

**Rozstrzygnięcie Rady Miasta Poznania o sposobie rozpatrzenia uwag wniesionych
do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego
w rejonie ulicy Jasna Rola – część A w Poznaniu.**

Na podstawie art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym rozstrzyga się, co następuje:

§ 1

Uwagi wniesione przez PALATYN Zarządzanie Nieruchomościami Sp. z o.o.

1. **Treść uwagi:** Działając w imieniu właścicieli nieruchomości przy ul. Jasna Rola 34 w Poznaniu niniejszym zgłaszamy uwagi do projektu mpzp w rejonie ulicy Jasna Rola – część A w Poznaniu. W naszej opinii ww. projekt narusza prawo własności właścicieli ww. nieruchomości poprzez:

- 1) **Treść uwagi:** ustanowienie drogi publicznej na zachodnim odcinku ślepej ul. Bolka, tj. od ul. Jasna Rola do al. Praw Kobiet.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej.

- 2) **Treść uwagi:** zaplanowanie przebiegu drogi publicznej w granicach działki 22/10 (potem 22/11), czyli poza jej liniami rozgraniczającymi, które mieszczą się w granicach działki 21.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka, dawna droga polna, wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej została w niezbędnym zakresie rozbudowana i jej pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50,

jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające uwzględniając zrealizowaną rozbudowę drogi.

- 3) **Treść uwagi:** nieuwzględnienie na mapie MPZP możliwości parkowania samochodów przez właścicieli nieruchomości przy ul. Jasna Rola 34 w Poznaniu wzdłuż jej południowej granicy, która to możliwość istnieje nieprzerwanie od momentu oddania nieruchomości do użytku. Działanie to zmniejszy drastycznie liczbę miejsc postojowych dostępnych dla mieszkańców wspólnoty w obrębie należącej do nich działki 22/10 (potem 22/11).

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu nie zakazuje lokalizacji stanowisk postojowych w ul. Bolka, natomiast ich szczegółowe wyznaczenie należy do zakresu organizacji ruchu.

2. **Treść uwagi:** Wobec powyższego wnosimy o:

- 1) **Treść uwagi:** ustanowienie ślepego odcinka ul. Bolka na długości od ul. Jasna Rola do ul. Nowa Naramowicka drogą wewnętrzną.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej.

- 2) **Treść uwagi:** podejmowanie jakichkolwiek prac projektowych oraz budowlanych i drogowych wzdłuż przedmiotowego odcinka ul. Bolka wyłącznie w granicach jej linii rozgraniczających w obrębie działki 21, z zachowaniem i należnym poszanowaniem wynikającego z Art. 140 ustawy z dn. 23 kwietnia 1964 r, Kodeks Cywilny prawa do własności Właścicieli Nieruchomości JR34 do korzystania ze swojej działki 22/10 (potem 22/11).

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka, dawna droga polna, wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej została w niezbędnym zakresie rozbudowana i jej pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające uwzględniając zrealizowaną rozbudowę drogi.

- 3) **Treść uwagi:** wstrzymanie i porzucenie planu wywłaszczenia terenu oraz wykonania placu do zawracania w obrębie wyodrębnionej działki 22/13.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

§ 2

Uwagi wniesione przez dwie osoby fizyczne.

1. **Treść uwagi:** Na podstawie wyłożonego do opiniowania projektu mpzp wnosimy o zmianę projektu w poniższych punktach:

- 1) **Treść uwagi:** o likwidację statusu drogi publicznej KD-D (ul. Bolka), jeśli ta część ulicy taki status faktycznie prawnie posiada i likwidację nazwy ul. Bolka (obecnie to ślepa droga dojazdowa do 2 posesji).

W uzasadnieniu do punktów 1-3 – likwidacja statusu drogi publicznej KD-D dotychczasowej ul. Bolka wynika z nowego charakteru tej ulicy po zaślepieniu jej poprzez przecięcie nową trasą tramwajową na Naramowice. Obecnie ta ulica nie pełni już żadnej innej funkcji niż droga dojazdowa do posesji Jasna Rola 34 i Bolka 2, w związku z czym nie mają tu już zastosowania żadne przepisy o drogach publicznych. Ta droga powinna zostać włączona w wyznaczoną już na ul. Jasna Rola strefę zamieszkania wynikającą z uzgodnień z Miastem i ZDM. Jednocześnie ta droga powinna zostać nieco poszerzona w stronę posesji Bolka 2, aby usprawnić ruch służb miejskich i powinien być zdecydowanie przemodelowany narożnik pd.-zach. wjazdu z ul. Jasna Rola w ul. Bolka – obecnie służby miejskie manewrują tam na kilka razy.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Nazewnictwo ulic jest poza zakresem ustaleń planu miejscowego, ponadto zniesienie

dotychczasowej nazwy mogłoby skutkować koniecznością zmiany adresu nieruchomości (wspólnoty mieszkaniowej) przy ul. Bolka 2.

- 2) **Treść uwagi:** o zmianę statusu obecnie ulicy Bolka na drogę dojazdową (wewnętrzną) do posesji, identycznie do statusu sąsiedniej równoległej drogi, która obecnie stanowi jedyny dojazd do posesji ul. Jasna Rola 36.

W uzasadnienie do punktów 1-3 – likwidacja statusu drogi publicznej KD-D dotychczasowej ul. Bolka wynika z nowego charakteru tej ulicy po zaślepieniu jej poprzez przecięcie nową trasą tramwajową na Naramowice. Obecnie ta ulica nie pełni już żadnej innej funkcji niż droga dojazdowa do posesji Jasna Rola 34 i Bolka 2, w związku z czym nie mają tu już zastosowania żadne przepisy o drogach publicznych. Ta droga powinna zostać włączona w wyznaczoną już na ul. Jasna Rola strefę zamieszkania wynikającą z uzgodnień z Miastem i ZDM. Jednocześnie ta droga powinna zostać nieco poszerzona w stronę posesji Bolka 2, aby usprawnić ruch służb miejskich i powinien być zdecydowanie przemodelowany narożnik pd.-zach. wjazdu z ul. Jasna Rola w ul. Bolka – obecnie służby miejskie manewrują tam na kilka razy.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej.

- 3) **Treść uwagi:** o uaktualnienie osi ulicy Bolka zgodnie z planem geodezyjnym w stronę posesji Bolka 2.

W uzasadnienie do punktów 1-3 – likwidacja statusu drogi publicznej KD-D dotychczasowej ul. Bolka wynika z nowego charakteru tej ulicy po zaślepieniu jej poprzez przecięcie nową trasą tramwajową na Naramowice. Obecnie ta ulica nie pełni już żadnej innej funkcji niż droga dojazdowa do posesji Jasna Rola 34 i Bolka 2, w związku z czym nie mają tu już zastosowania żadne przepisy o drogach publicznych. Ta droga powinna zostać włączona w wyznaczoną już na ul. Jasna Rola strefę zamieszkania wynikającą z uzgodnień z Miastem i ZDM. Jednocześnie ta droga powinna zostać nieco poszerzona w stronę posesji Bolka 2, aby usprawnić ruch służb miejskich i powinien być zdecydowanie przemodelowany narożnik pd.-zach. wjazdu z ul. Jasna Rola w ul. Bolka – obecnie służby miejskie manewrują tam na kilka razy.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Ponadto projekt planu uwzględnia skorygowane linie rozgraniczające skrzyżowania ulic Jasna Rola i Bolka.

- 4) **Treść uwagi:** o objęcie (poszerzenie na projekcie) część obecnie wyznaczonej ul. Bolka, zgodnie z prawem własności właścicieli posesji Jasna Rola 34, obszarem terenu zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej 3M-W – obecny projekt odbiera właścicielom część terenu stanowiącą ich własność.

W uzasadnieniu do punktu 4 i 5 – projekt mpzp nie ma prawa odbierać własności mieszkańców, bo ktoś nie zweryfikował stanu rzeczywistego i prawnego – projekt musi opierać się na planach geodezyjnych. Granice zewnętrzne działek 22/8 i 22/10 przebiegają w innym miejscu niż na projekcie mpzp, co odbiera nam miejsca parkingowe, czyli naszą własność, na co nie ma zgody.

Podsumowując, wnioskujemy, zwłaszcza w obrębie posesji Jasna Rola 34, o przedstawienie na projekcie mpzp fizycznych i rzeczywistych granic własności mieszkańców, ponieważ projekt w granicach wyznaczonych stref odbiega od rzeczywistości.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Jednocześnie projekt planu nie zakazuje lokalizacji stanowisk postojowych, natomiast ich szczegółowe wyznaczenie należy do zakresu organizacji ruchu.

- 5) **Treść uwagi:** o objęcie (poszerzenie na projekcie) części obecnie wyznaczonej ul. Jasna Rola, zgodnie z prawem własności właścicieli posesji Jasna Rola 34, obszarem

terenu zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej 3M-W – obecny projekt odbiera właścicielom część terenu stanowiącą ich własność.

W uzasadnieniu do punktu 4 i 5 – projekt mpzp nie ma prawa odbierać własności mieszkańców, bo ktoś nie zweryfikował stanu rzeczywistego i prawnego – projekt musi opierać się na planach geodezyjnych. Granice zewnętrzne działek 22/8 i 22/10 przebiegają w innym miejscu niż na projekcie mpzp, co odbiera nam miejsca parkingowe, czyli naszą własność, na co nie ma zgody.

Podsumowując, wnioskujemy, zwłaszcza w obrębie posesji Jasna Rola 34, o przedstawienie na projekcie mpzp fizycznych i rzeczywistych granic własności mieszkańców, ponieważ projekt w granicach wyznaczonych stref odbiega od rzeczywistości.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Jasna Rola uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje m.in. część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Jednocześnie projekt planu nie zakazuje lokalizacji stanowisk postojowych, natomiast ich szczegółowe wyznaczenie należy do zakresu organizacji ruchu.

6) **Treść uwagi:** o wyznaczenie na projekcie wzdłuż ul. Jasna Rola terenów parkingowych dla samochodów, prostopadłych względem ulicy – od strony zachodniej ulicy, wzdłuż całego terenu zieleni ZO, czyli od linii lasu aż do posesji Jasna Rola 30.

W uzasadnieniu do punktu 6 – w okolicy brakuje miejsc parkingowych. Projekt mpzp powinien służyć mieszkańcom, odpowiadać im potrzebom a w tym pomoże usankcjonowanie obecnych miejsc parkingowych od strony zachodniej, uzgodnionych z Miastem i ZDM i wydłużenie tego obszaru do linii lasu.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: W projekcie planu teren 1KD-L (ul. Jasna Rola) jest poszerzony od strony zachodniej o części działek należących do Miasta Poznania i Skarbu Państwa, użytkowane na cele parkingowe – natomiast szczegółowe wyznaczenie stanowisk postojowych należy do zakresu organizacji ruchu. Projekt planu nie uwzględnia dodatkowego poszerzenia terenu 1KD-L o działkę nr 3/1, ark. 19, obr. 50, która stanowi własność prywatną, oraz o działkę nr 3/1, ark. 17, obr. 50, w celu ochrony zieleni na ww. działce.

§ 3

Uwagi wniesione przez osobę fizyczną.

1. **Treść uwagi:** Poszerzenie ul. Bolka na odcinku ul. Jasna Rola – al. Praw Kobiet i jej status.

- 1) **Treść uwagi:** Zbędność zamierzenia.

MPZP przewiduje poszerzenie odcinka drogi kosztem prawa własności mieszkańców nieruchomości przy ul. Jasna Rola 34 (deklarowana chęć wyłączenia południowej części tej nieruchomości wzdłuż ul. Bolka). Jest to działanie odnoszące się do potrzeb, których aktualnie nie ma, czyli działanie nieproporcjonalne.

Zgodnie z deklaracją MPU, ul. Bolka została w przeszłości zakwalifikowana jako publiczna droga gminna. MPU podczas dyskusji publicznej nie było w stanie powołać się na treść oraz datę uchwały nadającej jej taki status i kategorię. Nadanie drodze odpowiedniej kategorii (tu: gminnej) jest warunkiem koniecznym uzyskania statusu drogi publicznej. Następuje to w drodze uchwały właściwej rady gminy. Wobec tego, kierując się zasadą ograniczonego zaufania do deklaracji MPU podnoszę, że chęć nadania ul. Bolka statusu drogi publicznej i w konsekwencji jej poszerzenie, jest sprzeczne z oczekiwaną funkcją tej drogi.

Założenie co do przyszłego kształtu zachodniego odcinka ul. Bolka nie respektuje prawdziwej potrzeby, którą powinna ona zaspokajać. W momencie, w którym ul. Bolka stała się faktycznie drogą bez przejazdu (budowa al. Praw Kobiet), zapotrzebowanie na korzystanie z tej drogi wykazują wyłącznie mieszkańcy budynków przy ul. Jasnej Roli 34 oraz ul. Bolka 2 i tylko w zakresie dojazdu. Co ważne, funkcja dojazdowa do budynków przy ul. Jasnej Roli 34 oraz ul. Bolka 2 jest z powodzeniem realizowana przez drogę funkcjonującą w obecnym kształcie (uwzględniającą prostopadłe miejsca postojowe). Nie ma konieczności zmiany tego stanu.

O ile zatem jedną z funkcji dróg publicznych jest zapewnienie możliwości jej użytkowania przez każdego, o tyle na zachodnim odcinku ul. Bolka brak jest zapotrzebowania na realizację tej funkcji. Rozbudowa drogi w sytuacji, gdy aktualnie przestała ona łączyć dwie równoległe do siebie ulice (ul. Jasna Rola oraz ul. Naramowicka) i stała się drogą bez przejazdu, jest pomysłem odpowiadającym na potrzeby sztuczne i pomijającym potrzeby realne mieszkańców (m. in. uspokojenie ruchu). Taki niepotrzebny wydatek stanowi ryzyko naruszenia dyscypliny finansów

publicznych, szczególnie w kontekście ewentualnego odszkodowania za wywłaszczenie części działki 22/10 (po zmianie 22/11).

