

**UCHWAŁA NR LXXVII/2190/2018
RADY MIASTA STOLECZNEGO WARSZAWY
z dnia 8 listopada 2018 r.**

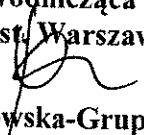
**w sprawie rozpatrzenia skargi Pana [REDAKCYJNA] na działanie Dyrektora Zarządu
Dróg Miejskich**

Na podstawie art. 229 pkt 3 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1257 oraz z 2018 r. poz. 149, 650, 1544 i 1629) uchwala się, co następuje:

§ 1. Uznaje się za bezzasadną skargę na działanie Dyrektora Zarządu Dróg Miejskich z przyczyn faktycznych i prawnych wskazanych w uzasadnieniu uchwały, stanowiącym jej integralną część.

§ 2. Zobowiązuje się Przewodniczącą Rady m.st. Warszawy do przesłania skarżącemu uchwały.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

**Przewodnicząca
Rady m.st. Warszawy**

Ewa Malinowska-Grupińska

UZASADNIENIE

UCHWAŁY NR LXXVII/2190/2018 RADY MIASTA STOLECZNEGO WARSZAWY z dnia 8 listopada 2018 r.

w sprawie rozpatrzenia skargi Pana [REDAKTOWANO] na działanie Dyrektora Zarządu Dróg Miejskich

W skardze z dnia 19 maja 2018 r., przekazanej do Rady m.st. Warszawy przy piśmie Prezydenta m.st. Warszawy z dnia 23 maja 2018 r., uzupełnionej pismem z dnia 25 maja 2018 r., skarżący podniósł zarzut naruszenia przepisów rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124, dalej jako: „rozporządzenie”), zapisów Standardów Projektowych i Wykonawczych Infrastruktury dla Piesznych w m.st. Warszawie (dalej jako: „Standardy”) oraz Wytycznych Projektowych i Wykonawczych Infrastruktury dla Piesznych w m.st. Warszawie (dalej jako: „Wytyczne”) (zał. 2 i 3 do Zarządzenia nr 1682/2017 Prezydenta m.st. Warszawy z 23 października 2017 r. w sprawie tworzenia na terenie miasta stołecznego Warszawy dostępnej przestrzeni, w tym infrastruktury dla pieszych ze szczególnym uwzględnieniem osób o ograniczonej mobilności i percepcji) oraz nierównego traktowania mieszkańców w procesie decyzyjnym podczas realizowania inwestycji - budowy parkingu na ul. Czerniakowskiej.

Z informacji uzyskanych przez Radę m.st. Warszawy wynika, że ww. inwestycja została zrealizowana z uwagi na liczne wnioski mieszkańców pobliskich nieruchomości oraz właścicieli lokali usługowych i handlowych mieszczących się przy ul. Czerniakowskiej [REDAKTOWANO]. Decyzja o wyznaczeniu miejsc postojowych na części utwardzonego placu w rejonie skrzyżowania ul. Czerniakowskiej i Hołówki została podjęta już w 2015 roku przez ówczesnego Zastępcę Prezydenta m.st. Warszawy Pana Jacka Wojciechowicza na spotkaniu z mieszkańcami ww. nieruchomości (przy udziale przedstawicieli Biura Drogownictwa i Komunikacji Urzędu m.st. Warszawy oraz Zarządu Dróg Miejskich).

Zrealizowana w maju br. zmiana związana jest z sytuacją parkingową i deficytem, jaki tam występuje. W nieruchomości nr [REDAKTOWANO] zlokalizowane są 222 lokale mieszkalne o łącznej powierzchni użytkowej 10264 m² oraz lokale usługowe o łącznej powierzchni 451,97 m². Na działce ewidencyjnej nr [REDAKTOWANO], gdzie zlokalizowany jest budynek nr [REDAKTOWANO] nie ma możliwości wyznaczenia żadnych miejsc postojowych. Jedyne miejsca w bezpośrednim sąsiedztwie zlokalizowane są na działce ewidencyjnej nr [REDAKTOWANO] (ok. 65 miejsc, z których korzystają częściowo również mieszkańcy nieruchomości Hołówki [REDAKTOWANO] oraz Podchorążych [REDAKTOWANO]). Uwzględniając przyjęte w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy wskaźniki parkingowe (tj. 1 miejsce / 1 mieszkanie oraz 15-25 miejsc/1000 m² pow. użytkowej handlu i usług) należy stwierdzić, że istniejące miejsca stanowią zaledwie ok. 28% potrzebnych miejsc. Powyższa realizacja docelowo pozostanie w obecnym kształcie w zakresie geometrii. Wymieniona zostanie na całej szerokości nawierzchnia (na chodniku, drodze manewrowej oraz na miejscach postojowych z uwzględnieniem obowiązujących standardów). Wykonane zostanie również odwodnienie oraz wyznaczone zostaną miejsca dla osób niepełnosprawnych.

