

PROTOKÓŁ

z przeprowadzonych konsultacji społecznych

w sprawie zmiany organizacji ruchu na terenie Miasta Podkowa Leśna poprzez wprowadzenie skrzyżowań równorzędnych na drogach gminnych, z wyłączeniem dróg powiatowych, tj. ulicy Jana Pawła II i Brwinowskiej oraz drogi wojewódzkiej, czyli trasy 719

I. Podstawa prawna:

Zarządzenie Nr 124/2020 Burmistrza Miasta Podkowa Leśna z dnia 27 października 2020 r. w sprawie konsultacji społecznych z mieszkańcami Miasta Podkowa Leśna w zakresie zmiany organizacji ruchu na terenie Miasta Podkowa Leśna poprzez wprowadzenie skrzyżowań równorzędnych na drogach gminnych, z wyłączeniem dróg powiatowych, tj. ulicy Jana Pawła II i Brwinowskiej oraz drogi wojewódzkiej, czyli trasy 719

II. Czas trwania konsultacji:

Od dnia 2 listopada do dnia 30 listopada 2020 r.

III. Opis przedmiotu konsultacji:

Przedmiotem konsultacji była propozycja zmiany organizacji ruchu na terenie Miasta Podkowa Leśna poprzez wprowadzenie skrzyżowań równorzędnych na drogach gminnych, z wyłączeniem dróg powiatowych, tj. ulicy Jana Pawła II i Brwinowskiej oraz drogi wojewódzkiej, czyli trasy 719.

IV. Opis wykorzystanych form konsultacji:

- i.** Badanie ankietowe (w formie papierowej oraz elektronicznej)

Formularz ankiety dostępny był:

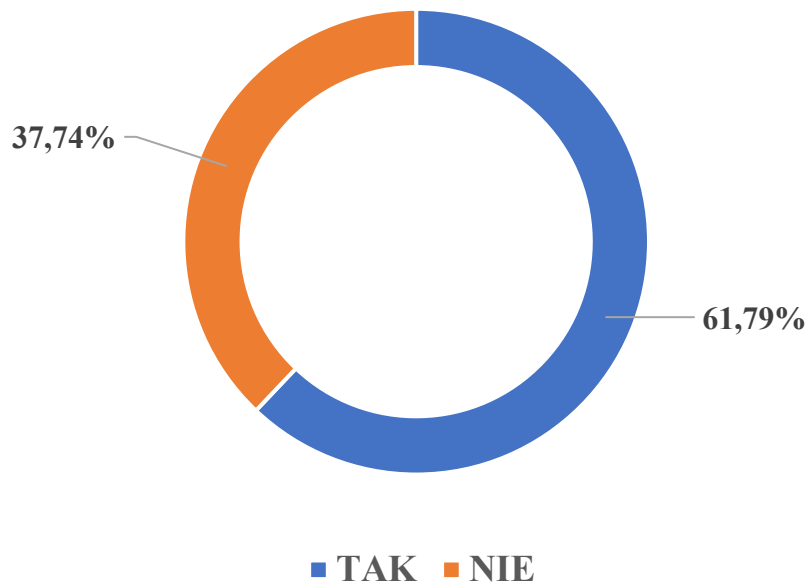
- 1) w wersji papierowej w siedzibie Urzędu Miasta Podkowa Leśna oraz dołączonej do Biuletynu Miasta (nr 5[92] październik 2020),
- 2) w wersji elektronicznej na stronie internetowej Urzędu Miasta Podkowa Leśna.

Osoby uczestniczące w konsultacjach wypełniły 231 ankiet, w tym 101 ankiet papierowych oraz 130 ankiet elektronicznych. W wyniku weryfikacji odrzucono 19 ankiet, w tym złożone

anonimowo, wypełnione wielokrotnie oraz wypełnione przez osoby nie będące mieszkańcami Miasta Podkowa Leśna.

