

Założenia do projekt Konsultacji Lokalnej w sprawie utworzenia strefy zamieszkania na Osiedli Świerczewo.

Dlaczego konsultacje?

Konsultacja lokalna jest zaliczana do jednej z form demokracji bezpośredniej. Konsultacje te nie mają charakteru wiążącego, ale mają duże znaczenie polityczne. **Główną cechą jest duża swoboda uczestników w wypowiadaniu swych poglądów.** Wynik tej opinii nie jest wiążący dla organów gminy, lecz z opinią tą rada gminy i jej organy powinny się liczyć. Podstawa prawną do przeprowadzenia takiej konsultacji jest ustawa z dnia 8 marca 1990 o samorządzie gminnym.

Art. 5a.

1. W wypadkach przewidzianych ustawą oraz w innych sprawach ważnych dla Gminy mogą być przeprowadzane na jej terytorium konsultacje z mieszkańcami Gminy.

Ustawa milczy na temat formy i trybu przeprowadzania konsultacji. Formy konsultacji mogą być natomiast różne, np. ankiety, wykorzystanie lokalnych środków masowego przekazu. Rada powinna też ustalić, kiedy konsultacje uważa za ważne oraz formę publikowania rezultatów konsultacji. Należy tu podkreślić, że wyniki są postulatami mieszkańców i problem rozwiązania pozostawia to uznaniu gminy. Przepisy odrębne innych ustaw mogą normować sprawy poruszone w konsultacjach. W tym wypadku interesującą dla ewentualnie naszej konsultacji jest ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 27 marca 2003 z późniejszymi zmianami.

Na podstawie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 27 marca 2003 z późniejszymi zmianami.

Art. 2.

4) „interesie publicznym” - należy przez to rozumieć uogólniony cel dążeń i działań, uwzględniających zobiektywizowane potrzeby ogółu społeczeństwa lub lokalnych społeczności, związanych z zagospodarowaniem przestrzennym

Art. 3.

1. Kształtowanie i prowadzenie polityki przestrzennej na terenie gminy, w tym uchwalanie studium (planu) uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, z wyjątkiem morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej oraz terenów zamkniętych, należy do zadań własnych gminy.

Art. 6.

1. Ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego kształtują, wraz z innymi przepisami, sposób wykonywania prawa własności nieruchomości.

2. Każdy ma prawo, w granicach określonych ustawą, do:

- 1) zagospodarowania terenu, do którego ma tytuł prawny, zgodnie z warunkami Ustalonymi w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego albo decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, jeżeli nie narusza to chronionego prawem interesu publicznego oraz osób trzecich;
- 2) ochrony własnego interesu prawnego przy zagospodarowaniu terenów należących do innych osób lub jednostek organizacyjnych.

Art. 10

2. W studium, (w planie) określa się w szczególności...

5) kierunki rozwoju systemów komunikacji i infrastruktury technicznej

Art. 11

Wójt, burmistrz albo prezydent miasta, po podjęciu przez radę gminy uchwały o Przystąpieniu do sporządzania studium, kolejno:

1) ogłasza w prasie miejscowej oraz przez obwieszczenie, a także w sposób

Zwyczajowo przyjęty w danej miejscowości, o podjęciu uchwały

O przystąpieniu do sporządzania studium, określając formę, miejsce i termin

Składania wniosków dotyczących studium, nie krótszy jednak niż 21 dni od

Dnia ogłoszenia;

10) ogłasza, w sposób określony w pkt. 1, o wyłożeniu projektu studium do publicznego wglądu, na co najmniej 14 dni przed dniem wyłożenia i wykładu

ten projekt wraz z prognozą oddziaływania na środowisko do publicznego

wglądu na okres, co najmniej 30 dni oraz organizuje w tym czasie dyskusję

publiczną nad przyjętymi w tym projekcie studium rozwiązaniami;

Cel wprowadzenia Strefy Zamieszkania na Osiedlu Świerczewo?

