



Prezydent Miasta Rybnika

44-200 Rybnik, ul. Bolesława Chrobrego 2
t +48 32 43 92 107, f +48 32 42 24 124
rybnik@um.rybnik.pl

Pani Małgorzata Piaskowy
Radna Miasta Rybnika

OU-BO.0003.87.2026

Rybnik, dnia 29.07.2026 r.

Szanowna Pani Radna,

W odpowiedzi na interpelację dotyczącą utrudnień komunikacyjnych w ciągu ul. Mikołowskiej, uprzejmie informuję, że kompleksowa modernizacja tej kluczowej arterii drogowej jest inwestycją o charakterze strategicznym i nieodzownym dla zapewnienia bezpieczeństwa oraz należytego stanu technicznego infrastruktury drogowej Rybnika na najbliższe dziesięciolecie. Każda przebudowa drogi o tak wysokim natężeniu ruchu wiąże się ze znacznymi, nieuniknionymi uciążliwościami. Zapewniam jednocześnie, że podejmujemy wspólnie z Wykonawcą wszelkie dopuszczalne prawem i technologią działania minimalizujące te utrudnienia.

Odnosząc się szczegółowo do podniesionych kwestii, przedstawiam poniższe ustalenia:

1. Zarząd Dróg Miejskich wraz z Wykonawcą niezwłocznie przeprowadził weryfikację działania sygnalizacji świetlnej na odcinku wahadłowym. W wyniku podjętych interwencji dokonano korekty programów sygnalizacji.
Chcąc wyczerpująco Pani odpowiedzieć na zadane pytanie informuję również iż maksymalna przepustowość odcinków wahadłowych o długości prac około 500m (przy 30 km/h) to nie więcej niż 400p/h na pas. Sposób sterowania i długości czasów zielonych ograniczone są także przez długość odcinka akumulacji dla pojazdów pomiędzy odcinkami robót. W tym miejscu dodatkowo mamy do czynienia z pracami realizowanymi w obrębie przejazdu kolejowego o znacznym ruchu pojazdów

Zgodnie z art. 13 RODO informujemy, że klauzula informacyjna o przetwarzaniu danych osobowych jest dostępna w siedzibie Zarządu Dróg Miejskich w Rybniku ul. Jankowicka 41B oraz na stronie: <https://zdm.rybnik.pl/rodo>. Pismo i załączniki są poufne, przeznaczone wyłącznie dla adresata. Jeśli otrzymali je Państwo omyłkowo, prosimy o kontakt z Administratorem.

- trakcyjnych, który zamknięty na dłuższy czas może wpływać na potocznie zwane „zapychanie się odcinka wahadłowego” od strony centrum. W stosunku do normalnego ruchu który odbywał się w tym miejscu przed remontem (godz. szczytu do 800 p/h pas) przepustowość ta oczywiście została wyczerpana maksymalnie.
2. Wykonawca został zobowiązany do stałego monitorowania przepustowości i reagowania na występujące zatory. Z informacji przekazanych przez Wykonawcę zadania wynika, że nie jest możliwe zapewnienie stałej obecności osób kierujących ruchem, jak również nie jest możliwe zastosowanie akomodowanych urządzeń do sterowania ruchem dla 3 wlotów lub takich które można dynamicznie skoordynować w połączeniu z przejazdem kolejowym.
 3. Odpowiadając na kwestię zapewnienia korytarza awaryjnego dla służb ratunkowych, informuję, że bezpieczeństwo oraz ciągłość działania jednostek ratunkowych stanowią priorytet przy realizacji inwestycji. Należy jednak obiektywnie jednoznacznie podkreślić, że ze względu na specyfikę technologiczną prowadzonych robót nie jest możliwe, aby w każdym momencie i w każdej sekundzie trwania prac zapewnić fizyczną przejezdność dla pojazdów służb bezpośrednio przez plac budowy. Służby zostały poinformowane o rejonie robót i posiadają wiedzę o wyznaczonych oraz znanych im alternatywnych trasach dojazdowych układem sąsiednich dróg. Jednocześnie Wykonawca prac został zobowiązany do bezwzględnego udzielania priorytetu pojazdom uprzywilejowanym oraz w sytuacjach nadzwyczajnych do podejmowania natychmiastowych prób ręcznego udrożnienia przejazdu na danym odcinku, na ile pozwala na to bieżący stan zaawansowania i technologia robót.
 4. Proponowane rozwiązanie jest niemożliwe do realizacji zarówno ze względów prawnych, jak i z powodu braku uzasadnienia techniczno-funkcjonalnego. Przede wszystkim należy sprostować informację zawartą w interpelacji - Gmina Czerwionka-Leszczyny remontując nie dokonała kompleksowej modernizacji tego ciągu połączeniowego. Cały odcinek leśny po stronie Gminy Czerwionka-Leszczyny (o długości około 800 metrów) w dalszym ciągu pozostaje drogą gruntową o dokładnie takim samym standardzie technicznym jak fragment znajdujący się w granicach administracyjnych Rybnika. W związku z tym ewentualne utwardzenie około 500-metrowego odcinka po stronie Miasta Rybnika nie przyniosłoby żadnego efektu komunikacyjnego i nie poprawiłoby standardu, gdyż ruch pojazdów i tak natrafiłby na nieutwardzony, 800-metrowy pas drogi leśnej w granicach sąsiedniej gminy. Niezależnie jednak od aspektów funkcjonalnych, kluczową przeszkodą są kwestie prawno-geodezyjne. Stanowiący przedmiot zapytania faktyczny przebieg drogi w terenie nie pokrywa się z granicami działek geodezyjnych

