

Mieszkańcy Gronowa
południowej strony
ul. Gronowskiej

21. Pi IV w/w
- przy oszczędności + przekierowanie do M2D
Leszno, dnia 30 kwietnia 2019 r.
D. Huk (według kompetencji?)
15.05.2019

Petycja OR. A. 152.16.M **PETYCJA**

w sprawie realizacji inwestycji drogowych określonych w UCHWAŁACH RADY MIEJSKIEJ LESZNA:

- NR XX/321/2012 z dnia 20 września 2012 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie „Gronowa” w Lesznie
- NR IV/30/2018 z dnia 28 grudnia 2018 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ul. Św. Maksymiliana Kolumba i ul. Kolejowych w Lesznie

URZĄD MIASTA LESZNA - BIURO OBSŁUGI

PA	PO	P	BR	RP	S	F
AP	ED	RK	KW	AW	ORA	FB
GN	KIS	WPŁYNEŁO			ORI	FP
GK	CIT	09. MAJ. 2019			KP	FK-W
OS	PS				KO	FK-D
SO		GD	ABI	MKZ	SM	FK-E
ZP		OP	ZK	USC	BA	CR-Val
PR	MOPR	MZD	BSPP	BPW	BU	
					ON	

Ilość załączników 4.36/5/2019

URZĄD MIASTA LESZNA
Miejski Zarząd Dróg
ul. K. Karasia 15, 64-100 Leszno
tel./fax (65) 529 81 33
14.05.2019
- p.m.

Prezydent Miasta Leszna

Pan
Łukasz Borowiak

Szanowny Panie Prezydencie dziękujemy, że realizując inwestycje drogowe w Lesznie utwardzono niektóre odcinki dróg w rejonie Gronowa, co w pewnym stopniu polepszyło warunki dojazdu do naszych posesji.

Jednocześnie my wszyscy niżej podpisani kierując się zapisami w/w uchwał, zwracamy się z uprzejmą prośbą o dokonanie szczegółowej analizy dot. ruchu drogowego w południowej części Gronowa w celu zapewnienia mieszkańcom spokojnej i bezpiecznej egzystencji, a w szczególności dzieciom uczęszczającym do szkoły przy ul. Gronowskiej. W/g naszych pobieżnych obserwacji w godz. dziennych ul. Sadową przemierza się w ciągu 1-ej godziny ok. 150 - 200 pojazdów osobowych i 30 - 40 pojazdów towarowych.

Przyczyną wzmożonego ruchu pojazdów samochodowych w ostatnich kilku miesiącach ulicą Sadową, najprawdopodobniej jest oddanie do użytku drogi ekspresowej S5, do której prowadzi skrót dojazdowy z Osiecznej i Gostynia.

Wyrażamy zarazem pogląd, że nie do zaakceptowania przy realizacji inwestycji drogowych w sąsiedztwie naszych domostw, jest dotychczasowy brak przestrzegania zasad określonych prawem miejscowym, jakim jest plan zagospodarowania przestrzennego w rejonie „Gronowa” w Lesznie, oraz Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Spełnieniem naszych oczekiwań może być ustalenie „Strefy zamieszkania” w rejonie ulic Sadowej i Kresowej, począwszy od skrzyżowania Sadowa - Gronowska, kończąc na skrzyżowaniu Sadowa - Osiecka co oznaczono załączonej mapie poglądowej.

Jednocześnie nie uchylamy się od udziału w spotkaniu z władzami samorządowymi celu szczegółowego omówienia zgłoszonego problemu, oraz sposobu jego rozwiązania.

W załączeniu:

