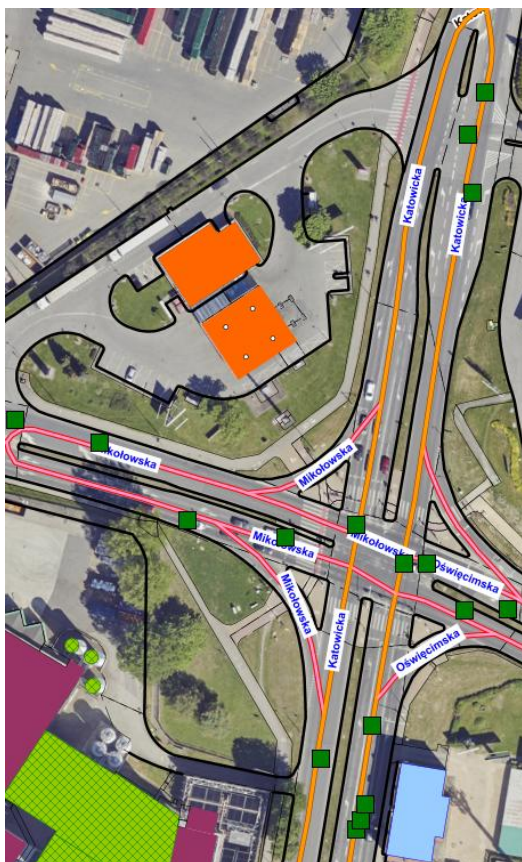
Skrzyżowania z największą liczbą zdarzeń

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 - Stoczniovców - 10 kolizji.**

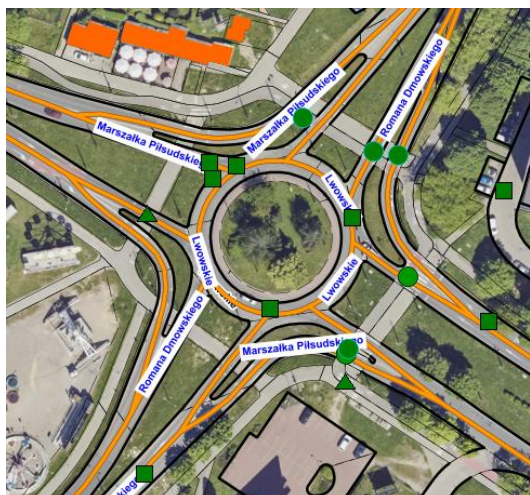
1. **DK-44 (Mikołowska - Oświęcimska) – Katowicka** - skrzyżowanie to, z liczbą **17 kolizji**, stanowi punkt o najwyższej liczbie zdarzeń w badanym okresie. Dominującym typem zdarzeń są **najechnania na tył pojazdu**, co jest bezpośrednim skutkiem niezachowania bezpiecznej odległości w warunkach dużego 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.

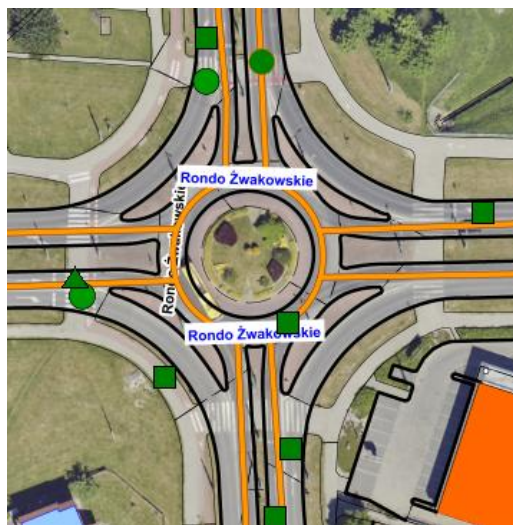
2. **Piłsudskiego - Dmowskiego** – na skrzyżowaniu tym doszło do 15 kolizji (w tym 2 z udziałem rowerzystów, 3 z hulajnogą elektryczną, 1 z udziałem pieszego oraz 1 zdarzenie rowerzysty z pieszym). Analiza zdarzeń na tym skrzyżowaniu wykazuje szczególnie wysoki udział niechronionych uczestników ruchu, 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.**

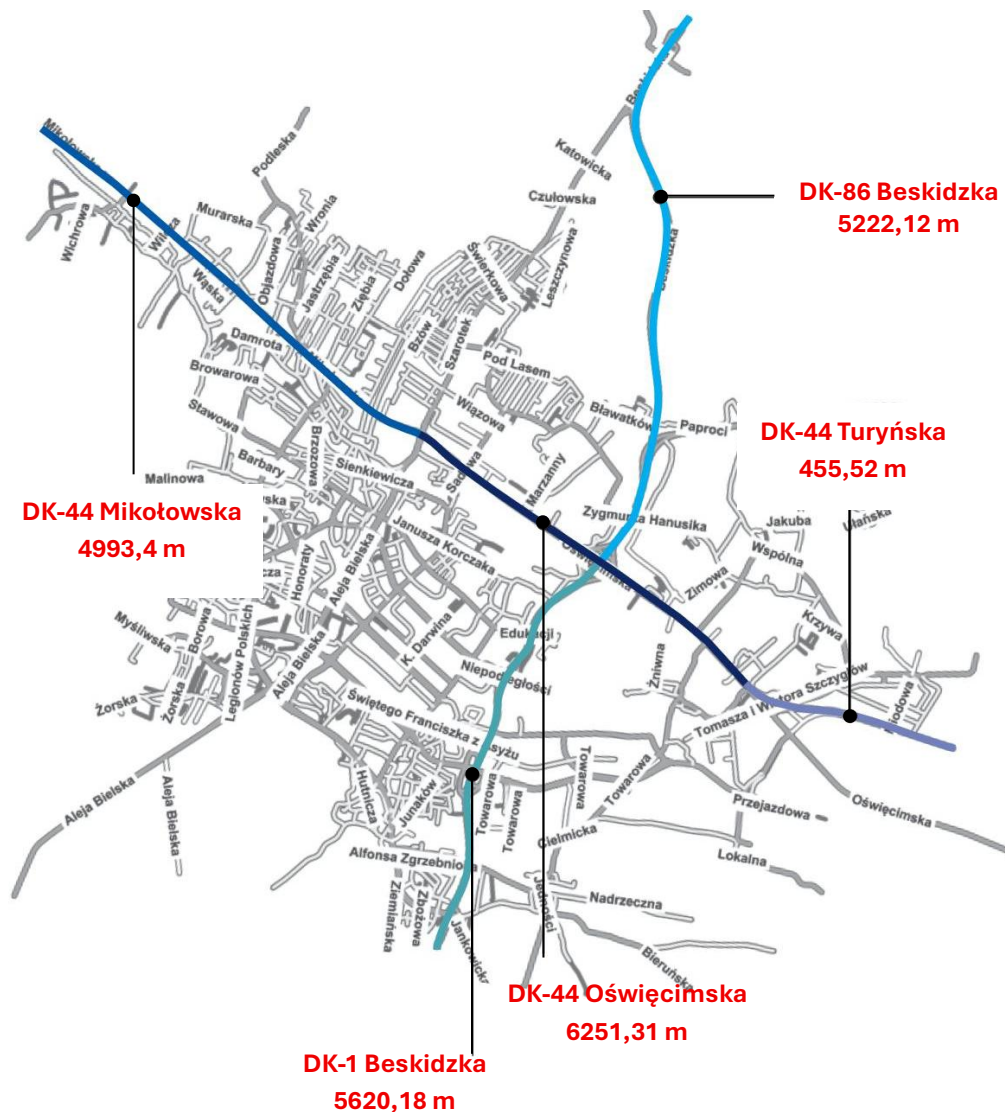


Szczegółowe rozmieszczenie zdarzeń drogowych na skrzyżowaniu ul. Stoczniowców – ul. Jaśkowicka

- 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.

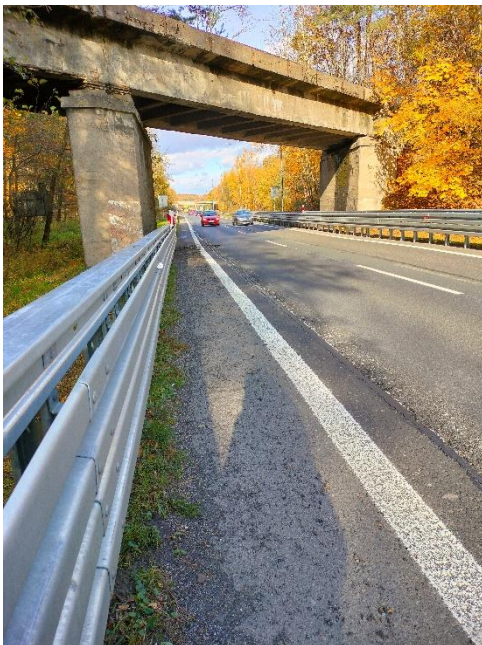
Dynamika zmian i działania naprawcze (2024–2025)

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.

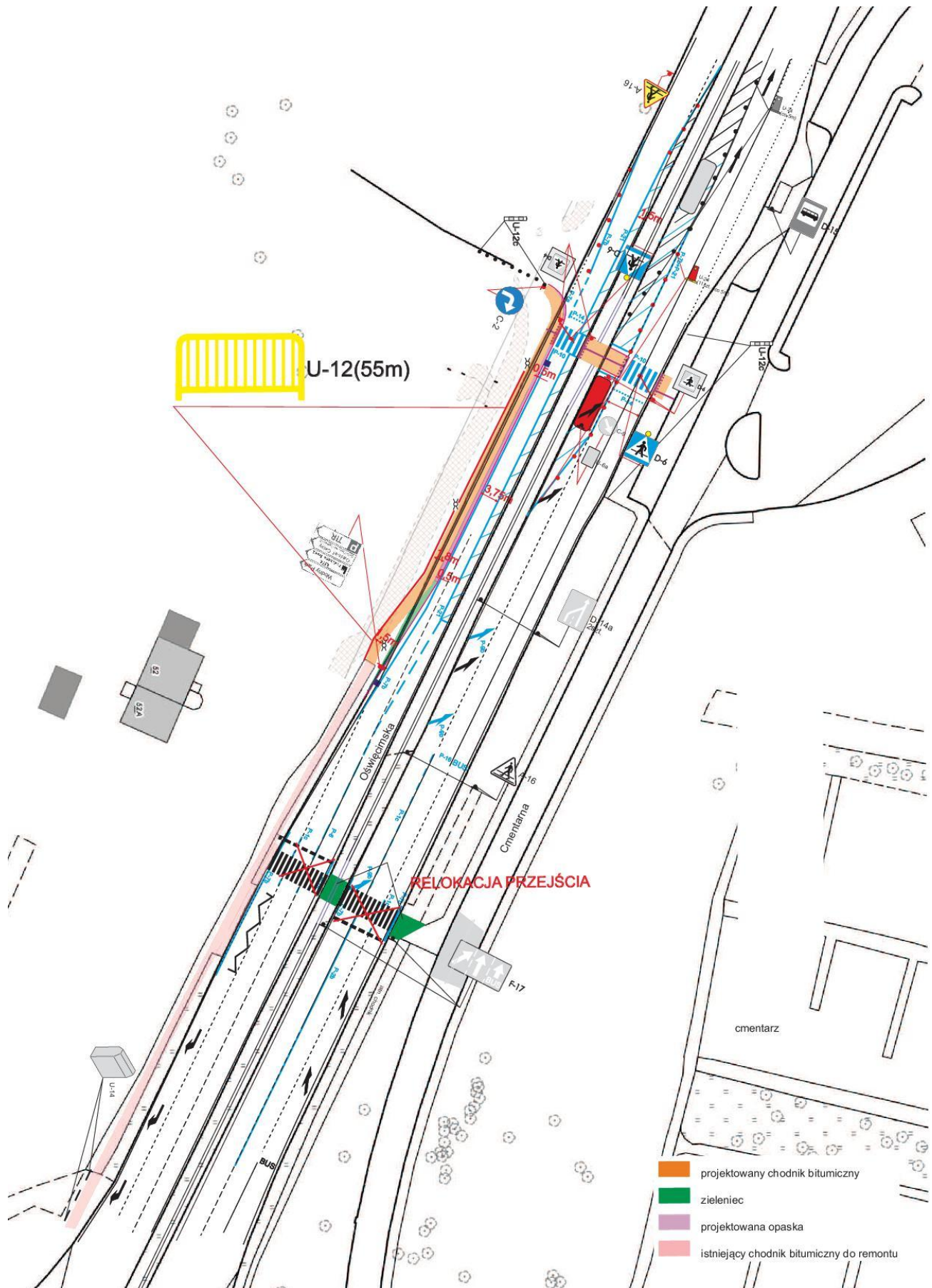
Kluczowe wnioski:

- **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 luster 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.

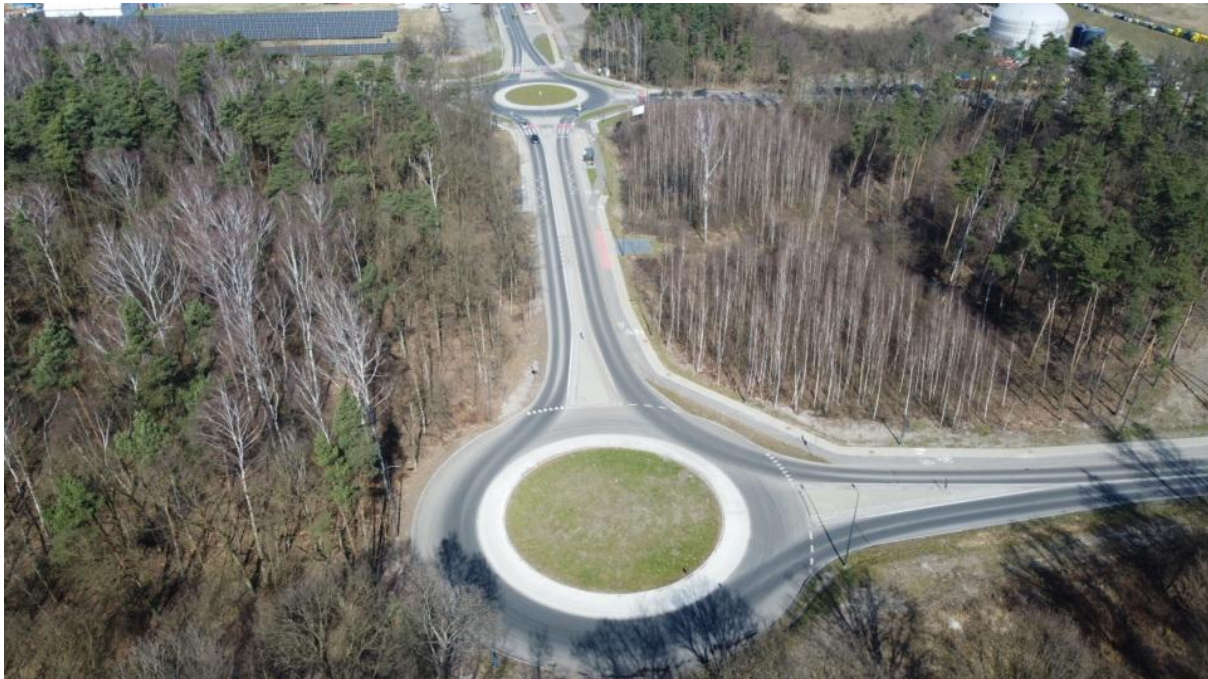
Poniższe zestawienie prezentuje priorytetowe przedsięwzięcia, które realnie wpłynęły na podniesienie standardów ochrony wszystkich uczestników ruchu drogowego w mieście:

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 progów zwalniających na ul. Górnej.
- Budowa progów zwalniających na bocznym odcinku al. Piłsudskiego.
- Budowa progów zwalniających na ul. Różanej.
- Budowa progów zwalniających 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

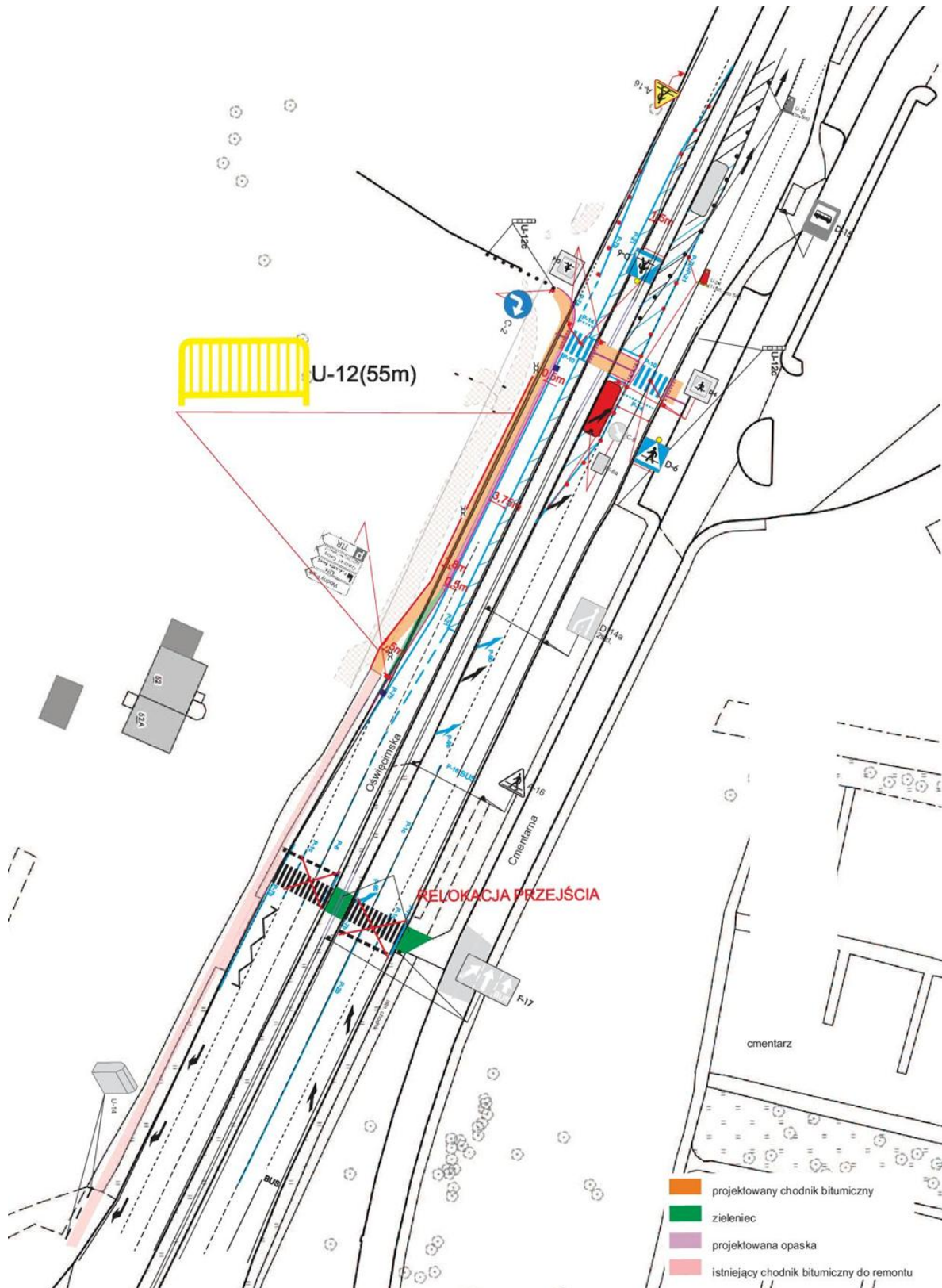
- Budowa metropolitalnej drogi rowerowej – velostrady łączącej Tychy z Katowicami – w trakcie realizacji.



- 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).

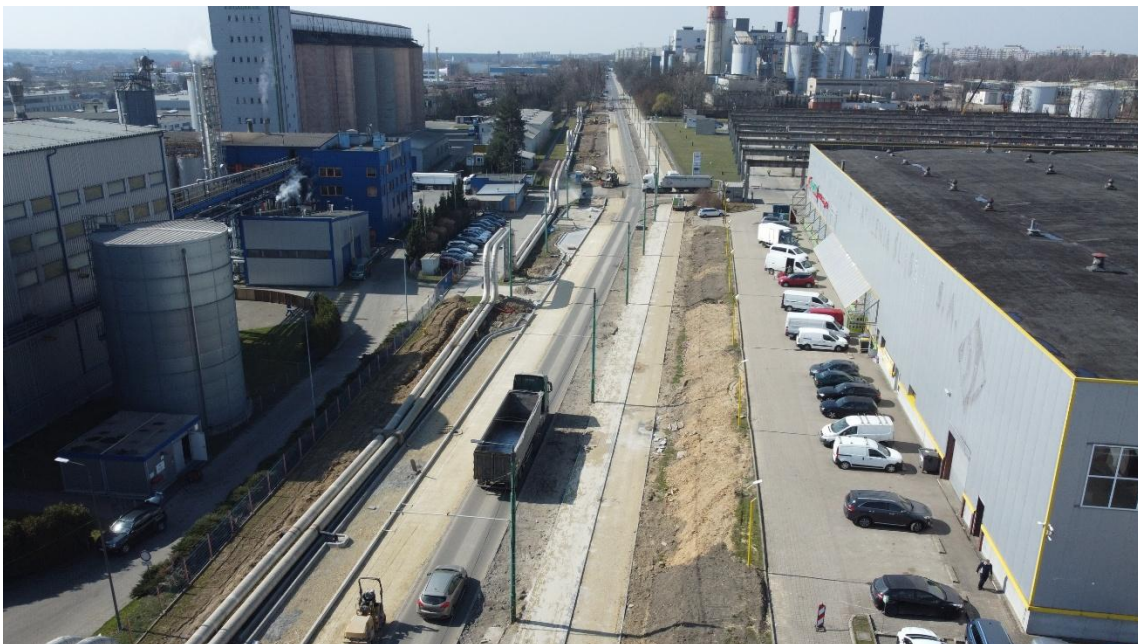


- Budowa ronda na skrzyżowaniu ulic Towarowa – Cielmicka w Tychach – w trakcie realizacji.

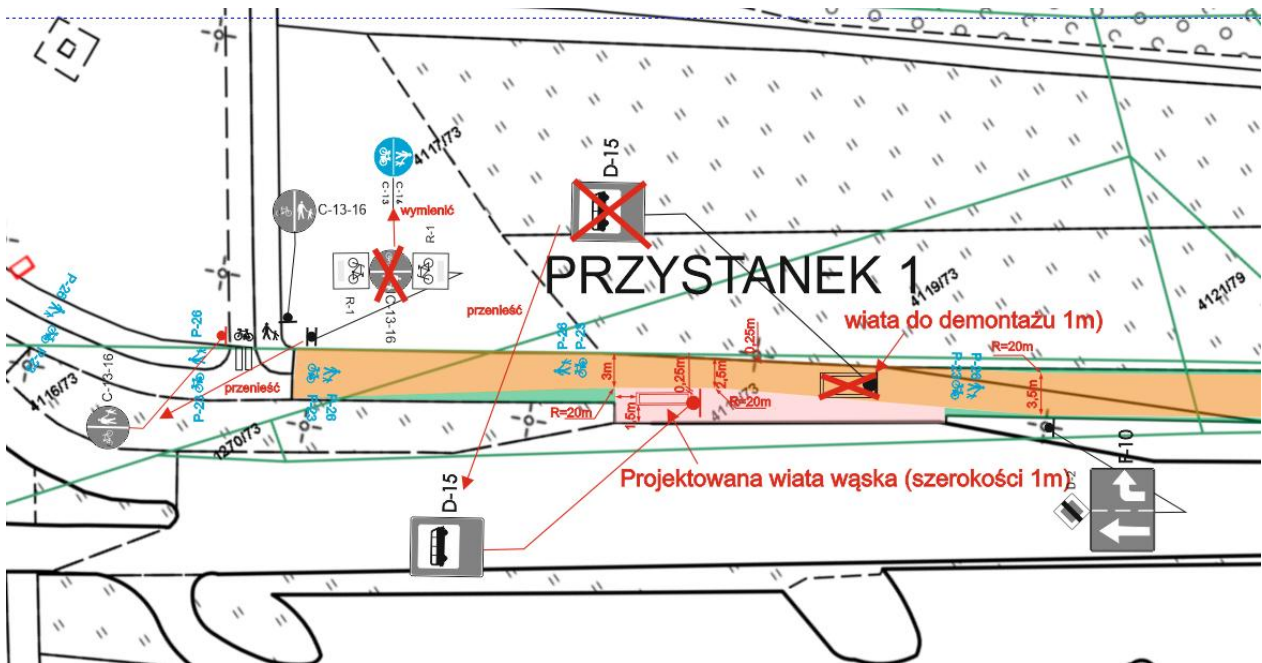
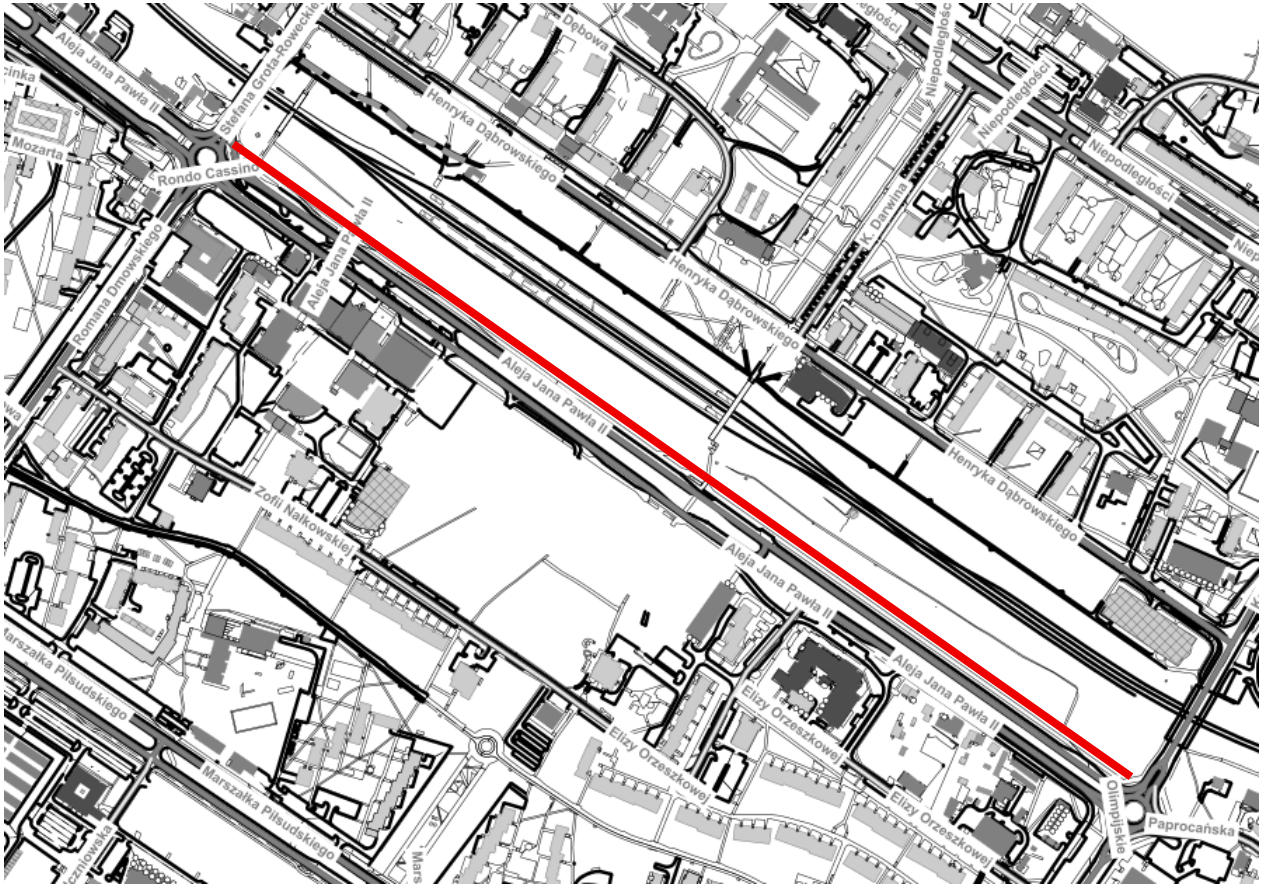


2. Zadania pozostałe

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

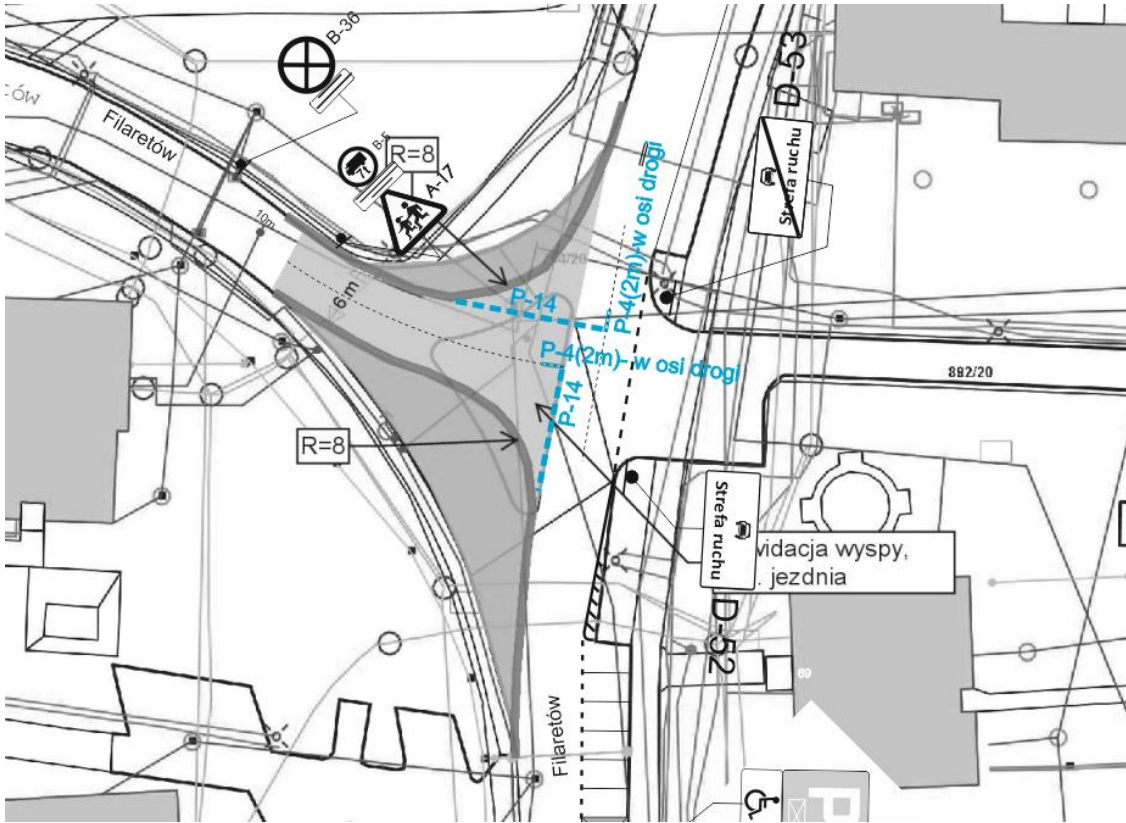


- Przebudowa ciągu pieszo rowerowego w al. Jana Pawła II.



Typowy rzut planowanego ciągu pieszo - rowerowego

- Remont skrzyżowania ul. Filaretów



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

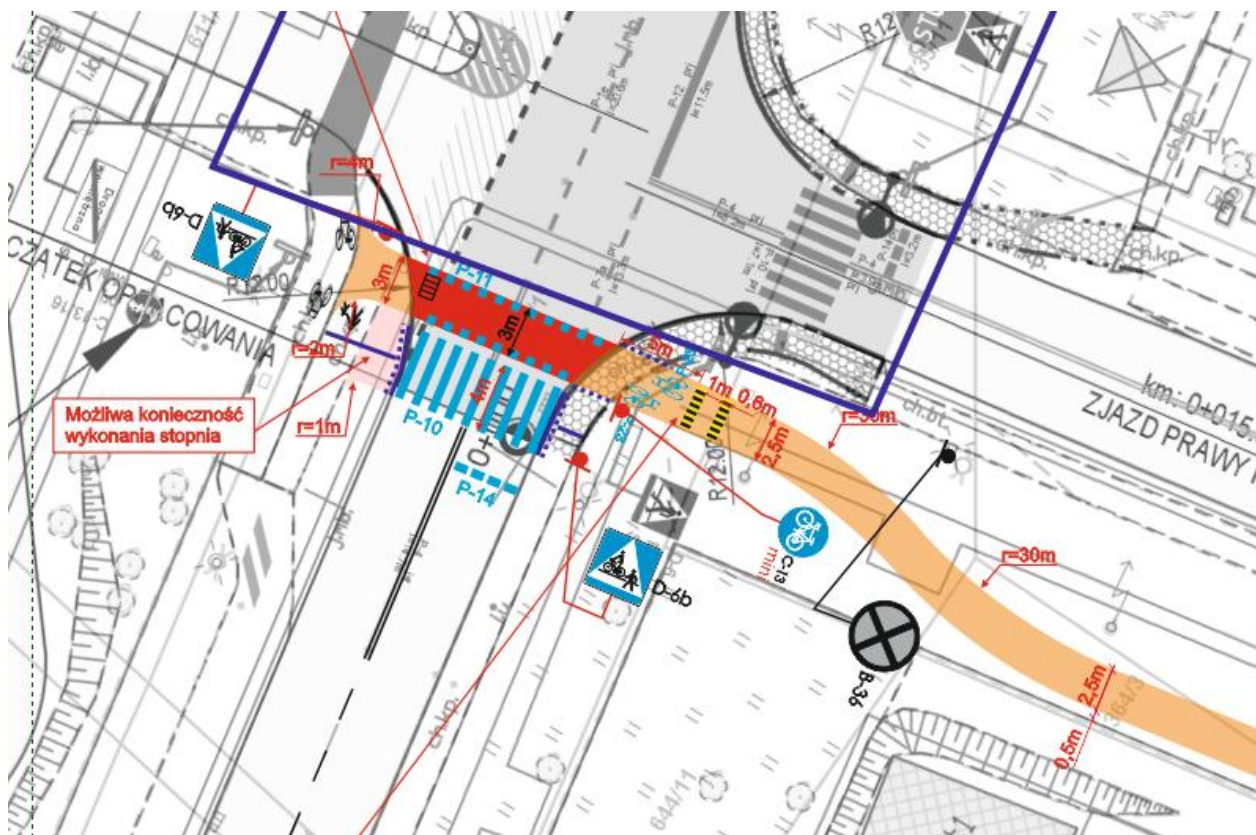
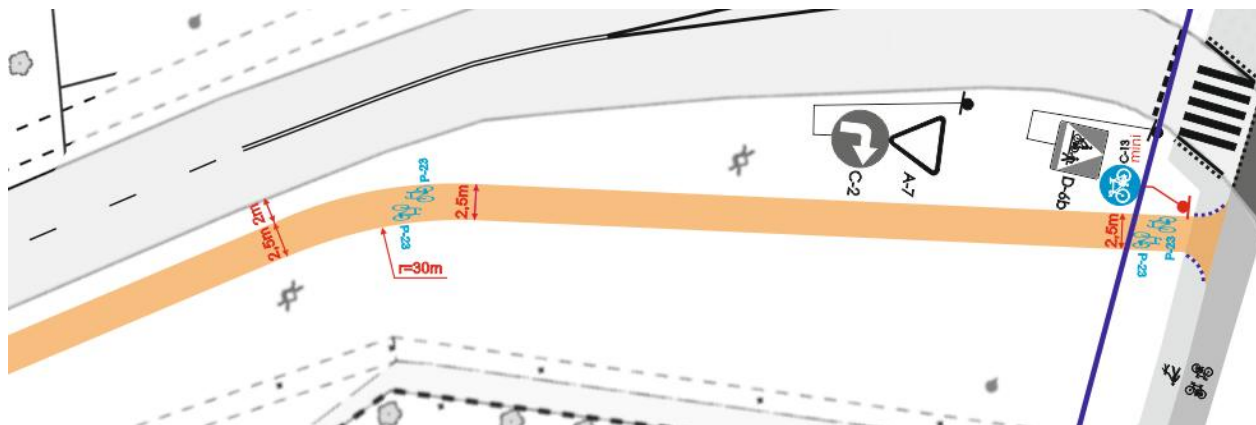




Typowy rzut planowego ciągu pieszo - rowerowego

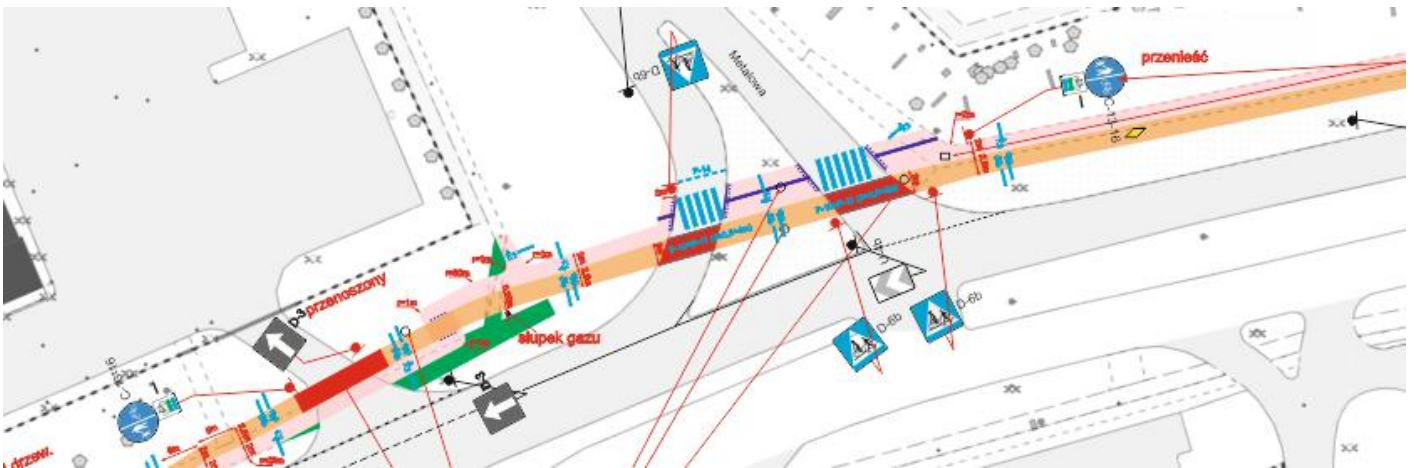
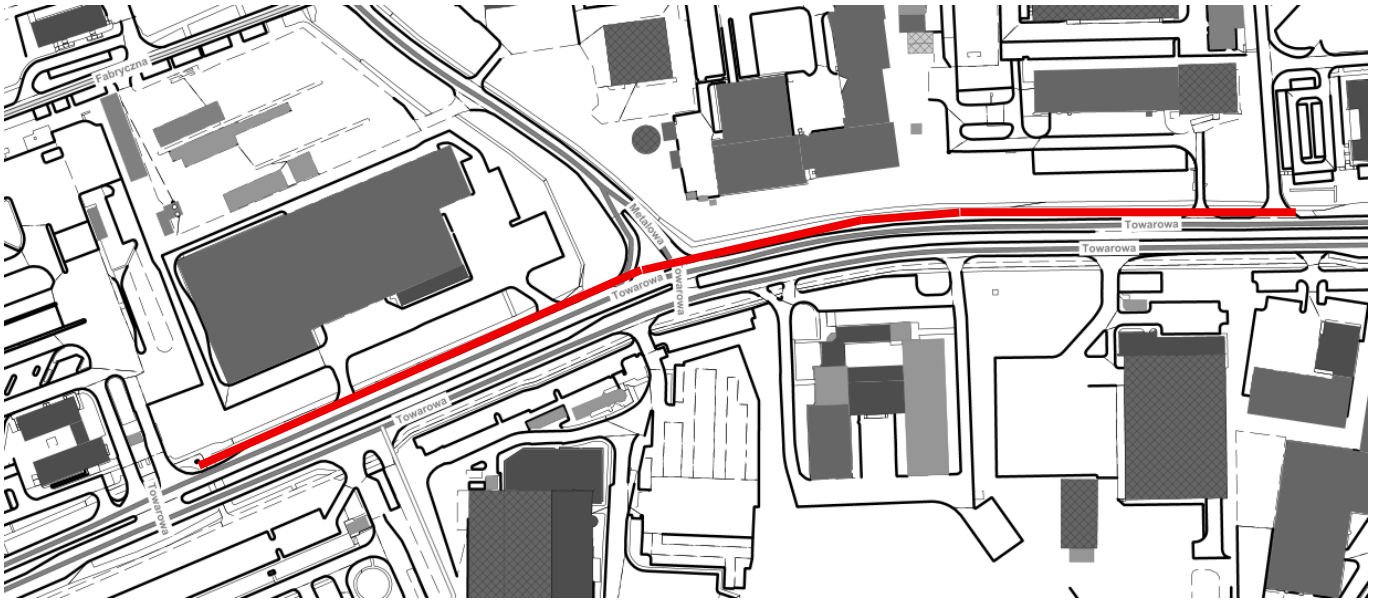
- Budowa drogi dla rowerów oraz przebudowa chodnika przy ul. Metalowej.





