

Gdy rozum śpi budzą się
nadinterpretacje, czyli jak utracić
inicjatywę.

Kontynuacja wątku o roli inżyniera ruchu drogowego

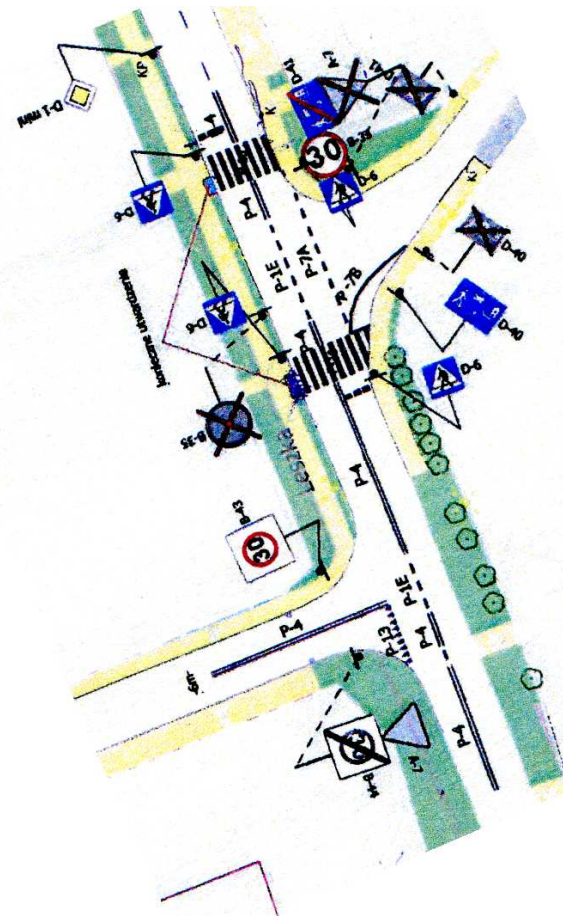
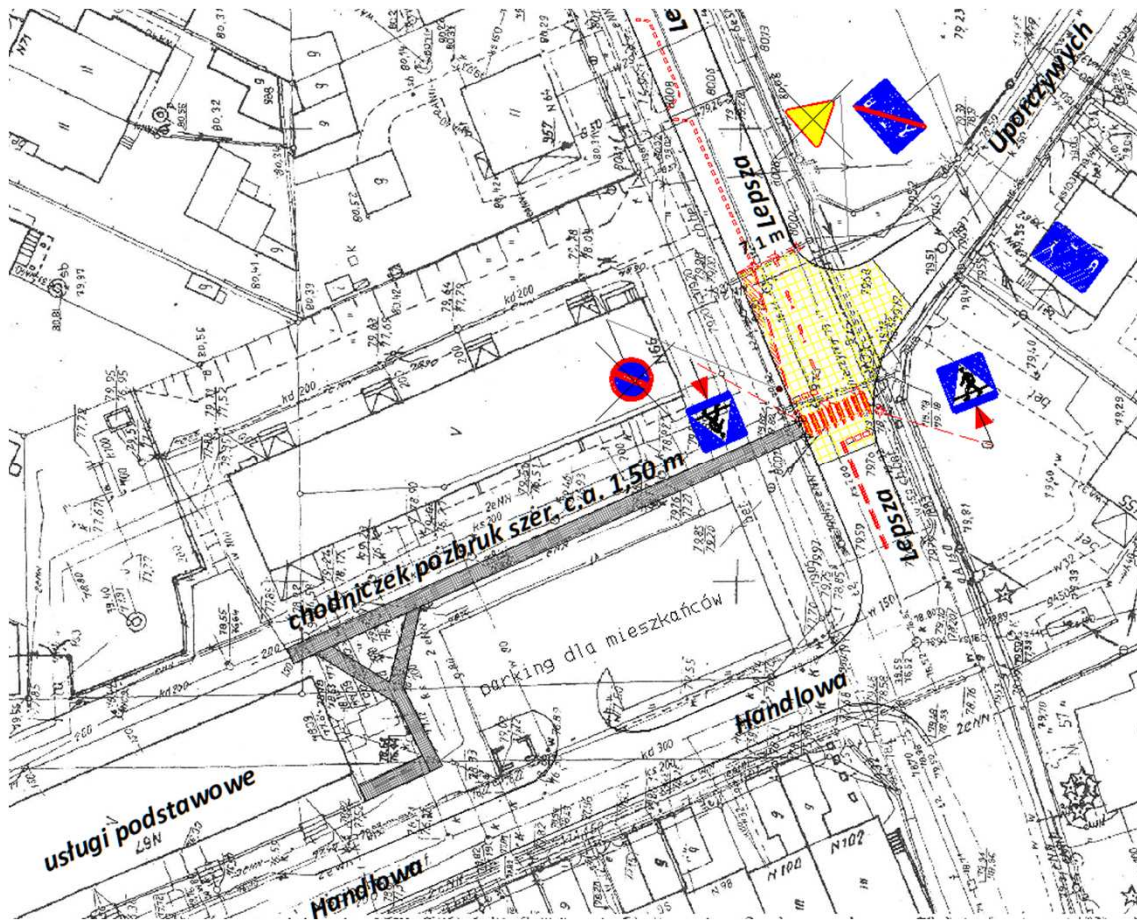
Inicjatywa oddolna – ludzie widzą i proszą:

wyznaczcie przejście – choćby takie: (szkic #1)

Zaprojektowano – ale takie: (szkic #2)

- Wersja inicjatorów **1 przejście**

- Wersja projektantów - **2 przejścia**



Co jest tu problemem ?

- Niechaj wariant inicjatorów „oddolnych” z 1 przejściem przez ulicę *Lepszą* nazywa się „1” – **na to rozwiązanie nie godzi się „miasto”**.
- a wariant projektantów z 2 dwoma przejściami przez ulicę *Lepszą* nazywa się „2” – **na to rozwiązanie nie godzą się „oddolni”**.

Wariant „1” proponuje jedno przejście **jedynie ograniczając likwidację miejsc postojowych** po zachodniej stronie ulicy *Lepszej*, natomiast wariant „2” **likwiduje wszystkie miejsca postojowe** po zachodniej stronie ulicy *Lepszej*.

Wariant „1” sugeruje, że jedno przejście **jest zupełnie wystarczające**.

Wariant „2” jest rozwiązaniem standardowym sprawiającym **wrażenie braku dostatecznego rozpoznania lokalnych warunków ruchu**.

Wariant „1” **może być przecież etapem** dochodzenia do wariantu „2”, chyba, że opornym chodzi o to, aby poczekać (oby nie) z realizacją wariantu „2” do pierwszego wypadku, z obecnie niczym niechronionym, pieszym.

Padają różne argumenty:

Obrońcy wariantu „1”

- połączenie jezdni ulic lokalnych, z których jedna jest wlotem/wylotem ze strefy zamieszkania w zasadzie (!) nie jest skrzyżowaniem !

Odmiennego zdania jest druga strona

- Zatem czy połączenie drogi ze strefy zamieszkania - tutaj ulicy *Uporczywych* z inną drogą publiczną - tutaj z ul. *Lepszą*) jest czy nie jest skrzyżowaniem?

Bo przecież **zjazd** to jest: „– część drogi publicznej łącząca jezdnię z nieruchomością gruntową usytuowaną poza pasem drogowym, stanowiącą bezpośrednio miejsce dostępu do drogi publicznej w rozumieniu przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym;”

Natomiast według Prawa o Ruchu Drogowym:

Skrzyżowanie to:

• U S T AWA z dnia 20 czerwca 1997 r. **Prawo o ruchu drogowym** Opracowano na podstawie: t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1047, 919, 1053, 1088, 1123, 1193, 1234, 1394, 1720, 1723, 2029.

