



Tarnów, 18.12.2025 r.

Dominik Gondek
Radny Rady Miejskiej
w Tarnowie

Sz. P. Jakub Kwaśny
Prezydent Miasta Tarnowa

Interpelacja

Dotyczy: konieczności ponownego rozważenia montażu urządzenia wysokościowego przed wiaduktem kolejowym na ul. Tuchowskiej

W nawiązaniu do odpowiedzi udzielonych na moje interpelacje z dnia 24 września oraz 16 października 2025 r., dotyczących zabezpieczenia wiaduktu kolejowego na ul. Tuchowskiej przed uszkodzeniami spowodowanymi przejazdem pojazdów o nadmiernej wysokości, uprzejmie proszę o ponowne, pogłębione przeanalizowanie sprawy, z uwzględnieniem niżej przedstawionych argumentów technicznych oraz prawnych, w tym tych, które były już poruszane we wcześniejszych pismach.

1. Obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa ruchu i ochrony obiektów

W świetle art. 20 pkt 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych zarządca drogi jest zobowiązany „zapewniać bezpieczeństwo ruchu na drogach publicznych”.

Jednocześnie art. 20 pkt 10 nakłada obowiązek „utrzymania obiektów inżynierskich i zapewnienia im pełnej funkcjonalności oraz bezpieczeństwa”.

Wiadukt kolejowy na ul. Tuchowskiej jest obiektem, którego konstrukcja była wielokrotnie uszkodzana przez pojazdy ciężarowe – fakty te potwierdzają zarówno obserwacje mieszkańców, jak i dokumentowane interwencje służb. Tym samym montaż urządzenia ostrzegawczego spełnia wprost obowiązki wynikające z ustawy.

2. Wskazane ograniczenia wynikające z § 80 rozporządzenia z 2022 r. nie dotyczą urządzeń ostrzegawczych

W odpowiedzi na wcześniejszą interpelację wskazano, że montaż bramownicy ograniczałby obowiązek zachowania skrajni 4,5 m dla drogi klasy Z.

Należy jednak wyraźnie zaznaczyć, że:

- ogranicznik wysokości nie jest elementem drogi, lecz urządzeniem bezpieczeństwa ruchu drogowego,
 - nie stanowi on trwałego obniżenia skrajni drogi, a jedynie urządzenie ostrzegawcze funkcjonujące tak jak znak drogowy,
 - konstrukcje tego typu są powszechnie montowane na drogach klasy Z, G a nawet GP, w tym na drogach wojewódzkich i krajowych, gdzie obowiązuje identyczny wymóg skrajni!
- Dowodzi to jednoznacznie, że przepisy nie traktują belki ostrzegawczej jako elementu drogi obniżającego skrajnię, lecz jako urządzenie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, dopuszczone na podstawie:

- a) § 1 ust. 3 pkt 2 rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych,
- b) § 38 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych, który dopuszcza stosowanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu w dowolnych miejscach, gdzie jest to uzasadnione stanem zagrożenia.

Co więcej, sam PKP, jako zarządca wiaduktu, stosuje takie konstrukcje w wielu lokalizacjach w Polsce, również na drogach o wysokich klasach technicznych.

3. Koszt i utrzymanie urządzenia – przedstawiona kwota jest nieuzasadniona

W odpowiedzi wskazano koszt „co najmniej kilkudziesięciu tysięcy złotych” oraz rzekomo „kosztowne bieżące utrzymanie”. Należy podkreślić, że są to dane nieweryfikowalne i nieoparte żadnym kosztorysem czy ofertą rynkową.

Dla porównania:

- a) standardowy ogranicznik wysokości z rur stalowych 150–200 mm z belką wahliwą kosztuje: 6–12 tys. zł brutto (co można łatwo zweryfikować u producentów),
- b) montaż to koszt 2–4 tys. zł,
- c) utrzymanie jest praktycznie zerowe – nawet po uderzeniu wymienia się tzw. zawiesie lub w innych rodzajach elementy gumowe o wartości kilkuset złotych, i to w ekstremalnie mocnych uderzeniach, które w tym miejscu ze względu na ograniczoną prędkość, praktycznie nie występują.
- d) urządzenia te są bezobsługowe i eksploatowane przez wiele lat.

Kwoty „kilkudziesięciu tysięcy złotych” mogą dotyczyć jedynie masywnych bramownic stalowych stosowanych przy dużych inwestycjach drogowych, a nie prostych ograniczników skrajni stosowanych przy niskich wiaduktach.

4. Argument dotyczący braku możliwości zawrócenia pojazdu – niezgodny ze stosowaną w Polsce praktyką

W odpowiedzi wskazano, że bramownicy nie można ustawić „bo kierowca nie zawróci”.

