

PROPOZYCJA PROJEKTU UCHWAŁY

UCHWAŁA NR.....

Rady Miasta Chełm

z dnia

**w sprawie petycji dotyczącej poprawy
bezpieczeństwa i rozwoju infrastruktury rowerowej.**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 oraz art. 18b ust. 1 i 3 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2020 r. poz. 713), w związku z art. 9 ust. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) oraz § 33h Statutu Miasta Chełm stanowiącego załącznik do uchwały Nr IX/90/03 Rady Miasta Chełm z dnia 30 czerwca 2003 r. w sprawie uchwalenia Statutu Miasta Chełm (Dz. Urz. Woj. Lubelskiego Nr 132, poz. 3012 z późn. zm.), po przedłożeniu projektu uchwały przez Komisję Skarg, Wniosków i Petycji Rady Miasta Chełm uchwała się, co następuje:

§ 1 . Rada Miasta Chełm po rozpatrzeniu petycji Pana Piotra Zaborskiego dotyczącej poprawy bezpieczeństwa i rozwoju infrastruktury rowerowej uznaje petycję za zasadną z przyczyn wskazanych w uzasadnieniu do uchwały, stanowiącym jej integralną część.

§ 2 . Wykonanie uchwały powierza się Przewodniczącemu Rady Miasta Chełm oraz Prezydentowi Miasta Chełm.

§ 3 . Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Załącznik
do uchwały Nr
Rady Miasta Chełm
z dnia

Petycja dotycząca poprawy bezpieczeństwa i rozwoju infrastruktury rowerowej przedłożył Radzie Miasta Chełm Pan Piotr Zaborski. Została ona skierowana przez Przewodniczącego Rady Miasta do rozpatrzenia przez Komisję Skarg, Wniosków i Petycji Rady Miasta Chełm.

Komisja na posiedzeniu w dniu 15 lipca 2020 r., po wszechstronnym wyjaśnieniu stanu faktycznego i prawnego oraz po zapoznaniu się ze stanowiskiem Prezydenta Miasta w tej sprawie stwierdziła, iż petycja zasługuje na uwzględnienie ponieważ podnoszone przez Pana Piotra Zaborskiego kwestie są jak najbardziej uzasadnione. Rada Miasta Chełm w pełni podziela stanowisko autora przedmiotowej petycji co do znaczenia bezpieczeństwa rowerzystów w ruchu drogowym. Należy podkreślić, iż wprowadzenie zmian w infrastrukturze drogowej, która wykonywana była w latach ubiegłych, z przyczyn obiektywnych nie może nastąpić w trybie pilnym, m.in. z powodu szeregu ograniczeń. Wszelkie zmiany w organizacji ruchu drogowego, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem wymagają zlecenia do opracowania projektów organizacji ruchu, uwzględniających wnioski wynikające z przeprowadzonych analiz organizacji i bezpieczeństwa ruchu. Prezydent Miasta, działając zgodnie z obowiązującymi przepisami, w tym ustawą z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych oraz ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych zobowiązany jest, po zabezpieczeniu środków finansowych na ten cel, do wyłaniania wykonawców projektów zmian w organizacji ruchu drogowego, każdorazowo w trybie konkurencyjnym. Kolejnym ograniczeniem w realizacji robót budowlanych, koniecznych do wykonania niezbędnej przebudowy, budowy lub rozbudowy, każdorazowo wymaga działania zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane, przez co rozumieć należy konieczność opracowania projektu – w zakresie niezbędnym do uzyskania pozwolenia na budowę lub dokonania zgłoszenia robót niewymagających pozwolenia na budowę. Budowa infrastruktury pasa drogowego o parametrach zgodnych z obowiązującymi przepisami, w tym rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny

odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, wymaga dostępności terenu oraz zgodności z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, która w wielu przypadkach uniemożliwiają wykonanie wielu składników dróg rowerowych lub całkowicie wykluczają ich budowę.

W kwestii rozwiązań projektowych dróg dla rowerów zaznaczyć należy, iż osobami uprawnionymi do opracowywania dokumentacji projektowych z zakresu infrastruktury rowerowej są projektanci i projektanci sprawdzający, pełniący samodzielne funkcje techniczne w budownictwie, w rozumieniu rozporządzenia Ministra Inwestycji i Rozwoju z dnia 29 kwietnia 2019 r. w sprawie przygotowania zawodowego do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, tj. posiadający niezbędne uprawnienia do projektowania w specjalności drogowej, których uzyskanie poprzedzone jest wieloletnią praktyką zawodową oraz egzaminem państwowym oraz działający z taką odpowiedzialnością zawodową, jaka jest przypisana inżynierowi – czyli zawodowi zaufania publicznego. Pozyskując opracowania projektowe, Urząd Miasta również zmuszony jest do działania w systemie zleconym, każdorazowo zgodnie z przepisami – Prawo zamówień publicznych.

Biorąc pod uwagę sprawę polityki rowerowej Miasta Chełm w szerszym aspekcie, istotnym wydaje się być także fakt, iż projektując i planując drogi rowerowe należy równoważyć interesy różnych uczestników ruchu – co w żadnym wypadku nie oznacza dyskryminacji jakiegokolwiek użytkownika przestrzeni publicznej. Ruch rowerowy na terenie miasta nie może być organizowany w sprzeczności z obowiązującymi zasadami organizacji przestrzeni publicznej, którymi są m.in.:

- 1) dopuszczenie ruchu rowerów w jezdni na zasadach ogólnych,
- 2) budowa wydzielonych dróg dla rowerów poza jezdnią.