- *10) skrzyżowanie – część drogi będącą połączeniem dróg albo jezdni jednej drogi w jednym poziomie, z wyjątkiem połączenia drogi o nawierzchni twardej z drogą o nawierzchni gruntowej lub z drogą wewnętrzną;*

Zatem połączenie ulicy *Uporczywych* z ulicą *Lepszą* jest skrzyżowaniem, bo przecież wprowadzenie na ulicy *Uporczywych* oznakowania **D-40 Strefy Zamieszkania** w miejsce istniejącego od dwóch dziesiątków lat podporządkowania tejże ulicy znakiem **A-7 „Ustąp pierwszeństwa”** - słusznie zresztą likwidowanego - nie likwiduje samego skrzyżowania. Kierujący pojazdem na ulicy *Lepszej (D-1)* nie musi wiedzieć jak oznakowana jest ulica *Uporczywych*.

Strefa Zamieszkania to:

• U S T AWA z dnia 20 czerwca 1997 r. **Prawo o ruchu drogowym** Opracowano na podstawie: t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1047, 919, 1053, 1088, 1123, 1193, 1234, 1394, 1720, 1723, 2029. I rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

- *16) strefa zamieszkania – obszar obejmujący drogi publiczne lub inne drogi, na którym obowiązują szczególne zasady ruchu drogowego, a wjazdy i wyjazdy oznaczone są odpowiednimi znakami drogowymi;*
- Art. 10. 7. **Zarządzanie ruchem na drogach wewnętrznych**, w tym w strefie ruchu i strefie zamieszkania, należy do podmiotu zarządzającego tymi drogami.
- Oddział 2 **Włączanie się do ruchu**. Art. 17. 1. Włączanie się do ruchu następuje przy rozpoczynaniu jazdy po postoju lub zatrzymaniu się niewynikającym z warunków lub przepisów ruchu drogowego oraz przy wjeżdżaniu:
 - 1) na drogę z nieruchomości, z obiektu przydrożnego lub dojazdu do takiego obiektu, z drogi niebędącej drogą publiczną oraz ze strefy zamieszkania;
- Znak **D-41 „koniec strefy zamieszkania”** (rys. 5.2.47.1) stosuje się w celu wskazania wyjazdu ze strefy zamieszkania. Znak ten umieszcza się na wszystkich drogach wylotowych ze strefy oznakowanej znakami D-40, w tym samym przekroju poprzecznym drogi co znak D-40.

Trochę argumentów ze strony „oddolnych”

- na środku ciągu dla pieszych taka sytuacja ma miejsce od dziesiątków lat!
- A wystarczyła by **dobra wola:**



Piesi idący w stronę ulicy *Uporczywych* nie mają żadnej widoczności nadjeżdżających z lewej strony pojazdów - i wzajemnie kierujący nie widzą pieszych.