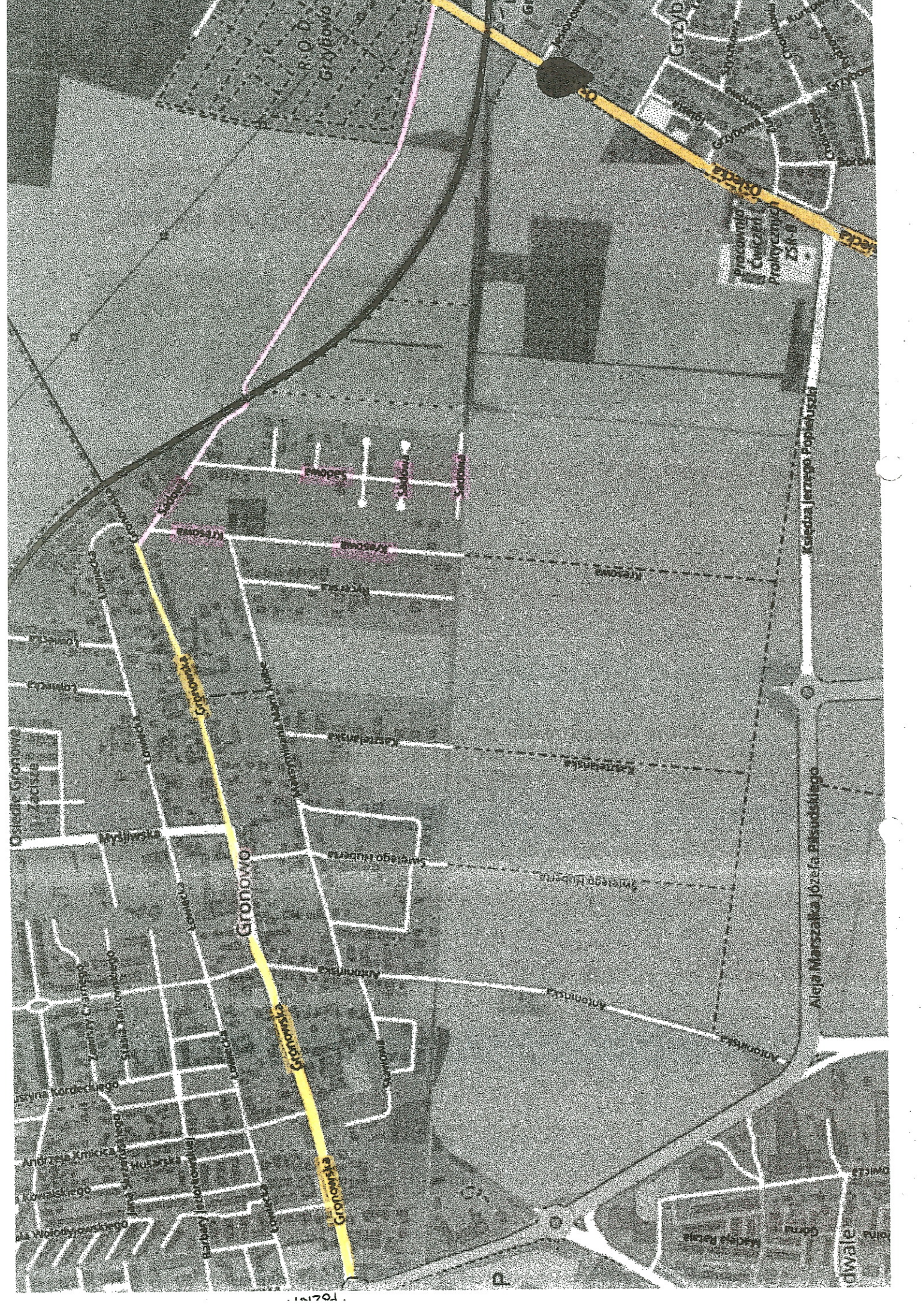
- Lista z podpisami
- Mapa poglądowa
- Informacje pomocnicze

Do wiadomości:

1/ Przewodniczący Rady Miejskiej Leszna.

