

Dane projektu

Tytuł	Poprawa bezpieczeństwa pieszych poprzez montaż radarów z wyświetlaczami prędkości w ciągu al. Wyzwolenia
Numer	ŚPŁ/0013

Weryfikacja ogólna:

Wydział - Biuro Dialogu Obywatelskiego

Osoba odpowiedzialna	Adam Kulikowski (akulikow@um.szczecin.pl)
Data utworzenia	2023-05-24 14:03:26
Data ostatniej modyfikacji	2023-05-24 14:03:26

Czy projekt został złożony na właściwym formularzu?

- Tak
 Nie

Uwagi

Czy projekt przesłano we właściwym terminie?

- Tak
 Nie

Uwagi

Czy projekt został złożony do Urzędu zgodnie z obowiązującymi zasadami SBO?

- Tak
 Nie

Uwagi

Czy projekt zawiera dane kontaktowe do autora i współautorów (imię i nazwisko, numer telefonu, adres e-mail oraz miejsce zamieszkania)?

- Tak
 Nie

Uwagi

Czy załączono niezbędne załączniki? Czy zostały one zanonimizowane?

- Tak
- Nie

Uwagi

Czy załączona została lista poparcia zawierająca podpisy minimum 10 osób popierających projekt, z wyłączeniem autora projektu?

- Tak
- Nie

Uwagi

Czy projekt został wypełniony prawidłowo? Czy wypełniono w czytelny sposób wszystkie pola oznaczone jako obowiązkowe?

- Tak
- Nie

Uwagi

Czy opis projektu nie budzi wątpliwości pod względem jasności, konkretności, jednoznaczności opisu?

- Tak
- Nie

Uwagi

Czy projekt został prawidłowo przyporządkowany do odpowiedniej kategorii i obszaru lokalnego?

- Tak
- Nie

Uwagi

Czy autor prawidłowo wskazał lokalizację projektu, w szczególności czy wskazał numer działki i obręb?

- Tak
- Nie

Uwagi

Czy w formularzu projektu zostały prawidłowo złożone wszystkie wymagane oświadczenia?

- Tak
- Nie

Uwagi

Czy opis projektu nie zawiera wskazania potencjalnego wykonawcy lub dostawcy?

- Tak
- Nie

Uwagi

Czy wartość projektu określona przez autora nie przekracza środków SBO przeznaczonych dla projektów z danej kategorii i danego obszaru lokalnego?

- Tak
- Nie

Uwagi

Czy projekt jest zlokalizowany wyłącznie w granicach administracyjnych Miasta?

- Tak
- Nie

Uwagi

Czy projekt mieści się w zadaniach własnych Gminy?

- Tak
- Nie

Uwagi

Czy mając na uwadze powyższe projekt spełnia kryteria formalne?

- Tak
- Nie

Uwagi

Czy weryfikowany projekt jest:

- Projektem Infrastrukturalnym?
- Projektem Nieinfrastrukturalnym?

○ Projektem Mieszanym?

Weryfikacja merytoryczna wstępna

WYDZIAŁ ZASOBU I OBROTU NIERUCHOMOŚCIAMI

Stanowiska ds. ewidencjonowania zasobów i nabywania nieruchomości

Osoba odpowiedzialna	Ewa Mikołajewska-Miłoszewicz (emikolaj@um.szczecin.pl)
Wydział	WZION - Stanowiska ds. ewidencjonowania zasobów i nabywania nieruchomości
Data utworzenia	2023-05-25 08:42:48
Data ostatniej modyfikacji	2023-05-25 08:42:48

Kto jest właścicielem (lub użytkownikiem wieczystym) działki, na której zaplanowano działanie?

Projekty infrastrukturalne i mieszane: Gmina Miasto Szczecin, Skarb Państwa (terenem gospodaruje Prezydent wykonujący zadania z zakresu administracji rządowej), Spółdzielnia Mieszkaniowa, Komunalna jednostka organizacyjna (własność/użytkowanie wieczyste/trwały zarząd), kapitałowa spółka handlowa, w której Miasto posiada udziały odpowiadające 100% kapitału zakładowego oraz instytucja kultury, której organizatorem jest Gmina Miasto Szczecin.

