



Prezydent Miasta Stołecznego Warszawy

pl. Bankowy 3/5, 00-950 Warszawa, tel. 22 443 10 01, faks 22 443 10 02
sekretariatprezydenta@um.warszawa.pl, um.warszawa.pl

KW-WI.1712.80.2023.AGE

Warszawa, 28.12.2023 v

Pan

Grzegorz Kuca

Burmistrz

Dzielnicy Białołęka m.st. Warszawy

Wystąpienie pokontrolne

Na podstawie § 22 ust. 10 regulaminu organizacyjnego Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy, stanowiącego załącznik do zarządzenia nr 312/2007 Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 4 kwietnia 2007 r. w sprawie nadania regulaminu organizacyjnego Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy (ze zm.) w związku z kontrolą przeprowadzoną przez Biuro Kontroli Urzędu m. st. Warszawy w Urzędzie Dzielnicy Białołęka m. st. Warszawy w okresie od 5 października 2023 r. do 25 października 2023 r., w zakresie wybranych zagadnień dotyczących organizacji ruchu w Dzielnicy Białołęka m. st. Warszawy, której wyniki zostały przedstawione w protokole kontroli podpisanym 2 listopada 2023 r., stosownie do § 39 ust. 1 i 2 zarządzenia nr 1837/2019 Prezydenta m.st. Warszawy z dnia 12 grudnia 2019 r. w sprawie zasad i trybu postępowania kontrolnego, przekazuję Panu niniejsze wystąpienie pokontrolne.

Celem kontroli była zasadność realizacji oraz prawidłowość wykonania progów zwalniających na ul. Sprawnej i ul. Kępa Tarchomińska w Dzielnicy Białołęka m. st. Warszawy. Biuro Kontroli pozytywnie ocenia działania Urzędu Dzielnicy Białołęka w zakresie zasadności montażu progów zwalniających. Stwierdzono jednakże uchybienia w zakresie zgodności wykonanych robót z Projektem Stałej Organizacji Ruchu.

Sprawy objęte zakresem kontroli w Urzędzie Dzielnicy przypisane były Wydziałowi Infrastruktury dla Dzielnicy Białołęka. Bezpośredni nadzór nad ww. Wydziałem sprawował Burmistrz Dzielnicy Białołęka m. st. Warszawy.¹

1. W zakresie zasadności budowy progów zwalniających Burmistrz Dzielnicy Białołęka przekazał, iż zdecydowano o ich wykonaniu na podstawie:

- wniosku radnego Dzielnicy Białołęka złożonego w imieniu mieszkańców, zawartego w interpelacji nr 843 z 6.11.2019 r.
- pisma Biura Polityki Mobilności i Transportu m. st. Warszawy z 25.05.2020 r. (znak: PM-IO. 7226. 799.2019.PRM)
- interpelacji radnej Dzielnicy Białołęka nr 2143 z 27.06.2022 r.

Radni Dzielnicy Białołęka w ww. interpelacjach wskazali, że zwiększony ruch samochodowy, rowerowy i pieszy oraz poruszające się z nadmierną prędkością pojazdy, powodują niebezpieczne zdarzenia także z udziałem dzieci. Zwracali się o poprawę bezpieczeństwa ruchu poprzez jego spowolnienie i montaż progów zwalniających.

Dyrektor Biura Polityki Mobilności i Transportu m. st. Warszawy w wystąpieniu do Burmistrza Dzielnicy zwrócił się o przyśpieszenie prac projektowych w zakresie budowy na ww. ulicach progów zwalniających. Dyrektor Biura wskazał, że na ulicach nie są chronieni uczestnicy ruchu (brak chodnika i oświetlenia) oraz wskazał na prognozowane w okresie letnim zwiększenie ruchu pieszego i rowerowego. Burmistrz Dzielnicy Białołęka w zakresie zasadności budowy progów zwalniających przekazał ponadto, iż „(...) Na odcinku, na którym wprowadziliśmy progi obie ulice nie posiadają chodnika, oświetlenia i odwodnienia oraz wymaganej przepisami szerokości jezdni, poboczy i prowadzą intensywny ruch pieszy i rowerowy (w szczególności w dni wolne od pracy i w godzinach popołudniowych) co ma negatywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu. (...) sprawa bezpieczeństwa pieszych została pogorszona z chwilą wprowadzenia zawężenia ul. Modlińskiej, związanego z realizacją budowy skrzyżowania z ul. Światowida, ciągiem ulic: Przyrzecze, Bukowska, Kępa Tarchomińska, Sprawna i dalej ulicami Tarchomina poszedł ruch tranzytowy, omijający zatory drogowe powstające na ul. Modlińskiej. Wprowadzenie progów wyeliminowało część pojazdów oraz spowolniło ruch.”