Odnosząc się do zarzutu naruszenia dyspozycji § 53 ust. 1 rozporządzenia, określającej minimalną szerokość pasa zieleni, zapewniającej wystarczające warunki wegetacji, należy wskazać, iż wskazana szerokość równa minimum 3 m odnosi się do pasów zieleni, w których znajduje się rząd drzew, żywopłot lub pasmo krzewów. W rejonie inwestycji na odcinku 55 m

znajdują się tylko dwa drzewa, w związku z czym brak jest podstaw do uznania ich za rząd drzew i tym samym uznania zasadności zarzutu naruszenia ww. przepisów. Ponadto należy podkreślić, iż pomimo zawężenia pasa zieleni realizacja inwestycji nastąpiła z poszanowaniem istniejących drzew, a podczas prowadzonych prac systemy korzeniowe w żaden sposób nie zostały naruszone.

Odpowiadając na zarzut naruszenia zapisu § 116 ust. 2 rozporządzenia, dotyczącego szerokości jezdni manewrowej przy stanowiskach postojowych wskazuje się, iż w rozwiązaniu docelowym uwzględniono przebudowę konstrukcji chodnika na jezdnie i oddzielenie jej od chodnika krawężnikiem.

W odniesieniu do zarzutu naruszenia Standardów oraz Wytycznych przy przygotowywaniu i zatwierdzaniu projektu budowlanego i stałej organizacji ruchu, odpowiadając na zarzut naruszenia zapisów dotyczących ograniczania ruchu samochodowego (str. 7 Standardów) należy podkreślić, iż zapisy dotyczące ograniczania ruchu samochodowego odnoszą się głównie do centrum miasta oraz centralnych części dzielnic. Zgodnie ze standardami, przy realizacji projektów, należy w przypadku ulic pełniących funkcje lokalne (służące głównie mieszkańcom i użytkownikom budynków zlokalizowanych wzdłuż ulicy), położyć nacisk na zapewnienie dobrych warunków dla ruchu pieszego i rowerowego z uwzględnieniem społeczno-kulturowych funkcji ulicy, lokalnych wymagań (np. mieszkańców), lokalizację pasów zieleni oraz rozwiązanie parkowania z zachowaniem możliwie wysokich walorów estetycznych. Na powyższym odcinku przeważa zabudowa mieszkaniowa, co wiąże się ze znacznym zapotrzebowaniem na miejsca postojowe. Zlokalizowany w omawianym miejscu plac o szerokości 12 m przeznaczony wyłącznie dla pieszych nie miał uzasadnienia przy natężeniu ruchu pieszego, jaki tam występuje. Dla pieszych pozostawiono ciąg o szerokości 4 m, co zapewnia pełną swobodę ruchu pieszego.

Odnosząc zarzut naruszenia przepisów dotyczących unikania łączenia ruchu pieszego i rowerowego, za wyjątkiem specjalnie organizowanych stref pieszo-rowerowych i placów miejskich (str. 10 Standardów) należy wskazać, że ruch rowerowy na chodniku dopuszczony jest z uwagi na podniesioną dopuszczalną prędkość pojazdów na ul. Czerniakowskiej do 70 km/h. Zgodnie z art. 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.) korzystanie z chodnika w przedmiotowym miejscu przez kierującego rowerem jest dozwolone na zasadzie wyjątku, przy czym kierujący ten obowiązany jest jechać powoli, zachować szczególną ostrożność i ustępować miejsca pieszym. Po wschodniej stronie ul. Czerniakowskiej znajduje się droga dla rowerów, po której winien odbywać się główny ruch rowerowy. Pozostawione 4 m dla pieszych i ewentualnego ruchu rowerowego znacznie przewyższa wartość minimalną określoną przepisami.