Powyższe argumenty są popierane w orzecznictwie:

1. „Co do zasady należy przyjąć, że władztwo planistyczne przysługujące gminie, prowadzić może do ograniczeń w wykonywaniu prawa własności nieruchomości objętych planem. Aby władztwo planistyczne nie cechowało się dowolnością, nie przekraczało granic uznania planistycznego, czyli, aby nie doszło do nadużycia władztwa, organ musi respektować reguły składające się na istotę zasady proporcjonalności.

Jeżeli okazałoby się, że regulacja przyjęta w przepisach planu miejscowego nie jest niezbędna dla realizacji interesu publicznego, z którym jest powiązana, to nawet priorytet interesu publicznego nad interesem prywatnym nie uzasadniałby ograniczenia praw i wolności jednostek, ponieważ efekt w postaci ochrony interesu publicznego można byłoby uzyskać w inny sposób.”

Wyrok WSA w Poznaniu z 9.11.2016 r., IV SA/Po 785/16.

2. „Gmina dokonując ingerencji w sferę prywatnych interesów właścicieli powinna kierować się zasadą proporcjonalności, która wyraża zakaz nadmiernej w stosunku do chronionej wartości ingerencji w sferę praw i wolności jednostki. Brak wykazania w uzasadnieniu uchwały, iż ustalenie trasy planowanej drogi ma optymalny charakter, uzasadnia stanowisko o naruszeniu zasady proporcjonalności (art. 31 ust. 3 Konstytucji RP) i zasady równości (art. 32 Konstytucji RP) oraz przekroczeniu władztwa planistycznego (art. 3 ust. 1 i art. 6 ust. 1 u.p.z.p.)”.

Wyrok WSA w Gorzowie Wielkopolskim z 4.11.2015 r., II SA/Go 543/15.

Bez względu na faktyczny status prawny ul. Bolka pewne jest, że rzekomy status drogi gminnej nie został nadany tej części, która faktycznie leży w liniach rozgraniczających działkę nr 22/10 (własność prywatna). Gdyby nawet okazało się, że jakaś część ul. Bolka posiada status drogi publicznej, to z pewnością nie względem własności prywatnej. W zakresie tej części prywatnej ponawiam argumenty wskazane na wstępie niniejszego podpunktu.

Powyższe jednolicie potwierdza wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie z dnia 2 lutego 2012 r., II SA/Kr 1749/11):

„W myśl natomiast licznych orzeczeń sądów administracyjnych, które tutejszy sąd podziela, konieczną przesłanką do skutecznego podjęcia przez radę gminy uchwały o zaliczeniu drogi do kategorii dróg gminnych jest legitymowanie się przez gminę

prawem własności do gruntów, po których droga taka przebiega oraz spełnianie przez nią określonych parametrów technicznych”.

Co ciekawe, nawet zaplanowanie drogi wewnętrznej wymaga określonych aktów staranności.

Za wyrokiem WSA w Poznaniu z 12.02.2013 r., II SA/Po 1029/12:

„Reasumując stwierdzić należy, iż ustalenie w planie przebiegu drogi wewnętrznej oznaczonej 6KDW w sposób naruszający prawo własności skarżącej i bez wykazania, iż jest to usprawiedliwione określonymi, istotnymi okolicznościami, stanowi o nadużyciu przez Radę Miasta Poznania władztwa planistycznego (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 7 stycznia 2010 r., sygn. IV SA/Wa 2075/08, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Poznaniu, z dnia 26 lutego 2010 r., sygn. II SA/Po 804/09, obydwa dostępne w Centralnej Bazie Orzeczeń Sądów Administracyjnych, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Białymstoku z dnia 28 lutego 2008 r., sygn. II SA/Bk 42/08, publ. Lex 483139).”

oraz:

„Zauważyć w tym miejscu należy, iż Rada Miasta Poznania planując przebieg ulicy 6KDW powinna w pierwszej kolejności wziąć pod uwagę istniejące uwarunkowania na tym terenie, a w szczególności fakt potrzebę ochrony prawa własności, a następnie ustalić optymalny przebieg i wymiary planowanej drogi wewnętrznej z miejscami parkingowymi z uwzględnieniem tej okoliczności, oraz innych wartości chronionych przez ustawę o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, a wskazanych w art. 1 ust. 1 i 2 u.p.z.p. Stanowczo podkreślić przy tym trzeba, że Sąd rozstrzygając niniejszą sprawę, w żaden sposób nie przesądza czy przyjęta w zaskarżonej uchwale lokalizacja i wymiary drogi wewnętrznej oznaczonej na rysunku planu 6KDW (w tym zapewnienie na jej obszarze publicznie dostępnych miejsc parkingowych) ma charakter optymalny, czy też charakteru takowego nie ma, a przesłanką zapadłego rozstrzygnięcia, jest jedynie brak poczynienia przez organy gminy w toku procedury planistycznej jakichkolwiek ustaleń w tym zakresie, co z przyczyn oczywistych uniemożliwiło sądowi dokonanie kontroli ich prawidłowości.”

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka

nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50.

2) **Treść uwagi:** Konieczność uspokojenia ruchu.

Nie dość, że nie ma potrzeby, którą poszerzenie drogi miałoby zaspokajać, to obecnie ujawniły się nowe, niżej opisane potrzeby, które wymagają pozostawienia kształtu tej drogi wyłącznie w obecnych granicach działki pod tę drogę przeznaczoną (działka nr 21).

Poszerzenie drogi, a także nadanie jej statusu drogi publicznej (dostępnej dla każdego), wpłynie na zwiększenie intensywności ruchu oraz prędkość pojazdów. Taki efekt nie współgra z lokalizacją okolicznych obiektów rozrywkowo-rekreacyjnych, uczęszczanymi gremialnie przez dzieci i młodzież (m.in. boisko oraz plac zabaw). Intensywność ruchu zwiększy liczbę wypadków w tym rejonie, co wielu ludzi (przede wszystkim dzieci), przypłaci zdrowiem albo życiem.

Nadto zwiększenie intensywności ruchu wpłynie negatywnie na rezerwat Żurawiniec, słusznie (choć niekonsekwentnie) otaczanego opieką przez przedstawicieli m. Poznania.

W tym kontekście argument dotyczący szerokości ulicy jest nietrafiony, bowiem § 9 pkt 5 lit. c MPZP przewiduje odstępstwo od przyjętej szerokości dróg właśnie ze względu na potrzebę uspokojenia ruchu. W analizowanym rejonie taka potrzeba ewidentnie występuje.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej

wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50.

3) **Treść uwagi:** Istniejące zagospodarowanie.

Argument dotyczący uzyskania odpowiedniej szerokości drogi jest nietrafiony w świetle § 9 pkt 5 lit. b MPZP. Paragraf ten przewiduje odstępstwo od przyjętych szerokości jezdni w przypadku kolizji z istniejącymi elementami zagospodarowania. Za takie elementy zagospodarowania należy uznać miejsca parkingowe (w położeniu prostopadłym do jezdni) oraz część chodnika dla budynku przy ul. Jasna Rola 34, które z powodzeniem funkcjonują.

W istocie pozostawienie drogi w kształcie obecnie funkcjonującym rozwiąże co najmniej dwa przewidywane problemy. Po pierwsze, doprowadzi do uspokojenia ruchu. Po drugie, przyczyni się do utrzymania miejsc postojowych, których już teraz brakuje i które stanowią strategiczną i deficytową w okolicy infrastrukturę, będącą wyłączną własnością właścicieli nieruchomości zlokalizowanej przy ul. Jasna Rola 34, w tym moją.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szerokości jezdni należy natomiast do zakresu projektu budowlanego. W zakresie stanowisk postojowych, zrealizowana rozbudowa ul. Bolka obejmowała stanowiska równoległe do jezdni, natomiast wzmiankowane w uwadze stanowiska prostopadłe do jezdni zostały wykonane samowolnie i nie spełniają wymagań obowiązujących przepisów, zarówno w zakresie długości stanowiska, jak i zachowania szerokości jezdni manewrowej (w obu przypadkach wymagane co najmniej 5 m).

4) **Treść uwagi:** Status drogi publicznej.

a) **Treść uwagi:** Aktualny status ul. Bolka.

Projektodawca MPZP wiąże postulat rozbudowy ul. Bolka z rzekomym posiadaniem przez nią statusu drogi publicznej (chęć spełnienia wymogów właściwych drodze o takim statusie). Zgodnie z deklaracją MPU ul. Bolka została w przeszłości zakwalifikowana jako publiczna droga gminna. MPU nie było jednak w stanie powołać się treść oraz szczegóły uchwały nadającej drodze taką kategorię.

Zgodnie z art. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. „Drogą publiczną jest droga zaliczona na podstawie niniejszej ustawy do jednej z kategorii dróg, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w tej ustawie lub innych przepisach szczególnych.”

Zgodnie z przytoczonym przepisem nadanie drodze odpowiedniej kategorii (tu: gminnej) jest warunkiem koniecznym uzyskania statusu drogi publicznej. Nadanie kategorii następuje w drodze uchwały właściwego organu. Skoro brak takiej uchwały, to MPU nie może zakładać, że ul. Bolka obecnie posiada status drogi publicznej. Jak stwierdził Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 30 maja 2003 r. (sygn. akt: III CKN 1165/00, publ. LEX nr 109442): „Decydujące o tym, czy dana droga jest wewnętrzną czy publiczną – jest jej zaliczenie do jednej z kategorii dróg publicznych”.

Co więcej, nadanie statusu drogi publicznej, która według MPU od początku nie spełniała oczekiwań stawianych tego typu drogom, uprawdopodobnia twierdzenie o braku statusu drogi publicznej. Potwierdza to aktualne orzecznictwo, w tym wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z 13-11-2015 r., I OSK 459/14:

„Warunkiem takiego zaliczenia [*do jednej z kategorii dróg publicznych – przypis autora*] jest istnienie drogi w ujęciu art. 4 pkt 2 udp. By drogę zaliczyć do jednej z kategorii dróg publicznych określonych w art. 2 ust. 1 udp, droga ta musi najpierw spełniać ustawowe kryterium uznania jej za budowlę (M. Wolanin w: J. Jaworski, A. Prusaczek, A. Tułodziecki, M. Wolanin, Ustawa o gospodarce nieruchomościami. Komentarz, C.H. Beck 2013, s. 68, nb 13). Nie ulega wątpliwości, że nadanie kategorii drogi publicznej może dotyczyć tylko takiego obiektu budowlanego, który został już wybudowany – po uzyskaniu przez nią prawnie określonych warunków techniczno-użytkowych, do której droga ma być zaliczona (art. 1 i 5-7 w zw. z art. 4 pkt 2 udp; M. Wolanin, Komentarz, s. 51, 53, nb 17).”.

Podkreślić również trzeba, że ul. Bolka obecnie narusza linie rozgraniczające działkę przy ul. Jasna Rola 34 (nr 22/10). Zatem nawet przyjmując, że istnieje uchwała nadająca ul. Bolka status drogi publicznej, to z pewnością nie mogła ona objąć swym zakresem własności prywatnej (działka nr 22/10). Zgodnie bowiem z wyrokiem Naczelnego Sądu Administracyjnego z 14-07-2020, I OSK 2846/19:

„Wobec tego uchwała, którą zalicza się do dróg gminnych drogę, która nie jest własnością gminy, narusza w sposób istotny art. 7 ust. 1 ustawy o drogach

publicznych, z którego wynika, że tylko droga spełniająca warunki zaliczenia do dróg publicznych może być zaliczona do dróg gminnych.”.

Konkludując, neguję utrzymywanie w MPZM statusu drogi publicznej dla zachodniego odcinka ul. Bolka i podnoszę zasadność utrzymania (względnie nadania jej) statusu drogi wewnętrznej. Tym samym wskazuję, że brak statusu drogi publicznej nie stanowi argumentu dla poszerzenia ul. Bolka.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50.

b) **Treść uwagi:** Droga publiczna, jako inwestycja celu publicznego.

Podstawową przesłanką dla realizacji inwestycji w postaci drogi publicznej musi być niezbędność tej inwestycji. Innymi słowy musi istnieć faktyczne zapotrzebowanie na jej realizację. Jak można wywieść z art. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. O drogach publicznych, droga publiczna przede wszystkim ma na celu zapewnienie użytkowania przez nieograniczoną liczbę podmiotów.

W tym kontekście ponawiam argumenty przedstawione w pkt. 1.1, które jednoznacznie przemawiają za brakiem potrzeby użytkowania odcinka ul. Bolka przez nieograniczoną liczbę osób, lecz jedynie przez mieszkańców przy ul. Jasna Rola 34 oraz ul. Bolka 2. Co więcej, funkcja ogólnej dostępności jest wręcz niepożądana przez wzgląd na chęć uspokojenia ruchu.

„Nie można jednak przyjmować automatycznie, że każda inwestycja związana z budową i utrzymaniem drogi służy celom publicznym – interesowi publicznemu. Istotą inwestycji celu publicznego jest jej nakierowanie na urzeczywistnienie interesu publicznego, istotnego dla zbiorowości, przynajmniej na poziomie lokalnym. Inwestor powołujący się na cel publiczny powinien być gotowy na wykazanie, że jego realizacja nie stanowi zaspokojenia interesu prywatnego –

indywidualnego bądź grupowego” - Z. Niewiadomski, Planowanie i zagospodarowanie przestrzenne. Komentarz, Warszawa 2015, s. 397-398.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej.

c) **Treść uwagi:** Warunki techniczne.

Warunki techniczne, jakim powinna odpowiadać droga o statusie drogi publicznej – w tym jej szerokość – dotyczą dróg, które nie zostały wybudowane. Omawiany stan faktyczny dotyczy zaś drogi już wybudowanej i funkcjonującej. Stąd obowiązek poszerzenia drogi istniejącej nie jest prawnie egzekwowalny, bez względu na posiadany przez nią status i kategorię.