W związku z obecnie bardzo niskim stanem i przewidywanym brakiem w najbliższej przyszłości rozwoju infrastruktury drogowej na Osiedlu Świerczewo, (informacja otrzymana na zebraniu Rady Osiedla w dniu 2 lutego 2010r.), czyli brakiem na wielu ulicach nawierzchni twardych dotyczy ulic np. Burszty, Kunickiego, Kamienna, Korzenna, Kotlińska, Podmokła, Stefańskiego, Pużaka, Kobylińska, Stefańskiego, Wiązowa, Cieszyńska i inne a nie jest ich mało. Chodzi o drogi twarde (bitumicznych, betonowych, kostkowych, klinkierowych lub brukowych), a także brakiem na wielu ulicach, które posiadają nawierzchniach twardych chodników lub poboczy, które były by utwardzone oraz zupełny brak kanalizacji burzowej. Na większości dróg wybudowanych przed 1970 rokiem pobocza nie istnieją lub są nieutwardzone, podatne na różne deformacje, a więc nienadające się do wykorzystywania do ruchu pieszych lub niektórych pojazdów. Poznań, jako miasto wojewódzkie (ogłoszone ostatnio miastem know - how, czyli miastem nowych technologii powinien ostatecznie zrezygnować z nich na rzecz chodników, ponieważ pobocza występują głównie na drogach poza obszarem zabudowanym. Brak chodników i pobocza powoduje, że mieszkańcy Osiedla Świerczewo muszą poruszać się po jezdni, co powodować może kolizje drogową z pojazdami. Można dodatkowo oznaczyć te ulice znakiem A-30 (inne



niebezpieczeństwa) z tabliczką informacyjną **piesi**, jako czasowe rozwiązanie do momentu wydzielenia pobocza lub chodnika dla pieszych.

Należy dodać, że do grupy pieszych zaliczamy także osoby prowadzące rower, motorower, motocykl, wózek dziecięcy, podręczny lub inwalidzki, osobę, która porusza się w wózku inwalidzkim a także osobę w wieku do 10 lat kierującą rowerem pod opieką dorosłej. Należy też nadmienić, że na kilku ulicach na Osiedlu Świerczewo jest bardzo wąska i że parkujące samochody na chodniku nie dają szans na pozostawienie dla pieszych żadnego

miejsca na przejście tymże chodnikiem, nie wspominając, że zgodnie z artykułem 47 ust 1, pkt. 2. ustawy o ruchu drogowym pojazd ten powinien pozostawić, co najmniej 1, 5 metra. Sytuacja taka jest, wyjątkowo widoczna w okresie zimowym. Można do tego dodać, że na niektórych ulicach trudno rozróżnić, w którym miejscu kończy się posesja prywatna, a w którym zaczyna się droga publiczna, co powoduje zatamowanie ciągów komunikacyjnych dla pieszych przez parkujące pojazdy silnikowe. Strefy zamieszkania nie proponuje się na ulicach gdzie istnieje lub jest planowana komunikacja miejska oraz na drogach o dużym natężeniu ruchu w godzinach szczytu, czyli ponad 400 pojazdów w ciągu 1 godziny na 1 pas ruchu.

Z wyżej wymienionych powodów piesi narażeni są na kolizje drogową. W związku z informacjami przekazanymi z Rady Osiedla, iż w najbliższym czasie nie przewiduje się ze strony Prezydenta Miasta Poznania żadnych inwestycji drogowych na Osiedlu Świerczewo zwracamy się do mieszkańców Osiedla Świerczowa o wyrażenie swojej opinii na temat wprowadzenia Strefy Zamieszkania na naszym osiedlu.

Co to jest Strefa Zamieszkania?

Kodeks Drogowy określa to tak – obszar obejmujący drogi publiczne lub inne drogi, na którym obowiązują szczególne zasady ruchu drogowego, a wjazdy i wyjazdy oznaczone są odpowiednimi znakami.

Wjazd do strefy zamieszkania oznacza się tym znakiem.