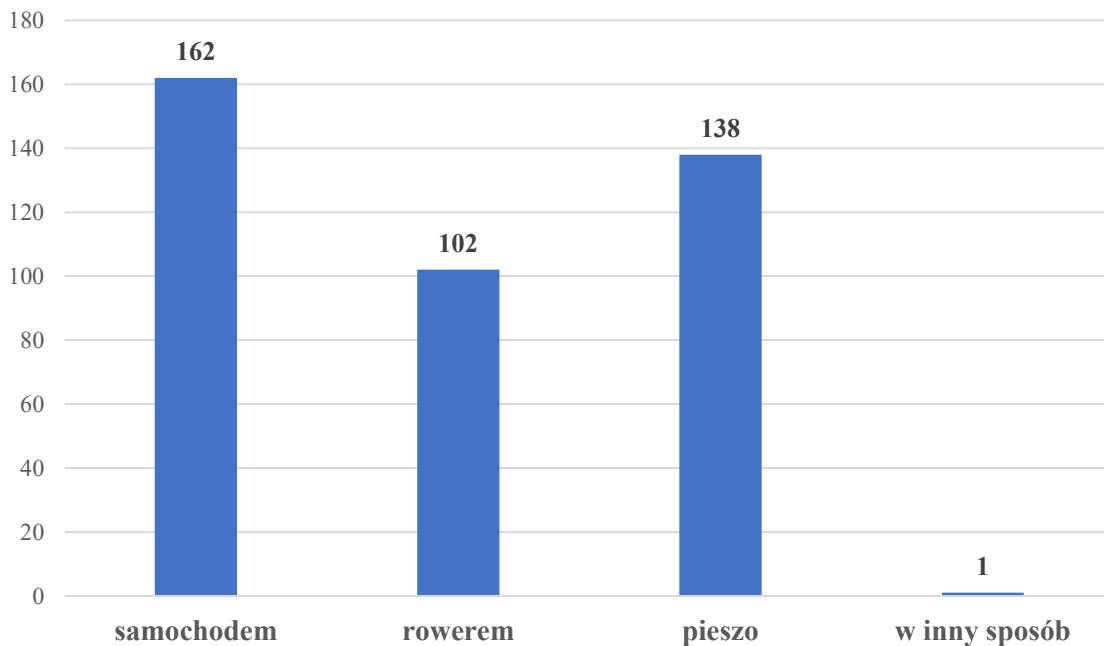
Formularz ankiety składał się z dwóch pytań:

Pytanie 1. Czy jest Pani/Pan za wprowadzeniem na drogach spełniających warunki skrzyżowań równorzędnych, a później na każdej nowo wybudowanej lub wyremontowanej drodze?



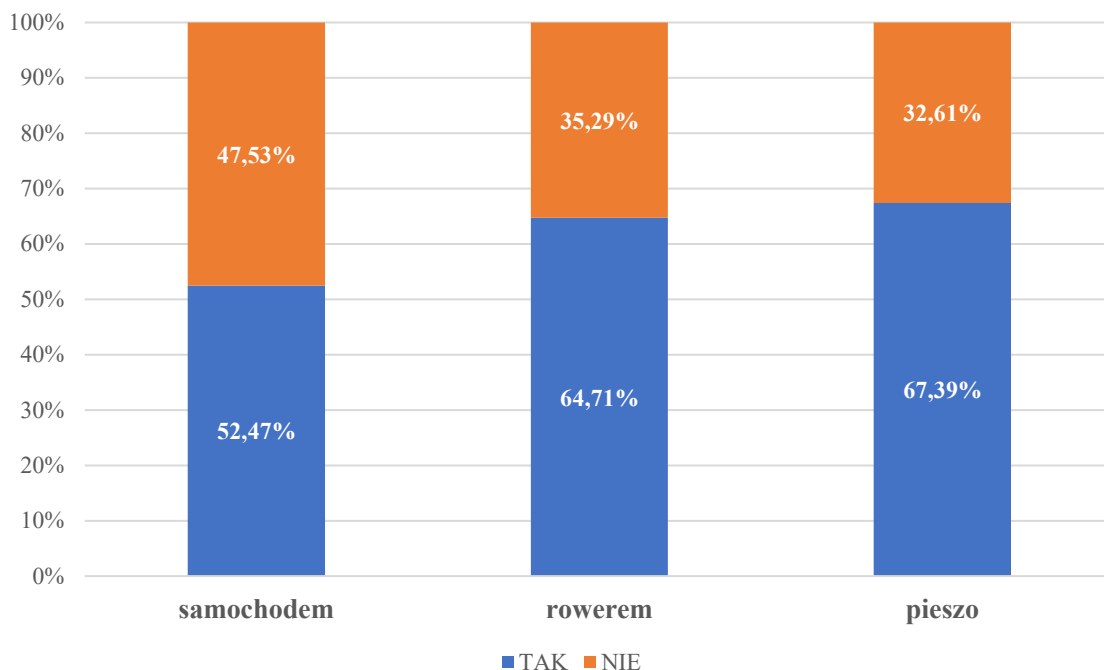
Za wprowadzeniem skrzyżowań równorzędnych opowiedziało się 130 respondentów; przeciw temu rozwiązaniu było 80 uczestników badania. Jedna z osób nie wskazała żadnej odpowiedzi w pytaniu nr 1, co oznacza, że liczebność grupy respondentów różni się od sumy wskazań dla poszczególnych wariantów odpowiedzi.