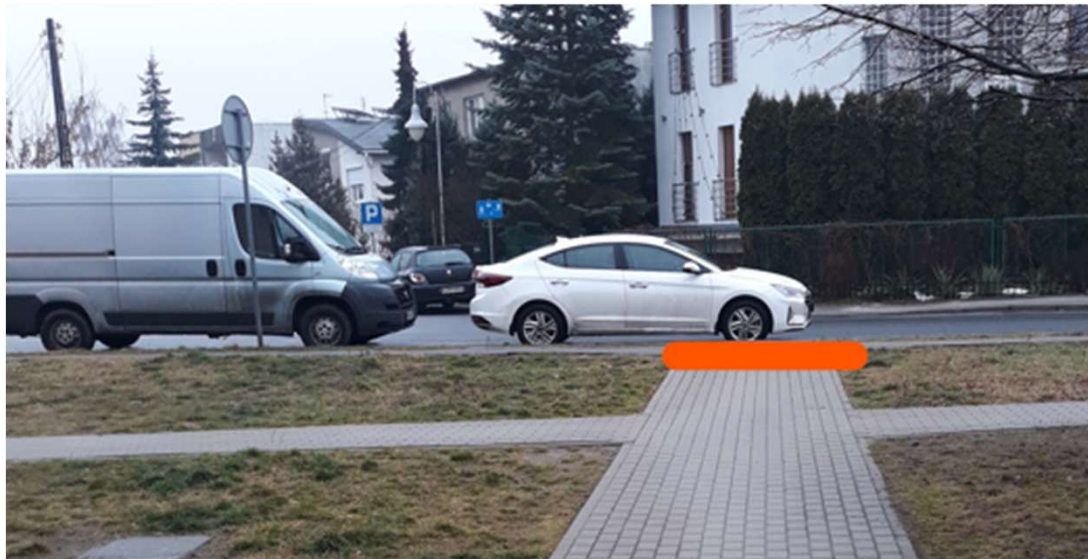


Może tak byłoby bezpieczniej

A można było poprawić stan rzeczy przy znakowaniu Strefy Zamieszkania (D-40) na ulicy *Uporczywych*

Lata później niż na poprzednim slajdzie

- Upływ czasu pokazuje tu zmiana typu nawierzchni chodniczka i D-40 w tle



Czerwone zaznaczenie na poprzednim slajdzie – bez zmian do dzisiaj.

- Tak, tak - to znak B-35 „zakaz postoju” na środku skrzyżowania (Google 2019r.)



„miasto” – po co tu przejście dla pieszych? w obszarze „tempo 30” i w dodatku na „nieskrzyżowaniu” ?!

- od lat wygląda to tak jak na zdjęciu, ale „nadinterpretacje” pozwalają na odmowy, inżynier ruchu nigdy nie miał łątwo, ale w dobie „prawniczenia” to kompletny klops - a’propos projekt wyłącza ! ulicę *Lepszą* z obszaru „tempo 30”.

