

SOR.152.4.2018

Działdowo, dnia 19.11.2018 r.

**Pan
Wojciech Śliwa
ul. Tytusa Czyżewskiego 24
13-200 Działdowo**

**Zawiadomienie
o sposobie załatwienia petycji**

Działając na podstawie art. 10 ust. 1 i art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870), niniejszym zawiadamiam, że petycja w sprawie utworzenia przystanku autobusowego Działdowskiej Komunikacji Miejskiej na jednej z ulic na osiedlu Leśna III i IV, wniesiona 05.11.2018 r. adresowana imiennie do Burmistrza Miasta Działdowo, nie może być w najbliższym czasie załatwiona pozytywnie w rozumieniu Pana oczekiwań, jako osoby wnoszącej petycję. Decyzja o zmianie rozkładu, zmianie funkcjonowania linii zostanie podjęta po półrocznym funkcjonowaniu Działdowskiej Komunikacji Miejskiej.

Uzasadnienie

Na chwilę obecną został rozstrzygnięty przetarg nieograniczony na świadczenie usługi publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Gminę-Miasto Działdowo w latach 2018-2019, który nie uwzględniał ulic na osiedlu Leśna III i Leśna IV. Ulice wskazane w petycji nie zostały uwzględnione przy projektowaniu linii komunikacyjnej ze względu na brak miejsc w których była by możliwość usytuowania przystanków autobusowych. Przystanki należy projektować jako: zintegrowane z chodnikiem (wówczas nie należy oddzielać strefy peronowej od strefy ciągu pieszego barierami, ani żadnym innym wygrodeniem), wyspowe (wówczas należy dążyć, aby dojścia z chodników na perony były po obu ich końcach, a perony należy bezwzględnie oddzielić od jezdni tzw. Błotochronem). Wyklucza się wsiadanie pasażerów do pojazdów publicznego transportu zbiorowego z poziomu jezdni (za wyjątkiem tzw. przystanków „wiedeńskich”). Należy projektować możliwie szerokie platformy przystankowe, ich szerokość jest zależna od wielkości i natężenia potoków pasażerskich. Na wnioskowanych ulicach są zaparkowane pojazdy oraz liczne zjazdy z dróg publicznych na tereny prywatnych nieruchomości, a zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r., poz. 1990 ze zm.) zabrania się zatrzymania pojazdu w odległości mniejszej niż 15 m od słupka lub tablicy oznaczającej przystanek, a na przystanku z zatoką – na całej jej długości. Według Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124) zatokę autobusową, ze względu na bezpieczeństwo ruchu, należy usytuować:

- 1) na prostym w planie odcinku drogi lub na łuku;
- 2) za skrzyżowaniem;
- 3) na drodze jednojezdniowej z przesunięciem w kierunku ruchu względem zatoki dla kierunku przeciwnego;
- 4) na odcinku drogi o pochyleniu podłużnym nie większym niż:
 - a) 2,5% – na drogach klasy S i GP,
 - b) 4,0% – na drogach klasy G i drogach niższych klas.

Przy przebudowie albo remoncie drogi na terenie zabudowy dopuszcza się wyjątkowo inne usytuowanie zatoki autobusowej niż za skrzyżowaniem. Na dwupasmowej drodze dwukierunkowej klasy G, Z lub L, gdy przewiduje się zbiorową komunikację autobusową i natężenie miarodajne ruchu wynosi co najmniej 400 P/h, powinny być wykonane zatoki autobusowe. Przy przebudowie albo remoncie drogi dopuszcza się odstępstwo od wykonania zatoki, jeżeli jest zapewniona wymagana odległość widoczności na zatrzymanie. Można wykonać zatokę autobusową po wewnętrznej stronie łuku w planie, jeżeli na terenie zabudowy - jest zapewniona odległość widoczności na zatrzymanie. Można wykonać zatokę autobusową po zewnętrznej stronie łuku w planie lub za wierzchołkiem wypukłego łuku w przekroju podłużnym, jeżeli widoczność przed zatoką jest zapewniona na odległość co najmniej równą wymaganej odległości widoczności na zatrzymanie. Zatoka autobusowa na łuku w planie powinna być oddzielona od jezdni bocznym pasem dzielącym. Zatoka autobusowa powinna być wykonana, o parametrach nie mniejszych niż:

- 1) długość krawędzi zatrzymania - 20,0 m;
- 2) szerokość zatoki przy jezdni - 3,0 m;
- 3) szerokość zatoki - 3,5 m, jeżeli jest ona oddzielona od jezdni bocznym pasem dzielącym;
- 4) wyokrąglenie załomów krawędzi jezdni łukami o promieniu - 30,0 m;
- 5) szerokość peronu - 1,5 m;
- 6) pochylenie poprzeczne jezdni w zatoce 2,0%, skierowane do krawędzi jezdni drogi lub zgodnie z jej pochyleniem, w zależności od warunków odwodnienia. Skos wyjazdowy z drogi nie powinien być większy niż 1 : 8, a skos wjazdowy na drogę nie większy niż 1 : 4. Dopuszcza się na ulicach klasy G, Z, L i D inne parametry zatoki autobusowej dostosowane do wymiarów pojazdów, dla których jest ona przeznaczona. Urządzenie dla ochrony pieszych przed warunkami atmosferycznymi (wiata), powinno być oddzielne dla każdego kierunku ruchu i odsunięte od wewnętrznej krawędzi zatoki co najmniej o 1,5 m, a jeżeli zatoka nie jest wykonywana - nie mniej niż 2,5 m od krawędzi jezdni drogi. Urządzenie to nie może ograniczać widoczności na drodze i w obrębie skrzyżowania.

Przystanki autobusowe, tak jak inne elementy przestrzeni miejskiej, powinny spełniać wymogi związane z: dostępnością dla wszystkich użytkowników, funkcjonalnością, sprawnością,

integralnością, komfortem, bezpieczeństwem oraz ekonomicznością. Dostępność dla wszystkich użytkowników, w tym szczególnie dla osób niepełnosprawnych, w podeszłym wieku oraz dzieci w wieku szkolnym. Dotyczy to dróg dojścia do przystanku, warunków korzystania z niego i możliwością wsiadania i wysiadania z autobusów. Funkcjonalność, w rozumieniu dostosowania lokalizacji do celu podróży. Sprawność, w rozumieniu zapewnienia dobrych i bezpiecznych warunków podjazdu autobusów do krawędzi przystankowej, a także ruszenia z przystanku bez zbędnej straty czasu oraz dostosowania długości krawędzi przystankowej do częstotliwości i rodzaju taboru. Integralność, w rozumieniu organizacji przestrzeni wokół przystanku z uwzględnieniem pasażerów autobusów i samochodów, pieszych i rowerzystów. Organizacja przystanku powinna uwzględniać obecność tych grup użytkowników, ograniczać możliwe konflikty i straty czasu. W miarę możliwości rozwiązanie przystanku nie powinny też zaburzać przebiegu ciągów pieszych i rowerowych. Komfort, w rozumieniu wygody korzystania z przystanku m. in. jakość nawierzchni, czystość, możliwość zadaszenia, postawienia ławki. Bezpieczeństwo, w rozumieniu bezpieczeństwa komunikacyjnego (ilość zaparkowanych pojazdów na jezdni, lokalizacja przejść dla pieszych, możliwość bezpiecznego przejazdu pojazdu komunikacyjnego). Ekonomiczność, w rozumieniu uwzględnienia ograniczeń terenu, oszczędnego i racjonalnego gospodarowania dostępną przestrzenią oraz optymalizowania kosztów inwestycyjnych i eksploatacyjnych.

Z powyższego wynika, iż na większości ulic w Działdowskiej Komunikacji Miejskiej zastosowano przystanki bez zatoki autobusowej. Stworzenie przystanku bez zatoki autobusowej wymaga rozważenia możliwości omijania autobusów. Omijanie powinno być zakazane w przypadku, gdyby wiązało się to z przekroczeniem osi jezdni, ze względu na ograniczenia widoczności (wyjazd zza autobusu) oraz ze względu na bezpieczeństwo pieszych przechodzących przez jezdnię w rejonie przystanku.

Każda decyzja o zmianie rozkładu, zmianie funkcjonowania linii zostanie podjęta po uwzględnieniu wszystkich wniosków dotyczących zmiany rozkładu jazdy oraz zmiany linii. Pragnę także poinformować, że przy planowaniu rozkładu jazdy trzeba wziąć pod uwagę czas pracy kierowców, skomunikowanie 4 linii autobusowych na 2 pojazdy komunikacyjne. Wszelkie zmiany rozkładu jazdy muszą być zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 2018 r. poz. 202).

Otrzymują:

1. Adresat,
2. a/a.

BURMISTRZ
Grzegorz Mrowiński