Zaznaczyć jednak należy, iż żadna z powyższych zasad prowadzenia ruchu rowerowego nie jest „lepsza” od innych, ponieważ każda z nich jest odpowiednia dla innej sytuacji drogowej. Zastosowanie wyszczególnionych wyżej sposobów w nieodpowiednim kontekście może skutkować pogorszeniem bezpieczeństwa ruchu drogowego – choć dla wielu uczestników ruchu, separacja ruchu rowerowego intuicyjnie oznacza „bezpieczeństwo”, ponieważ poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego wcale nie musi zaistnieć po wybudowaniu dróg dla rowerów. Każdy z ww. sposobów jest też optymalny dla innej sytuacji i odpowiednio zastosowany nie tylko poprawia bezpieczeństwo, ale również wygodę użytkowników, a nawet przepustowość dróg i skrzyżowań. Wybór danego sposobu organizacji ruchu rowerowego zależy przede wszystkim od natężenia ruchu

samochodowego i prędkości miarodajnej samochodów. W dalszej kolejności należy brać pod uwagę także udział ruchu ciężkiego, popyt na miejsca parkingowe na danej drodze oraz liczbę punktów kolizji rowerzysta-samochód na głównych relacjach ruchu rowerowego. Dlatego też tak bardzo istotnym jest, aby podejmując działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu, każdą sytuację i każde rozwiązanie rozpatrywać indywidualnie.

Nawiązując do powyższych stwierdzeń, pomimo wskazanych powyżej ograniczeń władze miasta pozostają otwarte na sugestie składającego petycję, o czym świadczy chociażby gotowość do wspólnego dokonania przeglądu stanu dróg dla rowerów.

Dodatkowo, aby polityka promocji roweru na terenie miasta miała szanse powodzenia, zdaniem władz miasta powinna ona być koordynowana przez osobę odpowiadającą za całość spraw z nią związanych. W chwili obecnej występują trudności kadrowe w pozyskaniu pracowników do komórki merytorycznej również dlatego, aby możliwe było wznowienie zatrudnienia na tym stanowisku. Docelowo konieczne jest zatrudnienie osoby, która będzie odpowiadać m.in. za: współpracę z poszczególnymi wydziałami Urzędu Miasta oraz innymi instytucjami i organizacjami, wykonanie audytu rowerowego, planowanie inwestycji i przygotowanie corocznych budżetów, nadzór nad wykonaniem zadań oraz zbieranie i wykorzystanie informacji zwrotnej od użytkowników dróg rowerowych. Ze względu na przekrojowość zagadnienia, dobrze byłoby aby osoba ta odpowiadała za prowadzoną politykę rowerową miasta bezpośrednio Prezydenta Miasta Chełm, wdrażającego systemy transportowe miasta oraz inwestycje i utrzymanie dróg, a także organizowała pracę zespołu zadaniowego d/s transportu rowerowego i kreowała całokształt polityki rowerowej miasta.

Kwestie ruchu rowerowego nie są bagatelizowane przez miasto ponieważ zawarte zostały umowy na opracowanie dokumentacji projektowych, w których zlecono wykonanie projektu dróg (ścieżek) rowerowych w pasach drogowych ulic Wiercieńskiego, Bazyłany, Ogrodowej i Lubelskiej. Dodatkowo jest w trakcie opracowywania w partnerstwie z Gminą Chełm i innymi gminami folderu turystycznego, w którym znajdzie się także rozdział poświęcony turystyce rowerowej. W kolejnych publikacjach promocyjnych umieszczone zostaną informacje przeznaczone dla miłośników tej formy spędzania czasu wolnego. W chwili obecnej, w ramach Strategicznych Inwestycji Terytorialnych Miasta Chełm, realizowany jest projekt pn.: „Budowa niskoemisyjnego systemu transportu w Chełmskim Obszarze Funkcjonalnym”, który jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020, Oś Priorytetowa 5. Efektywność

energetyczna i gospodarka niskoemisyjna, Działanie 5.4 Transport niskoemisyjny. W ramach ww. projektu, na terenie Miasta Chełm, Gminy Kamień i Gminy Chełm budowane są m.in. ścieżki rowerowe wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Po zrealizowaniu niniejszego projektu, Miasto Chełm planuje ubiegać się o dofinansowanie ze środków UE na lata 2021-2027 kolejnego etapu modernizacji infrastruktury rowerowej, w tym w zależności od dostępności terenu: do budowy wydzielonych ścieżek rowerowych lub wyznaczania pasów dla rowerów. Jak wynika ze złożonych wyjaśnień Prezydent Miasta podtrzymuje swoje zaproszenie do współpracy przy przygotowaniu i wdrożeniu systemu roweru miejskiego ponieważ kluczową kwestią jest w tym przypadku praktyka i przygotowanie merytoryczne zespołu osób realizujących projekt.

W opraciu o w/w fakty Rada Miasta Chełm postanawia orzec jak w sentencji projektu uchwały i uwzględnić treść petycji.