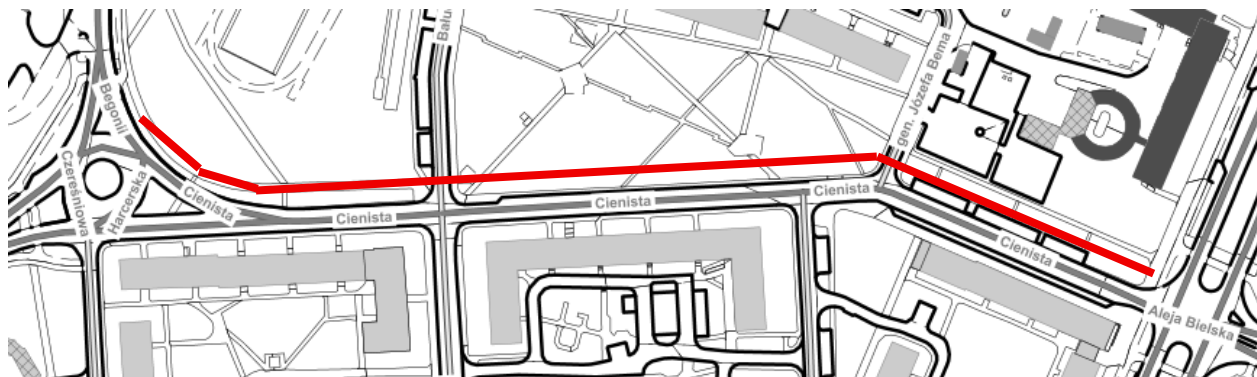
Typowy rzut planowanego ciągu rowerowego

- 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.

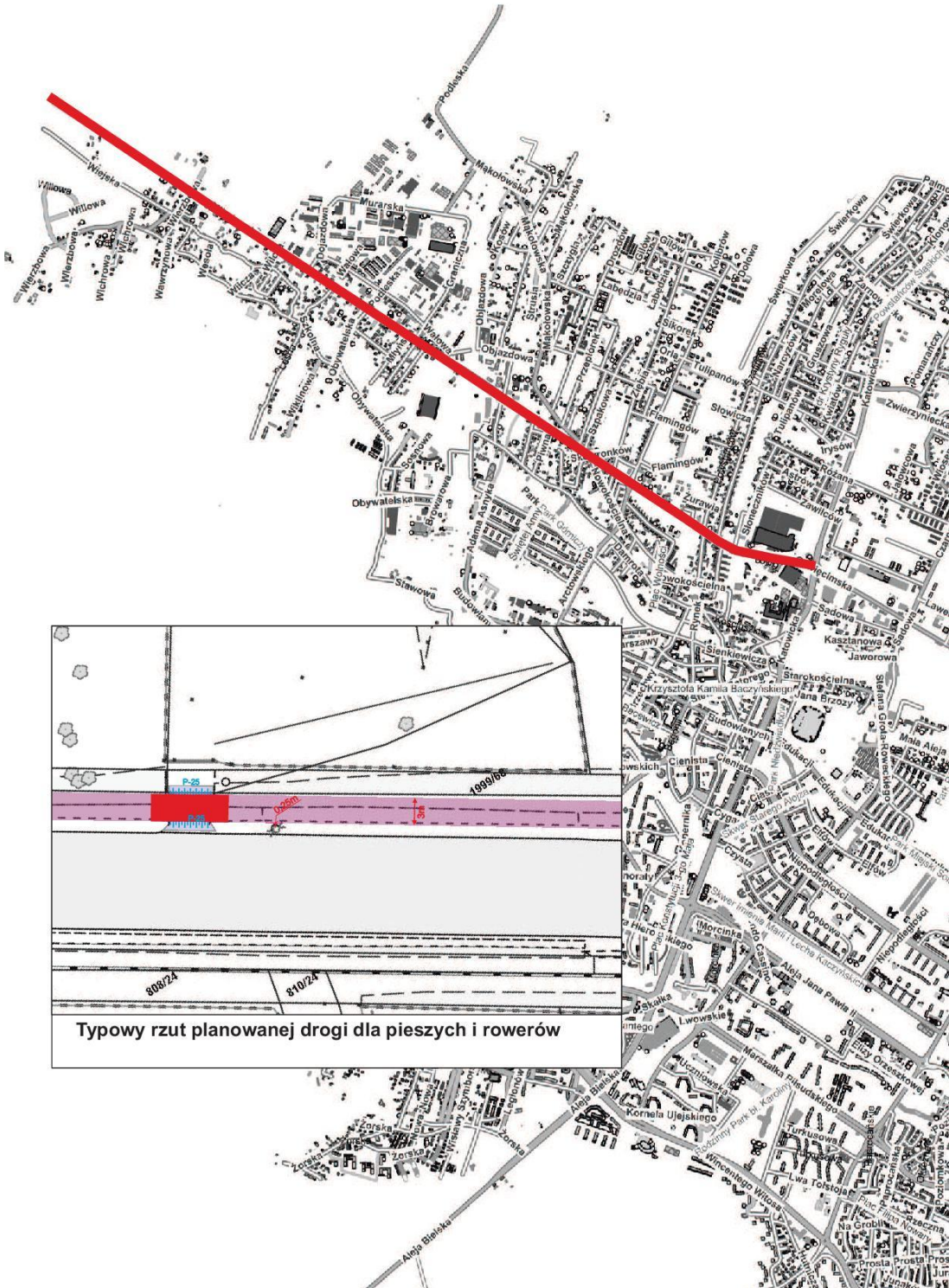


Typowy rzut planowanego ciągu pieszo - rowerowego

- 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

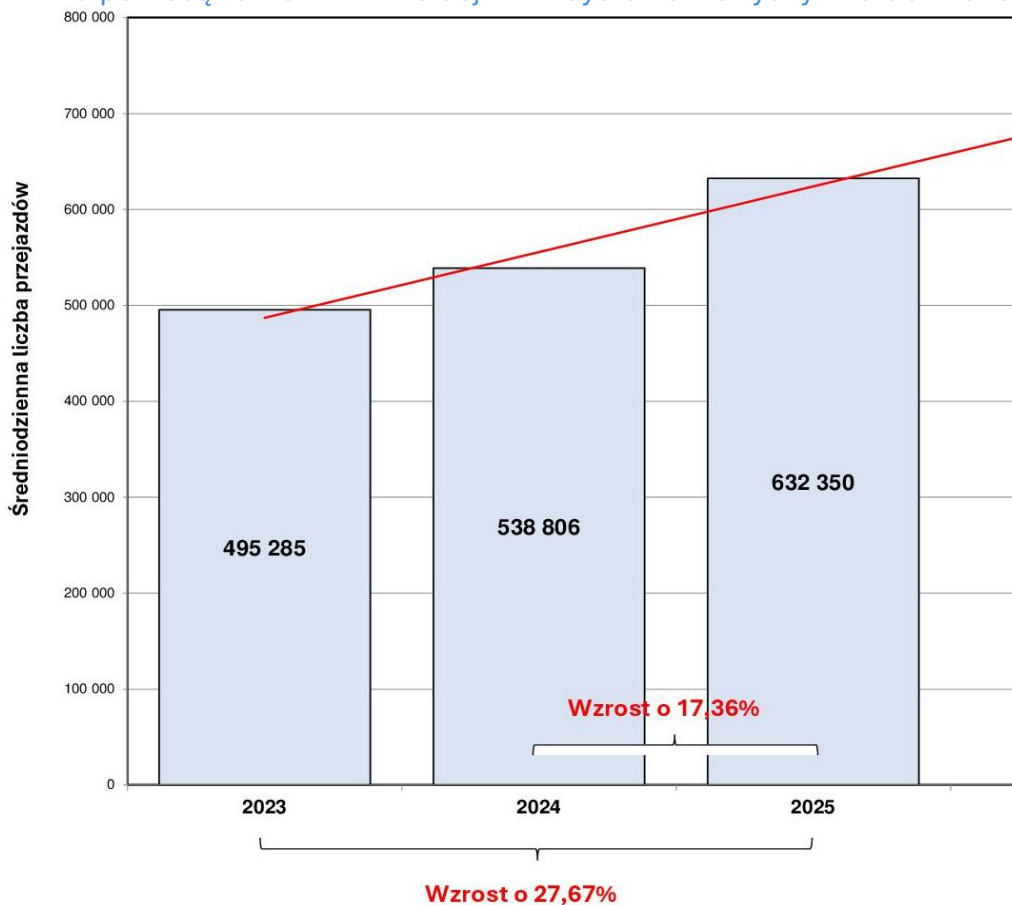
Analiza danych wykazuje wzrost liczby kolizji przy jednoczesnym **spadku liczby ofiar śmiertelnych oraz rannych (odpowiednio o 1 i o 3)**. Choć liczba wypadków z udziałem

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

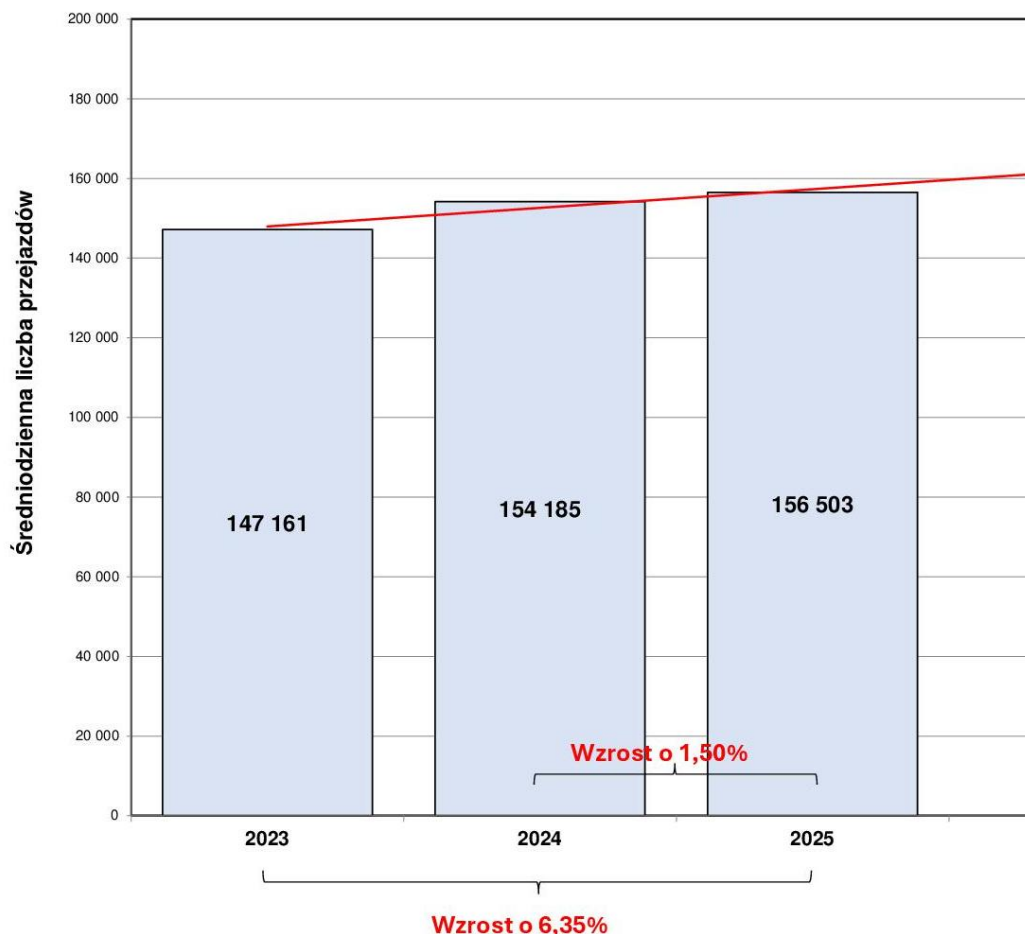
Warto zwrócić uwagę również na dane związane z liczbą zarejestrowanych aut oraz natężenia ruchu:

- **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.

ANALIZA STATYSTYCZNA Z PODSYSTEMÓW POMIAROWYCH ITS TYCHY WIM, AOPP, RL, PARKINGI

ROZNY ZA 2025 R.

WYCIĄG



TYCHY, Luty 2026 R

Spis treści

1	RAPORT [WIM]	3
1.1	Wszystkie pojazdy	4
1.2	Ciągniki Siodłowe.....	5
1.3	Przeważone ciągniki siodłowe.....	6
1.4	Wnioski.....	8
1.5	Zestawienie sporządził: Tomasz Szczot.....	8
2	RAPORT [RL]	9
2.1	ID-9 Mikołowska – Katowicka – Oświęcimska.....	11
2.2	ID_16 Katowicka – Grabowa	26
2.3	ID_29 Piłsudskiego – Paprocańska	34
2.4	WNIOSKI:	43
2.5	Sporządził: Jarosław Niemiec	44
3	RAPORT [AOPP]	45
3.1	Odcinek nr 1 Stoczniovców 70	46
3.2	Odcinek nr 2 Sikorskiego	47
3.3	Odcinek nr 3 Sikorskiego	49
3.4	Odcinek nr 4 Sikorskiego	51
3.5	Odcinek nr 6 Piłsudskiego	53
3.6	Odcinek nr 5 Tychy, Turyńska.....	54
3.7	WNIOSKI:	56
3.8	Sporządził: Wojciech Dobiczek	57
4	RAPORT [P]	58
4.1	Parking „P+R Edukacji/Wyszyńskiego”	58
4.2	Parking „Stadion-Edukacji”	59
4.3	Parking „Stadion - Starokościelna”	59
4.4	Parking „Urząd Miasta – B1”	60
4.5	Parking „Urząd Miasta – B2”	61
4.6	Parking „Urząd Miasta – B3”	62
4.7	Parking „MZUiM” ul. Budowlanych 59.....	63
4.8	Parking „Grota Roweckiego - H” Al. Niepodległości 33.....	63
4.9	Parking „Grota Roweckiego – G1” ul. Grota Roweckiego 42	64
4.10	Parking „Grota Roweckiego – G2” ul. Grota Roweckiego 61	65
4.11	Parking „Grota Roweckiego – G3” ul. Grota Roweckiego 56	65
4.12	Parking „Grota Roweckiego – G4” ul. Grota Roweckiego 51	66
4.13	Parking „P+R Lodowisko” ul. de Gaulle’a 2	67
4.14	Parking „P+R Dworzec PKP” ul. Dworcowa 1	68
4.15	Parking „MOSIR” ul. Sikorskiego - Paprocany	69
4.16	Parking „A. Kiss” ul. Sikorskiego - Paprocany	70
4.17	Parking „Nad jeziorem 1” ul. Nad Jeziorem - Zajezdnia	70
4.18	Parking „Nad jeziorem 2” ul. Nad Jeziorem - Gostyńka	71
4.19	Lokalizacja parkingów.....	73
4.20	Sporządził: Jakub Skrzypiec	73

1 RAPORT [WIM]

z przeprowadzonej analizy dotyczącej przejazdów przez miasto Tychy pojazdów, których DMC została przekroczona. Zestawienie roczne.

W styczniu 2025 roku przeprowadziłem analizę danych dotyczącą przejazdów przez teren miasta Tychy pojazdów przeważonych. Analiza dotyczyła okresu od 1 stycznia 2025 roku do 31 grudnia 2025 roku. Badanie przeprowadzono w oparciu o dane uzyskiwane z podsystemu preselekcji wagowej wykorzystującego technologię ważenia pojazdów w ruchu (WIM), wspomagającego wytypowanie przeciążonych pojazdów do szczegółowej kontroli. Jest to system pomiarowy, który służy do pomiaru nacisków osi oraz masy całkowitej pojazdów bez konieczności ich zatrzymywania. W Tychach elementy tego podsystemu usytuowane są na następujących lokalizacjach:

1. WIM 1: ul. Beskidzka kierunek Katowice (granica miasta, rejon osiedla Z),
2. WIM 2: ul. Beskidzka – rejon Czułowa, węzeł Kostuchna, kierunek Pszczyna,
3. WIM 3: ul. Warszawska (Wschodnia Obwodnica GOP) granica miasta, rejon łącznicy z DK 86,
4. WIM 4: ul. Mikołowska – granica miasta, przed ulicą Wierzbową kierunek Tychy,
5. WIM 5: ul. Turyńska – przed ulicą Samochodową w kierunku Tychy.

Na mapie poniżej zaprezentowano lokalizację wymienionych WIM. Ich usytuowanie na wlotach do miasta ma na celu zbieranie informacji służących do realizacji zadania zarządcy drogi, określonego w art. 20 pkt 13 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t. j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1693 z późn. zm.) tj. przeciwdziałaniu niszczeniu dróg przez ukierunkowywanie kontroli powołanych do tego służb.



Uzyskane dane zostały przedstawione w tabeli nr 1 z wyszczególnieniem ogólnej liczby przejazdów na danym kierunku wszystkich pojazdów, przejazdów wszystkich pojazdów przeważonych niezależnie od ich rodzaju i dopuszczalnej masy całkowitej oraz pojazdów przeważonych w klasie nr 9, której poruszanie się po drogach publicznych ma największy wpływ na ich degradację. W klasie nr 9 zgodnie z specyfiką TLS2019 i Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków

Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem

technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (t.j. Dz.U z 2001 r. poz. 2022 z późn. zm.) klasyfikowane są pojazdy, których DMC wynosi 40 ton dla zespołu pojazdów mających łącznie co najmniej 5 osi, 42 tony dla ciągnika siodłowego o dwóch osiach i naczepy o trzech osiach, uczestniczący w operacjach transportu intermodalnego oraz 44 tony dla ciągnika siodłowego o trzech osiach i naczepy o trzech osiach, uczestniczący w operacjach transportu intermodalnego.

1.1 Wszystkie pojazdy

W tabeli nr 1 przedstawiono wszystkie zarejestrowane w 2025 roku przejazdy odnotowane dla poszczególnych lokalizacji. Dane przedstawiono dodatkowo w interwale kwartalnym. W 2025 roku łącznie odnotowano 27.538.290 przejazdy wszystkich rodzajów samochodów.

Tabela nr 1.

Wszystkie przejazdy						
	I kwartał	II kwartał	III kwartał	IV kwartał	Roczna suma przejazdów WIM	Procentowy udział przejazdów WIM
WIM 1	1.849.309	2.022.994	2.057.085	1.345.102	7.275.390	26 %
WIM 2	2.180.659	2.411.400	2.371.621	1.907.978	8.871.658	32 %
WIM 3	1.095.424	1.095.014	1.092.684	897.604	4.180.726	15 %
WIM 4	821.144	902.368	1.712.134	652.180	4.087.826	15 %
WIM 5	798.098	877.419	853.985	593.188	3.122.690	12 %
Kwartałna suma przejazdów	6.744.634	7.309.195	8.087.509	5.396.052	27.538.290	
Procentowy udział przejazdów	24 %	27 %	29 %	20 %		100 %

Zestawienie w formie wykresu dotyczące danych zawartych w Tabeli nr 1:



Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem

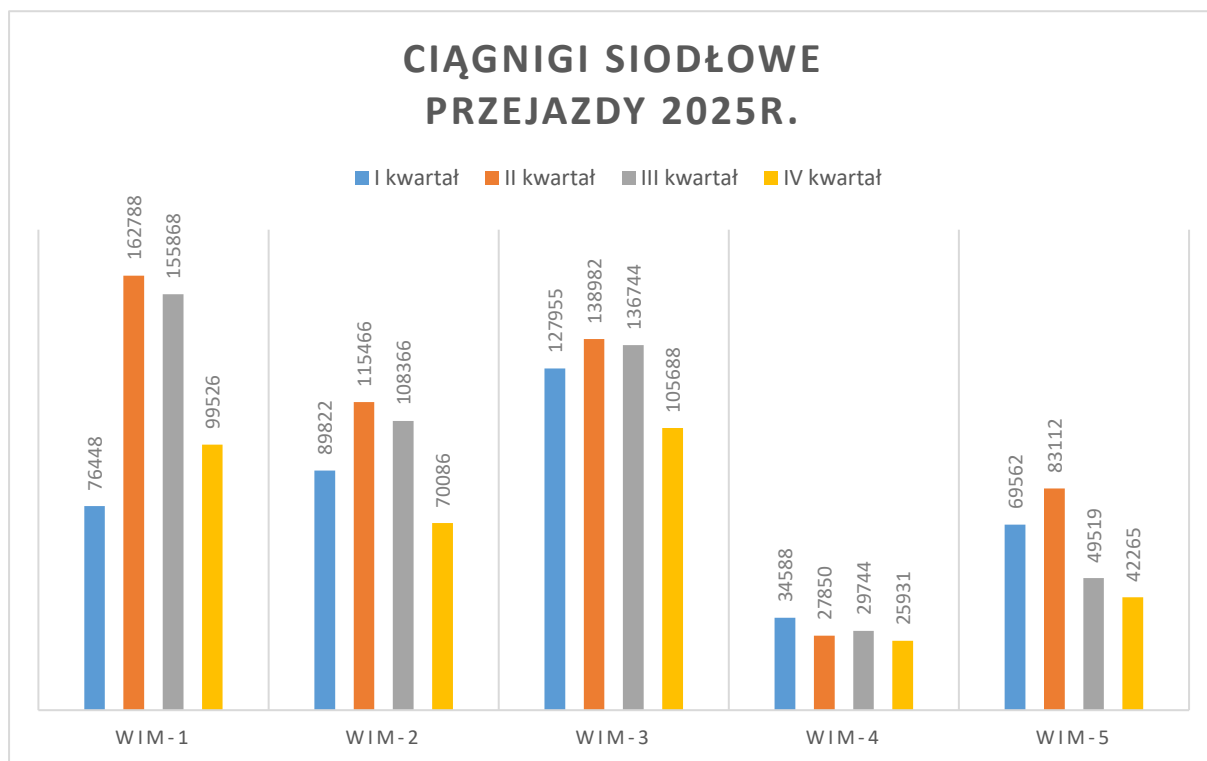
1.2 Ciągniki Siodłowe

W tabeli nr 2 przedstawiono wszystkie zarejestrowane w 2025 roku przejazdy pojazdów w klasie 9, tj. ciągniki siodłowe, odnotowane dla poszczególnych lokalizacji. Dane przedstawiono dodatkowo w interwale kwartalnym. W 2025 roku łącznie odnotowano 1.750.310 takie przejazdy.

Tabela nr 2.

Ciągniki siodłowe						
	I kwartał	II kwartał	III kwartał	IV kwartał	Roczna suma przejazdów WIM	Procentowy udział przejazdów WIM
WIM 1	76.448	162.788	155.868	99.526	496.630	28 %
WIM 2	89.822	115.466	108.366	70.086	383.740	22 %
WIM 3	127.955	138.982	136.744	105.688	509.369	29 %
WIM 4	34.588	27.850	29.744	25.931	118.113	7 %
WIM 5	69.562	83.112	49.519	42.265	244.458	14%
Kwartałna suma przejazdów	398.375	528.198	480.241	343.496	1.750.310	
Procentowy udział przejazdów	23 %	30 %	27 %	20 %		100%

Zestawienie w formie wykresu dotyczące danych zawartych w Tabeli nr 2:



Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem

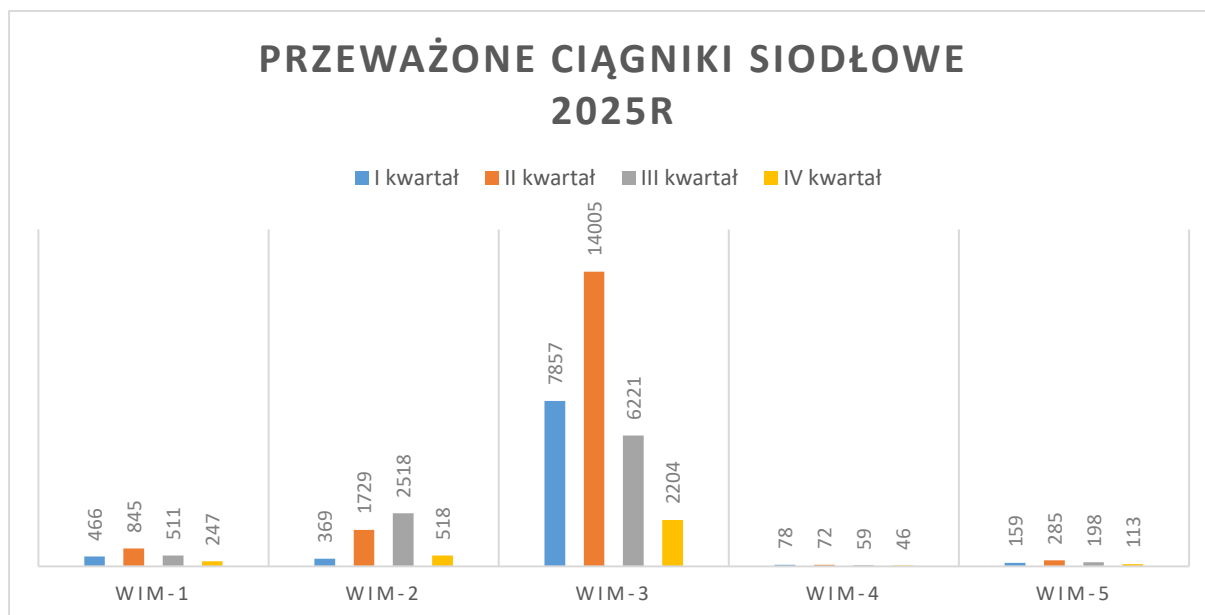
1.3 Przeważone ciągniki siodłowe

W tabeli nr 3 przedstawiono wszystkie zarejestrowane w 2025 roku przejazdy pojazdów w klasie 9, tj. ciągniki siodłowe, odnotowane dla poszczególnych lokalizacji, które zostały zidentyfikowane jako pojazdy przeciążone. Dane przedstawiono dodatkowo w interwale kwartalnym. W 2025 roku łącznie odnotowano 38.500 takich przejazdów.

Tabela nr 3.

Przeważone ciągniki siodłowe						
	I kwartał	II kwartał	III kwartał	IV kwartał	Roczna suma przejazdów WIM	Procentowy udział przejazdów WIM
WIM 1	466	845	511	247	2.069	5,5 %
WIM 2	369	1.729	2.518	518	5.134	13,5 %
WIM 3	7.857	14.005	6.221	2.204	30.287	78 %
WIM 4	78	72	59	46	255	1 %
WIM 5	159	285	198	113	755	2 %
Kwartalna suma przejazdów	8.929	16.936	9.507	3.128	38.500	
Procentowy udział przejazdów	23 %	44 %	25 %	8 %		100%

Zestawienie w formie wykresu dotyczące danych zawartych w Tabeli nr 3:



Zestawienie porównawcze 2024 i 2025 roku

Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem

2024 rok	2025 rok	Zmiana ilość	Różnica procentowa
Ilość przejazdów ogółem.			
28.828.777	27.538.290	- 1.290.487	- 4,5 %
WIM 1			
7.873.852	7.275.390	- 598.462	- 7,6 %
WIM 2			
9.630.056	8.871.658	- 758.398	- 7,8 %
WIM 3			
4.281.360	4.180.726	- 4.180.726	- 2,3 %
WIM 4			
3.543.362	4.087.826	+ 544.464	+ 15,3 %
WIM 5			
3.500.147	3.122.690	-377.457	- 10,7 %
Ilość przejazdów klasa 9 (ciągniki siodłowe) ogółem			
2.034.098	1.750.310	- 283.788	- 14 %
WIM 1			
532.406	496.630	-35.776	- 6,7 %
WIM 2			
476.228	383.740	-92.548	-19,4 %
WIM 3			
507.729	509.369	+ 1.640	+ 0,3 %
WIM 4			
179.126	118.113	- 61.013	- 34 %
WIM 5			
338.609	244.458	-94.151	- 27,8 %

2024 rok	2025 rok	Zmiana ilości	Różnica procentowa
Ilość przejazdów klasa 9 (ciągniki siodłowe) przekroczone DMC.			
24.901	38.500	+ 13.599	54,6 %
WIM 1			
2.380	2.069	- 311	- 13 %
WIM 2			
1.918	5.134	+ 3.216	+ 167 %
WIM 3			
18.466	30.287	+ 11.821	+ 64 %
WIM 4			
699	255	- 444	- 63,5 %
WIM 5			
1.438	755	-683	- 47,5 %

1.4 Wnioski.

Z zestawienia wynika, że w okresie 2025 roku na drogach krajowych leżących w granicach administracyjnych Tychów odnotowano ponad 27,5 miliona przejazdów różnych samochodów. Najwięcej tych przejazdów odnotowano na trasie DK1/DK86 Katowice do i z Bielska. Jest to ilość nieco niższa, ale porównywalna w stosunku rok do roku. Jednocześnie w tym roku 2025 odnotowano 1.750.310 przejazdów samochodów identyfikowanych jako ciągnik siodłowy. W tym wypadku jest to również ilość niższa o blisko 300 tysięcy do liczby przejazdów tych pojazdów w roku poprzedzającym.

Jednocześnie zauważono wzrost liczby przejazdów pojazdów klasy 9 (ciągnik siodłowy) identyfikowanych jako pojazdy przeważone. Wzrost ten wyraża się ilością 13.599 takich przejazdów co stanowi różnicę w wysokości 54,6 %.

Zestawienie sporządzam celem wykorzystania służbowego.

