

Znak: WSR.7011.18.2020



Zakopane, dnia 8 listopada 2021 r.

**Przewodniczący Komisja Skarg,
Wniosków i Petycji
Rady Miasta Zakopane
Pan Marcin Sęk**

Zgodnie z zapisami § 84a ust. 1 Obwieszczenia nr XV/1/2019 Rady Miasta Zakopane z dnia 23 grudnia 2019 roku w sprawie ogłoszenia tekstu jednolitego Statutu Miasta Zakopane, w załączeniu przekazuję do rozpatrzenia petycję złożoną przez obywateli. Na znaczny okres rozpoznania wniosku wpłynęły niesprzyjające okoliczności związane ze złożonością zagadnienia oraz obecnie panującą pandemią, które to wydłużyły proces jego merytorycznego rozpatrzenia oraz podjęcia decyzji co do zasadności uznania go jako petycji zgodnie z art. 3 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 870).

Zajmując stanowisko co do złożonej petycji uprzejmie informuje i wyjaśniam:

Ad.1) Odnośnie wniosku przedstawienia szczegółów dot. I i II etapu modernizacji ulic Zwierzynieckiej i Tuwima w Zakopanem, w tym kosztorysów, celów inwestycji oraz wszystkich zebranych zgód, niezbędnych do przeprowadzenia modernizacji wskazuję, iż całość posiadanej dokumentacji projektowej jest dostępna dla każdego do wglądu w Wydziale Strategii i Rozwoju Urzędu Miasta Zakopane.

Zarówno ul. Zwierzyniecka o oznaczeniu nr 420261K oraz ul. Tuwima o oznaczeniu nr 420243K stanowią drogi publiczne i są na podstawie przepisów ustawy o drogach publicznych zarządzane przez Burmistrza Miasta Zakopane.

W aktualnym stanie dokumentacja projektowa obejmuje przebudowę jezdni wraz z wymianą podbudowy, budowę prawostronnych zatok postojowych dla samochodów osobowych wraz z budową utwardzonego pobocza, budowę lewostronnego chodnika, przebudowę odwodnienia drogi, przebudowę oświetlenia ulicznego, budowę kanału technologicznego oraz przebudowę kanalizacji sanitarnej. Większość ze wskazanych powyżej przebudowywanych elementów wymaga niezwłocznych prac z uwagi na zły stan techniczny. Dodatkowo wykonanie poboczy wraz z chodnikiem i odwodnienia drogi jest niezbędne w kontekście

BRM.24.11.2021
R. Skarg, Wniosków
i Petycji 17.11.2021

spełnienia wymagań dla drogi publicznej narzuconych w § 10 Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 124 z późn. zm.).

Planowana inwestycja została podzielona na dwa etapy. Dla I etapu inwestycji, na który m. in. składa się objęta petycją ul. Zwierzyniecka w części od skrzyżowania z ul. Piłsudskiego do skrzyżowania z ulicą Żeromskiego uzyskano zgodę administracyjną na realizację.

Dla etapu II obejmującego ul. Zwierzyniecką od skrzyżowania z ul. Żeromskiego do mostu na Foluszowym Potoku oraz ul. Tuwima aktualnie przygotowywana jest dokumentacja projektowa. Do złożenia wniosku o uzyskanie zgody administracyjnej na wykonanie robót niezbędna jest akceptacja dokumentacji projektowej ze strony Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Krakowie. Dokumentacja dla etapu I jak i również dla etapu II najprawdopodobniej ulegnie zmianie w zakresie miejsc postojowych, jednak wątek ten zostanie rozwinięty w punkcie 2.

Ad.2) W sprawie wniosku o odstąpienie od budowy projektowanych chodników, utwardzonych poboczy, miejsc postojowych oraz zarzutów przedstawionych w opisie przedmiotu petycji wskazuję, że w tym przypadku nie ma obowiązku prawnego przeprowadzenia konsultacji społecznych.

Ponadto, a może przede wszystkim należy podkreślić, że za organizację ruchu i bezpieczeństwo jego uczestników odpowiada zarządca drogi, który na podstawie ww. przepisów jest zobowiązany przy remontach i modernizacjach dróg do takiego działania, aby to bezpieczeństwo było podnoszone.

Pierwszy sygnał o niezadowoleniu z planowanej inwestycji części mieszkańców stanowi niniejsza petycja. Dodatkowo w dniu 14.09.2021 r. z inicjatywy Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Krakowie zostały przeprowadzone czynności kontrolne w terenie przy ul. Zwierzynieckiej, podczas których część obecnych mieszkańców wyraziła negatywną opinię co do konieczności wykonania miejsc postojowych w miejscach istniejących zieleńców. Jednocześnie pomijając fakt, iż obecnie zieleńce wzdłuż ulicy Tuwima i Zwierzynieckiej są w sposób bezpardonowy zajeżdżane, a odcinkowo zamiast zieleńca jest tzw. klepisko, które w okresach deszczowych zamienia się w błoto.

Gmina Miasto Zakopane kierując się polityką proekologiczną przy każdym remoncie, modernizacji lub budowie drogi ogranicza do absolutnego minimum wycinkę krzewów i drzew.

Przy ulicy Zwierzynieckiej przewidziano do usunięcia 10 drzew, które w ocenie projektanta posiadającego uprawnienia oraz niepodważalne doświadczenie w dziedzinie projektowania i budowy dróg uznano za zagrażające bezpieczeństwu użytkowników drogi. Drzewa te znajdują się bezpośrednio przy krawędzi jezdni, takie usytuowanie powoduje możliwość powstania kolizji z tymi drzewami, ponieważ krawędź jezdni nie jest zabezpieczona w sposób uniemożliwiający wjazd na pobocze.

Projekt przewiduje m. in. budowę kanalizacji deszczowej, przez co zarzut dotyczący rzekomego upośledzenia gospodarki wodnej w wyniku realizacji inwestycji jest zupełnie niezrozumiały, gdyż to aktualnie w czasie obfitych opadów nie ma odpowiedniego odprowadzenia wód powierzchniowych w tych terenach, a wykonanie kanalizacji deszczowej w znacznym stopniu ograniczy ten problem.

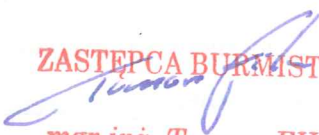
Kolejny zarzut jakoby realizacja planowanej inwestycji spowoduje zwiększenie ruchu samochodów w tym rejonie jest również nietrafiony. Po wykonaniu inwestycji nie przewiduje się zmiany klasy tej drogi, a ulica Zwierzyniecka w dalszym ciągu pozostaje ulicą „ślepą” (brak możliwości przejazdu przez Fóluszowy Potok). Dodatkowo należy wskazać, że główne drogi dojazdowe do punktów atrakcji turystycznych w tym rejonie stanowią ul. Piłsudskiego oraz ul. Chałubińskiego.

Przedstawiając celowość przedmiotowej inwestycji wykonywanej całkowicie w istniejącym pasie drogowym dróg publicznych pragnę jeszcze raz zaznaczyć, że obecnie ul. Zwierzyniecka nie posiada chodników ani przystosowanych do bezpiecznego ruchu pieszych poboczy. Tereny bezpośrednio przy jezdni, zarówno te utwardzone przez mieszkańców jak i również te zielone są zajmowane przez parkujące samochody, które często są usytuowane na i tak wąskiej części jezdni, przez co jeszcze bardziej ograniczają możliwość poruszania się w tym terenie, powodując konieczność przemieszczania się pieszych po jezdni wśród samochodów, co jest niedopuszczalne z uwagi na ich bezpieczeństwo (w załączeniu przekazuję dokumentację fotograficzną obrazującą problem). Zjawisko to jest szczególnie spotęgowane w okresach wzmożonej aktywności turystycznej w mieście, gdzie niejednokrotnie dochodzi do sytuacji, w której ulice te są nieprzejezdne lub ruch zarówno samochodowy jak i pieszy jest w znacznym stopniu utrudniony. Wychodząc naprzeciw temu problemowi wykonano projekt, który przewidywał uregulowanie parkowania samochodów w wyznaczonych do tego miejscach przy jezdni, warte podkreślenia jest również to, iż część tych samochodów stanowi własność osób, które korzystają z usług noclegowych zlokalizowanych w posesjach mieszkańców przedmiotowych ulic.