Pytanie 2. W jaki sposób zazwyczaj Pani/Pan porusza się po mieście? (pytanie wielokrotnego wyboru)



Ponad 75% uczestników badania ankietowego wskazało, że porusza się po mieście samochodem, a 65% osób wskazało, że porusza się pieszo. Niemal połowa respondentów porusza się po mieście rowerem (48,11%).

Poniższy wykres przedstawia rozkład odpowiedzi na pytanie nr 1 (*Czy jest Pani/Pan za wprowadzeniem na drogach spełniających warunki skrzyżowań równorzędnych, a później na każdej nowo wybudowanej lub wyremontowanej drodze?*) w zależności od tego, w jaki sposób respondenci poruszają się po mieście.



Piesi oraz rowerzyści, czyli niechronieni uczestnicy ruchu drogowego, w zdecydowanej większości opowiadają się za wprowadzeniem skrzyżowań równorzędnych. W grupie osób poruszających się samochodami zwolennicy skrzyżowań, na których nie wyróżniono kierunku z pierwszeństwem przejazdu, tylko nieznacznie przeważają nad oponentami tego rozwiązania (różnica ośmiu głosów).

- ii. Na tablicach ogłoszeniowych zlokalizowanych na terenie miasta zamieszczane były ogłoszenia informujące o konsultacjach i sposobach wzięcia w nich udziału. W Biuletynie Miasta nr 5(92) października 2020 r. i na stronie www załączone były mapki z listą proponowanych lokalizacji skrzyżowań równorzędnych na terenie miasta. Przyjmowane były także opinie przesłanych na piśmie na adres Urzędu Miasta Podkowa Leśna lub drogą elektroniczną na adres e-mail: urzadmiasta@podkowalesna.pl
- iii. Jako uzupełnienie konsultacji odbyło się spotkanie online, tj. chat z Burmistrzem Miasta Podkowa Leśna, podczas którego osoby zainteresowane mogły zadać pytania bądź przedstawić swoje stanowisko. Burmistrz Miasta Podkowa Leśna na bieżąco odpowiadał na zadawane pytania.

