

**Uchwała Nr 69/16**  
Rady Osiedla Majowe z dnia 23.03.2016 r.



**w sprawie wydania opinii dot. przebudowy skrzyżowania ul. Łubinowej, Przelotowej, Nałkowskiej i Handlowej**

Na podstawie § 7 pkt. 6. lit. h. Statutu Osiedla Majowe (załącznik do Uchwały Nr XLIV/1319/14 Rady Miasta Szczecin z dnia 8 września 2014 r w sprawie Statutu Osiedla Miejskiego Majowe (Dz.U. Woj. Zachodniopomorskiego poz. 3943 z 2014 r.))

Rada Osiedla Majowe uchwala, co następuje :

**§1.**

1. Przedkłada się następujące uwagi do projektu przebudowy skrzyżowania ulic Łubinowej, Przelotowej, Nałkowskiej i Handlowej opracowanego przez firmę Trasko:
  - zgodnie z ustaleniami poczynionymi na spotkaniu projektodawców z przedstawicielami Urzędu Miasta w dniu 16 listopada 2015 roku ustalono, konieczność stworzenia wyniesionych przejść dla pieszych przy budowanym rondzie (w załączeniu protokół ze spotkania)
  - Wysepka centralna powinna mieć krawężnik o wysokości 12 cm (np. z zazielenieniem środka) dla zabezpieczenia aby samochody osobowe nie przejeżdżały z dużą prędkością przez środek ronda. Wiąże się to ze zwiększeniem zewnętrznej średnicy ronda.
  - Przejścia dla pieszych powinny zostać połączone ze ścieżkami rowerowymi planowanymi do budowy

**§ 2.**

Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Rady Osiedla Majowe.

**§ 3.**

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

.....  
Skarbnik Rady Osiedla  
(uchwały dot. finansów)

Przewodniczący  
Rady Osiedla Majowa

*Artur Brończyk*

.....  
Przewodniczący Rady Osiedla



Szczecin, 17 listopada 2015

**BS-II.5526.1.2015.MW**

**Notatka ze spotkania dotyczącego zwycięskiego zadania *Szczecińskiego Budżetu Obywatelskiego 2016 pn. „Przebudowa skrzyżowania ulic Przelotowej, Łubinowej, Nałkowskiej i Handlowej celem poprawy płynności ruchu i bezpieczeństwa”*** – 16 listopada 2015

**Miejsce spotkania:** Urząd Miasta Szczecin, pokój Zastępcy Prezydenta Miasta Szczecin, nr 104

**Początek spotkania:** 11:15

**Zakończenie spotkania:** 11:40

W spotkaniu uczestniczyli:

1. Michał Przepiera – Zastępca Prezydenta Miasta Szczecin
2. Kamila Bogusławska – Dyrektor, Biuro Strategii Urzędu Miasta Szczecin
3. Dorota Kozanecka – p.o. Kierownik Referatu, Biuro Strategii Urzędu Miasta Szczecin
4. Marcin Charęza – Kierownik Referatu ds. Organizacji Ruchu, Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska Urzędu Miasta Szczecin
5. Mariusz Wasilewski – podinspektor, Biuro Strategii Urzędu Miasta Szczecin
6. Andrzej Grabiec – Zastępca Dyrektora ds. Infrastruktury Drogowej, Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego w Szczecinie
7. Artur Brończyk – Przewodniczący Samorządowej Rady Osiedla Majowe w Szczecinie
8. Monika Giers-Romek – pomysłodawczyni zadania budżetu obywatelskiego
9. Marcin Biskupski – pomysłodawca zadania budżetu obywatelskiego
10. Wojciech Romek – pomysłodawca zadania budżetu obywatelskiego

#### **Przebieg spotkania i główne ustalenia:**

1. Zastępca Prezydenta Miasta Szczecin Pan Michał Przepiera powitał wszystkich, przedstawił uczestników spotkania i podał cel spotkania. Stwierdził, że zwycięskie zadanie powstało w wyniku połączenia dwóch, wcześniej zgłoszonych osobno zadań dotyczących tego samego miejsca – pierwsze dotyczyło budowy sygnalizacji na przedmiotowym skrzyżowaniu, drugie dotyczyło przebudowy skrzyżowania na skrzyżowanie o ruchu okrężnym (rondo). Pomysłodawcy obu zadań zgodzili się na połączenie tych dwóch zadań w jedno zadanie, a wybór szczegółowego rozwiązania pozostawić do wolnego wyboru później. Wobec tego najpierw należy się skupić na tym, w jakim kierunku pójdzie zmiana organizacji ruchu, która zgodnie z tytułem zadania poprawi płynność ruchu i bezpieczeństwo.
2. Głos zabrali Kierownik Referatu ds. Organizacji Ruchu Pan Marcin Charęza i Zastępca Dyrektora ZDiTM Pan Andrzej Grabiec. Przedstawili oni stan obecny i przedłożyli rozwiązania szczegółowe zmierzające do urzeczywistnienia zwycięskiego zadania SBO.
3. Zauważono, że liczba pojazdów nadjeżdżających ze wszystkich kierunków jest bliska zrównaniu, zwłaszcza w godzinach szczytu.
4. Stwierdzono, że rondo w swojej istocie jest skrzyżowaniem samoregulującym się. Odgięcie toru jazdy i konieczność ustąpienia jadącym wokół obwodni rondo wymusza na kierujących nadjeżdżających ze wszystkich kierunków zwolnienie do 20-30 km/h, upłynniając ruch jednakowo na wszystkich kierunkach.
5. Sygnalizacja świetlna wymusza wstrzymywanie ruchu z poszczególnych kierunków. Jest to tym bardziej odczuwalne dla wszystkich uczestników ruchu przy sygnalizacji kierunkowej, w której każda relacja na skrzyżowaniu jest osobno sterowana. Przepisy pozwalają wyłącznie na budowę sygnalizacji kierunkowej, nie pozwalają na budowę sygnalizacji ogólnej.
6. Budowa sygnalizacji to także ingerencja w grunt, gdyż należy wybrać umiejscowienie fundamentów sygnalizatorów.
7. Zauważono, że należy uwzględnić włączanie się do ruchu autobusów wyjeżdżających z pętli autobusowej Osiedle Słoneczne, bezpośrednio sąsiadującej ze skrzyżowaniem. Stopień łatwości włączenia się do ruchu autobusu zależy od sytuacji na skrzyżowaniu. W razie budowy ronda, z racji większej płynności, włączanie się autobusu do ruchu jest łatwiejsze. Pętla autobusowa straci na znaczeniu po wybudowaniu pętli autobusowej Turkusowa, która stanie się wówczas pętlą tramwajowo-autobusową. Nie mniej, pętla Osiedle Słoneczne w dalszym ciągu będzie użytkowana i w dalszym ciągu będzie na niej duży ruch.