W zakresie wskazania dlaczego na odcinku ul. Sprawnej i ul. Kępa Tarchomińska, na którym wykonano progi zwalniające nie ma dotychczas możliwości budowy chodnika i oświetlenia, Burmistrz Dzielnicy Białołęka wyjaśnił: „Szerokość istniejącego pasa drogowego, w którym zamontowano progi zwalniające nie pozwala na realizację chodnika i oświetlenia ulicznego, których realizacja nie jest możliwa bez poszerzenia pasa drogowego. Powyższe wymaga wprowadzenia zadania budowy ul. Sprawnej i ul. Kępa Tarchomińska wraz z regulacją gruntów na rzecz Miasta do Wieloletniej Prognozy Finansowej (WPF) m.st. Warszawy i przyznania niezbędnych środków finansowych na jego realizację. Obecnie nie jest możliwe zobowiązanie się przez Dzielnicę, co do terminu wykonania przedmiotowego zadania.”

¹ Na podstawie zarządzenia nr 575/2022 Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy z dnia z 11 kwietnia 2022 r. w sprawie nadania wewnętrznego regulaminu organizacyjnego Urzędu Dzielnicy Białołęka Miasta Stołecznego Warszawy.

2. W pkt 8 załącznika nr 4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r.² zapisano, że progi zwalniające można stosować wyłącznie w tych miejscach i na tych odcinkach dróg, na których konieczne jest skuteczne ograniczenie prędkości ruchu pojazdów, jeśli inne metody nie mogą być stosowane lub ich skuteczność jest niewystarczająca. Burmistrz Dzielnicy Białołęka na pytanie czy podejmowano przed wybudowaniem progów zwalniających działania zmierzające do wykonania mniej uciążliwych dla kierowców i pieszych metod wymuszania ograniczania prędkości, np. czy ustawiono tam znaki ograniczające prędkość, przekazał:

„ Rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach określa, że progi zwalniające (U-16) można stosować wyłącznie w tych miejscach i na tych odcinkach dróg, na których konieczne jest skuteczne ograniczenie prędkości ruchu pojazdów, jeśli inne metody nie mogą być stosowane lub ich skuteczność jest niewystarczająca – załącznik nr 4, punkt 8 „Urządzenia do ograniczania prędkości pojazdów”. Omawiany przypadek ulic: Kępa Tarchomińska i Sprawna spełnia te kryteria. Ulice te nie posiadają chodników, oświetlenia i odwodnienia oraz wymaganych przepisami poboczy, prowadzą intensywny ruch pieszy i rowerowy (co jest szczególnie widoczne w dni wolne od pracy i w godzinach popołudniowych). Brak wymaganej, zapewniającej bezpieczne warunki ruchu infrastruktury drogowej, negatywnie oddziałuje na bezpieczeństwo poruszających się po jezdni niechronionych uczestników ruchu drogowego – pieszych. W naszej ocenie powyższa przesłanka (opisana w punkcie 8 ww. rozporządzenia) wymusiła potrzebę skutecznego ograniczenia prędkości ruchu pojazdów. W sytuacji braku możliwości przystąpienia do kompleksowej przebudowy ulic z zastosowaniem innych metod uspokojenia ruchu (np. esowanie toru jazdy, zawężenia przekroju jezdni, itd.), zastosowano rozwiązanie polegające na montażu progów zwalniających płytowych i ograniczeniu prędkości do 30 km/h. Wprowadzona organizacja ruchu spowolniła ruch pojazdów i wpłynęła na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na ww. ulicach, w szczególności na bezpieczeństwo niechronionych uczestników tego ruchu – pieszych i rowerzystów.”

3. Projekt stałej organizacji ruchu zakładający wprowadzenie progów zwalniających na odcinku ul. Sprawnej i ul. Kępa Tarchomińska sporządziło Biuro Projektów Drogowych Paweł Perkowski z siedzibą w Warszawie. Projekt został pozytywnie zaopiniowany w Urzędzie Dzielnicy Białołęka - opinia z 16.12.2021 r. (znak: UD-11-WIR.7221.631.2021.MKR) i został zatwierdzony z up. Prezydenta m. st. Warszawy przez p.o. Naczelnika Wydziału Organizacji Ruchu w Biurze Zarządzania Ruchem Drogowym Urzędu m. st. Warszawy w dniu 17.01.2022 r. (znak: ZR-OR.7221.1.71.2022). W ramach projektu przewidziano budowę progów zwalniających na długości około 800 metrów w ciągu obu ulic, w tym 5 progów na ul. Sprawnej i 4 progi na ul. Kępa Tarchomińska. Zaprojektowano zastosowanie liniowego progu zwalniającego płytowego U-16c o ograniczonej prędkości przejazdu

² Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach (Dz. U. 2019 poz. 2311 tj. ze. zm.)