V. Zestawienie zgłoszonych uwag i opinii:

1.	<p>Witam,</p> <p>Mam uwagi dotyczące projektu wprowadzenia wielu takich skrzyżowań.</p> <p>1. W wielu wypadkach nie sposób określić czy mijana droga jest gruntowa czy twarda, a od tego zależy przecież pierwszeństwo.</p> <p>2. Proponujecie tylko część skrzyżowań równorzędnych w ciągu tej samej drogi. A co z innymi? Jak mają być oznaczone? Czy kierowcy się w tym nie będą gubić?</p> <p>3. Przyzwyczajenia. Są kraje gdzie dominuje reguła prawej strony. W Polsce od dawna mamy system dróg z pierwszeństwem przejazdu. W sytuacji skandalicznego oznakowania, kierowcy nawet wyrobili sobie intuicyjne określanie, która droga pewnie będzie miała pierwszeństwo. Wiem, to idiotyczne, ale jednak tak często jest (używam samochodu od 1979 r.).</p> <p>Ja zawsze sądziłem, może błędnie, że dobrze byłoby wyodrębnić parę dróg głównych, prowadzących przez całe miasto i dać im pierwszeństwo, a resztę zrobić strefami mieszkalnymi. Nie doczytałem o kłopotach z parkowaniem w takich strefach, ale może dałoby się to jakoś rozwiązać.</p> <p>A może by zwyczajnie adoptować system z któregoś miasteczek niemieckich czy szwajcarskich?</p>
2.	<p>Chciałbym zwrócić uwagę na zasadniczy błąd w rozumowaniu mającym promować „skrzyżowania równorzędne”:</p> <p>wprowadzenie tego typu skrzyżowań nie może być związane ze zmniejszeniem liczby znaków drogowych.</p> <p>Dla kierowcy (niezależnie od prędkości poruszania się) w Podkowie problemem jest zorientowanie się, że zbliża się on do skrzyżowania.</p>

	<p>Aby ustąpić pierwszeństwa z prawej, muszę wiedzieć, że jakaś droga dochodzi z prawej strony.</p> <p>Aby ustąpić pierwszeństwa drodze utwardzonej, muszę wiedzieć, że to droga z pierwszeństwem przejazdu, a to oznacza znak drogowy.</p> <p>W czasie złej pogody, po ciemku trudno jest zauważyć wiele wąskich uliczek, a zorientowanie się czy przecznica jest drogą utwardzoną czy też nie, w ogóle nie jest możliwe bez wysiadania z samochodu.</p> <p>Dla przykładu: jadąc ulicą Wiewiórek od Myśliwskiej do Głównej większość kierowców mija skrzyżowanie z ulicą Piastową nie zdając sobie sprawy z tego, że jest ona już od wielu miesięcy utwardzona – więc ma pierwszeństwo. Znaków nie ma.</p> <p>Podobnie jadąc Lipową większość kierowców nie zauważa skrzyżowania z ulicą Dębową, też już utwardzoną (ja wiem, że na Dębowej jest znak STOP, ale kierowcy jadący Lipową nie mają szansy o tym się przekonać).</p> <p>Kto jadąc Lipową w drugą stronę, jest w stanie zorientować się, czy Jaworowa i Brzozowa jest utwardzona i ustąpić pierwszeństwa ?</p> <p>Na wielu nieutwardzonych uliczkach nie ma znaków wskazujących na zbliżanie się do drogi z pierwszeństwem przejazdu. Jadąc np. Brzozową od Głównej trudno zauważyć wyjazd na Myśliwską, a zakładanie, że kierowca jest w stanie z wyprzedzeniem rozpoznać czy ulica, do której się zbliża jest utwardzona to nieporozumienie.</p> <p>Proponuje by pomysłodawca wsiadł w samochód wieczorem i pojeździł po uliczkach oddalonych od centrum i spróbował odgadywać czy przecznica, do której się zbliża jest utwardzona czy też nie (trzeba zabrać ze sobą grabie, bo teraz dużo liści).</p> <p>Oznakowanie powinno być jednorodne na terenie całego miasta, a to oznacza, że wszystkie skrzyżowania powinny być czytelnie oznakowane. Może także do planu zagospodarowania należy wprowadzić zapis o „trójkątach widoczności”, dotyczący nieruchomości przy skrzyżowaniach. Brwinów przy okazji remontu ulicy Lilpopa utworzył takie trójkąty, przebudowując już istniejące ogrodzenia przy skrzyżowaniach tej ulicy.</p>
3.	<p>Dzień dobry</p> <p>Pomysł skrzyżowań równorzędnych jest moim zdaniem absurdalny i nie do zaakceptowania. Ulice wymienione w wykazie na pierwszym miejscu powinny pozostać jako drogi z pierwszeństwem przejazdu. Miejscowi mieszkańcy przywykli do tego od zawsze i w przypadku zmiany organizacji ruchu bardzo łatwo mogą o tym zapomnieć, bo jeżdżą "na pamięć". W efekcie może dochodzić do wypadków. Czasem nie zauważa się znaków drogowych, ale wtedy intuicyjnie kierowca przyjmuje, że droga "główniejsza" (szersza, bardziej ruchliwa) ma pierwszeństwo. Poza tym płynność ruchu ucierpiałaby znacznie, gdyż jadąc głównej drogą, trzeba co chwilę zwalniać w obawie, że z bocznej uliczki po prawej stronie coś wyjedzie, a przecież często widoczność jest ograniczona.</p> <p>A więc zdecydowanie NIE.</p>