Projekty nieinfrastrukturalne (tzw. miękkie): pozostałe.

działka nr 132/2 z obrębu 1026-własność Gmina Miasto Szczecin i trwały zarząd Instytucja.

Czy teren, na którym zaplanowano projekt jest przeznaczony do zbycia w drodze zamiany?

- Tak
 Nie
 Nie dotyczy

Uwagi

Czy z uwagi na powyższe informacje projekt może zostać skierowany do następnego etapu weryfikacji?

- Tak
 Nie

Uwagi

Wydział Zarządzania Projektami

Osoba odpowiedzialna	Aleksandra Łukasiewicz (alukasiew@um.szczecin.pl)
Wydział	Wydział Zarządzania Projektami
Data utworzenia	2023-05-25 09:09:19
Data ostatniej modyfikacji	2023-05-25 09:09:19

Czy projekt jest zgodny z Wieloletnim Programem Rozwoju Szczecina?

- Tak
 Nie

Uwagi

W aktualnym WPRS nie znajduje się przedmiotowe zadanie

Czy inwestycja jest już uwzględniona w budżecie Miasta, bądź jest zaplanowana na kolejne lata budżetowe (w perspektywie dwóch kolejnych lat)?

- Tak
 Nie

Uwagi

W aktualnym WPRS nie znajduje się przedmiotowe zadanie

Czy weryfikowany projekt koliduje z:

- innym projektem zaplanowanym przez Miasto?
 innym projektem realizowanym przez Miasto?
 innym projektem zrealizowanym przez Miasto?
 nie dotyczy

W przypadku zaznaczenia którejs z powyższych opcji proszę o uzasadnienie.

Uwagi

Czy w związku z dokonaną weryfikacją projekt mógłby zostać zrealizowany w Szczecinie?

- Tak
 Nie

Uwagi

Biuro Prezydenta Miasta

Osoba odpowiedzialna	Mateusz Kowalewski (mkowalewski@um.szczecin.pl)
Wydział	Biuro Prezydenta Miasta
Data utworzenia	2023-05-25 09:24:46
Data ostatniej modyfikacji	2023-05-25 09:24:46

Czy projekt jest zgodny ze Strategią Rozwoju Szczecina?

Tak

Nie

Uwagi

Czy z uwagi na powyższe informacje projekt może zostać skierowany do następnego etapu weryfikacji?

Tak

Nie

Uwagi

WYDZIAŁ ARCHITEKTURY I BUDOWNICTWA

Osoba odpowiedzialna	Eliza Drobińska (ebednarz@um.szczecin.pl)
Wydział	Wydział Architektury i Budownictwa
Data utworzenia	2023-05-25 10:16:20
Data ostatniej modyfikacji	2023-05-25 10:16:20

Czy projekt jest zgodny z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego?

- Tak
- Nie
- Nie dotyczy

Uwagi

część działki nr 132/2 obr. 1026 - S.P.6015.KD.G - teren drogi publicznej - ulica główna UCHWAŁA NR XXXIV/998/13 RADY MIASTA SZCZECIN z dnia 14 października 2013 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego "Śródmieście Północ-Centrum - Wyzwolenia" w Szczecinie

Czy projekt wymaga wydania decyzji o warunkach zabudowy? (np. w przypadku braku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla danej nieruchomości)

- Tak
- Nie
- Nie dotyczy

Uwagi

Czy z uwagi na powyższe informacje projekt może zostać zrealizowany w wskazanej lokalizacji?

- Tak
- Nie

Uwagi

Inne informacje mogące mieć znaczenie dla realizacji projektu.

W przypadku braku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, lub prowadzonej zmiany wymagana konsultacja Biura Planowania Przestrzennego Miasta.

WYDZIAŁ ZASOBU I OBROTU NIERUCHOMOŚCIAMI

Referat ds. prywatyzacji nieruchomości gruntowych

Osoba odpowiedzialna	Marzena Karpik (mkarpik@um.szczecin.pl)
Wydział	WZION - Referat ds. Prywatyzacji nieruchomości gruntowych
Data utworzenia	2023-05-26 10:41:26
Data ostatniej modyfikacji	2023-05-26 10:41:26

Czy miejsce realizacji projektu zostało przeznaczone na sprzedaż lub jest objęte którymkolwiek z etapów procedury przygotowania do zbycia?

W przypadku pozytywnej odpowiedzi proszę o przedstawienie szczegółów.

