

Przesyłam uwagi do projektu nowej organizacji ruchu przy ulicy Szyperskiej przygotowanej przez Zarząd Dróg Miejskich.

### 1. Definicja skrzyżowania.

Na wstępie chciałabym wyjaśnić co jest skrzyżowaniem w rozumieniu prawa i dziwię się, że ZDM ma problem ze zdefiniowaniem czy dany punkt jest skrzyżowaniem, czy nie jest. Jest to również jedno z pytań na egzaminie teoretycznym na prawo jazdy, więc każdy posiadacz tego dokumentu zapewne posiada tą wiedzę.

Zgodnie z art. 2 pkt 10 ustawy o ruchu drogowym (Dz.U. 1997 Nr 98 poz. 602) „skrzyżowanie – przecięcie się w jednym poziomie dróg mających jezdnię, ich połączenie lub rozwidlenie, łącznie z powierzchniami utworzonymi przez takie przecięcia, połączenia lub rozwidlenia; określenie to nie dotyczy przecięcia, połączenia lub rozwidlenia drogi twardej z drogą gruntową, z drogą stanowiącą dojazd do obiektu znajdującego się przy drodze lub z drogą wewnętrzną;”. Ważne tutaj jest wyjaśnienie co to jest droga wewnętrzna. Definicja drogi wewnętrznej znajduje się w art. 8 ust. 1 ustawy z 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (Dz.U. z 2007 r., Nr 19, poz. 115). Zgodnie z przepisem drogą wewnętrzną jest każda droga niezaliczona do żadnej kategorii dróg publicznych. Podział wszystkich dróg ma zatem charakter dychotomiczny – droga może być albo publiczna, albo wewnętrzna, trzeciej możliwości nie ma. Oznacza to, że pojęcie drogi wewnętrznej jest tożsame ze stosowanym pojęciem drogi niepublicznej, np. prywatnej. Dokładniejsze wyjaśnienie pojęcia drogi wewnętrznej wymaga w pierwszej kolejności przytoczenia definicji drogi publicznej. Otóż zgodnie z art. 1 ustawy o drogach publicznych jest to droga zaliczona na podstawie przepisów ustawy do jednej z kategorii dróg, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem (z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w odrębnych przepisach). Jeśli zatem określona droga nie została w formalny sposób zaliczona do kategorii dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych lub gminnych, będzie ona drogą wewnętrzną – nawet wówczas, gdy jest ogólnodostępna, a nawet wtedy, gdy w terenie nie różni się niczym od pobliskiej drogi publicznej.

Nieco więcej problemów przynosi konieczność określenia, jakie obiekty mogą być zaliczone do zbiorczej kategorii dróg. Problem jest konsekwencją niespójności regulacji w ustawie o drogach publicznych i ustawie z 20 czerwca 1997 roku – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2005 r., Nr 108, poz. 908 z późn. zm.).

Zgodnie z tą pierwszą:

- drogą jest budowla wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiąca całość techniczno-użytkową, przeznaczona do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowana w pasie drogowym (art. 4 pkt 1 ustawy o drogach publicznych); dla wyjaśnienia należy dodać, że zgodnie z art. 3 pkt 3 prawa budowlanego budowla jest każdy obiekt budowlany niebędący budynkiem lub obiektem małej architektury;
- pasem drogowym jest wydzielony liniami granicznymi grunt wraz z przestrzenią nad i pod jego powierzchnią, w którym są zlokalizowane droga oraz obiekty budowlane i urządzenia

techniczne związane z prowadzeniem, zabezpieczeniem i obsługą ruchu, a także urządzenia związane z potrzebami zarządzania drogą (art. 4 pkt 2 ustawy o drogach publicznych); warto w tym miejscu zwrócić uwagę na rażąco błędny definicyjny tzw. „błędne koło” – droga jest definiowana poprzez pojęcie pasa drogowego, zaś pas drogowy – przez pojęcie drogi.

Zaś zgodnie z drugą:

- droga – to wydzielony pas terenu składający się z jezdni, pobocza, chodnika, drogi dla pieszych lub drogi dla rowerów, łącznie z torowiskiem pojazdów szynowych znajdującym się w obrębie tego pasa, przeznaczony do ruchu lub postoju pojazdów, ruchu pieszych, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt (art. 2 pkt 1 prawa o ruchu drogowym).

