

Bielsko-Biała, 4 grudnia 2025 r.

KM-V.0003.679.2025

Pan
Dariusz Michasiów
Radny Rady Miejskiej
w Bielsku-Białej

Dotyczy: interpelacji z dnia 25 listopada 2025 r. w sprawie zamkniętego przejścia dla pieszych na ulicy Andersa pomiędzy Auchan i Makro

W odpowiedzi na złożoną interpelację informuję, że na wniosek Wydziału Ruchu Drogowego KMP w Bielsku-Białej, który realizował zadania pod nazwą „Wojewódzki Program Działań Policji na rzecz bezpieczeństwa pieszych na lata 2021-2023” podjęta została kwestia likwidacji przejść dla pieszych przez drogi dwujezdniowe. Wyniki przeglądu zostały omówione na posiedzeniach Komisji ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego, gdzie Komisja jednoznacznie wskazała, że powinno się dążyć do sukcesywnej likwidacji miejsc szczególnie niebezpiecznych i nie spełniających standardów bezpieczeństwa pieszych, aby zmniejszyć liczbę potencjalnych zagrożeń w ruchu drogowym. Dlatego też Wydział Komunikacji zobowiązał się do opracowania projektów organizacji ruchu, uwzględniających likwidację przejść dla pieszych na poszczególnych drogach dwujezdniowych w naszym mieście. Ponadto informuję, iż działania te są tożsame z wnioskiem Radnego Rady Miejskiej w Bielsku-Białej dotyczącego likwidacji przejść dla pieszych przez drogi dwujezdniowe zgodnie z interpelacją nr 199 z dnia 4 marca 2023r.

Zmiana przepisów w zakresie zasad pierwszeństwa w rejonie przejść dla pieszych przyniosła dodatkowe zagrożenia na tych przejściach. Dochodzi na nich do wielu sytuacji kolizyjnych wynikających między innymi z gwałtownego hamowania pojazdów, z nieustąpieniem pierwszeństwa pieszym, z nieostrożnego wejścia na jezdnię. Przejścia sytuowane pomiędzy skrzyżowaniami zawsze będą stanowić zaskoczenie dla kierujących pojazdami, a jeśli jest to na drodze dwujezdniowej, to zagrożenie jest potęgowane przez niedostosowanie się do obowiązujących ograniczeń prędkości i omijanie pojazdów zatrzymujących się przed przejściem.

Zlikwidowane przejście dla pieszych przez al. Gen. Władysława Andersa w rejonie prywatnej drogi stanowiącej dojazd do kilku posesji nie spełniało wymagań zawartych w obowiązujących przepisach, które wyjaśnię w dalszej części. Zlokalizowane ono było na odcinku poza terenem zabudowanym, w miejscu o dopuszczalnej prędkości do 70 km/h oraz w miejscu występowania łuku poziomego. Nie posiadało ono również strefy oczekiwania, systemu fakturowych oznaczeń nawierzchni oraz kontynuacji chodnika. Znikomy ruch pieszych tym rejonie powodował, że w świetle przepisów w zakresie bezwzględnego pierwszeństwa pieszych już na dojeździe do przejścia, nieoczekiwane pojawienie się pieszego we

wskazanym miejscu stwarzało zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego zarówno dla pieszych jak i kierujących pojazdami. Ponadto z otrzymanej od Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Bielsku-Białej statystyki zdarzeń drogowych wynika, że w okresie ostatnich trzech lat odnotowano 10 kolizji w obszarze oddziaływania przejścia dla pieszych. Z uwagi na powyższe, podjęto decyzję o likwidacji tego przejścia.

Pragnę również poinformować, że zgodnie z § 36 ust. 1 rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. poz. 1518), przed przejściem dla pieszych lub urządzeniami alternatywnymi projektuje się strefę oczekiwania mającą szerokość równą szerokości przejścia i długość nie mniejszą niż 2,50 m. W trudnych warunkach dopuszcza się zmniejszenie jej długości do 2,00 m. Dopuszcza się rozwiązanie, w którym strefa oczekiwania stanowi część drogi dla pieszych lub drogi dla pieszych i rowerów. Celem stosowania strefy oczekiwania jest zapewnienie bezpiecznego miejsca, w którym piesi oczekują na możliwość przekroczenia jezdni. W przypadkach odcinków dróg o wysokim natężeniu ruchu pieszych strefa oczekiwania pełni również funkcję miejsca akumulacji pieszych przed przejściem. Jest to rozwiązanie zapewniające odpowiedni poziom bezpieczeństwa pieszym, pozwalający na uniknięcie sytuacji, w których piesi oczekują na możliwość przejścia stojąc np. na jezdni.

Dodatkowo, zgodnie z § 36 ust. 2 przejście dla pieszych lub przejście sugerowane wyposaża się na całej szerokości w rampy krawężnikowe i system fakturowych oznaczeń nawierzchni. Wykonanie przejścia dla pieszych w miejscach, gdzie nie występuje droga dla pieszych lub droga dla pieszych i rowerów nie pozwala na spełnienie ww. wymagań. Elementy te są niezbędne dla bezpiecznego poruszania się osób ze szczególnymi potrzebami.