1.5 Zestawienie sporządził: Tomasz Szczot.

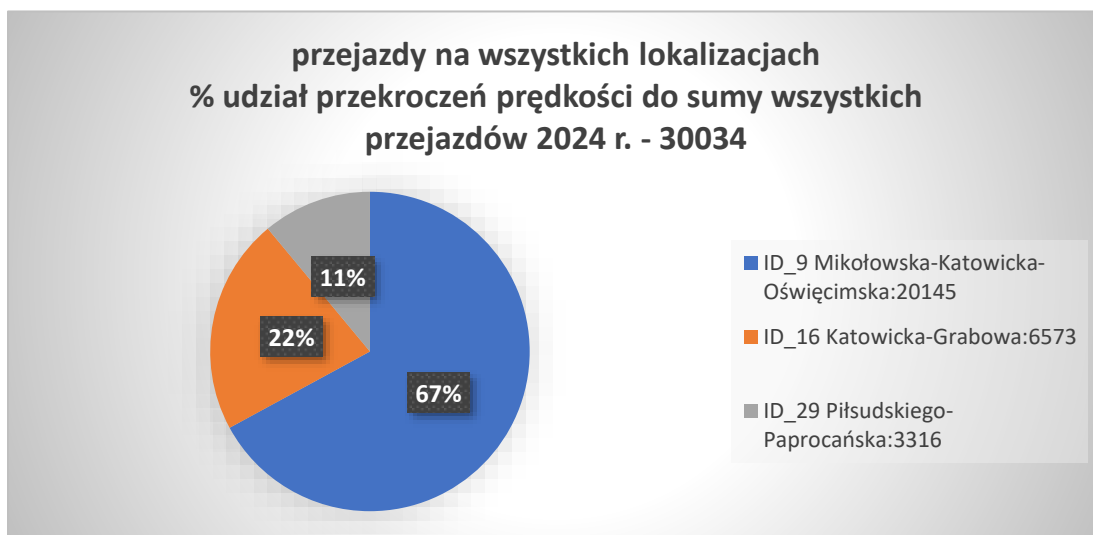
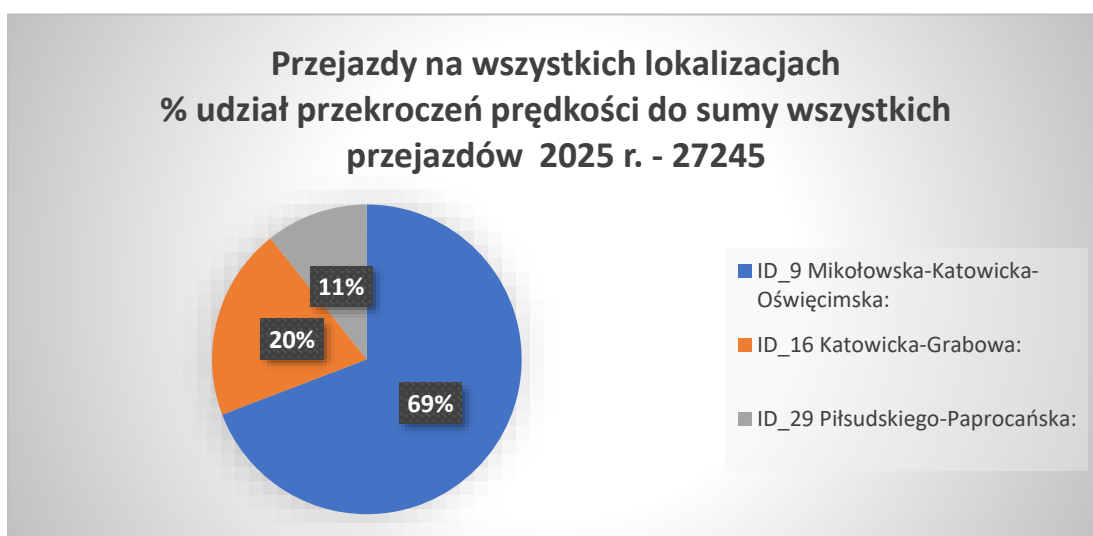
2 RAPORT [RL]

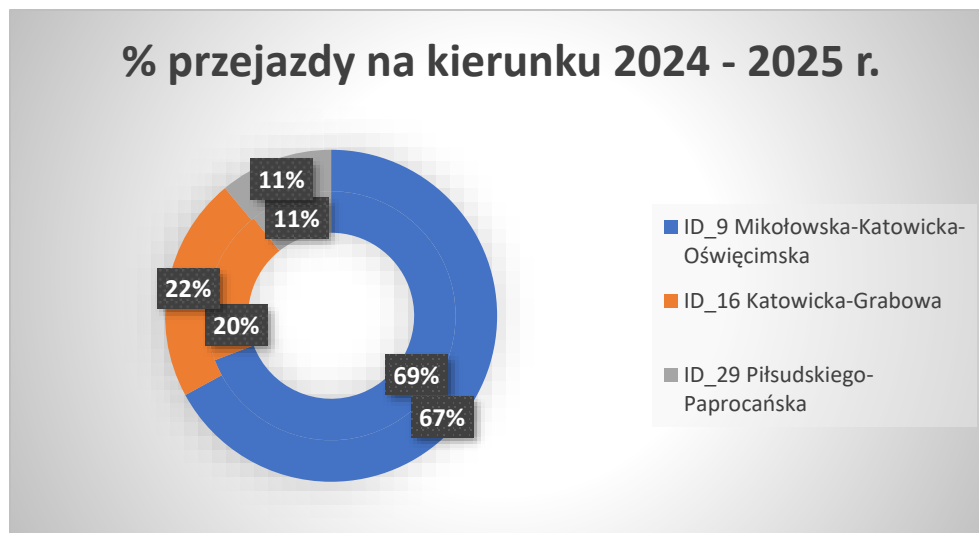
z analizy danych z podsystemu rejestracji wjazdu na czerwonym świetle za rok 2025

W dniach 14 – 26 stycznia 2026 r. dokonano analizy rejestracji wjazdu na czerwonym świetle z podsystemu NeuroCar RedLight na skrzyżowaniach objętych tym podsystemem w ramach ITS Tychy tj.:

1. Mikołowska – Katowicka - Oświęcimska (ID-9),
2. Katowicka – Grabowa (ID-16),
3. Piłsudskiego – Paprocańska (ID-29).

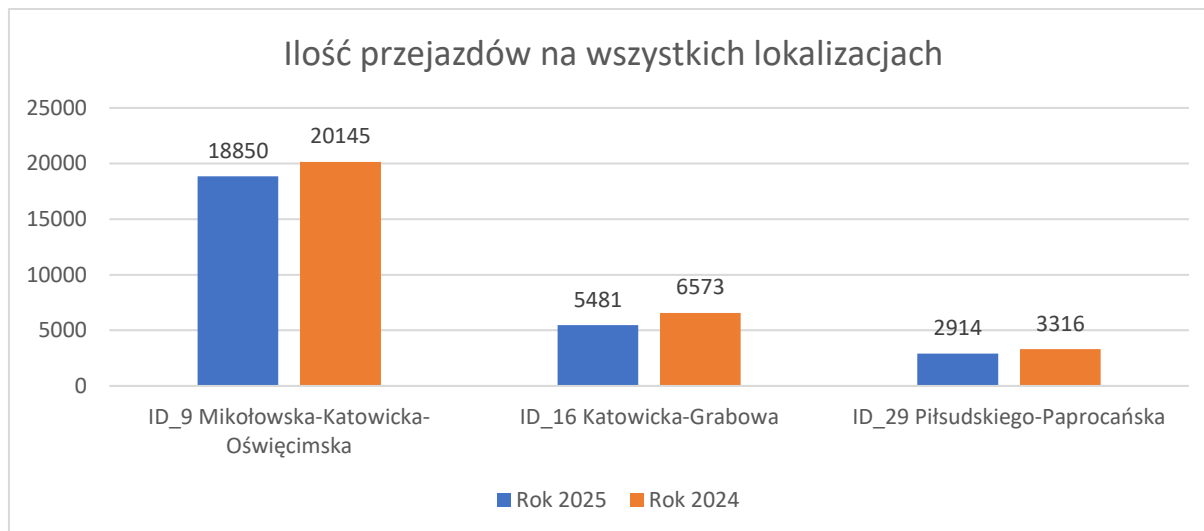
Analizą został objęty okres od 01.01.2025 r. do 31.12.2025 r. Na podstawie danych statystycznych zgromadzonych w systemie ustalono co następuje:



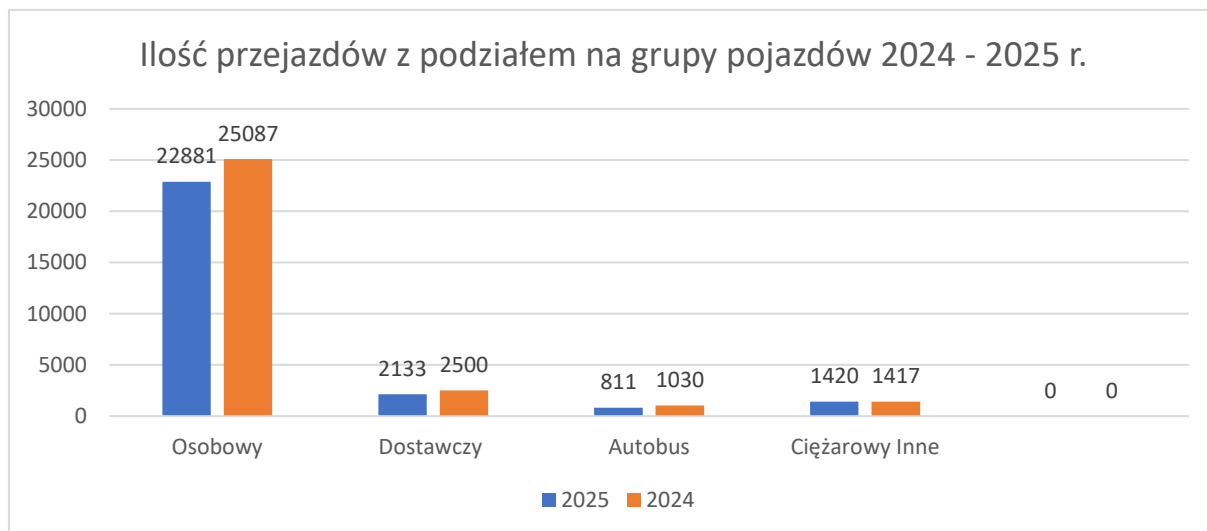
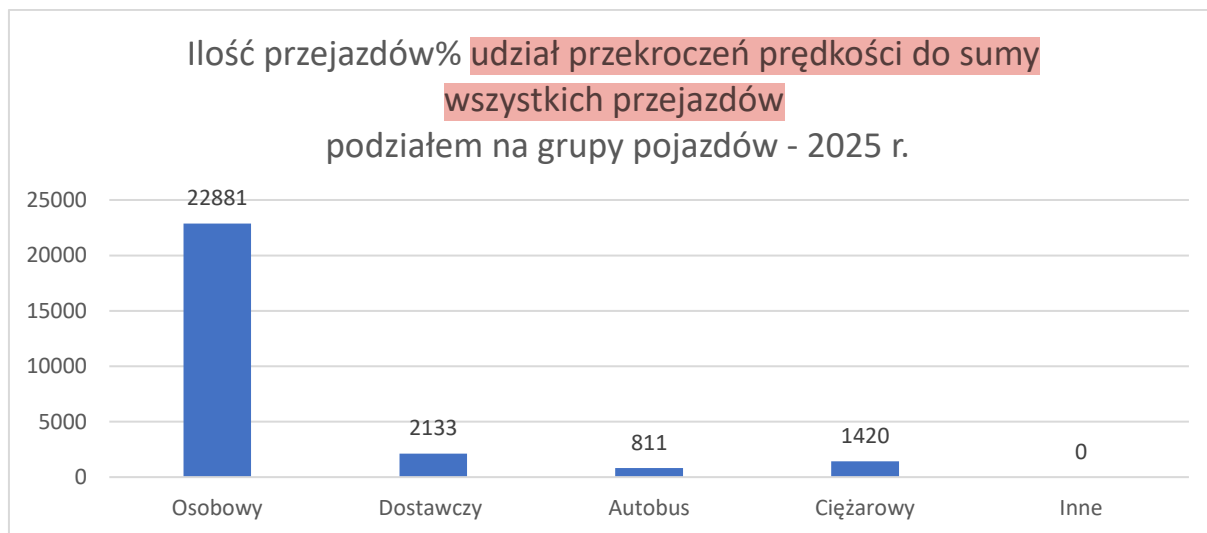


Skrzyżowanie	Rok 2024	Rok 2025	Wzrost/Spadek	Wzrost/Spadek %
ID9	20145	18580	-1565	-7,77%
ID16	6573	5481	-1092	-16,61%
ID29	3316	2914	-402	-12,12%

Zdecydowanie najbardziej zagrożonym miejscem naruszeniem zakazu wjazdu za sygnalizator nadający sygnał czerwony pozostaje skrzyżowanie ul. Mikołowska – Katowicka -Oświęcimska – 69% przypadków (analogicznie do sytuacji stwierdzonej w 2024 r. – 67%).



Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem



Poniżej przedstawiono statystyki dla poszczególnych skrzyżowań objętych działaniem podsystemu.

2.1 ID-9 Mikołowska – Katowicka – Oświęcimska

miało miejsce łącznie 18850 przypadków wjazdów na skrzyżowanie przy nadawanym czerwonym sygnale świetlnym, co daje średnio 52 naruszenia każdego dnia.

Dzień	I Kwartał	II Kwartał	III Kwartał	IV Kwartał	Rok 2025
Poniedziałek	653	788	753	751	2945
Wtorek	701	929	927	762	3319
Środa	753	960	804	806	3323
Czwartek	726	787	802	775	3090
Piątek	720	836	780	752	3088
Sobota	383	433	496	414	1726
Niedziela	236	391	408	324	1359
Suma	4172	5124	4970	4584	18850

Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem

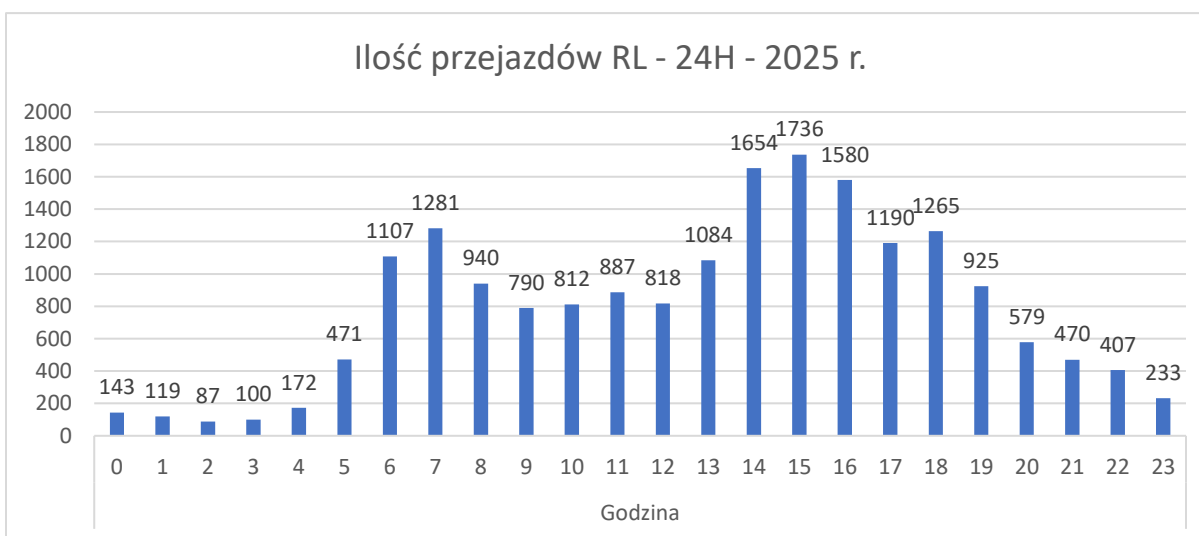
W poszczególnych dniach tygodnia sytuacja przedstawiała się następująco:

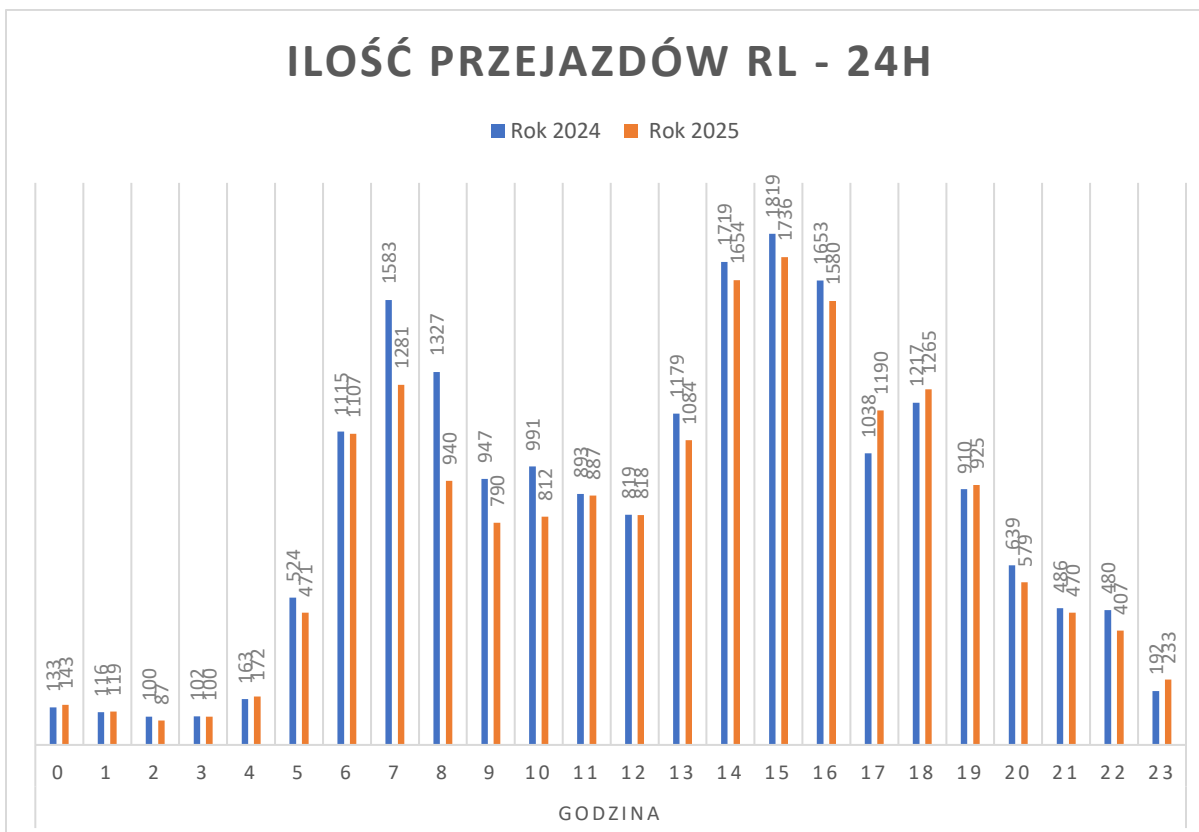
Dzień	I Kwartał	II Kwartał	III Kwartał	IV Kwartał	Rok 2024
Poniedziałek	751	920	791	881	3343
Wtorek	792	1037	707	1102	3638
Środa	734	964	737	985	3420
Czwartek	779	949	690	1125	3543
Piątek	765	915	743	875	3298
Sobota	363	426	370	509	1668
Niedziela	308	357	270	300	1235
Suma	4492	5568	4308	5777	20145

Dzień	Rok 2024	Rok 2025	Wzrost/Spadek	Wzrost/Spadek %
Poniedziałek	3343	2945	-398	-11,91%
Wtorek	3638	3319	-319	-8,77%
Środa	3420	3323	-97	-2,84%
Czwartek	3543	3090	-453	-12,79%
Piątek	3298	3088	-210	-6,37%
Sobota	1668	1726	+58	+3,48%
Niedziela	1235	1359	+124	+10,04%
Suma	20145	18850	-1295	-6,43%

Najwięcej naruszeń w 2025 r. odnotowano w środy i wtorki – odpowiednio 3323, 3319 przypadków tj. 17,63% i 17,61%, choć w pozostałe dni robocze liczba przejazdów na czerwonym świetle również przekroczyła znacznie ponad 2900 przypadków. Średnio w najbardziej zagrożonym dniu tj. w każdą środę 2025 roku odnotowano 64 przypadki.

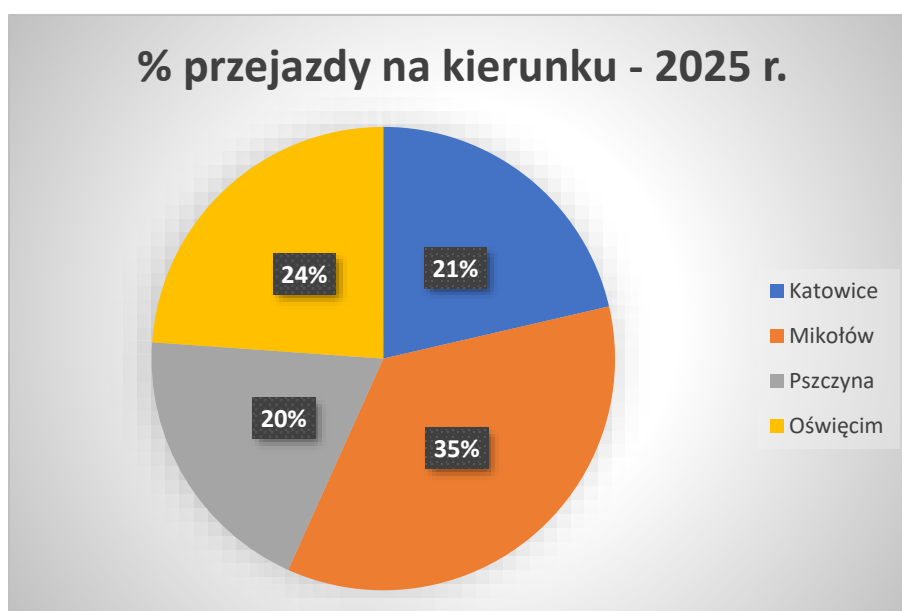
Godzinowy rozkład przejazdów w ciągu doby zaprezentowano na poniższych wykresach:

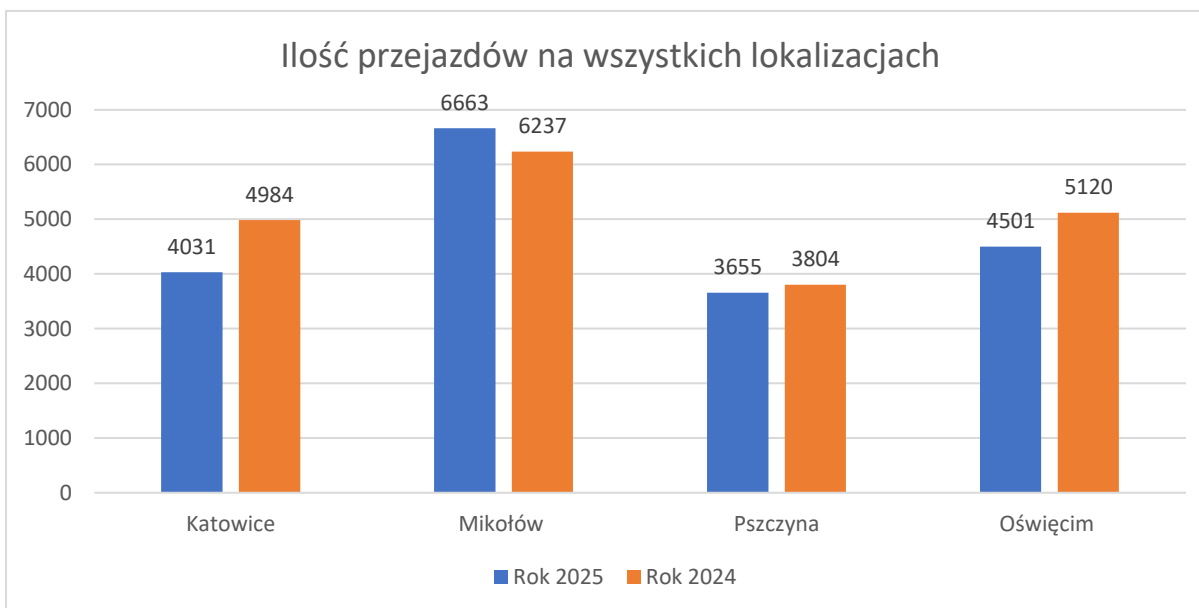
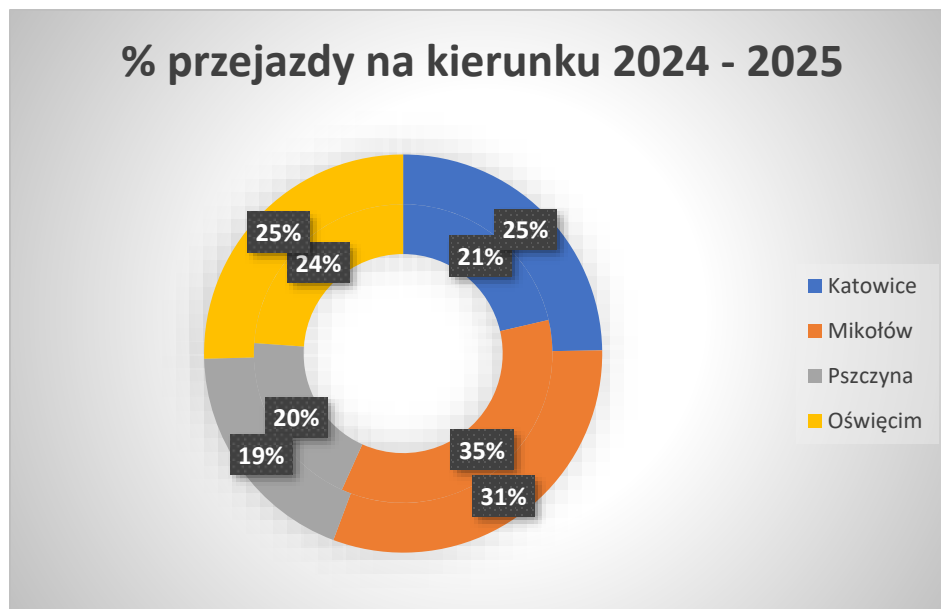




Najczęściej do przejazdu na czerwonym świetle dochodzi na tym skrzyżowaniu w godzinach porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego w godzinach 6:00-8:00 – łącznie 3328 przypadków, 17,66% i w godzinach 13:00 – 18:00 – łącznie 8509 przypadków, tj. 45,14%.

Szczegółowa analiza danych dla poszczególnych kierunków ruchu pojazdów wykazała, że w 2025 roku odnotowano na tym skrzyżowaniu:





Najczęściej w roku 2025 r. do przejazdu na czerwonym świetle dochodzi na kierunku Mikołów.

Analiza dla poszczególnych kierunków ruchu

2.1.1 Kierunek Katowice – 4031 (2024 r. – 4984)

Dzień	I Kwartał	II Kwartał	III Kwartał	IV Kwartał	Rok 2025
Poniedziałek	155	190	143	134	622
Wtorek	174	227	228	149	778
Środa	148	242	168	152	710
Czwartek	161	194	191	147	693
Piątek	190	203	177	145	715
Sobota	75	74	66	73	288

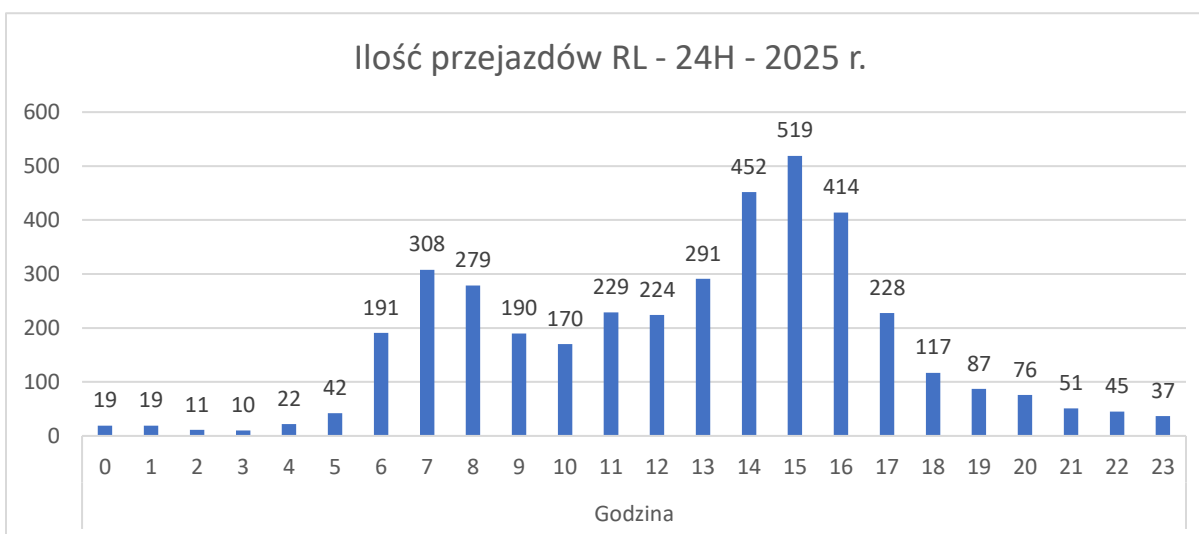
Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem

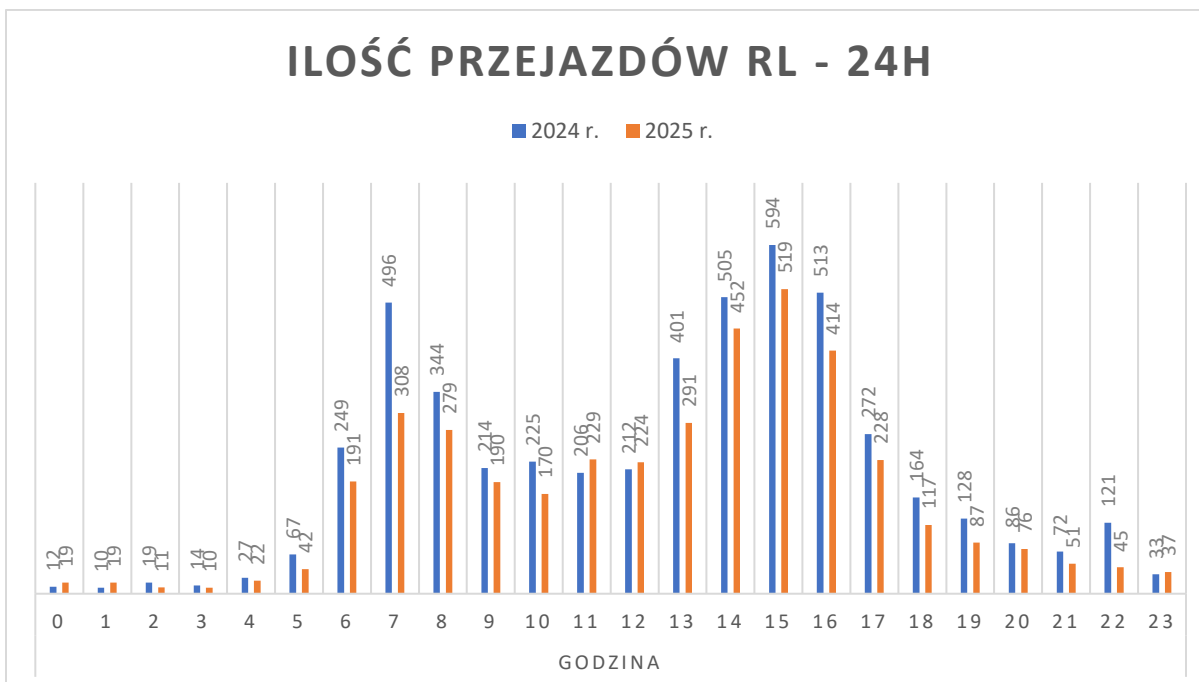
Dzień	I Kwartał	II Kwartał	III Kwartał	IV Kwartał	Rok 2025
Niedziela	33	91	46	55	225
Suma	936	1221	1019	855	4031

Dzień	I Kwartał	II Kwartał	III Kwartał	IV Kwartał	Rok 2024
Poniedziałek	173	217	287	227	904
Wtorek	184	246	187	249	866
Środa	177	249	229	261	916
Czwartek	181	217	232	279	909
Piątek	175	228	242	194	839
Sobota	77	83	78	99	337
Niedziela	54	49	56	54	213
Suma	1021	1289	1311	1363	4984

Dzień	Rok 2024	Rok 2025	Wzrost/Spadek	Wzrost/Spadek %
Poniedziałek	904	622	-282	-31,19%
Wtorek	866	778	-88	-10,16%
Środa	916	710	-206	-22,49%
Czwartek	909	693	-216	-23,76%
Piątek	839	715	-124	-14,78%
Sobota	337	288	-49	-14,54%
Niedziela	213	225	+12	+5,63%
Suma	4984	4031	-953	-19,12%

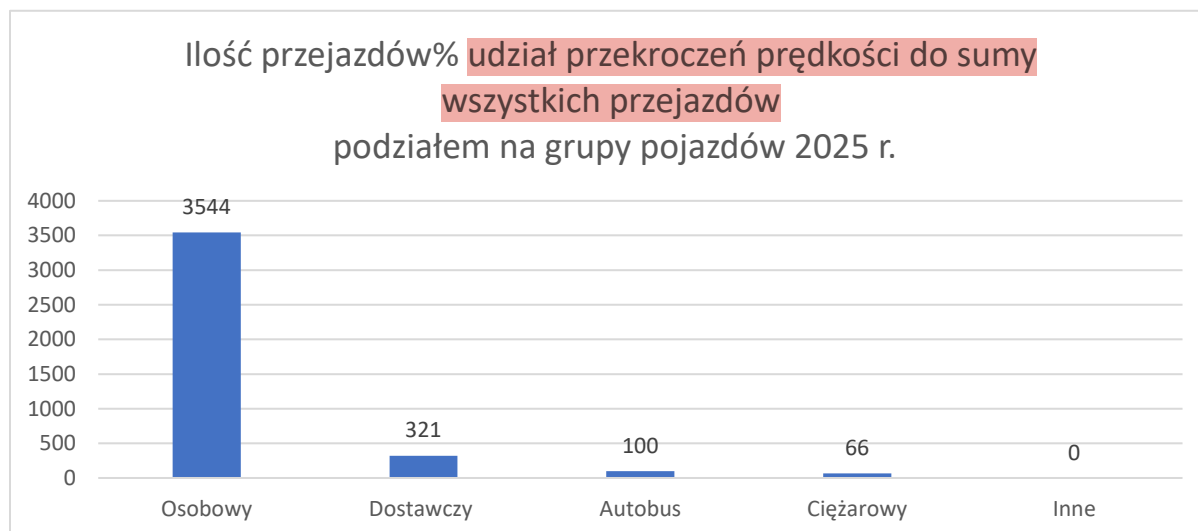
Godzinowy rozkład przejazdów w ciągu doby zaprezentowano na poniższych wykresach:



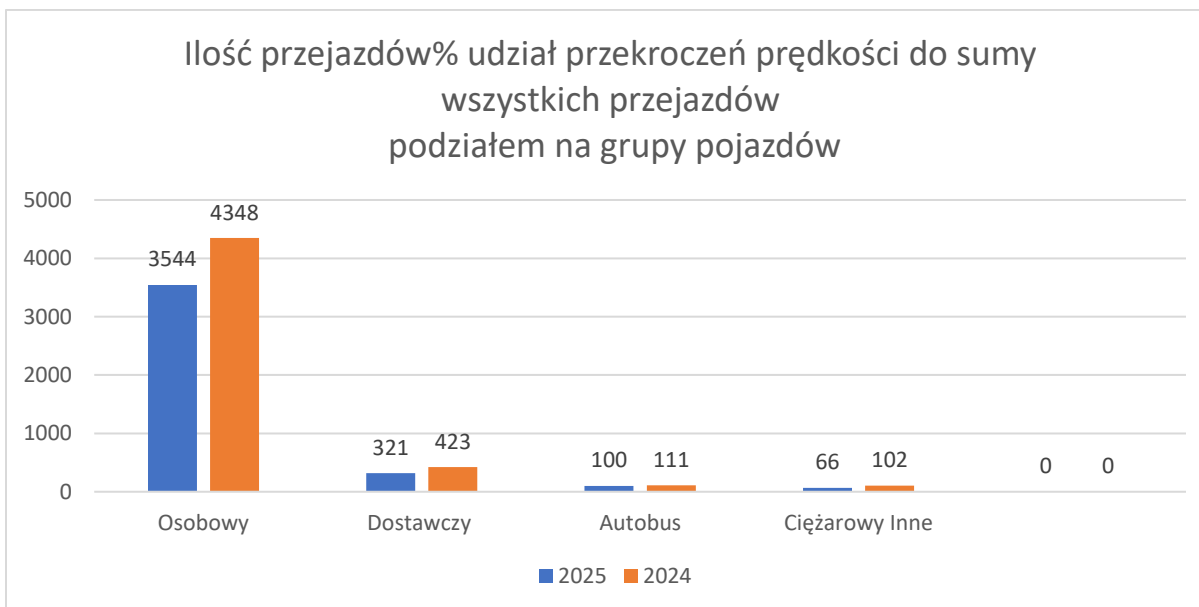


Kierujący przejeżdżający przy czerwonym świetle przez skrzyżowanie w kierunku Katowic najczęściej dokonywali tego we wtorek i piątek (odpowiednio 19,30% i 17,74% przypadków), w szczególności w godzinach charakterystycznych dla całego skrzyżowania tj. 6:00 – 8:00 – łącznie 778 razy tj. 19,3% przejazdów i w godzinach 14:00 – 16:00 – łącznie 1385 razy tj. 34,36% w tym kierunku. Zauważyć należy, że w najbardziej zagrożonym dniu średnio w każdy wtorek odnotowuje się 14 takich przejazdów.

Najwyższa prędkość najazdowa za sygnalizator przy czerwonym świetle na w/w kierunku: 85,7 km/h.



Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem



2.1.2 Kierunek Mikołów – 6663 (2024 r. – 6237)

Dzień	I Kwartał	II Kwartał	III Kwartał	IV Kwartał	Rok 2025
Poniedziałek	168	280	319	242	1009
Wtorek	200	339	348	247	1134
Środa	245	337	318	263	1163
Czwartek	183	247	321	249	1000
Piątek	190	283	310	220	1003
Sobota	135	206	247	169	757
Niedziela	98	168	211	120	597
Suma	1219	1860	2074	1510	6663

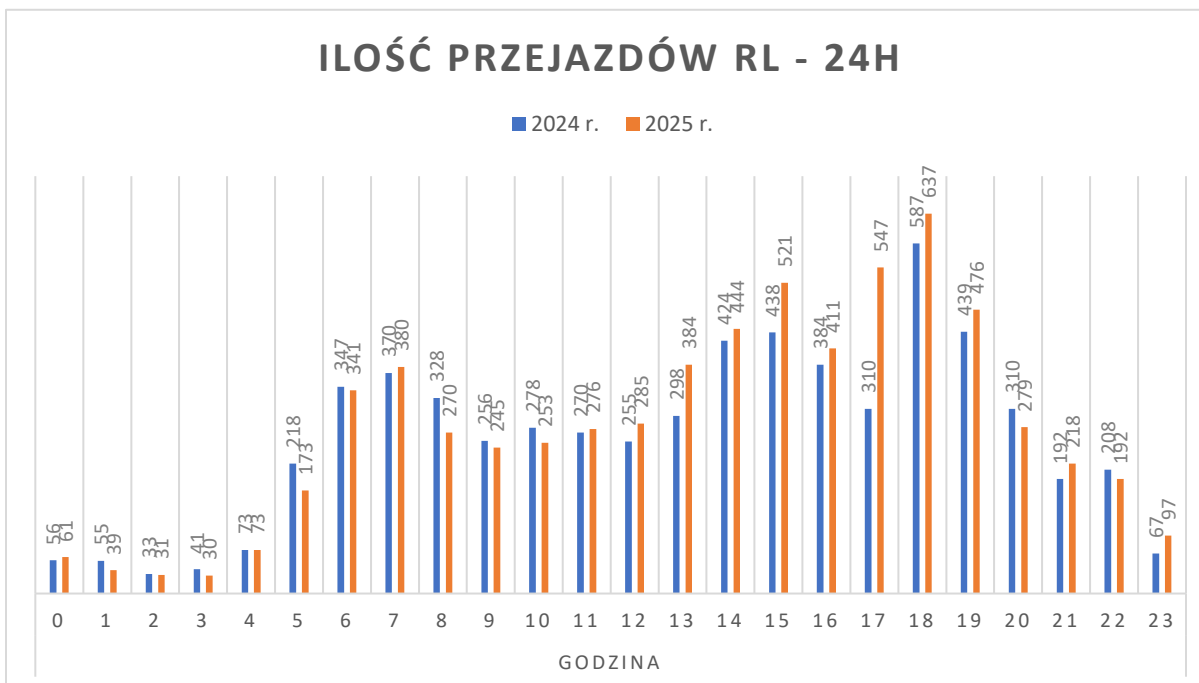
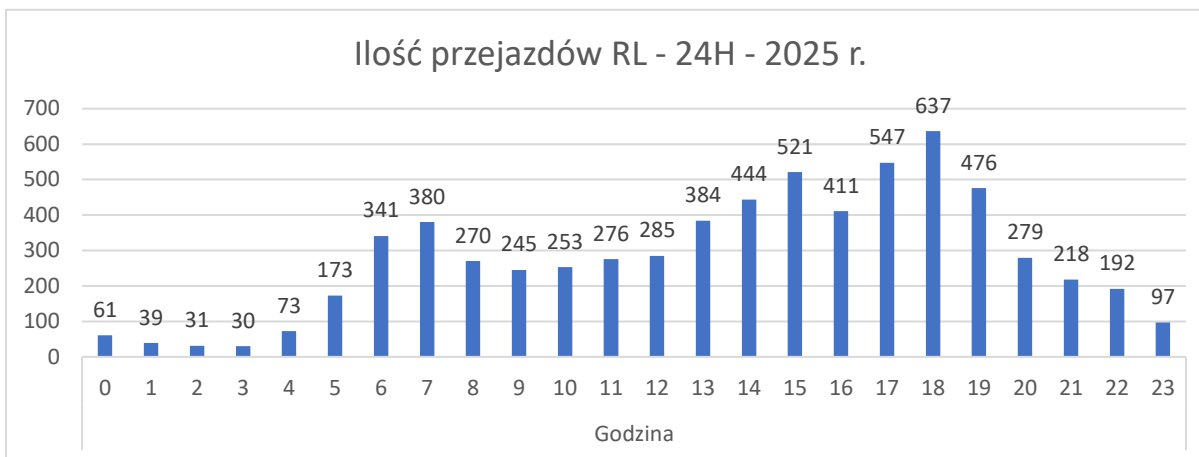
Dzień	I Kwartał	II Kwartał	III Kwartał	IV Kwartał	Rok 2024
Poniedziałek	195	275	275	242	987
Wtorek	228	277	300	339	1144
Środa	206	246	286	257	995
Czwartek	192	273	276	277	1018
Piątek	196	232	317	274	1019
Sobota	108	161	182	162	613
Niedziela	83	136	129	113	461
Suma	1208	1600	1765	1664	6237

Dzień	Rok 2024	Rok 2025	Wzrost/Spadek	Wzrost/Spadek %
Poniedziałek	987	1009	+22	+2,23%
Wtorek	1144	1134	-10	-0,87%
Środa	995	1163	+168	+16,88%
Czwartek	1018	1000	-18	-1,77%

Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem

Dzień	Rok 2024	Rok 2025	Wzrost/Spadek	Wzrost/Spadek %
Piątek	1019	1003	-16	-1,57%
Sobota	613	757	+144	+23,49%
Niedziela	461	597	+136	+29,50%
Suma	6237	6663	426	6,83%

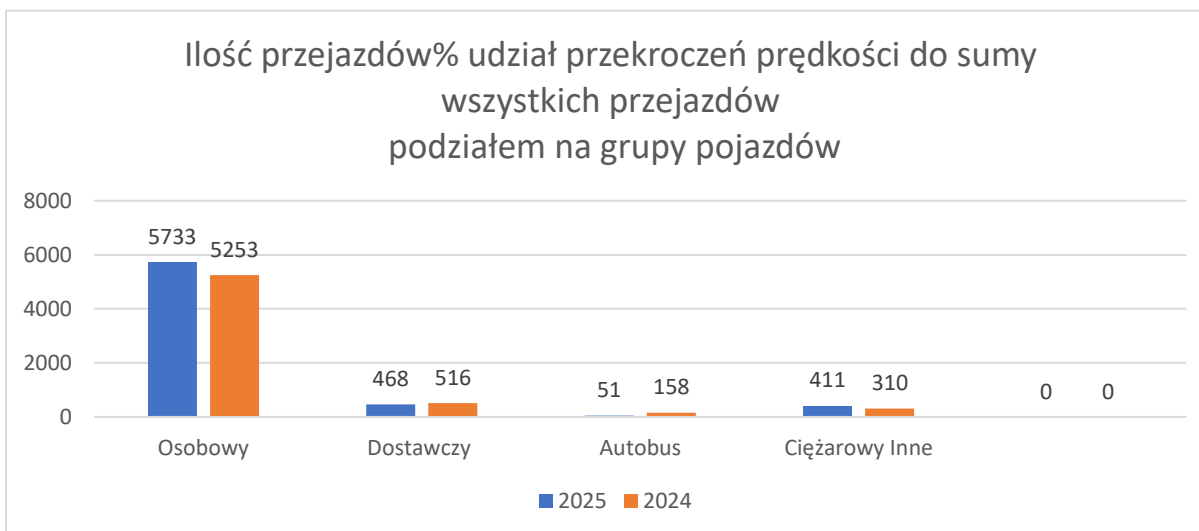
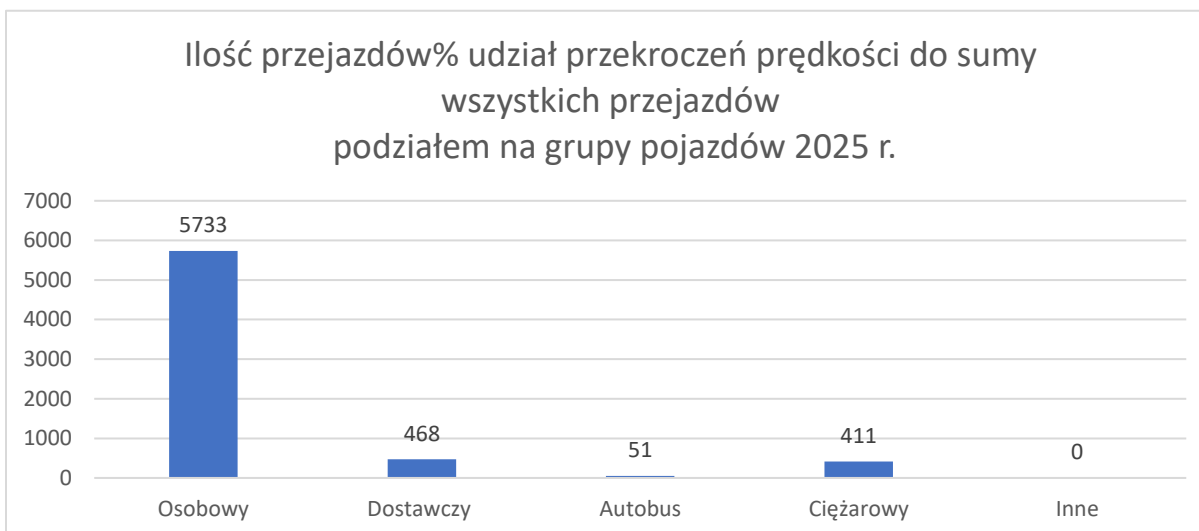
Godzinowy rozkład przejazdów w ciągu doby zaprezentowano na poniższych wykresach:



Kierujący przejeżdżający przy czerwonym świetle przez skrzyżowanie w kierunku Mikołowa najczęściej dokonywali tego w środy i wtorki (odpowiednio 17,45% i 17,02% przypadków), w szczególności w godzinach popołudniowo - wieczornych tj. w godzinach 13:00 – 19:00 – łącznie 3420 razy tj. 51,33% przejazdów w tym kierunku. Zauważyć należy, że w najbardziej zagrożonym dniu średnio w każdą środę odnotowuje się 22 takie przejazdy.

Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem

Najwyższa prędkość najazdowa za sygnalizator przy czerwonym świetle na w/w kierunku: 101,7 km/h.



2.1.3 Kierunek Pszczyzna – 3655 (2024 r. – 3804)

Dzień	I Kwartał	II Kwartał	III Kwartał	IV Kwartał	Rok 2025
Poniedziałek	153	169	129	152	603
Wtorek	148	194	158	158	658
Środa	145	203	148	160	656
Czwartek	148	179	123	164	614
Piątek	174	165	155	172	666
Sobota	67	64	73	57	261
Niedziela	44	42	65	46	197
Suma	879	1016	851	909	3655

Dzień	I Kwartał	II Kwartał	III Kwartał	IV Kwartał	Rok 2024
Poniedziałek	177	243	0	204	624

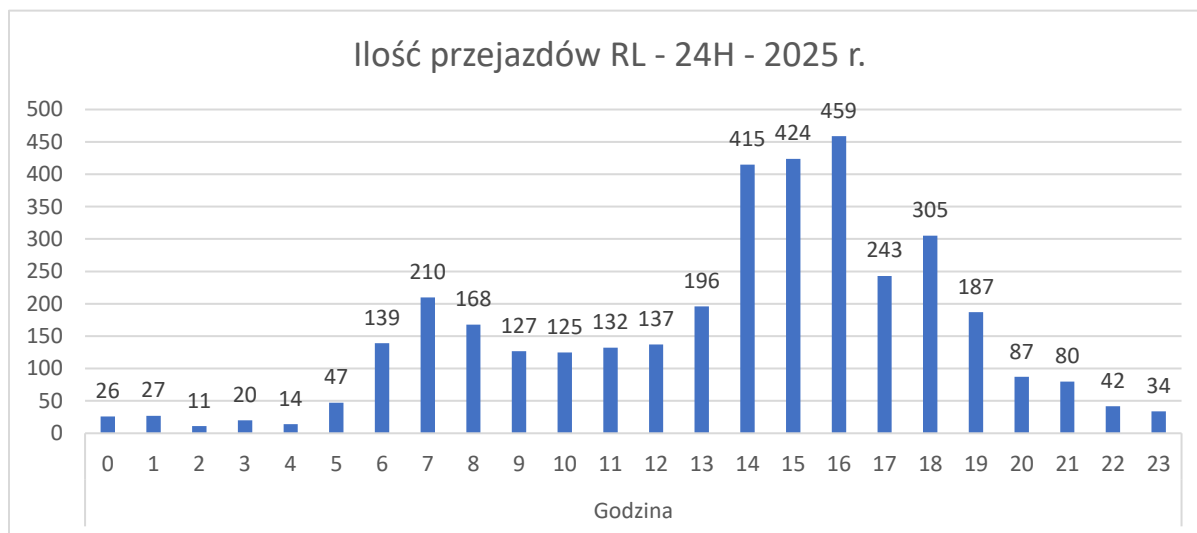
Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem

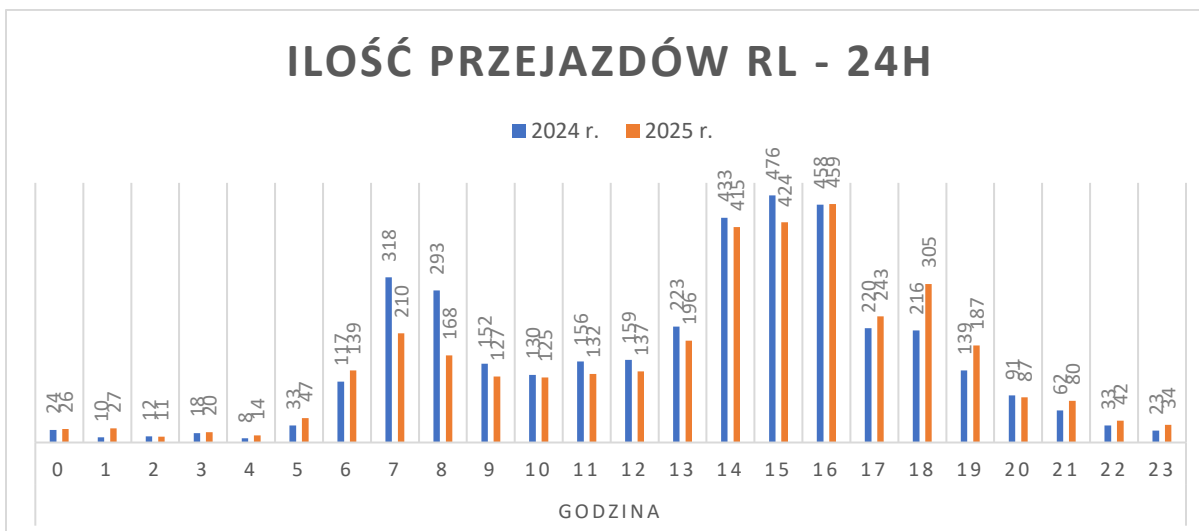
Dzień	I Kwartał	II Kwartał	III Kwartał	IV Kwartał	Rok 2024
Wtorek	181	316	0	246	743
Środa	172	282	0	252	706
Czwartek	195	236	0	282	713
Piątek	170	278	0	232	680
Sobota	55	88	0	72	215
Niedziela	40	44	0	39	123
Suma	990	1487	0*	1327	3804

* - z uwagi na przesunięte obrysy sygnalizacji, dane nie zostały objęte w raporcie za III kwartał 2024 r.

Dzień	Rok 2024	Rok 2025	Wzrost/Spadek	Wzrost/Spadek %
Poniedziałek	624	603	-21	-3,37%
Wtorek	743	658	-85	-11,44%
Środa	706	656	-50	-7,08%
Czwartek	713	614	-99	-13,88%
Piątek	680	666	-14	-2,06%
Sobota	215	261	+46	+21,40%
Niedziela	123	197	+74	+60,16%
Suma	3804	3655	-149	-3,92%

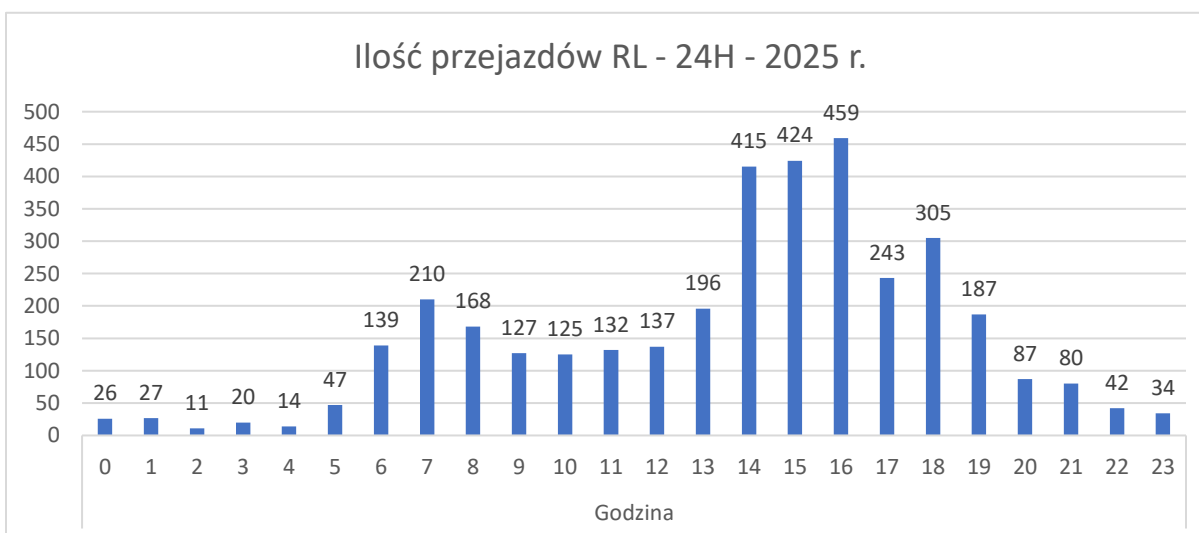
Godzinowy rozkład przejazdów w ciągu doby zaprezentowano na poniższych wykresach:

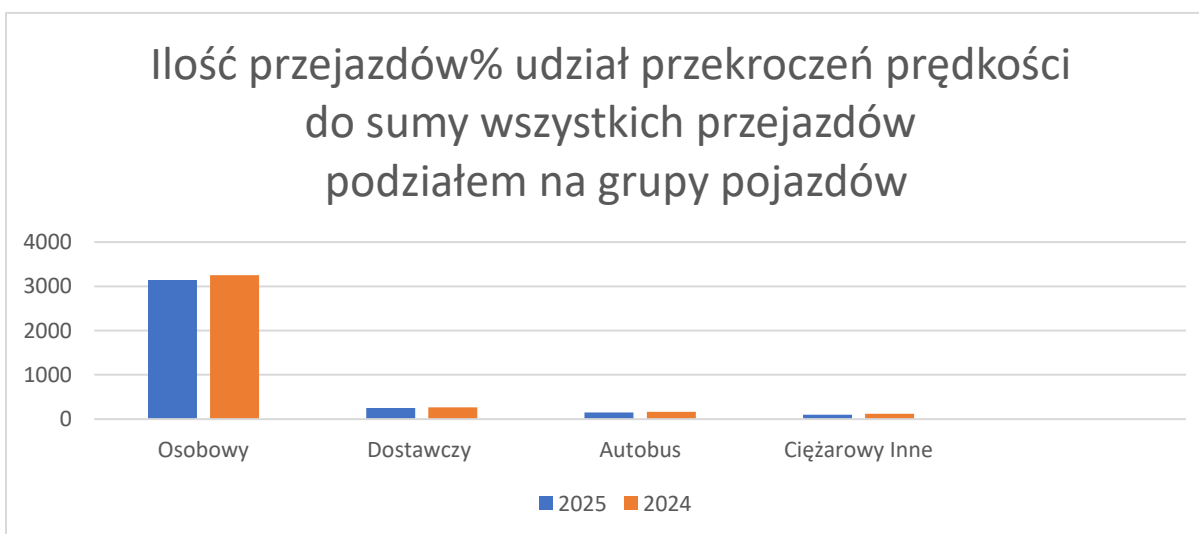
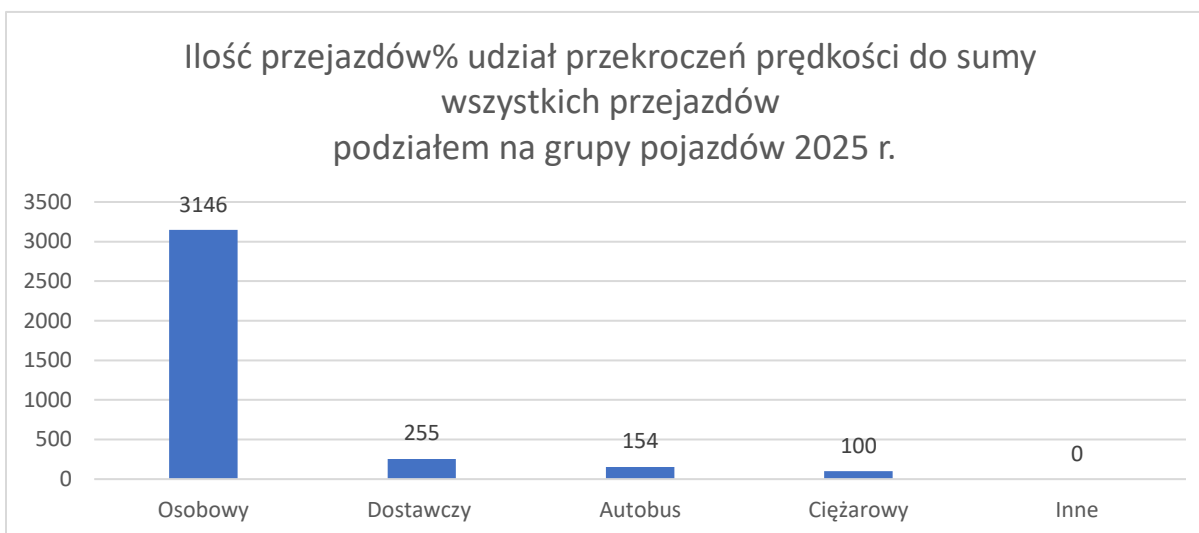
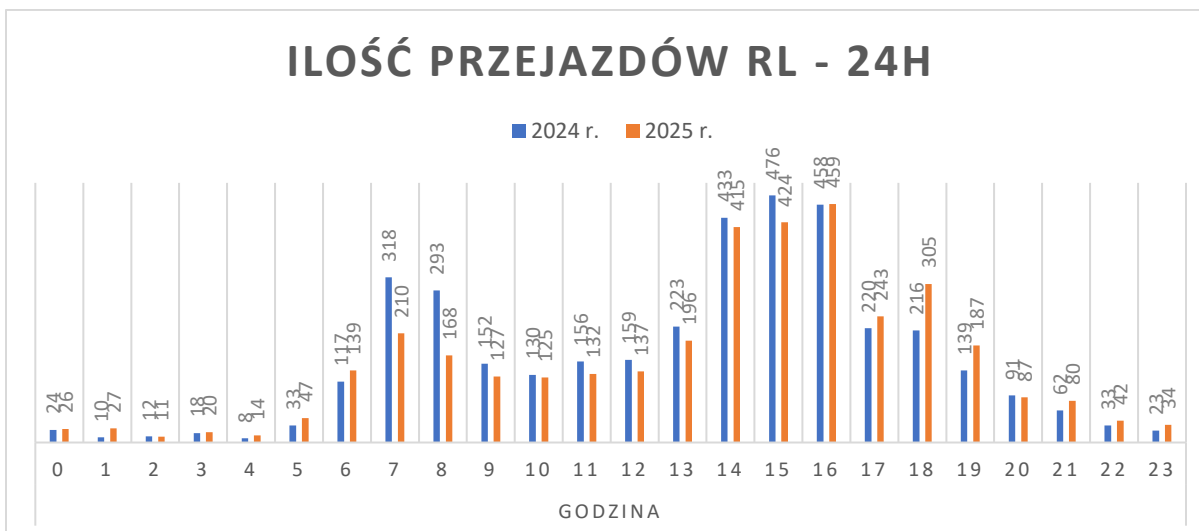




Kierujący przejeżdżający przy czerwonym świetle przez skrzyżowanie w kierunku Pszczyzny (na centrum miasta) najczęściej dokonywali tego w piątek i poniedziałek (odpowiednio 18,22% i 18,00% przypadków), w szczególności w godzinach charakterystycznych dla całego skrzyżowania tj. 14:00 – 16:00 – łącznie 1298 razy tj. 35,51% przejazdów w tym kierunku. Zauważyć należy, że w najbardziej zagrożonym dniu średnio w każdy czwartek odnotowuje się 13 takich przejazdów.

Najwyższa prędkość najazdowa za sygnalizator przy czerwonym świetle na w/w kierunku: 86,3 km/h.





Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem

2.1.4 Kierunek Tychy (Oświęcim) – 4501 (2024 r. – 5120)

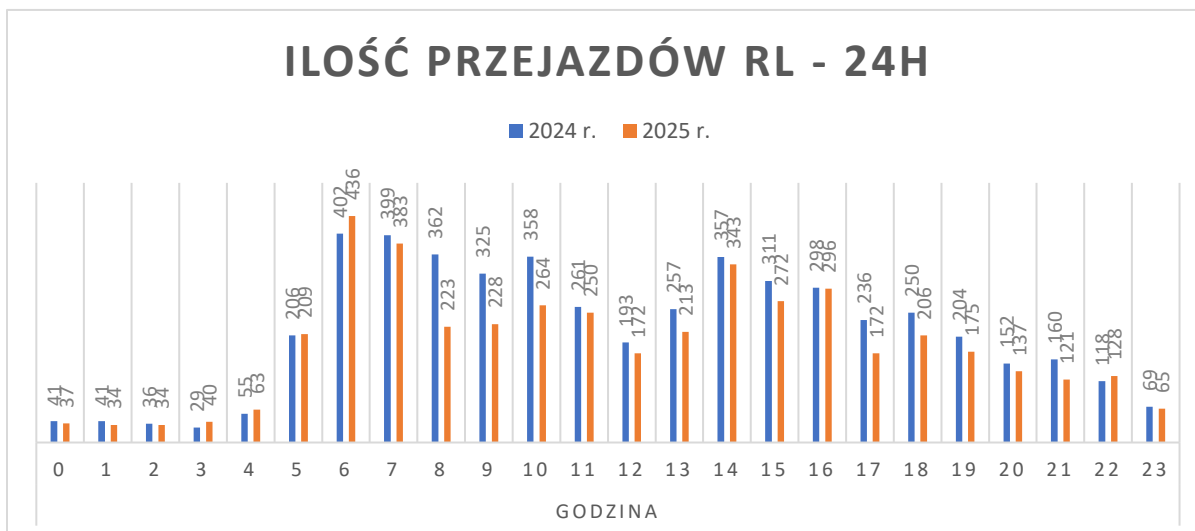
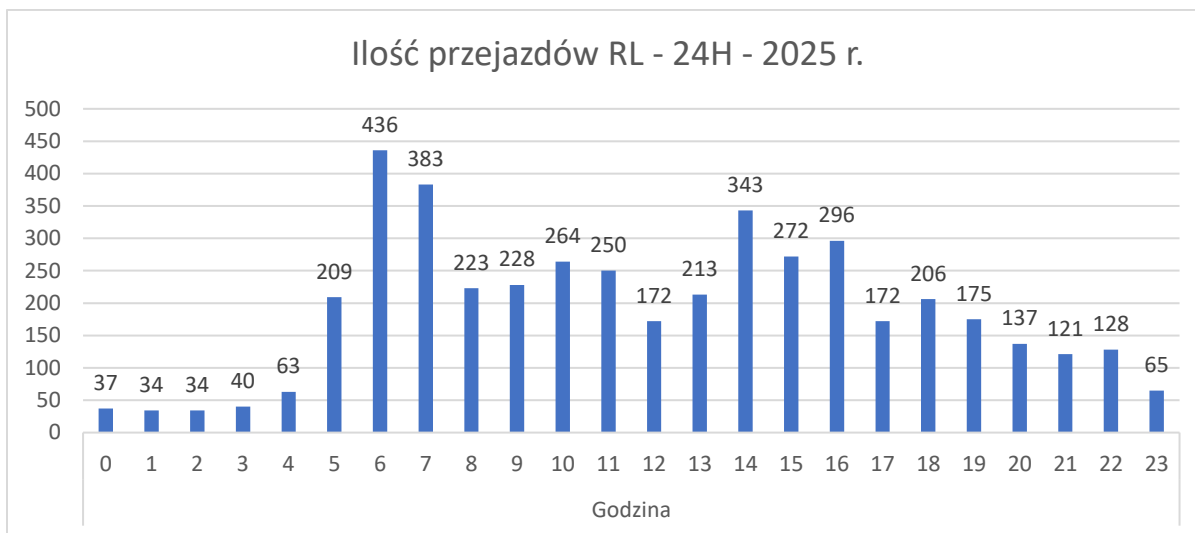
Dzień	I Kwartał	II Kwartał	III Kwartał	IV Kwartał	Rok 2025
Poniedziałek	177	149	162	223	711
Wtorek	179	169	193	208	749
Środa	215	178	170	231	794
Czwartek	234	167	167	215	783
Piątek	166	185	138	215	704
Sobota	106	89	110	115	420
Niedziela	61	90	86	103	340
Suma	1138	1027	1026	1310	4501

Dzień	I Kwartał	II Kwartał	III Kwartał	IV Kwartał	Rok 2024
Poniedziałek	206	185	229	208	828
Wtorek	199	198	220	268	885
Środa	179	187	222	215	803
Czwartek	211	223	182	287	903
Piątek	224	177	184	175	760
Sobota	123	94	110	176	503
Niedziela	131	128	85	94	438
Suma	1273	1192	1232	1423	5120

Dzień	Rok 2024	Rok 2025	Wzrost/Spadek	Wzrost/Spadek %
Poniedziałek	828	711	-117	-14,13%
Wtorek	885	749	-136	-15,37%
Środa	803	794	-9	-1,12%
Czwartek	903	783	-120	-13,29%
Piątek	760	704	-56	-7,37%
Sobota	503	420	-83	-16,50%
Niedziela	438	340	-98	-22,37%
Suma	5120	4501	-619	-12,09%

Godzinowy rozkład przejazdów w ciągu doby zaprezentowano na poniższych wykresach:

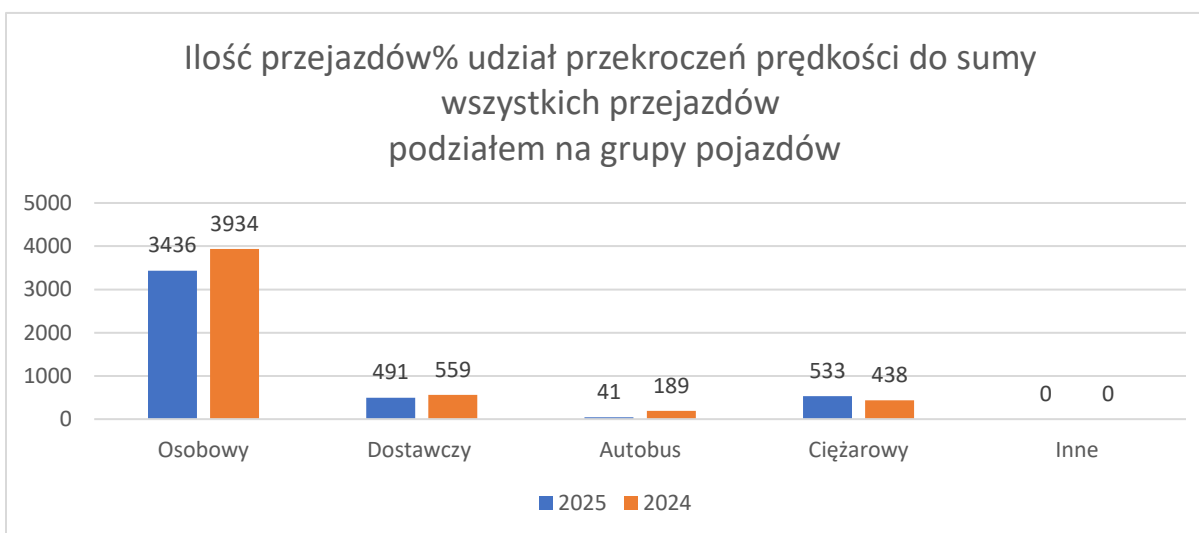
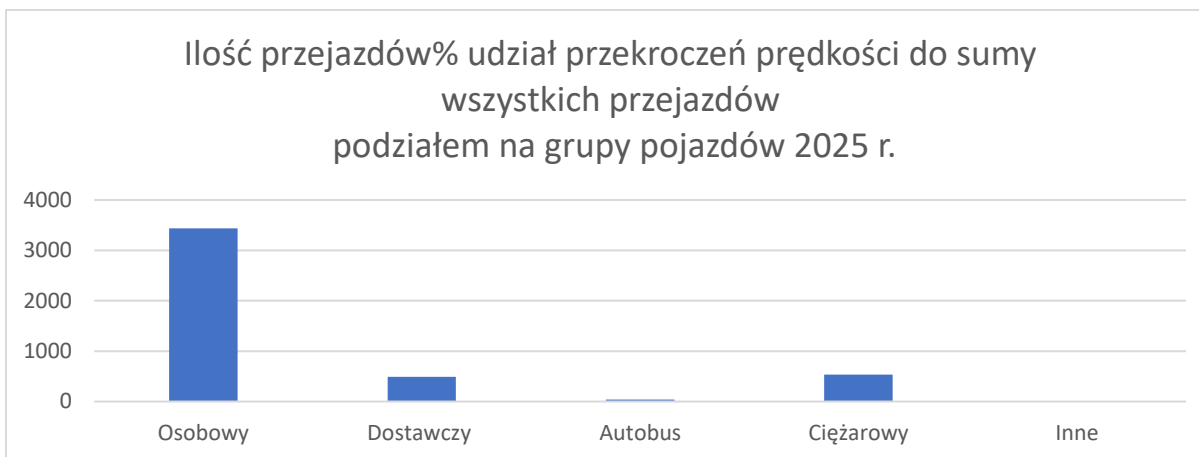
Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem



Kierujący przejeżdżający przy czerwonym świetle przez skrzyżowanie na kierunku Oświęcim – Tychy najczęściej dokonywali tego w środy i czwartki (odpowiednio 17,64% i 17,40% przypadków), oraz w szczytach porannych i popołudniowych tj. w godz. 6:00 – 7:00 i 14:00 – 16:00 odpowiednio łącznie 819 i 911 przypadków (18,20% i 20,24%). W najbardziej zagrożonym dniu średnio w każdą środę odnotowuje się blisko 15 takich przejazdów.

Najwyższa prędkość najazdowa za sygnalizator przy czerwonym świetle na w/w kierunku: 112,7 km/h.

Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem



Kierunek	I Kwartał	II Kwartał	III Kwartał	IV Kwartał	Rok 2025
Katowice	936	1221	1019	855	4031
Mikołów	1219	1860	2074	1510	6663
Pszczyna	879	1016	851	909	3655
Oświęcim	1138	1027	1026	1310	4501
Suma	4172	5124	4970	4584	18850

Kierunek	I Kwartał	II Kwartał	III Kwartał	IV Kwartał	Rok 2024
Katowice	1021	1289	1311	1363	4984
Mikołów	1208	1600	1765	1664	6237
Pszczyna	990	1487	0	1327	3804
Oświęcim	1273	1192	1232	1423	5120
Suma	4492	5568	4308	5777	20145

Kierunek	Rok 2024	Rok 2025	Wzrost/Spadek	Wzrost/Spadek %
Katowice	4984	4031	-953	-19,12%

Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem

Kierunek	Rok 2024	Rok 2025	Wzrost/Spadek	Wzrost/Spadek %
Mikołów	6237	6663	+426	+6,83%
Pszczyna	3804	3655	-149	-3,92%
Oświęcim	5120	4501	-619	-12,09%
Suma	20145	18850	-1295	-6,43%

2.2 ID 16 Katowicka – Grabowa

miało miejsce łącznie 5481 przypadków wjazdów na skrzyżowanie przy nadawanym czerwonym sygnale świetlnym – średnio 15 przypadków dziennie.