25-30 km oraz oznakowania poziomego i pionowego - zgodnie z zał. 4 szczegółowych warunków technicznych dla znaków drogowych poziomych i warunków ich umieszczania na drogach.²

4. Budowę progów zwalniających powierzono wykonawcy firmie „FAL-BRUK” Sp. z o.o. Sp. k. z siedzibą w Warszawie, która wykonała roboty w ramach umowy z 1.08.2022 r. zawartej w zakresie bieżącego utrzymania i remontów dróg o nawierzchni asfaltowej na terenie Dzielnicy Białołęka (znak: BIA-IR-B/I/2/1/1/I/2/1/3/16/2022/871). Wykonawcę wybrano w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego w trybie podstawowym bez negocjacji na podstawie art. 275 pkt 1 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych. W umowie przewidziano rozliczenie robót objętych poszczególnymi protokołami wprowadzenia i odbioru, na podstawie faktycznego wykonania zakresu robót na podstawie kosztorysu powykonawczego.

Protokół wprowadzenia na roboty na ul. Sprawnej i ul. Kępa Tarchomińska sporządzono w dniu 2.11.2022 r. Zakres prac obejmował mechaniczne rozebranie nawierzchni asfaltowej, wykonanie nawierzchni z kostki brukowej betonowej o grubości 8 cm i oporników betonowych z terminem realizacji do 25.11.2022 r.

Według protokołu odbioru robót dokonanego 25.11.2022 r. oraz kosztorysu powykonawczego, na ul. Sprawnej ułożono nawierzchnię z kostki brukowej o powierzchni 96,40 m² oraz oporniki betonowe na długości 40,00 m - o łącznej wartości 21 014,79 zł. Na ul. Kępa Tarchomińska konieczne było wykonanie podbudowy, na której ułożono nawierzchnię z kostki brukowej o powierzchni 72,80 m² oraz oporniki betonowe na długości 32,00 m - o łącznej wartości 24 569,59 zł. Wartość łączna wykonanych robót na ul. Sprawnej i ul. Kępa Tarchomińska wyniosła kwotę brutto 45 584,38 zł. Podczas oględzin progów zwalniających dokonanych przez kontrolujących potwierdzono, iż łączna powierzchnia wykonanych progów wyniosła 169,20 m² i była zgodna z ww. obmiarem i protokołem odbioru robót.

Jak wynika z przekazanej dokumentacji i informacji Burmistrza Dzielnicy Białołęka, użyta do budowy betonowa kostka brukowa posiada deklarację właściwości użytkowych 01/00/91/20 dla zharmonizowanej normy: EN 1338:2003 oraz EN 1338:2003/AC:2006” (co odpowiada polskiej normie PN-EN 1338:2005).

Na odcinku ul. Sprawnej i ul. Kępa Tarchomińska wraz z poboczem zostało umieszczone oznakowanie pionowe i poziome, zgodnie z Projektem Stałej Organizacji Ruchu. Na planie sytuacyjnym stanowiącym załącznik do ww. projektu przewidziano na jezdni z obydwu stron każdego progu punktowe elementy odblaskowe, które nie zostały zamontowane. Burmistrz Dzielnicy Białołęka wyjaśnił, iż: „Montaż punktowych elementów odblaskowych (PEO) nastąpi po przeprowadzeniu remontu nawierzchni asfaltowej. Progi zwalniające zostały oznakowane w sposób czytelny za pomocą znaków pionowych i poziomych.”

5. Według pomiarów dokonanych przez pracowników Wydziału Infrastruktury dla Dzielnicy Białołęka, szerokość wybudowanych progów zwalniających wyniosła od 4,30 m do 4,93 m, co było zgodne z szerokością jezdni. Długości wykonanych progów w części najazdowej wynosiła 1 m, a w części wyniesionej progi posiadały wymiary przekraczające 2 m. Powyższe było zgodne z rys. 8.1.2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r.³, według którego liniowy próg

zwalniający płytowy U-16c o ograniczonej prędkości przejazdu 25-30 km/h, w części wyniesionej powinien posiadać długość powyżej 2 m, a w częściach najazdowych po 1 m.

Z pomiarów wysokości i nachylenia progów zwalniających, sporządzonych przez geodetę uprawnionego, wynika że części najazdowe progów posiadały nachylenie od 8 do 10 %.

