JAKUB KWAŚNY
PREZYDENT TARNOWA

ZDiK.DD.0710.1.116.2026

Pan Henryk Łabędź
Radny Rady Miejskiej w Tarnowie

W odpowiedzi na interpelację, znak KRM.0003.745.2026, dotyczącą poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w rejonie skrzyżowania ulic Kard. Stefana Wyszyńskiego i Hodowlanej w Tarnowie informuję, co następuje.

W pierwszej kolejności należy jednoznacznie wyjaśnić, że miejsce wskazywane w przestrzeni publicznej jako „przejście" nie jest wyznaczonym przejściem dla pieszych. Nie jest również przejazdem dla rowerów. Zgodnie z przepisami przejście dla pieszych stanowi odpowiednio oznaczoną powierzchnię jezdni przeznaczoną do przekraczania jej przez pieszych, natomiast przejazd dla rowerów jest również elementem oznakowanym odpowiednimi znakami. Nie można również kwalifikować przedmiotowego miejsca jako tzw. przejścia sugerowanego. Przejście sugerowane, pomimo braku oznakowania przejścia dla pieszych, jest w rozumieniu przepisów miejscem dostosowanym technicznie do przekraczania jezdni przez pieszych. Wymogi techniczno-budowlane przewidują dla takich miejsc m.in. odpowiednie rozwiązania krawężnikowe i fakturowe oraz strefę oczekiwania. W analizowanej lokalizacji mamy zatem do czynienia z obszarem skrzyżowania, gdzie każdy z uczestników ruchu drogowego winien zachować szczególną ostrożność.

W związku z tragicznym zdarzeniem, które miało miejsce w tym rejonie, Zarząd Dróg i Komunikacji w Tarnowie przeprowadził analizę istniejącego rozwiązania drogowego pod kątem możliwości poprawy bezpieczeństwa ruchu, ze szczególnym uwzględnieniem niechronionych uczestników ruchu. Analiza uwzględniała istniejące uwarunkowania techniczno-projektowe, zasady organizacji ruchu oraz obowiązujące warunki techniczne. Wynik przeprowadzonej analizy nie uzasadnia wprowadzania w tym miejscu rozwiązania doraźnego, polegającego wyłącznie na wyznaczeniu przejścia dla pieszych lub przejazdu dla rowerów. Takie działanie byłoby rozwiązaniem punktowym i nie rozwiązywałoby kompleksowo problemu bezpieczeństwa w obrębie całego skrzyżowania. W szczególności samo naniesienie oznakowania poziomego i ustawienie oznakowania pionowego nie zastąpi właściwego ukształtowania infrastruktury, zapewnienia odpowiedniej widoczności, warunków oczekiwania dla pieszych, właściwego oświetlenia oraz bezpiecznego prowadzenia ruchu przez skrzyżowanie.

Ul. Wyszyńskiego, jako droga wojewódzka klasy G, pełni kluczową rolę w układzie komunikacyjnym miasta. Dane wskazują, że dobowe natężenie ruchu osiąga tam poziom ok. 21 400 pojazdów na dobę, z czego znaczną część stanowi transport ciężki. Przy tak intensywnym ruchu priorytetem staje się szczególnie bezpieczne i przemyślane projektowanie miejsc, w których krzyżują się potoki niechronionych uczestników ruchu i kierowców.

Specyfika tej arterii naturalnie wymaga ograniczenia liczby punktów dostępu do drogi (takich jak zjazdy czy skrzyżowania). Przekłada się to również na konieczność limitowania liczby przejść dla

jakub.kwasny@umt.tarnow.pl
www.tarnow.pl
Urząd Miasta Tarnowa
ul. Adama Mickiewicza 2
tel. 14 688 24 33

pieszych, co pozwala na zachowanie niezbędnej płynności ruchu na głównej osi komunikacyjnej miasta.

Samo wyznaczenie nowego przejścia, oparte wyłącznie na obecnej geometrii ul. Wyszyńskiego, stanowiłoby jedynie doraźne wyjście naprzeciw oczekiwaniom społecznym. Warto jednak podkreślić, że w świetle obowiązujących przepisów ustawy *Prawo o ruchu drogowym*, bezpieczne korzystanie z infrastruktury wymaga od wszystkich uczestników ruchu – zarówno kierowców, jak i pieszych czy rowerzystów – ścisłego przestrzegania wzajemnych praw i obowiązków.

Analogicznie należy odnieść się do postulatu wyznaczenia przejazdu dla rowerów przez ul. Wyszyńskiego. Ul. Wyszyńskiego posiada istniejący ciąg rowerowy, natomiast ul. Hodowlana w rejonie przedmiotowego skrzyżowania nie posiada analogicznego ciągu rowerowego. W obecnym układzie brak jest zatem ciągłości infrastruktury rowerowej, która uzasadniałaby tworzenie pojedynczego, punktowego przejazdu przez drogę wojewódzką.

Przejazd dla rowerów nie powinien być traktowany jako niezależny element oznakowania, lecz jako część spójnego przebiegu trasy rowerowej. Jego wyznaczenie powinno być powiązane z bezpiecznym dowiązaniem infrastruktury rowerowej przed i za skrzyżowaniem oraz z możliwością kontynuowania jazdy przez rowerzystę.