Należy podkreślić, że:

- a) w całej Polsce ograniczniki montuje się często kilkanaście metrów przed obiektem, bez zapewnienia zawracania,
- b) po uderzeniu w belkę kierowca zatrzymuje się i cofa, dokładnie tak samo jak obecnie, lecz bez ryzyka uszkodzenia wiaduktu,
- c) w stanie obecnym kierowcy również muszą cofać – ale pod samym obiektem, co stwarza większe zagrożenie.

Ponadto, odnosząc się do argumentu dotyczącego rzekomego zagrożenia wynikającego z konieczności cofania pojazdów na odcinku od ul. Św. Trójcy do ul. Zamkowej, należy podkreślić, jak już pisałem w poprzednich interpelacjach, że takie manewry już dziś odbywają się pod samym wiaduktem i to w warunkach znacznie bardziej niebezpiecznych. Klinowanie się pojazdów, ich cofanie oraz blokowanie ruchu pod obiektem stanowi większe zagrożenie niż zatrzymanie pojazdu kilka, kilkanaście metrów wcześniej po uderzeniu w belkę ostrzegawczą.

Ulica Świętej Trójcy znajduje się 100 m od wiaduktu, to wystarczająca odległość, aby bezpiecznie się zatrzymać, a nawet wykorzystać ją do zawrócenia, a jednocześnie tylko wskazuje jako dobre miejsce na zamontowanie urządzenia ograniczającego wysokość pojazdów

W świetle powyższego nie można uznać, że argument dotyczący możliwości manewrów stanowi przeszkodę w montażu urządzenia.

W wielu miastach, w tym m.in. w Rzeszowie, Krakowie, Poznaniu, Olsztynie i Katowicach, ograniczniki wysokości funkcjonują bez zapewnienia miejsca do zawracania. Praktyka zarządców dróg w Polsce jednoznacznie pokazuje, że argument o „braku miejsca” nie jest przeszkodą w stosowaniu urządzeń BRD.

5. Powoływanie się na ryzyko skarg i sporów sądowych – argument niezasadny

W odpowiedzi wskazano, że montaż urządzenia może rodzić „skargi lub spory sądowe”.

Należy podkreślić, że:

- a) urządzenie wysokościowe funkcjonuje prawnie jak element oznakowania drogowego,
- b) gdyby przyjąć przedstawiony argument, należałoby uznać, że montaż jakiegokolwiek znaku – np. B-16 czy A-11a – również narażałby zarządcę drogi na skargi,
- c) kierowca, który ignoruje oznakowanie, ponosi odpowiedzialność na podstawie art. 5 i 6 ustawy Prawo o ruchu drogowym, a urządzenia BRD nie mogą być traktowane jako podstawa do roszczeń w sytuacji prawidłowego oznakowania.

Argument ten zatem nie znajduje uzasadnienia faktycznego ani prawnego.

6. Ochrona obiektu inżynierskiego PKP – obowiązek wynikający również z regulacji kolejowych
Zgodnie z art. 5 ust. 3 oraz art. 17 ustawy o transporcie kolejowym, zarządca infrastruktury kolejowej oraz jednostki samorządu terytorialnego obowiązane są **współdziałać** w zakresie ochrony infrastruktury kolejowej przed zniszczeniem.

Każde kolejne uderzenie w wiadukt:

- a) osłabia konstrukcję,
- b) generuje koszty dla miasta i PKP,
- c) tworzy realne zagrożenie bezpieczeństwa.

Ogranicznik wysokości stanowi najbardziej efektywne i najtańsze zabezpieczenie tego typu obiektu.

W związku z powyższym wnoszę o udzielenie odpowiedzi na następujące pytania:

1. Czy Zarząd Dróg i Komunikacji wykonał choćby orientacyjny kosztorys lub zapytanie ofertowe dotyczące montażu prostego ogranicznika skrajni? Jeśli tak – proszę o jego udostępnienie.
2. Na jakiej podstawie prawnej stwierdzono, że urządzenie ostrzegawcze narusza skrajnię drogową, podczas gdy nie jest ono elementem drogi, lecz urządzeniem BRD?
3. Czy przeprowadzono analizę przypadków, w których wiadukt był uszkodzany przez pojazdy ciężarowe — wraz z szacunkowymi kosztami usuwania szkód?
4. Czy miasto podejmowało rozmowy z PKP PLK w sprawie wspólnego montażu lub współfinansowania ogranicznika?
5. Czy miasto dysponuje jakimikolwiek analizami ruchu lub dokumentami, które potwierdzałyby, że konieczne jest zapewnienie możliwości zawracania za urządzeniem wysokościowym — skoro w analogicznych przypadkach w Polsce takie wymogi nie są stawiane?

Z poważaniem

Dominik Gondek