Stwierdzono także w 8 przekrojach pomiarowych nachylenie większe, tj. w 6 przekrojach do 11 % i w 2 przekrojach do 12 % (co odpowiada wysokości od 11-12 cm). W pkt 8.1 załącznika nr 4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r.² wskazano, iż wysokość progów może wynosić maksymalnie 10 cm. W wyjaśnieniach w tym zakresie Burmistrz Dzielnicy Białołęka przekazał, że: „ Progi zostały zrealizowane na starej nawierzchni, która ma pozapadane krawędzie. Duży ruch tranzytowy przeważał o konieczności natychmiastowego zastosowania elementów spowolnienia ruchu. Realizując progi nie można było przełamywać ich nawierzchni żeby dostosować do starej pozapadanej jezdni. W bieżącym roku planujemy przystąpić do remontu nawierzchni asfaltowej co wpłynie na zniwelowanie różnicy wysokości. Nieznaczna różnica wysokości (wynikająca z przeprowadzonych pomiarów geodezyjnych) dla czterech progów + w pięciu przekrojach od strony najazdu i na dwóch progach na zjeździe nie stanowi istotnych zmian w założeniach konstrukcyjnych jak i funkcji progów zwalniających. Progi zostały zrealizowane w ramach robót budowlanych jako robota „ręczna”, zgodnie ze specyfikacją techniczną wykonania i odbioru robót (D-05.03.23 dla nawierzchni z kostki betonowej), dopuszczalna jest różnica pomiędzy rzędami wykonanej nawierzchni i rzędnymi projektowanymi ± 1 cm.”

6. Progi zwalniające zostały zamontowane m.in. w pobliżu kościoła, baru „Chata Traper” oraz przesłony przeciwfiltracyjnej wału przeciwpowodziowego. Stosownie do zapisów pkt 8.1 załącznika nr 4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r.² niedopuszczalne jest stosowanie progów zwalniających 25 m od najbliższej części wiaduktu lub innej konstrukcji nośnej. W zakresie wskazania czy zamontowane progi zwalniające mogą mieć negatywny wpływ na ww. obiekty Burmistrz Dzielnicy Białołęka wyjaśnił: „(...) Drogi są obiektami budowlanymi, które należy zaliczyć do pojęcia budowli (art. 3 pkt 1 i 3 Prawa budowlanego (ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity Dz. U. z 2023, poz. 682). Zaprojektowane i zbudowane w sposób spełniający wymagania nośności, tj. zdolność do przenoszenia obciążeń bez wywoływania nadmiernych odkształceń nawierzchni jezdni i podłoża gruntowego. Uznanie, że odległość 25 m jest obligatoryjna do stosowania w odniesieniu do każdej konstrukcji nośnej, doprowadziłaby do paradoksalnej sytuacji, w której na żadnej z dróg – będących konstrukcjami nośnymi, nie można by stosować progów zwalniających. Zgodnie ze stanowiskiem Zarządu Zieleni m.st. Warszawy, które zarządza przedmiotowym wałem przeciwpowodziowym, przesłona przeciwfiltracyjna wału nie stanowi jego konstrukcji nośnej. Natomiast sam wał to typowa budowla ziemna. Należy zwrócić uwagę, iż progi zwalniające w ul. Wał Zawadowski również funkcjonują w bliskim sąsiedztwie wału przeciwpowodziowego oraz technicznej linii kolejowej.”

Przedstawiając powyższe ustalenia i oceny zalecam:

1. Zamontowanie po przeprowadzeniu zaplanowanego remontu nawierzchni asfaltowej, punktowych elementów odblaskowych z obydwu stron każdego progu zwalniającego.
2. Doprowadzenie w trakcie planowanego remontu nawierzchni asfaltowej do zniwelowania różnic w wysokości progów zwalniających, wykazanych w pomiarach geodezyjnych, do stanu zgodnego z obowiązującymi przepisami.

Na podstawie § 22 ust. 10 regulaminu organizacyjnego oraz § 41 ust. 1 zarządzenia oczekuję od Pana w terminie nie dłuższym niż 30 dni od dnia doręczenia niniejszego wystąpienia pokontrolnego, informacji o sposobie realizacji zaleceń pokontrolnych i wykorzystaniu uwag zawartych w wystąpieniu pokontrolnym lub przyczynach braku realizacji zaleceń pokontrolnych lub niewykorzystaniu uwag bądź o innym sposobie usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości lub uchybień.

Jednocześnie, na podstawie 41. ust. 1 zarządzenia, zobowiązuje Pana Burmistrza do przekazania kopii ww. informacji Zastępcy Prezydenta m. st. Warszawy oraz Dyrektorowi Biura Infrastruktury.

z up. Prezydenta M. St. Warszawy

Michał Olszewski
Zastępca Prezydenta
Miasta Stołecznego Warszawy

Do wiadomości:

1. Pan Michał Olszewski - Zastępca Prezydenta m. st. Warszawy
2. Pan Robert Bański - Dyrektor Biura Infrastruktury m. st. Warszawy.