Ponadto, zgodnie z § 36 ust. 3 przejście dla pieszych lub przejście sugerowane projektuje się w taki sposób, aby na powierzchni przejścia i strefy oczekiwania nie występowały uskoki. Dopuszcza się uskok pomiędzy powierzchnią przejścia krawężnikiem, o wysokości dostosowanej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami wzroku, przy zachowaniu dostępności dla pozostałych osób ze szczególnymi potrzebami.

Należy także wskazać, że zasady lokalizowania przejść dla pieszych nie wynikają jedynie z przepisów techniczno-budowlanych. Zgodnie z pkt pkt 5.2.6.2. załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. 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 z późn. zm.) wyboru miejsca w celu wyznaczenia przejścia dla pieszych należy dokonać po przeprowadzeniu analizy warunków drogowych i ruchowych oraz możliwości zapewnienia bezpieczeństwa uczestnikom ruchu, uwzględniając w szczególności: źródła i cele ruchu pieszych, kierunki ruchu pieszych, rozkład ruchu pieszych w ciągu doby, natężenie ruchu pieszych, natężenie ruchu kołowego na drodze, przez którą wyznaczone ma być przejście, geometrię drogi.

Potrzebę wyznaczenia przejścia oraz jego lokalizację należy z tego względu szczegółowo przeanalizować i dokonać wyboru, stosując poniższe zasady:

a) poza obszarami zabudowanymi przejścia można wyznaczać na obciążonych ruchem pieszym skrzyżowaniach oraz w rejonach przystanków autobusowych, szkół, zakładów pracy itp.,

b) w obszarach zabudowanych wyznaczenie przejść przez drogi dwujezdniowe lub wyodrębnione z jezdni torowiska tramwajowe w rejonach podanych w lit. a jest niezbędne,

c) przejścia powinny koncentrować możliwie największą liczbę pieszych przekraczających drogę, przy czym lokalizacja tych przejść powinna uwzględniać najkrótszą drogę między źródłem a celem ruchu pieszych,

d) przejścia należy lokalizować przede wszystkim przy skrzyżowaniach dróg,

e) odległości między przejściami poza obszarem zabudowanym nie powinny być mniejsze niż 500 m, a w obszarze zabudowanym: 100 m na drogach jednojezdniowych, 200 m na drogach dwujezdniowych,

f) przejścia między skrzyżowaniami należy lokalizować w miejscach zapewniających wzajemną widoczność pieszych i kierujących pojazdami; nie należy wyznaczać przejść za wzniesieniami, na łukach poziomych i za tymi łukami, w miejscach zasłoniętych przez budynki, zieleń lub inne obiekty znajdujące się przy drodze,

g) przejścia w miastach należy wyznaczać w zasadzie tylko przez ulice układu podstawowego uznane za trasy z pierwszeństwem; przez pozostałe ulice dopuszcza się wyznaczanie przejść w rejonach szkół i innych obiektów, do których uczęszczają dzieci, lub zakładów przemysłowych, gdzie występuje duża koncentracja ruchu pieszych,

h) wyznaczając przejścia w rejonie przystanków komunikacji zbiorowej, należy, jeżeli to tylko możliwe, uwzględnić następującą jego lokalizację w stosunku do znaku oznaczającego przystanek: - przed znakiem D-15 lub D-16, - za znakiem D-17,

i) lokalizując przejścia na skrzyżowaniach, należy wyznaczać je na wszystkich jezdniach, w poprzek których dopuszczone zostało przekroczenie jezdni; w sytuacjach wynikających z warunków ruchu można wyznaczyć przejścia nie na wszystkich wlotach.

Podsumowując, obecne wymagania w zakresie lokalizacji przejść dla pieszych jasno określają, że wyznaczenie ich w miejscach pozbawionych możliwości zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa, a także bez zapewnienia odpowiedniego wyposażenia technicznego jest niezgodne z prawem.

W związku z powyższym nie planuje się ponownego wyznaczania przejścia dla pieszych oraz likwidacji barierek pomiędzy pasami na al. Gen. Władysława Andersa, natomiast przejście dla pieszych, z którego winni korzystać piesi znajduje się przy ul. Gruntowej i jest oddalone o ok. 700m od zlikwidowanego przejścia. Jednocześnie proszę o przyjęcie ze zrozumieniem przedstawionych argumentów. Chcę podkreślić, że priorytetem naszych działań jest przede wszystkim zdrowie i życie niechronionych użytkowników ruchu drogowego jakimi są piesi.

Z up. PREZYDENTA MIASTA

Piotr Kucia
ZASTĘPCA PREZYDENTA

Otrzymują:

1. Adresat
2. Biuro Rady Miejskiej RM.0003.679.2025
3. Aa