Planowane działania modernizacyjne na tych ulicach zostały pozytywnie przyjęte przez Komisję Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska Rady Miasta Zakopane w dniu 02.09.2021 r., na której to posiedzeniu podkreślono, że zastosowanie chodników oraz przyjęta w projekcie najmniejsza dopuszczalna szerokość jezdni spowalniająca ruch w znacznym stopniu zwiększy bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu, co zostało potwierdzone licznymi badaniami naukowymi (w załączeniu przekazuje się również analizę ruchu komunikacyjnego rozwijającą powyższe zagadnienie bezpieczeństwa).

Przyjmując wniosek o rezygnacji z wykonania miejsc postojowych o co postulują mieszkańcy można stwierdzić, że istnieje taka możliwość. Jest to element zbędny kwestii bezpieczeństwa, aczkolwiek z uwagi na liczne zainteresowanie parkowaniem w tym terenie, wydaje się jak najbardziej słusznym ich wykonanie. Nie można jednak się zgodzić na całkowite odstąpienie od planowanej inwestycji z uwagi na utrzymanie się stanu zagrożenia wszystkich uczestników ruchu, w tym przede wszystkim pieszych.

Zarządca drogi wykonując swoje obowiązki i prawa jest odpowiedzialny za sprawy związane z organizacją ruchu i zapewnianiem bezpieczeństwa dla wszystkich jego użytkowników na drogach gminnych i przez co nie może przez pryzmat interesu jednostek narażać zdrowia i życia użytkowników dróg. W związku z przedstawionymi powyżej okolicznościami za wykonaniem przedmiotowej inwestycji stoi słuszny interes społeczny oraz względy bezpieczeństwa.

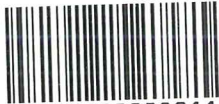
ZASTĘPCA BURMISTRZA

mgr inż. Tomasz FILAR

Otrzymują:

1. Adresat,
2. Aa.

Załączniki:

- petycja mieszkańców.
- dokumentacja fotograficzna,
- analiza ruchu komunikacyjnego oraz zmian bezpieczeństwa ruchu drogowego związanych z modernizacją ul. Zwierzynieckiej oraz ul. Tuwima w Zakopanem.



04410200203011

RPW/19253/2021 P
Data: 2021-08-11

DS 16.08.2021

WSR

Zakopane, 11.08.2021

PETYCJA

Podmiot wnoszący petycję:

Tomasz Marszałek
ul. Zwierzyniecka 33
34-500 Zakopane

w imieniu mieszkańców ulic
Zwierzynieckiej oraz Tuwima
w Zakopanem

**Adresat petycji:**

**Burmistrz Miasta Zakopane
Leszek Dorula**

Do wiadomości:

- Przewodniczący Rady Miasta Zakopane Jan Gluc
- Małopolski Wojewódzki Konserwator Zabytków, dr hab. Monika Bogdanowska

Petycja złożona jest w interesie:

- publicznym
- podmiotu wnoszącego petycję
- podmiotów zamieszkałych przy ulicach Zwierzyniecka oraz Tuwima

Przedmiotem petycji jest:

- wniosek przedstawienia szczegółów dot. I i II etapu modernizacji ulic Zwierzynieckiej i Tuwima w Zakopanem, w tym kosztorysów, celów inwestycji oraz wszystkich zebranych zgód, niezbędnych do przeprowadzenia modernizacji.
- wniosek o odstąpienie od budowy projektowanych chodników, utwardzonych poboczy oraz miejsc postojowych na ulicach Zwierzynieckiej oraz Tuwima w planowanym I oraz II etapie prac modernizacyjnych w imię dobra wspólnego mieszkańców oraz ochrony środowiska.

Zwięzły opis przedmiotu petycji:

W imię mieszkańców ulic Zwierzynieckiej oraz Tuwima, wpisanych do rejestru zabytków nieruchomości województwa małopolskiego pod numerem rejestru A-1504/M (Decyzja Małopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Krakowie z dnia 17 maja 2019 r., OZKr.5140.A.3.2018.Dw.PD6) wnosimy stanowczy i jednogłośnie sprzeciw wobec powstania planowanych miejsc postojowych oraz utwardzonych poboczy i chodników, wynikających z planów I i II etapu prac modernizacyjnych. Pragniemy złożyć zażalenie na brak przeprowadzania odpowiedniej konsultacji społecznych z udziałem projektanta, o których mowa w Ogłoszenie nr 510550983-N-2020 z dnia 21.12.2020 r. Uważamy za ogromne uchybienie brak informacji ze strony Urzędu Miasta Zakopane o planowanych pracach na gruntach publicznych, które nie tylko ingerują w zagospodarowanie terenu, ale również mają znaczący wpływ na nasze codzienne funkcjonowanie.

Teren planowanych prac jest spokojną, spacerową dzielnicą Zakopanego, która stanowi jedno z ostatnich miejsc, gdzie nie dominuje beton i kostka brukowa. Niezrozumiałym dla nas jest planowane w ramach etapu I modernizacji wycięcie kilkunastu zdrowych drzew będących naturalnym „hamulcem” silnych wiatrów oraz zabetonowanie niemal całej pozostałej przestrzeni zielonej przy ulicy

Zwierzyńwieckiej, podczas gdy w tym samym czasie, w ramach polityki proekologicznej miasta sadzone są drzewa z informacją o trosce Gminy Zakopanego o czyste powietrze i rodzimą przyrodę. Przekształcenie szaty roślinnej na utwardzone pobocza, miejsca postojowe oraz chodniki brukowe z dużym prawdopodobieństwem spowoduje nie tylko utratę estetyki ale też ogromne upośledzenie okolicznej gospodarki wodnej i zalewanie naszych posesji mimo planowanej modernizacji systemów kanalizacyjnych.

Polityka zagospodarowania i modernizacja terenów znajdujących się w otulinie Tatrzańskiego Parku Narodowego szczególnie w dzisiejszej rzeczywistości powinna być ukierunkowana na ochronę zieleni i ograniczenie ruchu samochodowego, czego ten projekt nie spełnia, wręcz przeciwnie. Przedstawiony plan przebudowy oznacza więcej samochodów, większy ruch, mniej zieleni, więcej betonu, i co najistotniejsze, utrudnienia w życiu codziennym dla mieszkańców. Miasto powinno chronić mieszkańców i ostatnie niezabetonowane przestrzenie doceniane także przez turystów.

W związku z powyższym ponawiamy nasz stanowczy protest wobec planowanych miejsc postojowych, poboczy utwardzonych oraz chodników, o których dowiedzieliśmy się przypadkiem, ponieważ nikt nas o nich nie poinformował, chociaż jesteśmy właścicielami położonych tutaj, zabudowanych działek.



podpis osoby wnoszącej petycję
w imieniu mieszkańców ulic
Zwierzyńwieckiej oraz Tuwima
w Zakopanem

Załączniki:

- Podpisy mieszkańców

Podpisy mieszkańców:

LP	Imię i Nazwisko	Adres	Podpis
1.	Andrzej Baran	ul. Zwierzyniecka 1 34-500 Zakopane	Baran
2.	Miodysław Nowak	— " —	Nowak
3.	T. Kucharska - Muniar	Zakopane Zwierzyniecka 8	T. Kucharska
4.	Ryszard Muniar	Zwierzyniecka 8	R. Muniar
5.	Jasna Dyląg - Szpota	ul. Zwierzyniecka 22	Jasna Dyląg
6.	Marek Szpota	ul. Zwierzyniecka 22	Marek Szpota
7.	Tomasi Duchowski	ul. Zwierzyniecka 13	Tomasi Duchowski
8.	Damian Duchowski	ul. Zwierzyniecka 13	Damian Duchowski
9.	Elżbieta DUBOWSKA	ul. Zwierzyniecka 13	Elżbieta DUBOWSKA
10.	KAZIMIERZ MACIEJ	ul. Zwierzyniecka 11	Kazimierz Maciej
11.	ANORIEJ DUCHOWSKI	ul. Zwierzyniecka 11	ANORIEJ DUCHOWSKI
12.	Malgosza Jagieto	ul. Zwierzyniecka 15A	Jagieto
13.	Lesia Jagieto	ul. Zwierzyniecka 15	Lesia Jagieto
14.	Julia Jagieto	ul. Zwierzyniecka 15A	Julia Jagieto
15.	Malgosza Kopyna	ul. Zwierzyniecka 12	Kopyna
16.	Bogdan Olejny	ul. Zwierzyniecka 16	Olejny
17.	Jerzy BIELAK	Zeromskiego 39	Bielak
18.	ANORIEJ BIELAK	-/-	Bielak
19.	Ewa Szwał	ul. Zwierzyniecka 23	Ewa Szwał
20.	Andrzej Szwał	ul. Zwierzyniecka 23	Andrzej Szwał
21.	Marek Szwał	ul. Zwierzyniecka 23	Marek Szwał
22.	GRACJA PERCICH	ul. Zwierzyniecka 29	Gracja Percich
23.	Ryszard Percich	ul. Zwierzyniecka 29	Ryszard Percich
24.	Marcin Jagieto	ul. Zwierzyniecka 15A	Marcin Jagieto
25.	Ryszard Kucharski	ul. Zwierzyniecka 8	Ryszard Kucharski
26.	Lydia Marszałek	Zwierzyniecka 3	Lydia Marszałek
27.	Elżbieta Marszałek	Zwierzyniecka 3	Elżbieta Marszałek
28.	Tomaz Marszałek	ul. Zwierzyniecka 33	Tomaz Marszałek
29.	Zygmunt Pokorski	ul. Zwierzyniecka 29	Zygmunt Pokorski
30.	Piotr Czajkowski	ul. Zwierzyniecka 26	Piotr Czajkowski
31.	Jacek Czajkowski	ul. Zwierzyniecka 26	Jacek Czajkowski

LP	Imię i Nazwisko	Adres	Podpis
32.	Michał Czajkowski	Zwierzyńcicka 26	Czajkowski
33.	Bożena Czajkowska	Zwierzyńcicka 26	Czajkowska
34.	Agnieszka Czajkowska	Zwierzyńcicka 26	Czajkowska
35.	Paulina Czajkowska	Zwierzyńcicka 26	Czajkowska
36.	Agnieszka Gorgas	Zwierzyńcicka 33	Gorgas
37.	Bożena Jachnik Andrzej	Zwierzyńcicka 15	Jachnik A.
38.	Maria Korzeniowska	Turwina 12	Korzeniowska
39.	Zofia Poraj-Madejska	Turwina 12	Poraj-Madejska
40.	Franciszka Młyn	Turwina 11	Młyn
41.	Włodzimierz Młyn	Turwina 11	Młyn
42.	Albina Sikora	Turwina 3/2	Sikora
43.	Jadwiga Sikora	Turwina 11a	Sikora
44.	RYSZARD SIKORA	TURWINA 11a	Sikora
45.	Maciej Pawlikowski	Turwina 6/2	Pawlikowski
46.	Paweł Lubinski	Turwina 9	Lubinski
47.	Christina Paulina	Turwina 5	Paulina
48.	Wojciech Inop	Zwierzyńcicka 35	Inop
49.	Ewa Inop	Zwierzyńcicka 35	Inop
50.	GRZEGORZ DOKOCZEK	ZWIĘZYŃCICKA 9	Dokoczek
51.	KAROLINA MADEJ	ZWIĘZYŃCICKA 9	Madaj
52.	LUKASZ KORZANOWSKI	ZWIĘZYŃCICKA 9	Korzanowski
53.	JOANNA RHOŃKIEWICZ	Zwierzyńcicka 7	Rhońkiewicz
54.	Nedza Julia	Zwierzyńcicka 4	Nedza
55.			
56.			
57.			
58.			
59.			
60.			
61.			
62.			

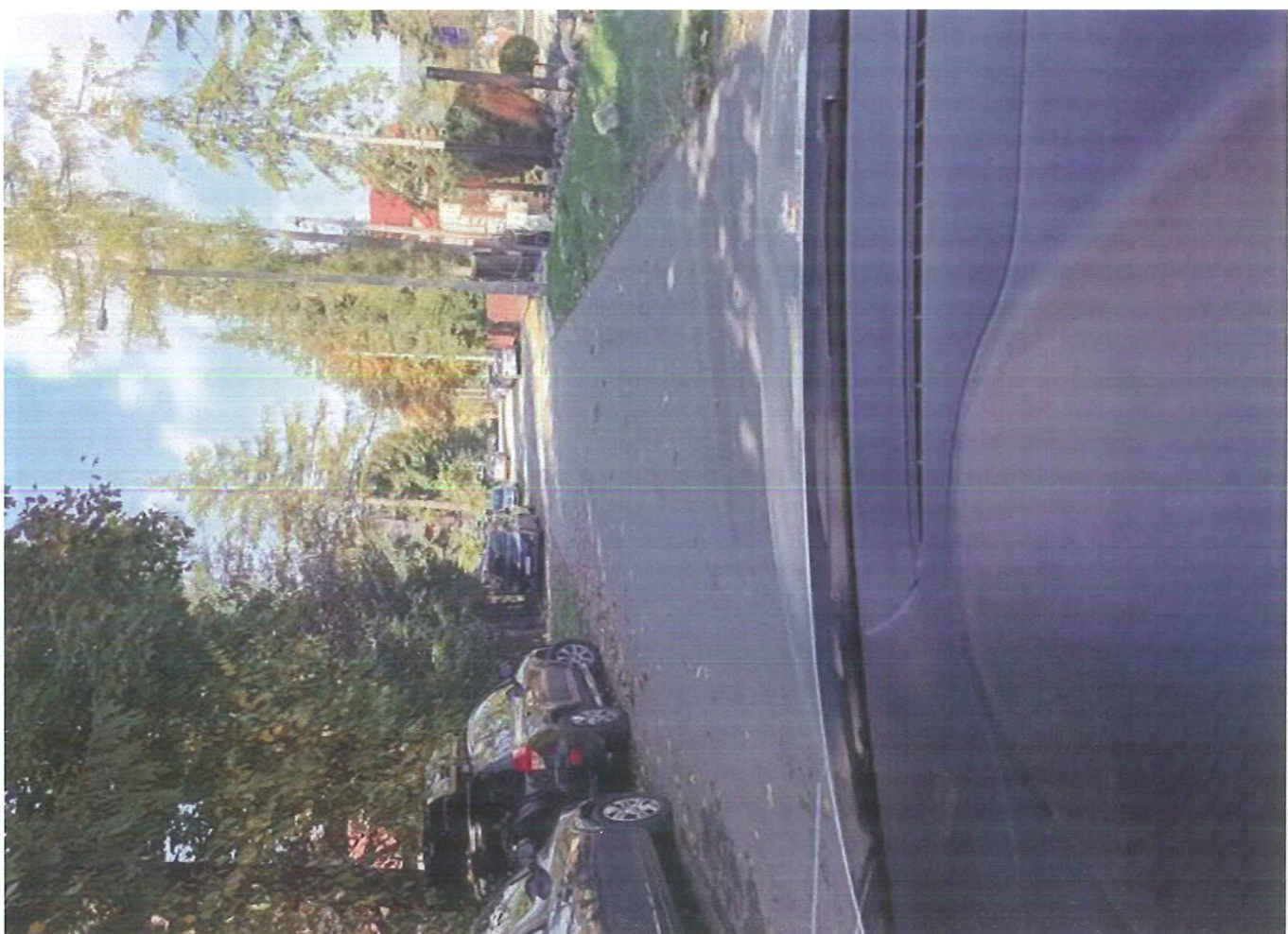
LP	Imię i Nazwisko	Adres	Podpis
63.			
64.			
65.			
66.			
67.			
68.			
69.			
70.			
71.			
72.			
73.			
74.			
75.			
76.			
77.			
78.			
79.			
80.			
81.			
82.			
83.			
84.			
85.			
86.			
87.			
88.			
89.			
90.			
91.			
92.			
93.			

