



Marszałek Województwa  
Kujawsko-Pomorskiego

ID-I.8026.2.100.2023.AB

Toruń, 27 listopada 2023 roku

Pani  
Brygida Migawa  
Radna Rady Miejskiej  
w Więcborku  
ul. Mickiewicza 22  
89-410 Więcbork

Działając na podstawie art. 10 ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2023 poz. 1047 z późn. zm.) oraz § 3 ust. 1 pkt 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (tekst jednolity Dz. U. z 2017 r. poz. 784) w związku z Pani wnioskiem z 4 września 2023 r., przekazanym wg właściwości przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy pismem znak: ZDW.I2c.507.83.2023 z 5 października br. dotyczącym ograniczenia prędkości oraz umieszczenia sygnalizacji świetlnej na przejściu dla pieszych przy szkole w ciągu drogi wojewódzkiej nr **189 Jastrowie – Złotów – Więcbork** w m. Sypniewo, uprzejmie informuję, co następuje.

W polskim systemie prawnym podstawowe wymagania wprowadzania ograniczenia prędkości reguluje przede wszystkim Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku (Dz. U. z 2019 r. poz. 2311 ze zm. z zał.). W załączniku nr 1 pkt 3.2.34. cyt. Rozporządzenia wskazano, iż znak B-33 „ograniczenie prędkości” powinien być umieszczony tylko w tych przypadkach, gdy warunki drogowe, otoczenie drogi lub zastosowane oznakowanie ostrzegawcze i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego mogą w niedostateczny sposób wskazywać kierującym na konieczność zmniejszenia prędkości. Znak B-33 w zasadzie powinien być poprzedzony znakami ostrzegawczymi podającymi przyczynę ograniczenia prędkości, np. roboty na drodze, niebezpieczny zakręt, śliska jezdnia, inne niebezpieczeństwo itp. Nie stosuje się znaków B-33, jeżeli kierujący w jednoznaczny,

niebudzący wątpliwości sposób może ocenić geometrię drogi oraz jej stan techniczny. Ograniczenie prędkości wyrażone znakiem B-33 można stosować: jeżeli odcinek drogi o śliskiej nawierzchni jest poprzedzony bardzo szorstką nawierzchnią, dla oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym, w innych uzasadnionych okolicznościach, np. na niektórych łukach, gdy ograniczenie prędkości powinno wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa ruchu.

Wskazane miejsce oznakowane jest znakami D-42, a więc dopuszczalna prędkość wynosi 50 km/h, a jak wynika z wieloletnich doświadczeń zmiana ograniczenia o 10 km/h nie spowoduje tego, iż kierowcy nagle zaczną się stosować do zastosowanej stałej organizacji ruchu. Nawet najlepiej zaprojektowane oznakowanie nie poprawi bezpieczeństwa ruchu drogowego jeśli nie zmieni się mentalność kierowców.

Odnosząc się natomiast do kwestii wybudowania sygnalizacji świetlnej informuję, że Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku (Dz. U. z 2019 r. poz. 2311 ze zm. z zał.) w załączniku nr 3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku (Dz. U. z 2019 r. poz. 2311 ze zm. z zał.) w pkt. 6.1. określono zasady ogólne oceny i konieczności stosowania sygnalizacji, a w pkt. 6.3.1. i 6.3.3. pomocnicze kryterium punktowe dla oceny potrzeby zastosowania sygnalizacji świetlnej w odniesieniu do przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów poza skrzyżowaniami.

Organ zarządzający ruchem wraz z zarządem drogi dokonał analizy przedmiotowego wniosku, z którego wynika brak potrzeby zastosowania sygnalizacji świetlnej na przedmiotowym przejściu dla pieszych, w oparciu o pomocnicze kryterium punktowe, które opiera się na liczbowych ocenach bezpieczeństwa i warunków ruchu pieszych i pojazdów. Ponadto, z przekazanych danych corocznych z Policji (SEWiK) dotyczących zgłoszonych zdarzeń drogowych informuję, że ubiegłych latach nie odnotowano żadnych zdarzeń drogowych na przedmiotowym przejściu dla pieszych. Dodatkowo wykazano małą kolizyjność na przedmiotowym odcinku drogi wojewódzkiej nr 189 ul. 29 Stycznia w Sypniewie potwierdza posiadana mapa zdarzeń drogowych na drogach wojewódzkich naszego regionu w latach 2018 – 2022, gdzie stwierdzono 18 kolizji i 2 wypadki. Głównymi przyczynami kolizji były boczne i tyle zderzenie pojazdów oraz najechanie na zwierzę, drzewo, słup lub znak drogowy.

Przyczyną wypadków drogowych było najechanie na jezdnię oraz najechanie na pieszego, który niespodziewanie wtargnął na jezdnię podczas opadów deszczu. Warto w tym miejscu podkreślić, że wszystkie te zdarzenia zlokalizowane były w dalekiej odległości od rzeczowego przejścia dla pieszych. W ocenie organu zarządzającego ruchem rozwiązaniem poprawiającym bezpieczeństwo ruchu drogowego jest wykonanie obustronnego dedykowanego doświetlenia (zasilaniem stałym), zgodnie z wytycznymi projektowania infrastruktury dla pieszych WR-D-41-4 rekomendowane przez Ministra właściwego ds. transportu. Należy zapewnić odpowiedni poziom oświetlenia przejścia jak i strefy oczekiwania, które jest zadaniem własnym Gminy, w myśl art. 18 ustawy Prawo energetyczne. Pragnę podkreślić, że nadrzędnym celem jest wprowadzenie możliwie maksymalnego poziomu bezpieczeństwa na drodze wojewódzkiej. Jednocześnie dziękuję Panu za zainteresowanie się przedmiotową sprawą.

z up. Marszałka Województwa  
(1)  
*Grzegorz Piątek*  
Naczelnik Wydziału Organizacji  
i Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego  
Departamentu Infrastruktury Drogowej

**Otrzymują:**

1. Adresat
2. Urząd Miejski w Więcborku (ZBW.0003.19.2023)
3. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy
4. Rejon Dróg Wojewódzkich w Tucholi
5. a/a