Znak D-40

Zasada ruchu określone przez kodeks drogowy obowiązują również w strefie zamieszkania. Szczegółowość zasad ruchu w tych strefach przejawia się w tym, że piesi mogą korzystać z całej szerokości drogi i mają pierwszeństwo przed pojazdami, natomiast pojazdy mogą poruszać się tylko z prędkością nieprzekraczającą 20 km/h. Dzieci w wieku do 7 lat mogą korzystać z drogi bez opieki innej osoby, a postój pojazdów nie może odbywać się w innym miejscu niż wyznaczone w tym celu. Oczywiście warunki postoju nie dotyczą posesji prywatnej. Znak ten informuje ponadto, że umieszczone w strefie zamieszkania **urządzenia i rozwiązania wymuszające powolną jazdę** mogą nie być oznakowane znakami ostrzegawczymi, co nie znaczy, że nie muszą. **Reasumując – nie wystarczy, więc umieścić tylko znaki oznaczające początek i koniec strefy zamieszkania, ale trzeba zapewnić rzeczywiste warunki dla funkcjonowania tych zasad.**

Wyjazd ze strefy oznacza się znakiem D-41



Znak D-41

Kierujący pojazdem opuszczający strefę zamieszkania jest włączającym się do ruchu i ma obowiązek ustąpienia pierwszeństwa przejazdu i zachowania szczególnej ostrożności.

Strefa zamieszkania będzie utworzona tylko w tych rejonów Osiedla Świerczewo, w których obecnie jest oznaczona znakiem strefa ograniczonej prędkości znak B- 43 i zaakceptowana przez mieszkańców.



Znak B -43 strefa ograniczonej prędkości

Strefy zamieszkania ustala się na obszarach zabudowanych na ulicach, również pojedynczych, na których w zasadzie odbywa się ruch docelowo przede wszystkim, w dzielnicach willowych i zabytkowych (starówkach). Przykładem może być wyeliminowania ruchu tranzytowego ulicą Kołłątaja. **Ustalanie takich stref powinno być poprzedzone szczegółową analizą zasadności ich na statystyce wypadków drogowych.** Na odcinkach dróg w strefie zamieszkania, których parametry umożliwiają jazdę z prędkością przekraczającą prędkość dopuszczalną, zaleca się stosowanie urządzeń lub rozwiązań wymuszających powolną jazdę (progi zwalniające, zmiany kierunku jazdy, punktowe zwężenia jezdni). **Na skrzyżowaniu dróg w strefie zamieszkania pierwszeństwo nie powinno być określone znakami, z wyjątkiem skrzyżowań, na których ze względu na ograniczenia widoczność należy oznakować znakiem B-20 STOP. W takim przypadku na drodze z pierwszeństwem stosuje się znaki A-6a –A-6e.** Czyli zasada pierwszeństwa pojazdu nadjeżdżającego z prawej strony obowiązywałaby dalej.



Znak B-20



Znak A 6-a



Znak A6-b



Znak A6-c



Znak A 6-d



Znak A6-e

Urządzenia i rozwiązania wymuszającą powolną jazdę.

Do wymuszenia fizycznego ograniczenia pojazdów samochodowych stosuje się progi zwalniające i progi podrzutowe. Dopuszczalna prędkość, przy której samochód osobowy średniej wielkości może przejechać przez próg bez wyraźnych niedogodności i oraz bez zagrożenia niebezpieczeństwa, określana jest mianem granicznej prędkości przejazdu.

Progi zwalniające ze względu na ukształtowanie drogi dzielimy na

-listwowe- wykonane na szerokości całej drogi w formie elementu listwowego jednolitego lub składanego z segmentów.

-płytowe- wykonane w formie płyty poprzez odpowiednie ukształtowanie jezdni lub ułożenia i zamocowania na niej odpowiedniej konstrukcji

-wyspowe- wykonane w formie wydzielonej wyspy lub wyspy umieszczonej na jezdni.