LP	Imię i Nazwisko	Adres	Podpis
94.			
95.			
96.			
97.			
98.			
99.			
100.			
101.			
102.			
103.			
104.			
105.			
106.			
107.			
108.			
109.			
110.			
111.			
112.			
113.			
114.			
115.			
116.			
117.			
118.			
119.			
120.			
121.			
122.			
123.			
124.			

LP	Imię i Nazwisko	Adres	Podpis
125.			
126.			
127.			
128.			
129.			
130.			
131.			
132.			
133.			
134.			
135.			
136.			
137.			
138.			
139.			
140.			
141.			
142.			
143.			
144.			
145.			
146.			
147.			
148.			
149.			
150.			
151.			
152.			
153.			
154.			
155.			

LP	Imię i Nazwisko	Adres	Podpis
156.			
157.			
158.			
159.			
160.			
161.			
162.			
163.			
164.			
165.			
166.			
167.			
168.			
169.			
170.			
171.			
172.			
173.			
174.			













2021/08/20 01:35 PM

Lider:



Konsorcjum firm:

Partner:



Geort Geodexja i Budownictwo
Justyna Polaczak
ul. Rynek 38, 34-470 Czarny Dunajec
tel. 8781792084, tel. 492535720
geort.pl

Jednostka

Gmina Miasto Zakopane
ul. Kościuszki 13
34-500 Zakopane

Inwestor:

Modernizacja drogi gminnej ul. Zwierzyniecka w m. Zakopane
- etap 2 oraz modernizacja drogi gminnej ul. Tuwima w m.
Zakopane

Temat:

Lokalizacja:

Województwo: małopolskie
Powiat: tatrzański
Miejscowość: Zakopane

Nr działek:

Rodzaj projektu:

POZWOLENIE KONSERWATORSKIE

- analiza istniejącego ruchu drogowego wraz z analizą zmian w ruchu drogowym oraz bezpieczeństwie ruchu drogowego w związku z projektowaną inwestycją

Branża:

DROGOWA

Projektant:

mgr inż. Krzysztof Stopka

SK Projekt
Budownictwo
Krzysztof Stopka
34-431 Ostrowsko, ul. Pańska 5
NIP: 735-274-09-52, REGON: 368679080

MAP/0022/PBD/18
specjalność inżynierska
drogowa

mgr inż. Krzysztof Stopka
Uprawnienia budowlane
do projektowania w specjalności
inżynierskiej drogowej bez ograniczeń
nr ewidencyjny MAP/0022/PBD/18

Opracował

Marcin Filas

ANALIZA RUCHU KOMUNIKACYJNEGO ORAZ ZMIAN W BEZPIECZEŃSTWIE RUCHU DROGOWEGO ZWIĄZANYCH Z MODERNIZACJĄ UL. ZWIERZYŃCIECKIEJ ORAZ TUWIMA W ZAKOPANEM

1. Na podstawie dostępnych badań zawartych w dokumencie pn. "Plan transportowy 2017-2025" dla Miasta Zakopane wg Kompleksowych Badań Ruchu [KBR] wykonanych w latach 2015-2016 ruch mieszkańców wynosi średnio 2,3 podróży/mieszkańca/dobę, natomiast ruch turysty wynosi 3-4 podróże/turystę-gościa/dobę. Dodatkowo udział w tym ruchu jako kierowca bądź pasażer samochodu osobowego wynosi sumarycznie około 55%.

W związku z powyższym wynika, że około 40% ruchu generowanego jest przez mieszkańców, pozostała część przez turystów. W strukturze ruchu przeważa ruch pojazdów osobowych.

W związku z powyższym oraz z faktem, iż w ramach modernizacji układu komunikacyjnego na ul. Zwierzynieckiej oraz Tuwima nie zostaną wykonane nowe połączenia drogowe, w tym nie zostanie rozbudowany dojazd do ul. Sabały od strony ul. Tuwima oraz dojazd do ul. Zamoyskiego od ul. Zwierzynieckiej poprzez potok Foluszowy, natężenie ruchu na tych ulicach nie ulegnie zwiększeniu. Brak umożliwienia nowych kierunków ruchu nie spowoduje wzrostu natężenia ruchu, gdyż modernizacja układu komunikacyjnego nie zwiększy możliwości dojazdu lub objazdu do pozostałych części miasta Zakopane.

Mając na uwadze powyższe należy podkreślić, że jedyną możliwością zwiększenia ruchu na przedmiotowych ulicach jest ich rozwój w kierunku usługowo-turystycznym, który to może być wywołany jedynie przez właścicieli posesji przyległych w wyniku budowy nowych budynków turystycznych lub przebudowy czy też zmiany funkcji budynków istniejących.

2. W zakresie podstawy bezpieczeństwa pieszych, mając na uwadze doświadczenie zawodowe oraz w odnosząc się do dokumentu: „Bezpieczeństwo pieszych – podręcznik bezpieczeństwa drogowego dla decydentów i praktyków” opublikowanego przez WHO przy współpracy z Krajową Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, można wyodrębnić następujące czynniki ryzyka obrażeń pieszych w wypadku drogowym:
 - a) Prędkość
 - b) Alkohol
 - c) Brak ścieżek dla pieszych w projektach drogowych i planie zagospodarowania terenu
 - d) Nieodpowiednia widoczność pieszych
 - e) Inne czynniki ryzyka

W odniesieniu do punktu c) ryzyko wypadku pieszych wzrasta, gdy projekt drogi i plan zagospodarowania terenu nie przewiduje i nie zapewnia infrastruktury takiej jak chodniki lub nie uwzględnia odpowiedniej infrastruktury dla pieszych na skrzyżowaniach. Infrastruktura i mechanizmy kontroli ruchu drogowego oddzielające pieszych od pojazdów maszynowych i umożliwiające pieszym bezpieczne przejście na drugą stronę drogi są istotnymi mechanizmami zapewniającymi bezpieczeństwo pieszym, uzupełniającymi zarządzanie prędkością pojazdów i systemem drogowym.

W bardzo duży sposób do obrażeń pieszych przyczynia się ruch mieszany na drodze. Ryzyko obrażeń pieszych jest wysokie, gdy piesi współdzielą drogę z pojazdami jadącymi z wysoką prędkością. Podwyższone prędkości pojazdów wiążą się z większymi obrażeniami prowadzącymi nawet do zgonu pieszych i rowerzystów. Prawdopodobieństwo kolizji pojazdów z pieszymi jest o 1,5-2 razy większe na drogach bez chodników. W krajach o niskim i średnim dochodzie ruch mieszany na przestrzeni drogowej jest zjawiskiem powszechnym zarówno w obszarach wiejskich jak i miejskich. Poruszanie pieszych po jezdni jest

nieuregulowane z uwagi na braki w infrastrukturze, która to niejednokrotnie jest ignorowana przez kierujących pojazdami. W krajach o wysokim dochodzie oddzielenie wolnego i szybkiego trybu transportu oraz wdrożenie środków uspokajania ruchu stało się powszechną praktyką w projektach drogowych od lat 70-tych i 80-tych XX w. Poprawa bezpieczeństwa pieszych w ruchu mieszanym następuje w efekcie zastosowania środków takich jak chodniki, wyniesione przejścia dla pieszych, obniżenie dopuszczalnych ograniczeń prędkości i zwężenia jezdni.