- Tak
 Nie
 Nie dotyczy

Uwagi

Czy miejsce realizacji projektu jest terenem inwestycyjnym lub stanowi dla Gminy rezerwę na inny (określony) cel inwestycyjny?

W przypadku pozytywnej odpowiedzi proszę o przedstawienie szczegółów.

- Tak
 Nie
 Nie dotyczy

Uwagi

Czy możliwa jest realizacja projektu po wydzieleniu na ten cel części działki?

- Tak
 Nie
 Nie dotyczy

Uwagi

Czy z uwagi na powyższe informacje projekt może zostać skierowany do następnego etapu weryfikacji?

- Tak
 Nie

Uwagi

WYDZIAŁ MIESZKALNICTWA I REGULACJI STANÓW PRAWNYCH NIERUCHOMOŚCI

Osoba odpowiedzialna	Łukasz Trawka (lrawka@um.szczecin.pl)
Wydział	Wydział Mieszkalnictwa i Regulacji Stanów Prawnych Nieruchomości
Data utworzenia	2023-05-29 10:49:53
Data ostatniej modyfikacji	2023-05-29 10:49:53

Czy nieruchomość, na której ma być realizowany projekt jest obciążona na rzecz osób trzecich?

- Tak
 Nie
 Nie dotyczy

Uwagi

Czy nieruchomość, na której ma być realizowany projekt jest przeznaczona do obciążenia na rzecz osób trzecich (np. dzierżawa, użyczenie, użytkowanie, użytkowanie wieczyste itp.)?

- Tak
 Nie
 Nie dotyczy

Uwagi

Czy realizacja zadania może naruszać prawa osób trzecich, w tym prawa własności oraz roszczenia o zawarcie umowy przeniesienia własności lub oddania w użytkowanie wieczyste przyległej nieruchomości gruntowej lub jej części?

- Tak
 Nie
 Nie dotyczy

Uwagi

Jeśli właścicielem nieruchomości nie jest Gmina, czy przedstawiono właściwe oświadczenie właściciela o woli użyczenia nieruchomości, wraz z wskazaniem właściciela (np. trwałego zarządcy)?

- Tak
 Nie
 Nie dotyczy

Uwagi

Jeśli projekt wymaga współpracy instytucjonalnej, czy przedstawiono właściwe oświadczenie o wyrażeniu zgody na realizację zadania podpisane przez osobę uprawnioną do reprezentacji danej instytucji?

- Tak
- Nie
- Nie dotyczy

Uwagi

Czy teren, na którym zaplanowano projekt jest terenem objętym którymkolwiek z etapów procedury sprzedaży lokalu i udziału w gruncie?

- Tak
- Nie
- Nie dotyczy

Uwagi

Czy z uwagi na powyższe informacje projekt może zostać skierowany do następnego etapu weryfikacji?

- Tak
- Nie

Uwagi
Działka posiada użytek "dr" i jest administrowana przez ZDTiM z którym należałoby uzgodnić projekt

Weryfikacja merytoryczna końcowa

Karta weryfikacji końcowej

Osoba odpowiedzialna	Jolanta Chwaluczyk (jchwal@zditm.szczecin.pl)
Wydział	Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego
Data utworzenia	2023-06-28 12:15:33
Data ostatniej modyfikacji	2023-08-31 13:25:40

Czy projekt jest zgodny z przepisami prawa, w obszarze, za jaki odpowiada jednostka?

- Tak
 Nie

Uwagi

Czy zakres projektu uwzględnia - o ile to jest możliwe - wymogi projektowania uniwersalnego lub racjonalnych usprawnień oraz inne wymagania w zakresie dostępności architektonicznej, cyfrowej i informacyjno- komunikacyjnej, o których mowa w szczególności w ustawie z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami?

