

**UCHWAŁA NR 699/XXII/2020  
RADY MIASTA LUBLIN**

z dnia 15 października 2020 r.

**w sprawie skargi na Dyrektora Zarządu Dróg i Mostów w zakresie niestosowania standardów rowerowych przy projektowaniu łącznika pomiędzy ulicą Bernardyńską i ulicą Wesołą**

Na podstawie art. 18b ust. 1 i 3 oraz art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2020 r. poz. 713 i 1378) w związku z art. 229 pkt 3 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020 r. poz. 256) oraz z § 84 ust. 4 i 5 Statutu Miasta Lublin stanowiącego załącznik do uchwały nr 609/XXVIII/2005 Rady Miasta Lublin z dnia 24 lutego 2005 r. (Dz. Urz. Województwa Lubelskiego z 2019 r. poz. 3791), po przedłożeniu projektu uchwały przez Komisję Skarg, Wniosków i Petycji - Rada Miasta Lublin uchwala, co następuje:

**§ 1.**

Uznaje się za niezasadną skargę Porozumienia Rowerowego - Towarzystwa dla Natury i Człowieka na Dyrektora Zarządu Dróg i Mostów w zakresie niestosowania standardów rowerowych przy projektowaniu łącznika pomiędzy ulicą Bernardyńską i ulicą Wesołą.

**§ 2.**

Uzasadnienie sposobu rozpatrzenia skargi stanowi załącznik do niniejszej uchwały.

**§ 3.**

Upoważnia się Przewodniczącego Rady Miasta Lublin do zawiadomienia wnoszącego skargę o sposobie jej załatwienia i przesłania kopii uchwały wraz z uzasadnieniem.

**§ 4.**

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady Miasta Lublin

**Jarosław Pakuła**

## UZASADNIENIE

### **uchwały w sprawie skargi Porozumienia Rowerowego - Towarzystwa dla Natury i Człowieka na Dyrektora Zarządu Dróg i Mostów w zakresie niestosowania standardów rowerowych przy projektowaniu łącznika pomiędzy ulicą Bernardyńską i ulicą Wesołą**

Dnia 25 czerwca 2020 r. wpłynęła do Rady Miasta Lublin skarga Porozumienia Rowerowego - Towarzystwa dla Natury i Człowieka na Dyrektora Zarządu Dróg i Mostów w zakresie niestosowania standardów rowerowych przy projektowaniu łącznika pomiędzy ulicą Bernardyńską i ulicą Wesołą. Dyrektorowi w skardze zarzucono, że projektując łącznik pomiędzy ulicą Bernardyńską i ulicą Wesołą, od strony ulicy Wesołej pochylenie niwelety zaprojektowano niezgodnie ze Standardami Rowerowymi, które określają, że *„Co 2 m różnicy wysokości należy projektować spocznik o długości minimum 5 m”*.

Po analizie skargi oraz zapoznaniu się ze stanowiskiem Prezydenta Miasta Lublin (pismo z dnia 14 lipca 2020 r., znak: KP-PS-1.1510.1.68.2020) stwierdzono, że wprowadzenie do stosowania „Standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej Miasta Lublin” nastąpiło na mocy zarządzenia nr 415/2010 Prezydenta Miasta Lublin z dnia 10 czerwca 2010 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania „Standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej Miasta Lublin”. Dla celów wdrażania standardów i dostosowania projektów inwestycyjnych miasta do zawartych w nich wymogów w sposób spójny z obowiązującym prawem, powołany został zespół opiniujący, w skład którego weszli także przedstawiciele Porozumienia Rowerowego. „Standardy techniczne dla infrastruktury rowerowej Miasta Lublin” - stanowiące załącznik do wymienionego zarządzenia Prezydenta Miasta Lublin - w części dotyczącej wymogów technicznych dla infrastruktury rowerowej w pkt 4.8 *„Pochylenie niwelety”* przewidują, iż *„główne trasy rowerowe muszą być planowane w taki sposób, aby unikać zróżnicowania wysokościowego i minimalizować spadki. Trasy rowerowe powinny być prowadzone drogami rowerowymi lub ruchu ogólnego o spadku nie przekraczającym 5 procent. W przypadku odcinków prowadzonych drogami publicznymi w jezdni w ruchu ogólnym lub na pasach rowerowych dopuszcza się spadek istniejącej drogi publicznej jednak tylko w przypadku tras innych niż główne. Dla tras głównych dopuszcza się spadek istniejącej drogi ogólnodostępnej większy niż 5 procent wyjątkowo dla kierunku w dół. W przypadku wydzielonych dróg rowerowych dopuszcza się spadek większy niż 5 procent tylko na spadkach lub przy różnicy poziomów nie większej niż 1,5 m. Nie powinien on przekraczać 15 procent. Nie dopuszcza się spadku przed przejazdami rowerowymi z pierwszeństwem lub sygnalizacją świetlną. Dla ruchu rowerowego pod górę należy tak projektować drogi, aby spadki były większe na dolnym odcinku i stopniowo się zmniejszały przy dojeździe do szczytu wzniesienia. Co 2 m różnicy wysokości należy projektować spocznik o długości minimum 5 m. Na podjazdach należy poszerzać drogę rowerową zgodnie z zapisami punktu 4.4.2”*.