W poszczególnych dniach tygodnia sytuacja przedstawiała się następująco:

Dzień	I Kwartał	II Kwartał	III Kwartał	IV Kwartał	Rok 2025
Poniedziałek	156	197	196	206	755
Wtorek	169	221	222	163	775
Środa	181	191	204	244	820
Czwartek	214	213	211	242	880
Piątek	191	199	217	213	820
Sobota	217	195	188	190	790
Niedziela	160	151	164	166	641
Suma	1288	1367	1402	1424	5481

Dzień	I Kwartał	II Kwartał	III Kwartał	IV Kwartał	Rok 2024
Poniedziałek	186	277	216	421	1100
Wtorek	194	230	203	277	904
Środa	193	237	254	195	879
Czwartek	205	274	176	262	917
Piątek	186	386	196	363	1131
Sobota	168	220	221	228	837
Niedziela	156	209	192	248	805
Suma	1288	1833	1458	1994	6573

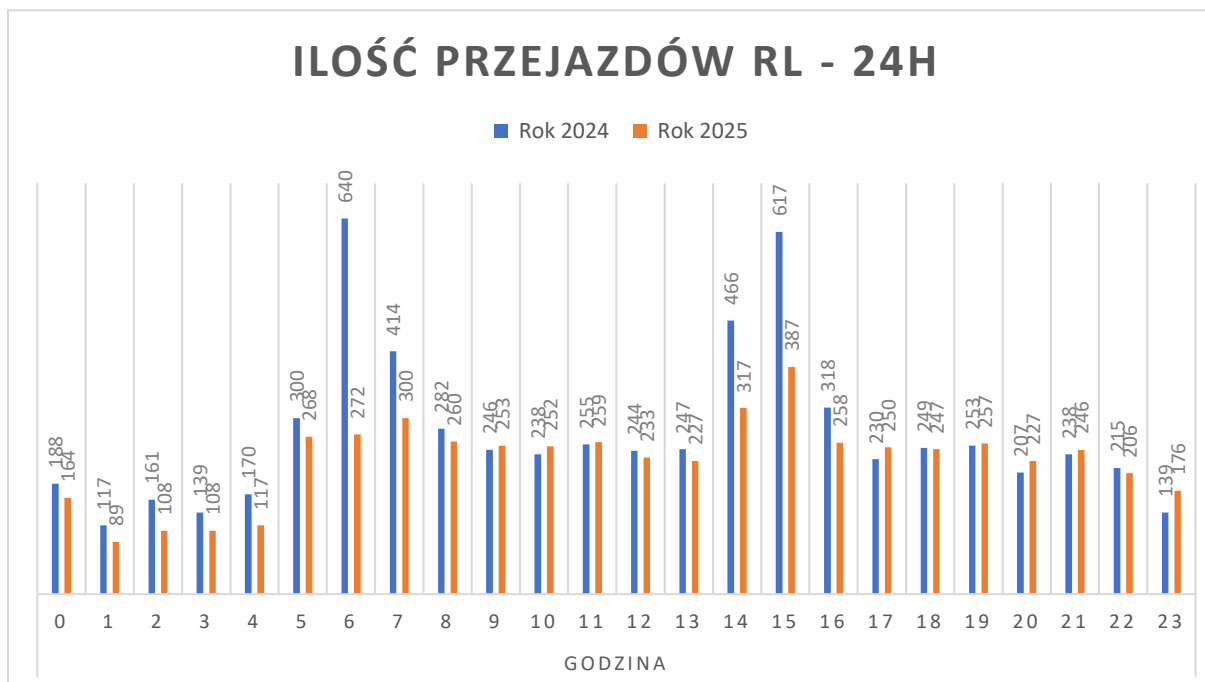
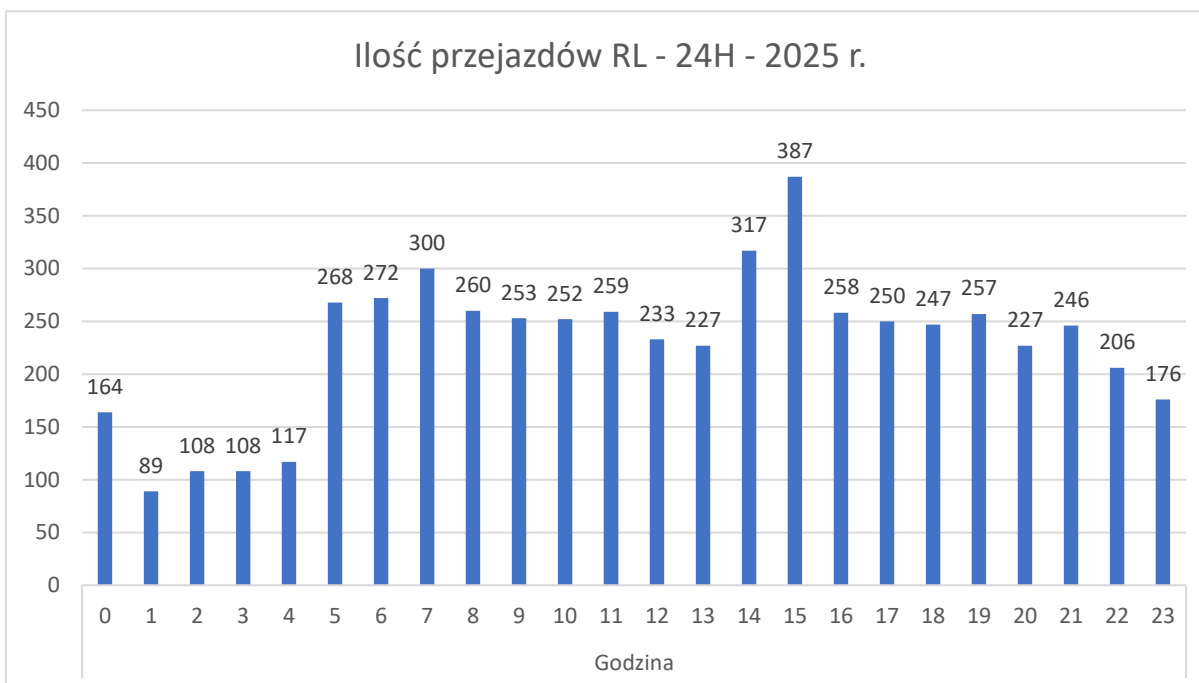
Dzień	Rok 2024	Rok 2025	Wzrost/Spadek	Wzrost/Spadek %
Poniedziałek	1100	755	-345	-31,36%
Wtorek	904	775	-129	-14,27%
Środa	879	820	-59	-6,71%
Czwartek	917	880	-37	-4,03%
Piątek	1131	820	-311	-27,50%
Sobota	837	790	-47	-5,62%
Niedziela	805	641	-164	-20,37%
Suma	6573	5481	-1092	-16,61%

Najwięcej naruszeń w 2025 r. odnotowano w czwartki – odpowiednio 880 przypadków tj. 16,06, choć w pozostałe dni robocze liczba przejazdów na czerwonym świetle również przekroczyła znacznie ponad

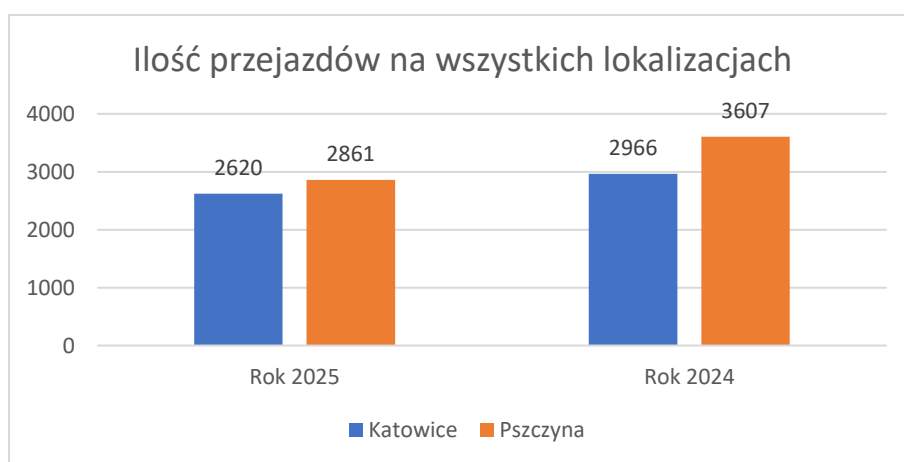
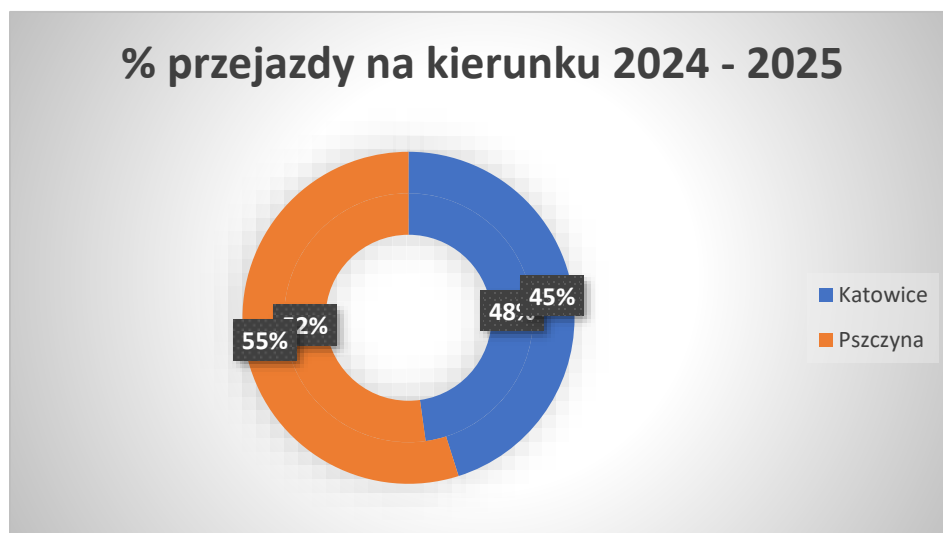
Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem

750 przypadków. Średnio w najbardziej zagrożonym dniu tj. w każdy czwartek 2025 roku odnotowano więc 17 przypadków.

Godzinowy rozkład przejazdów w ciągu doby zaprezentowano na poniższych wykresach:



Szczegółowa analiza danych dla poszczególnych kierunków ruchu pojazdów wykazała, że w 2025 roku odnotowano na tym skrzyżowaniu:



Analiza kierunków ruchu:

Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem

2.2.1 Kierunek Pszczyna – 2620 (2024 r. – 3607)

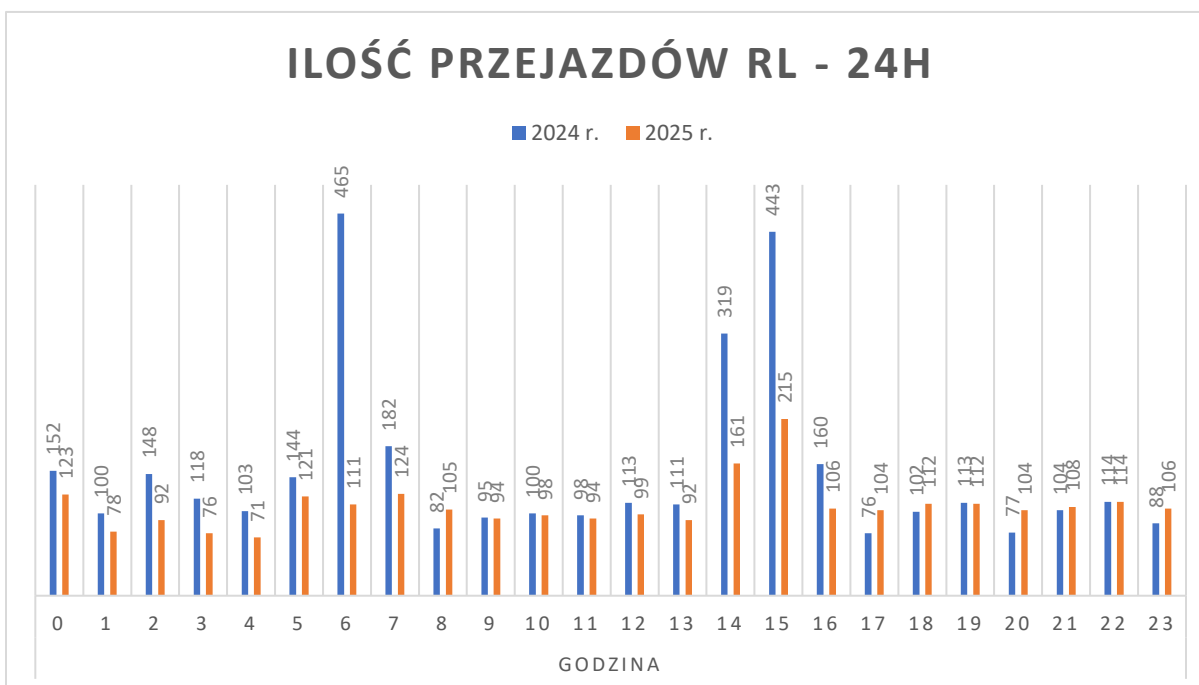
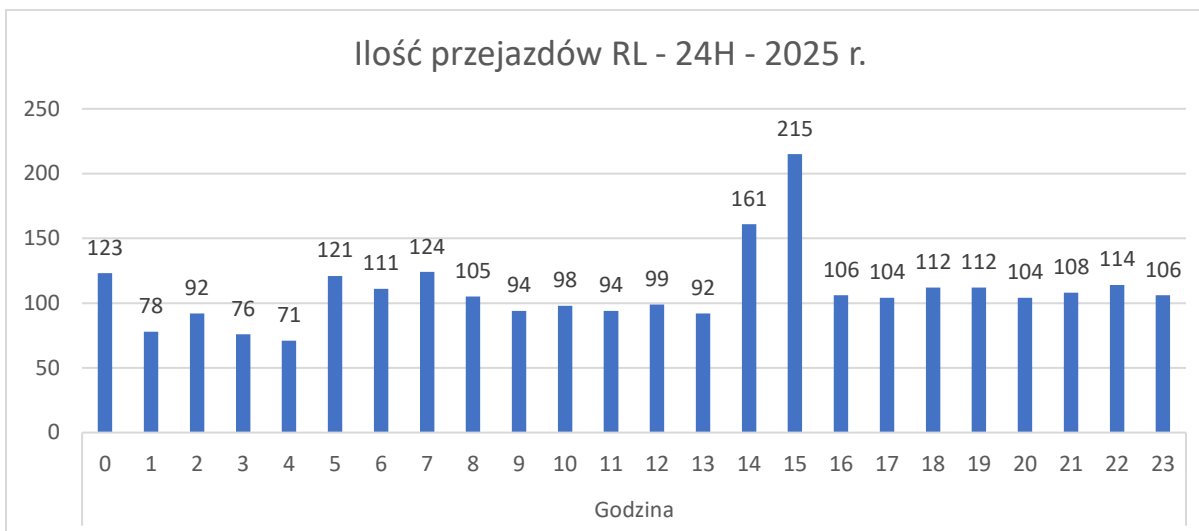
Dzień	I Kwartał	II Kwartał	III Kwartał	IV Kwartał	Rok 2025
Poniedziałek	74	83	75	103	335
Wtorek	95	104	99	89	387
Środa	79	83	91	143	396
Czwartek	104	97	89	100	390
Piątek	90	85	115	94	384
Sobota	108	103	91	106	408
Niedziela	81	79	79	81	320
Suma	631	634	639	716	2620

Dzień	I Kwartał	II Kwartał	III Kwartał	IV Kwartał	Rok 2024
Poniedziałek	73	152	108	305	638
Wtorek	88	125	104	165	482
Środa	74	108	140	88	410
Czwartek	97	153	77	133	460
Piątek	73	269	86	258	686
Sobota	75	106	111	146	438
Niedziela	74	139	108	172	493
Suma	554	1052	734	1267	3607

Dzień	Rok 2024	Rok 2025	Wzrost/Spadek	Wzrost/Spadek %
Poniedziałek	638	335	-303	-47,49%
Wtorek	482	387	-95	-19,71%
Środa	410	396	-14	-3,41%
Czwartek	460	390	-70	-15,22%
Piątek	686	384	-302	-44,02%
Sobota	438	408	-30	-6,85%
Niedziela	493	320	-173	-35,09%
Suma	3607	2620	-987	-27,36%

Godzinowy rozkład przejazdów w ciągu doby zaprezentowano na poniższych wykresach:

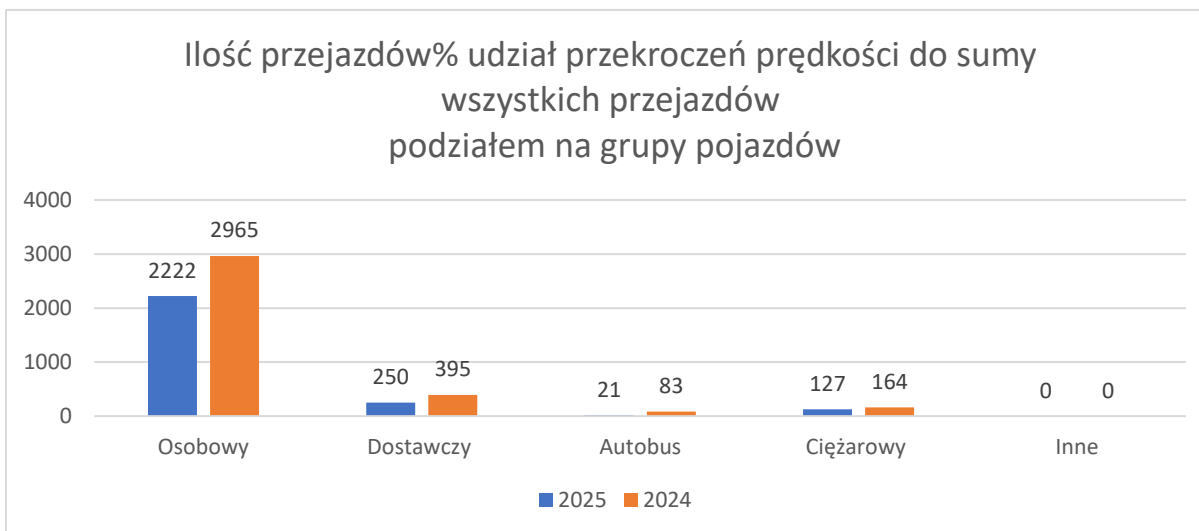
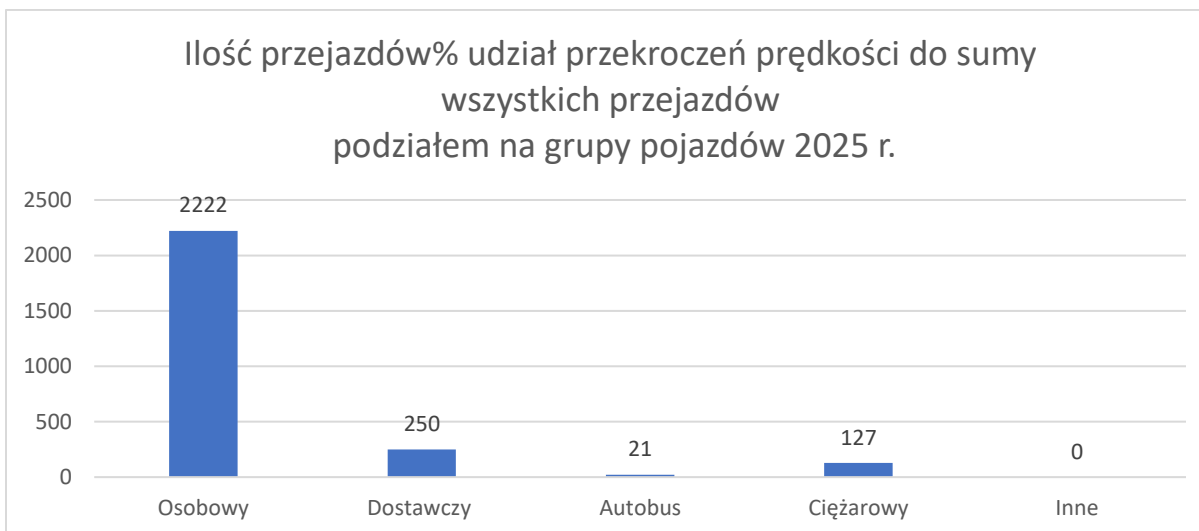
Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem



Do przejazdów przy czerwonym świetle przez to skrzyżowanie w kierunku Pszczyny najczęściej dochodziło w soboty (15,57 % przypadków) i środy (15,11% przypadków), w godzinach popołudniowych 14:00 – 16:00 (łącznie 482 razy tj. 18,40 %). W najbardziej zagrożonym dniu średnio w każdą sobotę odnotowuje się około 8 takich przejazdów.

Najwyższa prędkość najazdowa za sygnalizator przy czerwonym świetle na w/w kierunku: 107 km/h.

Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem



2.2.2 Kierunek Katowice – 2861 (2023 r. – 2966)

Dzień	I Kwartał	II Kwartał	III Kwartał	IV Kwartał	Rok 2025
Poniedziałek	82	114	121	103	420
Wtorek	74	117	123	74	388
Środa	102	108	113	101	424
Czwartek	110	116	122	142	490
Piątek	101	114	102	119	436
Sobota	109	92	97	84	382
Niedziela	79	72	85	85	321
Suma	657	733	763	708	2861

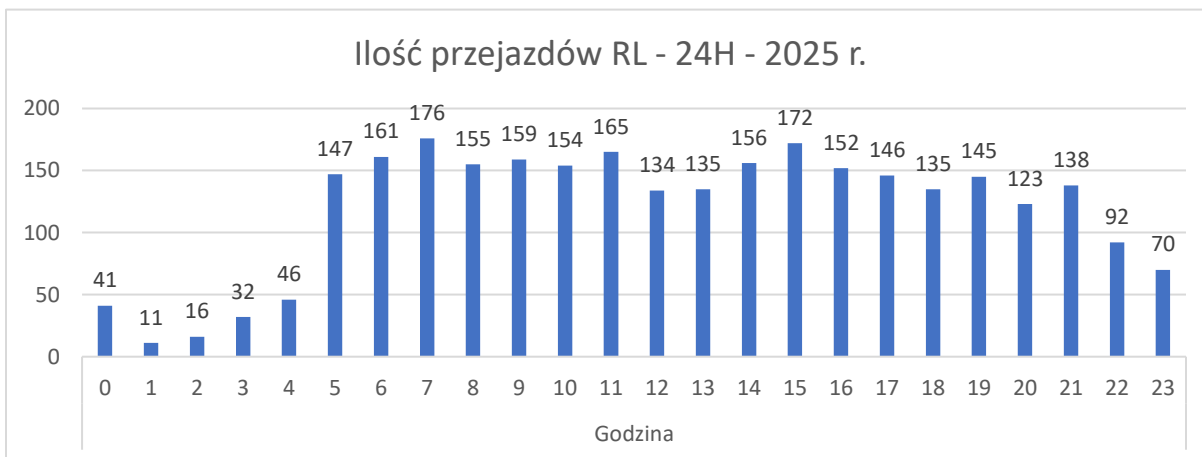
Dzień	I Kwartał	II Kwartał	III Kwartał	IV Kwartał	Rok 2024
Poniedziałek	113	125	108	116	462
Wtorek	106	105	99	112	422

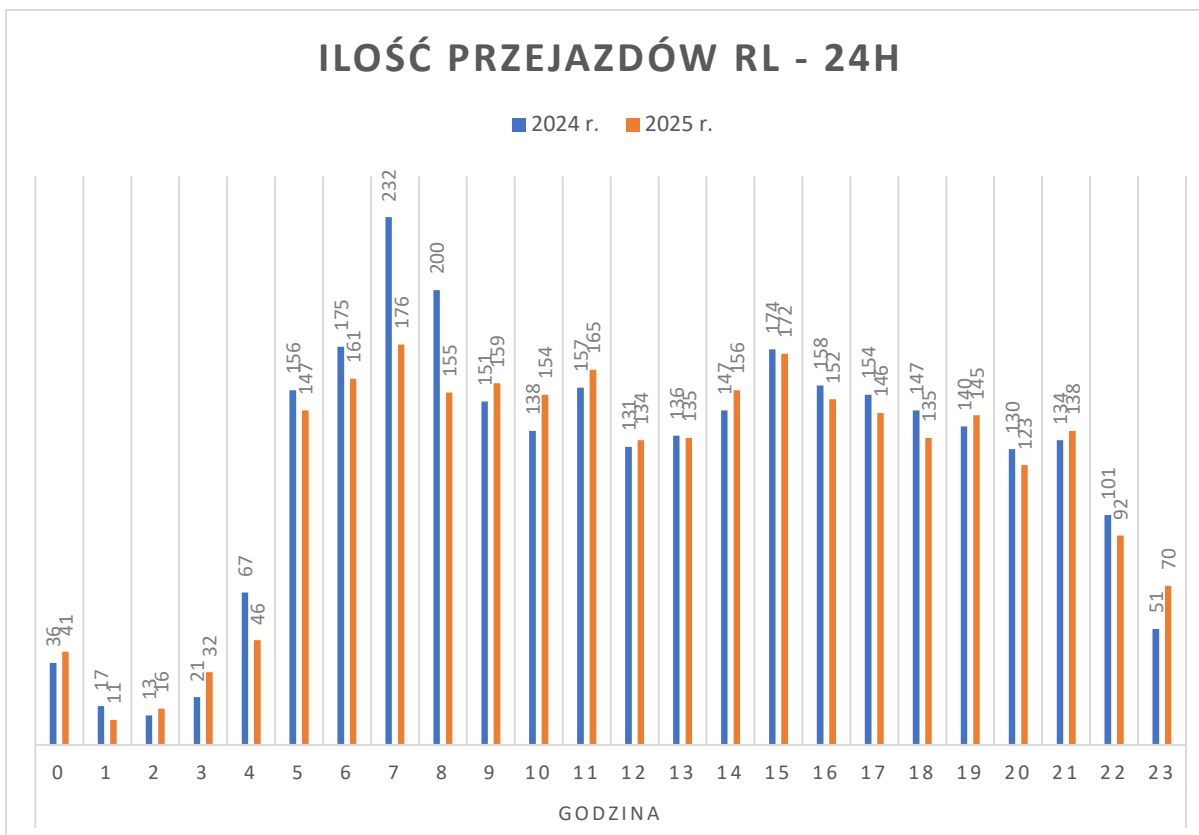
Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem

Dzień	I Kwartał	II Kwartał	III Kwartał	IV Kwartał	Rok 2024
Środa	119	129	114	107	469
Czwartek	108	121	99	129	457
Piątek	113	117	110	105	445
Sobota	93	114	110	82	399
Niedziela	82	70	84	76	312
Suma	734	781	724	727	2966

Dzień	Rok 2024	Rok 2025	Wzrost/Spadek	Wzrost/Spadek %
Poniedziałek	462	420	-42	-9,09%
Wtorek	422	388	-34	-8,06%
Środa	469	424	-45	-9,59%
Czwartek	457	490	+33	+7,22%
Piątek	445	436	-9	-2,02%
Sobota	399	382	-17	-4,26%
Niedziela	312	321	+9	+2,88%
Suma	2966	2861	-105	-3,54%

Godzinowy rozkład przejazdów w ciągu doby zaprezentowano na poniższych wykresach:



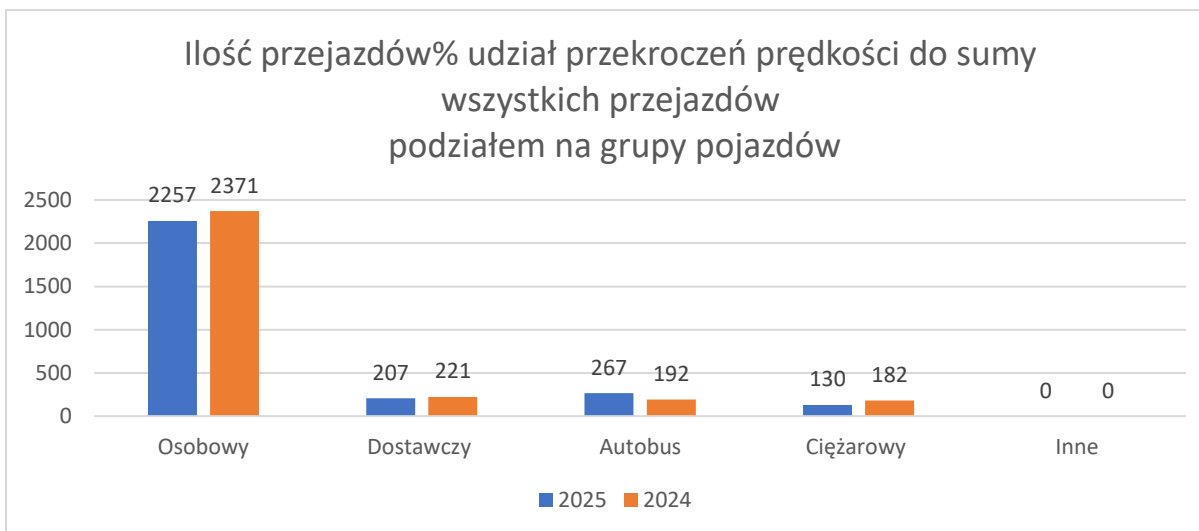


Do przejazdów przy czerwonym świetle przez to skrzyżowanie w kierunku Katowic najczęściej dochodziło w czwartki 490 przypadków (17,13%). W najbardziej zagrożonym dniu średnio w każdy czwartek odnotowuje się około 9 takich przejazdów.

Najwyższa prędkość najazdowa za sygnalizator przy czerwonym świetle na w/w kierunku: 92,9 km/h.



Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem



Kierunek	I Kwartał	II Kwartał	III Kwartał	IV Kwartał	Rok 2025
Pszczyna	631	634	639	716	2620
Katowice	657	733	763	708	2861

Kierunek	I Kwartał	II Kwartał	III Kwartał	IV Kwartał	Rok 2024
Pszczyna	554	1052	734	1267	3607
Katowice	734	781	724	727	2966

Kierunek	Rok 2024	Rok 2025	Wzrost/Spadek	Wzrost/Spadek %
Pszczyna	3607	2620	-987	-27,36%
Katowice	2966	2861	-105	-3,54%
Suma	6573	5481	-1092	-16,61%

2.3 ID 29 Piłsudskiego – Paprocańska

miało miejsce łącznie 2914 przypadków wjazdów na skrzyżowanie przy nadawanym czerwonym sygnale świetlnym, co daje średnio 8 przypadków dziennie.

W poszczególnych dniach tygodnia sytuacja przedstawiała się następująco:

Dzień	I Kwartał	II Kwartał	III Kwartał	IV Kwartał	Rok 2025
Poniedziałek	81	155	95	127	458
Wtorek	80	95	107	133	415
Środa	70	96	123	95	384
Czwartek	108	93	128	99	428
Piątek	81	175	101	121	478
Sobota	209	73	92	129	503
Niedziela	48	74	67	59	248
Suma	677	761	713	763	2914

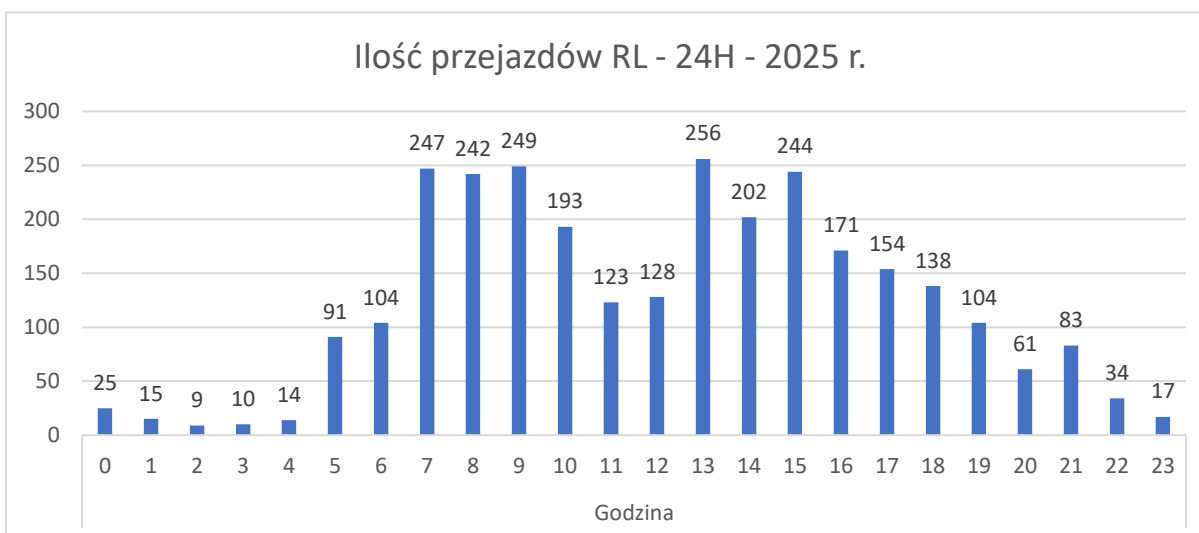
Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem

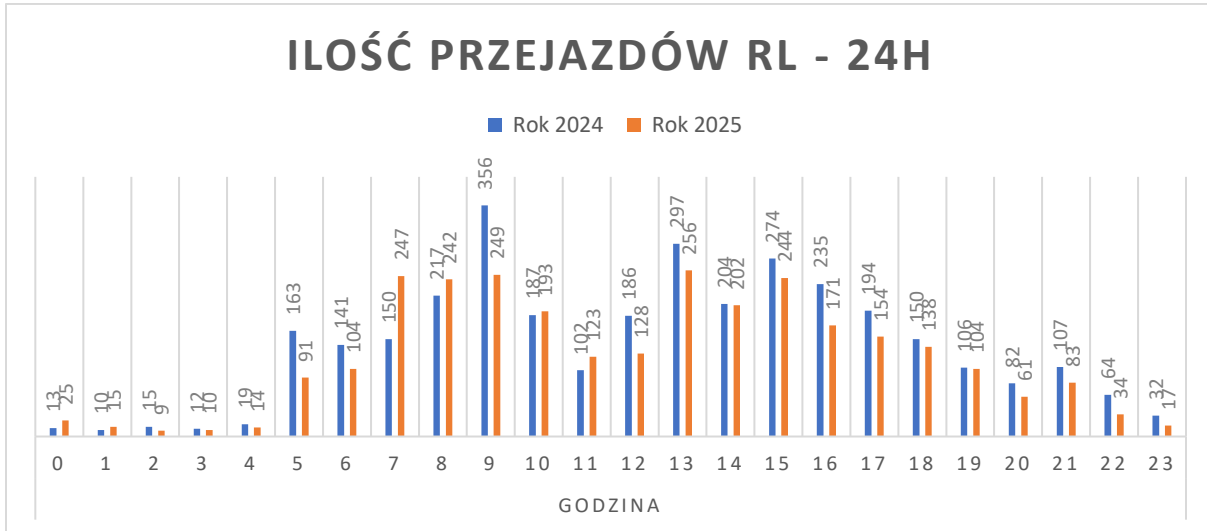
Dzień	I Kwartał	II Kwartał	III Kwartał	IV Kwartał	Rok 2024
Poniedziałek	111	107	121	113	452
Wtorek	167	120	125	147	559
Środa	106	114	117	151	488
Czwartek	83	125	111	100	419
Piątek	100	125	120	116	461
Sobota	120	102	93	256	571
Niedziela	142	62	74	88	366
Suma	829	755	761	971	3316

Dzień	Rok 2024	Rok 2025	Wzrost/Spadek	Wzrost/Spadek %
Poniedziałek	452	458	6	1,33%
Wtorek	559	415	-144	-25,76%
Środa	488	384	-104	-21,31%
Czwartek	419	428	9	2,15%
Piątek	461	478	17	3,69%
Sobota	571	503	-68	-11,91%
Niedziela	366	248	-118	-32,24%
Suma	3316	2914	-402	-12,12%

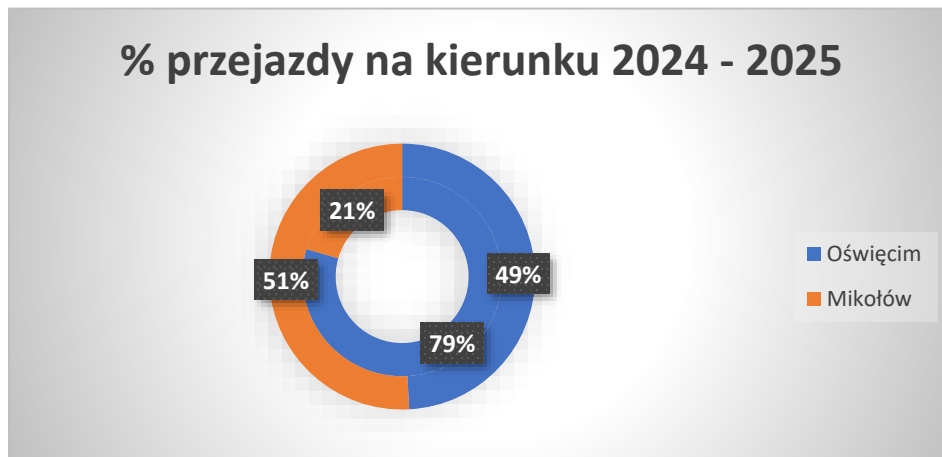
Najwięcej naruszeń w 2025 r. odnotowano w soboty i piątki – odpowiednio 503, 478 przypadków tj. 17,26% i 16,40%, choć w pozostałe dni robocze liczba przejazdów na czerwonym świetle również przekroczyła znacznie ponad 380 przypadków. Średnio w najbardziej zagrożonym dniu tj. w każdą sobotę 2025 roku odnotowano więc 9 przypadków.