Urządzenia odwadniania jezdni muszą być tak wykonane i utrzymane, by wykluczone było powstawanie kałuży wody lub tafli lodu przed i za progiem zwalniającym. W przypadku trudności w zapewnieniu takiego odwodnienia dopuszcza się stosowanie progów skróconych. Odwodnienie jezdni odbywa się wtedy ciekami przykrawężnikowym. Próg zwalniający powinien poprzedzać znak A -11a lub znakiem poziomym P-25 lub ewentualnie punktowymi elementami odbłaskowymi.



Znak A 11a.



Znak 25

W strefie zamieszkania znaki te nie są obowiązkowe przed progiem zwalniającym. W zależności od potrzeb progi zwalniające mogą być stosowane pojedynczo lub w seriach liczących, co najmniej 3 progi. W przypadku serii progów każdy kolejny próg umieszcza się w odległości nie mniejszej niż 20 metrów i nie większej niż 150 metrów. Odległości między progami należy wyznaczyć w oparciu o warunki lokalne, natężenie ruchu itp.,

Inna grupa są progi podrzutowe. Różnią się one od progów zwalniających. Zaletą tych progów jest możliwość ich instalowania na okres stały lub czasowy i że mogą być wykonane według różnych długości. Wadą progów podrzutowych jest konieczność osiągnięcia prędkości od 5 do 8 km na godzinie dla bezpiecznego pokonania tego urządzenia.

Podsumowanie.

Celem powstania **strefy zamieszkania na Osiedlu Świerczewo jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, a w szczególności ruchu pieszych.** Ochrona pieszych i rowerzystów, a także poprawa niskiej, jakości infrastruktury drogowej i nieefektywnego systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego jest jednym z priorytetów Krajowego Programu GAMBIT 2005-2007-2013. W związku z tym zwracamy się poprzez tą konsultację o zajęcie stanowiska w tej sprawie przez Prezydenta Miasta Poznania, który według artykułu 10 ust. 6 ustawy prawo o ruchu drogowym jest o organem nadzorującym nasze drogi osiedlowe, o **szersze i kompleksowe zainteresowanie się problemami infrastruktury drogowej naszego osiedla.**

Propozycje działań dla Rady Osiedla.

1 Zwrócenie się do Policji o dane statystyczne na temat ilości wypadków na terenie naszego osiedla ,a w szczególności kolizji i wypadków drogowych w tym rannych i zabitych kierujących pojazdami i pieszych.

2 Zwrócenie się do Prezydenta miasta o merytoryczne ustosunkowanie się w sprawie możliwości wprowadzenia strefy zamieszkania

3. Zasięgnięcia opinii spółdzielni mieszkaniowych na Winogradach i Piątakowi lub innych o zaletach i wadach strefy zamieszkania. Administracja tych spółdzielni wprowadziła te

rozwiązania już w momencie powstania tej regulacji, czyli 1 stycznia 1998 i zapewne ma bogate doświadczenie w tej dziedzinie.

4 Zwrócenia się do Państwowej Komisji Wyborczej o możliwość odbycia konsultacji społecznej w punktach wyborczych na naszym osiedlu wraz z wyborami prezydenckimi, które mają odbyć się jesienią bieżącego roku.

5 Zorganizowanie spotkania mieszkańców w celu przedyskutowania i wyartykułowania opinii mieszkańców osiedla na temat infrastruktury drogowej naszego osiedla.

6 Powierzenia Radzie Osiedla opracowania i sformułowania pytań oraz przedstawienia trybu i formy oraz ważności tej konsultacji.

Akty prawne

Ustawa o samorządzie gminnym z dnia 8 marca 1990 (Dz. U. Nr 16, poz. 94).

Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 27 marca 2003 (Dz. U. Nr 80 poz. 717)

Ustawa Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 (Dz. U. z 2005r. Nr 108, poz. 908, z późniejszymi zmianami)

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych z dnia 31 lipca 2002 (Dz.U. z 2002 r. Nr.170, poz. 1393) z późniejszymi zmianami)

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury o szczegółowych wymaganiach dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunkach ich umieszczania na drogach z dnia 24 stycznia 2004 (Dz. U. Nr 220, poz. 2181).

Założenia opracował Paweł Świdziński.