Wydaje się także, że zamierzenie uchwałodawcy nie współgra z wyjątkami określonymi w § 9 pkt. 5 MPZP, tj. z jednej strony uchwałodawca chce dostosować ten odcinek drogi pod wymogi drogi publicznej, z drugiej strony § 9 pkt 5 MPZP zwalnia go z tego obowiązku w określonych przypadkach (m. in. w odniesieniu do już istniejących dróg niespełniających wymagań MPZP). Ta niekonsekwencja usprawiedliwia twierdzenie o dyskryminacji mieszkańców ul. Jasna Rola 34, którzy nie mogą skorzystać z wyjątku określonego w § 9 pkt. 5 MPZP i przez to są skazani na utratę swojej własności – jednego z najważniejszych praw konstytucyjnych.

Należy również wskazać, że rysunek stanowiący załącznik do projektu MPZP przewiduje zlokalizowanie ul. Bolka również na wysokości chodnika po jej północnej stronie (włącznie). Taka szerokość drogi jest nieproporcjonalna do potrzeb jej użytkowników nawet w sytuacji, gdyby droga ta posiadała lub miała uzyskać status drogi publicznej. Droga na ul. Bolka w obecnym kształcie była wystarczająca w okresie, kiedy nie stanowiła drogi bez przejazdu i łączyła dwie znaczące ulice (ul. Jasna Rola i ul. Naramowicka). Teraz, kiedy utraciła swoją dotychczasową funkcję (stała się drogą bez przejazdu), nie ma potrzeby jej poszerzania w ogóle, a tym bardziej w granicach proponowanych w MPZP. Wręcz

przeciwnie, należy zachować jej funkcjonalność z uwzględnieniem prostopadłych miejsc parkingowych i przez to uspokoić ruch.

Co istotne, nie wiadomo, dlaczego MPZP przewiduje taki kształt zachodniego (względem ul. Aleja Praw Kobiet) odcinka ul. Bolka, który znacznie przekracza minimalne wymagania właściwego rozporządzenia. WSA we Wrocławiu w wyroku z 3.11.2020 r., II SA/Wr 128/20 stwierdza:

„Istotne przy tym jest, że ślepa droga, której zakończenie ma znaleźć się na działce skarżących, jak wynika z ustaleń planu ma zapewnić komunikację praktycznie dla niewielkiej liczby nieruchomości. Oprócz bowiem nieruchomości skarżących, która obecnie stanowi jedną działkę i ma dostęp do drogi publicznej 4 KDZ, zapewnia ona dojazd jeszcze do około 10 działek na których dopuszczona jest zabudowa jednorodzinna (co z pewnością nie wpłynie na generowanie znaczącego ruchu pojazdów z niej korzystających). Szczegółowego wykazania i rozważenia wymagało zatem, czy w tak zaistniałym stanie faktycznym niezbędne jest projektowanie przedmiotowej drogi (jaką jest także sporny plac do zawracania) w granicach przekraczających minimalne normy określone rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie, a w szczególności, czy jest to uzasadnione bezpieczeństwem przyszłych użytkowników tej drogi”.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. W zakresie stanowisk postojowych, zrealizowana rozbudowa ul. Bolka obejmowała stanowiska równoległe do jezdni, natomiast wzmiankowane w uwadze stanowiska prostopadłe do jezdni zostały wykonane samowolnie i nie spełniają wymagań obowiązujących przepisów, zarówno w zakresie długości stanowiska, jak i zachowania szerokości jezdni manewrowej (w obu

przypadkach wymagane co najmniej 5 m). Wielkość placu do zawracania wynika z projektu trasy tramwajowej na Naramowice – etap I.

5) **Treść uwagi:** Porównanie z innymi drogami.

Skoro projektodawca MPZP nie widzi potrzeby poszerzania działki pod ul. Jasna Rola, to dziwi dostrzeganie tej potrzeby względem działki pod ul. Bolka. W tym kontekście założenia MPZP są niekonsekwentne, bowiem działki pod budowę dróg Jasna Rola oraz ul. Bolka mają tę samą szerokość w ramach aktualnych linii rozgraniczających:

– załączona do uwagi grafika

Co więcej, niezrozumiałe jest założenie, wedle którego zachodni odcinek ul. Bolka ma mieć większą szerokość jezdni (prawdopodobnie 6 m lub więcej – choć nie zostało to sprecyzowane), niż wschodni (5 m). Budzi to zdziwienie nie tylko ze względu na fakt, iż jest to ta sama działka, ale również dlatego, że odcinek wschodni jest prawie półtora (1,5) razy dłuższy i przez to intensywniej eksploatowany. Co więcej, poszerzenie odcinka zachodniego ma się odbyć po uzyskaniu statusu drogi bez przejazdu, czyli po utraceniu przez nią dotychczasowej, znaczniejszej funkcji.

– załączona do uwagi grafika

Okoliczność, że w części południowej zachodniego odcinka ul. Bolka znajduje się chodnik nie stanowi argumentu dla powyższych niekonsekwencji, bowiem ul. Jasna Rola również jest tego chodnika w wielu miejscach pozbawiona, przy czym jest ona ulicą o głównym znaczeniu w rejonie i o wyższej kategorii.

– załączona do uwagi grafika

W wielu miejscach chodnik nie został uwzględniony nawet w liniach rozgraniczających działkę pod drogę (ul. Błażeja):

– załączona do uwagi grafika

Co więcej, ul. Bolka po wschodniej stronie ul. Naramowicka, mając tę samą szerokość działki pod drogę (6 metrów), zadowala się chodnikiem po jednej stronie jezdni w liniach rozgraniczających działkę pod tę ulicę i jezdnią o szerokości 4 m.

– załączona do uwagi grafika

Uwzględniając powyższe należy wskazać, że chodnik południowy na zachodnim odcinku ul. Bolka może zostać: obniżony, usunięty albo dostosowany jako część ciągu pieszo-jezdnego. Wskazać bowiem trzeba, że zgodnie z projektowanym MPZP: droga publiczna może stanowić ciąg pieszo-jezdny o minimalnej szerokości 5 m (a obecnie działka pod zachodni odcinek ul. Bolka ma więcej, bo 6 m szerokości), oraz że

chodnik powinien być zlokalizowany po jednej stronie drogi – zatem to zadanie spełnia aktualnie chodnik zlokalizowany na południowej stronie działki 22/10 (po zmianie 22/11) - chodnik północny. Takie rozwiązanie jest akceptowalne, co pokazują poniższe przykłady (ul. Błażeja):

– załączona do uwagi grafika

Okoliczność, że m. Poznań niewłaściwie zadysponowało działką pod ul. Bolka nie może stanowić uzasadnienia dla aktualnych kroków dających pretekst do wywłaszczenia części nieruchomości mieszkańców ul. Jasna Rola 34 i odebrania im miejsc parkingowych (obecnie równoległych do drogi) oraz części chodnika. Takie działanie stworzyłoby niebezpieczny precedens w postaci nowej, niezależnej podstawy wywłaszczenia, której powstanie warunkowane jest błędem zainteresowanego organu.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szczegółowej lokalizacji jezdni i chodnika należy natomiast do zakresu projektu budowlanego.

6) **Treść uwagi:** Nieprecyzyjność MPZP.

Projektodawcy MPZP nie określają docelowego kształtu drogi pod ul. Bolka, w tym jej elementów (m.in. uwzględnienie chodnika lub jego brak; brak parametrów układu komunikacyjnego). Tym samym niemożliwe jest podniesienie konkretnych uwag chociażby w zakresie zasadności, proporcjonalności oraz optymalności zakładanego zamierzenia. Prawidłowe odniesienie się do postanowień MPZP jest zatem w istotnym zakresie niemożliwe. Zgodnie z wyrokiem WSA w Krakowie z dnia 11 lutego 2020 r., II SA/Kr 1480/19: „Plan miejscowy jako akt normatywny musi zawierać ustalenia precyzyjne i jednoznaczne. Rozstrzygnięcia organów stosujących prawo powinny być przewidywalne dla podmiotów stosunków prawnych.”.

Powyższy postulat nabiera szczególnego znaczenia, gdy władztwo planistyczne zamierza ingerować we własność prywatną.

„Skład orzekający przychylił się do stanowiska, że gdy dochodzi do pozbawienia lub ograniczenia własności indywidualnej, wymóg ten należy rozumieć w taki sposób, aby przy przewidzianych w planie budowach modernizacji i poszerzeniu dróg jako

elementu układu komunikacyjnego znane były konkretne granice rezerwy terenów pod przyszły układ komunikacyjny. Innymi słowy, parametry określone na podstawie § 4 pkt 9 lit. "a" rozporządzenia z dnia 26 sierpnia 2003 r. powinny umożliwić właścicielom działek bezpośrednio sąsiadujących z terenem układu komunikacyjnego odczytanie w jakich granicach ich prawo własności może zostać w przyszłości naruszone (odjęte na cel publiczny) z przeznaczeniem na realizację układu komunikacyjnego. Konkretność tych parametrów w istocie tworzy rodzaj bezpieczeństwa prawnego odnośnie zasięgu ewentualnej ingerencji w prawo własności (por. wyrok z dnia 7 lutego 2019 r. II SA/Bk 736/18 CBOSA).” – wyrok WSA we Wrocławiu w wyroku z 3.11.2020 r., II SA/Wr 128/20.

W tym kontekście, za nieskonkretyzowane należy uznać również m. in. sformułowanie użyte w części tekstowej MPZP: „istniejące elementy zagospodarowania”. Jest to o tyle istotne, że ten fragment tekstu ma wpływ na pojmowanie przyszłego kształtu jezdni na wschodnim odcinku ul. Bolka, bowiem na tym odcinku znajdują się m. in. prostopadłe miejsca parkingowe, których MPZP zdaje się nie uwzględniać (choć nie jest to jasne).

Nieprecyzyjność MPZP nie pozwala również na ocenę optymalności proponowanego rozwiązania.

Zgodnie z wyrokiem NSA z 3 września 2014 r., II OSK 1730/14 – dopuszczalna jest weryfikacja przez organ zasadności żądania w zakresie ewentualnego istnienia rozwiązania alternatywnego zapewniającego możliwość realizacji tego samego celu publicznego przy ograniczeniu stopnia ingerencji w prawo własności osób trzecich, a także ocena przez organ niezbędności realizacji celu inwestycji jako przesłanki ingerencji w prawo własności nieruchomości. Ta weryfikacja nie może mieć jednak na celu samej kontroli zasadności poszczególnych rozwiązań wskazanych we wniosku, ale ma na celu zbadanie niezbędności inwestycji do realizacji ogólnego celu przedsięwzięcia drogowego.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szczegółowej lokalizacji jezdni i chodnika należy natomiast do zakresu projektu budowlanego. W zakresie stanowisk postojowych, zrealizowana

rozbudowa ul. Bolka obejmowała stanowiska równoległe do jezdni, natomiast wzmiankowane w uwadze stanowiska prostopadłe do jezdni zostały wykonane samowolnie i nie spełniają wymagań obowiązujących przepisów, zarówno w zakresie długości stanowiska, jak i zachowania szerokości jezdni manewrowej (w obu przypadkach wymagane co najmniej 5 m).

7) Treść uwagi: Droga wewnętrzna.

Nawet, gdyby okazało się, że ul. Bolka na odcinku zachodnim (względem ul. Aleja Praw Kobiet) posiada status drogi publicznej, to należy ją przemianować na drogę wewnętrzną (poprzez odebranie kategorii drogi gminnej).

Zgodnie z art. 10 ust. 3 ustawy o drogach publicznych, pozbawienie drogi dotychczasowej kategorii jest możliwe w przypadku, gdy droga dotychczas publiczna zostaje „wyłączona z użytkowania”. Pojęcie to pojawia się wprawdzie w przepisie art. 10 ust. 3 ustawy o drogach publicznych, lecz nie zostało przez prawodawcę zdefiniowane. W wyroku z dnia 26 października 2017 r., sygn. akt II SA/Ke 443/17, Wojewódzki Sąd Administracyjny w Kielcach wyraził pogląd, że „wyłączenie drogi z użytkowania” oznacza pozbawienie drogi jej dotychczasowej funkcji.

W niniejszej sprawie uczynienie z ul. Bolka drogi bez przejazdu pozbawia ją zasadniczej funkcji polegającej na umożliwianiu korzystania z niej z przez nieograniczony krąg osób i na łączeniu ul. Jasna Rola z ul. Naramowicką. Należy zauważyć, że wyłączenie tego odcinka z „użytkowania” może oznaczać znaczące ograniczenie w korzystaniu z drogi dla ruchu drogowego i dostępności dla nieograniczonego kręgu uczestników ruchu drogowego. Taki efekt jest pożądanym ze względu na chęć zmniejszenia intensywności ruchu oraz utrzymania istniejących elementów zagospodarowania (prostopadłych miejsc parkingowych), co szeroko omówiono w pkt. 1.1 – 1.3 powyżej. Oczywiście droga wewnętrzna będzie spełniać funkcję dojazdową dla mieszkańców ul. Jasna Rola 34 oraz ul. Bolka 2.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej.

2. Treść uwagi: Plac do zawracania.

1) **Treść uwagi:** Zbędność placu do zawracania.

Ustanowienie placu do zawracania na końcu zachodniego (względem ul. Aleja Praw Kobiet) odcinka ul. Bolka jawi się jako zbędne w kontekście postulatu utrzymania (względnie przekwalifikowania) ul. Bolka jako drogi wewnętrznej. Co więcej, sugerowana przez MPZP konieczność budowy placu wynikająca z rzekomo publicznego statusu ul. Bolka, jeszcze mocniej wskazuje na potrzebę utrzymania wewnętrznego charakteru ulicy, a to celem uspokojenia ruchu.