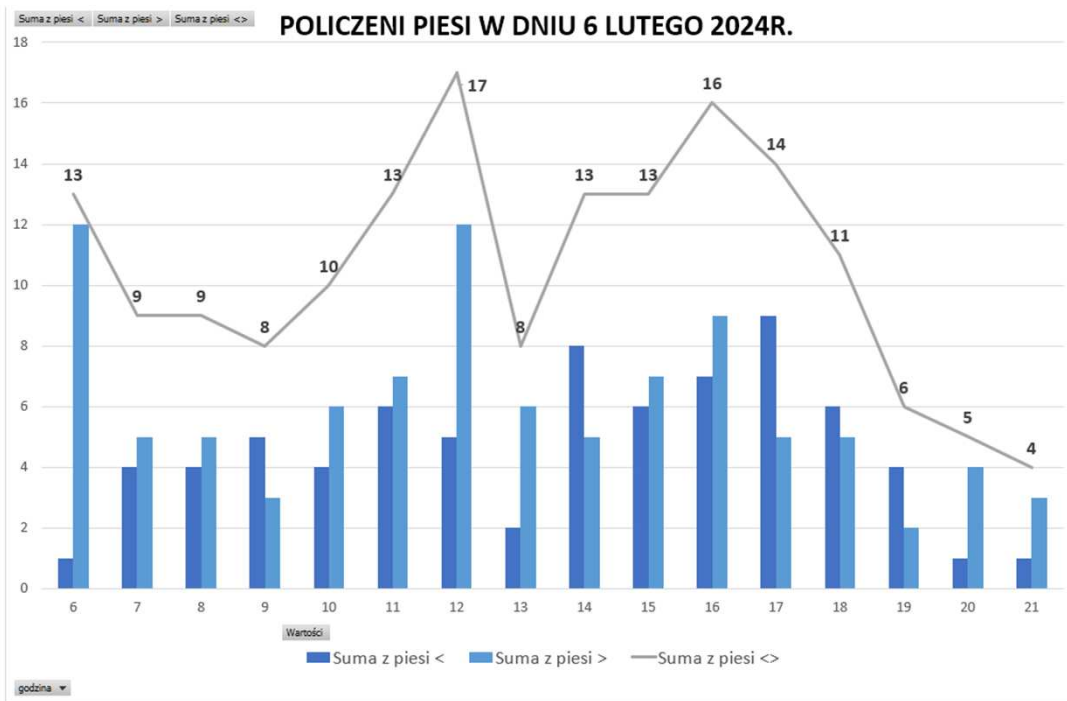


Wobec oporu „miasta” – „oddolni” postanowili wzmocnić, oczywiste dla nich, argumentowane dotychczas względy bezpieczeństwa pieszych kilkoma liczbami:

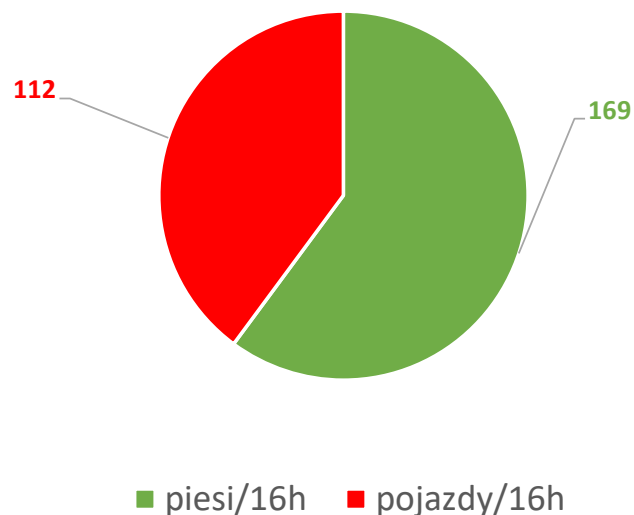
- około 600 osób (*przy założonej liczebności gospodarstwa domowego – 3 osoby*) mieszka w pasie ciężenia „przejścia” przez „nieskrzyżowanie”. Obecnie „miejsce przechodzenia” przez jezdnię i proponowane przejście (szkic #1) gromadzą pieszych – jest to część z oszacowanej wyżej liczby mieszkańców, która korzysta z linii autobusowych w odległości– 0,65 km 9 min. Dojście piesze do pętli tramwajowej dla porównania jest około 2 razy dalsze - 1,1 km 15 min.
- Inne przystanki komunikacji zbiorowej nie stanowią alternatywy dla pieszych z rozważanego obszaru.
- w ciągu chodniczka (1,5m) z kostki betonowej (szkic #1) prowadzącego od i do bloków mieszkalnych oraz usług podstawowych w budynku przy ulicy *Handlowej 67* (m.in. sklepy spożywcze, apteka, drogeria, poczta i inne usługi) brakuje kontynuacji ciągu pieszego – **przejścia dla pieszych** - przez ulicę *Lepszą*.

A o jaką liczbę osób pieszych całe te zmagania ?

- Policzone 169 pieszych w ciągu 16h.
- Policzone również 112 aut w ciągu 16h.



W przekroju ul. Uporczywych u wlotu/wylotu na ul. Lepszej
(od 6:00 do 22:00)



na wlocie/wylocie ulicy *Uporczywych* do ulicy *Lepszej* – **pieszych jest więcej** i stanowią oni 60% ruchu w przekroju ulicy *Uporczywych*. W celu porównania: na sąsiednim - 215m dalej – a niedawno wyznaczonym i oznakowanym przejściu dla pieszych w rejonie skrzyżowania z tą samą ulicą *Lepszą* przechodzi zaledwie **15%** pieszych w stosunku do przejścia proponowanego przez „oddolnych”. To przejście – niezgodne zresztą ze zdaniem „miasta” w sprawie wariantu „1” pokazano dwa slajdy dalej.

