

Rady Miasta Gdyni

Z dnia _____ 2012 roku

**W sprawie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w dzielnicach:
Chylonia, Cisowa, Pustki Cisowskie – Dęptowo.**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt.2 w związku z artykułem 30 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity Dz. U. z 2001 roku nr 142, poz. 1591 z późn. zm.) Rada Miasta Gdyni uchwala co następuje:

§1

Rada Miasta zobowiązuje Prezydenta Miasta do podjęcia działań mających na celu wykonanie w terminie do końca 2015 roku następujących inwestycji zwiększających bezpieczeństwo ruchu drogowego:

- a) instalacja sygnalizacji świetlnej na przejściu dla pieszych przez ulicę Chylońską w pobliżu skrzyżowania z ulicą Starogradzką;
- b) instalacja sygnalizacji świetlnej na przejściu dla pieszych przez ulicę Kartuską w pobliżu skrzyżowania z ulicą Raduńską;
- c) budowa progu zwalniającego bądź ekwiwalentnie skutecznego rozwiązania technicznie ograniczającego prędkość na ulicy Nowodworskiego;
- d) budowa instalacji dla fotoradaru w okolicy skrzyżowania ulicy Chylońskiej i Piaskowej;
- e) instalacja sygnalizacji świetlnej na przejściu dla pieszych przez ulicę Morską w okolicy przystanku ZKM Sibeliusa i skrzyżowania z ulicą Chylońską II, oraz budowa instalacji dla fotoradaru w rejonie przejścia;
- f) instalacja sygnalizacji świetlnej na przejściu dla pieszych przez ulicę Chabrową w okolicy Szkoły Podstawowej nr 16;
- g) budowa progu zwalniającego na ulicy Skarbka, w okolicy posesji nr 87;

§2

Poprzez działania wzmiankowane w §1 rozumie się w szczególności:

- a) przedstawienie radzie miasta w terminie do trzech miesięcy od podjęcia uchwały planu określającego ramy czasowe realizacji wymienionych w §1 inwestycji;
- b) proponowanie radzie miasta odpowiednich zapisów w projektach budżetów miasta na kolejne lata oraz – w razie konieczności – Wieloletniej Prognozy Finansowej, niezbędnych dla realizacji niniejszej uchwały;
- c) każdorazowe informowanie rady miasta o zaistnieniu okoliczności zagrażających terminowej realizacji uchwały;
- d) każdorazowe informowanie rady miasta, jeżeli wnoszone pod obrady rady miasta zmiany w przedkładanym przez prezydenta projekcie budżetu miasta i/lub Wieloletniej Prognozy Finansowej zagrażałyby wykonaniu uchwały

§3

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Proponowane przez wnioskodawców zmiany w organizacji ruchu mają na celu zwiększenie bezpieczeństwa pieszych jak i zmotoryzowanych uczestników ruchu drogowego, zmniejszenie liczby wypadków i zdarzeń niebezpiecznych. W miejscach wskazanych w uchwale regularnie dochodzi do sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, zdarzają się tam również wypadki, w tym ze skutkami śmiertelnymi.

Proponowane w uchwale rozwiązania były wielokrotnie postulowane przez rady dzielnic, policję, grupy mieszkańców i poszczególnych radnych miasta. Niestety jak dotąd bez skutku. Przyjęcie uchwały z konkretnie określonym horyzontem czasowym powinno zmienić ten stan rzeczy.

Jednocześnie przyjęta forma uchwały jak i względnie długi, czteroletni, okres jej realizacji pozwalają na harmonijne włączenie owej realizacji w politykę władz miasta i dostosowanie do aktualnej kondycji finansowej gminy jak i sytuacji na rynku usług niezbędnych do jej wykonania.