Zbędność budowy placu wynika z:

1. uczynienia ul. Bolka drogą bez przejazdu i z tego względu służącą jedynie mieszkańcom przy ul. Jasna Rola 34 oraz ul. Bolka 2. W tym zakresie mieszkańcy nie będą mieli potrzeby zawracania, skoro będą kierować się docelowo na teren swojej posesji;
2. konieczności uspokojenia ruchu ze względu na sąsiadujące obiekty dla dzieci i młodzieży oraz ze względu na sąsiadujący rezerwat Żurawiniec.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

2) **Treść uwagi:** Nieprecyzyjność MPZP.

MPZP nie wskazuje w jakim kształcie miałyby funkcjonować plac do zawracania, a zatem niemożliwa jest ocena celowości i optymalności przyjętego rozwiązania. Nie wskazano również, czy plac ma uwzględniać zawracanie wyłącznie samochodów osobowych, czy także ciężarowych. Fakt, że właściwe rozporządzenie rozróżnia te dwie kategorie, świadczy o tym, że możliwe jest uwzględnienie wyłącznie jednej z kategorii pojazdów, a nie zawsze obu.

W tym zakresie zakładam, że MPZP przewiduje jedynie zapewnienie zawracania wyłącznie samochodom osobowym (promień 6 m), a nie ciężarowym (promień 9 m

lub kwadrat 12,5m x 12,5 m). Wynika to z oczywistego względu, że obecność pojazdów ciężarowych nie jest pożądana w analizowanym rejonie z uwagi na konieczność uspokojenia ruchu i przez to zapewnienia większego bezpieczeństwa.

W tym zakresie nie wiadomo, dlaczego MPZP nie założył poniższego ułożenia placu do zawracania (zastrzegając pierwszeństwo argumentu o zbędności takiego placu):

– załączona do uwagi grafika

Zamiast tego MPZP próbuje wykonanie (i przez to wyłączenie) placu do zawracania na następującym obszarze:

– załączona do uwagi grafika

Trudno uznać, że osoba mająca wpływ na kształt analizowanego MPZP podchodziła do wykonywania tego planu obiektywnie, z zachowaniem zasady poszanowania własności prywatnej oraz równości (wyłączenie wyłącznie działki 22/10 z kompletnym pominięciem działek po drugiej stronie rzeczoności odcinka ul. Bolka, o czym mowa poniżej).

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

3) **Treść uwagi:** Optymalność rozwiązania.

Ze względu na brak precyzyjności MPZP prawidłowa ocena optymalności usytuowania placu do zawracania jest niemożliwa. Jednak już teraz można zarzucić, że usytuowanie tego placu wyłącznie z udziałem działki 22/10 i pominięciem działki 20/3 jest nadużyciem.

Powyższy argument popiera wyrok WSA we Wrocławiu z 3.11.2020 r., II SA/Wr 128/20:

„Z przedstawionej Sądowi dokumentacji planistycznej – w tym z uzasadnienia zaskarżonej uchwały – nie wynika jednak z jakich względów organ planistyczny uznał za konieczne przedłużenie ulicy dojazdowej 12 KDD i wykonanie zatoczki do zawracania w całości na działce skarżących a zatem wyłącznie kosztem ich nieruchomości. W tym względzie kluczowe jest, że organ nie przeprowadził analizy i nie dokonał oceny możliwości wprowadzenia rozwiązań wariantowych w zakresie lokalizacji placu do zawracania w sposób, który nie obciążałby wyłącznie nieruchomości skarżących. Rozważania takie nie wynikają z dokumentacji

planistycznej. Także w uzasadnieniu uchwały ani w odpowiedzi na skargę nie odniesiono się do tej kwestii.”

I dalej, odnośnie powołania się przez gminę na rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. – w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie:

„[...] stwierdzić trzeba, że argumentacja organu nie wyjaśnia i nie usuwa zastrzeżeń co do niezbędności zaprojektowania tego placu w całości na działce skarżących. Nie uzasadnia także, że w świetle wskazanych przez organ regulacji rozporządzenia, istniała konieczność zajęcia na ten cel takiej powierzchni działki jaka wyznaczona została na rysunku planu oraz, że zamierzonego celu nie można było osiągnąć przy pomocy środków słabiej ingerujących w prawo własności skarżących a zatem mniej dla nich dotkliwych. [...] W tym kontekście istotne więc jest, że zarówno w tekście zaskarżonej uchwały jak też na załączniku graficznym brak jest wymiarów projektowanego na działce skarżących placu do zawracania. Już choćby z tego względu nie można stwierdzić, że omawiane rozwiązanie planistyczne uzasadnione jest przywołanym przepisem szczególnym.”.

Zgodnie z wyrokiem WSA w Poznaniu z 23.05.2019 r., IV SA/Po 1197/18, LEX nr 2679133.:

„Zdaniem skarżącego, są możliwe inne propozycje lokalizacji placu do zawracania, określanej przez niego zatoką. Proponuje on, aby usytuować go w większej części na sąsiedniej, niezabudowanej działce nr 2183, przy wykorzystaniu części działki nr 2182 i 2181. W ocenie Sądu organ powinien wziąć pod uwagę i ocenić alternatywną propozycję budowy zatoki na ulicy, którą w toku sprawy w aktach administracyjnych przedstawił skarżący i ewentualnie ją uwzględnić lub szczegółowo uzasadnić, dlaczego nie jest możliwe jej uwzględnienie.

Sąd stoi na stanowisku, że w przypadku wykorzystania przez organ planistyczny możliwości ograniczenia prawa własności podmiotów prywatnych, decyzja o takim ograniczeniu powinna być szczegółowo uzasadniona (w uzasadnieniu do uchwały lub w załączniku do uchwały), ponieważ w innym przypadku pozbawia się właścicieli poczucia bezpieczeństwa i sprawiedliwości.

Ograniczenie właścicieli w ich prawie własności, czego można spodziewać się po miejscowym planie zagospodarowania, uzasadnia tylko cel publiczny, ale także tylko wówczas, gdy innego rozwiązania, choć go szukano, nie można było znaleźć. Władztwo planistyczne gminy nie może polegać zatem na zupełnej swobodzie i

dowolności w planowaniu co do przeznaczenia terenu, gdyż konieczne jest uwzględnienie w planowaniu i zagospodarowaniu prawa własności, z mocy art. 1 ust. 1 pkt 7 ustawy o planowaniu. Nieprzestrzeganie tego spowoduje, że uprawnienie gminy do ustalania przeznaczenia terenu i sposobu zagospodarowania, może zostać nadużyte, a ustalenia planu, które będą wynikiem tego nadużycia, mogą okazać się prawnie wadliwe (por. wyrok NSA z 9 lutego 2010 r., sygn. II OSK 1959/09 dostępny pod adresem <https://orzeczenia.nsa.gov.pl>).

Sąd podkreśla raz jeszcze, że sytuacja, w której postanowienia planistyczne tak daleko wkraczać będą w istotę uprawnień właścicielskich podmiotów prywatnych, jak ma to miejsce w rozpatrywanej sprawie, powinna być poprzedzona wnikliwym rozważeniem wszystkich argumentów przemawiających za preferowanym przez uchwałodawcę rozwiązaniem, przeanalizowanie rozwiązań wariantowych i szczegółowe uzasadnienie podjętych decyzji planistycznych.”

Dodatkowo z MPZP można wywnioskować, że plac do zawracania będzie w jego północno-zachodniej części bardzo blisko okien mieszkań w budynku przy ul. Jasna Rola 34 oraz będzie nakładał się z wyjazdem z garażu podziemnego z tego budynku. Taki układ tym bardziej przemawia za objęciem działki 20/3 (i – jeżeli to konieczne działki 20/2) pod budowę placu.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

3. **Treść uwagi:** Wywłaszczenie działki 22/10 pod parkingi publiczne na wysokości ul. Jasna Rola.

Z MPZP wynika – choć w sposób niejednoznaczny i nieprecyzyjny – że pas oznaczony kodem 3KDWpp ma stanowić w przyszłości pas wewnętrzny, ale stanowiący własność m. Poznania.

– załączona do uwagi grafika

W istocie ustanowienie pasa 3KDWpp doprowadzi do wywłaszczenia mieszkańców Wspólnoty Mieszkaniowej Jasna Rola 34 w zakresie kolejnej (już czwartej z kolei) części działki przeznaczonej dotychczas pod prywatne miejsca postojowe. MPZP usankcjonuje publiczny charakter pasa 3KDWpp i przez to kosztem mieszkańców wspólnoty będzie zadowalał potrzeby innych, przypadkowych osób.

Co więcej, oprócz publicznego charakteru pasa 3KDWpp nie jest wykluczone objęcie go płatną strefą parkowania, co od dłuższego czasu jest deklarowane przez m. Poznań.

Najbardziej krzywdzące jest to, że mieszkańcy Jasnej Roli 34 są sukcesywnie pozbawiani własności prywatnej przeznaczonej na parkingi (działka 22/10). Najpierw był to parking zewnętrzny (pod trasę tramwajową):

– załączona do uwagi grafika

teraz jest to plac do zawracania (o przesadnie dużej powierzchni):

– załączona do uwagi grafika

pas wzdłuż zachodniego odcinka ul. Bolka:

– załączona do uwagi grafika

oraz wzdłuż odcinka przy Jasnej Roli:

– załączona do uwagi grafika

W zamian za powyższe pozbawienie mieszkańców wspólnoty mieszkaniowej Jasna Rola 34 z miejsc parkingowych, m. Poznań nie planuje w ramach MPZP miejsc zamiennych. 143 rodziny zamieszkałe przy ul. Jasna Rola 34 zaczną borykać się z brakiem miejsc postojowych, którymi dziś dysponują w ramach konstytucyjnego prawa do własności.

Wydaje się, że projektodawca MPZP zapomniał o tym, że odebranie prywatnych miejsc postojowych, dedykowanych dotychczas 143 rodzinom zamieszkującym nieruchomość zlokalizowaną przy ul. Jasna Rola 34 i będących ich własnością chronioną prawem, spowoduje niewyobrażalne problemy natury logistycznej i estetycznej, włączając w to samowolę parkingową. 143 rodziny, które do tej pory miały gdzie pozostawić swoje pojazdy na noc, obecnie nie będą miały gdzie zaparkować, co wzbudzi ogólną frustrację i sprzeciw również okolicznych mieszkańców.

Od czasu oddania nieruchomości zlokalizowanej przy ul. Jasna Rola 34 do chwili obecnej własność należąca do właścicieli nieruchomości zlokalizowanej przy ul. Jasna Rola 34 jest chroniona prawem, o czym informują znaki drogowe i co wyraźnie umknęło planistom MPZP, o czym niniejszym przypominam.

– załączona do uwagi grafika

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Teren 3KDWpp to teren dróg wewnętrznych - parkingu. Ustalenia projektu planu nie determinują własności ww. terenu ani zasad funkcjonowania parkingu.

4. **Treść uwagi:** Nielogiczna, nieintuicyjna i niebezpieczna organizacja ruchu na zbiegu ulic ul. Jasna Rola oraz ul. Bolka.

Ul. Bolka do czasu uruchomienia decyzji ZRiD związanej z budową ul. Aleja Praw Kobiet była drogą łączącą ul. Naramowicka oraz ul. Jasna Rola. Obowiązywała wówczas taka organizacja ruchu, że ul. Bolka była drogą podporządkowaną ul. Jasna Rola. Było to rozwiązanie logiczne i intuicyjne i z powodzeniem funkcjonowało przez prawie 15 lat w czasie największej w historii ul. Bolka intensywności ruchu.

Niedługo po zamknięciu ul. Bolka i uczynieniu z niej ślepego odcinka drogi dojazdowej do dwóch nieruchomości (Jasna Rola 34 oraz Bolka 2), ustanowiono ją drogą równorzędną do ul. Jasna Rola. Wyjazd z ul. Bolka w ul. Jasna Rola z pierwszeństwem wobec samochodów nadjeżdżających lewej strony (z południa) jest skrajnie niebezpieczny a organizacja ruchu w tym miejscu jest nielogiczna. Ponadto południowa część zbiegu przedmiotowych dróg została wyłączona z ruchu poprzez słupki w sposób zagrażający bezpieczeństwu ruchu drogowego oraz utrudniający manewrowanie. Po licznych protestach mieszkańców stopniowo usunięto najbardziej na północ wysunięte słupki.

Konsekwencją zaprojektowanej przez MPZP kategorii ul. Bolka (obecnie ok. 110-metrowy ślepy odcinek drogi dojazdowej do dwóch nieruchomości) jak i kształtu zbiegu dróg ul. Bolka i ul. Jasna Rola są organizacja oraz bezpieczeństwo ruchu.

W związku z powyższym wnoszę o takie zaprojektowanie zbiegu ulic ul. Jasna Rola oraz ul. Bolka, aby ul. Bolka łączyła się z ul. Jasna Rola pod kątem możliwie jak najbardziej zbliżonym do kąta prostego, ponieważ dojazd mieszkańców do swoich domów będzie odbywał się głównie z kierunku południowego. Projekt powinien zostać zrealizowany w granicach przynależnej do ul. Bolka działki nr 21, ewentualnie zając od południowej strony obszar wyłączony obecnie z ruchu przy pomocy słupków.

– załączona do uwagi grafika

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Kwestie organizacji ruchu są poza zakresem ustaleń planów miejscowych. Natomiast projekt planu uwzględnia skorygowane linie rozgraniczające skrzyżowania ulic Jasna Rola i Bolka.

5. **Treść uwagi:** Ograniczenie liczby ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach MPZP.

MPZP w rejonie ulicy – Jasna Rola część A w Poznaniu nie analizuje ani nie wykazuje, ile z obecnie niewyznaczonych a funkcjonujących w objętym nim obszarze miejsc postojowych pozostanie do dyspozycji mieszkańców po jego uchwaleniu. MPZP odnosi się jedynie do zapewnienia minimalnej liczby miejsc postojowych w przypadku nowych inwestycji mieszkalno-usługowych.