URZĄD MIASTA LESZNA
Miejski Zarząd Dróg

Wpłynęło dnia 14.05.2019
Nr 416



R.O.D.
Grybówko

Pracownia
Ciepłej
Pralki
25-1-11

Kasza Jędrzeja Popieluszki

Ośrodek Gronowo
Zacisze

Aleja Marszałka Józefa Piłsudskiego

Gronowska

Gronowska

Gronowska

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Krysowska

Krysowska

Krysowska

Krysowska

Krysowska

Krysowska

Krysowska

Krysowska

Krysowska

Krysowska

Krysowska

Krysowska

Krysowska

Krysowska

Krysowska

Krysowska

Krysowska

Krysowska

Krysowska

Krysowska

Krysowska

Krysowska

Krysowska

Krysowska

Krysowska

Krysowska

Krysowska

Krysowska

Krysowska

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

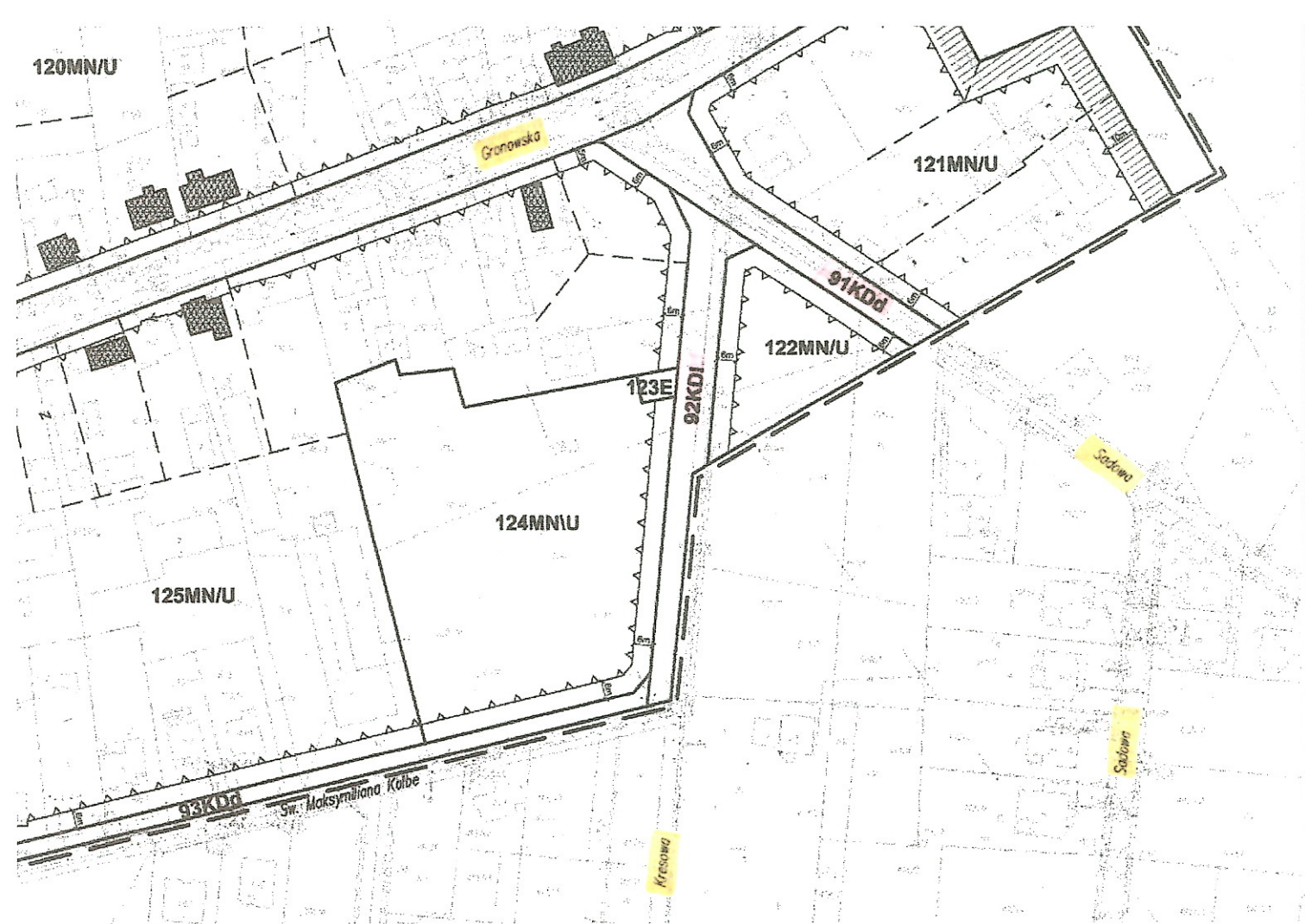
Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa

Sadowa



Rysunek planu – wycinek rysunku mpzp w rejonie „Gronowa” w Lesznie

Przeł

2U

3KD-D

ul. Sadowa

1MN/U

4ZP

7MN

2MN/U

ul. Kolbe

ZC

15KDW

12P/US

4KD-D

14KDW

2E

ul. Sadowa

3E

2ZP

KD-L

8MN

10KDW

3ZP

13KDW

MN

ul. Kresowa

9KDW

6MN

11KDW

5KD-D

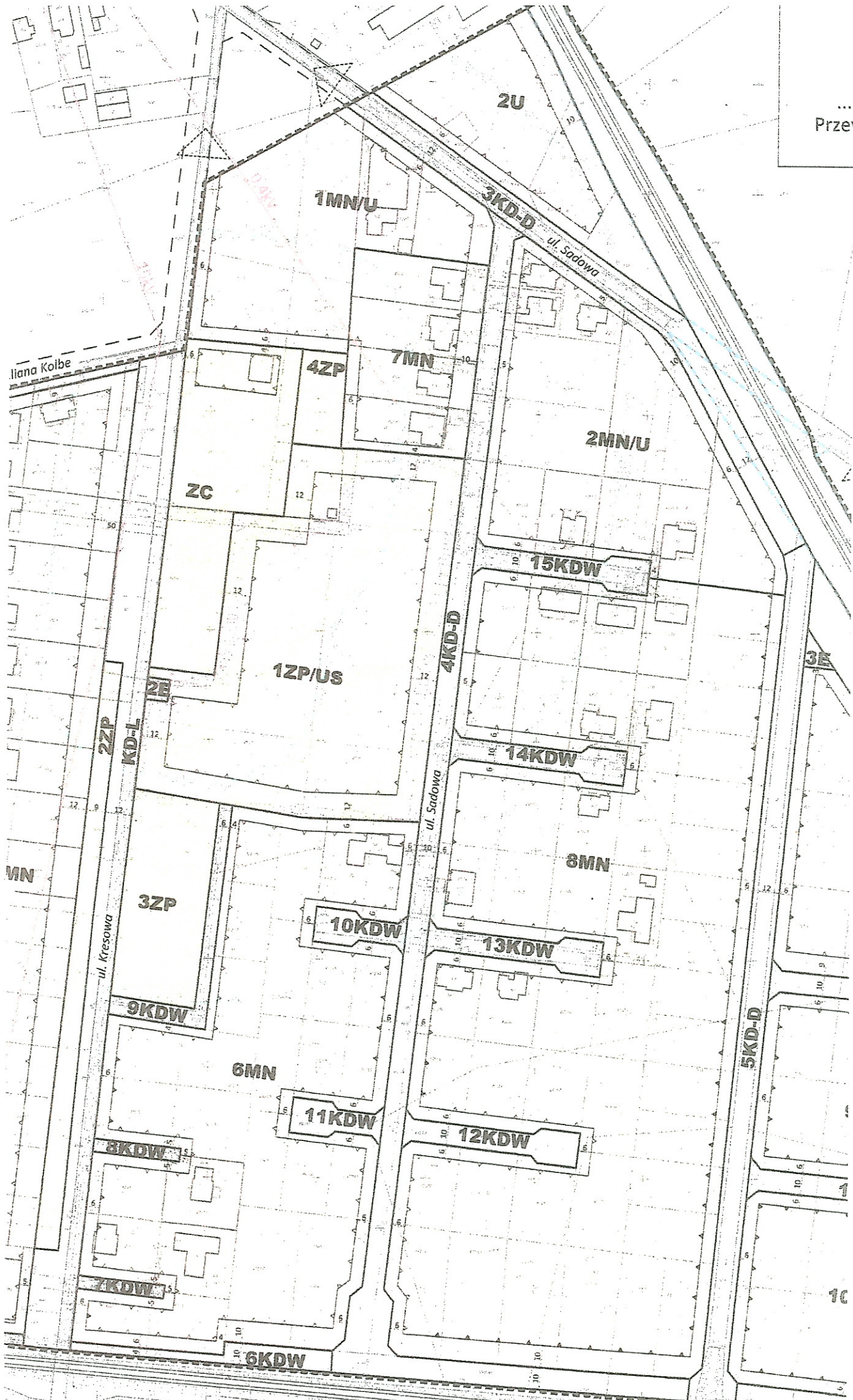
8KDW

12KDW

7KDW

6KDW

10



w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie „Gronowa” w Lesznie.