W obecnym stanie wyznaczenie samego przejazdu przez ul. Wyszyńskiego, przy braku ciągu rowerowego na ul. Hodowlanej, prowadziłoby do powstania pojedynczego elementu infrastruktury bez zapewnienia ciągłości trasy rowerowej. Z punktu widzenia prawidłowego projektowania infrastruktury drogowej nie stanowiłoby to kompleksowego rozwiązania. Dlatego również w tym zakresie nie rekomenduje się doraźnego wyznaczania przejazdu dla rowerów. Ewentualne zastosowanie takiego rozwiązania powinno zostać rozpatrzone dopiero w ramach kompleksowego opracowania układu tras rowerowych w tym rejonie.

Nie znajduje również uzasadnienia wykonanie progów zwalniających wyłącznie w celu zwrócenia uwagi kierujących pojazdami na zbliżanie się do miejsca potencjalnego konfliktu z ruchem pieszych. Próg zwalniający jest urządzeniem bezpieczeństwa ruchu drogowego służącym przede wszystkim do fizycznego ograniczenia prędkości pojazdów, a nie jedynie do sygnalizowania obecności pieszych. Obowiązujące przepisy dopuszczają stosowanie progów na drogach klasy G jedynie w wyjątkowych przypadkach oraz wskazują sytuacje, w których ich zastosowanie jest niedopuszczalne, w szczególności gdy może powodować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. W przypadku ul. Wyszyńskiego, będącej drogą wojewódzką o istotnej funkcji komunikacyjnej, niezasadne byłoby traktowanie progu zwalniającego jako doraźnego środka mającego jedynie „zwrócić uwagę" kierujących na obecność ruchu pieszego. Takie rozwiązanie nie zapewnia samo w sobie bezpiecznego prowadzenia pieszych przez jezdnię, nie rozwiązuje kwestii właściwej lokalizacji i organizacji przejścia oraz nie zastępuje odpowiedniego ukształtowania infrastruktury. Jeżeli celem jest rzeczywiste ograniczenie prędkości w rejonie konfliktu ruchu pojazdów z ruchem pieszym, powinno ono być osiągnięte poprzez kompleksowe rozwiązanie projektowe, obejmujące odpowiednie ukształtowanie geometrii skrzyżowania, organizację ruchu, widoczność, oświetlenie oraz właściwe i czytelne prowadzenie ruchu pieszych.

Mając na uwadze przeprowadzoną analizę BRD, Zarząd Dróg i Komunikacji w Tarnowie stoi na stanowisku, że właściwym kierunkiem działania jest rozwiązanie kompleksowe, a nie wprowadzanie pojedynczych elementów organizacji ruchu w następstwie tragicznego zdarzenia. Obecna

jakub.kwasny@umt.tarnow.pl
www.tarnow.pl
Urząd Miasta Tarnowa
ul. Adama Mickiewicza 2
tel. 14 688 24 33

infrastruktura wymaga rozpatrzenia w szerszym ujęciu, obejmującym cały obszar skrzyżowania oraz potrzeby wszystkich jego użytkowników – kierujących, pieszych i rowerzystów.

Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania, które jedynie w pewnym stopniu przybliżają złożoność sytuacji, ZDiK w Tarnowie rozważa obecnie dwa alternatywne warianty. Pierwszy zakłada całościową przebudowę skrzyżowania, co wiąże się z koniecznością zabezpieczenia znacznych środków finansowych. Drugi opiera się na wstępnym wyznaczeniu przejścia w innej, bezpieczniejszej lokalizacji wraz z doprowadzeniem liniowej infrastruktury dla pieszych. Opcja ta byłaby bardziej efektywna kosztowo i w ocenie Zarządu – wystarczająca do zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa. Obie koncepcje wymagają finansowania prac, dlatego też zarząd dróg po podjęciu ostatecznej decyzji, co do zakresu realizacji zaproponuje wprowadzenie do przyszłorocznego budżetu miasta zadania inwestycyjnego projektowo-wykonawczego, które umożliwiłoby poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Natomiast zgodnie z kompetencjami poszczególnych jednostek wchodzących w skład Gminy Miasta Tarnowa, Zarząd Dróg i Komunikacji w Tarnowie nie podejmuje ostatecznej decyzji, co do kształtu budżetu i ostatecznego przeznaczenia środków finansowych na poszczególne zadania inwestycyjne.

Reasumując, przeprowadzona analiza BRD nie daje podstaw do wprowadzania w obecnej lokalizacji doraźnego przejścia dla pieszych ani przejazdu dla rowerów. Rozwiązanie problemu bezpieczeństwa w rejonie skrzyżowania ul. Wyszyńskiego i ul. Hodowlanej wymaga podejścia kompleksowego, uwzględniającego warunki techniczne, funkcję drogi wojewódzkiej, istniejącą geometrię skrzyżowania oraz ciągłość infrastruktury pieszej i rowerowej. Elementy poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego powinny być projektowane jako jedna, spójna całość, a nie jako pojedyncze, doraźne oznakowanie.

TARNÓW Dokument
podpisany przez
Jakub Kwaśny
Data: 2026.09.28
17:51:59 CEST

OTRZYMUJĄ:
1 x Adresat
1 x Kancelaria Rady Miejskiej w Tarnowie
1 x Wydział Organizacyjny UMT
1 x a/a

jakub.kwasny@umt.tarnow.pl
www.tarnow.pl
Urząd Miasta Tarnowa
ul. Adama Mickiewicza 2
tel. 14 688 24 33