Odnosząc zarzut naruszenia przepisów dotyczących segregowania ruchu pieszego od intensywnego ruchu rowerowego (str. 13 Standardów) należy wskazać, iż parkowanie w ww. miejscu zostało odseparowane od ruchu pieszego słupkami blokującymi U-12c, a pozostawiony chodnik ma szerokość min. 4 m, co zapewnia odpowiedni poziom swobody ruchu pieszego oraz bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu. Zmiana organizacji ruchu nie zakładała zmiany dotyczących rozwiązań pieszo-rowerowych. W rozwiązaniu docelowym tj. po realizacji trasy rowerowej po zachodniej stronie ul. Czerniakowskiej wprowadzona zostanie separacja ruchu pieszego i rowerowego.

Odnosząc zarzut naruszenia przepisów dotyczących schematu postępowania podczas modernizacji ciągów pieszych – eliminowania parkowania na chodniku lub częściowo na chodniku (str. 31 Standardów) – działaniami, jakie zostały podjęte, wyodrębniono z szerokiego placu część do postoju pojazdów odseparowaną od ruchu pieszego i ewentualnego

ruchu rowerowego. Parkowanie odbywa się na oddzielnej przestrzeni. W związku z powyższym realizacja nie stoi w sprzeczności ze wskazanym fragmentem Standardów.

Odnosnie zarzutu naruszenia przepisów dotyczących opisu działań w odniesieniu do pojęcia ulicy ponadlokalnej (str. 32 Standardów) należy wskazać, iż w rozumieniu Standardów, ulicami ponadlokalnymi są: „ulice wartościowe pod względem funkcjonalnym, usługowym, historycznym, łączniki pomiędzy istotnymi przestrzeniami publicznymi, ulice o wysokim znaczeniu w miejskim układzie komunikacji pieszej i rowerowej”. Ulicą ponadlokalną w tym znaczeniu nie jest ulica o ponadlokalnym znaczeniu w komunikacji indywidualnej.

Odnosnie zarzutu naruszenia przepisów dotyczących miejsc do parkowania na ulicach klasy GP (str. 20 Wytycznych) należy wskazać, że główne założenie dotyczące odseparowania parkowania od ruchu na jezdni głównej ulicy klasy GP zostało spełnione przy wykonanych pracach. Realizacja miejsc postojowych od strony jezdni głównej z pasem manewrowym nie byłaby możliwa w tym miejscu.

Odnosnie zarzutu naruszenia przepisów dotyczących segregacji ruchu pieszego i rowerowego (str. 23 Wytycznych) wytyczne w tym zakresie zostaną uwzględnione przy realizacji trasy rowerowej po zachodniej stronie ul. Czerniakowskiej. Trasa rowerowa powinna zostać poprowadzona w sposób zapewniający spełnienie zasady spójności infrastruktury rowerowej, w związku z czym wprowadzenie obecnie na odcinku ok. 55 m rozwiązań odbiegających od obowiązujących na pozostałych odcinkach nie ma uzasadnienia. Należy podkreślić, iż wyznaczone miejsca postojowe nie wykluczają realizacji w przyszłości trasy rowerowej, która mogłaby zostać poprowadzona przez jezdnię manewrową, zapewniając właściwą separację ruchu pieszego i rowerowego.

Odnosząc się do zarzutu nierównego traktowania w procesie decyzyjnym należy wskazać, iż od decyzji do realizacji minęły 3 lata. Rozwiązania były konsultowane z mieszkańcami, a w docelowej realizacji wyremontowany zostanie cały utwardzony plac łącznie z wykonaniem odwodnienia. W związku z powyższym brak jest podstaw do stwierdzenia, że ww. inwestycja miałaby faworyzować mieszkańców ul. Czerniakowskiej ■■■.

W związku z powyższymi wyjaśnieniami skargę w zakresie naruszenia przepisów rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, zapisów Standardów Projektowych i Wykonawczych Infrastruktury dla Pieszyc w m.st. Warszawie i Wytycznych Projektowych i Wykonawczych Infrastruktury dla Pieszyc w m.st. Warszawie oraz nierównego traktowania mieszkańców w procesie decyzyjnym podczas realizowania inwestycji - budowy parkingu na ul. Czerniakowskiej - uznano za bezzasadną.

Przewodnicząca
Rady m.st. Warszawy

Ewa Malinowska-Grupińska