Rozstrzygnięcie o sposobie realizacji, zapisanych w planie, inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy oraz zasadach ich finansowania, zgodnie z przepisami o finansach publicznych

Zgodnie z art. 20 ustawy z dnia 27 marca 2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2012 r. poz. 647 tekst jednolity) Rada Miejska Leszna rozstrzyga o sposobie realizacji inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy oraz zasadach ich finansowania, zgodnie z przepisami o finansach publicznych.

§ 1

1. Inwestycje z zakresu infrastruktury technicznej, służące zaspokajaniu zbiorowych potrzeb mieszkańców, stanowią zgodnie z art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2001 r. Nr 142 poz. 1591 tekst jednolity ze zmianami) zadania własne gminy.

2. Wykaz terenów funkcjonalnych, w których zapisane zostały inwestycje z zakresu infrastruktury technicznej należące do zadań własnych gminy :

L.p.	Symbole terenów funkcjonalnych	Zapise w planie przeznaczenie terenu (opis inwestycji)
- 1 -	- 2 -	- 3 -
1.	1KDI	tereny dróg publicznych - lokalnych
2.	2KDI	tereny dróg publicznych - lokalnych
3.	3KDx	tereny publicznych ciągów pieszych
4.	4KDx	tereny publicznych ciągów pieszych
5.	5KDD	tereny dróg publicznych - dojazdowych
6.	6KDx	tereny publicznych ciągów pieszych
7.	7KDx	tereny publicznych ciągów pieszych
8.	8KDD	tereny dróg publicznych - dojazdowych
9.	9KDx	tereny publicznych ciągów pieszych
10.	10KDx	tereny publicznych ciągów pieszych
11.	11KDD	tereny dróg publicznych - dojazdowych
12.	12KDD	tereny dróg publicznych - dojazdowych
13.	14KDI	tereny dróg publicznych - lokalnych
14.	15KDD	tereny dróg publicznych - dojazdowych
15.	16KDD	tereny dróg publicznych - dojazdowych
16.	17KDD	tereny dróg publicznych - dojazdowych
17.	18KDI	tereny dróg publicznych - lokalnych
18.	19KDD	tereny dróg publicznych - dojazdowych

19.	23KDI	tereny dróg publicznych - lokalnych
20.	24KDd	tereny dróg publicznych - dojazdowych
21.	25KDd	tereny dróg publicznych - dojazdowych
22.	29K Dx	tereny publicznych ciągów pieszych
23.	38KDd	tereny dróg publicznych - dojazdowych
24.	41KDI	tereny dróg publicznych - lokalnych
25.	42KDd	tereny dróg publicznych - dojazdowych
26.	43KDd	tereny dróg publicznych - dojazdowych
27.	44KDd	tereny dróg publicznych - dojazdowych
28.	45KDd	tereny dróg publicznych - dojazdowych
29.	46KDd	tereny dróg publicznych - dojazdowych
30.	47KDI	tereny dróg publicznych - lokalnych
31.	51KDd	tereny dróg publicznych - dojazdowych
32.	52KDd	tereny dróg publicznych - dojazdowych
33.	53KDd	tereny dróg publicznych - dojazdowych
34.	54KDI	tereny dróg publicznych - lokalnych
35.	55KDd	tereny dróg publicznych - dojazdowych
36.	56KDd	tereny dróg publicznych - dojazdowych
37.	57KDd	tereny dróg publicznych - dojazdowych
38.	58KDI	tereny dróg publicznych - lokalnych
39.	59KDd	tereny dróg publicznych - dojazdowych
40.	61KDI	tereny dróg publicznych - lokalnych
41.	63KDd	tereny dróg publicznych - dojazdowych
42.	64KDd	tereny dróg publicznych - dojazdowych
43.	65KDd	tereny dróg publicznych - dojazdowych
44.	66KDI	tereny dróg publicznych - lokalnych
45.	67KDd	tereny dróg publicznych - dojazdowych
46.	68KDI	tereny dróg publicznych - lokalnych
47.	69KDI	tereny dróg publicznych - lokalnych
48.	70KDI	tereny dróg publicznych - lokalnych
49.	71KDd	tereny dróg publicznych - dojazdowych
50.	72KDd	tereny dróg publicznych - dojazdowych
51.	74KDI	tereny dróg publicznych - lokalnych
52.	76KDd	tereny dróg publicznych - dojazdowych
53.	77KDd	tereny dróg publicznych - dojazdowych
54.	78KDd	tereny dróg publicznych - dojazdowych
55.	79KDd	tereny dróg publicznych - dojazdowych
56.	80K Dx	tereny publicznych ciągów pieszych
57.	82KDd	tereny dróg publicznych - dojazdowych
58.	83K Dx	tereny publicznych ciągów pieszych
59.	84KDd	tereny dróg publicznych - dojazdowych