Szczegółowe uzasadnienie poszczególnych propozycji:

Ad. a) Długie, proste, odcinki ulicy Chyłońskiej zachęcają niektórych kierowców do rozwijania nadmiernej prędkości – a gęsta zabudowa i duża ilość instalacji w pasie drogi (takich jak słupy trakcyjne) ograniczają widoczność pieszych przygotowujących się do przekroczenia jezdni oraz pojazdów włączających się do ruchu. Zjawisko rozwijania nadmiernej prędkości nasiliło się po modernizacji pobliskiego skrzyżowania Chyłońska-Pucka (zwiększającej jego przepustowość). W okolicach przejścia dochodzi regularnie do kolizji, stłuczek a nawet poważnych wypadków. Dwoma najgłośniejszymi przypadkami ostatnich lat było śmiertelne potrącenie uczennicy szkoły podstawowej oraz uderzenie samochodu w przystanek komunikacji publicznej powodujący zranienie oczekujących tam osób w tym ciężkie zranienie kilkumiesięcznego niemowlaka.

Ad. b) Wzmiankowane przejście dla pieszych jest często wykorzystywane przez mieszkańców, m. in. jako droga dojścia do przystanku ZKM oraz kompleksu handlowo-usługowego. Samochody jadące ulicą Kartuską od strony Pustek Cisowskich mają ograniczoną widoczność z powodu zakrętu drogi, wzniesienia oraz zadrzewienia. Jednocześnie często rozwijają duże prędkości jadąc „z górki”. Na przejściu regularnie dochodzi do niebezpiecznych incydentów.

Ad. c) Utwardzenie nawierzchni ulic Nowodworskiego spowodowało, iż ulica ta stała się jedyną wygodną drogą dojazdową od ul. Hutniczej do stacji kolejowej Gdynia Chylonia. Długi prosty odcinek ulicy zachęca kierowców do rozwijania prędkości powodujących zagrożenie bezpieczeństwa pieszych (ulica nie ma chodnika) oraz zakłócanie spokoju mieszkańców.

Ad. d) Samochody włączające się do ruchu na ulicy Chyłońskiej z ulicy Piaskowej są słabo widoczne dla samochodu jadących ulicą Chyłońską. Długi prosty odcinek ulicy Chyłońskiej powoduje częste rozwijanie nadmiernych prędkości, nie zostawiających dość czasu na wyhamowanie po zauważeniu samochodu wyjeżdżającego z ulicy Piaskowej. Powoduje to regularne występowanie kolizji i wypadków (najtragiczniejszym w ostatnich latach był wypadek w którym zginęła trzyosobowa rodzina). Zamontowanie instalacji dla fotoradarów we wzmiankowanym miejscu było wnioskowane przez policję, jako jedna z czterech

priorytetowych lokalizacji na terenie miasta Gdyni.

Ad. e) Przejście stanowi drogę dojścia okolicznych mieszkańców do/z przystanku ZKM. W tym miejscu ulicy Morskiej samochody rozwijają często prędkości znacznie powyżej 100 km/h. Szczególnie niebezpieczne jest połączenie w stosunkowo bliskim sąsiedztwie dwóch przejść, z których jedno ma sygnalizację świetlną a drugie nie. Kierujący pojazdami widząc zielone światło na jednym z przejść rozwijają dużą prędkość i nie obserwują okolic drogi nie spodziewając się pieszych na ulicy – z kolei piesi na przejściu bez sygnalizacji podejmują próby przejścia przez ulicę (wobec braku światła czerwonego dla pieszych). W okolicy przejścia dochodzi do niebezpiecznych incydentów, w tym w roku 2011 potrącenia ze skutkiem śmiertelnym

Ad. f) Przejście dla pieszych przez ulicę Chabrową przy Szkole Podstawowej nr 16 służy zarówno uczniom szkoły jak i okolicznym mieszkańcom korzystającym z przystanku ZKM Wiklinowa w kierunku centrum miasta. Znajduje się jednocześnie na długim prostym odcinku ulicy Chabrowej, który skłania kierowców do rozwijania dużych prędkości. Widoczność sytuacji na przejściu ograniczona jest łagodnym wzniesieniem drogi, dodatkowo widoczność ograniczać może zatrzymujący się na ulicy pojazd komunikacji miejskiej (przystanek ZKM Wiklinowa w kierunku centrum pozbawiony jest zatoczki) – który to pojazd omijają rozpędzone samochody.