Godzinowy rozkład przejazdów w ciągu doby zaprezentowano na poniższych wykresach:

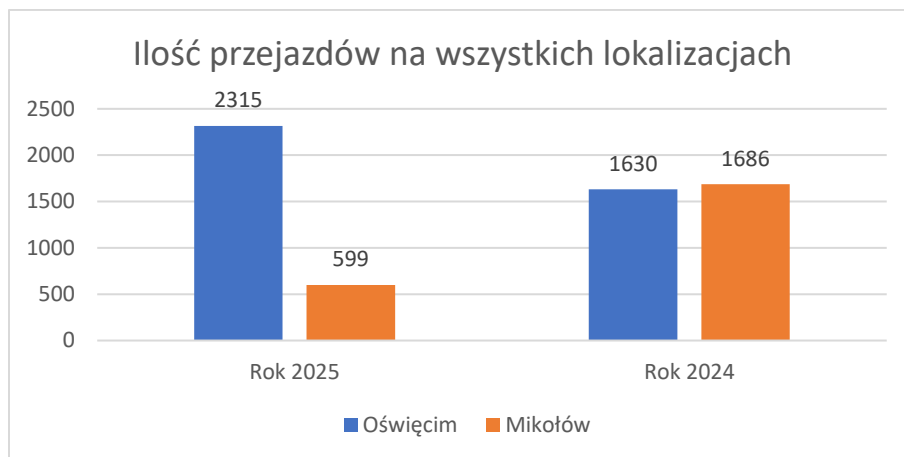




Szczegółowa analiza danych dla poszczególnych kierunków ruchu pojazdów wykazała, że w 2025 r. odnotowano na tym skrzyżowaniu:



Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem



Analiza kierunków ruchu:

2.3.1 Kierunek Oświęcim – 2315 (2024 r. – 2319)

Dzień	I Kwartał	II Kwartał	III Kwartał	IV Kwartał	Rok 2025
Poniedziałek	59	134	68	114	375
Wtorek	54	63	81	104	302
Środa	55	66	95	64	280
Czwartek	84	64	94	76	318
Piątek	59	149	81	100	389
Sobota	189	57	82	112	440
Niedziela	37	65	58	51	211
Suma	537	598	559	621	2315

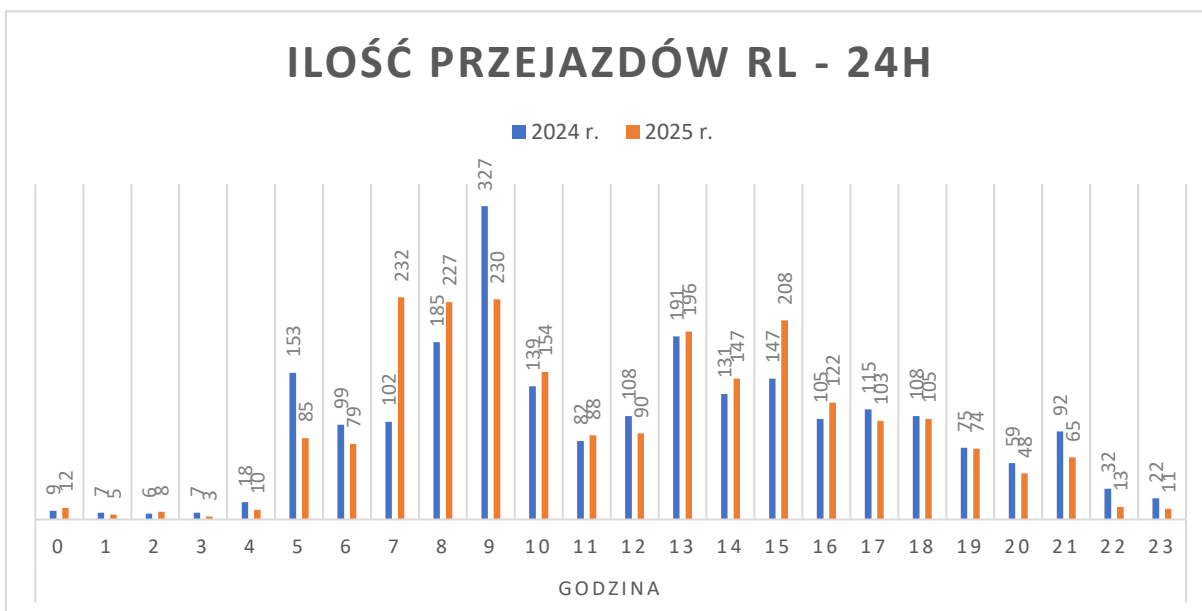
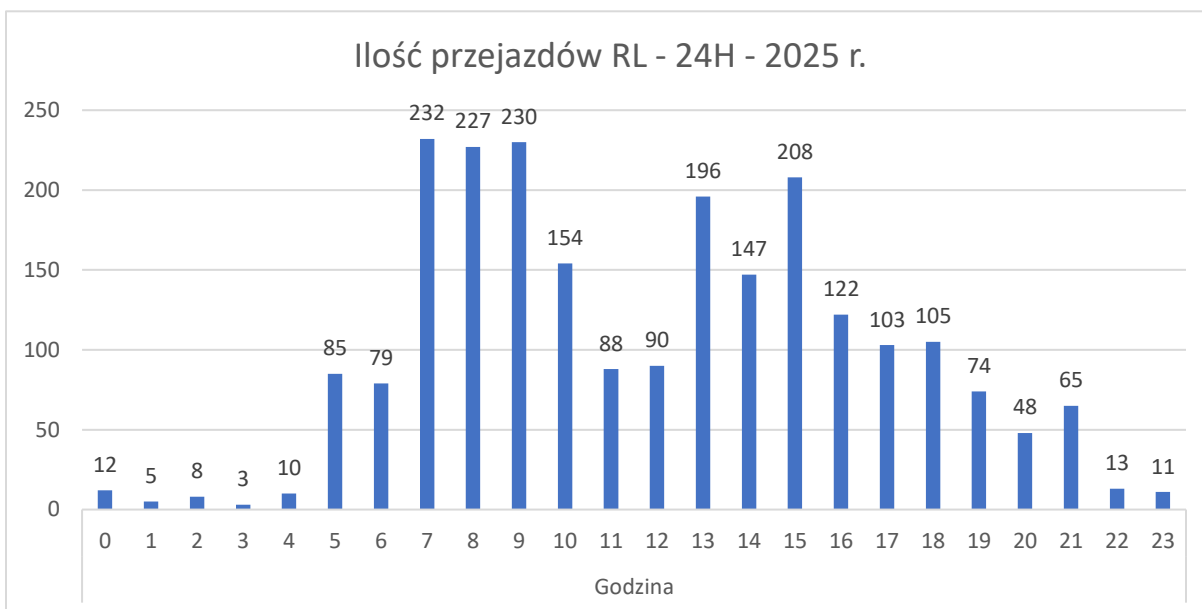
Dzień	I Kwartał	II Kwartał	III Kwartał	IV Kwartał	Rok 2024
Poniedziałek	44	85	90	100	319
Wtorek	89	74	88	128	379
Środa	65	91	87	124	367
Czwartek	53	86	76	80	295
Piątek	45	91	79	93	308
Sobota	58	79	57	237	431
Niedziela	45	45	62	68	220
Suma	399	551	539	830	2319

Dzień	Rok 2024	Rok 2025	Wzrost/Spadek	Wzrost/Spadek %
Poniedziałek	319	375	+56	+17,55%
Wtorek	379	302	-77	-20,32%
Środa	367	280	-87	-23,71%
Czwartek	295	318	+23	+7,80%
Piątek	308	389	+81	+26,30%

Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem

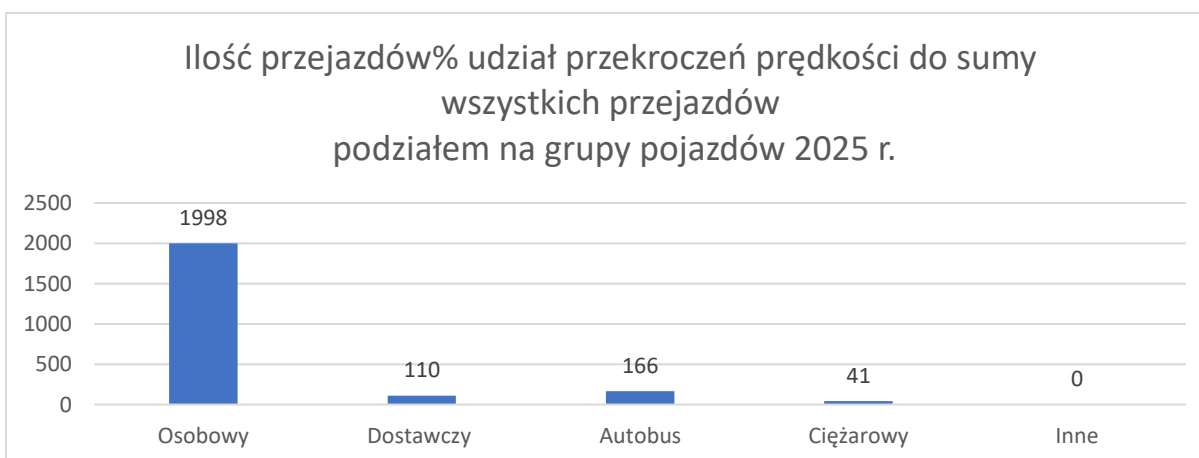
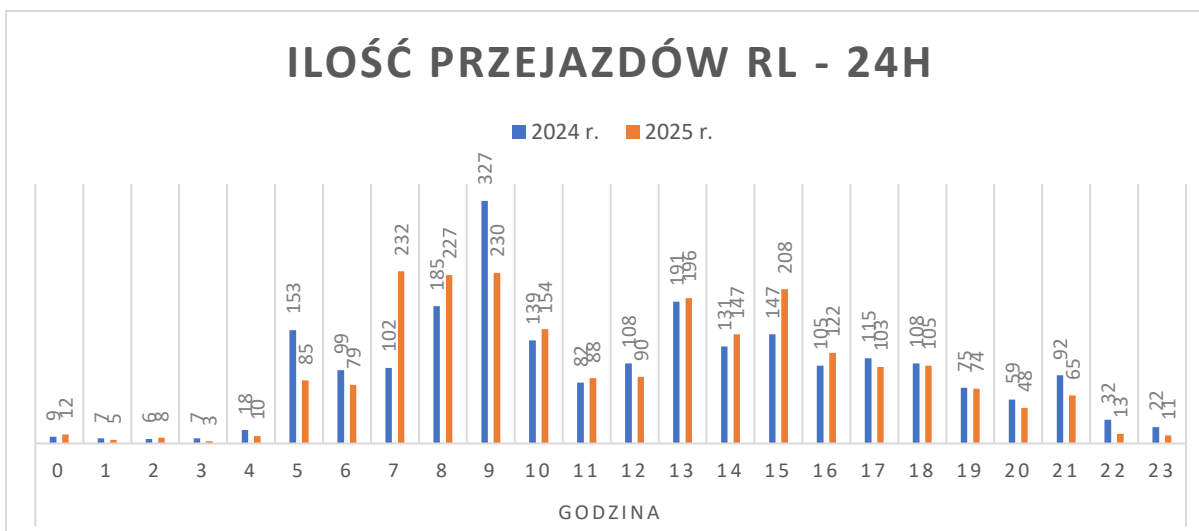
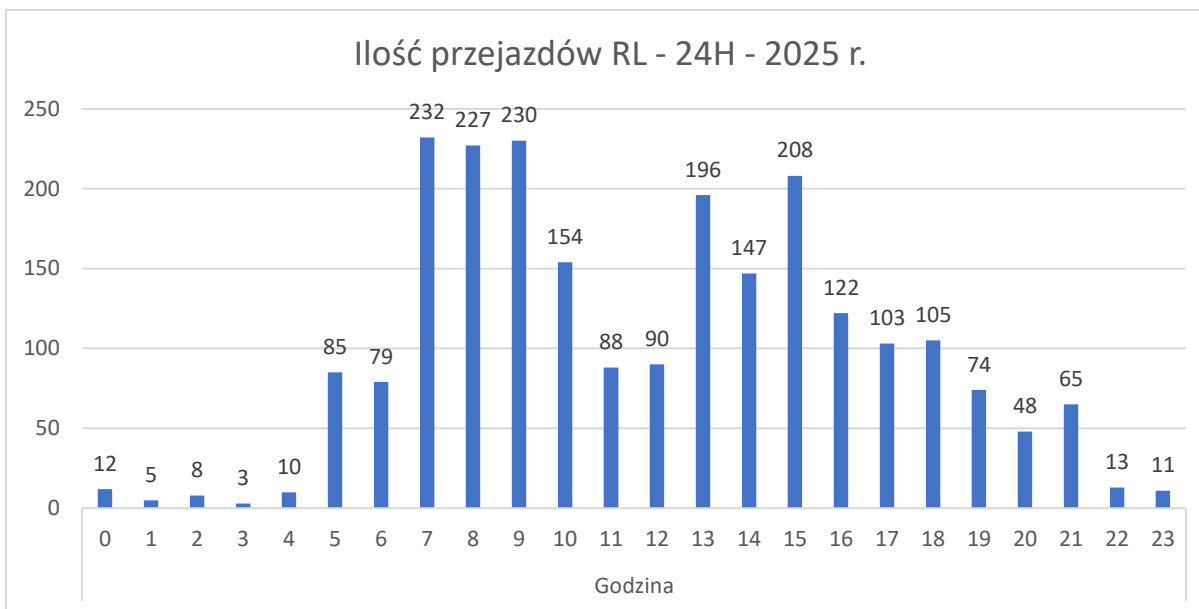
Dzień	Rok 2024	Rok 2025	Wzrost/Spadek	Wzrost/Spadek %
Sobota	431	440	+9	+2,09%
Niedziela	220	211	-9	-4,09%
Suma	2319	2315	-4	-0,17%

Godzinowy rozkład przejazdów w ciągu doby zaprezentowano na poniższych wykresach:

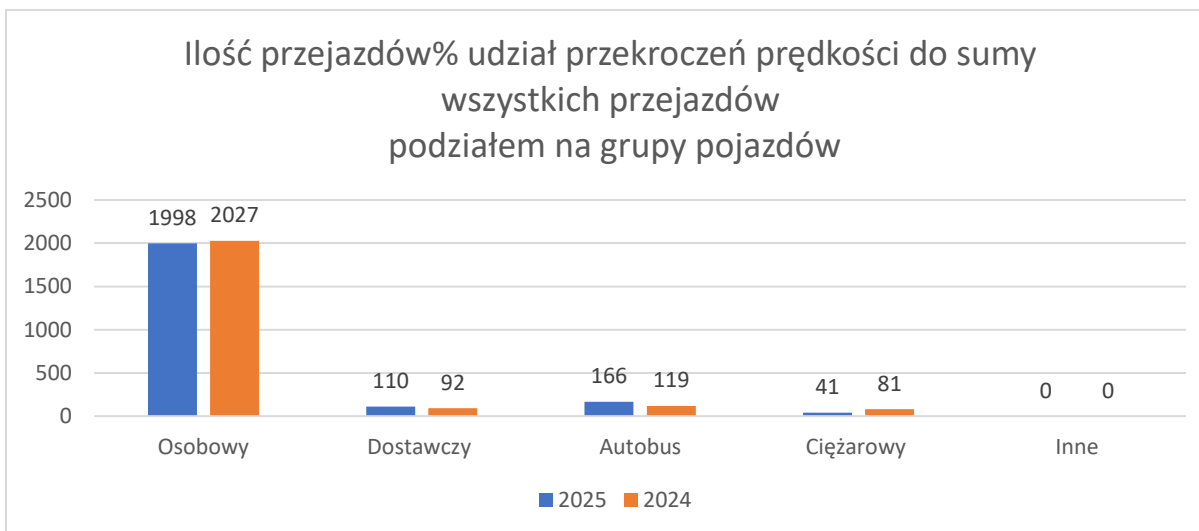


Do przejazdów przy czerwonym świetle przez to skrzyżowanie w kierunku Oświęcimia najczęściej dochodziło w sobotę i piątek (19,01%, 16,80% przypadków), w godzinach 7.00 – 9.00 (łącznie 689 razy tj. 29,76%). W najbardziej zagrożonym dniu średnio w każdą sobotę odnotowuje się 8 takich przejazdów.

Najwyższa prędkość najazdowa za sygnalizator przy czerwonym świetle na w/w kierunku: 51,6 km/h.



Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem



2.3.2 Kierunek Mikołów – 599 (2024 r. – 997)

Dzień	I Kwartał	II Kwartał	III Kwartał	IV Kwartał	Rok 2025
Poniedziałek	22	21	27	13	83
Wtorek	26	32	26	29	113
Środa	15	30	28	31	104
Czwartek	24	29	34	23	110
Piątek	22	26	20	21	89
Sobota	20	16	10	17	63
Niedziela	11	9	9	8	37
Suma	140	163	154	142	599

Dzień	I Kwartał	II Kwartał	III Kwartał	IV Kwartał	Rok 2024
Poniedziałek	67	22	31	13	133
Wtorek	78	46	37	19	180
Środa	41	23	30	27	121
Czwartek	30	39	35	20	124
Piątek	55	34	41	23	153
Sobota	62	23	36	19	140
Niedziela	97	17	12	20	146
Suma	430	204	222	141	997

Dzień	Rok 2023	Rok 2024	Wzrost/Spadek	Wzrost/Spadek %
Poniedziałek	133	83	-50	-37,59%
Wtorek	180	113	-67	-37,22%
Środa	121	104	-17	-14,05%
Czwartek	124	110	-14	-11,29%
Piątek	153	89	-64	-41,83%

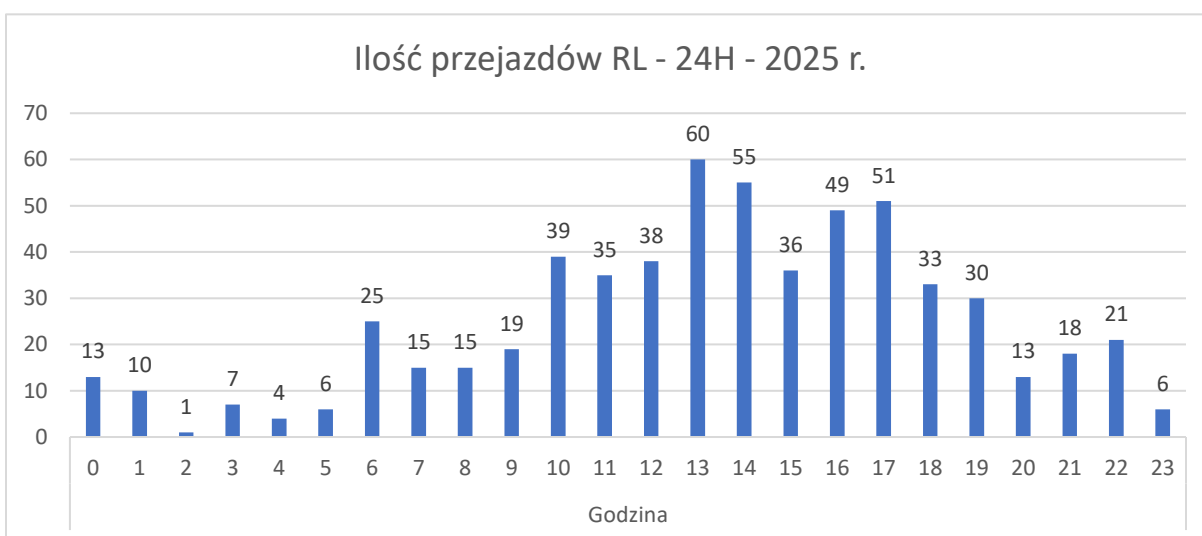
Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem

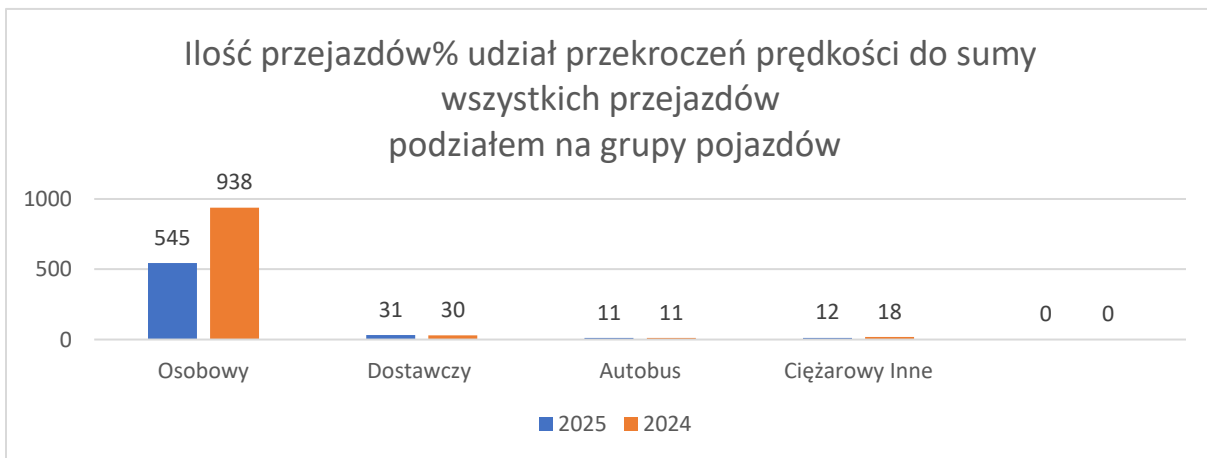
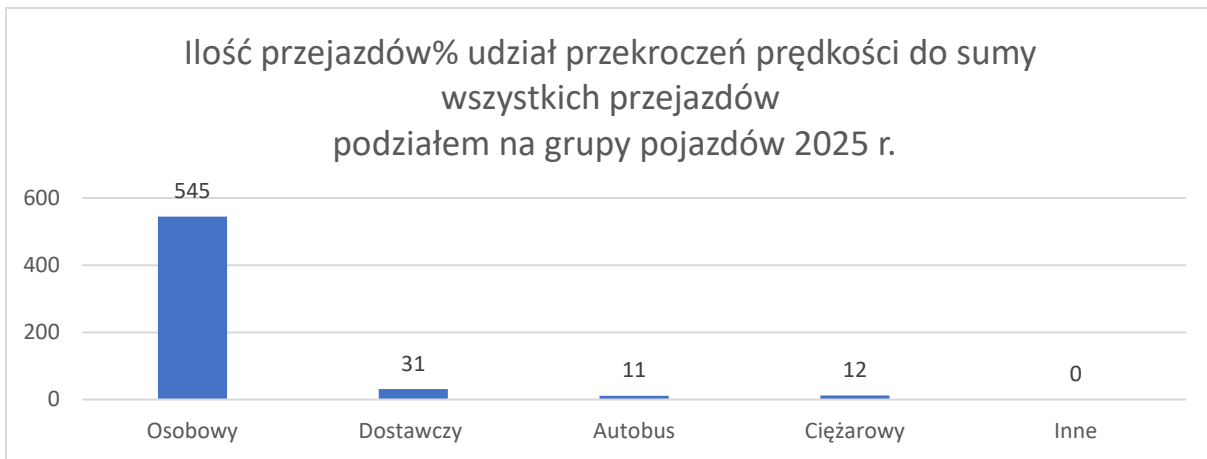
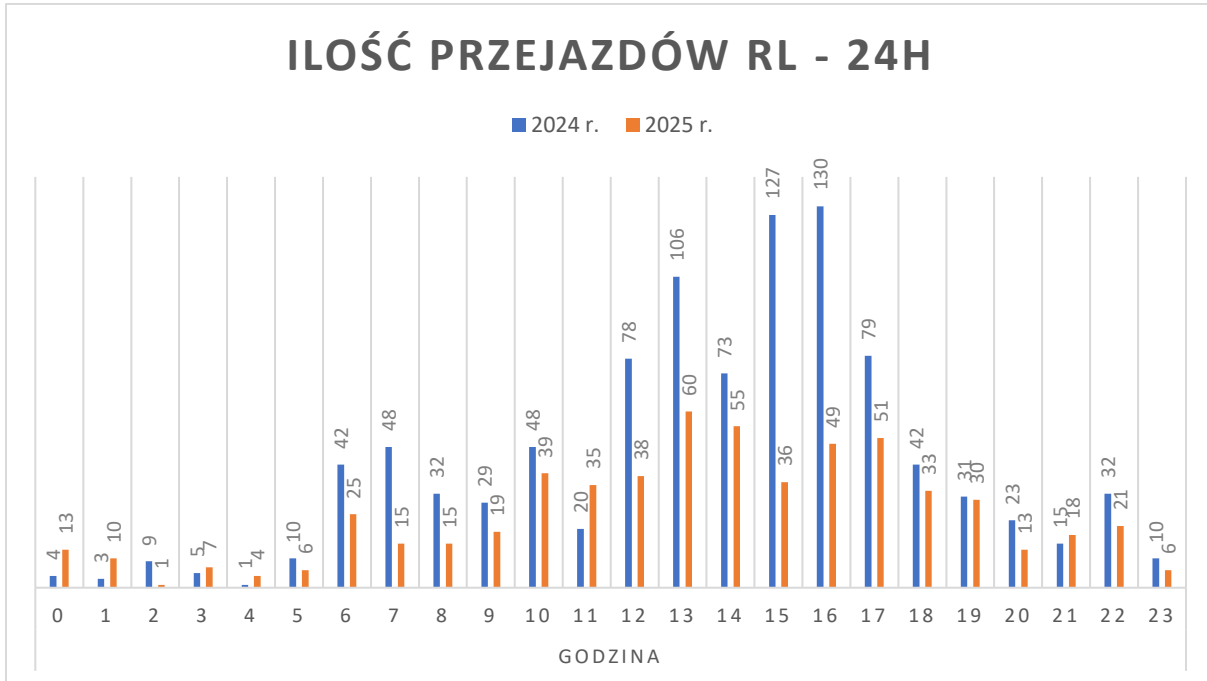
Dzień	Rok 2023	Rok 2024	Wzrost/Spadek	Wzrost/Spadek %
Sobota	140	63	-77	-55,00%
Niedziela	146	37	-109	-74,66%
Suma	997	599	-398	-39,92%

Do przejazdów przy czerwonym świetle przez to skrzyżowanie w kierunku Mikołowa najczęściej dochodziło we wtorki i czwartki (18,86% i 18,36% przypadków), w godzinach 13.00 – 17.00 (łącznie 251 razy tj. 41,90%). W najbardziej zagrożonym dniu średnio w każdy wtorek odnotowuje się 2 takie przejazdy.

Najwyższa prędkość najazdowa za sygnalizator przy czerwonym świetle na w/w kierunku: 110,7 km/h.

Godzinowy rozkład przejazdów w ciągu doby zaprezentowano na poniższych wykresach:





Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem

Kierunek	I Kwartał	II Kwartał	III Kwartał	IV Kwartał	Rok 2025
Oświęcim	537	598	559	621	2315
Mikołów	140	163	154	142	599

Kierunek	I Kwartał	II Kwartał	III Kwartał	IV Kwartał	Rok 2024
Oświęcim	399	551	539	141	1630
Mikołów	430	204	222	830	1686

Kierunek	Rok 2024	Rok 2025	Wzrost/Spadek	Wzrost/Spadek %
Oświęcim	1630	2315	+685	+42,02%
Mikołów	1686	599	-1087	-64,47%
Suma	3316	2914	-402	-12,12%

2.4 WNIOSKI:

Z punktu widzenia bezpieczeństwa wszystkich użytkowników dróg oraz płynności ruchu najbardziej zagrożonym miejscem wystąpieniem zdarzenia drogowego wskutek naruszenia zakazu wjazdu za sygnalizator nadający sygnał czerwony pozostaje skrzyżowanie ID-9 Mikołowska – Katowicka – Oświęcimska, gdzie w 2025 r. miało miejsce łącznie 18850 takich przypadków, tj. 69% ze wszystkich trzech skrzyżowań, analogicznie do sytuacji stwierdzonej w 2024 r. – 20145 takich przejazdów, tj. 67%. Skrzyżowanie to generuje najwięcej przejazdów z trzech lokalizacji objętych system RL. Najbardziej zagrożonym dniem dla tego skrzyżowania jest środa i wtorek, gdzie odnotowano 3323 i 3319 naruszenia tj. 17,63% i 17,61%. Najwięcej przejazdów na czerwonym świetle odnotowano w godzinach 13:00 – 18:00 - 8509 (45,14%). Natomiast najwięcej naruszeń wjazdu za sygnalizator w 2024 r. nadający sygnał czerwony odnotowano pomiędzy godziną 13:00 – 16:00 łącznie 6370 (31,62%). Najbardziej zagrożonym dniem dla tego skrzyżowania był wtorek i czwartek, gdzie odnotowano 3638 i 3543 naruszeń (18,06% i 17,59%).

Największą liczbę naruszeń w 2025 r. odnotowano na kierunku ruchu na Mikołów – 6663(35%), które najczęściej powtarzały się w środy i wtorki (odpowiednio 17,63%, 17,61 przypadków), a najbardziej zagrożonymi godzinami były godziny popołudniowo - wieczorne tj. 13:00 – 18:00 – łącznie 8509 razy tj. 45,14 % przejazdów w tym kierunku. Natomiast 2024 r. kierujący przejeżdżający przy czerwonym świetle przez skrzyżowanie najczęściej dokonywali tego na kierunku Mikołów – 6237 (31%) przejazdów. Najczęściej dokonywali tego we wtorek i piątek (odpowiednio 18,34% i 16,34% przypadków), w szczególności w godzinach także popołudniowo – wieczornych tj. w godzinach 14:00 – 20:00 – łącznie 2892 razy tj. 46,37% przejazdów w tym kierunku.

Porównując rok 2024 z 2025 należy zauważyć, iż znacznie zmniejszyła się ilość przejazdów na sygnale czerwonym na skrzyżowaniu ID16 Katowicka – Grabowa z 6573 przejazdów w 2024 r. na 5481 przejazdów w roku 2025, tj. o – 16,61%. Jednocześnie zanotowano także spadek na ID29 Piłsudskiego - Paprocańska gdzie zmniejszyła się ilość przejazdów z 3316 w roku 2024 do 2914 w 2025 r., tj. o – 12,12%.

Łączna liczba przejazdów ze wszystkich analizowanych w/w skrzyżowań porównując 2024 r. oraz 2025 r. zmniejszyła się z 30034 do 27425 (-8,69%).

Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem

Analizując powyższe dane należy stwierdzić, iż najczęściej wjazdów za sygnalizator nadający czerwony sygnał przypada w środy i wtorki. Natomiast zagrożonymi godzinami jest szczyt popołudniowy 13:00 – 18:00. Wobec powyższego ponownie w pierwszej kolejności należy aktywować punkty kontrolne na skrzyżowaniu Mikołowska – Oświęcimska – Katowicka szczególnie na kierunku Mikołów w podanych dniach i godzinach celem zapobiegania ewentualnym zdarzeniom drogowym.

Ponadto biorąc pod uwagę wszystkie skrzyżowania objęte podsystemem Neurocar RedLight w 2025 r. najwyższą prędkość najazdową za sygnalizator zarejestrowano ponownie na skrzyżowaniu ID9 Mikołowska – Oświęcimska – Katowicka na kierunku Tychy(Oświęcim) – 112,7 km/h, kierunku i Mikołów 101,7 km/h. Przejazd powyżej 100km/h zanotowano także na ID16 Katowicka – Grabowa na kierunku Pszczyna – 107 km/h i ID29 Piłsudskiego – Paprocańska na kierunku Mikołów – 110,7 km/h.

2.5 Sporządził: Jarosław Niemiec

3 RAPORT [AOPP]

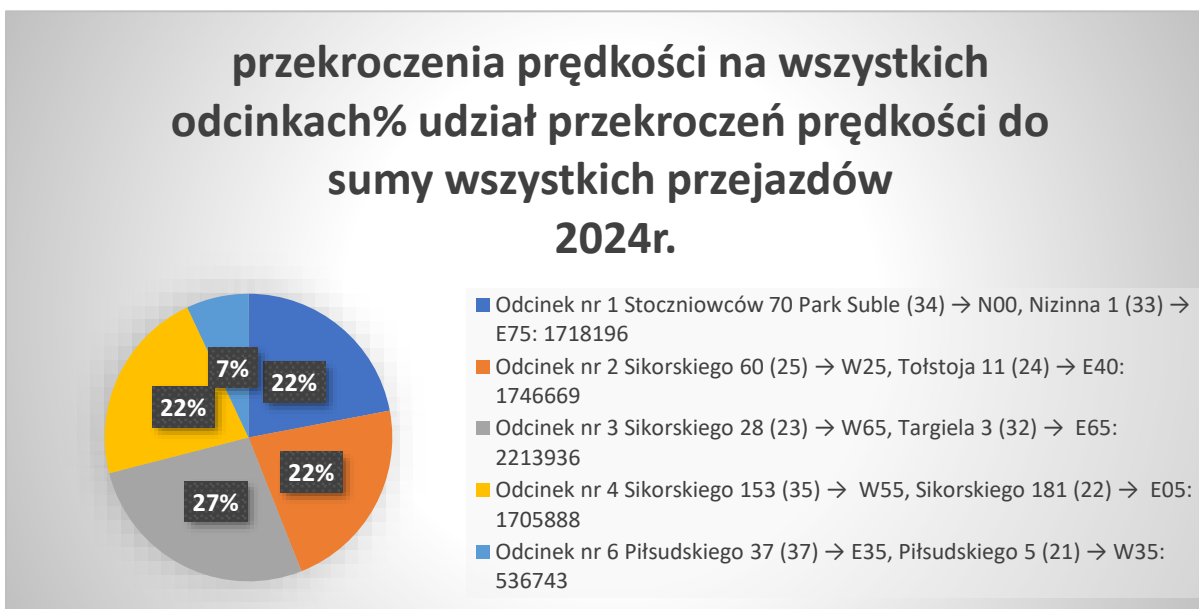
z analizy danych z podsystemu odcinkowego pomiaru prędkości za 2025 r.

W raporcie dokonano analizy danych zawartych w NeuroCar z odcinkowych pomiarów prędkości objętych w ramach ITS Tychy tj.:

Zgodnie z przyjętym nazewnictwem odcinków objętych automatycznym pomiarem prędkości z dokumentacji powykonawczej OPP w wykazie uwzględniono odcinek na ul. Turyńskiej, który nie jest objęty analizą.

Odcinek nr 1: Stoczniowców 70 Park Suble do Nizinnej 1 kierunek zachodni,
Odcinek nr 2: Sikorskiego 60 do Tołstoja 11 kierunek wschodni,
Odcinek nr 3: Sikorskiego 28 do Targiela 3 kierunek zachodni,
Odcinek nr 4: Sikorskiego 153 do Sikorskiego 181 kierunek zachodni,
Odcinek nr 6: Piłsudskiego 37 do Piłsudskiego 5 kierunek wschodni.
Odcinek nr 5: TURYSKA,

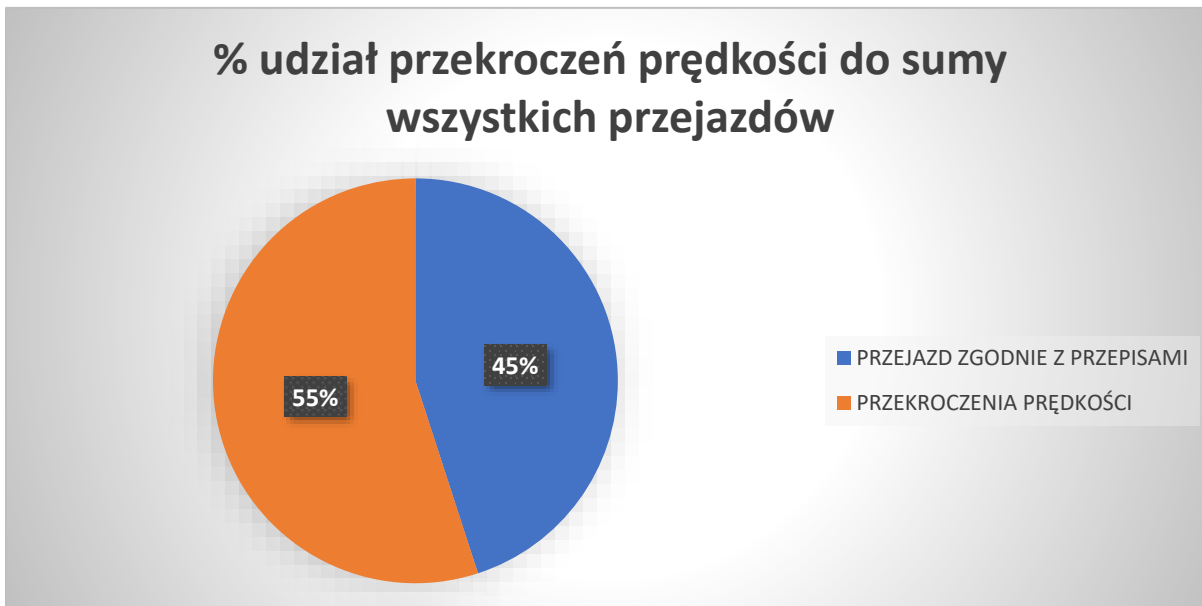
Analizą został objęty okres od 01.01.2025 r. do 31.12.2025 r. Na podstawie dostępnych danych statystycznych zgromadzonych w systemie ustalono co następuje:



łącznie na wszystkich lokalizacjach objętych odcinkowym pomiarem prędkości w roku 2025 doszło do 7 921 432 przekroczeń prędkości na 19 609 733 przejazdy (w poprzednim roku było to 8 172 104 przekroczeń prędkości – spadek o -3,07% na 19 892 008 przejazdów – spadek o -1,42%). Najwięcej przypadków przekroczenia dozwolonej prędkości odnotowano na odcinku nr 3 – 27% wszystkich przekroczeń, jest to wzrost o 2% na tym odcinku względem zeszłego roku. Cały ciąg ul. Sikorskiego charakteryzuje się dużą liczbą przekroczeń prędkości. Należy zaznaczyć, iż w ciągu roku pojawiały się różne usterki przez które na odcinkach występowały braki danych za dany okres.