stanowiących własność Miasta Rybnika, lecz przebiega przez grunty podmiotów trzecich, w tym Lasy Państwowe oraz nieruchomości prywatne. W tym stanie prawnym Miasto Rybnik nie posiada tytułu prawnego do dysponowania tymi nieruchomościami na cele budowlane. Podjęcie jakichkolwiek prac utwardzających czy asfaltowych na gruntach niestanowiących własności Miasta bez uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID) oraz wywłaszczenia nieruchomości stanowiłoby rażące naruszenie prawa. Biorąc pod uwagę sytuację komunikacyjną dzielnicy Kamień Zarząd Dróg Miejskich dokonuje bieżącego utrzymania przedmiotowej drogi gruntowej.

5. Odnosząc się do kwestii wyznaczenia alternatywnych tras objazdowych oraz prowadzenia akcji informacyjnej dla mieszkańców informuję, że Wykonawca robót wprowadził i w sposób ciągły utrzymuje formalne oznakowanie objazdowe powiązane z układem dróg. Również powszechnie wykorzystywane przez kierowców cyfrowe systemy nawigacji satelitarnej (takie jak google maps) w trybie dynamicznym analizują natężenie ruchu i w czasie rzeczywistym wskazują optymalne trasy z uwzględnieniem bieżących czasów przejazdu - tymczasowo mogą one pomóc w planowaniu trasy mieszkańców. Urząd Miasta Rybnika i ZDM prowadzą stałą i wielokanałową akcję informacyjną, publikując bieżące komunikaty o postępie prac i utrudnieniach na oficjalnym portalu miejskim, na profilach w mediach społecznościowych, w serwisach informacyjnych KMR Rybnik oraz poprzez lokalne środki masowego przekazu, a organizator transportu publicznego stale na bieżąco przekazuje pasażerom informacje o funkcjonowaniu komunikacji zbiorowej.
6. Pojazdy komunikacji zbiorowej są pełnoprawnymi uczestnikami ruchu drogowego i na odcinku objętym ruchem wahadłowym podlegają tym samym ograniczeniom przepustowości co pozostałe pojazdy, dodatkowo potęgowanym przez procedury zamknięcia rogatek na przejeździe kolejowym. Wyznaczenie fizycznych tras zastępczych dla linii autobusowych kursujących przez przebudowywany odcinek jest technicznie i operacyjnie niemożliwe. Ponadto, celem zagwarantowania mieszkańcom niezawodnego i terminowego dojazdu do centrum Miasta, rekomendowanym i w pełni odpornym na utrudnienia drogowe rozwiązaniem jest korzystanie z połączeń kolejowych na trasie stacja Leszczyny - Rybnik, stanowiących w obecnych warunkach najszybszą alternatywę transportową publicznego transportu.
7. Informuję, że kompleksowa przebudowa ul. Mikołowskiej zakłada zakończenie całości robót przewidzianych dokumentacją projektową do maja 2027 roku. Prowadzenie prac na odcinku leśnym wymagało podziału zadania na 10 sekcji roboczych objętych ruchem wahadłowym z czego dwa są obecnie w realizacji. Równolegle prowadzone są roboty na

