

Pani

Alicja Cichoń

Radna Powiatu Mińskiego

W odpowiedzi na Pani interpelację z dnia 19.01.2026 r. w sprawie budowy sygnalizacji świetlnej na ulicach Sosnkowskiego i Chróścielewskiego w Mińsku Mazowieckim informuję, że ulica Chróścielewskiego, zlokalizowana w ciągu drogi powiatowej nr 2222W w 2025 r. została kompleksowo przebudowana i oddana jako obiekt spełniający standardy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Obowiązująca obecnie organizacja ruchu składająca się z oznakowania pionowego i poziomego, została wprowadzona zgodnie z zatwierdzonymi przez organ zarządzający ruchem projektami stałej organizacji ruchu odpowiadającymi wymaganiom zawartym w Rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych oraz warunkom technicznym i sposobie umieszczania znaków na drogach, sporządzonymi przez biuro projektowe. Skrzyżowanie dróg, o którym mowa w interpelacji, zlokalizowane jest w ciągu drogi powiatowej, która jest drogą główną z zachowaniem pierwszeństwa przejazdu. Ulica Osetowskiej oraz droga prowadząca do oczyszczalni ścieków są drogami gminnymi i posiadają status dróg podporządkowanych. Organizacja ruchu w tym miejscu jest czytelna i zapewnia, przy zachowaniu podstawowych zasad ruchu drogowego, bezpieczeństwo jego uczestnikom. Przedmiotowy odcinek drogi nie charakteryzuje się wypadkowością. Nie występuje w tym miejscu brak możliwości bezpośredniego włączenia się do ruchu z dróg gminnych do drogi powiatowej.

Odnosząc się do zastosowania sygnalizacji świetlnej w rejonie tunelu, w nasypie kolejowym linii kolejowej nr 13, wyjaśniam, iż zasadność stosowania sygnalizacji określającej sposób korzystania z pasa ruchu reguluje rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2019 r. poz. 2311). Zgodnie z przepisami zawartymi w rozporządzeniu, stosowanie sygnalizacji dla ruchu wahadłowego jest konieczne na zwężonych odcinkach dróg, na których niemożliwy jest jednoczesny przejazd pojazdów w obu kierunkach, a ponadto zachodzi co najmniej jeden z poniższych warunków:

- długość zwężonego odcinka drogi jest większa niż 50m przy natężeniu ruchu równym co najmniej 500 pojazdów na godzinę w każdym kierunku,
- występuje zagrożenie bezpieczeństwa ruchu z innych powodów (np. pochylenie podłużne),
- niezastosowanie sygnalizacji uniemożliwi przejazd pojazdom zobowiązanym do udzielenia pierwszeństwa.

W rozpatrywanym przypadku żaden z warunków nie został spełniony, zatem Zarządca drogi nie ma obowiązku stosowania sygnalizacji świetlnej.

Jednocześnie informuje, iż istniejąca organizacja ruchu jest optymalna w odniesieniu do istniejących elementów infrastruktury. Widoczność oznakowania, ich umiejscowienie i czytelność jest dobra. Oznakowanie zwężonego odcinka drogi, na którym odbywa się ruch dwukierunkowy na którym określono pierwszeństwo wjazdu dla pojazdów jadących w kierunku drogi krajowej nr 50 za pomocą znaków pionowych D-5 „pierwszeństwo na zwężonym odcinku jezdni” i B-31 „pierwszeństwo dla nadjeżdżających z przeciwnika” ma zastosowanie w odniesieniu do tego rodzaju obiektów i nie powinno powodować zwiększenia zdarzeń wypadkowych przy zastosowaniu się do zasad ruchu drogowego określonych w przepisach prawa o ruchu drogowym.

Mając na uwadze powyższe, informuje, że nie ma konieczności wprowadzania zmian w stałej organizacji ruchu, polegających na instalacji sygnalizacji świetlnej w rozpatrywanej lokalizacji. Jednocześnie, z uwagi na złożony charakter przedmiotowego odcinka drogi w tym miejscu, wynikający w szczególności z jego długości (ok 180 mb), występowania skrzyżowania z drogami gminnymi oraz specyfiki istniejącej infrastruktury technicznej, ewentualne rozpatrzenie możliwości zastosowania sygnalizacji świetlnej wymaga przeprowadzenia szczegółowej analizy o charakterze eksperckim.

Analiza ta powinna obejmować m.in. pomiary natężenia ruchu drogowego w poszczególnych porach dnia, identyfikację okresów szczytu komunikacyjnego, ocenę długości i częstotliwości tworzenia się kolejek pojazdów oczekujących na przejazd, a także obserwację rzeczywistych zachowań uczestników ruchu drogowego.

Dopiero wyniki powyższych działań umożliwiłyby rzetelną ocenę możliwości i zasadności wprowadzenia sygnalizacji świetlnej oraz pozwoliłyby określić, czy jej zastosowanie przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i płynności ruchu, czy też może skutkować pogorszeniem warunków przejazdu na analizowanym odcinku drogi.

Należy podkreślić, że ewentualna realizacja tej inwestycji wiąże się z wysokimi kosztami, obejmującymi nie tylko sam montaż urządzeń, ale także opracowanie wielobranżowej dokumentacji projektowej. Z informacji uzyskanych od wykonawcy, szacunkowy koszt wykonania sygnalizacji świetlnej w terenie wraz z przygotowaniem dokumentacji oscyluje w przedziale 500 - 700 tys. zł netto.