- Tak
 Nie

Uwagi

Czy zakres projektu pozwala na realizację w 2024 roku? (Dotyczy wyłącznie zadań nieinfrastrukturalnych)

- Tak
 Nie
 Nie dotyczy

Uwagi

Czy realizacja inwestycji infrastrukturalnej (lub mieszanej) SBO może rozpocząć się w roku 2024? Przez rozpoczęcie realizacji inwestycji rozumie się podjęcie prac takich jak: uzgodnienia, prace projektowe, pozyskanie stosownych pozwoleń, zezwoleń, przeprowadzenie procedury wyboru wykonawcy i tym podobne. **(Dotyczy wyłącznie zadań infrastrukturalnych lub mieszanych)**

- Tak
 Nie
 Nie dotyczy

Uwagi

Czy projekt zakłada wykonanie jednego etapu inwestycji, która w kolejnych latach będzie wymagała wykonania kolejnych etapów, bez których mieszkańcy nie będą mogli w pełni korzystać z efektów realizacji projektu złożonego w ramach edycji SBO 2024?

- Tak
 Nie
 Nie dotyczy

Uwagi

Czy istnieją możliwości techniczne realizacji projektu?

- Tak
 Nie
 Nie dotyczy

Uwagi

Czy koszty projektu zostały prawidłowo oszacowane? Proszę wymienić brakujące koszty oraz podać łączny, szacunkowy koszt zadania - nawet jeśli zgadza się on z wyliczeniami autora. Proszę także zaktualizować wskazane przez autora koszty.

- Tak
 Nie
 Nie dotyczy

Uwagi

Czy urealniony w Urzędzie szacunkowy koszt projektu mieści się w kwotach przyznanych dla właściwego obszaru?

- Tak
 Nie
 Nie dotyczy

Uwagi

Lp.	Składowa kosztów	Koszt brutto
1.	koszt wyświetlaczy z zasilaniem prądem 4 szt	200000
2.	oznakowanie zadania SBO	1500
	Łączny szacunkowy koszt realizacji projektu:	201500

Czy w przypadku ujęcia projektu w kategorii Zielonego SBO, ujęte w kosztach elementy projektu nie związane z kryteriami środowiskowymi przekraczają 30% wartości całego projektu? **(Dotyczy wyłącznie projektów Zielonego SBO)**

W przypadku pozytywnej odpowiedzi proszę o przedstawienie szczegółów.

- Tak
- Nie
- Nie dotyczy

Uwagi

Czy zrealizowany projekt będzie generował koszty w kolejnych latach? Proszę je oszacować.

- Tak
- Nie
- Nie dotyczy

Uwagi

Lp.	Składowa kosztów	Koszt brutto
1.		
	Łączny szacunkowe przyszłe koszta projektu:	0

Czy po zrealizowaniu projektu koszty jego funkcjonowania i utrzymania będą niewspółmiernie wysokie w stosunku do kosztorysowej wartości projektu?

- Tak
- Nie
- Nie dotyczy

Uwagi

Czy w związku z powyższym, realizacja zadania spełnia wymóg gospodarności?

- Tak
- Nie
- Nie dotyczy

Uwagi

Czy projekt spełnia wymogi ogólnodostępności i nieodpłatności?

- Tak
- Nie
- Nie dotyczy

Uwagi

Czy jednostka wiodąca dokonywała modyfikacji projektu w uzgodnieniu z autorem projektu?

- Tak
- Nie
- Nie dotyczy

Uwagi

Dodatkowe informacje mogące mieć znaczenie przy decyzji o dopuszczeniu projektu pod głosowanie mieszkańców Szczecina.