„Oddolni” zawnioskowali o wykonanie jednego przejścia;

- a „miasto” na to:

Odpowiadając na pismo z dnia 14 listopada 2024 r. Oddział Kontroli i Projektów Organizacji Ruchu oraz Koordynacji Przedsięwzięć przekazuje stanowisko dotyczące zmian w projekcie strefy tempo 30:

- Ad. 1. Zgodnie z obowiązującymi przepisami [1] w strefach ograniczonej prędkości, wszystkie skrzyżowania powinny być równorzędne. Stanowią one jeden z elementów organizacji ruchu, które wpływają na uspokojenie ruchu i podniesienie poziomu bezpieczeństwa.
- Ad. 2. Wyznaczenie przejścia tylko na jednym wlocie (wylocie) drogi na skrzyżowanie oznacza jednocześnie zakaz przekraczania przez pieszych tej jezdni na drugim wlocie (wylocie) oraz w odległości 100 m od niego. W przypadku niepełnego wyznaczenia przejść pozostałe narożniki skrzyżowania należy ogrodzić.

Wobec powyższego tut. Oddział informuje, że nie jest przewidywana zmiana zatwierdzonego projektu stałej organizacji ruchu.

Przepraszam za długi termin przygotowania odpowiedzi spowodowany dużą liczbą prowadzonych spraw.

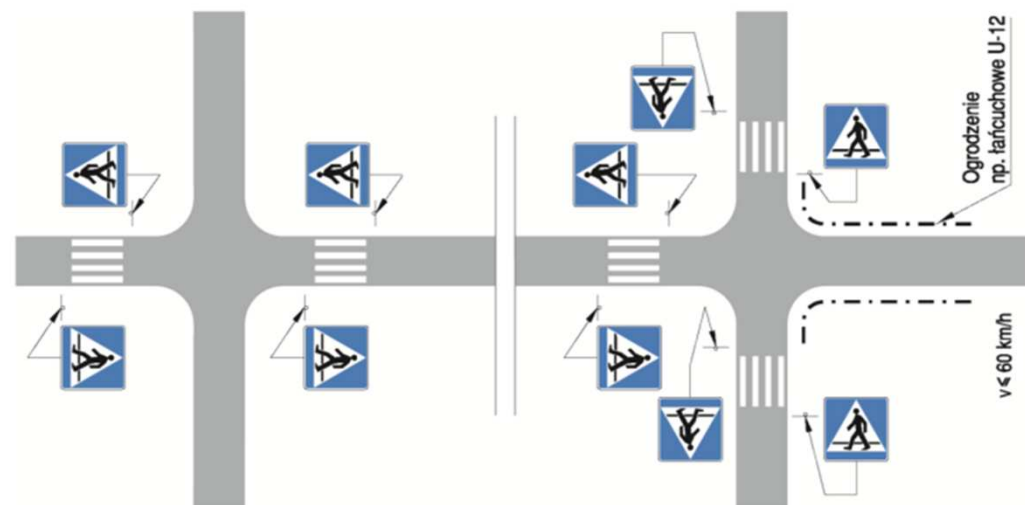
[1] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003 r., w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (tekst jednolity Dz. U. z 2019 r. poz. 2311 ze zm.)

- Co pozostaje „oddolnym”?

Ano skorzystać z warunków ruchu.

ale - Ad1. – ulicę *Lepszą* przecież wyłączono w projekcie ze strefy „tempo 30”; a **likwidacja miejsc postojowych** wzdłuż zachodniej krawędzi jezdni ulicy *Lepszej* nie wpływa na uspokojenie ruchu i poprawę poziomu bezpieczeństwa - a **wręcz przeciwnie – bo postój pojazdów spowalnia ruch, likwidacja postojów - odwrotnie .**

ale – Ad2. – to nadinterpretacja „czerwonej księżeczki” gdyż powołano się tylko na wygodniejszą część – (Rys. 5.2.6.8. Wyznaczenie przejść dla pieszych nie na wszystkich wlotach na skrzyżowanie (Dz.U.z 2019r. poz. 2311 ze zm. Str. 203) – **mianowicie tę z prawej strony a jest tam też i lewa strona!**



5.2.6.2. Zasady lokalizowania przejść dla pieszych

„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, co pokazano na rysunku 5.2.6.8.**”

Aby było „zabawniej (?)”