60.	85KDd	tereny dróg publicznych - dojazdowych
61.	86KDI	tereny dróg publicznych - lokalnych
62.	87KDd	tereny dróg publicznych - dojazdowych
63.	88KDI	tereny dróg publicznych - lokalnych
64.	91KDd	tereny dróg publicznych - dojazdowych
65.	92KDI	tereny dróg publicznych - lokalnych
66.	93KDd	tereny dróg publicznych - dojazdowych
67.	94KDz	tereny dróg publicznych - zbiorczych
68.	95KDd	tereny dróg publicznych - dojazdowych

§ 2

Opis sposobu realizacji inwestycji wskazanych w § 1:

1. Realizacja inwestycji przebiegać będzie zgodnie z obowiązującymi przepisami, w tym między innymi ustawą Prawo budowlane, ustawą Prawo zamówień publicznych, ustawą o samorządzie gminnym, ustawą o gospodarce komunalnej i Prawem ochrony środowiska.

2. Sposób realizacji inwestycji określonych w § 1 może ulegać modyfikacji wraz z dokonującym się postępowaniem techniczno-technologicznym, zgodnie z zasadą stosowania najlepszej dostępnej techniki, o ile nie nastąpi naruszenie ustaleń planu.

3. Realizacja i finansowanie w zakresie infrastruktury technicznej inwestycji nie wyszczególnionych w § 1, jest przedmiotem umowy zainteresowanych stron.

§ 3

Finansowanie inwestycji w zakresie infrastruktury technicznej, ujętych w niniejszym planie, które należą do zadań własnych gminy, podlega przepisom ustawy z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2009 r. Nr 157 poz. 1240 ze zmianami), przy czym:

- 1) wydatki majątkowe gminy określa Rada Miejska p.n.: „Wieloletni Plan Inwestycyjny”,
- 2) wydatki inwestycyjne finansowane z budżetu miasta ustala się w uchwale budżetowej,
- 3) inwestycje, których okres realizacji przekracza jeden rok budżetowy ujmowane są w wykazie stanowiącym załącznik do uchwały budżetowej, zwanym „Wieloletnie programy inwestycyjne”.

§ 4

Inwestycje w zakresie przesyłania i dystrybucji paliw gazowych, energii elektrycznej lub ciepła realizowane będą w sposób określony w art. 7 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne (Dz. U. z 2006 r. Nr 89 poz. 625 tekst jednolity ze zmianami).

Przewodniczący Rady
Miejskiej Leszna

Tadeusz Pawlaczyk



Droga klasy D – droga dojazdowa – najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez *Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie* (Dz.U. z 1999 r. nr 43, poz. 430). Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy. Wymagania te uzależnione są od prędkości projektowej dla danej drogi. Dla klasy D dopuszcza się jedną prędkość projektową na terenie zabudowanym: 30 km/h oraz dwie prędkości projektowe poza terenem zabudowanym: 30 i 40 km/h. Drogi klasy D mogą należeć do kategorii dróg gminnych.