Negatywnie z uwagi na budowaną obecnie sygnalizację na skrzyżowaniu Wyzwolenia-Pl. Witosa Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 w sprawie szczegółowych warunków po ponownym przeanalizowaniu oraz zmianie lokalizacji nadal negatywnie: Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków umieszczania ich na drogach, odnosi się do urządzeń sygnalizacyjnych do wskazywania prędkości rzeczywistej, określając miejsca montażu głównie na drogach zamiejskich, czy też na początkowych odcinkach wjazdu do miejscowości. Miejsce montażu musi zapewniać odpowiednie pole widoczności wolne od jakichkolwiek przeszkód, wpływ ma zarówno przebieg drogi w planie, pochylenie podłużne, elementy wchodzące w pas drogowy, drzewa czy słupy oświetlenia ulicznego. W odniesieniu do al. Wyzwolenia mamy jeszcze przekrój składający się z dwóch jezdni z wydzielonym torowiskiem tramwajowym w pasie rozdziału. Ponadto, wytyczne rozporządzenia dotyczą wyświetlania prędkości tylko tych pojazdów, które przekraczają prędkość dopuszczalną. Wskazuje to właśnie na wprowadzanie takich rozwiązań na drogach zamiejskich, gdzie prędkości zgodnie z ustawą podnoszone są powyżej 50 km/h. Wskazać należy, iż funkcjonariusze Wydziału Ruchu Drogowego mogą w ramach codziennych czynności patrolowych kontrolować prędkość poruszających się pojazdów. Wobec zarejestrowanych wykroczeń możliwe jest wyciągnięcie konsekwencji karnych. Takiej funkcji nie dają natomiast wyświetlacze rzeczywistej prędkości. Miejsce wprowadzenia takiego urządzenia w obszarze miejskim, rozpatrywane powinno być wnikliwie pod wieloma względami, których szczegółowa analiza przeprowadzona byłaby dopiero na etapie opracowania dokumentacji projektowej, co w konsekwencji może nie dopuścić do realizacji i wprowadzenia takiego urządzenia w tej, czy innej lokalizacji. Edycja: 2023-07-13 Bazując na projektach zgłaszanych w edycjach SBO przykładowo w mieście Krakowie, ceny za punkt oscylowały za szt. 30 - 50 tys. zł. Natomiast nie sposób określić wprowadzenie i koszty takiego rozwiązania na drodze składającej się z więcej niż jednego pasa ruchu w jednym kierunku, co może generować koszty konstrukcji bramowej i zastosowanie urządzenia i wyświetlania dla każdego pasa ruchu z osobna. Istnieje duże ryzyko, że pomiary będą niemiarodajne a wpływ na nie będzie mieć zarówno ruchu na pasach sąsiednich, ruch poprzeczny, ruch tramwajów zagospodarowanie otoczenia drogi, latarnie, słupy trakcyjne, drzewa. Mając na uwadze powyższe uwarunkowania, Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków umieszczania ich na drogach, odnosi się do urządzeń sygnalizacyjnych do wskazywania prędkości rzeczywistej, określając miejsca montażu głównie na drogach zamiejskich, czy też na początkowych odcinkach wjazdu do miejscowości. Ponadto rozporządzenie wskazuje na wyświetlanie prędkości tylko tych pojazdów które przekraczają wartości dopuszczalne, co przy braku sprzężenia z możliwością wyciągnięcia konsekwencji karnych, zastosowanie takiego rozwiązania może odnieść skutek odmienny od oczekiwanego. Zaznaczyć należy również, iż ocena i stanowisko Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa na zgłaszane tego typu zadania SBO jest negatywne i pokrywa się z naszymi uwagami. technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków umieszczania ich na drogach, odnosi się do urządzeń sygnalizacyjnych do wskazywania prędkości rzeczywistej, określając miejsca montażu głównie na drogach zamiejskich, czy też na początkowych odcinkach wjazdu do miejscowości. Miejsce montażu musi zapewniać odpowiednie pole widoczności wolne od jakichkolwiek przeszkód, wpływ ma zarówno przebieg drogi w planie, pochylenie podłużne, elementy wchodzące w pas drogowy, drzewa czy słupy oświetlenia ulicznego. W odniesieniu do al. Wyzwolenia mamy jeszcze przekrój składający się z dwóch jezdni z wydzielonym torowiskiem tramwajowym w pasie rozdziału. Ponadto, wytyczne rozporządzenia dotyczą