Ad. g) Długi prosty odcinek ul. Skarbka wykorzystywany jest przez niektórych kierowców do rozwijania nadmiernych prędkości, szczególnie groźnych na ulicy przebiegającej środkiem osiedla mieszkaniowego. Dodatkowych źródłem zagrożenia bezpieczeństwa i zakłócenia spokoju są motocykliści nagminnie przekraczający na ww. odcinku dozwoloną prędkość, również w godzinach nocnych.

Marin Heurich
Paweł Proch
Łukasz Cichosz
Włodzisław Król
Bogdan
Jacek

Opinia prawna

ws. treści obywatelskiego projektu uchwały ws. poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w dzielnicach Chylonia, Cisowa, Pustki Cisowskie – Demprowo

1. Dokonując analizy treści przedmiotowego projektu uchwały, należy stwierdzić, iż jego istotnym postanowieniem jest:

- a) zobowiązanie prezydenta do przeprowadzenia działań mających na celu przeprowadzenie do 2015 roku opisywanych w projekcie inwestycji (§1 projektu uchwały)

Projekt precyzuje, iż poprzez owe działania rozumieć należy w szczególności:

- b) przedstawienie radzie miasta planu realizacji inwestycji (§2 pkt. a projektu);
- c) proponowanie radzie miasta odpowiednich zapisów w projektach budżetów oraz, w razie konieczności, Wieloletniej Prognozy Finansowej (§2 pkt. b projektu);
- d) informowanie rady miasta o zagrożeniach dla realizacji inwestycji (§2 pkt. c projektu);
- e) informowanie rady miasta, jeżeli zmiany proponowane w projekcie budżetu i/lub Wieloletniej Prognozie Finansowej zagrażają realizacji inwestycji (§2 pkt. d projektu);

Ad. a) art. 18.2.2 ustawy o samorządzie gminnym daje radzie gminy prawo do stanowienia o kierunkach działania wójta (w przypadku Gdyni – radzie miasta prawo do stanowienia o kierunkach działania prezydenta miasta – tą terminologią będziemy się posługiwać w dalszej części niniejszej opinii). Przywoływany zapis projektu spełnia wymogi ustawowe wskazując na ogólny kierunek działania prezydenta – realizację określonych inwestycji – nie przesądzając natomiast o podejmowanych w tym celu krokach oraz ich szczegółowej kolejności i terminie podejmowania – pozostawiając owe operacyjne szczegóły wykonawcze w gestii prezydenta.

Ad. b), d) i e) uprawnienie rady miasta do otrzymywania od prezydenta sprawozdań i informacji o jego działaniach wynika z wielu przepisów m. in. ustawy o samorządzie gminnym czy statutu miasta Gdyni

Ad. c) art. 18.2.4 ustawy o samorządzie gminnym jak i przepisy ustawy o finansach publicznych (art. 226, 227, 228, 229, 243) jednoznacznie wskazują na radę miasta jako organ uprawniony do decydowania o kształcie budżetu miasta oraz Wieloletniej Prognozy Finansowej

2. Jako dodatkowe uzasadnienie przyjętego powyżej kierunku wykładni warto wspomnieć o zawartym w art. 18.1 ustawy o samorządzie gminnym generalnym domniemaniu kompetencji rady miasta. Zgodnie z brzmieniem przywołanego artykułu jedynym ograniczeniem owej generalnej kompetencji jest przewidziany ustawowo zakres kompetencji gminy jako jednostki samorządu terytorialnego, oraz przewidziane ustawowo przypisanie konkretnych kompetencji gminy innym jej organom niż rada. (por. np. uzasadnienie wyroku WSA w Bydgoszczy z dn. 10.11.2010 sygn. akt II SA/Bd 1200/10)

W świetle powyższego należy stwierdzić, że sprawy będące materiały projektu uchwały leżą w kompetencjach gminy, a jednocześnie nie zostały przypisane ustawowo innym niż rada organom gminy. Przeciwnie - zarówno kształtowanie budżetu i WPF jak prawo do uzyskiwania informacji i sprawozdań od prezydenta zostało wprost ustawowo przypisane właśnie radzie miasta.