Zarówno okoliczni mieszkańcy, klienci okolicznych punktów usługowych jak i osoby odwiedzające park przy rezerwacie oraz Rezerwat Żurawiniec korzystali i nadal korzystają z możliwości parkowania wzdłuż zachodniej krawędzi ul. Jasna Rola w obrębie działek nr 1/9 – arkusz nr 17 obręb 50 Naramowice; nr 2/11 – arkusz 19, obręb 50 Naramowice. Według ogólnodostępnych informacji (geoportal.gov.pl), działki te wchodzą w skład gminnych bądź państwowych zasobów nieruchomości.

– załączona do uwagi grafika

MPZP wyraźnie nie uwzględnia kontynuacji możliwości parkowania wzdłuż ul. Jasna Rola na wskazanych powyżej działkach.

– załączona do uwagi grafika

W związku z powyższym oraz działając w oparciu o art. 1 ust. 3 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym wnoszę o ujęcie w MPZP możliwości parkowania wzdłuż zachodniej krawędzi ul. Jasna Rola, jak wskazano poniżej (kolor niebieski).

– załączona do uwagi grafika

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: W projekcie planu teren 1KD-L (ul. Jasna Rola) jest poszerzony od strony zachodniej o części działek należących do Miasta Poznania i Skarbu Państwa, użytkowane na cele parkingowe – natomiast szczegółowe wyznaczenie stanowisk postojowych należy do zakresu organizacji ruchu. Projekt planu nie uwzględnia dodatkowego poszerzenia terenu 1KD-L o działkę nr 3/1, ark. 19, obr. 50, która stanowi własność prywatną.

6. Treść uwagi: Wnioski.

1) **Treść uwagi:** Wobec powyższych uwag, wnoszę o:

- a) **Treść uwagi:** zachowanie obecnego statusu działki pod ul. Bolka (nr 21) jako drogi wewnętrznej (względnie nadanie jej takiego statusu poprzez odebranie jej kategorii drogi gminnej);

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej.

- b) **Treść uwagi:** niewykraczanie poza linie rozgraniczające działki nr 21 w ramach planowego zagospodarowania przestrzeni, przebudowę na pieszo-jezdnię (ewentualnie obniżenie chodnika po południowej stronie drogi lub jego usunięcie, z jednoczesnym wykorzystaniem chodnika na północ od ul. Bolka);

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szczegółowej lokalizacji jezdni i chodnika należy natomiast do zakresu projektu budowlanego.

- c) **Treść uwagi:** rezygnację z budowy placu do zawracania;

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

- d) **Treść uwagi:** niewykraczanie poza linie rozgraniczające działki nr 1 w ramach planowego zagospodarowania przestrzennego, tj. zachowanie dotychczasowego kształtu i struktury właścicielskiej ul. Jasna Rola na odcinku przylegającym do działki nr 22/10,

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Jasna Rola uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje m.in. część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Ponadto w projekcie planu teren 1KD-L (ul. Jasna Rola) jest poszerzony od strony zachodniej o części działek należących do Miasta Poznania i Skarbu Państwa, użytkowane na cele parkingowe.

- 2) **Treść uwagi:** Ewentualnie, w razie ustalenia, że działka pod ul. Bolka (nr 21) ma na swoim zachodnim, ślepym (nieprzejezdnym) odcinku status gminnej drogi publicznej i nieuwzględnienia wniosku z pkt. 1, wnoszę o:

- a) **Treść uwagi:** zachowanie obecnych linii rozgraniczających działkę pod ul. Bolka (nr 21);

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50.

- b) **Treść uwagi:** zachowanie obecnej funkcjonalności ul. Bolka, tj. z zaakceptowaniem prostopadłych miejsc parkingowych wzdłuż tej ulicy – ze względu na konieczność m.in. uspokojenia ruchu oraz zachowania istniejących elementów zagospodarowania na ul. Bolka, z ewentualnym obniżeniem chodnika po południowej stronie drogi lub jego usunięcie, z jednoczesnym wykorzystaniem chodnika na północ jezdni od ul. Bolka;

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szczegółowej lokalizacji jezdni i chodnika należy natomiast do zakresu projektu budowlanego. W zakresie stanowisk postojowych, zrealizowana rozbudowa ul. Bolka obejmowała stanowiska równoległe do jezdni, natomiast wzmiankowane w uwadze stanowiska prostopadłe do jezdni zostały wykonane samowolnie i nie spełniają wymagań obowiązujących przepisów, zarówno w zakresie długości stanowiska, jak i zachowania szerokości jezdni manewrowej (w obu przypadkach wymagane co najmniej 5 m).

- c) **Treść uwagi:** rezygnację z budowy placu do zawracania;

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

- d) **Treść uwagi:** niewykraczanie poza linie rozgraniczające działki nr 1 w ramach planowego zagospodarowania przestrzennego, tj. zachowanie dotychczasowego kształtu i struktury właścicielskiej ul. Jasna Rola na odcinku przylegającym do działki nr 22/10,

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Jasna Rola uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje m.in. część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Ponadto w projekcie planu teren 1KD-L (ul. Jasna Rola) jest poszerzony od strony zachodniej o części działek należących do Miasta Poznania i Skarbu Państwa, użytkowane na cele parkingowe.

3) **Treść uwagi:** Zaplanowanie rozwiązań, które:

- zagwarantują mieszkańcom nieruchomości zlokalizowanej przy ul. Jasna Rola 34 na działce 22/10 (potem 22/11) nieograniczoną przez MPZP możliwość wykonywania prawa do swojej własności, w tym przede wszystkim prawo do parkowania samochodów na terenie swojej nieruchomości;
 - nie ingerują w geodezyjne linie podziału działki 22/10 (potem 22/11) oraz nie uprawdopodobniają takiej ingerencji w przyszłości.
- załączona do uwagi grafika

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ulic Jasna Rola i Bolka, uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę tych dróg, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje, oprócz działek nr 1 ark. 19, obr. 50, oraz nr 21, ark. 18, obr. 50, również część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50.

4) **Treść uwagi:** Zaniechanie stwarzania warunków do:

- wywłaszczania właścicieli nieruchomości zlokalizowanej przy ul. Jasna Rola 34 z ich prawa do własności działki nr 22/10 (potem 22/11);
- ograniczania wykonywania prawa do własności właścicielom nieruchomości zlokalizowanej przy ul. Jasna Rola 34;

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ulic Jasna Rola i Bolka, uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę tych dróg, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje, oprócz działek nr 1 ark. 19, obr. 50, oraz nr 21, ark. 18, obr. 50, również część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50.

5) **Treść uwagi:** Adekwatną i precyzyjną zmianę parametrów części tekstowej oraz graficznej MPZP.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ulic Jasna Rola i Bolka, uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę tych dróg, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje, oprócz działek nr 1 ark. 19, obr. 50, oraz nr 21, ark. 18, obr. 50, również część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szczegółowej lokalizacji jezdni i chodników należy natomiast do zakresu projektu budowlanego.

§ 4

Uwagi wniesione przez dwie osoby fizyczne.

1. **Treść uwagi:** Poszerzenie ul. Bolka na odcinku ul. Jasna Rola – al. Praw Kobiet i jej status.

- 1) **Treść uwagi:** Zbędność zamierzenia.

MPZP przewiduje poszerzenie odcinka drogi kosztem prawa własności mieszkańców nieruchomości przy ul. Jasna Rola 34 (deklarowana chęć wyłączenia południowej części tej nieruchomości wzdłuż ul. Bolka). Jest to działanie odnoszące się do potrzeb, których aktualnie nie ma, czyli działanie nieproporcjonalne.

Zgodnie z deklaracją MPU, ul. Bolka została w przeszłości zakwalifikowana jako publiczna droga gminna. MPU nie było w stanie powołać się na treść oraz datę uchwały nadającej jej taki status i kategorię. Nadanie drodze odpowiedniej kategorii (tu: gminnej) jest warunkiem koniecznym uzyskania statusu drogi publicznej. Następuje to w drodze uchwały właściwej rady gminy. Wobec tego, kierując się zasadą ograniczonego zaufania do deklaracji MPU podnoszę, że chęć nadania ul. Bolka statusu drogi publicznej i w konsekwencji jej poszerzenie. jest sprzeczne z oczekiwaną funkcją tej drogi.

Założenie co do przyszłego kształtu zachodniego odcinka ul. Bolka nie respektuje prawdziwej potrzeby, którą powinna ona zaspokajać. W momencie, w którym ul. Bolka stała się faktycznie drogą bez przejazdu (budowa al. Praw Kobiet), zapotrzebowanie na korzystanie z tej drogi wykazują wyłącznie mieszkańcy budynków przy ul. Jasnej Roli 34 oraz ul. Bolka 2 i tylko w zakresie dojazdu. Co ważne, funkcja dojazdowa do budynków przy ul. Jasnej Roli 34 oraz ul. Bolka 2 jest z powodzeniem realizowana przez drogę funkcjonującą w obecnym kształcie (uwzględniającą prostopadłe miejsca postojowe). Nie ma konieczności zmiany tego stanu.

O ile zatem jedną z funkcji dróg publicznych jest zapewnienie możliwości jej użytkowania przez każdego, o tyle na zachodnim odcinku ul. Bolka zachodzi brak zapotrzebowania na spełnianie tej funkcji. Rozbudowa drogi w sytuacji, gdy aktualnie przestała ona łączyć dwie równoległe do siebie ulice (ul. Jasną Rolę oraz ul. Naramowicką) i stała się drogą bez przejazdu, jest pomysłem odpowiadającym na sztuczne potrzeby i jednocześnie nieuwzględniającym potrzeby realne (m. in. uspokojenie ruchu). Taki niepotrzebny wydatek rodzi dodatkowo ryzyko naruszenia dyscypliny finansów publicznych, szczególnie w kontekście ewentualnego odszkodowania za wywłaszczenie części działki 22/10 (po zmianie 22/11).

Powyższe argumenty są popierane w orzecznictwie:

1. „Aby władztwo planistyczne nie cechowało się dowolnością, nie przekraczało granic uznania planistycznego, czyli, aby nie doszło do nadużycia władztwa, organ musi respektować reguły składające się na istotę zasady proporcjonalności.

Jeżeli okazałoby się, że regulacja przyjęta w przepisach planu miejscowego nie jest niezbędna dla realizacji interesu publicznego, z którym jest powiązana, to nawet priorytet interesu publicznego nad interesem prywatnym nie uzasadniałby ograniczenia praw i wolności jednostek, ponieważ efekt w postaci ochrony interesu publicznego można byłoby uzyskać w inny sposób.”

Wyrok WSA w Poznaniu z 9.11.2016 r., IV SA/Po 785/ 16.

2. „Gmina dokonując ingerencji w sferę prywatnych interesów właścicieli powinna kierować się zasadą proporcjonalności, która wyraża zakaz nadmiernej w stosunku do chronionej wartości ingerencji w sferę praw i wolności jednostki. Brak wykazania w uzasadnieniu uchwały, iż ustalenie trasy planowanej drogi ma optymalny charakter, uzasadniać stanowisko o naruszeniu zasady proporcjonalności (art. 31 ust. 3 Konstytucji RP) i zasady równości (art. 32 Konstytucji RP) oraz przekroczeniu władztwa planistycznego (art. 3 ust. 1 i art. 6 ust. 1 u.p.z.p.).”

Wyrok WSA w Gorzowie Wielkopolskim z 4.11.2015 r., II SA/ Go 543/15.

Bez względu na faktyczny status prawny ul. Bolka pewne jest, że rzekomy status drogi gminnej nie został nadany tej części, która faktycznie leży w liniach rozgraniczających działki nr 22/10 (własność prywatna). Gdyby nawet okazało się, że jakaś część ul. Bolka posiada status drogi publicznej, to z pewnością nie względem własności prywatnej. W zakresie tej części prywatnej ponawiam argumenty wskazane na wstępie niniejszego podpunktu.

Powyższe jednolicie potwierdza wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie z dnia 21 lutego 2012 r., II SA/Kr 1749/11):

„W myśl natomiast licznych orzeczeń sądów administracyjnych, które tutejszy sąd podziela, konieczną przesłanką do skutecznego podjęcia przez radę gminy uchwały o zaliczeniu drogi do kategorii dróg gminnych jest legitymowanie się przez gminę prawem własności do gruntów, po których droga taka przebiega oraz spełnianie przez nią określonych parametrów technicznych”.

Co ciekawe, nawet zaplanowanie drogi wewnętrznej wymaga określonych aktów staranności.

Za wyrokiem WSA w Poznaniu z 12.02.2013 r., II SA/Po 1029/12:

„Reasumując stwierdzić należy, iż ustalenie w planie przebiegu drogi wewnętrznej oznaczonej 6KDW w sposób naruszający prawo własności skarżącej i bez wykazania, iż jest to usprawiedliwione określonymi, istotnymi okolicznościami, stanowi o nadużyciu przez Radę Miasta Poznania władztwa planistycznego (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 7 stycznia 2010 r., sygn. IV SA/Wa 2075/08, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Poznaniu, z dnia 26 lutego 2010 r., sygn. II SA/Po 804/09, obydwa dostępne w Centralnej Bazie Orzeczeń Sądów Administracyjnych, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Białymstoku z dnia 28 lutego 2008 r., sygn. II SA/Bk 42/08, publ. Lex 483139).”

oraz:

„Zauważyć w tym miejscu należy, iż Rada Miasta Poznania planując przebieg ulicy 6KDW powinna w pierwszej kolejności wziąć pod uwagę istniejące uwarunkowania na tym terenie, a w szczególności fakt potrzeby ochrony prawa własności, a następnie ustalić optymalny przebieg i wymiary planowanej drogi wewnętrznej z miejscami parkingowymi z uwzględnieniem tej okoliczności, oraz innych wartości chronionych przez ustawę o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, a wskazanych w art. 1 ust. 1 i 2 u.p.z.p. Stanowczo podkreślić przy tym trzeba, że Sąd rozstrzygając niniejszą sprawę, w żaden sposób nie przesądza czy przyjęta w zaskarżonej uchwale lokalizacja i wymiary drogi wewnętrznej oznaczonej na rysunku planu 6KDW (w tym zapewnienie na jej obszarze publicznie dostępnych miejsc parkingowych) ma charakter optymalny, czy też charakteru takowego nie ma, a przesłanką zapadłego rozstrzygnięcia, jest jedynie brak poczynienia przez organy gminy w toku procedury

planistycznej jakichkolwiek ustaleń w tym zakresie, co z przyczyn oczywistych uniemożliwiło sądowi dokonanie kontroli ich prawidłowości.”