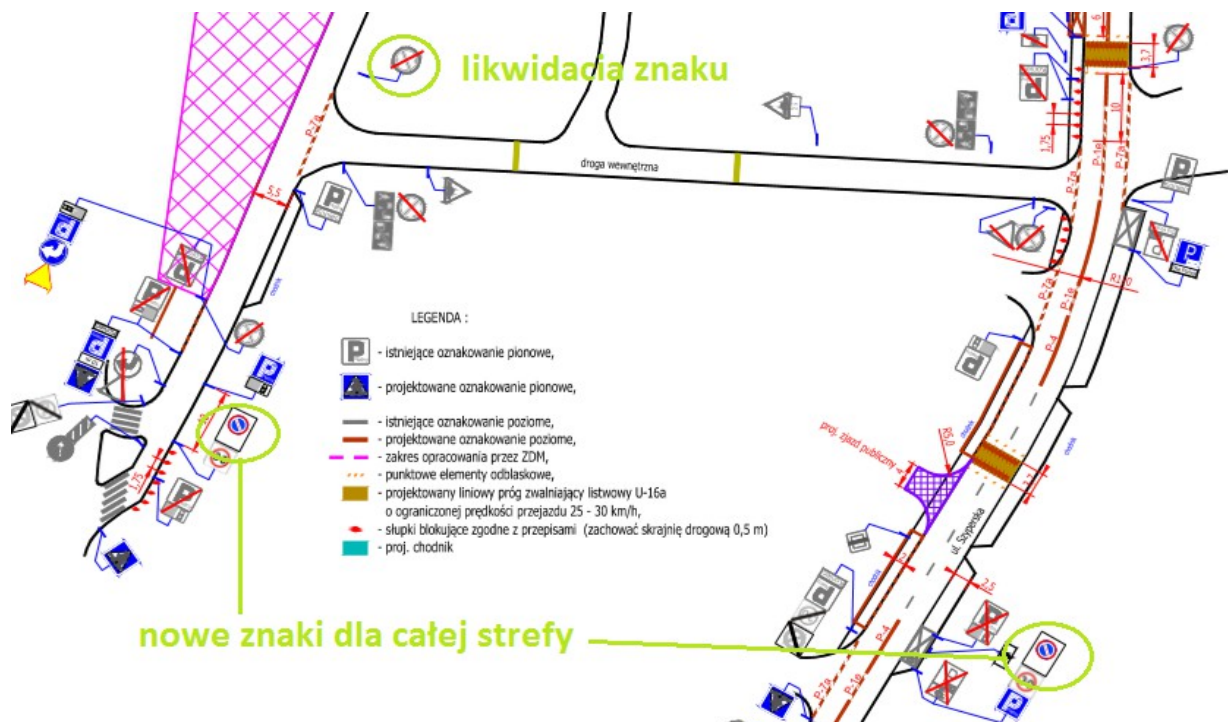
Literalne odczytanie powołanych definicji prowadziłoby do wniosku, że wydzielony pas terenu, który jest przeznaczony dla ruchu pojazdów i na którym ruch ten faktycznie się odbywa, o ile tylko nie ma położonej specjalnej nawierzchni (ruch odbywa się bezpośrednio po gruncie) nie byłby drogą w rozumieniu ustawy o drogach publicznych, zaś byłby nią w rozumieniu prawa o ruchu drogowym. Aby uniknąć takich paradoksów przyjmuje się zasadniczo, że do uznania danego gruntu (terenu) za drogę wystarczające jest by był przeznaczony na cele ruchu drogowego, co jest potwierdzane odpowiednim oznaczeniem w ewidencji gruntów i budynków.

Drogą wewnętrzną będzie wydzielony grunt (działki gruntu) oznaczony w ewidencji gruntów i budynków jako droga, o ile nie został on uznany w odpowiedniej procedurze za część drogi publicznej. Art. 8 ust. 1 ustawy o drogach publicznych wymienia przykładowe kategorie dróg wewnętrznych. Są to drogi w osiedlach mieszkaniowych, drogi dojazdowe do gruntów rolnych i leśnych, dojazdowe do obiektów użytkowanych przez przedsiębiorców, place przed dworcami kolejowymi, autobusowymi i portami oraz pętle autobusowe.



Podsumowując droga na terenie PTBS jest drogą wewnętrzną oraz droga na działce nr 3/25 ark. 05 ob 51 Poznań oznaczona jako droga utwardzona również jest drogą wewnętrzną stanowiącą dojazd do obiektu znajdującego się przy drodze czyli garaży, tym samym omawiany punkt potocznie nazywanym „skrzyżowaniem” nie jest skrzyżowaniem w rozumieniu prawa.