wyświetlania prędkości tylko tych pojazdów, które przekraczają prędkość dopuszczalną. Wskazuje to właśnie na wprowadzanie takich rozwiązań na drogach zamiejskich, gdzie prędkości zgodnie z ustawą podnoszone są powyżej 50 km/h. Wskazać należy, iż funkcjonariusze Wydziału Ruchu Drogowego mogą w ramach codziennych czynności patrolowych kontrolować prędkość poruszających się pojazdów. Wobec zarejestrowanych wykroczeń możliwe jest wyciągnięcie konsekwencji karnych. Takiej funkcji nie dają natomiast wyświetlacze rzeczywistej prędkości. Miejsce wprowadzenia takiego urządzenia w obszarze miejskim, rozpatrywane powinno być wnikliwie pod wieloma względami, których szczegółowa analiza przeprowadzona byłaby dopiero na etapie opracowania dokumentacji projektowej, co w konsekwencji może nie dopuścić do realizacji i wprowadzenia takiego urządzenia w tej, czy innej lokalizacji. Przedstawiony projekt opiniujemy negatywnie. Na skrzyżowaniu Wyzwolenia-Plac Witosa aktualnie budowana jest sygnalizacja świetlna Wyświetlacze prędkości rzeczywistej stosuje się w miejscach, w których obserwuje się rozwijanie przez kierujących prędkości większej, niż wynika to z przepisu ogólnego lub szczegółowego ograniczenia prędkości, i jest to zjawisko szczególnie niepożądane - np na początkowych odcinkach wjazdów do miejscowości położonych w ciągu drogi o dużym natężeniu ruchu./art 13.6 Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach/ ponadto Wyzwolenia posiada 2 pasy ruchu w jedną stronę i dwa w drugą a wyświetlacze prędkości możemy tylko na drodze o jednym pasie ruchu 1 wyświetlacz instalować. Tutaj wnioskodawca chce po 1 szt na drodze o 2ch pasach ruchu. ZDiTM nie dopuszcza zasilania solarnego, ponieważ jest problem z jego utrzymaniem szczególnie w pasie drogowym gdzie na powierzchni panelu zbiera się kurz, brud, który skutecznie uniemożliwia prawidłowe funkcjonowanie oraz konieczność montażu dodatkowych akumulatorów w celu zapewnienia funkcjonalności przez całą dobę Ponowna weryfikacja-podtrzymujemy negatywna opinie:opiniuje negatywnie lokalizacje dla wyświetlaczy prędkości rzeczywistej we wskazanych lokalizacjach. Zgodnie z Art. 26 ust. 1 prawo o ruchu drogowym „Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność, zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego znajdującego się na tym przejściu albo na nie wchodzącego i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na tym przejściu albo wchodzącemu na to przejście” Zgodnie z pkt. 13.6 Załącznika 4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach wyświetlacze prędkości rzeczywistej powinny podawać prędkości tylko tych pojazdów, które przekraczają prędkość dopuszczalną na danym odcinku drogi. Proponowane lokalizacje wyświetlaczy przed przejściami w naszej ocenie mogą odnieść przeciwny skutek do założonego. Poruszającym się z prawidłową prędkością kierującym, działającym w myśl zapisów ww. rozporządzenia wyświetlacze, nie będzie zakłócał uwagi ponieważ nie będzie wyświetlał żadnych informacji. Natomiast w przypadku kierujących przekraczających dozwoloną prędkość, wyświetli komunikat i skutecznie odwróci jego uwagę od sytuacji na przejściu dla pieszych. Większa prędkość pojazdu w połączeniu z rozproszeniem uwagi kierującego, znacznie skraca czas potrzebny na ocenę sytuacji i reakcję w sytuacjach nagłych (np. wtargnięcie pieszego na jezdnię). Dopuszczenie przez zarządzającego ruchem czy zarządcę drogi tego typu rozwiązań oraz udowodnienie związku przyczynowo skutkowego w przypadku zdarzenia drogowego może mieć konsekwencje karne. W kwestii lokalizacji wyświetlacza na Al. Wyzwolenia informujemy, że trwają prace związane z budową skrzyżowania w obrębie Placu Witosa. Docelowo skrzyżowanie będzie posiadało sygnalizację świetlną, a odległość do najbliższego skrzyżowania (z ul Rayskiego i Malczewskiego) wyniesie ok 200 m. Sytuowanie wyświetlacza pomiędzy skrzyżowaniami kierowanymi sygnalizacją świetlną jest bezzasadne.