3.1 Odcinek nr 1 Stoczniowców 70

Park Suble (34) → N00, Nizinna 1 (33) → E75- łącznie 1 718 196 przypadków przekroczenia prędkości na 3 135 952 przejazdów w ciągu roku, co daje średnio 4707 przekroczeń każdego dnia.



W poszczególnych dniach tygodnia sytuacja przedstawiała się następująco względem 2024 r.:

Dzień	2024r.	2025r.	Wzrost/Spadek	Wzrost/Spadek %
Poniedziałek	279274	262256	-17018	-6,09%
Wtorek	282347	266178	-16169	-5,73%
Środa	276874	268721	-8153	-2,94%
Czwartek	273643	266170	-7473	-2,73%
Piątek	285233	280483	-4750	-1,67%
Sobota	240779	230732	-10047	-4,17%
Niedziela	151089	148041	-3048	-2,02%
Suma	1789239	1722581	-66658	-3,73%

Dla wszystkich dni w 2025 r. odnotowano spadek liczby przekroczeń dozwolonej prędkości, najmniejszy dla piątku -1,67% tj. 4750 przejazdów, a największy dla poniedziałku -6,09% tj. 17018 przejazdów. W ciągu całego roku w niedzielę dochodzi średnio do 120 tys. mniejszej liczby przejazdów przekraczających dozwoloną prędkość na badanym odcinku, poza sobotą co potwierdza ogólną tendencję do mniejszej liczby przekroczeń dozwolonej prędkości w okresie weekendu.

Gradacja przekroczonej prędkości dla tego odcinka względem 2024 r. rozkłada się następująco:

2024					
50-60	60-65	65-70	70-75	75-80	90+
1480347	202134	69621	23668	13215	254
82,74%	11,3%	3,89%	1,32%	0,74%	0,01%

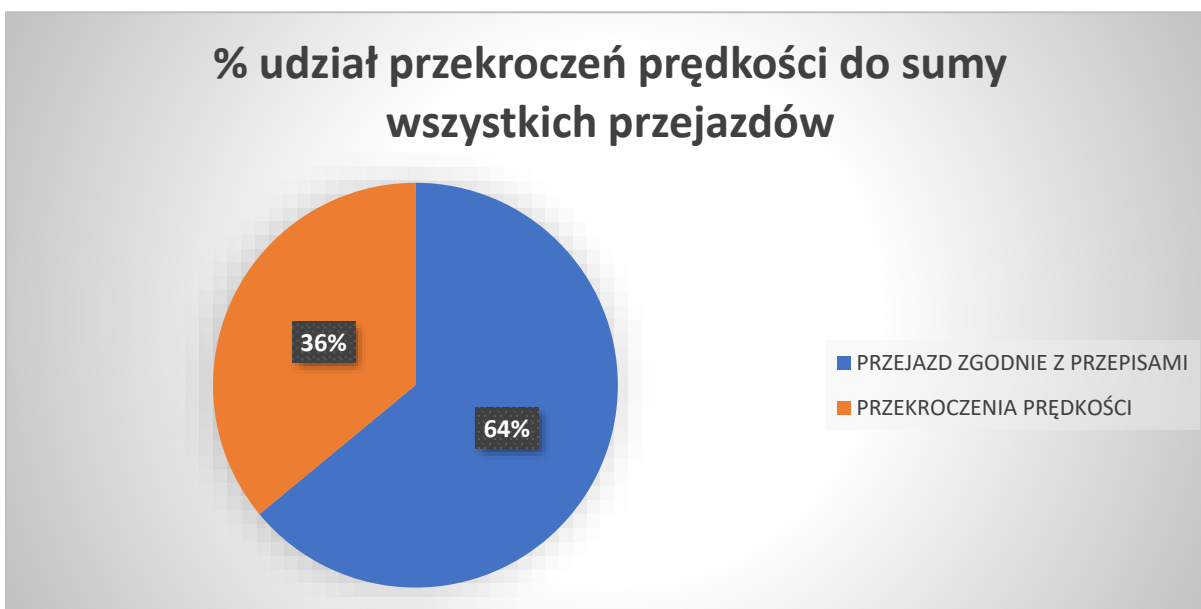
Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem

2024					
50-60	60-65	65-70	70-75	75-80	90+
2025r.					
1424319	196169	68341	23263	10268	200
82,69%	11,39%	4,04%	1,37%	0,77%	0,01%
WZROST/SPADEK					
-56028	-5965	-1280	-405	-2947	-54
WZROST/SPADEK UDZIAŁU %					
-0,05%	+0,09%	+0,15%	+0,05%	+0,03%	0,00%

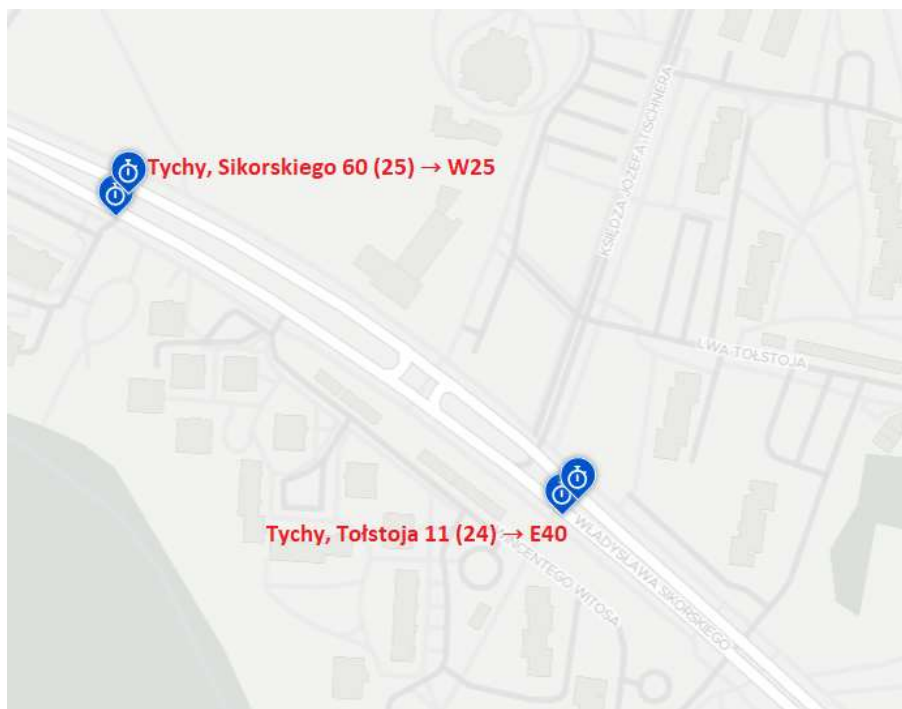
Kierowcy najczęściej dopuszczają się przekroczeń prędkości w granicach do +10km/h, na tym odcinku przekroczenia prędkości mieszczące się w przedziale (50; 60] stanowią 82,69% wszystkich wykroczeń. Różnice udziału % w poszczególnych przedziałach prędkości względem ubiegłego roku są nieznaczne, co ukazuje, iż charakterystyka ruchu na tym odcinku w obecnym roku nie uległa zmianie.

3.2 Odcinek nr 2 Sikorskiego

60 (25) → W25, Tołstoja 11 (24) → E40 - łącznie 1 746 669 przypadków przekroczenia prędkości na 4 787 783 przejazdów w ciągu roku, co daje średnio 4785 przekroczeń każdego dnia.



Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem



W poszczególnych dniach tygodnia sytuacja przedstawiała się następująco względem 2024 r.:

Dzień	2024r.	2025r.	Wzrost/Spadek	Wzrost/Spadek %
Poniedziałek	301507	263822	-37685	-12,5%
Wtorek	308777	265119	-43658	-14,14%
Środa	305807	271166	-34641	-11,33%
Czwartek	305352	265529	-39823	-13,04%
Piątek	317094	282442	-34652	-10,92%
Sobota	273808	234340	-39468	-14,41%
Niedziela	182455	169290	-13165	-7,22%
Suma	1994800	1751708	-243092	-12,19%

Dla wszystkich dni w 2025 r. odnotowano spadek liczby przekroczeń dozwolonej prędkości, najmniejszy dla niedzieli -7,22% tj. 13165 przejazdów, a największy dla wtorku +14,14% tj. 43658 przejazdów. W ciągu całego roku w niedzielę dochodzi do najmniejszej liczby przekroczeń dozwolonej prędkości, podobnie jak na poprzednim Odcinku w sobotę również jest mniejsza liczba przekroczeń dozwolonej prędkości w stosunku do pozostałych dni tygodnia, co potwierdza ogólną tendencję do mniejszej liczby przekroczeń dozwolonej prędkości w okresie weekendu.

Gradacja przekroczonej prędkości dla tego odcinka względem 2024 r. rozkłada się następująco:

2024r.					
50-60	60-65	65-70	70-75	75-80	90+
1569238	253475	103638	41260	26678	511
78,67%	12,71%	5,2%	2,07%	1,34%	0,03%
2025r.					
1417127	206217	80713	31204	14242	306

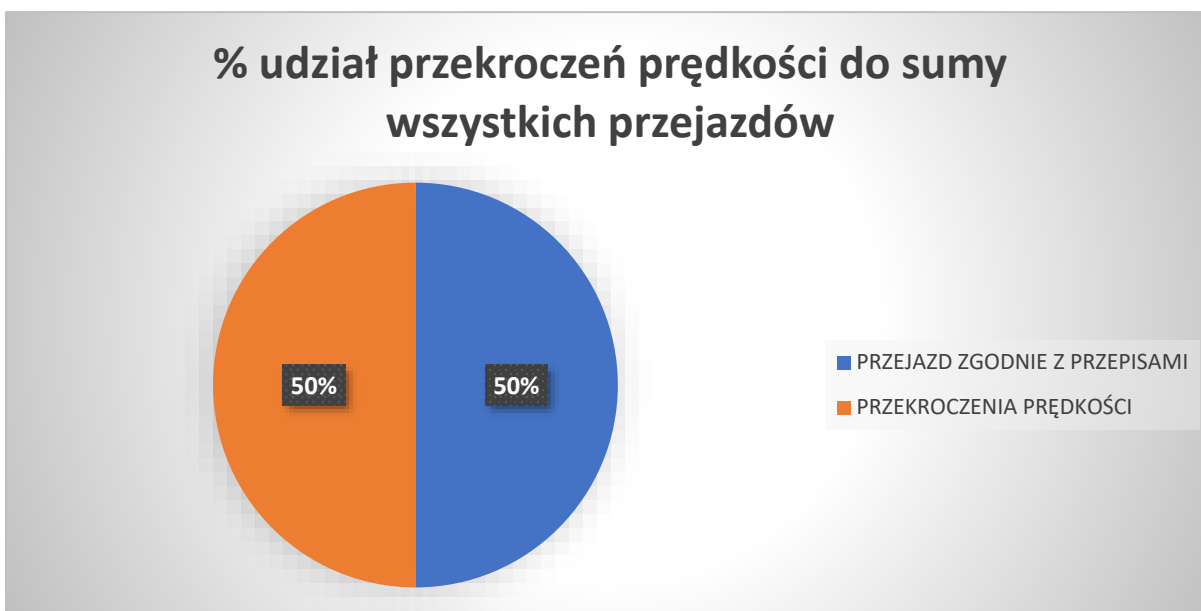
Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem

80,99%	11,79%	4,61%	1,37%	0,81%	0,02%
WZROST/SPADEK					
-152111	-47258	-22925	-10056	-12436	-205
WZROST/SPADEK UDZIAŁU %					
+2,32%	-0,92%	-0,59%	-0,70%	-0,53%	-0,01%

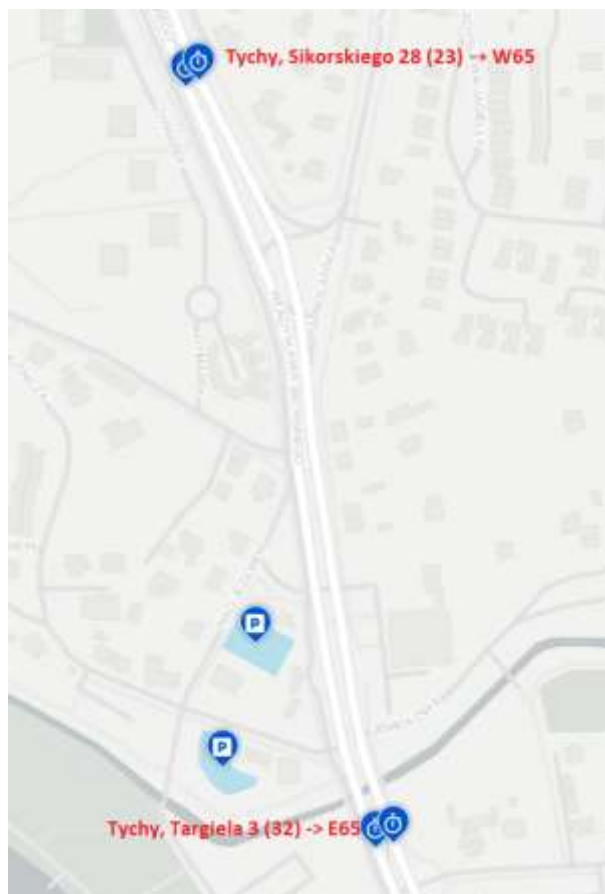
Kierowcy najczęściej dopuszczają się przekroczeń prędkości w granicach do +10km/h, na tym odcinku przekroczenia prędkości mieszczące się w przedziale (50; 60] stanowią 80,99% wszystkich wykroczeń. W porównaniu z ubiegłym kwartałem różnice udziału % w poszczególnych przedziałach prędkości są nie duże, za wyjątkiem pierwszego przedziału gdzie w obecnym roku odnotowano wzrost o +2,32%.

3.3 Odcinek nr 3 Sikorskiego

28 (23) → W65, Targiela 3 (32) → E65 - łącznie 2 213 936 przypadków przekroczenia prędkości na 4 449 966 przejazdów w ciągu roku, co daje średnio 6065 przekroczeń każdego dnia.



Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem



W poszczególnych dniach tygodnia sytuacja przedstawiała się następująco względem 2024 r.:

Dzień	2024r.	2025r.	Wzrost/Spadek	Wzrost/Spadek %
Poniedziałek	309505	324592	+15087	+4,87%
Wtorek	310306	342755	+32449	+10,46%
Środa	312296	339705	+27409	+8,78%
Czwartek	313974	334423	+20449	+6,51%
Piątek	327935	344723	+16788	+5,12%
Sobota	289465	307193	+17728	+6,12%
Niedziela	203477	224663	+21186	+10,42%
Suma	2066958	2218054	+151096	+7,31%

Dla wszystkich dni w 2025 r. odnotowano wzrost liczby przekroczeń dozwolonej prędkości, najmniejszy dla poniedziałku +4,87% tj. 15087 przejazdów, a największy dla wtorku +10,46% tj. 32449 przejazdów. W ciągu całego roku w niedzielę dochodzi średnio do 110 tys. mniejszej liczby przekroczeń dozwolonej prędkości na badanym odcinku, podobnie jak na poprzednich Odcinkach w sobotę również jest mniejsza liczba przekroczeń dozwolonej prędkości w stosunku do pozostałych dni tygodnia, co potwierdza ogólną tendencję do mniejszej liczby przekroczeń dozwolonej prędkości w okresie weekendu.

Gradacja przekroczonej prędkości dla tego odcinka względem 2024 r. rozkłada się następująco :

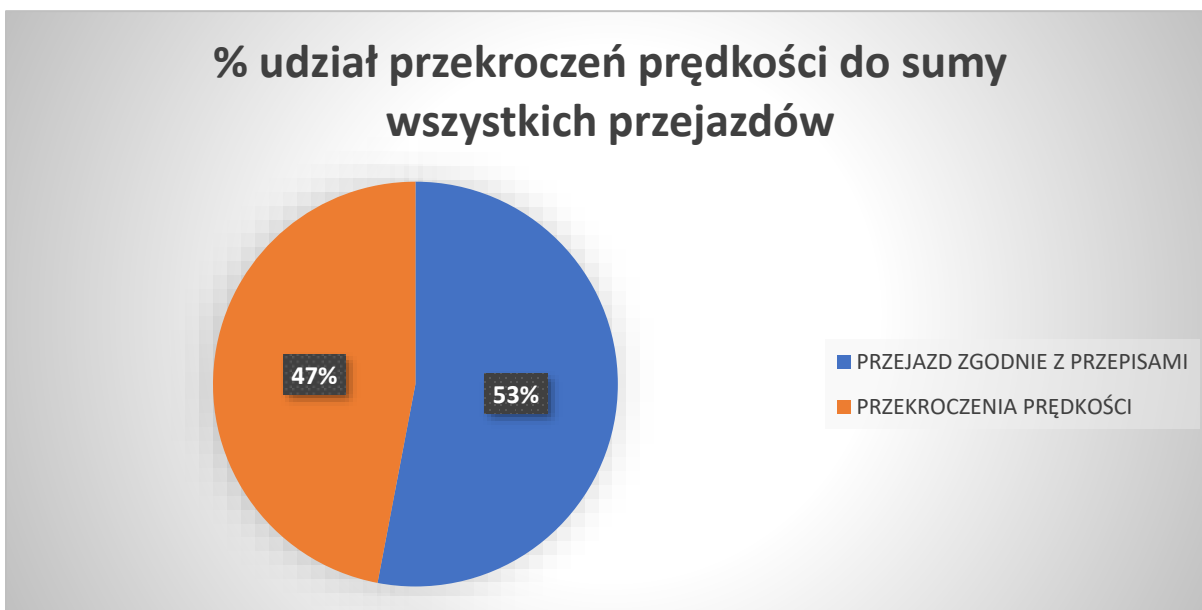
Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem

2024r.					
50-60	60-65	65-70	70-75	75-80	90+
1656598	251469	95156	36938	26030	767
80,15%	12,16%	4,6%	1,79%	1,26%	0,04%
2025r.					
1803454	263117	95499	36042	19143	757
81,31%	11,86%	4,31%	1,62%	0,86%	0,03%
WZROST/SPADEK					
+146856	+11648	+343	-896	-6887	-10
WZROST/SPADEK UDZIAŁU %					
+1,16%	-0,30%	-0,29%	-0,17%	-0,40%	-0,01%

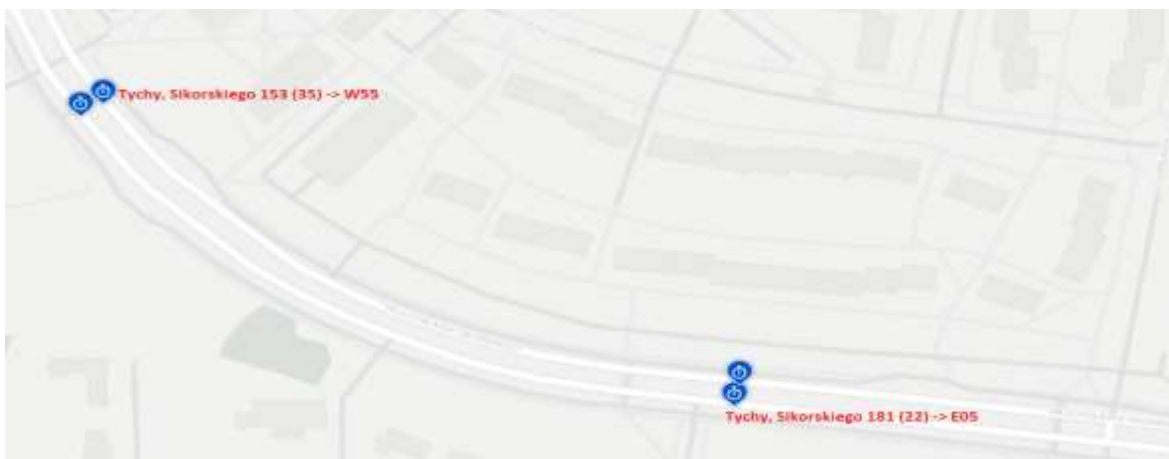
Kierowcy najczęściej dopuszczają się przekroczeń prędkości w granicach do +10km/h, na tym odcinku przekroczenia prędkości mieszczące się w przedziale (50; 60] stanowią 81,31% wszystkich wykroczeń. Poza pierwszym przedziałem prędkości dla pozostałych odnotowano spadek % udziału tego typu przekroczeń.

3.4 Odcinek nr 4 Sikorskiego

153 (35) → W55, Sikorskiego 181 (22) → E05 – łącznie 1 705 888 przypadków przekroczenia prędkości na 3 598 133 przejazdów, co daje średnio 4 674 przekroczeń każdego dnia.



Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem



W poszczególnych dniach tygodnia sytuacja przedstawiała się następująco względem 2024 r.:

Dzień	2024r.	2025r.	Wzrost/Spadek	Wzrost/Spadek %
Poniedziałek	261503	253812	-7691	-2,94%
Wtorek	264501	271617	+7116	+2,69%
Środa	260820	272811	+11991	+4,6%
Czwartek	262235	268235	+6000	+2,29%
Piątek	270574	272322	+1748	+0,65%
Sobota	229437	214828	-14609	-6,38%
Niedziela	143144	155999	+12855	+8,98%
Suma	1692214	1709624	+17410	+1,03%

Jest to pierwszy odcinek w porównaniu do 2024 r. w którym odnotowano zarówno wzrost jak spadek dla poszczególnych dni tygodnia. Największy wzrost odnotowano dla niedzieli +8,98% tj. 12855 pojazdów, a największy spadek dla soboty -6,38% tj. 14609 pojazdów. W ciągu całego roku w niedzielę dochodzi średnio do 112 tys. mniejszej liczby przekroczeń dozwolonej prędkości na badanym odcinku, podobnie jak na poprzednich Odcinkach w sobotę również jest mniejsza liczba przekroczeń dozwolonej prędkości w stosunku do pozostałych dni tygodnia, co potwierdza ogólną tendencję do mniejszej liczby przekroczeń dozwolonej prędkości w okresie weekendu.

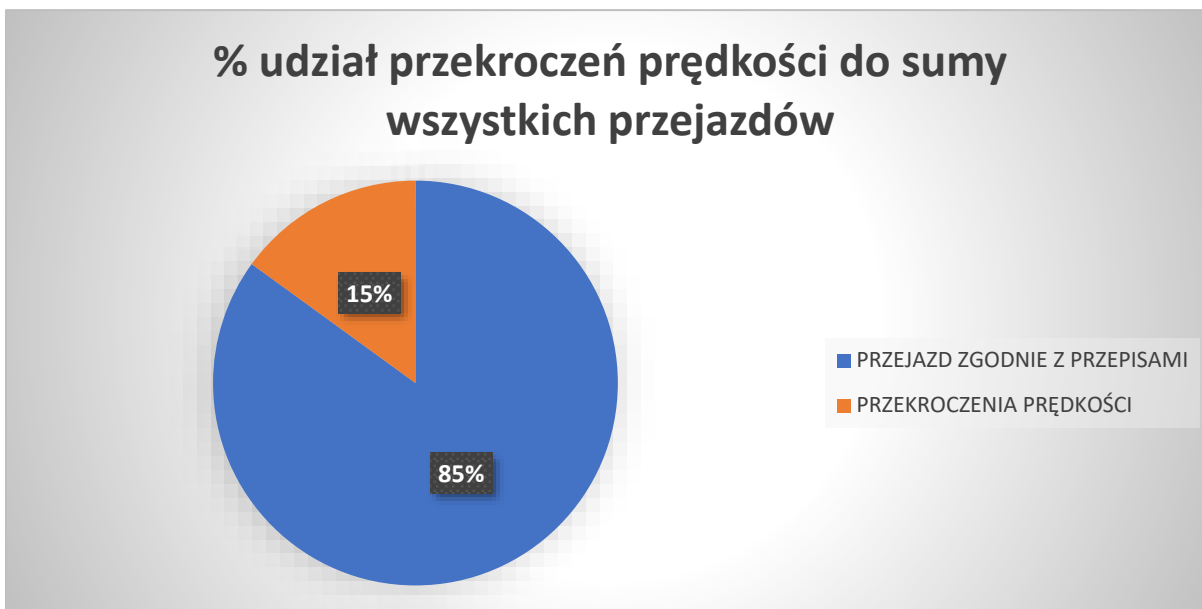
Gradacja przekroczonej prędkości dla tego odcinka względem 2024 r. rozkłada się następująco

2024r.					
50-60	60-65	65-70	70-75	75-80	90+
1397725	193325	66125	22161	12690	221
82,6%	11,42%	3,91%	1,31%	0,75%	0,02%
2025r.					
1415722	192178	67162	25313	10239	167
82,75%	11,23%	3,93%	1,48%	0,6%	0,01%
WZROST/SPADEK					
+17997	-1147	+1037	+3152	-2451	-54
WZROST/SPADEK UDZIAŁU %					
+0,15%	-0,19%	+0,02%	+0,17%	-0,15%	-0,01%

Kierowcy najczęściej dopuszczają się przekroczeń prędkości w granicach do +10km/h, na tym odcinku przekroczenia prędkości mieszczące się w przedziale (50; 60] stanowią 82,75% wszystkich wykroczeń. Różnice udziału % w poszczególnych przedziałach prędkości względem ubiegłego roku są nieznaczne, co ukazuje, iż charakterystyka ruchu na tym odcinku w obecnym roku nie uległa zmianie.

3.5 Odcinek nr 6 Piłsudskiego

37 (37) → E35, Piłsudskiego 5 (21) → W35 - łącznie 536 743 przypadków przekroczenia prędkości na 3 637 899 przejazdów, co daje średnio 1471 przekroczeń każdego dnia.



W poszczególnych dniach tygodnia sytuacja przedstawiała się następująco względem 2024 r.:

Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem

Dzień	2024r.	2025r.	Wzrost/Spadek	Wzrost/Spadek %
Poniedziałek	87740	73868	-13872	-15,81%
Wtorek	86405	73458	-12947	-14,98%
Środa	87883	74067	-13816	-15,72%
Czwartek	88448	72682	-15766	-17,83%
Piątek	87789	77054	-10735	-12,23%
Sobota	98319	88124	-10195	-10,37%
Niedziela	92309	78313	-13996	-15,16%
Suma	628893	537566	-91327	-14,52%

Dla wszystkich dni w 2025 r. odnotowano spadek liczby przekroczeń dozwolonej prędkości, najmniejszy dla soboty -10,37% tj. 10195 przejazdów, a największy dla poniedziałku -15,81% tj. 13870 przejazdów. Jest to jedyny odcinek który w ciągu roku charakteryzuje się większą liczbą przekroczeń dozwolonej prędkości w okresie weekendowym.

Gradacja przekroczonej prędkości dla tego odcinka w 2025 r. rozkłada się następująco

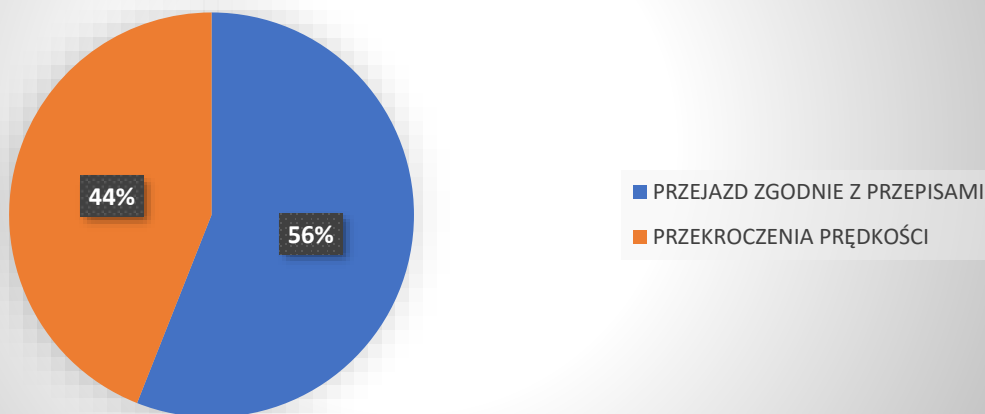
2024r.					
50-60	60-65	65-70	70-75	75-80	90+
555015	48869	16027	5459	3471	52
88,25%	7,77%	2,55%	0,86%	0,55%	0,001%
2025r.					
479082	39646	12633	4201	1992	22
89,12%	7,37%	2,35%	0,78%	0,37%	0,004%
WZROST/SPADEK					
-75933	-9223	-3394	-1258	-1479	-30
WZROST/SPADEK UDZIAŁU %					
+0,87%	-0,40%	-0,20%	-0,08%	-0,18%	-0,003%

Kierowcy najczęściej dopuszczają się przekroczeń prędkości w granicach do +10km/h, na tym odcinku przekroczenia prędkości mieszczące się w przedziale (50; 60] stanowią 89,12% wszystkich wykroczeń.

3.6 Odcinek nr 5 Tychy, Turyńska

101 (36) → W05, Turyńska (WIM 5) → Oświęcim – łącznie 1 479 850 przekroczeń prędkości na 3 345 558 przejazdów, co daje średnio 4054 przekroczeń każdego dnia. Ponieważ na długości tego odcinka występują różne ograniczenia prędkości dla obu kierunków została wyliczona średnia dozwolona prędkości jazdy. Dla kierunku Tychy → Oświęcim wyliczona dozwolona prędkość wynosi 65km/h, natomiast dla kierunku Oświęcim → Tychy wyliczona dozwolona prędkość wynosi 70km/h.

% udział przekroczeń prędkości do sumy wszystkich przejazdów



W poszczególnych dniach tygodnia sytuacja przedstawiała się następująco względem 2024 r.:

Dzień	2024r.	2025r.	Wzrost/Spadek	Wzrost/Spadek %
Poniedziałek	339346	234742	-104604	-30,83%
Wtorek	334105	243224	-90881	-27,17%
Środa	329734	234712	-95022	-28,82%
Czwartek	339947	230803	-109144	-32,11%
Piątek	352220	231326	-120894	-34,32%
Sobota	328741	211970	-116771	-35,52%
Niedziela	283368	182901	-100467	-35,45%
Suma	2307461	1569678	-737783	-31,97%

Podobnie jak to miało miejsce na poprzednich Odcinkowych Pomiarach Prędkości, również na tym niedziela charakteryzuje się najmniejszą liczbą przekroczeń dopuszczalnej prędkości.

Gradacja przekroczonej prędkości dla tego odcinka rozkłada się następująco względem 2024 r.:

Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem

3.6.1 Tychy → Oświęcim – 915 447 przekroczeń w 2025r.

2024r.			
(65; 70]	(70; 75]	(75; 80]	90<
423104	235642	405890	269947
31,7%	17,66%	30,41%	20,23%
2025r.			
(65; 70]	(70; 75]	(75; 80]	90<
303427	246036	164448	201536
33,15%	26,88%	17,96%	22,02%
WZROST/SPADEK			
-119677	+10394	-241442	-68411
WZROST/SPADEK UDZIAŁU %			
+1,45%	+9,22%	-12,45%	1,79%

Największy % przekroczeń mieści się w granicach przedziału prędkości (65; 70] i stanowi 33,15% wszystkich przekroczeń prędkości w ciągu roku.

3.6.2 Oświęcim → Tychy – 654 231 przekroczeń w 2025r.

2024r.		
(70; 75]	(75; 80]	90<
373317	252727	346834
38,37%	25,98%	35,65%
2025r.		
(70; 75]	(75; 80]	90<
240916	166005	247310
36,82%	25,37%	37,8%
WZROST/SPADEK		
-132401	-86722	-99524
WZROST/SPADEK UDZIAŁU %		
-1,55%	-0,61%	+2,15%

Największy % przekroczeń mieści się w granicach najwyższego przedziału prędkości i stanowi 37,8% wszystkich przekroczeń prędkości w ciągu roku.

3.7 WNIOSKI:

- łącznie na wszystkich lokalizacjach objętych odcinkowym pomiarem prędkości w roku 2025 doszło do 7 921 432 przekroczeń prędkości co stanowi 40% z 19 609 733 wszystkich przejazdów (w poprzednim roku było to 8 172 104 przekroczeń – spadek o -3,07% przekroczeń prędkości na 19 892 008 przejazdów – spadek o -1,42%). Najwięcej takich przypadków odnotowano na odcinku nr 3 – 27% wszystkich przekroczeń, jest to wzrost o 2% na tym odcinku względem zeszłego roku. Cały ciąg ul. Sikorskiego charakteryzuje się dużą liczbą przekroczeń prędkości. Należy zaznaczyć, iż w ciągu roku pojawiały się różne usterki przez które na odcinkach występowały braki danych za dany okres.

- Z punktu widzenia bezpieczeństwa wszystkich użytkowników dróg najbardziej zagrożonym miejscem, w którym może dojść do naruszenia przepisów i przekroczenia dopuszczalnej prędkości w 2025r. jest odcinkowy pomiar prędkości usytuowany na Odcinku nr 3 tj. Sikorskiego 28 (23) → W65 (punkt mieszczący się od strony ronda Zesłańców Sybiru), Targiela 3 (32) → E65 (punkt mieszczący się w okolicy parkingu MOSiR przy piramidzie), gdzie w 2025r. kierowcy dopuścili się łącznie 2 213 936 przekroczeń dopuszczalnej prędkości co stanowi 27% zarejestrowanych przekroczeń na wszystkich odcinkach. Najwięcej przekroczeń prędkości odnotowano pod koniec tygodnia tj. w piątki – 344 723 co stanowi 15,54% wszystkich przekroczeń na tym odcinku.
- Najbardziej zagrożonym miejscem, w którym może dojść do naruszenia przepisów i przekroczenia dopuszczalnej prędkości w 2025r. był odcinkowy pomiar prędkości usytuowany na Odcinku nr 1 Stoczniovców 70 Park Suble (34) → N00, Nizinna 1 (33) → E75, gdzie procent przekroczeń dopuszczalnej prędkości przekracza ponad połowę wszystkich przejazdów na tym odcinku tj. 55%.
- Odcinkiem o najmniejszym procencie przekroczeń dopuszczalnej prędkości na odcinku w 2025r. jest odcinkowy pomiar prędkości mieszczący na Odcinku nr 6: Piłsudskiego 37 (37) → E35, Piłsudskiego 5 (21) → W35, gdzie tylko 15% wszystkich przejazdów na odcinku w ciągu roku to przejazdy pojazdów, które przekroczyły dopuszczalną prędkość.
- Gradacja prędkości wskazują, iż na odcinkach kierowcy najczęściej dopuszczają się przekraczania prędkości w przedziale (50; 60) km/h. Najbardziej zagrożonym miejscem, w którym kierowcy znacznie przekraczają dopuszczalną prędkość jest Odcinek nr 3 Sikorskiego 28 (23) → W65 (punkt mieszczący się od strony ronda Zesłańców Sybiru), Targiela 3 (32) → E65 (punkt mieszczący się w okolicy parkingu MOSiR przy piramidzie), na którym w ciągu roku łącznie doszło do 757 przypadków przekroczenia dopuszczalnej prędkości powyżej 90km/h.
- W związku z korelacją **spadku ogólnej liczby pojazdów zarejestrowanych** na odcinkach oraz spadku liczby przekroczeń dopuszczalnej prędkości można stwierdzić poprawę warunków bezpieczeństwa z uwagi na naruszenie przepisów przekroczeń dopuszczalnej prędkości w 2025 r.

3.8 Sporządził: Wojciech Dobiczek

4 RAPORT [P]

1. Wstęp

Na podstawie danych z raportów kwartalnych z 2025 r. o zajętości miejsc postojowych pozyskanych z aplikacji NeuroCar Parkingi przeanalizowano oraz wyznaczono średni roczny wskaźnik wykorzystania miejsc parkingowych oraz akumulację parkingową dla analizowanego okresu [2025 r.].

Średnia roczna została wyznaczona na podstawie raportów z kwartału 1,2 i 3 kwartału 2025 r., natomiast średnia roczna dla parkingów „Nad Jeziorem1” oraz „Nad Jeziorem2” na podstawie raportów kwartału 2 i 3 2025 r. ze względu na brak wcześniejszych danych.

Analizy wykonano z podziałem na dni tygodnia oraz weekend.

4.1 Parking „P+R Edukacji/Wyszyńskiego”

4.1.1 Wskaźnik wykorzystania powierzchni parkingowej w dni powszednie.

Powyższy parking składa się z 117 miejsc postojowych z czego 5 wykorzystywanych jest przez pojazdy uprawnione (5 miejsc dla osób niepełnosprawnych).