Wymagania techniczno-użytkowe dla drogi klasy D w zależności od prędkości projektowej

	Prędkość projektowa [km/h]	30	40
Najmniejsza szerokość drogi			
w liniach rozgraniczających [m]	jednojezdniowej 2 pasy ruchu	10	10
Najmniejsza szerokość drogi			
w liniach rozgraniczających poza terenem zabudowy [m]	jednojezdniowej 2 pasy ruchu	15	15
Szerokość pasa ruchu [m]			
	na terenie zabudowy	2,25 – 2,5	nie dopuszcza się
	poza terenem zabudowy	2,5 – 2,75	2,5 – 2,75
Szerokość pobocza gruntowego [m]			
		0,75	0,75
Minimalna odległość chodnika od krawędzi jezdni [m]			
		bezpośrednio przy krawędzi	
Minimalna wysokość skrajni drogi [m]			
		4,5	4,5

Bibliografia

- *Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie* (Dz.U. z 1999 r. nr 43, poz. 430, z późn. zm.).



Droga klasy L – droga lokalna – jedna z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez *Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie* (Dz.U. z 1999 r. nr 43, poz. 430).

Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy. Wymagania te uzależnione są od prędkości projektowej dla danej drogi. Dla klasy L dopuszcza się dwie prędkości projektowe na terenie zabudowanym: 30 i 40 km/h oraz dwie prędkości projektowe poza terenem zabudowanym: 40 i 50 km/h. Drogi klasy L mogą należeć do kategorii dróg powiatowych (wyjątkowo) lub dróg gminnych.

Wymagania techniczno-użytkowe dla drogi klasy L w zależności od prędkości projektowej

Prędkość projektowa [km/h]		30	40	50
Najmniejsza szerokość drogi				
w liniach rozgraniczających [m]	jednojezdniowej 2 pasy ruchu	12	12	12
Najmniejsza szerokość drogi				
w liniach rozgraniczających poza terenem zabudowy [m]	jednojezdniowej 2 pasy ruchu	15	15	15
Szerokość pasa ruchu [m]				
	na terenie zabudowy	2,75	2,75	2,75
	poza terenem zabudowy	2,75	2,75	2,75
2. Na drogach klas Z, L i D szerokość pasa ruchu może być zwiększona do maksymalnie 3,50 m, jeżeli taka potrzeba wynika z prognozowanej struktury rodzajowej lub ilościowej ruchu.				
4. W przypadku konieczności zastosowania rozwiązań uspokajających ruch na drogach klas G, Z, L i D na terenie zabudowy, szerokość pasa ruchu może być zmniejszona o 0,25 m względem wartości określonych w ust. 1.				
Szerokość pobocza gruntowego [m]		0,75	0,75	0,75
Minimalna odległość chodnika od krawędzi jezdni [m]		bezpośrednio przy krawędzi		
Minimalna wysokość skrajni drogi [m]		4,5	4,5	4,5

Bibliografia

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (*Dz.U. z 1999 r. nr 43, poz. 430, z późn. zm.*).

Strefa zamieszkania - bezpieczna strefa dla pieszych

Strefa zamieszkania powinna być spokojnym miejscem, azylem dla mieszkańców naszych osiedli.

Ustawa Prawo o ruchu drogowym definiuje „strefę zamieszkania” jako obszar obejmujący drogi publiczne lub inne drogi, na którym obowiązują szczególne zasady ruchu drogowego, a wjazdy i wyjazdy oznaczone są odpowiednimi znakami drogowymi.



„Strefa zamieszkania”, to także specjalny obszar nie tylko ze względu na obowiązujące normy prawne, ale także z uwagi na to, że ma on służyć przede wszystkim osobom tam zamieszkującym, wypoczywającym, uczęszczającym do szkół, robiących zakupy w sieciach sklepów, itp. Ma on również spowodować, aby bawiącym się na tym obszarze dzieciom zapewnić maksimum bezpieczeństwa.

Strefy takie wyznacza się przede wszystkim na dużych osiedlach mieszkaniowych, tzw. „blokowiskach”, ale także w rejonach osiedli domków jednorodzinnych, a nawet w centralnych częściach miejscowości. To ostatnie rozwiązanie ma skutkować spowolnieniem ruchu pojazdów i w maksymalny sposób zapewnić pieszym bezpieczeństwo w ruchu drogowym, w warunkach nasilonego ruchu pieszego.

Strefy zamieszkania to swoisty azyl dla pieszych i obszar, w którym pieszy powinien czuć się bezpieczny. Normy prawne dopuszczają jednak możliwość wjazdu pojazdów mechanicznych, na specjalnych zasadach.

