



Pan Mirosław Biedroń
Radny Rady Miejskiej w Tarnowie

W odpowiedzi na Pana wniosek znak: KRM.0003.520.2025 z dnia 20 października 2025 r., informuję:

W sprawie poprawy bezpieczeństwa na skrzyżowaniu ulic Mościckiego oraz Krasińskiego w Tarnowie poprzez poprawę widoczności znaku B-20 „STOP”:

Zarząd Dróg i Komunikacji w Tarnowie dokonał wizji lokalnej w terenie celem weryfikacji poruszonych przez Pana kwestii. W odniesieniu do widoczności znaku B-20 „STOP” znajdującego się na ul. Mościckiego przy skrzyżowaniu z ul. Krasińskiego prace polegające na poprawie widoczności, tj. przycięcie gałęzi zasłaniających znak zostały już wykonane.

W sprawie poprawy bezpieczeństwa na ul. Parkowej w miejscu połączenia z drogami wewnętrznymi na terenach Tarnowskiej Spółdzielni Mieszkaniowej w Tarnowie:

Po przeprowadzeniu analizy lokalnych warunków drogowych, stwierdzono brak zasadności montażu luster drogowych na ul. Parkowej na wysokości połączenia z działkami nr 142/12 obr. 0169 oraz dz. nr 221 obr. 0202 będącymi we władaniu Tarnowskiej Spółdzielni Mieszkaniowej

Należy zauważyć, iż pierwsza lokalizacja zjazdu (na odcinku od ul. Słowackiego do ul. Paderewskiego) usytuowana jest w strefie zamieszkania wyznaczonej stosownymi znakami pionowymi, gdzie dopuszczalna prędkość pojazdów wynosi 20 km/h. Biorąc pod uwagę obowiązujące ograniczenie prędkości, do której każdy z kierujących powinien się dostosować celem zachowania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa, małe natężenie ruchu jakie prowadzą oba odcinki ulicy Parkowej oraz zweryfikowaną w terenie widoczność z miejsca włączenia się do ruchu, w opinii Zarządu Dróg i Komunikacji w Tarnowie montaż luster drogowych nie jest wymagany. Jednocześnie w pobliżu analizowanego zjazdu jest umieszczony próg zwalniający, co naturalnie wymusza na kierujących spowolnienie ruchu i dostosowanie prędkości do panujących warunków drogowych.

Druga z lokalizacji, tj. zjazd do ulicy Parkowej usytuowany na odcinku od ul. PCK do ul. Słowackiego, w opinii inspektorów posiada widoczność umożliwiającą bezpieczne włączenie się do ruchu. Dodatkowo należy nadmienić, co dotyczy także pierwszej omawianej lokalizacji, iż z przedmiotowych zjazdów korzystają notorycznie Ci sami kierujący pojazdami, zatem doskonale znają uwarunkowania i posiadają świadomość konieczności zachowania ostrożności, w celu bezpiecznego wyjazdu z nieruchomości usytuowanej poza pasem drogowym.

W sprawie niewłaściwie działającego oświetlenia ulicznego na ul. PCK:

Awaria została przekazana do właściciela infrastruktury oświetleniowej na przedmiotowej ulicy, tj. Spółki TAURON z prośbą o podjęcie niezbędnych działań naprawczych.



W sprawie realizacji ścieżek rowerowych bez obniżenia na zjazdach do posesji.

Zgodnie z polskimi przepisami, brak jest szczegółowych wytycznych dotyczących utrzymywania niwelety na tym samym poziomie czy jej obniżenia dla drogi rowerowej w rejonie zjazdów do posesji. Przepisy skupiają się głównie na minimalnych szerokościach, pochyleniach i skrajni dla jezdni i dróg rowerowych. Obecnie w procedowanych dokumentacjach projektowych na drogach rowerowych wprowadzana jest nawierzchnia bitumiczna oraz jej ciągłość przez zjazdy, stosowane jest obniżenie krawężników = 0 cm na przejeździe dla rowerzysty. W miarę możliwości terenowych zjazdy oraz skrzyżowania lokalnie podnosi się by dopasować je do wysokości drogi rowerowej i chodnika. Uzależnione jest to jednak od zachowania spadków poprzecznych 2–2,5% na ciągach pieszo – rowerowych oraz od warunków terenowych i możliwości zapewnienia prawidłowego odwodnienia wszystkich elementów pasa drogowego. Dodatkowo trzeba zaznaczyć, że w przypadku prowadzenia drogi rowerowej przy krawędzi jezdni (przy krawężniku), przy zjeździe do posesji muszą być wykształtowane skosy zjazdu a co za tym idzie i obniżenie krawężnika. W takiej sytuacji nawierzchnia drogi rowerowej dostosowywana jest do pochylenia krawężnika i zjazdu. W przypadku oddalenia drogi rowerowej od krawędzi jezdni ten problem znika, jednak wiąże się to z większą ingerencją w teren przyległy i większymi kosztami wywłaszczeń w przypadku inwestycji prowadzonej w trybie specustawy drogowej. W przypadku remontu lub przebudowy, droga rowerowa i chodnik dla pieszych musi być dostosowywana do stanu obecnego i granic pasa drogowego, który uniemożliwia niejednokrotnie wprowadzenie dodatkowego pasa zieleni i zastosowanie odsunięcia drogi rowerowej.

W sprawie procedury składania wniosków o Tarnowską Kartę Miejską:

Przy składaniu przez mieszkańców wniosków o wydanie Tarnowskiej Karty Miejskiej już teraz istnieje możliwość przesłania zdjęcia w formie elektronicznej na adres służbowej poczty e-mailowej pracowników Urzędu obsługujących Tarnowską Kartę Miejską. W związku z powyższym nie istnieją żadne przeszkody, aby pracownik Urzędu przyjmujący od mieszkańca wniosek o wydanie TKM, równocześnie wykonał zdjęcie telefonem komórkowym osoby składającej taki wniosek. Zdjęcie w formie elektronicznej spełnia takie same wymogi techniczne do wydania TKM jak skan zdjęcia wykonanego w sposób tradycyjny.

Otrzymują:
Adresat
a/a