

RO.0007.47.2020

**UCHWAŁA NR XXIV/232/2020
RADY MIEJSKIEJ W WOLBORZU**

z dnia 17 września 2020 r.

**w sprawie rozpatrzenia petycji dotyczącej zaniechania działań zmierzających
do zrealizowania inwestycji budowy ronda**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2020 r. poz. 713) oraz art. 9 ust. 2 i art. 10 ust. 1 oraz art. 13 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870)

**Rada Miejska w Wolborzu
uchwala, co następuje:**

- § 1. Nie uznaje się za zasadną petycję mieszkańców Wolborza z dnia 26 sierpnia 2020 r., dotyczącą zaniechania działań zmierzających do zrealizowania inwestycji budowy ronda na skrzyżowaniu z ulicami Modrzewskiego, Polną i Sportową.
- § 2. Uzasadnienie rozpatrzonej petycji stanowi załącznik do niniejszej uchwały.
- § 3. Wykonanie uchwały powierza się Przewodniczącemu Rady Miejskiej w Wolborzu.
- § 4. Uchwała podlega podaniu do publicznej wiadomości poprzez ogłoszenie w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Wolborzu.
- § 5. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady
Miejskiej w Wolborzu


Zbigniew Klewin

Uzasadnienie

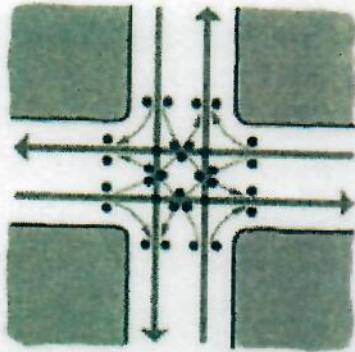
W dniu 26 sierpnia 2020 r. do Rady Miejskiej w Wolborzu została złożona przez Panią [REDAKOWANA] petycja podpisana przez 235 mieszkańców gminy Wolbórz dotycząca zaniechania działań zmierzających do zrealizowania inwestycji polegającej na budowie ronda (skrzyżowania o ruchu okrężnym) w miejscowości Wolbórz, stanowiącego połączenie ulic Modrzewskiego, Sportowej i Polnej, oraz wybudowaniu w tym miejscu skrzyżowania z sygnalizacją świetlną.

Analizą złożonej petycji zajęła się w dniu 11 września 2020 r. Komisja Skarg Wniosków i Petycji. Komisja szczegółowo analizowała podnoszone przez mieszkańców argumenty.

Opierając się o publikacje naukowe ustaliła, że skrzyżowanie o ruchu okrężnym (rondo) posiada niezaprzeczną argumentację w zakresie ich stosowania. Po pierwsze jest niewątpliwym elementem uspokojenia ruchu poprzez wymuszenie zwolnienia prędkości pojazdów dojeżdżających do skrzyżowania na wszystkich wlotach. Po drugie upłynnia ruch na wszystkich wlotach. W przypadku skrzyżowania czterowłotowego z sygnalizacją świetlną efekt spowolnienia i uspokojenia ruchu ogranicza się tylko i wyłącznie do „fazy czerwonej” na danym wlocie, bez wymuszania jakiegokolwiek ostrożności czy obniżenia prędkości pojazdów na wlotach z „fazą zieloną”.

Na zwykłych skrzyżowaniach można również zaobserwować stłuczki z powodu ignorowania przez kierowców światła żółtego i przyspieszony wjazd na skrzyżowanie, co jest sprzeczne z przepisami ruchu drogowego. Kolizje z tego powodu są na porządku dziennym na polskich drogach. Na rondzie problem ten jest wyeliminowany. Pojazd wjeżdżający na skrzyżowanie zawsze zwalnia i ustępuje pierwszeństwa użytkownikowi ruchu nadjeżdżającemu z lewej po tarczy ronda.

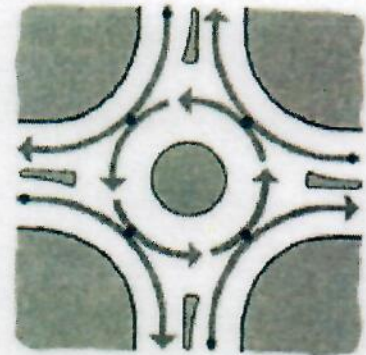
W przypadku skrzyżowania czterowłotowego zwykłego (z sygnalizacją świetlną lub bez) mamy do czynienia aż z 32 punktami kolizji. Rondo czterowłotowe definitywnie zmniejsza tą liczbę do 8.



Conventional intersection

32
1300-1500
up to 55mph
up to 90°

Vehicle conflict points (*)
Lane capacity per hour
Operating speed
Angle of collision



Roundabout intersection

8
1800
15-25mph
low/glancing

• punkty kolizji na skrzyżowaniu

Skrzyżowania o ruchu okrężnym mogą realizować wiele założeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego jednocześnie np. regulacji oraz uspokojenia ruchu drogowego. Pozwalają także na zwiększania płynności ruchu wraz z jednoczesną poprawą jego bezpieczeństwa.

Ronda zapewniają wyższy niż na innych typach skrzyżowań poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego. Uzyskuje się to m.in. poprzez:

- zredukowaną liczbę punktów kolizyjnych,
- małe prędkości przejazdu przez skrzyżowanie (15-30 km/h),
- mniejsze straty czasu przejazdu w porównaniu do klasycznych skrzyżowań,

Szacuje się, że ronda są w stanie obsłużyć od 2000 do 2500 pojazdów w ciągu godziny.

Ograniczenie prędkości ruchu na wszystkich wlotach ronda ma olbrzymi wpływ na poprawę bezpieczeństwa pieszych. Prędkość pojazdu na rondzie można przyjąć na poziomie 30km/h. Dla auta jadącego przez skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną prędkość ta może wynosić nawet maksymalną dla obszaru zabudowanego (50KM/H) a nawet ją znacznie i wielokrotnie przekroczyć. W przypadku potrącenia pieszego pojazdem jadącym z prędkością 30km/h ginie jedynie 5% pieszych, a przy 50km/h – 45%. Przy prędkości 65km/h ginie 85% pieszych.

Mając na uwadze podniesione wyżej argumenty Rada Miejska w Wolborzu postanawia jak w treści uchwały.