



**Szanowny Pan  
Jacek Krawczyk  
Radny Miasta Częstochowy**

## **dot. interpelacji w sprawie prowadzonej akcji mycia i napraw wiat przystankowych.**

W odpowiedzi na uwagi Pana Radnego zawarte w interpelacji z dnia 09.08.2022 r. w sprawie prowadzonej akcji mycia i napraw wiat przystankowych, uprzejmie informuję, jak poniżej:

Utrzymanie i zarządzanie infrastrukturą przystankową wiąże się ściśle z funkcjonowaniem układu komunikacyjnego, jako całości. Zwłaszcza w sytuacji gdy prowadzone są duże inwestycje drogowe. Wymaga to koordynacji w uzgadnianiu projektów, terminów czasowych zawiesznień przystanków, zmiany lokalizacji bądź likwidacji przystanków oraz infrastruktury przystankowej, włącznie ze znakami D-15 i D-17. BIR jako jednostka zatwierdzająca zmiany organizacji ruchu na drogach publicznych ma pełną kontrolę w tym zakresie, co umożliwia sprawne zarządzanie przystankami i infrastrukturą przystankową w powyższych przypadkach. Ponadto, lokalizacja przystanków, posadowienie wiat, ławek i innej infrastruktury na przystankach musi być zgodne z przepisami prawa, wynikającymi np. z Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym; Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych; Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem; Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych; Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz analiz dotyczących np. wymiany pasażerów, potoków pasażerskich itd. Inżynieria ruchu jest ważnym elementem w zarządzaniu transportem zbiorowym, wymaga też wiedzy merytorycznej oraz doświadczenia w tym zakresie, którego trudno oczekiwać od jednostki zajmującej się świadczeniem usług komunalnych.

Kompleksowe mycie infrastruktury przystankowej odbywa się dwa razy w roku. W przypadku konieczności częstszego mycia, stosowane jest zlecenie interwencyjne, które może dotyczyć kilku przystanków lub większego zakresu, w zależności od potrzeb. To rozwiązanie stosuje się np. przed sezonem pielgrzymkowym na przystankach w centrum miasta, w przypadku zabrudzenia jakiegoś przystanku lub konieczności usunięcia graffiti z np. wiaty przystankowej, umożliwia również elastyczne zarządzanie w zależności od aktualnych potrzeb.

Planowane zadania dotyczące inwestycji w infrastrukturę przystankową na kolejne lata wynikają z najpilniejszych potrzeb i według tego klucza są one wykonywane, np. w ubiegłym roku w ramach bieżącego utrzymania, jak również w latach ubiegłych, kontynuowaliśmy remonty peronów przystankowych. Przykładowo, w 2021 roku, między innymi w ciągu ulic Malowniczej oraz Zdrowej zostały przeprowadzony remont peronów wraz z montażem pełnej infrastruktury przystankowej. Działania te poprzedzały wprowadzenie od 1 lipca br. linii 25 w powyższe ulice. Są to zadania oczekiwane przez mieszkańców, jednak bardzo kosztowne. Dlatego, mając ograniczone środki budżetowe, zgodnie z planem realizujemy je w kolejności. W bieżącym oraz przyszłym roku zaplanowaliśmy kompleksowy przegląd znaków D-15 i D-17 na przystankach, włącznie z unifikacją oznakowania na wiatach oraz wprowadzenie nazw przystanków na wiatach oraz słupkach przystankowych.

Projekt wiat stosowanych na przystankach został opracowany kilkanaście lat temu i jest permanentnie stosowany. W przypadku inwestycji prowadzonych przez Miejski Zarząd Dróg lub Urząd Miasta Częstochowy, które w swoim zakresie mają również przystanki komunikacyjne, szczegółowa specyfikacja określająca wygląd, kolor RAL, wymiary modułów, konstrukcję itp. są przekazywane przez BIR do zamieszczenia w zapisach przetargu. Należy wziąć pod uwagę fakt, że przedmiot zamówienia nie może być zbyt dokładnie opisany, gdyż mogłoby to wskazywać na jednego producenta i wiązałoby się z prawdopodobieństwem unieważnieniem przetargu. Wśród wielu producentów wiat funkcjonuje potocznie nazwa „wzoru częstochowskiego”, co również potwierdza istnienie standardu wiat stosowanych w mieście. Są wyjątki od stosowanego modelu, które dotyczą np. stref konserwatorskich lub kluczowych inwestycji, gdzie projekty wiat są uzgadniane z Pełnomocnikiem Prezydenta Miasta ds. Estetyki Miasta oraz Konserwatorem Zabytków. Funkcjonują jeszcze na kilku przystankach stare wiata, które są sukcesywnie usuwane a w ich miejsce są montowane nowe. W tym roku najprawdopodobniej zostaną usunięte ostatnie sztuki.

Odnosząc się do dołączonego do interpelacji zdjęcia wiaty przy ul. Wręczyckiej informuję, że posadowienie wiaty jest prawidłowe i wynika z obowiązujących przepisów w tym zakresie. Zgodnie z paragrafem 119 ust. 10 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz.U.2016.0.124 ze zmianami) „Urządzenie dla ochrony pieszych przed warunkami atmosferycznymi (wiata), powinno być oddzielne dla każdego kierunku ruchu i odsunięte od wewnętrznej krawędzi zatoki co najmniej o 1,5 m, a jeżeli zatoka nie jest wykonywana - nie mniej niż 2,5 m od krawędzi jezdni drogi. Urządzenie to nie może ograniczać widoczności na drodze i w obrębie skrzyżowania.” W związku z powyższym wiata została posadowiona częściowo na trawniku aby uzyskać minimalną odległość od wewnętrznej krawędzi zatoki. Z powodów logistycznych, wybrukowanie wiaty pod ławką wraz ze zleceniem brukowania kilku innych wiat po zmianie lokalizacji jest zaplanowane kompleksowo, przy zleceniu remontów peronów.

Zastępca Prezydenta

Miasta Częstochowy

(-) Piotr Grzybowski