Kolejnym czynnikiem wpływającym na bezpieczeństwo jest szerokość dróg i pasów oraz prędkość konstrukcyjna drogi. Poszerzenie drogi zwiększa ryzyko obrażeń pieszych. Szersze pasy i drogi oraz prędkość na drogach zwiększają prędkość ruchu pojazdów maszynowych, co z kolei zwiększa ryzyko wypadku pieszych. Szersze drogi z większą liczbą pasów ruchu oraz wyższe prędkości ruchu są także bardziej niebezpieczne do przejścia dla pieszych. Zmniejszenie liczby pasów ruchu zdaje się poprawiać bezpieczeństwo ruchu, szczególnie pieszych i rowerzystów. Pojazdy poruszają się wolniej na drogach jednopasmowych lub gdy ulice są wąskie. Kierowcy mogą jeździć mniej agresywnie w wąskich ulicach i ogólnie czuć się mniej bezpiecznie – a przez to ostrożniej. Wykonanie na drodze chodników wyniesionych ponad jezdnię za pomocą krawężników, optycznie zawęży tę jezdnię automatycznie przyczyniając się do zmniejszenia prędkości przez kierujących pojazdami oraz do jazdy mniej agresywnej. Stosując się do powyższych zaleceń w dokumentacji projektowej dla ul. Zwierzynieckiej i ul. Tuwima zaprojektowano chodniki oraz przyjęto szerokość jezdni jako najmniejszą dopuszczalną z punktu widzenia przepisów. Należy tutaj zaznaczyć, że dla dróg publicznych wiodące przepisy projektowe stanowią te, określone w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 124 z późn. zm.).

Czynnikami poprawiającymi bezpieczeństwo pieszych są:

a) Ograniczenie ekspozycji pieszych na ruch kołowy

Istnieje pewna liczba określonych zabiegów inżynierskich, które zmniejszają ekspozycję pieszych na ruch kołowy. Większość tych środków obejmuje oddzielenie pieszych od pojazdów lub ograniczenie natężenia ruchu. Rozwiązaniami takimi są chodniki/ścieżki dla pieszych, oznakowane przejścia, kładki i przejścia podziemne oraz trasy transportu zbiorowego jako kluczowe strategie zmniejszania ekspozycji pieszych na ruch kołowy. W analizowanym przypadku ul. Zwierzynieckiej i Tuwima należy zwrócić szczególną uwagę na chodniki/ciągi pieszce oraz oznakowane przejścia dla pieszych, które w ramach przedmiotowej inwestycji zostały zaprojektowane.

Chodniki / ścieżki dla pieszych:

Chodniki oddzielają pieszych od pojazdów mechanicznych a także rowerów. Zapewniają miejsce pieszym do chodzenia, biegania, zabawy, spotkań i rozmów. Badania pokazały, że chodniki poprawiają zarówno bezpieczeństwo pieszych jak i zwiększają ich liczbę:

- Liczba wypadków z pieszymi zmniejsza się tam gdzie są chodniki i wyniesione wyspy pasa środkowego. Badanie przeprowadzone w Stanach Zjednoczonych wykazało, że prawdopodobieństwo wypadku z pieszymi było ponad dwa razy większe w lokalizacjach bez chodników niż oczekiwane na podstawie ekspozycji. Obszary zabudowy mieszkaniowej bez chodników odnotowały 23% wszystkich wypadków między pieszymi a pojazdami, lecz zaledwie 3% ekspozycji między pieszymi a pojazdami (3).

- Obecność chodnika wywiera silnie korzystny skutek na zmniejszenie liczby wypadków z pieszymi 'chodzącymi wzdłuż drogi'. Badanie w Stanach Zjednoczonych wykazało, że prawdopodobieństwo wypadku w miejscach z chodnikami było 88% mniejsze niż w przypadku miejsc bez chodników.
- Liczba pieszych wzrasta tam gdzie buduje się piesze trakty.

By zmaksymalizować korzyści płynące z zastosowania ścieżek dla pieszych/chodników w kontekście bezpieczeństwa pieszych, powinny one:

- stanowić część każdej nowej i wyremontowanej drogi;
 - znajdować się na ulicach, które obecnie nie mają chodników, w tym jako pobocza na drogach wiejskich;
 - znajdować się po obu stronach drogi;
 - składać się z twardej, płaskiej powierzchni;
 - być zaprojektowane zgodnie z dotychczasowymi wytycznymi lokalnymi pod względem szerokości, głębokości, rodzaju nawierzchni i usytuowania;
 - być oddzielone od innych pojazdów krawężnikiem, strefą buforową, lub jednym i drugim;
 - być ciągłe i dostępne dla wszystkich pieszych;
 - być odpowiednio utrzymane;
 - mieć odpowiednią szerokość (bowiem wąskie chodniki mogą być dodatkowym zagrożeniem życia na drogach);
 - mieć rampy krawężnikowe (bowiem są one ważne dla zaspokajania potrzeb osób poruszających się na wózkach inwalidzkich i posiadających niepełnosprawność ruchową);
 - być wolne od przeszkód (np. korpusu latarni i znaków drogowych);
- oraz
- zawierać demarkacje wg typu użytkownika dróg w przypadku współdzielenia przez pieszych i rowerzystów.

Oznakowane przejścia:

Przejścia oddzielają pieszych od ruchu kołowego przez krótki okres czasu gdy piesi przechodzą przez ulicę. Celem oznakowanego przejścia jest wskazanie pieszym optymalnej lub preferowanej lokalizacji do przejścia. Oznakowane przejścia pomagają wskazywać pieszym prawo pierwszeństwa zaś kierującym konieczność udzielenia pierwszeństwa pieszym w tych miejscach. Przestrzeganie udzielenia pierwszeństwa na oznakowanych przejściach dla pieszych przez kierujących można poprawić poprzez podniesienie poziomu świadomości, edukację i egzekwowanie. Oznakowane przejścia zazwyczaj instaluje się przy skrzyżowaniach z sygnalizacją a także w innych lokalizacjach przejść dla pieszych o wysokim natężeniu ruchu, takich jak strefy szkolne. Przejścia te jednak powinny być instalowane wraz z innymi fizycznymi ulepszeniami drogowymi, które poprawiają przejście i/lub ograniczają prędkości pojazdów.

Biorąc pod uwagę powyższe, należy stwierdzić, że elementy zawarte w projekcie przebudowy drogi gminnej ul. Zwierzyniecka oraz ul. Tuwima takie jak nieposzerzanie jezdni, wyodrębnienie w pasie drogowym chodników, ciągów pieszych, zastosowanie krawężników, zastosowanie nowoczesnego i dostosowanego do terenu oświetlenia ulicznego, zastosowanie przejść dla pieszych wraz z udogodnieniami dla osób niepełnosprawnych, a przede wszystkim wyposażenie ulicy w sprawny i niezawodny

system odprowadzania wody opadowej zapewni zwiększenie bezpieczeństwa pieszych, ograniczenie prędkości pojazdów a co za tym idzie komfort i bezpieczeństwo mieszkańców, turystów, a także innych użytkowników drogi, np. w czasie spacerów.

Dodatkowo w ramach inwestycji powstanie sprawny system odwodnienia drogi, który przejmie wszystkie wody opadowe z pasa drogowego. Pochylenie chodników i ciągów pieszo-rowerowych skierowane będzie w kierunku jezdni, jezdnia będzie ograniczona krawężnikami, co sprawi że wszelkie wody opadowe z pasa drogowego trafią do kratek odwadniających a następnie kolektora głównego kanalizacji deszczowej. W stanie istniejącym podczas dużych opadów drogą płyną ogromne ilości wód opadowych, które często zalewają sąsiednie posesje. Po realizacji przedmiotowej inwestycji problem ten zostanie rozwiązany oraz poprawi się bezpieczeństwo i komfort życia mieszkańców.