## 2. Spójność znaków.

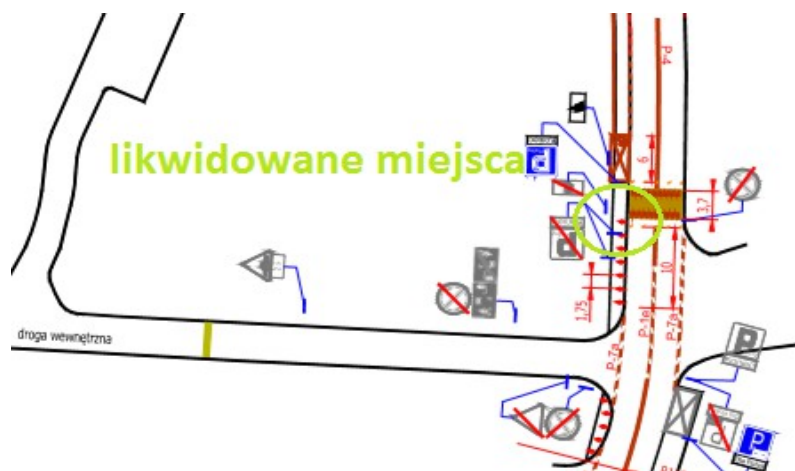


Likwidacja znaku zakazu postoju na ulicy Piaskowej podyktowana jest tym, iż znak ten zostanie postawiony na wjeździe do strefy i będzie dotyczyć całego obszaru. Jeżeli stawiamy znaki mające zastosowanie w całej strefie, do której wjeżdżamy to tym samym ich później nie dublujemy. Ideą również strefy Tempo 30 jest ograniczanie ilości znaków, żeby nie szpeciły w przestrzeni miejskiej – *dura lex sed lex*.

Rozwiązaniem aby fizycznie samochody nie zatrzymywały się na chodniku mogą być poniżej prezentowane słupki. Takie rozwiązanie jest na jednym z poznańskich osiedli. Słupki zajmują w miarę mało miejsca, można w razie czego je demontować oraz mogą być w dowolnym kolorze. Jest to jakieś rozwiązanie.



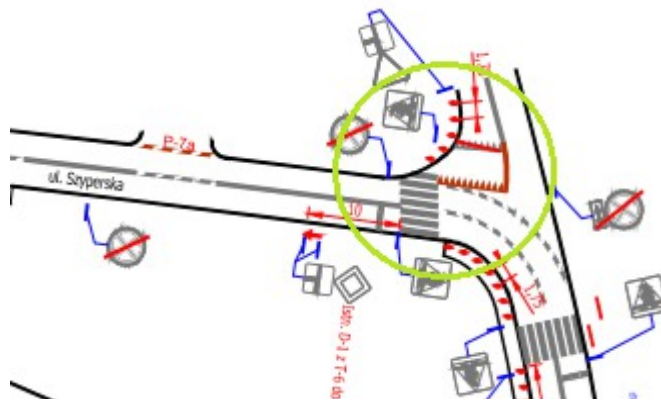
### 3. Likwidacja miejsc postojowych.



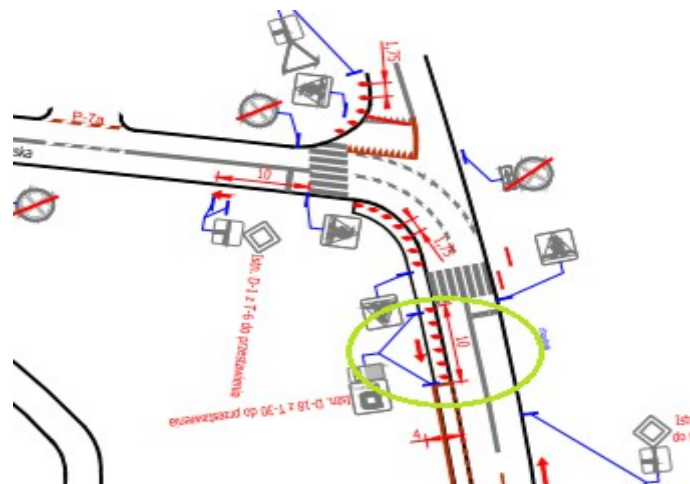
Tutaj mam pewien wewnętrzny konflikt. Rozumiem czym jest podyktowana likwidacja kolejnych miejsc, tylko że to jest rozwiązanie najłatwiejsze. Zgadzam się, że wyjazd z ulicy Piaskowej w Szyperską jest fatalny i paradoksalnie łatwiej jest wyjechać po zmroku, bo widać światła nadjeżdżającego pojazdu, ale czy likwidacja kolejnych miejsc przy i tak dużym ich deficycie w tym fyrtlu jest jedynym słusznym rozwiązaniem? Zlikwidowane zostanie 1,5 miejsca postojowego legalnego. W pierwszej kolejności należy zdefiniować problem jaki występuje w tym rejonie i znaleźć możliwe jego rozwiązania. Problemem jest brak widoczności nadjeżdżających pojazdów i należy zastanowić się jak tę widoczność zwiększyć. Rozwiązaniem mogłoby być lustro ustawione na znaku parkowania przy sklepie Żabka. Takie lustro znajduje się również na Alei Wielkopolskiej jak się wyjeżdża z Wydziału Parkowania. O takie lustro Wspólnota Mieszkaniowa przy ulicy Szyperskiej 13 a-e wnioskuje do ZDM od wybudowania tej ulicy czyli kilka lat...niestety bezskutecznie. Jeżeli nie będą parkowały samochody na łuku co ma miejsce teraz „nie legalnie”, to już będzie dobrze. Za likwidacją tych legalnych miejsc mogłoby przemawiać przejście dla pieszych, o które proszą mieszkańcy.