3. Odnosząc się do ewentualnego zarzutu, iż projekt w proponowanym brzmieniu narusza kompetencje prezydenta jako ustawowo uprawnionego do operacyjnego zarządzania organizacją ruchu drogowego (ustawa prawo o ruchu drogowym w powiązaniu z art. 18.1 ustawy o samorządzie gminnym) należy stwierdzić iż byłaby to interpretacja nie mająca związku z treścią projektu.

Nie sposób w jakimkolwiek miejscu projektu znaleźć przepisów stanowiących operacyjne zarządzanie organizacją ruchu - nie ma tam jednoznacznie wskazanej lokalizacji inwestycji (sformułowania „na ulicy”, „na przejściu” „w okolicy” pozostawiają swobodę operacyjnej decyzji gdzie konkretnie „w okolicy” będzie umiejscowiony próg, czy też o ile metrów od przejścia dla pieszych stanie sygnalizator świetlny), rada miasta nie sugeruje również konkretnego wykonawcy inwestycji, nie wpływa na projekt, kosztorys, konkretny termin realizacji jak również inne operacyjne szczegóły takie jak chociażby fazowanie sygnalizacji świetlnej czy konstrukcja progu zwalniającego.

Mało tego - zgodnie z wnikliwą lekturą uchwały, nawet nie zrealizowanie opisanej w niej inwestycji w określonym horyzoncie czasowym nie niesie ze sobą żadnych sankcji wobec prezydenta a jedynie obowiązek dokładnego poinformowania rady miasta, a co za tym idzie - opinii publicznej - o przyczynach takiego stanu rzeczy. W istocie więc nawet uprawnienie decyzyjne odnośnie samej realizacji działania pozostaje w rzeczywistej gestii prezydenta (ew. politycznych kosztów nie zrealizowania inwestycji zgodnie z przyjętą uchwałą nie sposób kwalifikować na płaszczyźnie prawnej).

Ew. realizacja inwestycji przewidzianych w projekcie oczywiście wpłynie na organizację ruchu drogowego. Przypisanie takiej sytuacji do kategorii operacyjnego zarządzania ruchem drogowym byłoby wykładnią skrajnie rozszerzającą w odniesieniu do kompetencji prezydenta - w istocie wykładnią *contra legem*. Należy zwrócić uwagę, iż, przykładowo, przy takiej interpretacji niezgodne z prawem byłyby wszystkie budżety miasta Gdyni przyjmowane w ostatnich latach, gdyż w każdym z nich wskazywane były inwestycje drogowe skutkujące zmianami w organizacji ruchu.

Mając na uwadze powyższe należy stwierdzić, iż wypadku przyjęcia uchwały w brzmieniu proponowanym w projekcie byłaby ona zgodna z powszechnie obowiązującym prawem.

Stawomir Błaszak

RADCA PRAWNY
GD - 1609

Sz. P. Stanisław Szwabski
Przewodniczący Rady Miasta

Szanowny Panie Przewodniczący!

W załączeniu do niniejszego pisma składam na Pańskie ręce projekt uchwały ws. poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w dzielnicach Chylonia, Cisowa i Pustki Cisowskie-Demptowo. Projekt zgłaszany jest przez grupę radnych, do dalszego procedowania w trybie zwyczajnym przez Radę Miasta Gdyni.

*BRM
prosz. o wprowadzenie
do ptych 100 rej. RM
6.2.2012*

[Signature]

Z poważaniem

[Signature]
Marcin Horała
radny