8. Z racji małej szybkości przy dojeździe do ronda (20-30 km/h) potrażeń pieszych na przejściach przed rondem notuje się niewiele, a jeżeli już się zdarzają, to piesi doznają niewielkiego uszczerbku na zdrowiu w porównaniu do przejść dla pieszych umiejscowionych w innych miejscach.
9. Sygnalizacja świetlna zwiększa bezpieczeństwo pieszych stosujących się do wskazań sygnalizatora. Bezpośrednie sąsiedztwo pętli autobusowej Osiedle Słoneczne może powodować, że część pieszych – chcąc zdążyć na autobus – nie będzie się stosować do wskazań sygnalizatorów, co nie jest pożądane i nie wpłynie pozytywnie na bezpieczeństwo.
10. Zauważono, że w bezpośrednim sąsiedztwie znajduje się także przejazd kolejowy, co może mieć wpływ na budowę sygnalizacji świetlnej. Może się okazać, że konieczne jest umiejscowienie sygnalizatorów jeszcze przed przejazdem, co komplikuje organizację ruchu i wymaga ingerencji w grunty będące własnością Polskich Kolei Państwowych.
11. Stwierdzono, że w razie budowy ronda ingerencja w grunty PKP prawdopodobnie nie będzie potrzebna.
12. W bezpośrednim sąsiedztwie znajdują się także grunty będące własnością Spółdzielni Mieszkaniowej „Dąb” w Szczecinie. Są one dzierżawione pod pętlę autobusową. W razie konieczności ingerencji w te grunty – co może mieć miejsce w przypadku ronda – nie będzie z tym problemu, niezależnie od przyjętego tytułu prawnego.
13. Strona społeczna reprezentowana przez pomysłodawców zwycięskiego zadania nadmieniła, że najważniejsze jest przejście dla pieszych przy przedmiotowym skrzyżowaniu na ul. Łubinowej. Z przejścia korzysta sporo dzieci w drodze do szkół. W skrajnym przypadku można by zastosować sygnalizację tylko na tym przejściu. Kierownik Referatu ds. Organizacji Ruchu Marcin Charęza stwierdził, że nawet gdyby przyjąć taki wariant, to wymagałoby to znacznego odsunięcia przejścia od skrzyżowania – zmniejszyłoby to atrakcyjność przejścia, a część pieszych i tak skracałaby sobie drogę przechodząc przy skrzyżowaniu.
14. Zastępca Dyrektora ZDiTM Andrzej Grabiec obwieścił o możliwości stworzenia wyniesionych przejść dla pieszych przy rondzie, co jeszcze bardziej zwiększy bezpieczeństwo pieszych.
15. Podano przykład skrzyżowania ulicy gen. Aleksandra Zawadzkiego z ulicą Sebastiana Klonowica i ulicą Klemensa Janickiego. Na skrzyżowaniu tym zlikwidowano sygnalizację świetlną i zabudowano rondo. Poprawiła się płynność ruchu, czas przejazdu przez skrzyżowanie skrócił się. Mieszkańcy, którzy początkowo nie byli w pełni przekonani do takiego rozwiązania, obecnie są zadowoleni ze zmiany organizacji ruchu.
16. Można zlecić przeprowadzenie szczegółowych analiz ruchu, badań i pomiarów natężenia ruchu drogowego, jednak trzeba będzie to zlecić firmie zewnętrznej. Przełoży to w czasie urzeczywistniania zadania. Jest przy tym wielce prawdopodobne, że wnioski z takich działań będą zbliżone do już przedstawionych.
17. Strona społeczna przyjęła przedstawione argumenty i je podzieliła. Zgodziła się na rozpoczęcie działań pod przebudowę skrzyżowania na skrzyżowanie o ruchu okrężnym, co w pełni wyczerpuje znamiona poprawy płynności ruchu i bezpieczeństwa.
18. Strona społeczna poprosiła o przesłanie pocztą elektroniczną ustaleń ze spotkania. Ustalenia zostaną przesłane w kształcie notatki ze spotkania.

**Sporządził:** Mariusz Wasilewski – podinspektor