W kwestii budowy drogi rowerowej pomiędzy ul. Bernardyńską a ul. Wesołą w Lublinie na działkach o nr ewid.: 1, 30/2, 30/3, 31/13 (obr. 34, ark. 5) stwierdzono, że inwestycja ta została zaprojektowana i wykonana zgodnie z obowiązującymi przepisami rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124), stanowiącej akt wykonawczy do ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2019 r. poz. 1186), a także na podstawie postanowienia Prezydenta Miasta Lublin z dnia 17 maja 2019 r., znak: MKZ-IN-1.4120.391.2019 w przedmiocie uzgodnienia projektu decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego dla inwestycji mającej polegać na budowie drogi

rowerowej pomiędzy ulicami Bernardyńską i Wesołą oraz na podstawie decyzji Prezydenta Miasta Lublin z dnia 12 grudnia 2019 r., znak AB-ID-11.6740.1.54.2019 zatwierdzającej projekt budowlany i udzielającej pozwolenia na budowę. Z racji zlokalizowania wymienionych wyżej działek w granicach zespołu urbanistycznego Starego Miasta i Śródmieścia Lublina wpisanego do rejestru zabytków, roboty w tym obszarze zostały poddane ochronie konserwatorskiej. Miejski Konserwator Zabytków w Lublinie w piśmie z dnia 25 kwietnia 2019 r., znak MZK-IN-1.4120.313 wydał na rzecz Zarządu Dróg i Mostów w Lublinie warunki do projektowania przedmiotowej ścieżki odnosząc się do jej lokalizacji, konfiguracji terenu i istniejącej zieleni na terenie jej przebiegu. Wymieniona inwestycja została wykonana przez Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie zgodnie z przepisami przytoczonego rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej jak i zgodnie ze sztuką budowlaną i w dniu 29 maja 2020 r. prace budowlane zostały zakończone. O powyższym Skarżący był informowany w piśmie Zarządu Dróg i Mostów w Lublinie z dnia 29 maja 2020 r., znak DP.0502.3.20.2020. Zaznaczyć należy, iż budowa przedmiotowej drogi odbyła się z uwzględnieniem obowiązujących w trakcie jej realizacji przepisów prawa: ustawy - Prawo budowlane, rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie jak również ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110) i z uwzględnieniem zmian, jakie w nich zaszły w okresie od dnia wejścia w życie zarządzenia nr 415/2010 Prezydenta Miasta Lublin. Podkreślić bowiem należy, iż obowiązujące w danym momencie przepisy prawa powszechnie obowiązującego mają pierwszeństwo w zastosowaniu przed aktem wewnętrznym, jakim jest zarządzenie prezydenta miasta. Na terenie Rzeczypospolitej Polskiej obowiązuje bowiem hierarchiczny system źródeł prawa. Zgodnie z przepisem art. 87 Konstytucji RP źródłami powszechnie obowiązującego prawa Rzeczypospolitej Polskiej są: Konstytucja, ustawy, ratyfikowane umowy międzynarodowe oraz rozporządzenia. Ponadto, źródłami powszechnie obowiązującego prawa Rzeczypospolitej Polskiej są na obszarze działania organów, które je ustanowiły, akty prawa miejscowego. Niezgodne zatem z Konstytucją jest stawianie przepisów mających charakter wykonawczy przed przepisami ustaw. Tym bardziej nie jest zgodne z Konstytucją RP stawianie aktów wewnętrznych przed przepisami ustaw i rozporządzeń. W tym miejscu należy podkreślić, iż we wprowadzeniu do „Standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej miasta Lublina”, wyraźnie zaznaczono, iż: *„Standardy nie zastępują obowiązujących przepisów ustaw i rozporządzeń, wymienionych w rozdziale 2 poniżej oraz omówionych w Załączniku nr 2. W sytuacji, kiedy norma prawna (ustawa lub rozporządzenie) jest sprzeczna (ostrzejsza) z zapisami niniejszych Standardów, ma ona oczywiście pierwszeństwo przed niniejszymi Standardami”*. Tymczasem standard powszechnie definiowany jako *„wspólnie ustalone kryterium, które określa powszechne, zwykle najbardziej pożądane cechy czegoś”*, czy też jako *„typowy i przeciętny model czegoś”* zmierza do osiągnięcia planowanego zamierzenia, nie ma jednak charakteru kategoriycznego i bezwarunkowego (jego zrealizowanie zależne jest od wystąpienia właściwych okoliczności). Mając na względzie powyższe, Dyrektor Zarządu Dróg i Mostów w Lublinie realizując inwestycję w zakresie drogi rowerowej pomiędzy ul. Bernardyńską a ul. Wesołą nie naruszył obowiązujących w tym zakresie przepisów prawa.

W świetle powyższego skargę uznaje się za niezasadną.