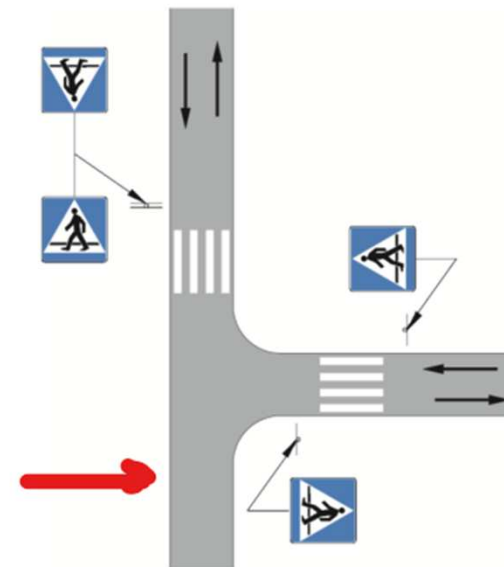
Na omawianym odcinku ulicy *Lepszej* poza 1. skrzyżowaniem z sygnalizacją i ostatnim mini rondem jest jeszcze 6 skrzyżowań nie odpowiadających wymogom stawianym przez „miasto”

- A to przykład identycznej sytuacji - gdzie na tej samej ulicy *Lepszej* brak oznakowanych wszystkich przejść nie obowiązuje:

(czyli jednak można było „dopuścić”)

Tymczasem nie walcząc z inicjatywą można było się oprzeć na rysunku w „czerwonej książeczce” :

(Rys. 5.2.6.9. Oznakowanie przejść dla pieszych na skrzyżowaniu typu „T” (Dz.U.z 2019r. poz. 2311 ze zm. Str. 204)



Rys. 5.2.6.9. Oznakowanie przejść dla pieszych na skrzyżowaniu typu „T”

PO CO W OGÓLE TA PREZENTACJA !?

- Sprawa wybiórczego interpretowania „przepisów” jest powszechnie znana w Polsce i dotyka wielu społeczności nie mających wystarczającej siły przebicia ze swoimi - wielokrotnie słusznymi – postulatami.
- Nie zawsze przedstawiciele czynników decyzyjnych starają się przychylić, a co najmniej solidnie rozważyć sprawę i jasno uargumentować ewentualną odmowę, często warto poświęcić więcej czasu na uzasadnienie odmowy podpierając się „prawniczeniem” – czytaj nadinterpretacją.
- Często decyzje wydają – z braku odpowiednich kadr – osoby, którym brakuje wystarczającego wyczucia inżynierskiego, i z obawy przed odpowiedzialnością podpierają się „prawnikami” o adekwatnym do nich samym stopniu przygotowania zawodowego. „Czerwona Książeczka” właśnie dobiega wieku lat 22 a „obrazków” w aktach dotyczących IR coraz to jakby mniej.
- Onegdaj (1982r.) w „Wytycznych projektowania ulic” z powodzeniem używano określeń:

2.1. Ustalenia ogólne

2.1.1.

W "Wytycznych" i "Materiałach pomocniczych" przyjęto następujące wyrażenia, wyjaśniające stopień obligatoryjności ustaleń:

- "należy", "powinno" wyraża bezwzględną konieczność respektowania podanego ustalenia,
- "zaleca się" - wyraża celowość podyktowaną względami funkcjonalnymi i przestrzennymi,
- "dopuszcza się" - wyjaśnia możliwość stosowania odstępstwa w zakresie uzasadnionym warunkami projektowania /np. stanem istniejącym lub względami ekonomicznymi/.

a inżynier czuł, że o jego wyborach w projektowaniu decydowała znajomość tematu – dzisiaj weryfikuje go prawnik