Czy w odniesieniu do powyższych informacji projekt jest możliwy do realizacji i może być skierowany pod głosowanie mieszkańców Szczecina?

Tak

Nie

Uwagi

Ocena warunków terenowych, zagospodarowanie najbliższego otoczenia, jak i zapisy rozporządzenia generują ryzyko braku możliwości realizacji zadania już na etapie przygotowywania dokumentacji projektowej. Obecnie budowana jest sygnalizacja świetlna na skrzyżowaniu Wyzwolenia/Plac Witosy.

Konsultacja w trakcie weryfikacji w jednostkach miejskich

Karta konsultacji

Osoba odpowiedzialna	Krzysztof Bujak (kbujak@um.szczecin.pl)
Wydział	Wydział Gospodarki Komunalnej
Data utworzenia	2023-07-04 11:47:55
Data ostatniej modyfikacji	2023-08-31 08:16:39

Istotne informacje mogące mieć wpływ na realizację inwestycji

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków umieszczania ich na drogach, odnosi się do urządzeń sygnalizacyjnych do wskazywania prędkości rzeczywistej, określając miejsca montażu głównie na drogach zamiejskich, czy też na początkowych odcinkach wjazdu do miejscowości. Miejsce montażu musi zapewniać odpowiednie pole widoczności wolne od jakichkolwiek przeszkód, wpływ ma zarówno przebieg drogi w planie, pochylenie podłużne, elementy wchodzące w pas drogowy, drzewa czy słupy oświetlenia ulicznego. W odniesieniu do al. Wyzwolenia mamy jeszcze przekrój składający się z dwóch jezdni z wydzielonym torowiskiem tramwajowym w pasie rozdziału. Ponadto, wytyczne rozporządzenia dotyczą wyświetlania prędkości tylko tych pojazdów, które przekraczają prędkość dopuszczalną. Wskazuje to właśnie na wprowadzanie takich rozwiązań na drogach zamiejskich, gdzie prędkości zgodnie z ustawą podnoszone są powyżej 50 km/h. Wskazać należy, iż funkcjonariusze Wydziału Ruchu Drogowego mogą w ramach codziennych czynności patrolowych kontrolować prędkość poruszających się pojazdów. Wobec zarejestrowanych wykroczeń możliwe jest wyciągnięcie konsekwencji karnych. Takiej funkcji nie dają natomiast wyświetlacze rzeczywistej prędkości. Miejsce wprowadzenia takiego urządzenia w obszarze miejskim, rozpatrywane powinno być wnikliwie pod wieloma względami, których szczegółowa analiza przeprowadzona byłaby dopiero na etapie opracowania dokumentacji projektowej, co w konsekwencji może nie dopuścić do realizacji i wprowadzenia takiego urządzenia w tej, czy innej lokalizacji. Edycja: 2023-07-13 Bazując na projektach zgłaszanych w edycjach SBO przykładowo w mieście Krakowie, ceny za punkt oscylowały za szt. 30 - 50 tys. zł. Natomiast nie sposób określić wprowadzenie i koszty takiego rozwiązania na drodze składającej się z więcej niż jednego pasa ruchu w jednym kierunku, co może generować koszty konstrukcji bramowej i zastosowanie urządzenia i wyświetlania dla każdego pasa ruchu z osobna. Istnieje duże ryzyko, że pomiary będą niemiernodajne a wpływ na nie będzie mieć zarówno ruch na pasach sąsiednich, ruch poprzeczny, ruch tramwajów zagospodarowanie otoczenia drogi, latarnie, słupy trakcyjne, drzewa. Mając na uwadze powyższe uwarunkowania, Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków umieszczania ich na drogach, odnosi się do urządzeń sygnalizacyjnych do wskazywania prędkości rzeczywistej, określając miejsca montażu głównie na drogach zamiejskich, czy też na początkowych odcinkach wjazdu do miejscowości. Ponadto rozporządzenie wskazuje na wyświetlanie prędkości tylko tych pojazdów które przekraczają wartości dopuszczalne, co przy braku sprzężenia z możliwością wyciągnięcia konsekwencji karnych, zastosowanie takiego rozwiązania może odnieść skutek odmienny od oczekiwanego. Zaznaczyć należy również, iż ocena i stanowisko Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa na zgłaszane tego typu zadania SBO jest negatywne i pokrywa się z naszymi uwagami. Edycja: 2023-08-31 Analiza proponowanych lokalizacji montażu urządzeń