Tab. P 1

Charakterystyka analizowanego parkingu					
Nazwa/lokalizacja parkingu	Ilość dostępnych miejsc parkingowych				
P+R Edukacji/Wyszyńskiego Ul. Edukacji 98	Osobowe	Niepełnosprawne	Rodzinne	Elektryczne	Suma
	112	5	0	0	117

Do analizy przyjęto 112 pełnowymiarowych miejsc postojowych z wyłączeniem 5 miejsc przeznaczonych dla pojazdów uprawnionych. Pozwoli to zobrazować rzeczywiste wykorzystanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych.

Analizy dokonano z podziałem na dni powszednie oraz weekend.

Porównanie wskaźników Wp dla dni tygodnia względem poprzedniego roku.

Dzień tygodnia	Wp 2024 (%)	Wp 2025 (%)	wzrost/spadek 2025 do 2024 (%)
PN	b.d.	45,8	b.d.
WT	b.d.	49,5	b.d.
SR	b.d.	45,9	b.d.
CZ	b.d.	45,3	b.d.
PT	b.d.	40,1	b.d.

4.1.2 Zajętość miejsc parkingowych w weekendy.

Porównanie wskaźnika wykorzystania powierzchni parkingowej dla weekendów względem poprzedniego roku.

Weekend	Wp 2024 (%)	Wp 2025 (%)	Wzrost/spadek 2025-2024 (%)
Sobota	b.d.	18,5	b.d.

Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem

Niedziela	b.d.	19,7	b.d.
-----------	------	------	------

4.2 Parking „Stadion-Edukacji”

Powyższy parking składa się z 296 miejsc postojowych z czego 16 wykorzystywanych jest przez pojazdy uprawnione (14 miejsc dla osób niepełnosprawnych, 2 dla pojazdów elektrycznych, 7- zablockowanych wył. z użytkowania).

Tab. P 2

Charakterystyka analizowanego parkingu						
Nazwa/lokalizacja parkingu	Ilość dostępnych miejsc parkingowych					
Stadion – Edukacji Ul. Edukacji 5	Osobowe	Niepełnosprawne	Rodzinne	Zablokowane	Elektryczne	Suma
	273	14	0	7	2	296

Do analizy przyjęto jako całkowitą dostępną liczbę miejsc parkingowych 273 pełnowymiarowych miejsc postojowych z wyłączeniem 16 miejsc przeznaczonych dla pojazdów uprawnionych oraz 7 miejsc wyłączonych z użytkowania. Pozwoli to zobrazować rzeczywiste wykorzystanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych.

Analizy dokonano z podziałem na dni powszednie oraz weekend.

4.2.1 Wskaźnik wykorzystania powierzchni parkingowej w dni powszednie.

Dzień tygodnia	Wp 2024 (%)	Wp 2025 (%)	wzrost/spadek 2025 do 2024 (%)
PN	b.d.	18,6	b.d.
WT	b.d.	19,7	b.d.
SR	b.d.	19,2	b.d.
CZ	b.d.	19,1	b.d.
PT	b.d.	18,5	b.d.

4.2.2 Zajętość miejsc parkingowych w weekendy.

Porównanie wskaźnika wykorzystania powierzchni parkingowej dla weekendów względem poprzedniego roku.

Weekend	Wp 2024 (%)	Wp 2025 (%)	Wzrost/spadek 2025-2024 (%)
Sobota	b.d.	18,2	b.d.
Niedziela	b.d.	19,9	b.d.

4.3 Parking „Stadion - Starokościelna”

Powyższy parking składa się z 300 miejsc postojowych.

Tab. P 3

Charakterystyka analizowanego parkingu						
Nazwa/lokalizacja parkingu	Ilość dostępnych miejsc parkingowych					
	Osobowe	Niepełnosprawne	Rodzinne	Zablokowane	Elektryczne	Suma

Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem

Stadion Starokościelna Ul. Starokościelna 9	300	0	0	0	0	300
---	-----	---	---	---	---	-----

Do analizy przyjęto jako całkowitą dostępną liczbę miejsc parkingowych 300 pełnowymiarowych miejsc postojowych. Pozwoli to zobrazować rzeczywiste wykorzystanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych. Na ww. parkingu brak wyznaczonych miejsc uprawnionych.

Analizy dokonano z podziałem na dni powszednie oraz weekend.

4.3.1 Wskaźnik wykorzystania powierzchni parkingowej w dni powszednie.

Porównanie wskaźników Wp dla dni tygodnia względem poprzedniego roku.

Dzień tygodnia	Wp 2024 (%)	Wp 2025 (%)	wzrost/spadek 2025 do 2024
PN	b.d.	1,4	b.d.
WT	b.d.	1,7	b.d.
SR	b.d.	3,6	b.d.
CZ	b.d.	1,9	b.d.
PT	b.d.	2,0	b.d.

4.3.2 Zajętość miejsc parkingowych w weekendy.

1. Wskaźnik wykorzystania powierzchni parkingowej w weekend.

Porównanie wskaźnika wykorzystania powierzchni parkingowej dla weekendów względem poprzedniego roku.

Weekend	Wp (%) 2024	Wp (%) 2025	Wzrost/spadek 2025- 2024 (%)
Sobota	b.d.	6,0	b.d.
Niedziela	b.d.	2,1	b.d.

4.4 Parking „Urząd Miasta – B1”

Powyższy parking składa się z 56 miejsc postojowych z czego 6 wykorzystywanych jest przez pojazdy uprawnione (2 miejsca dla osób niepełnosprawnych, 2 dla pojazdów elektrycznych, 2 dla rodzin z dziećmi).

Tab. P 4

Charakterystyka analizowanego parkingu					
Nazwa/lokalizacja parkingu	Ilość dostępnych miejsc parkingowych				
	Osobowe	Niepełnosprawne	Rodzinne	Elektryczne	Suma
Urząd Miasta B1, Al. Niepodległości 49	50	2	2	2	56

Do analizy przyjęto jako całkowitą dostępną liczbę miejsc parkingowych 50 pełnowymiarowych miejsc postojowych z wyłączeniem 6 miejsc przeznaczonych dla pojazdów uprawnionych. Pozwoli to zobrazować rzeczywiste wykorzystanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych.

Analizy dokonano z podziałem na dni powszednie oraz weekend.

Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem

4.4.1 Wskaźnik wykorzystania powierzchni parkingowej w dni powszednie.

Porównanie wskaźników Wp dla dni tygodnia względem poprzedniego roku.

Dzień tygodnia	Wp 2024 (%)	Wp 2025 (%)	wzrost/spadek 2025 do 2024 (%)
PN	b.d.	27,4	b.d.
WT	b.d.	32,5	b.d.
SR	b.d.	32,1	b.d.
CZ	b.d.	37,0	b.d.
PT	b.d.	26,3	b.d.

4.4.2 Zajętość miejsc parkingowych w weekendy.

1. Wskaźnik wykorzystania powierzchni parkingowej w weekend. Porównanie wskaźnika wykorzystania powierzchni parkingowej dla weekendów względem poprzedniego roku.

Weekend	Wp 2024 (%)	Wp 2025 (%)	Wzrost/spadek 2025- 2024(%)
Sobota	b.d.	6,3	b.d.
Niedziela	b.d.	2,8	b.d.

4.5 Parking „Urząd Miasta – B2”

Powyższy parking składa się z 72 miejsc postojowych z czego 1 wykorzystywane jest przez pojazdy uprawnione (1 miejsce dla osób niepełnosprawnych).

Tab. P 5

Nazwa/lokalizacja parkingu	Charakterystyka analizowanego parkingu					
	Ilość dostępnych miejsc parkingowych					
Urząd Miasta B2, Al. Niepodległości 55	Osobowe	Niepełnosprawne	Rodzinne	Zablokowane	Elektryczne	Suma
	71	1	0	0	0	72

Do analizy przyjęto jako całkowitą dostępną liczbę miejsc parkingowych 71 pełnowymiarowych miejsc postojowych z wyłączeniem 1 miejsca przeznaczonego dla pojazdów uprawnionych. Pozwoli to zobrazować rzeczywiste wykorzystanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych.

Analizy dokonano z podziałem na dni powszednie oraz weekend.

4.5.1 Wskaźnik wykorzystania powierzchni parkingowej w dni powszednie.

Porównanie wskaźników Wp dla dni tygodnia względem poprzedniego roku.

Dzień tygodnia	Wp 2024 (%)	Wp 2025 (%)	wzrost/spadek (%) 2025 do 2024
PN	b.d.	42,4	b.d.
WT	b.d.	47,6	b.d.
SR	b.d.	42,1	b.d.
CZ	b.d.	46,9	b.d.
PT	b.d.	42,5	b.d.

Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem

4.5.2 Zajętość miejsc parkingowych w weekendy.

1. Wskaźnik wykorzystania powierzchni parkingowej w weekend.

Porównanie wskaźnika wykorzystania powierzchni parkingowej dla weekendów względem poprzedniego roku.

Weekend	Wp 2024 (%)	Wp 2025 (%)	Wzrost/spadek 2025 – 2024 (%)
Sobota	b.d.	31,7	b.d.
Niedziela	b.d.	33,2	b.d.

4.6 Parking „Urząd Miasta – B3”

Powyższy parking składa się z 85 miejsc postojowych.

Tab. P 6

Nazwa/lokalizacja parkingu	Charakterystyka analizowanego parkingu					
	Ilość dostępnych miejsc parkingowych					
Urząd Miasta B3, Al. Niepodległości 55	Osobowe	Niepełnosprawne	Rodzinne	Zablokowane	Elektryczne	Suma
	85	0	0	0	0	85

Do analizy przyjęto jako całkowitą dostępną liczbę miejsc parkingowych 85 pełnowymiarowych miejsc postojowych. Dla powyższego parkingu brak wyznaczonych miejsc dla pojazdów uprawnionych.

Analizy dokonano z podziałem na dni powszednie oraz weekend.

4.6.1 Wskaźnik wykorzystania powierzchni parkingowej w dni powszednie.

Porównanie wskaźników Wp dla dni tygodnia względem poprzedniego roku.

Dzień tygodnia	Wp 2024 (%)	Wp 2025 (%)	wzrost/spadek 2025 do 2024(%)
PN	b.d.	18,0	b.d.
WT	b.d.	21,1	b.d.
SR	b.d.	20,7	b.d.
CZ	b.d.	26,1	b.d.
PT	b.d.	16,5	b.d.

4.6.2 Zajętość miejsc parkingowych w weekendy.

1. Wskaźnik wykorzystania powierzchni parkingowej w weekend.

Porównanie wskaźnika wykorzystania powierzchni parkingowej dla weekendów względem poprzedniego roku.

Weekend	Wp 2024 (%)	Wp 2025 (%)	Wzrost/spadek 2025-2024 (%)
Sobota	b.d.	1,1	b.d.
Niedziela	b.d.	1,1	b.d.

Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem

4.7 Parking „MZUiM” ul. Budowlanych 59

Powyższy parking składa się z 38 miejsc postojowych z czego 6 wykorzystywanych jest przez pojazdy uprawnione (3 miejsca dla osób niepełnosprawnych, 2- dla pojazdów elektrycznych, 1 dla rodzin z dziećmi).

Tab. P 7

Charakterystyka analizowanego parkingu						
Nazwa/lokalizacja parkingu	Ilość dostępnych miejsc parkingowych					
MZUiM Ul. Budowlanych 59	Osobowe	Niepełnosprawne	Rodzinne	Zablokowane	Elektryczne	Suma
	32	3	1	0	2	38

Do analizy przyjęto jako całkowitą dostępną liczbę miejsc parkingowych 32 (pełnowymiarowe miejsca postojowe) z wyłączeniem 6 miejsc przeznaczonych dla pojazdów uprawnionych. Pozwoli to zobrazować rzeczywiste wykorzystanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych.

Analizy dokonano z podziałem na dni powszednie oraz weekend.

4.7.1 Wskaźnik wykorzystania powierzchni parkingowej w dni powszednie.

Analizując powyższe wykresy zauważamy wysoki wskaźnik Wp w godzinach największego

Dzień tygodnia	Wp 2024 (%)	Wp 2025 (%)	wzrost/spadek 2025 do 2024
PN	b.d.	57,0	b.d.
WT	b.d.	57,4	b.d.
SR	b.d.	51,5	b.d.
CZ	b.d.	55,1	b.d.
PT	b.d.	54,6	b.d.

4.7.2 Zajętość miejsc parkingowych w weekendy.

1. Wskaźnik wykorzystania powierzchni parkingowej w weekend.

Porównanie wskaźnika wykorzystania powierzchni parkingowej dla weekendów względem poprzedniego roku.

Weekend	Wp 2024 (%)	Wp 2025 (%)	Wzrost/spadek 2025 do 2024 (%)
Sobota	b.d.	69,1	b.d.
Niedziela	b.d.	73,0	b.d.

4.8 Parking „Grota Roweckiego - H” Al. Niepodległości 33

Powyższy parking składa się z 25 miejsc postojowych, brak miejsc dla pojazdów uprawnionych.

Tab. P 8

Charakterystyka analizowanego parkingu						
Nazwa/lokalizacja parkingu	Ilość dostępnych miejsc parkingowych					
Grota Roweckiego	Osobowe	Niepełnosprawne	Rodzinne	Zablokowane	Elektryczne	Suma

Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem

Al. Niepodległości 33	25	0	0	0	0	25
-----------------------	----	---	---	---	---	----

Do analizy przyjęto jako całkowitą dostępną liczbę miejsc parkingowych 25 pełnowymiarowych miejsc postojowych.

Analizy dokonano z podziałem na dni powszednie oraz weekend.

4.8.1 Wskaźnik wykorzystania powierzchni parkingowej w dni powszednie.

Dzień tygodnia	Wp 2024 (%)	Wp 2025 (%)	wzrost/spadek 2025 do 2024 (%)
PN	b.d.	88,3	b.d.
WT	b.d.	87,7	b.d.
SR	b.d.	87,9	b.d.
CZ	b.d.	89,8	b.d.
PT	b.d.	89,4	b.d.

Porównanie wskaźników Wp dla dni tygodnia względem poprzedniego roku.

II. Zajętość miejsc parkingowych w weekendy.

4.8.2 Wskaźnik wykorzystania powierzchni parkingowej w weekend.

Porównanie wskaźnika wykorzystania powierzchni parkingowej dla weekendów względem poprzedniego roku.

Weekend	Wp 2024 (%)	Wp 2025 (%)	Wzrost/spadek 2025-2024 (%)
Sobota	b.d.	92,7	b.d.
Niedziela	b.d.	94,3	b.d.

4.9 Parking „Grota Roweckiego – G1” ul. Grota Roweckiego 42

Tab. P 9

Nazwa/lokalizacja parkingu	Charakterystyka analizowanego parkingu					
	Ilość dostępnych miejsc parkingowych					
Grota Roweckiego G1 Ul. G. Roweckiego 42	Osobowe	Niepełnosprawne	Rodzinne	Zablokowane	Elektryczne	Suma
	34	2	0	0	0	36

Powyższy parking składa się z 36 miejsc postojowych, w tym 2 miejsc dla pojazdów uprawnionych (2 dla osób niepełnosprawnych).

Do analizy przyjęto jako całkowitą dostępną liczbę miejsc parkingowych 34 pełnowymiarowe miejsca postojowe, z wyłączeniem 2 miejsc uprawnionych. Pozwoli to zobrazować rzeczywiste wykorzystanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych.

W związku z przebudową ulicy Grota Roweckiego oraz prowadzonymi pracami w strefie płatnego parkowania G1, które uniemożliwiły pozyskanie rzetelnych danych o zajętości miejsc postojowych w bieżącym roku analiza dla ww. parkingu nie została wykonana.

Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem

4.10 Parking „Grota Roweckiego – G2” ul. Grota Roweckiego 61

Powyższy parking składa się z 17 miejsc postojowych, w tym 1 miejsce dla pojazdów uprawnionych (1 dla osób niepełnosprawnych).

Tab. P 10

Nazwa/lokalizacja parkingu	Charakterystyka analizowanego parkingu					
	Ilość dostępnych miejsc parkingowych					
Grota Roweckiego G2 Ul. G. Roweckiego 61	Osobowe	Niepełnosprawne	Rodzinne	Zablokowane	Elektryczne	Suma
	16	1	0	0	0	17

Do analizy przyjęto jako całkowitą dostępną liczbę miejsc parkingowych 16 pełnowymiarowych miejsc postojowych z wyłączeniem 1 miejsca dla pojazdów uprawnionych. Pozwoli to zobrazować rzeczywiste wykorzystanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych.

Analizy dokonano z podziałem na dni powszednie oraz weekend.

4.10.1 Wskaźnik wykorzystania powierzchni parkingowej w dni powszednie.

Porównanie wskaźników Wp dla dni tygodnia względem poprzedniego roku.

Dzień tygodnia	Wp 2024 (%)	Wp 2025 (%)	wzrost/spadek 2025 do 2024(%)
PN	b.d.	67,2	b.d.
WT	b.d.	75,3	b.d.
SR	b.d.	70,0	b.d.
CZ	b.d.	71,9	b.d.
PT	b.d.	70,5	b.d.

II. Zajętość miejsc parkingowych w weekendy.

4.10.2 Wskaźnik wykorzystania powierzchni parkingowej w weekend.

Porównanie wskaźnika wykorzystania powierzchni parkingowej dla weekendów względem poprzedniego roku.

Weekend	Wp 2024 (%)	Wp 2025 (%)	Wzrost/spadek 2025 do 2024 (%)
Sobota	b.d.	73,6	b.d.
Niedziela	b.d.	76,2	b.d.

4.11 Parking „Grota Roweckiego – G3” ul. Grota Roweckiego 56

Powyższy parking składa się z 18 miejsc postojowych, w tym 1 miejsce dla pojazdów uprawnionych (1 dla osób niepełnosprawnych).

Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem

Tab. P 11

Nazwa/lokalizacja parkingu	Charakterystyka analizowanego parkingu					
	Ilość dostępnych miejsc parkingowych					
Grota Roweckiego G3 Ul. G. Roweckiego 56	Osobowe	Niepełnosprawne	Rodzinne	Zablokowane	Elektryczne	Suma
	17	1	0		0	18

Do analizy przyjęto jako całkowitą dostępną liczbę miejsc parkingowych 17 pełnowymiarowych miejsc postojowych z wyłączeniem 1 miejsca dla pojazdów uprawnionych Pozwoli to zobrazować rzeczywiste wykorzystanie miejsc parkingowych.

Analizy dokonano z podziałem na dni powszednie oraz weekend.

4.11.1 Wskaźnik wykorzystania powierzchni parkingowej w dni powszednie.

Porównanie wskaźników Wp dla dni tygodnia względem poprzedniego roku.

Dzień tygodnia	Wp 2024 (%)	Wp 2025 (%)	wzrost/spadek 2025 do 2024(%)
PN	b.d.	85,3	b.d.
WT	b.d.	88,3	b.d.
SR	b.d.	88,5	b.d.
CZ	b.d.	90,3	b.d.
PT	b.d.	88,9	b.d.

II. Zajętość miejsc parkingowych w weekendy.

4.11.2 Wskaźnik wykorzystania powierzchni parkingowej w weekend.

Porównanie wskaźnika wykorzystania powierzchni parkingowej dla weekendów względem poprzedniego roku.

Weekend	Wp 2024 (%)	Wp 2025 (%)	wzrost/spadek 2025 do 2024(%)
Sobota	b.d.	90,1	b.d.
Niedziela	b.d.	92,4	b.d.

4.12 Parking „Grota Roweckiego – G4” ul. Grota Roweckiego 51

Powyższy parking składa się z 20 miejsc postojowych, w tym 2 miejsca dla pojazdów uprawnionych (2 dla pojazdów elektrycznych).

Tab. P 12

Nazwa/lokalizacja parkingu	Charakterystyka analizowanego parkingu					
	Ilość dostępnych miejsc parkingowych					
Grota Roweckiego G4 Ul. G. Roweckiego 51	Osobowe	Niepełnosprawne	Rodzinne	Zablokowane	Elektryczne	Suma
	18	0	0	0	2	20

Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem

Do analizy przyjęto jako całkowitą dostępną liczbę miejsc parkingowych 18 pełnowymiarowych miejsc postojowych, z wyłączeniem 2 miejsc dla pojazdów uprawnionych. Pozwoli to zobrazować rzeczywiste wykorzystanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych.

Analizy dokonano z podziałem na dni powszednie oraz weekend.

I. Wskaźnik wykorzystania powierzchni parkingowej w dni powszednie.

Dzień tygodnia	Wp 2024 (%)	Wp 2025 (%)	wzrost/spadek 2025 do 2024
PN	b.d.	81,2	b.d.
WT	b.d.	82,6	b.d.
SR	b.d.	86,9	b.d.
CZ	b.d.	86,4	b.d.
PT	b.d.	85,3	b.d.

Porównanie wskaźników Wp dla dni tygodnia względem poprzedniego roku.

II. Zajętość miejsc parkingowych w weekendy.

4.12.1 Wskaźnik wykorzystania powierzchni parkingowej w weekend.

Porównanie wskaźnika wykorzystania powierzchni parkingowej dla weekendów względem poprzedniego roku.

Weekend	Wp 2024 (%)	Wp 2025 (%)	Wzrost/spadek 2025 do 2024(%)
Sobota	b.d.	90,6	b.d.
Niedziela	b.d.	92,4	b.d.

4.13 Parking „P+R Lodowisko” ul. de Gaulle’a 2

Powyższy parking składa się z 318 miejsc postojowych z czego 2 wykorzystywane są przez pojazdy uprawnione (2 miejsca dla osób niepełnosprawnych).

Tab. P 13

Nazwa/lokalizacja parkingu	Charakterystyka analizowanego parkingu					
	Ilość dostępnych miejsc parkingowych					
P+R lodowisko Ul. de Gaulle'a 2	Osobowe	Niepełnosprawne	Rodzinne	Zablokowane	Elektryczne	Suma
	316	2	0	0	0	318

Do analizy przyjęto 316 pełnowymiarowych miejsca postojowych z wyłączeniem 2 miejsc przeznaczonych dla pojazdów uprawnionych. Pozwoli to zobrazować rzeczywiste wykorzystanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych.

Analizy dokonano z podziałem na dni powszednie oraz weekend.

4.13.1 Wskaźnik wykorzystania powierzchni parkingowej w dni powszednie.

Porównanie wskaźników Wp dla dni tygodnia względem poprzedniego roku.

Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem

Dzień tygodnia	Wp 2024 (%)	Wp 2025 (%)	wzrost/spadek 2025 do 2024(%)
PN	b.d.	19,6	b.d.
WT	b.d.	19,3	b.d.
SR	b.d.	19,4	b.d.
CZ	b.d.	19,9	b.d.
PT	b.d.	19,7	b.d.

4.13.2 Wskaźnik wykorzystania powierzchni parkingowej w weekend.

Porównanie wskaźnika wykorzystania powierzchni parkingowej dla weekendów względem poprzedniego roku.

Weekend	Wp 2024 (%)	Wp 2025 (%)	Wzrost/spadek 2025 do 2024(%)
Sobota	b.d.	19,5	b.d.
Niedziela	b.d.	20,7	b.d.

4.14 Parking „P+R Dworzec PKP” ul. Dworcowa 1

Powyższy parking składa się z 352 miejsc postojowych z czego 2 wykorzystywane są przez pojazdy uprawnione (2 miejsca dla osób niepełnosprawnych).

Tab. P 14

Nazwa/lokalizacja parkingu	Charakterystyka analizowanego parkingu					
	Ilość dostępnych miejsc parkingowych					
P+R Dworzec PKP Ul. Dworcowa 1	Osobowe	Niepełnosprawne	Rodzinne	Zablokowane	Elektryczne	Suma
	350	2	0	0	0	352

Do analizy przyjęto 350 pełnowymiarowych miejsc postojowych z wyłączeniem 2 miejsc przeznaczonych dla pojazdów uprawnionych. Pozwoli to zobrazować rzeczywiste wykorzystanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych.

Analizy dokonano z podziałem na dni powszednie oraz weekend.

4.14.1 Wskaźnik wykorzystania powierzchni parkingowej w dni powszednie.

Porównanie wskaźników Wp dla dni tygodnia względem poprzedniego roku.

Dzień tygodnia	Wp 2024 (%)	Wp 2025 (%)	wzrost/spadek 2025 do 2024 (%)
PN	b.d.	20,2	b.d.
WT	b.d.	22,1	b.d.
SR	b.d.	20,2	b.d.
CZ	b.d.	21,7	b.d.
PT	b.d.	20,2	b.d.

Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem

4.14.2 Zajętość miejsc parkingowych w weekendy.

Porównanie wskaźnika wykorzystania powierzchni parkingowej dla weekendów względem poprzedniego roku.

Weekend	Wp 2024(%)	Wp 2025 (%)	Wzrost/spadek 2025 do 2024 (%)
Sobota	b.d.	17,7	b.d.
Niedziela	b.d.	18,2	b.d.

4.15 Parking „MOSIR” ul. Sikorskiego - Paprocany

Powyższy parking składa się z 153 miejsc postojowych z czego 18 wykorzystywanych jest przez pojazdy uprawnione (5 miejsc dla osób niepełnosprawnych, 1- miejsce rodzinne, 5 – dla autobusów, 2 - pojazdów elektrycznych, 5- zablokowanych -wyłączonych z użytkowania).

Tab. P 15

Charakterystyka analizowanego parkingu							
Nazwa/lokalizacja parkingu	Ilość dostępnych miejsc parkingowych						
	Osobowe	Niepełnosprawne	Rodzinne	Elektryczne	Autobusy	Zablokowane	Suma
MOSIR Ul. Sikorskiego - Paprocany	135	5	1	2	5	5	153

Do analizy przyjęto jako całkowitą dostępną liczbę 135 pełnowymiarowych miejsc postojowych, z wyłączeniem 13 miejsc przeznaczonych dla pojazdów uprawnionych oraz 5 wyłączonych z użytkowania. Pozwoli to zobrazować rzeczywiste wykorzystanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych.

Analizy dokonano z podziałem na dni powszednie oraz weekend.

4.15.1 Wskaźnik wykorzystania powierzchni parkingowej w dni powszednie.

Porównanie wskaźników Wp dla dni tygodnia względem poprzedniego roku.

Dzień tygodnia	Wp 2024 (%)	Wp 2025 (%)	wzrost/spadek 2025 do 2024 %
PN	b.d.	23,2	b.d.
WT	b.d.	25,0	b.d.
SR	b.d.	27,3	b.d.
CZ	b.d.	26,7	b.d.
PT	b.d.	27,6	b.d.

4.15.2 Zajętość miejsc parkingowych w weekendy.

Porównanie wskaźnika wykorzystania powierzchni parkingowej dla weekendów względem poprzedniego roku.

Weekend	Wp 2024 (%)	Wp 2025 (%)	Wzrost/spadek 2025 do 2024 (%)
Sobota	b.d.	39,3	b.d.
Niedziela	b.d.	41,0	b.d.

Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem

4.16 Parking „A. Kiss” ul. Sikorskiego - Paprocany

Powyższy parking składa się z 62 miejsc postojowych z czego 3 wykorzystywane są przez pojazdy uprawnione (3 miejsca dla osób niepełnosprawnych, 4 – zablokowane wył. z użytkowania).

Tab. P 16

Charakterystyka analizowanego parkingu					
Nazwa/lokalizacja parkingu	Ilość dostępnych miejsc parkingowych				
Kiss Ul. Sikorskiego-Paprocany	Osobowe	Niepełnosprawne	Rodzinne	Zablokowane	Suma
	55	3	0	4	62

Do analizy przyjęto jako całkowitą dostępną liczbę 55 pełnowymiarowych miejsc postojowych z wyłączeniem 3 miejsc przeznaczonych dla pojazdów uprawnionych oraz 4 miejsc wyłączonych z użytkowania. Pozwoli to zobrazować rzeczywiste wykorzystanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych.

Analizy dokonano z podziałem na dni powszednie oraz weekend.

4.16.1 Wskaźnik wykorzystania powierzchni parkingowej w dni powszednie.

Porównanie wskaźników Wp dla dni tygodnia względem poprzedniego roku.

Dzień tygodnia	Wp 2024 (%)	Wp 2025 (%)	wzrost/spadek 2025 do 2024 (%)
PN	b.d.	15,7	b.d.
WT	b.d.	18,3	b.d.
SR	b.d.	18,4	b.d.
CZ	b.d.	20,0	b.d.
PT	b.d.	21,1	b.d.

II. Zajętość miejsc parkingowych w weekendy.

4.16.2 Wskaźnik wykorzystania powierzchni parkingowej w weekend.

Porównanie wskaźnika wykorzystania powierzchni parkingowej dla weekendów względem poprzedniego roku.

Weekend	Wp 2024 (%)	Wp 2025 (%)	wzrost/spadek 2025 do 2024 (%)
Sobota	b.d.	32,6	b.d.
Niedziela	b.d.	34,3	b.d.

4.17 Parking „Nad jeziorem 1” ul. Nad Jeziorem - Zajezdnia

Powyższy parking składa się z 29 miejsc postojowych z czego 2 wykorzystywane są przez pojazdy uprawnione (2 miejsca dla osób niepełnosprawnych).

Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem

Tab. P 17

Charakterystyka analizowanego parkingu					
Nazwa/lokalizacja parkingu	Ilość dostępnych miejsc parkingowych				
Nad Jeziorem 1 Ul. Nad Jeziorem	Osobowe	Niepełnosprawne	Rodzinne	Zablokowane	Suma
	27	2	0	0	29

Do analizy przyjęto jako całkowitą dostępną liczbę 27 pełnowymiarowych miejsc postojowych z wyłączeniem 2 miejsc przeznaczonych dla pojazdów uprawnionych. Pozwoli to zobrazować rzeczywiste wykorzystanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych.

Analizy dokonano z podziałem na dni powszednie oraz weekend.

4.17.1 Wskaźnik wykorzystania powierzchni parkingowej w dni powszednie.

Porównanie wskaźników Wp dla dni tygodnia względem poprzedniego roku.

Dzień tygodnia	Wp 2024 (%)	Wp 2025 (%)	wzrost/spadek 2025 do 2024 (%)
PN	b.d.	20,6	b.d.
WT	b.d.	21,5	b.d.
SR	b.d.	24,8	b.d.
CZ	b.d.	25,9	b.d.
PT	b.d.	25,0	b.d.

II. Zajętość miejsc parkingowych w weekendy.

4.17.2 Wskaźnik wykorzystania powierzchni parkingowej w weekend.

Porównanie wskaźnika wykorzystania powierzchni parkingowej dla weekendów względem poprzedniego roku.

Weekend	Wp 2024 (%)	Wp 2025 (%)	wzrost/spadek 2025 do 2024 (%)
Sobota	b.d.	26,8	b.d.
Niedziela	b.d.	30,1	b.d.

4.18 Parking „Nad jeziorem 2” ul. Nad Jeziorem - Gostyńka

Powyższy parking składa się z 24 miejsc postojowych z czego 2 wykorzystywane są przez pojazdy uprawnione (2 miejsca dla osób niepełnosprawnych).

Tab. P 18

Charakterystyka analizowanego parkingu					
Nazwa/lokalizacja parkingu	Ilość dostępnych miejsc parkingowych				
Nad Jeziorem 1 Ul. Nad Jeziorem	Osobowe	Niepełnosprawne	Rodzinne	Zablokowane	Suma
	22	2	0	0	24

Urząd Miejski W Tychach
Wydział Transportu i Zarządzania Ruchem Drogowym
Referat Sterowania Ruchem

Do analizy przyjęto jako całkowitą dostępną liczbę 22 pełnowymiarowych miejsc postojowych z wyłączeniem 2 miejsc przeznaczonych dla pojazdów uprawnionych. Pozwoli to zobrazować rzeczywiste wykorzystanie ogólnodostępnych miejsc parkingowych.

Analizy dokonano z podziałem na dni powszednie oraz weekend.

4.18.1 Wskaźnik wykorzystania powierzchni parkingowej w dni powszednie.

Porównanie wskaźników Wp dla dni tygodnia względem poprzedniego roku.


Dzień tygodnia	Wp 2024 (%)	Wp 2025 (%)	wzrost/spadek 2025 do 2024 (%)
PN	b.d.	20,6	b.d.
WT	b.d.	21,5	b.d.
SR	b.d.	24,8	b.d.
CZ	b.d.	25,9	b.d.
PT	b.d.	25,0	b.d.

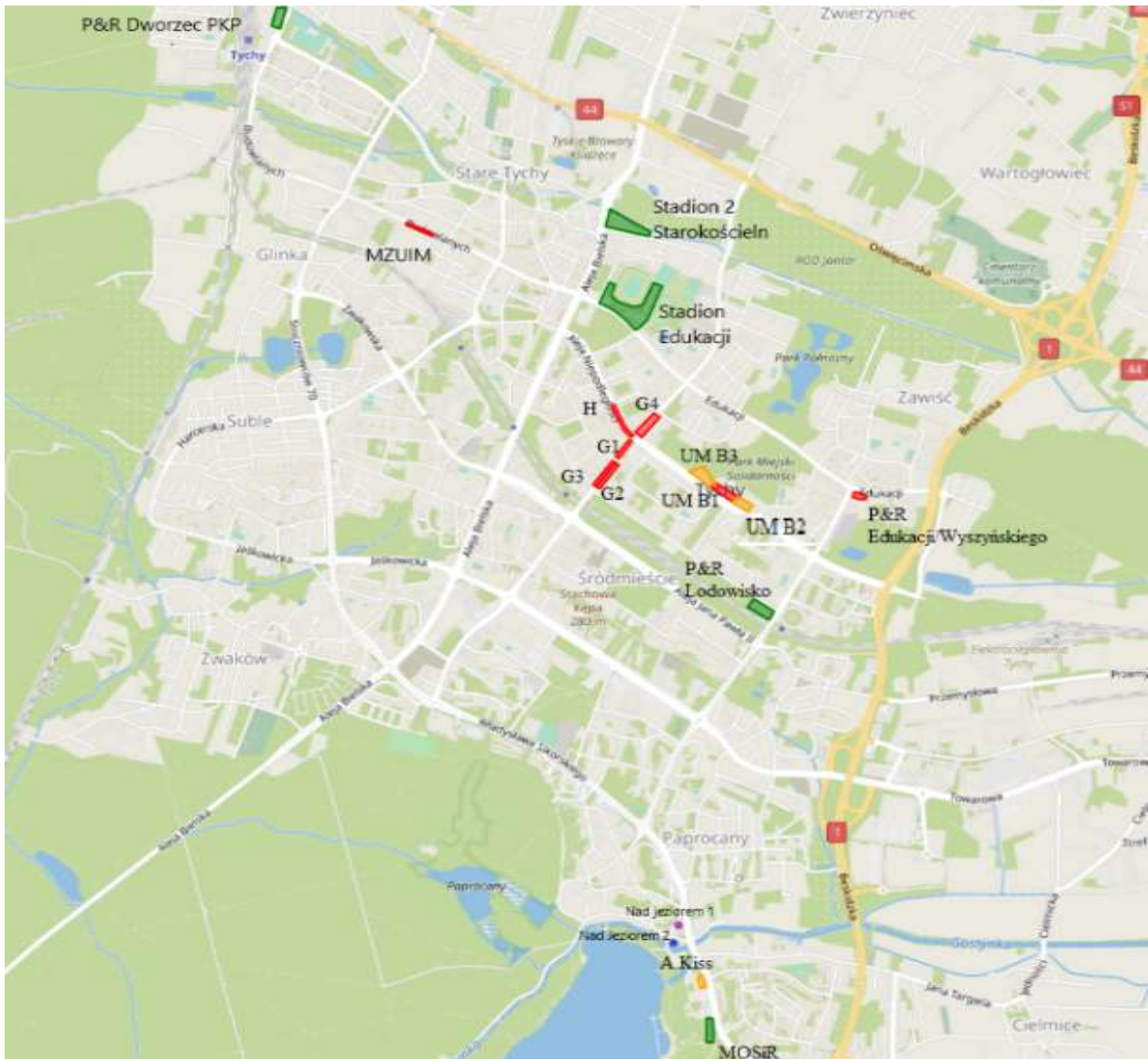
II. Zajętość miejsc parkingowych w weekendy.

4.18.2 Wskaźnik wykorzystania powierzchni parkingowej w weekend.

Porównanie wskaźnika wykorzystania powierzchni parkingowej dla weekendów względem poprzedniego roku.

Weekend	Wp 2024 (%)	Wp 2025 (%)	wzrost/spadek 2025 do 2024 (%)
Sobota	b.d.	26,8	b.d.
Niedziela	b.d.	30,1	b.d.

4.19 Lokalizacja parkingów 



4.20 Sporządził: Jakub Skrzypiec