*Lustro drogowe.*



Nie wiem czy słupki w tym miejscu na zdjęciu powyżej i w tym czasie tzn. gdy ta droga prowadzi do nikąd jest słuszne. Chodnik i tak się urywa nagle i jest parking. Oczywiście miałyby to sens gdyby droga była dokończona, ale obecnie to jest kolejna likwidacja miejsc. Zgodnie z wcześniej przytoczonymi przepisami nie jest to skrzyżowanie, jedynie można to uzasadnić tym, że jest przejście dla pieszych, ale czy nie można jego przesunąć o te 10m? Samochody parkujące w tym miejscu nie utrudniają widoczności nikomu, a ten kawałek chodnika prowadzi właśnie do...hmm...zaparkowanych samochodów? Uważam, że słupki są rozwiązaniem na później, jak już zostanie zrobiona droga, a być może wtedy już nie będą potrzebne.



Likwidacja miejsc w tym miejscu jest bez sensu, bo widoczność jest dobra zarówno pieszych jak i nadjeżdżających samochodów no ale dura lex sed lex... Już teraz jak rozmawiam z sąsiadami to mi się pytają czy nie można ich jakoś pozostawić.

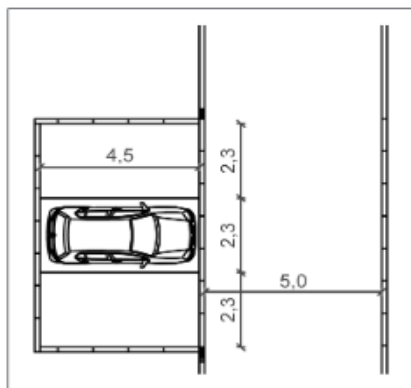
Każde miejsce jest na wagę złota w tym rejonie, a pamiętać należy, że obecnie i tak jest „dobrze”, bo jeszcze nie ma nowych osiedli, które mają tutaj powstać, nowego budynku sądu i jest jeszcze parking prywatny tylko pytanie jak długo, a problemy z parkowaniem już występują. Należy patrzeć przyszłościowo i ważyć każdorazowo likwidację kolejnych miejsc.

#### 4. Progi zwalniające.

Ich lokalizację uważam za dobrą.

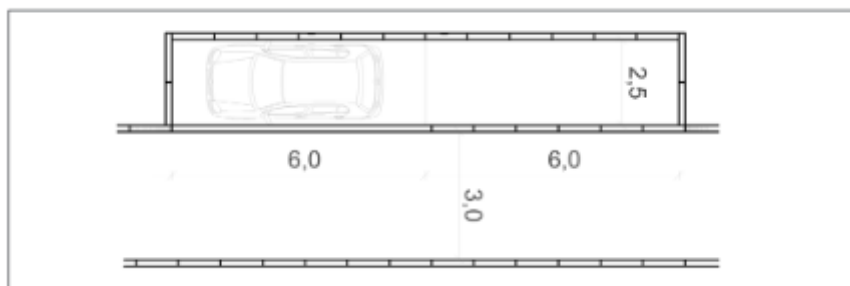
5. Nowe miejsca postojowe na drodze PTBS.

Przy planowaniu parkingu według rys. 1 trzeba wyznaczyć jezdnię manewrową minimum długości 5,0 m. Stanowisko dla samochodu osobowego musi mieć minimalne wymiary: szerokość 2,30 m oraz długość 5,0 m.



Rys. 1.  
Miejsce postojowe dla samochodu osobowego przy usytuowaniu pod kątem 90°

W przypadku planowania parkingu według rys.2 szerokość jezdni manewrowej musi wynosić minimum 3,0 m. Stanowisko dla samochodu osobowego powinno mieć minimalne wymiary: szerokość 2,50 m oraz długość 6,0 m.



Rys. 2. Miejsce postojowe dla samochodu osobowego przy usytuowaniu pod kątem 0°

Jest jeszcze możliwość parkowania pod kątem 45 stopni, ale będzie potrzeba jeszcze więcej miejsca.

6. Nielegalne parkowanie na drogach wewnętrznych PTBS.

Rozwiązaniem mogłyby być wcześniej prezentowane słupki, ale to jest tylko propozycja.

7. Pytania.

1. Ile miejsc postojowych zostanie zlikwidowanych na omawianym obszarze?
2. Jaki jest koszt dostosowania drogi PTBS na potrzeby parkingowe?

Z poważaniem,  
Julia Wacke