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50.

2) **Treść uwagi:** Konieczność uspokojenia ruchu.

Nie dość, że nie ma potrzeby, którą poszerzenie drogi miałoby zaspokajać, to obecnie ujawniły się nowe, niżej opisane potrzeby, które wymagają pozostawienia kształtu tej drogi wyłącznie w obecnych granicach działki pod tę drogę przeznaczoną (działka nr 21).

Poszerzenie drogi, a także nadanie jej statusu drogi publicznej (dostępnej dla każdego), wpłynie na zwiększenie intensywności ruchu oraz prędkość pojazdów. Taki efekt nie współgra z lokalizacją okolicznych obiektów rozrywkowo-rekreacyjnych, uczęszczanymi gremialnie przez dzieci i młodzież (m.in. boisko oraz plac zabaw). Intensywność ruchu zwiększy liczbę wypadków w tym rejonie, co wielu ludzi (przede wszystkim dzieci), przypłaci zdrowiem albo życiem.

Nadto zwiększenie intensywności ruchu wpłynie negatywnie na rezerwat Żurawiniec, słusznie (choć niekonsekwentnie) otaczanego opieką przez przedstawicieli m. Poznania.

W tym kontekście argument dotyczący szerokości ulicy jest nietrafiony, bowiem § 9 pkt 5 lit. c MPZP przewiduje odstępstwo od przyjętej szerokości dróg właśnie ze względu na potrzebę uspokojenia ruchu. W analizowanym rejonie taka potrzeba ewidentnie występuje.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie

odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywniej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50.

3) Treść uwagi: Istniejące zagospodarowanie.

Argument dotyczący uzyskania odpowiedniej szerokości drogi jest nietrafiony w świetle § 9 pkt 5 lit. b MPZP. Paragraf ten przewiduje odstępstwo od przyjętych szerokości jezdni w przypadku kolizji z istniejącymi elementami zagospodarowania. Za takie elementy zagospodarowania należy uznać miejsca parkingowe (w położeniu prostopadłym do jezdni) oraz część chodnika dla budynku przy ul. Jasna Rola 34, które z powodzeniem funkcjonują od kilku lat.

W istocie pozostawienie drogi w kształcie funkcjonującym obecnie rozwiąże co najmniej dwa przewidywane problemy. Po pierwsze, doprowadzi do uspokojenia ruchu. Po drugie, przyczyni się do utrzymania miejsc postojowych, których już teraz brakuje, a będzie ich coraz mniej w perspektywie realizacji inwestycji linii tramwajowej potocznie zwanej „Nowa Naramowicka”. Inwestycja ta bowiem przyczyni się to do pozostawiania przez mieszkańców pobliskich miejscowości i osiedli pojazdów w pobliżu nowej pętli tramwajowej w celu dalszego kontynuowania podróży tramwajem.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywniej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szerokości jezdni należy natomiast do zakresu projektu budowlanego. W zakresie stanowisk postojowych, zrealizowana rozbudowa ul. Bolka obejmowała stanowiska równoległe do jezdni, natomiast wzmiankowane w uwadze stanowiska prostopadłe do jezdni zostały wykonane samowolnie i nie spełniają wymagań obowiązujących przepisów, zarówno w zakresie długości stanowiska, jak i zachowania szerokości jezdni manewrowej (w obu przypadkach wymagane co najmniej 5 m).

4) **Treść uwagi:** Status drogi publicznej.

a) **Treść uwagi:** Aktualny status ul. Bolka.

Projektodawca MPZP wiąże postulat rozbudowy ul. Bolka z rzekomym posiadaniem przez nią statusu drogi publicznej (chęć spełnienia wymogów właściwych drodze o takim statusie). Zgodnie z deklaracją MPU ul. Bolka została w przeszłości zakwalifikowana jako publiczna droga gminna. MPU nie było jednak w stanie powołać się na treść oraz szczegóły uchwały nadającej drodze taką kategorię.

Zgodnie z art. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. „Drogą publiczną jest droga zaliczona na podstawie niniejszej ustawy do jednej z kategorii dróg, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w tej ustawie lub innych przepisach szczególnych.”.

Zgodnie z przytoczonym przepisem nadanie drodze odpowiedniej kategorii (tu: gminnej) jest warunkiem koniecznym uzyskania statusu drogi publicznej. Nadanie kategorii następuje w drodze uchwały właściwego organu. Skoro brak takiej uchwały, to MPU nie może zakładać, że ul. Bolka obecnie posiada status drogi publicznej. Jak stwierdził Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 30 maja 2003 r. (sygn. akt: III CKN 1165/00, publ. LEX nr 109442): „Decydujące o tym, czy dana droga jest wewnętrzną czy publiczną - jest jej zaliczenie do jednej z kategorii dróg publicznych”.

Co więcej, nadanie statusu drogi publicznej, która według MPU od początku nie spełniała oczekiwań stawianych tego typu drogom, uprawdopodobnia twierdzenie o braku statusu drogi publicznej. Potwierdza to aktualne orzecznictwo, w tym wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z 13-11-2015 r., I OSK 459/14:

„Warunkiem takiego zaliczenia [*do jednej z kategorii dróg publicznych – przypis autora*] jest istnienie drogi w ujęciu art. 4 pkt 2 udp. By drogę zaliczyć do jednej z kategorii dróg publicznych określonych w art. 2 ust. 1 udp, droga ta musi najpierw spełniać ustawowe kryterium uznania jej za budowlę (M. Wolanin w: J. Jaworski, A. Prusaczek, A. Tułodziecki, M. Wolanin, Ustawa o gospodarce nieruchomościami. Komentarz, C.H. Beck 2013, s. 68, nb 13). Nie ulega wątpliwości, że nadanie kategorii drogi publicznej może dotyczyć tylko takiego obiektu budowlanego, który został już wybudowany – po uzyskaniu przez nią prawnie określonych warunków techniczno-użytkowych, do której droga ma być

zaliczona (art 1 i 5-7 w zw. z art. 4 pkt 2 udp; M. Wolanin, Komentarz, s. 51, 53, nb 17).”.

Podkreślić również trzeba, że ul. Bolka obecnie narusza linie rozgraniczające działkę przy ul. Jasna Rola 34 (nr 22/10). Zatem nawet przyjmując, że istnieje uchwała nadająca ul. Bolka status drogi publicznej, to z pewnością nie mogła ona objąć swym zakresem własności prywatnej (działka nr 22/10). Zgodnie bowiem z wyrokiem Naczelnego Sądu Administracyjnego z 14-07-20 20, I OSK 2846/19:

„Wobec tego uchwała, którą zalicza się do dróg gminnych drogę, która nie jest własnością gminy, narusza w sposób istotny art. 7 ust. 1 ustawy o drogach publicznych, z którego wynika, że tylko droga spełniająca warunki zaliczenia do dróg publicznych może być zaliczona do dróg gminnych.”.

Konkludując, neguję utrzymywanie w MPZM statusu drogi publicznej dla zachodniego odcinka ul. Bolka i podnoszę zasadność utrzymania (względnie nadania jej) statusu drogi wewnętrznej. Tym samym wskazuję, że brak statusu drogi publicznej nie stanowi argumentu dla poszerzenia ul. Bolka.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50.

b) **Treść uwagi:** Droga publiczna, jako inwestycja celu publicznego.

Podstawową przesłanką dla realizacji inwestycji w postaci drogi publicznej musi być niezbędność tej inwestycji. Innymi słowy musi istnieć faktyczne zapotrzebowanie na jej realizację. Jak można wywieść z art. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, droga publiczna przede wszystkim ma na celu zapewnienie użytkowania nieograniczonej liczbie podmiotów.

W tym kontekście ponawiam argumenty przedstawione w pkt. 1.1 – 1.3, które jednoznacznie przemawiają za brakiem potrzeby użytkowania odcinka ul. Bolka

przez nieograniczoną liczbę osób, lecz jedynie przez mieszkańców przy ul. Jasna Rola 34 oraz ul. Bolka 2. Co więcej, funkcja ogólnej dostępności jest wręcz niepożądana przez wzgląd na chęć uspokojenia ruchu.

„Nie można jednak przyjmować automatycznie, że każda inwestycja związana z budową i utrzymaniem drogi służy celom publicznym – interesowi publicznemu. Istotą inwestycji celu publicznego jest jej nakierowanie na urzeczywistnienie interesu publicznego, istotnego dla zbiorowości, przynajmniej na poziomie lokalnym.” – Z. Niewiadomski, Planowanie i zagospodarowanie przestrzenne. Komentarz, Warszawa 2015, s. 397-398.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej.

c) **Treść uwagi:** Warunki techniczne.

Warunki techniczne, jakim powinna odpowiadać droga o statusie drogi publicznej – w tym jej szerokość – dotyczą dróg, które nie zostały wybudowane. Omawiany stan faktyczny dotyczy zaś drogi już wybudowanej i funkcjonującej. Stąd obowiązek poszerzenia drogi istniejącej nie jest prawnie egzekwowalny, bez względu na posiadany przez nią status i kategorię.

Wydaje się także, że zamierzenie projektodawcy nie współgra z wyjątkami określonymi w § 9 pkt. 5 MPZP, tj. z jednej strony projektodawca chce dostosować ten odcinek drogi pod wymogi dla drogi publicznej, z drugiej strony § 9 pkt 5 MPZP zwalnia go z tego obowiązku w określonych przypadkach (m. in. w odniesieniu do już: istniejących dróg niespełniających wymagań MPZP). Ta niekonsekwencja usprawiedliwia zarzut dyskryminacji mieszkańców ul. Jasna Rola 34, którzy nie mogą skorzystać z wyjątku określonego w § 9 pkt. 5 MPZP i przez to są skazani na utratę swojej własności – jednego z najważniejszych praw konstytucyjnych.

Należy również wskazać, że rysunek stanowiący załącznik do projektu MPZP przewiduje zlokalizowanie ul. Bolka na wysokości chodnika po jej północnej stronie (włącznie). Taka szerokość drogi jest nieproporcjonalna do potrzeb jej

użytkowników nawet w sytuacji, gdyby droga ta miała mieć status drogi publicznej. Droga pod ulicę Bolka w obecnym kształcie była wystarczająca wtedy, kiedy była drogą przelotową i łączyła dwie znaczące ulice (ul. Jasna Rola i ul. Naramowicka). Teraz, kiedy utraciła swoją dotychczasową funkcję (stała się drogą bez przejazdu), nie ma potrzeby jej poszerzania w ogóle, a tym bardziej w granicach proponowanych w MPZP. Wręcz przeciwnie, należy zachować jej funkcjonalność z uwzględnieniem prostopadłych miejsc parkingowych i przez to uspokoić ruch.

Co istotne, nie wiadomo, dlaczego MPZP przewiduje taki kształt zachodniego odcinka ul. Bolka, który znacznie przekracza minimalne wymagania właściwego rozporządzenia. WSA we Wrocławiu w wyroku z 3.11.2020 r., II SA/Wr 128/20 stwierdza:

„Istotne przy tym jest, że ślepa droga, której zakończenie ma znaleźć się na działce skarżących, jak wynika z ustaleń planu ma zapewnić komunikację praktycznie dla niewielkiej liczby nieruchomości. Oprócz bowiem nieruchomości skarżących, która obecnie stanowi jedną działkę i ma dostęp do drogi publicznej 4 KDZ, zapewnia ona dojazd jeszcze do około 10 działek na których dopuszczona jest zabudowa jednorodzinna (co z pewnością nie wpłynie na generowanie znaczącego ruchu pojazdów z niej korzystających). Szczegółowego wykazania i rozważenia wymagało zatem, czy w tak zaistniałym stanie faktycznym niezbędne jest projektowanie przedmiotowej drogi (jaką jest także sporny plac do zawracania) w granicach przekraczających minimalne normy określone rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie, a w szczególności, czy jest to uzasadnione bezpieczeństwem przyszłych użytkowników tej drogi.”.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej

wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. W zakresie stanowisk postojowych, zrealizowana rozbudowa ul. Bolka obejmowała stanowiska równoległe do jezdni, natomiast wzmiankowane w uwadze stanowiska prostopadłe do jezdni zostały wykonane samowolnie i nie spełniają wymagań obowiązujących przepisów, zarówno w zakresie długości stanowiska, jak i zachowania szerokości jezdni manewrowej (w obu przypadkach wymagane co najmniej 5 m). Wielkość placu do zawracania wynika z projektu trasy tramwajowej na Naramowice – etap I.

5) Treść uwagi: Porównanie z innymi drogami.