Zgodnie z art. 13 RODO informujemy, że klauzula informacyjna o przetwarzaniu danych osobowych jest dostępna w siedzibie Zarządu Dróg Miejskich w Rybniku ul. Jankowicka 41B oraz na stronie: <https://zdm.rybnik.pl/rodo>. Pismo i załączniki są poufne, przeznaczone wyłącznie dla adresata. Jeśli otrzymali je Państwo omyłkowo, prosimy o kontakt z Administratorem.

przyległych odcinkach ul. Wielopolskiej, Stawowej i obrębie skrzyżowania tych ulic - stanowi celowy zabieg organizacyjny mający na celu maksymalne skrócenie całkowitego czasu trwania prac.

8. Projektowane rozwiązanie zostało opracowane w oparciu o szczegółowe analizy inżynierii ruchu i stanowi układ optymalny, w którym przewidziano znaczne odcinki akumulacji pojazdów na drodze wojewódzkiej nr 925 i maksymalne wykorzystanie przepustowości w obecnych warunkach. Projektowana sygnalizacja świetlna nie jest powiązana ani połączona z systemem sterowania przejazdu kolejowego - są to niezależne układy technologiczne, ale projektowana sygnalizacja będzie reagować na zamknięcie przejazdu kolejowego. Podstawowym i niezależnym od Miasta czynnikiem wpływającym na płynność przejazdu pozostaje sam przejazd kolejowy i czas zamknięcia rogatek przed czołem nadjeżdżającego pociągu. Jednocześnie przypominam, że Urząd Miasta przeprowadził konsultacje społeczne, w tym bezpośrednio z Radą Dzielnicy, podczas których szczegółowo przedstawiono skutki decyzji o realizacji prac w systemie ruchu wahadłowego. Przedstawiciele lokalnej społeczności zostali wówczas wyraźnie poinformowani, że wybór wariantu robót pod ruchem zapobiegnie całkowitemu zamknięciu ul. Mikołowskiej, jednak nieuchronnie wiąże się z koniecznością akceptacji tymczasowych uciążliwości i wydłużenia czasu trwania całej przebudowy, w przeciwieństwie do alternatywnego, lecz odrzuconego scenariusza całkowitego zamknięcia drogi i szybszego zakończenia inwestycji.
9. Zarząd Dróg Miejskich w Rybniku we współpracy z Wykonawcą robót niezwłocznie wdrożył działania korygujące. W ramach tych prac przeprowadzono weryfikację działania tymczasowej sygnalizacji świetlnej, dokonując bieżącej korekty długości sygnałów zielonych. Ponadto Wykonawca w godzinach popołudniowego szczytu (od ok. godz. 13:30) o ile pozwala na to bieżąca technologia i bezpieczeństwo robót znosi sygnalizację wahadłową i udostępnia do ruchu dwa pasy ruchu. Przedstawione działania korygujące zostały wdrożone w trybie natychmiastowym i mają charakter ciągły, przy czym należy jednoznacznie zaznaczyć, iż ze względu na czynniki niezależne od Miasta czyli zamykania rogatek na przejeździe kolejowym oraz niepożądane zachowania części kierujących niestosujących się do sygnalizacji świetlnej - brak jest możliwości udzielenia bezwzględnej gwarancji całkowitego wyeliminowania okresowych kongestii w rejonie prowadzonych prac budowlanych.

PREZYDENT MIASTA

Piotr Kuczeń

Całość podlega publikacji BIP.

Zgodnie z art. 13 RODO informujemy, że klauzula informacyjna o przetwarzaniu danych osobowych jest dostępna w siedzibie Zarządu Dróg Miejskich w Rybniku ul. Jankowicka 41B oraz na stronie: <https://zdm.rybnik.pl/rodo>. Pismo i załączniki są poufne, przeznaczone wyłącznie dla adresata. Jeśli otrzymali je Państwo omyłkowo, prosimy o kontakt z Administratorem.