(ZASADA NR 1.) W „strefie zamieszkania” pieszy może korzystać z całej szerokości drogi i ma pierwszeństwo przed pojazdami.

Warto w tym miejscu wspomnieć o obowiązujących, szczególnych zasadach ruchu drogowego dla kierujących pojazdami. Zdefiniowane w prawie drogowym pojęcia „drogi”, „przejścia dla pieszych” tracą swe znaczenie, bowiem pieszy korzysta z całej szerokości drogi, dlatego nie jest wymagana budowa chodników, natomiast wyznaczanie „przejeżdź dla pieszych” jest niecelowe, a wręcz nieprawidłowe i może w istotny sposób wpływać na niepożądane zachowania kierujących, nierespektujących pierwszeństwa pieszych w innych miejscach niż tylko przejścia dla pieszych. Błędne oznakowanie jest najczęściej wynikiem braku dostatecznej wiedzy ze strony zarządcy terenu, na którym wprowadzono „strefy zamieszkania”. Najczęściej drogowym administratorem tych obszarów są jednostki nie związane z zarządzaniem ruchem na drogach (np. wspólnoty mieszkaniowe), nie zawsze konsultujące w gronie specjalistów wprowadzaną organizację ruchu i sposób oznakowania dróg.

(ZASADA NR 2.)

Dla zapewnienia bezpieczeństwa pieszym, a kierującym możliwości należytej obserwacji odbywającego się ruchu pieszych i odpowiedniego reagowania w „strefie zamieszkania” **obowiązuje prędkość pojazdów ograniczona do 20 km/h.** Często w strefie stosuje się różne rozwiązania, wymuszające na kierowcach zdjęcie nogi z gazu i zachowanie bezpiecznej prędkości jazdy, takie jak progi zwalniające, szykany, czy też małe ronda. Jest to szczególnie ważne w okresie jesiennym i zimowym, kiedy wcześniej zapadający zmrok i warunki pogodowe znacznie utrudniają kierowcom uważną obserwację drogi.

Przyporządkowanie ruchu pieszym w strefie zamieszkania znosi obowiązek zapewnienia opieki pieszym do lat 7, co daje możliwość przebywania na drodze dziecka, nie do końca umiejącego rozpoznać zagrożenia i należycie reagować na zaistniałą sytuację w ruchu drogowym. Osobną i bardzo indywidualną sprawą jest decyzja rodziców pozwalających na samodzielne przebywanie dziecka w takich strefach.

(ZASADA NR 3.)

W strefach zamieszkania obowiązują również specjalne przepisy dot. parkowania pojazdów. Otóż **pozostawienie pojazdu na postoju jest możliwe tylko w wyznaczonych miejscach.** Bardzo często miejsca te są oznaczone znakiem drogowym D-18 (parking) z jednoczesnym wyznaczeniem sposobu ustawienia pojazdu względem krawędzi drogi lub zatoki postojowej, wyrażonych tabliczką T-30. Miejsca postojowe mogą być też wyznaczone oznakowaniem poziomym, znakami P-18 (stanowisko postojowe) lub P-19 (linia wyznaczająca pas postojowy). Większość z mieszkańców przyzwyczaiła się do parkowania nie tylko w miejscach wyznaczonych do tego celu, ale także w każdym miejscu nieobjętym zakazem postoju, jak najbliżej swojego domu, co w strefach zamieszkania jest niedopuszczalne.

(ZASADA NR 4.) Kierujący pojazdem wyjeżdżającym ze „strefy zamieszkania” zostanie o tym poinformowany przez znak drogowy D - 41, co jest jednoznaczne z koniecznością zachowania szczególnej ostrożności oraz ustąpienia pierwszeństwa wszystkim uczestnikom ruchu, jako włączający się do ruchu.

Popularyzowanie specyfiki ruchu odbywającego się w „strefie zamieszkania” z jednoczesnym przestrzeganiem określonych reguł przez jego uczestników w znakomity sposób może przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa i porządku, szczególnie przez kierujących pojazdami i sprawić, że te strefy staną się prawdziwymi azylami dla pieszych, niewykluczającymi korzystania z nich przez kierujących pojazdami. To od nas zależy, czy „strefę zamieszkania” będziemy jednoznacznie kojarzyć ze „strefą bezpieczeństwa”