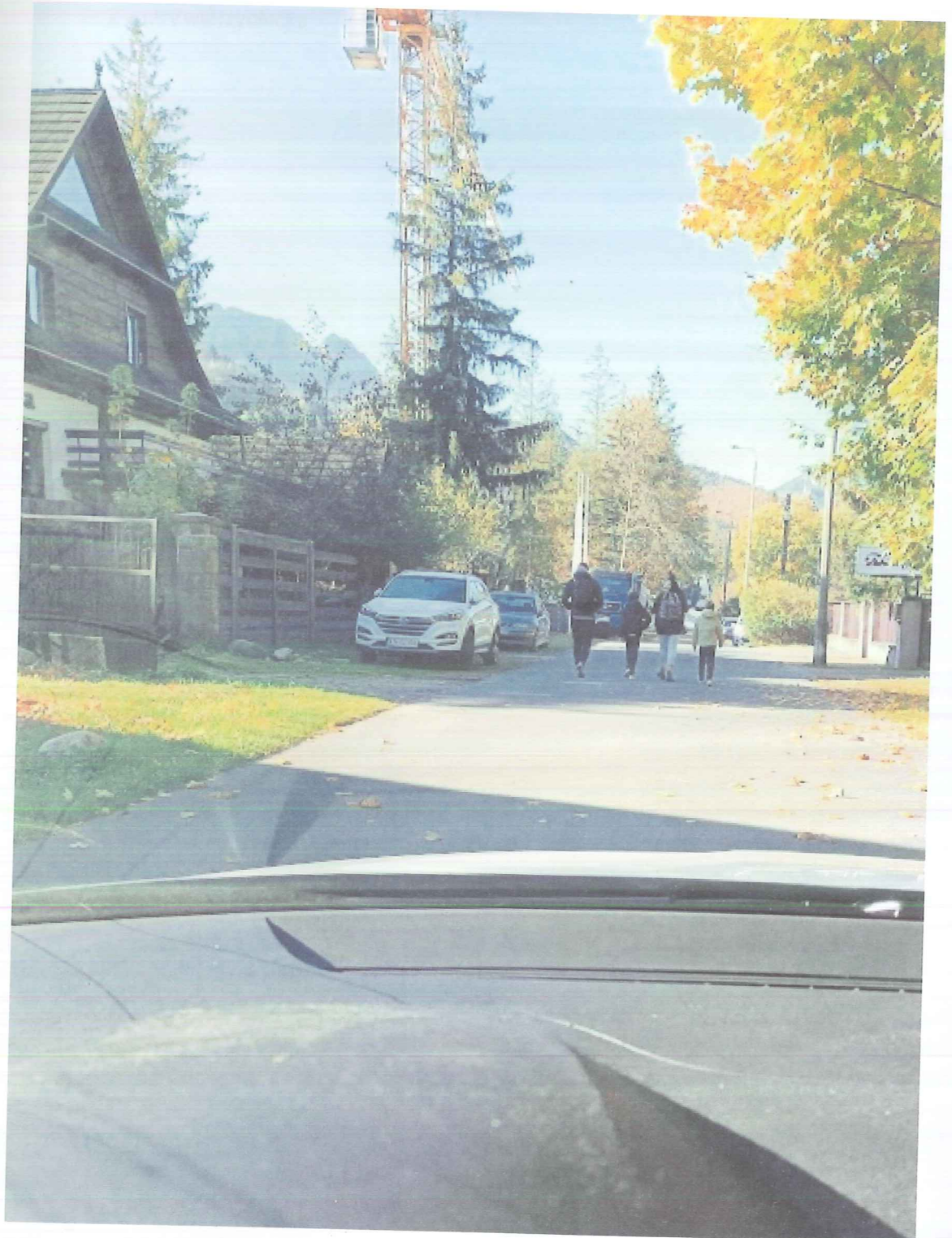
Istniejąca szerokość jezdni asfaltowej wynosi około 5.0m, poza jezdnią znajdują się pobocza gruntowo – trawiaste w stanie silnej degradacji – są one w większości zajęzione przez parkowane na poboczach pojazdy. Fakt ten w sposób bardzo negatywny oddziałuje na zabytkowe otoczenie Parcel Urzędniczych. Uporządkowanie przestrzeni publicznej w zakresie układu drogowego w znaczący sposób poprawi walory estetyczne przedmiotowego terenu.

Do przedmiotowej analizy dołączono dokumentację fotograficzną stanu istniejącego ul. Zwierzynieckiej oraz Tuwima z ukazaniem zastawionych posesji oraz jezdni przez parkujące samochody.

Załącznik graficzny do analizy ruchu komunikacyjnego w/c ul. Zwierzynieckiej oraz Tuwima:

Zdj. nr 1:

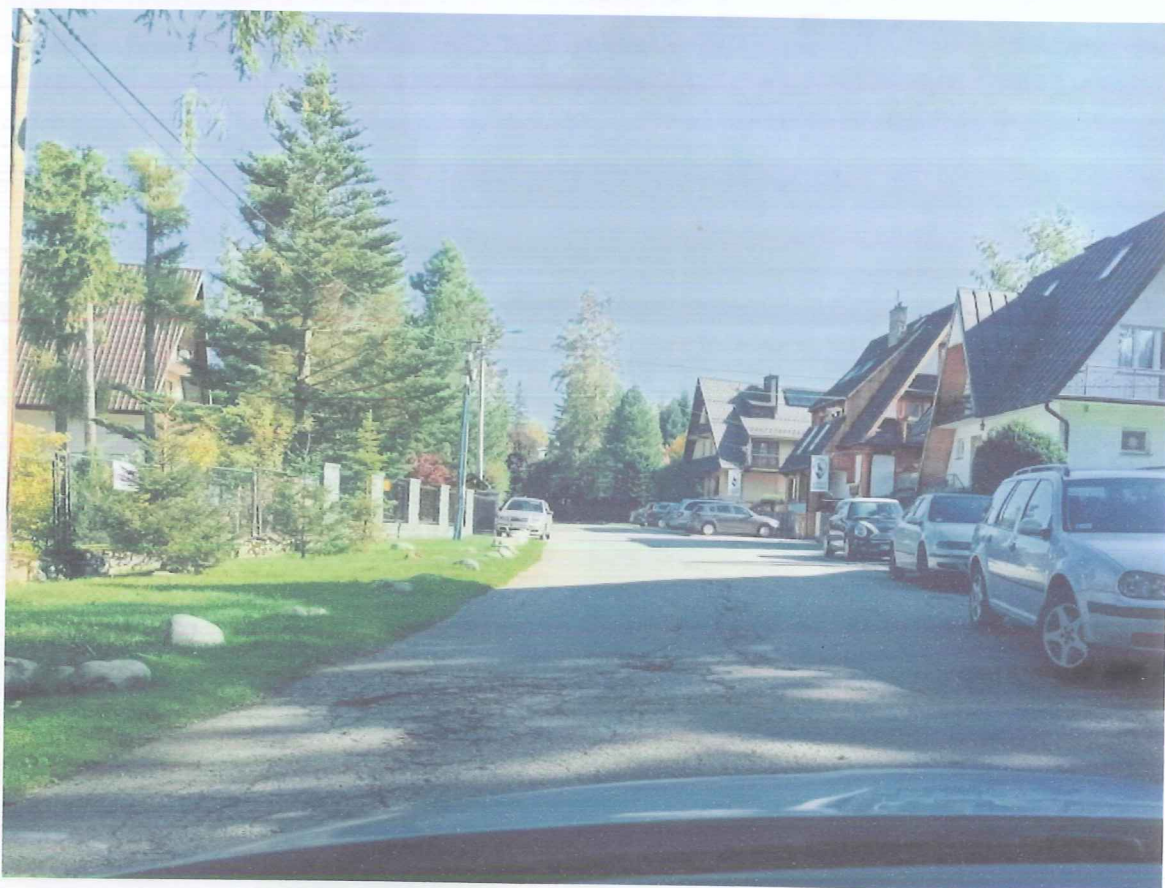
Zastawione pobocza uniemożliwiają bezpieczne poruszanie się ul. Zwierzyniecką. Piesi idący środkiem jezdni całą rodziną zagrażają swojemu bezpieczeństwu oraz utrudniają ruch samochodowy. Wysokie zagrożenie potrącenia pieszych.



Zdjęcia nr 2-10:

Pojazdy pozostawione na poboczu w sposób niedozwolony wymuszają na pieszych poruszanie się po jezdni oraz ograniczają możliwość ruchu pojazdów. Brak możliwości bezpiecznego przejścia pieszych poboczem. Wysokie prawdopodobieństwo powstania stłuczki, kolizji a nawet potrącenia pieszych.