4.	<p>W nawiązaniu do informacji przedstawionych przez Pana Burmistrza w Biuletynie nr 5(92) w październiku 2020 r. na temat naszego bezpieczeństwa na drogach, pozwalam sobie przedstawić Panu kilka moich opinii.</p> <p>W sprawie opracowania organizacji ruchu - uważam, że wprowadzenie skrzyżowań równorzędnych jest rozwiązaniem niebezpiecznym i niewłaściwym. W Podkowie Leśnej występuje olbrzymie zróżnicowanie natężenia ruchu i szerokości ulic. W przypadku wprowadzenia skrzyżowań równorzędnych będzie dochodziło do dziwnych sytuacji, w których pojazdy z ulicy o małym natężeniu ruchu - np. jeden przejazd co kilkadziesiąt minut - będą powodowały zatrzymanie ciągłego ruchu na ulicy o dużym natężeniu ruchu tradycyjnie uznawanej za główną. Przykładem mogą być wszystkie ulice kończące się na skrzyżowaniu z ulicą Akacjową. Ulica Akacjowa, tradycyjnie uznawana za główną łączy wschodnią część Podkowy L. z centrum miasta, Urzędem Miasta, stacją WKD, Kościołem, aptekami, sklepami. Jest to stan powszechnie uznawany. Na jej skrzyżowaniu z ul. Klonową - oznakowanym jako skrzyżowanie równorzędne - pojazdy wjeżdżające z ul. Klonowej zatrzymują się, dając pierwszeństwo wszystkim pojazdom jadącym ulicą Akacjową. Świadczy to również o tym, że ulice biegnące po obu stronach torów WKD, powinny być oznakowane jako główne. Na terenie Podkowy L. istnieje kilkanaście ulic, które powinny być oznakowane jako główne. Z oczywistych powodów ulicami głównymi powinny być ulice przecinające tory WKD, w szczególności przy stacjach. Uważam, że przy obecnym poziomie rozwoju technologii najlepszym sposobem ograniczenia prędkości jest jej kontrola różnymi metodami. W sprawie ograniczenia ruchu samochodów uważam, że powinno nam zależeć na ograniczeniu ciężaru pojazdu, a nie na ograniczeniu nazwy pojazdu. Powinniśmy dostosować ograniczenie ciężaru pojazdu do ciężaru określonego w prawach jazdy posiadanych przez ogół mieszkańców Podkowy L. czyli kategoria B tzn. 3500 kg. Obecnie popularne są tzw. pick-upy, które są rejestrowane jako osobowe lub ciężarowe, w zależności od rozstawu osi a nie od DMC. Podobnie jest z pojazdami campingowymi. Starsze modele rejestrowane były jako: ciężarowe, uniwersalne, ciężarowo osobowe, ciężarowe uniwersalne, campery. W sytuacji, gdy ten sam typ może być zarejestrowany jako osobowy lub ciężarowy, jedynym dla nas rozsądnym rozwiązaniem jest wprowadzenie ograniczenia do DMC 3500 kg. Umożliwi to mieszkańcom Podkowy L. korzystanie z posiadanych od lat uprawnień i pojazdów.</p> <p>Będzie mi bardzo miło jeśli Pan przyjmie - tych kilka moich uwag – z zainteresowaniem.</p>
----	--