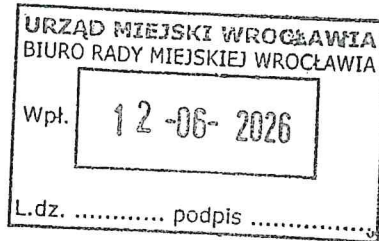


PP/4950791



Wrocław, dnia 12 czerwca 2026 r.

Piotr Uhle
Radny Rady Miejskiej Wrocławia

Sz.p. Jacek Sutryk
Prezydent Wrocławia

ZAPYTANIE

Dotyczy: wyboru formy technicznej progów zwalniających przy ul. Wyszyńskiego oraz al. Kochanowskiego we Wrocławiu

Szanowny Panie Prezydencie!

W związku z licznymi sygnałami przekazywanymi przez mieszkańców osiedli Ołbin, Zacisze i Zalesie, dotyczącymi uciążliwości wynikających z zamontowanych progów zwalniających przy ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego (skrzyżowanie z ul. Daszyńskiego) oraz al. Jana Kochanowskiego, a także w związku z treścią pism Wydziału Inżynierii Miejskiej kierowanych do mieszkańców i składanych zapytań, zwracam się z niniejszym zapytaniem.

Nie kwestionuję celu, jakim jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrona pieszych. Zastrzeżenia budzi natomiast wybrana forma techniczna realizacji tego celu – rodzaj zastosowanych progów zwalniających – oraz brak transparentności w zakresie trybu wyłonienia wykonawcy i wartości poniesionych wydatków publicznych.

Ze zgromadzonej dokumentacji wynika szereg istotnych okoliczności. Progi wykonano w ramach zadania pn. „Wdrożenie elementów uspokojenia ruchu w wybranych lokalizacjach na terenie Wrocławia”, jednak Wydział Inżynierii Miejskiej nie posiada informacji o kosztach jednostkowych ani łącznych (pismo WIM-ZM.7223.1431.10.2026.MG z 27 kwietnia 2026 r.), przekierowując w tej kwestii do ZDiUM. Progi deklarowane są jako rozwiązanie tymczasowe – docelowo na skrzyżowaniach al. Jana Kochanowskiego przewidziana jest sygnalizacja świetlna, której ukończenie planowane jest na koniec 2027 r. Mieszkańcy obu lokalizacji zgłaszają silne, notoryczne drgania odczuwalne wewnątrz budynków – zarówno w ciągu dnia, jak i szczególnie w porze nocnej i wczesnoprannej – generowane przez przejazdy pojazdów ciężkich. Mieszkańcy al. Jana Kochanowskiego wyrażają obawy o naruszenie konstrukcji budynków, a mieszkańcy budynku przy ul. Daszyńskiego 42 sygnalizują już powstawanie pęknięć ścian. Z informacji przekazanych przez mieszkańców, powołujących się na oficjalne statystyki Policji, wynika ponadto, że na skrzyżowaniu ul. Wyszyńskiego i Daszyńskiego w latach 2021–2025 doszło jedynie do dwóch wypadków z udziałem pieszych, żadnego śmiertelnego. Wydział Inżynierii Miejskiej przyznaje jednocześnie wprost (pismo WIM-ZM.7223.269.2026.MG z 26 maja 2026 r.), że badań wibroakustycznych nie przeprowadza, ponieważ nie są one wymagane przepisami prawa.

W związku z powyższym proszę o odpowiedzi na następujące pytania:

1. Kto jest wykonawcą progów zwalniających zamontowanych przy ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego oraz al. Jana Kochanowskiego w ramach zadania pn. „Wdrożenie

- elementów uspokojenia ruchu w wybranych lokalizacjach na terenie Wrocławia”? Proszę o podanie pełnej nazwy podmiotu lub podmiotów.
2. W jakim trybie zamówienia publicznego wyłoniono wykonawcę tych robót? Czy przeprowadzono przetarg nieograniczony, zamówienie z wolnej ręki, czy zastosowano inny tryb – jeśli tak, na jakiej podstawie prawnej?
 3. Jaka jest łączna wartość umowy lub umów zawartych na realizację przedmiotowego zadania? Proszę o podanie wartości osobno dla każdej lokalizacji – ul. Wyszyńskiego oraz al. Kochanowskiego.
 4. Jaki jest całkowity koszt zadania pn. „Wdrożenie elementów uspokojenia ruchu w wybranych lokalizacjach na terenie Wrocławia”, z uwzględnieniem kosztów projektu, nadzoru, materiałów, montażu oraz planowanych prac korygujących (obniżenie wysokości niektórych progów), o których mowa w piśmie WIM z 26 maja 2026 r.?
 5. Jakie konkretne dane statystyczne – liczba wypadków, liczba kolizji, pomiary prędkości – stanowiły podstawę do wytypowania lokalizacji przy ul. Wyszyńskiego do przedmiotowej inwestycji? Proszę o udostępnienie tych danych wraz ze wskazaniem ich źródła.
 6. Dlaczego przed instalacją progów nie przeprowadzono analizy wibroakustycznej oceniającej potencjalny wpływ na budynki mieszkalne i komfort życia mieszkańców, skoro skutki takich oddziaływań są zgłaszane już po kilku tygodniach od montażu?
 7. Jakie alternatywne formy uspokojenia ruchu – np. wyniesione przejścia dla pieszych, odcinkowy pomiar prędkości, sygnalizacja wzbudzana – były analizowane przed podjęciem decyzji o wyborze progów zwalniających w ich obecnej formie? Na jakiej podstawie zostały odrzucone?
 8. Jeśli progi przy al. Jana Kochanowskiego mają charakter tymczasowy, do czasu budowy sygnalizacji świetlnej planowanej na koniec 2027 r. – jakie są szacowane koszty ich demontażu i czy tymczasowy charakter inwestycji był uwzględniony na etapie oceny jej efektywności kosztowej?
 9. Jakie działania naprawcze i w jakim terminie zostaną podjęte wobec mieszkańców zgłaszających uszkodzenia budynków – w tym pęknięcia ścian – wywołane drganiami generowanymi przez progi zwalniające?
 10. W jaki sposób zamontowane progi zwalniające mają ograniczać prędkość pojazdów ciężkich – autobusów MPK, pojazdów dostawczych, autokarów i innych pojazdów wieloosiowych? Czy przed realizacją inwestycji analizowano fakt, że progi tego typu skutecznie spowalniają jedynie samochody osobowe, natomiast pojazdy ciężkie pokonują je przy prędkościach zbliżonych do dopuszczalnych lub je przekraczających, generując przy tym silne oddziaływania dynamiczne oraz wzmożoną emisję hałasu?
 11. Wydział Inżynierii Miejskiej wskazuje, że funkcjonowanie i eksploatacja progów są pod obserwacją. Na czym polega prowadzony monitoring? Kiedy ostatni raz był przeprowadzony i jakie są dotychczasowe wnioski z obserwacji?
 12. Czy Komenda Miejska Policji we Wrocławiu otrzymała ekspertyzę, o którą wnioskowała do ZDiUM w związku z problemami zgłaszanymi przez mieszkańców? Jeśli tak, proszę o przedstawienie jej ustaleń.

Z poważaniem

(-)

Piotr Uhle

Radny Rady Miejskiej Wrocławia



PODPIS ZAUFANY

PIOTR
UHLE

12.06.2026 00:20:14 GMT+0200
Dokument podpisany elektronicznie
podpisem zaufanym