wyświetlających prędkość poruszających się pojazdów. I. Ul. Piotra Skargi przed przejściem dla pieszych - odcinek pomiędzy Lutniana - Janosika. Droga dwukierunkowa z wprowadzonym pasem ruchu rowerowego na kierunku do Jasnych Błoni. Droga w przedmiotowym miejscu posiada przebieg w łuku poziomym i pochyleniu podłużnym. Chodniki przyległe bezpośrednio do jezdni. Ruch pieszych skanalizowany na wyznaczone przejścia dla pieszych. Zagospodarowanie uliczne, występują latarnie oświetlenia ulicznego, drzewa, skrzyżowanie z ul. Lutnianą. II. Ul. Mickiewicza przed przejściem dla pieszych przy ul. Tarczyńskiego Przedmiotowy odcinek ulicy prowadzi ruch jednokierunkowy, występują dwa pasy ruchu. Droga w przebiegu na pochyleniu podłużnym. Chodniki oddzielone od jezdni pasem zielni lub stanowiskami postojowymi. Ruch pieszych skanalizowany na wyznaczone przejścia dla pieszych. Zagospodarowanie uliczne, występują latarnie oświetlenia ulicznego, szpaler drzew, skrzyżowanie z ul. Tarczyńskiego, odcinek dojazdowy do skrzyżowania z al. Bohaterów Warszawy z sygnalizacją świetlną. III. Al. Wyzwolenia w stronę Manhattanu, wysokość ul. Odzieżowej. Droga po przebudowie, przekrój dwujezdniowy, na jezdni w stronę Manhattanu występują dwa pasy ruchu, skrzyżowanie z ul. Odzieżową objęte sygnalizacją świetlną. W pasie rozdziału torowisko tramwajowe, które za skrzyżowaniem z ul. Odzieżową przechodzi w pas ruchu wydzielony dla tramwajów i autobusów. Po przebudowie ulica posiadać będzie dedykowaną infrastrukturę dla ruchu rowerowego Zagospodarowanie uliczne, słupy trakcyjne, słupy oświetlenia ulicznego i sygnalizacji świetlnej, ruch poprzeczny - wyjazd z ul. Odzieżowej. Ruch poprzeczny pieszych przy działającej sygnalizacji świetlnej. IV. Al. Wyzwolenia na wysokości nr 65 (w stronę pl. Rodła) Droga po przebudowie, przekrój dwujezdniowy, na jezdni w stronę pl. Rodła występują trzy pasy ruchu, skrzyżowanie w obszarze pl. Witosa objęte sygnalizacją świetlną, odcinek dojazdowy do skrzyżowania z ul. Rayskiego / ul. Malczewskiego, skrzyżowania objętego sygnalizacją świetlną. W pasie rozdziału torowisko tramwajowe. Po przebudowie ulica posiadać będzie dedykowaną infrastrukturę dla ruchu rowerowego. Zagospodarowanie uliczne, słupy trakcyjne, słupy oświetlenia ulicznego i sygnalizacji świetlnej, ruch poprzeczny - wyjazd z pl. Witosa. Ruch poprzeczny pieszych przy działającej sygnalizacji świetlnej. Wszystkie wymienione lokalizacje znajdują się w obszarze zabudowanym, w jego śródmiejskiej części. Zagospodarowanie pasa drogowego, ruch tramwajowy i autobusowy, ruch poprzeczny kołowy, ruch pieszy, sygnalizacje świetlne, słupy trakcyjne, drzewa itp. wszystkie te elementy jasno wskazują na zasady ruchu drogowego i jakie prędkości pojazdów są oczekiwane. Nie są to miejsca zgodnie z Rozporządzeniem do rozpatrywania tego typu urządzeń. Nieodpowiedzialne zachowanie kierujących przekraczających prędkości dopuszczalne powinno być kategorycznie związane z wyciągnięciem konsekwencji karnych. Brak takiego sprzężenia na ulicach obszaru miejskiego może doprowadzić do sytuacji odmiennych, stanowiąc jednocześnie zachętę dla nieodpowiedzialnych kierowców zweryfikowania możliwości przyspieszenia czy mocy ich pojazdów.

Czy z uwagi na powyższe informacje projekt może zostać skierowany do następnego etapu weryfikacji?

Tak

Nie

Uwagi
<p>Ocena warunków terenowych, zagospodarowanie najbliższego otoczenia, jak i zapisy rozporządzenia generują ryzyko braku możliwości realizacji zadania już na etapie przygotowywania dokumentacji projektowej. Edycja: 2023-08-31 Wstępna ocena wskazanych lokalizacji, ocena warunków terenowych, zagospodarowanie najbliższego otoczenia na podstawie przywołanego Rozporządzenia wskazuje na brak zasadności na lokalizację tego typu urządzeń w pasie drogowym ulic: al. Wyzwolenia, Mickiewicza, Piotra Skargi.</p>