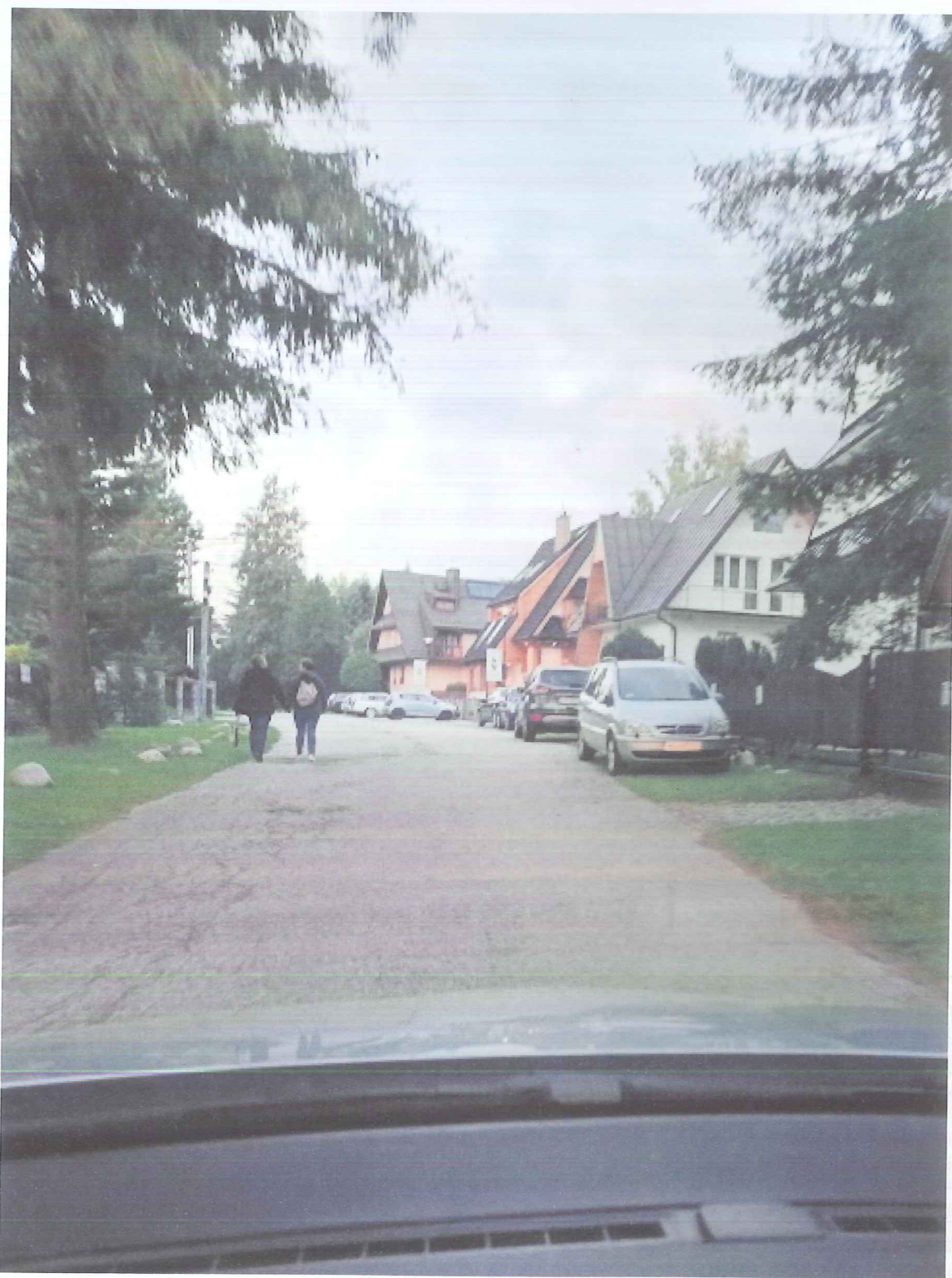
Zdj. nr 2 – ul. Zwierzyniecka



Zdj. nr 3 – ul. Zwierzyniecka



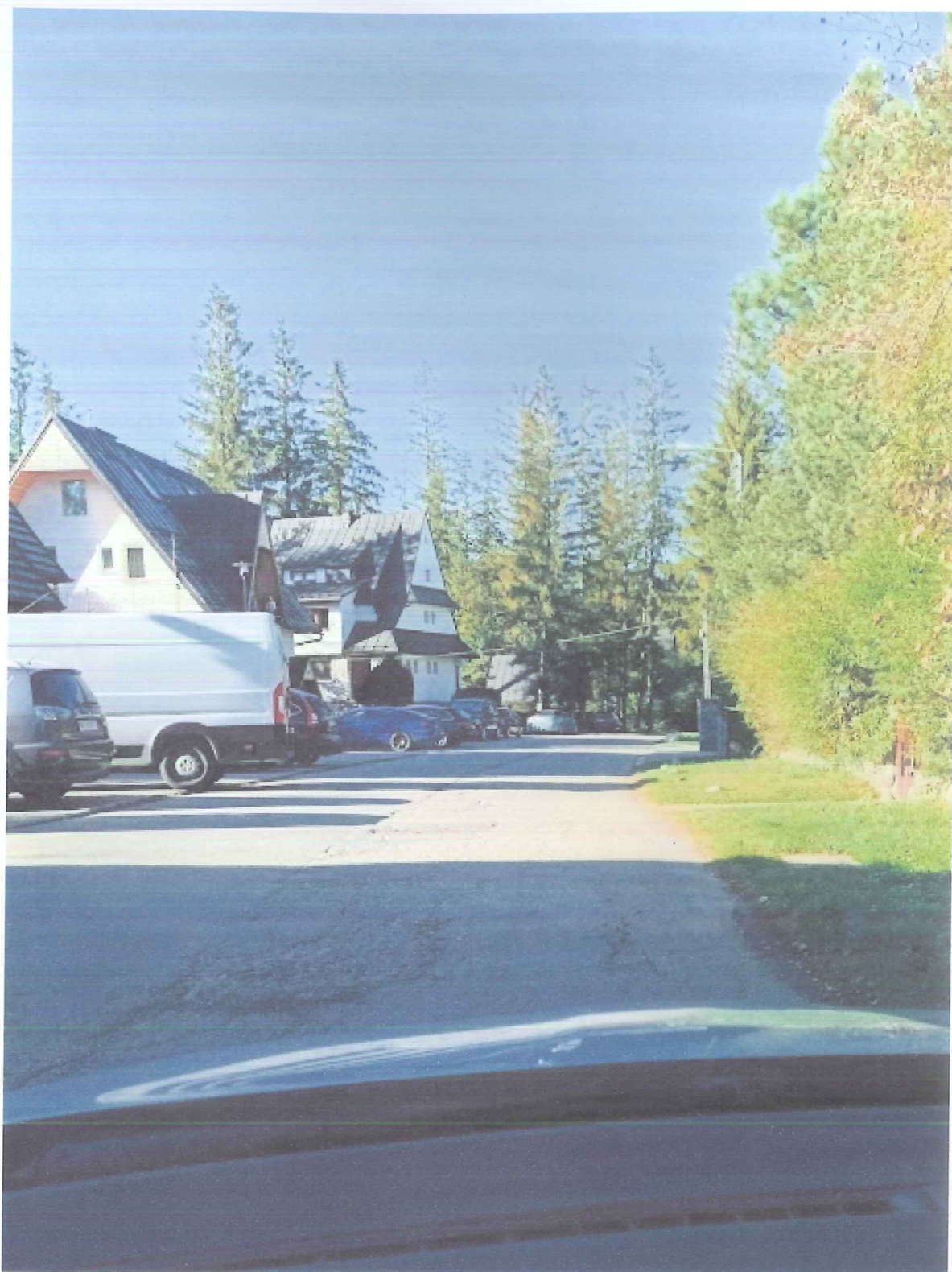
Zdj. nr 4 – ul. Zwierzyniecka



Zdj. nr 5 – ul. Zwierzyniecka



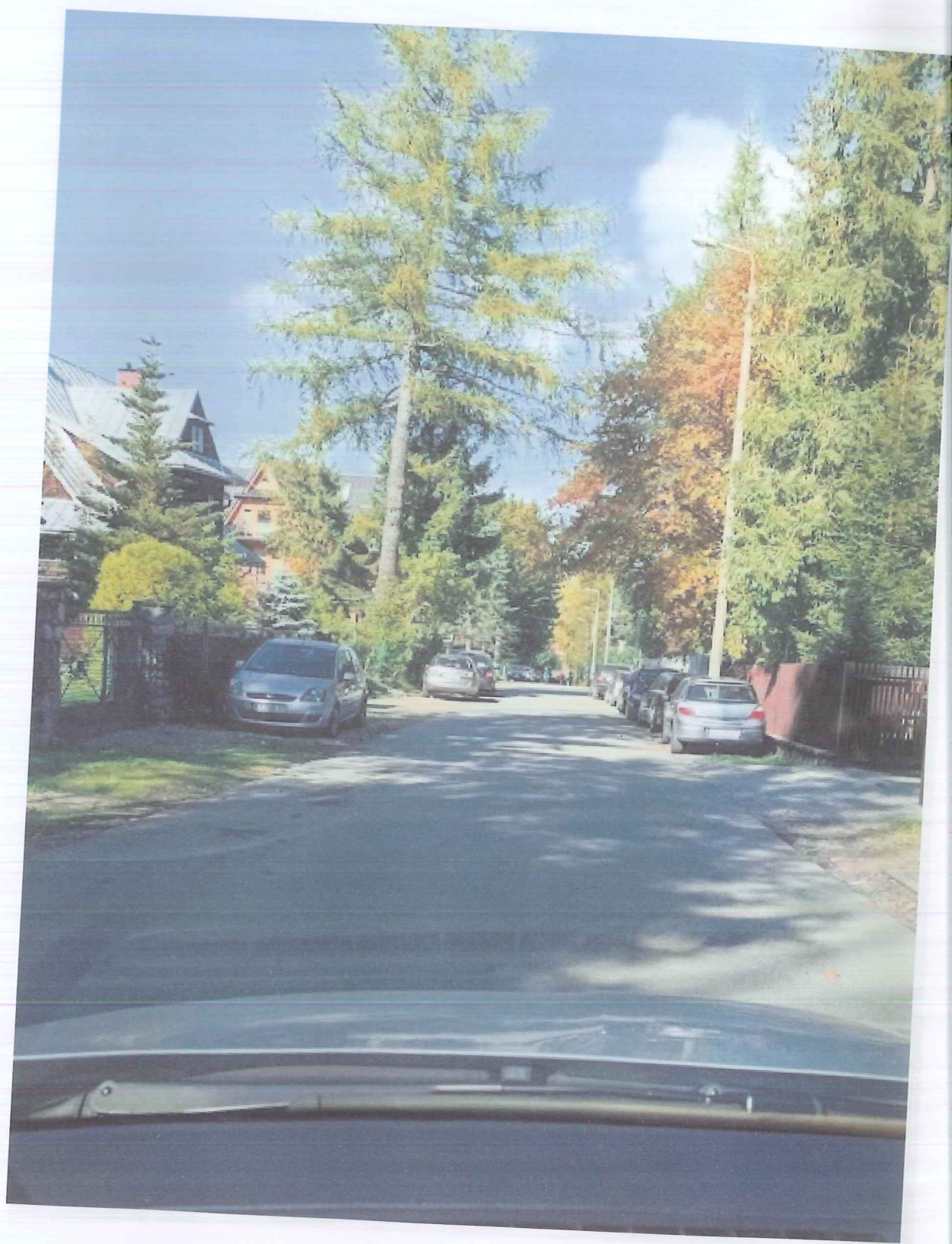
Zdj. nr 6 – ul. Zwierzyniecka



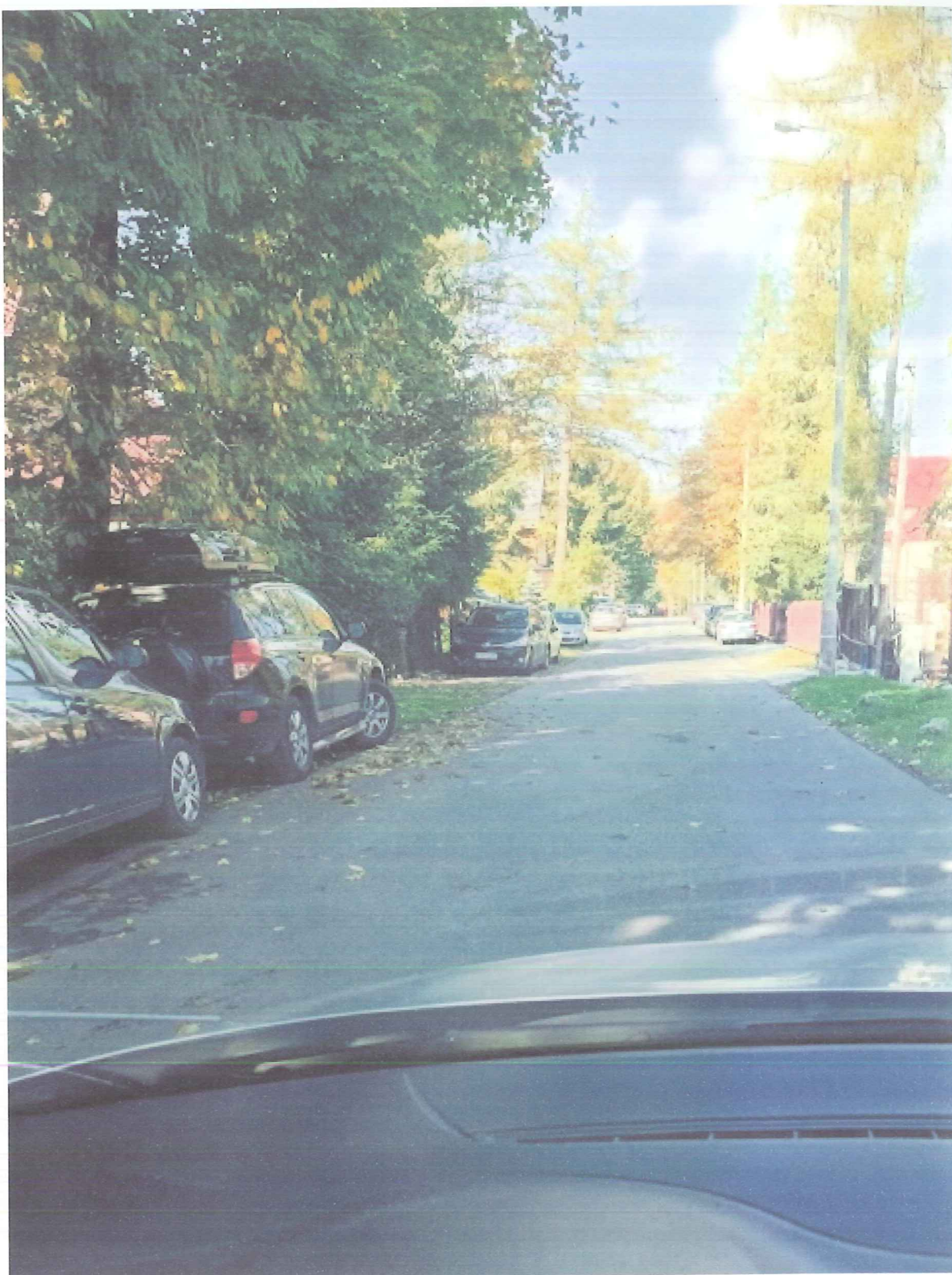
Zdj. nr 7 – ul. Tuwima



Zdj. nr 8 – ul. Tuwima



Zdj. nr 9 – ul. Tuwima



SKIE

lizą
chu

Stopka
wlane
ecjalności
ograniczeń
PBD/18

Zdj. nr 10 – ul. Tuwima



Budownictwo
ul. 4 M. Czajny, Dąbrowa
tel. 49 263 07 20

ane
m.

RSKIE
analizą
uchu

of Stopka
dowlane
specjalności
bez ograniczeń
022/PBD/18