Skoro projektodawca MPZP nie widzi potrzeby poszerzania działki pod ul. Jasna Rola, to dziwi dostrzeganie tej potrzeby względem działki pod ul. Bolka. W tym kontekście założenia MPZP są niekonsekwentne, bowiem działki pod budowę dróg Jasnej Roli oraz Bolka mają tą samą szerokość w ramach aktualnych linii rozgraniczających:

– załączona do uwagi grafika

Co więcej, niezrozumiale jest założenie, wedle którego zachodni odcinek ul. Bolka (względem al. Praw Kobiet) ma mieć większą szerokość jezdni (prawdopodobnie 6 m lub więcej – choć nie zostało to sprecyzowane), niż wschodni (5 m). Budzi to zdziwienie nie tylko ze względu na fakt, iż jest to ta sama działka, ale również dlatego, że odcinek wschodni jest prawie pięć (5) razy dłuższy i przez to intensywniej eksploatowany. Co więcej, poszerzenie odcinka zachodniego ma się odbyć po uzyskaniu statusu drogi bez przejazdu, czyli po utraceniu przez nią dotychczasowej, ważniejszej funkcji.

– załączona do uwagi grafika

Okoliczność, że w części południowej zachodniego odcinka ul. Bolka znajduje się chodnik nie stanowi argumentu dla powyższych niekonsekwencji, bowiem ul. Jasna Rola również jest tego chodnika w wielu miejscach pozbawiona, przy czym jest ona ulicą o głównym znaczeniu w rejonie i o wyższej kategorii.

– załączona do uwagi grafika

W wielu miejscach chodnik nie został uwzględniony nawet w liniach rozgraniczających działkę pod drogę (ul. Błażeja):

– załączona do uwagi grafika

Co więcej, ul. Bolka po wschodniej stronie ul. Naramowickiej, mając tę samą szerokość działki pod drogę (6 metrów), zadowala się chodnikiem po jednej stronie jezdni w liniach rozgraniczających działkę pod tę ulicę i jezdnią o szerokości 4 m.

– załączona do uwagi grafika

Uwzględniając powyższe należy wskazać, że chodnik południowy na zachodnim odcinku ul. Bolka może zostać: obniżony, usunięty albo dostosowany jako część ciągu pieszo-jezdnego. Wskazać bowiem trzeba, że zgodnie z projektowanym MPZP: droga publiczna może stanowić ciąg pieszo-jezdny o minimalnej szerokości 5 m (a obecnie działka pod zachodni odcinek ul. Bolka ma więcej, bo 6 m szerokości), oraz że chodnik powinien być zlokalizowany po jednej stronie drogi – zatem to zadanie spełnia aktualnie chodnik zlokalizowany na południowej stronie działki 22/10 (po zmianie 22/11) – chodnik północny. Takie rozwiązanie jest akceptowalne, co pokazują poniższe przykłady (ul. Błażeja):

– załączona do uwagi grafika

Okoliczność, że m. Poznań niewłaściwie zadysponowało działki pod ul. Bolka nie może stanowić uzasadnienia dla aktualnych kroków dających pretekst do wywłaszczenia części nieruchomości mieszkańców ul. Jasna Rola 34 i odebrania im miejsc parkingowych (obecnie równoległych do drogi) oraz części chodnika. Takie działanie stworzyłoby niebezpieczny precedens w postaci nowej, niezależnej podstawy wywłaszczenia, której powstanie warunkowane jest błędem zainteresowanego organu.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szczegółowej lokalizacji jezdni i chodnika należy natomiast do zakresu projektu budowlanego.

6) **Treść uwagi:** Nieprecyzyjność MPZP.

Projektodawcy MPZP nie określają docelowego kształtu drogi pod ul. Bolka, w tym jej elementów (m.in. uwzględnienie chodnika lub jego brak; brak parametrów układu komunikacyjnego). Tym samym niemożliwe jest podniesienie konkretnych uwag chociażby w zakresie zasadności, proporcjonalności oraz optymalności zakładanego zamierzenia. Prawidłowe odniesienie się do postanowień MPZP jest zatem w istotnym

zakresie niemożliwe Zgodnie z wyrokiem WSA w Krakowie z dnia 11 lutego 2020 r., II SA/Kr 1480/19: „Plan miejscowy, jako akt normatywny musi zawierać ustalenia precyzyjne i jednoznaczne. Rozstrzygnięcia organów stosujących prawo powinny być przewidywalne dla podmiotów stosunków prawnych.”.

Powyższy postulat nabiera szczególnego znaczenia, gdy władztwo planistyczne zamierza ingerować we własność prywatną.

„Skład orzekający przychylił się do stanowiska, że gdy dochodzi do pozbawienia lub ograniczenia własności indywidualnej, wymóg ten należy rozumieć w taki sposób, aby przy przewidzianych w planie budowlanych modernizacji i poszerzeniu dróg jako elementu układu komunikacyjnego znane były konkretne granice rezerwy terenów pod przyszły układ komunikacyjny. Innymi słowy, parametry określone na podstawie § 4 pkt 9 lit. "a" rozporządzenia z dnia 26 sierpnia 2003 r. powinny umożliwić właścicielom działek bezpośrednio sąsiadujących z terenem układu komunikacyjnego odczytanie w jakich granicach ich prawo własności może zostać w przyszłości naruszone (odjęte na cel publiczny) z przeznaczeniem na realizację układu komunikacyjnego. Konkretność tych parametrów w istocie tworzy rodzaj bezpieczeństwa prawnego odnośnie zasięgu ewentualnej ingerencji w prawo własności (por. wyrok z dnia 7 lutego 2019 r. II SA/Bk 736/18 CBOSA)” - wyrok WSA we Wrocławiu w wyroku z 3.11.2020 r., II SA/Wr 128/ 20.

W tym kontekście, za nieskonkretyzowane należy uznać również m. in. sformułowanie użyte w części tekstowej MPZP: „istniejące elementy zagospodarowania”. Jest to o tyle istotne, że ten fragment tekstu ma wpływ na pojmowanie przyszłego kształtu jezdni na wschodnim odcinku ul. Bolka, bowiem na tym odcinku znajdują się m.in. prostopadłe miejsca parkingowe, których MPZP zdaje się nie uwzględniać (choć nie jest to jasne).

Nieprecyzyjność MPZP nie pozwala również na ocenę optymalności proponowanego rozwiązania.

Zgodnie z wyrokiem NSA z 3 września 2014 r., II OSK 1730/14 – dopuszczalna jest weryfikacja przez organ zasadności żądania w zakresie ewentualnego istnienia rozwiązania alternatywnego zapewniającego możliwość realizacji tego samego celu publicznego przy ograniczeniu stopnia ingerencji w prawo własności osób trzecich, a także ocena przez organ niezbędności realizacji celu inwestycji jako przesłanki ingerencji w prawo własności nieruchomości.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szczegółowej lokalizacji jezdni i chodnika należy natomiast do zakresu projektu budowlanego. W zakresie stanowisk postojowych, zrealizowana rozbudowa ul. Bolka obejmowała stanowiska równoległe do jezdni, natomiast wzmiankowane w uwadze stanowiska prostopadłe do jezdni zostały wykonane samowolnie i nie spełniają wymagań obowiązujących przepisów, zarówno w zakresie długości stanowiska, jak i zachowania szerokości jezdni manewrowej (w obu przypadkach wymagane co najmniej 5 m).

7) Treść uwagi: Droga wewnętrzna.

Nawet, gdyby okazało się, że ul. Bolka na odcinku zachodnim (względem al. Praw Kobiet) posiada status drogi publicznej, to należy ją przemianować na drogę wewnętrzną (poprzez odebranie kategorii drogi gminnej).

Zgodnie z art. 10 ust. 3 ustawy o drogach publicznych, pozbawienie drogi dotychczasowej kategorii jest możliwe w przypadku, gdy droga dotychczas publiczna zostaje „wyłączona z użytkowania”. Pojęcie to pojawia się wprawdzie w przepisie art. 10 ust. 3 ustawy o drogach publicznych, lecz nie zostało przez prawodawców zdefiniowane. W wyroku z dnia 26 października 2017 r., sygn. akt II SA/Ke 443/17, Wojewódzki Sąd Administracyjny w Kielcach wyraził pogląd, że „wyłączenie drogi z użytkowania” oznacza pozbawienie drogi jej dotychczasowej funkcji.

W niniejszej sprawie uczynienie z ul. Bolka drogi bez przejazdu pozbawia ją zasadniczej funkcji polegającej na umożliwianiu korzystania z niej z przez nieograniczony krąg osób i na łączeniu ul. Jasna Rola z ul. Naramowicką. Należy zauważyć, że wyłączenie tego odcinka z „użytkowania” może oznaczać znaczące ograniczenie w korzystaniu z drogi dla ruchu drogowego i dostępności dla nieograniczonego kręgu uczestników ruchu drogowego. Taki efekt jest pożądanym ze względu na chęć zmniejszenia intensywności ruchu oraz utrzymania istniejących elementów zagospodarowania (prostopadłych miejsc parkingowych), co szeroko omówiono w pkt. 1.1 – 1.3 powyżej. Oczywiście droga wewnętrzna będzie spełniać funkcje dojazdową dla mieszkańców ul. Jasna Rola 34 oraz ul. Bolka 2.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej.

2. **Treść uwagi:** Plac do zawracania.

1) **Treść uwagi:** Zbędność placu do zawracania.

Ustanowienie placu do zawracania na końcu zachodniego odcinka ul. Bolka jawi się jako zbędne w kontekście postulatu utrzymania (względnie przekwalifikowania) ul. Bolka jako drogi wewnętrznej. Co więcej, sugerowana przez MPZP konieczność budowy placu wynikająca z rzekomo publicznego statusu ul. Bolka, jeszcze mocniej wskazuje na potrzebę utrzymania wewnętrznego charakteru ulicy, a to celem uspokojenia ruchu.

Zbędność budowy placu wynika z:

1. uczynienia ul. Bolka drogą bez przejazdu i z tego względu służącą jedynie mieszkańcom przy ul. Jasna Rola 34 oraz ul. Bolka 2. W tym zakresie mieszkańcy nie będą mieli potrzeby zawracania, skoro będą kierować się docelowo na teren swojej posesji;
2. konieczności uspokojenia ruchu ze względu na sąsiadujące obiekty dla dzieci i młodzieży oraz ze względu na sąsiadujący rezerwat Żurawiniec.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

2) **Treść uwagi:** Nieprecyzyjność MPZP.

MPZP nie wskazuje w jakim kształcie miałyby funkcjonować plac do zawracania, a zatem niemożliwa jest ocena celowości i optymalności przyjętego rozwiązania. Nie wskazano również, czy plac ma uwzględniać zawracanie wyłącznie samochodów osobowych, czy także ciężarowych. Fakt, że właściwe rozporządzenie rozróżnia te dwie kategorie pojazdów, świadczy o tym, że możliwe jest uwzględnienie wyłącznie jednej z kategorii pojazdów, a nie zawsze obu.

W tym zakresie zakładam, że MPZP przewiduje jedynie zapewnienie zawracania wyłącznie samochodom osobowym (promień 6 m), a nie ciężarowym (promień 9 m lub kwadrat 12,5m x 12,5 m). Wynika to z oczywistego względu, że obecność pojazdów ciężarowych nie jest pożądana w analizowanym rejonie z uwagi na konieczność uspokojenia ruchu i przez to zapewnienia większego bezpieczeństwa.

W tym zakresie nie wiadomo, dlaczego MPZP nie założył poniższego ułożenia placu do zawracania (zastrzegając pierwszeństwo dla argumentu o zbędności takiego placu):

– załączona do uwagi grafika

Zamiast tego MPZP próbuje wykonanie (i przez to wyłączenie) placu do zawracania na następującym obszarze:

– załączona do uwagi grafika

Trudno uznać, że osoba mająca wpływ na kształt analizowanego MPZP podchodziła do wykonywania tego planu obiektywnie, z zachowaniem zasady poszanowania własności prywatnej oraz równości (wyłączenie wyłącznie działki 22/10 z kompletnym pominięciem działek po drugiej stronie rzeczonoego odcinka ul. Bolka, o czym mowa poniżej).

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

3) **Treść uwagi:** Optymalność rozwiązania.

Ze względu na brak precyzyjności MPZP prawidłowa ocena optymalności usytuowania placu do zawracania jest niemożliwa. Jednak już teraz można zarzucić, że usytuowanie tego placu wyłącznie z udziałem działki 22/10 i pominięciem działki 20/3 jest nadużyciem.

Powyższy argument popiera wyrok WSA we Wrocławiu z 3.11.2020 r.,11 SA/Wr 128/20:

„Z przedstawionej Sądowi dokumentacji planistycznej – w tym z uzasadnienia zaskarżonej uchwały – nie wynika jednak z jakich względów organ planistyczny uznał za konieczne przedłużenie ulicy dojazdowej 12 KDD i wykonanie zatoczki do zawracania w całości na działce skarżących a zatem wyłącznie kosztem ich nieruchomości. W tym względzie kluczowe jest, że organ nie przeprowadził analizy i nie dokonał oceny możliwości wprowadzenia rozwiązań wariantowych w zakresie lokalizacji placu do zawracania w sposób, który nie obciążałby wyłącznie nieruchomości skarżących. Rozwiązania takie nie wynikają z dokumentacji planistycznej. Także w uzasadnieniu uchwały ani w odpowiedzi na skargę nie odniesiono się do tej kwestii.”

I dalej, odnośnie powołania się przez gminę na rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. – w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie:

„[...] stwierdzić trzeba, że argumentacja organu nie wyjaśnia i nie usuwa zastrzeżeń co do niezbędności zaprojektowania tego placu w całości na działce skarżących. Nie uzasadnia także, że w świetle wskazanych przez organ regulacji rozporządzenia, istniała konieczność zajęcia na ten cel takiej powierzchni działki jaka wyznaczona została na rysunku planu oraz, że zamierzonego celu nie można było osiągnąć przy pomocy środków słabiej ingerujących w prawo własności skarżących a zatem mniej dla nich dotkliwych. [...] W tym kontekście istotne więc jest, że zarówno w tekście zaskarżonej uchwały jak też na załączniku graficznym brak jest wymiarów projektowanego na działce skarżących placu do zawracania. Już choćby z tego względu nie można stwierdzić, że omawiane rozwiązanie planistyczne uzasadnione jest przywołanym przepisem szczególnym.”.

Zgodnie z wyrokiem WSA w Poznaniu z 23.05.2019 r., IV SA/Po 1197/18, LEX nr 2679133.:

„Zdaniem skarżącego, są możliwe inne propozycje lokalizacji placu do zawracania, określanej przez niego zatoką. Proponuje on, aby usytuować go w większej części na sąsiedniej, niezabudowanej działce nr 2183, przy wykorzystaniu części działki nr 2182 i 2181. W ocenie Sądu organ powinien wziąć pod uwagę i ocenie alternatywną propozycję budowy zatoki na ulicy, którą w toku sprawy w aktach administracyjnych przedstawił skarżący i ewentualnie ją uwzględnić lub szczegółowo uzasadnić, dlaczego nie jest możliwe jej uwzględnienie.

Sąd stoi na stanowisku, że w przypadku wykorzystania przez organ planistyczny możliwości ograniczenia prawa własności podmiotów prywatnych, decyzja o takim ograniczeniu powinna być szczegółowo uzasadniona (w uzasadnieniu do uchwały lub w załączniku do uchwały), ponieważ w innym przypadku pozbawia się właścicieli poczucia bezpieczeństwa i sprawiedliwości.

Ograniczenie właścicieli w ich prawie własności, czego można spodziewać się po miejscowym planie zagospodarowania, uzasadnia tylko cel publiczny, ale także tylko wówczas, gdy innego rozwiązania, choć go szukano, nie można było znaleźć. Władztwo planistyczne gminy nie może polegać zatem na zupełnej swobodzie i dowolności w planowaniu co do przeznaczenia terenu, gdyż konieczne jest uwzględnienie w planowaniu i zagospodarowaniu prawa własności, z mocy art. 1 ust. 1 pkt 7 ustawy o planowaniu. Nieprzestrzeganie tego spowoduje, że uprawnienie gminy do ustalania przeznaczenia terenu i sposobu zagospodarowania, może zostać nadużyte, a ustalenia planu, które będą wynikiem tego nadużycia, mogą okazać się prawnie wadliwe (por. wyrok NSA z 9 lutego 2010 r., sygn. II OSK 1959/09).

Sąd podkreśla raz jeszcze, że sytuacja, w której postanowienia planistyczne tak daleko wkraczać będą w istotę uprawnień właścicielskich podmiotów prywatnych, jak ma to miejsce w rozpatrywanej sprawie, powinna być poprzedzona wnikliwym rozważeniem wszystkich argumentów przemawiających za preferowanym przez uchwałodawcę rozwiązaniem, przeanalizowanie rozwiązań wariantowych i szczegółowe uzasadnienie podjętych decyzji planistycznych.”

Dodatkowo z MPZP można wywnioskować, że plac do zawracania będzie w jego północno-zachodniej części bardzo blisko okien mieszkań w budynku przy ul. Jasna Rola 34 oraz będzie nakładał się z wyjazdem z garażu podziemnego z tego budynku. Taki układ tym bardziej przemawia za objęciem działki 20/3 (i – jeżeli to konieczne działki 20/2) pod budowę placu.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

3. **Treść uwagi:** Wywłaszczenie działki 22/10 pod parkingi publiczne na wysokości ul. Jasna Rola.

Z MPZP wynika – choć w sposób niejednoznaczny i nieprecyzyjny – że pas oznaczony kodem 3KDWpp ma stanowić w przyszłości pas wewnętrzny, ale stanowiący własność m. Poznania.

– załączona do uwagi grafika

W istocie ustanowienie pasa 3KDWpp doprowadzi do wywłaszczenia mieszkańców Jasnej Roli 34 w zakresie kolejnej (już czwartej z kolei) części działki przeznaczonej dotychczas pod prywatne miejsca postojowe. MPZP usankcjonuje publiczny charakter pasa 3KDWpp i przez to kosztem mieszkańców Jasnej Roli 34 będzie zadowalał potrzeby innych przypadkowych osób.

Co więcej, oprócz publicznego charakteru pasa 3 KDWpp nie jest wykluczone objęcie go płatną strefą parkowania, co od dłuższego czasu jest deklarowane przez m. Poznań.

Najbardziej krzywdzące jest to, że mieszkańcy Jasnej Roli 34 są sukcesywnie pozbawiani własności prywatnej przeznaczonej na parkingi (działka 22/10). Najpierw był to parking zewnętrzny (pod trasę tramwajową):

– załączona do uwagi grafika

teraz jest to plac do zawracania (o przesadnie dużej powierzchni):

– załączona do uwagi grafika

pas wzdłuż zachodniego odcinka ul. Bolka:

– załączona do uwagi grafika

oraz wzdłuż odcinka przy Jasnej Roli:

– załączona do uwagi grafika

W zamian za powyższe wyzucie mieszkańców Jasnej Roli 34 z miejsc parkingowych, m. Poznań nie oferuje miejsc zamiennych. 143 rodzin z jasnej Roli 34 zacznie borykać się z brakiem miejsc postojowych, którymi do tej pory bez problemu dysponowali. Ta sytuacja powinna zostać przedstawiona publicznie jako przykład albo skrajnej nieodpowiedzialności albo czyjejś złej woli.

Wobec powyższego, krytykowane rozwiązanie w oczywisty sposób nie może uzyskać poparcia okolicznych mieszkańców, w tym mieszkańców Jasnej Roli 34. Wystarczy wskazać, że do tej pory osoby niezamieszkujące przy Jasnej Roli 34 z powodzeniem parkowały po zachodniej części Jasnej Roli i to tam należałoby ustanowić KDWpp (pod warunkiem, że nie będzie wiązało się to z wywłaszczeniem kogokolwiek).

Projektodawca MPZP zapomniał o tym, że odebranie prywatnych miejsc postojowych dedykowanych dotychczas 143 rodzinom przy Jasnej Roli 34, spowoduje niewyobrażalne problemy natury logistycznej i estetycznej, włączając w to samowolę parkingową. 143

rodziny, które do tej pory miały gdzie pozostawić swoje pojazdy na noc, obecnie nie będą miały gdzie zaparkować, co wzbudzi ogólną frustrację i sprzeciw również okolicznych mieszkańców.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Teren 3KDWpp to teren dróg wewnętrznych - parkingu. Ustalenia projektu planu nie determinują własności ww. terenu ani zasad funkcjonowania parkingu.

4. **Treść uwagi:** Wnioski.

1) **Treść uwagi:** Wobec powyższych uwag, wnoszę o:

- a) **Treść uwagi:** zachowanie obecnego statusu działki pod ul. Bolka (nr 21) jako drogi wewnętrznej (względnie nadanie jej takiego statusu poprzez odebranie jej kategorii drogi gminnej);

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej.

- b) **Treść uwagi:** niewykraczanie poza linie rozgraniczające działki nr 21 w ramach planowego zagospodarowania przestrzeni, przebudowę na pieszo-jezdnię (ewentualnie obniżenie chodnika po południowej stronie drogi lub jego usunięcie. z jednoczesnym wykorzystaniem chodnika na północ od ul. Bolka);

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szczegółowej lokalizacji jezdni i chodnika należy natomiast do zakresu projektu budowlanego.

- c) **Treść uwagi:** rezygnację z budowy placu do zawracania;

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części

podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

- d) **Treść uwagi:** niewykraczanie poza linie rozgraniczające działki nr 1 (ul. Jasna Rola) w ramach planowego zagospodarowania przestrzeni, tj. zachowanie dotychczasowego kształtu i struktury właścicielskiej ul. Jasna Rola na odcinku przylegającym do działki nr 22/10.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Jasna Rola uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje m.in. część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Ponadto w projekcie planu teren 1KD-L (ul. Jasna Rola) jest poszerzony od strony zachodniej o części działek należących do Miasta Poznania i Skarbu Państwa, użytkowane na cele parkingowe.

- 2) **Treść uwagi:** ewentualnie, w razie ustalenia, że działka pod ul. Bolka (nr 21) ma status gminnej drogi publicznej i nieuwzględnienia wniosku z pkt. 1, wnoszę o:

- a) **Treść uwagi:** zachowanie obecnych linii rozgraniczających działkę pod ul. Bolka (nr 21);

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50.

- b) **Treść uwagi:** zachowanie obecnej funkcjonalności ul. Bolka, tj. z zaakceptowaniem prostopadłych miejsc parkingowych wzdłuż tej ulicy – ze względu na konieczność m.in. uspokojenia ruchu oraz zachowania istniejących elementów zagospodarowania na ul. Bolka. Z ewentualnym obniżeniem chodnika po południowej stronie drogi lub jego usunięcie. Z jednoczesnym wykorzystaniem chodnika na północ od ul. Bolka;

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark.

18, obr. 50. Kwestia szczegółowej lokalizacji jezdni i chodnika należy natomiast do zakresu projektu budowlanego. W zakresie stanowisk postojowych, zrealizowana rozbudowa ul. Bolka obejmowała stanowiska równoległe do jezdni, natomiast wzmiankowane w uwadze stanowiska prostopadłe do jezdni zostały wykonane samowolnie i nie spełniają wymagań obowiązujących przepisów, zarówno w zakresie długości stanowiska, jak i zachowania szerokości jezdni manewrowej (w obu przypadkach wymagane co najmniej 5 m).

c) **Treść uwagi:** rezygnację z budowy placu do zawracania;

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

d) **Treść uwagi:** niewykraczanie poza linie rozgraniczające działki nr 1 (ul. Jasna Rola) w ramach planowego zagospodarowania przestrzeni, tj. zachowanie dotychczasowego kształtu i struktury właścicielskiej ul. Jasna Rola na odcinku przylegającym do działki nr 22/10. W powyższym zakresie wnoszę o adekwatną zmianę parametrów części tekstowej oraz graficznej MPZP.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Jasna Rola uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje m.in. część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Ponadto w projekcie planu teren 1KD-L (ul. Jasna Rola) jest poszerzony od strony zachodniej o części działek należących do Miasta Poznania i Skarbu Państwa, użytkowane na cele parkingowe.

§ 5

Uwagi wniesione przez dwie osoby fizyczne.

1. **Treść uwagi:** Poszerzenie ul. Bolka na odcinku ul. Jasna Rola – al. Praw Kobiet i jej status.

1) **Treść uwagi:** Zbędność zamierzenia.

MPZP przewiduje poszerzenie odcinka drogi kosztem prawa własności mieszkańców nieruchomości przy ul. Jasna Rola 34 (deklarowana chęć wywłaszczenia

południowej części tej nieruchomości wzdłuż ul. Bolka). Jest to działanie odnoszące się do potrzeb, których aktualnie nie ma, czyli działanie nieproporcjonalne.

Zgodnie z deklaracją MPU, ul. Bolka została w przeszłości zakwalifikowana jako publiczna droga gminna. MPU nie było w stanie powołać się na treść oraz datę uchwały nadającej jej taki status i kategorię. Nadanie drodze odpowiedniej kategorii (tu: gminnej) jest warunkiem koniecznym uzyskania statusu drogi publicznej. Następuje to w drodze uchwały właściwej rady gminy. Wobec tego, kierując się zasadą ograniczonego zaufania do deklaracji MPU podnoszę, że chęć nadania ul. Bolka statusu drogi publicznej i w konsekwencji jej poszerzenie. jest sprzeczne z oczekiwaną funkcją tej drogi.

Założenie co do przyszłego kształtu zachodniego odcinka ul. Bolka nie respektuje prawdziwej potrzeby, którą powinna ona zaspokajać. W momencie, w którym ul. Bolka stała się faktycznie drogą bez przejazdu (budowa al. Praw Kobiet), zapotrzebowanie na korzystanie z tej drogi wykazują wyłącznie mieszkańcy budynków przy ul. Jasnej Roli 34 oraz ul. Bolka 2 i tylko w zakresie dojazdu. Co ważne, funkcja dojazdowa do budynków przy ul. Jasnej Roli 34 oraz ul. Bolka 2 jest z powodzeniem realizowana przez drogę funkcjonującą w obecnym kształcie (uwzględniającą prostopadłe miejsca postojowe). Nie ma konieczności zmiany tego stanu.

O ile zatem jedną z funkcji dróg publicznych jest zapewnienie możliwości jej użytkowania przez każdego, o tyle na zachodnim odcinku ul. Bolka zachodzi brak zapotrzebowania na spełnianie tej funkcji. Rozbudowa drogi w sytuacji, gdy aktualnie przestała ona łączyć dwie równoległe do siebie ulice (ul. Jasną Rolę oraz ul. Naramowicką) i stała się drogą bez przejazdu, jest pomysłem odpowiadającym na sztuczne potrzeby i jednocześnie nieuwzględniającym potrzeby realne (m. in. uspokojenie ruchu). Taki niepotrzebny wydatek rodzi dodatkowo ryzyko naruszenia dyscypliny finansów publicznych, szczególnie w kontekście ewentualnego odszkodowania za wywłaszczenie części działki 22/10 (po zmianie 22/11).

Powyższe argumenty są popierane w orzecznictwie:

1. „Aby władztwo planistyczne nie cechowało się dowolnością, nie przekraczało granic uznania planistycznego, czyli, aby nie doszło do nadużycia władztwa, organ musi respektować reguły składające się na istotę zasady proporcjonalności.

Jeżeli okazałoby się, że regulacja przyjęta w przepisach planu miejscowego nie jest niezbędna dla realizacji interesu publicznego, z którym jest powiązana, to nawet

priorytet interesu publicznego nad interesem prywatnym nie uzasadniałby ograniczenia praw i wolności jednostek, ponieważ efekt w postaci ochrony interesu publicznego można byłoby uzyskać w inny sposób.”

Wyrok WSA w Poznaniu z 9.11.2016 r., IV SA/Po 785/16.

2. „Gmina dokonując ingerencji w sferę prywatnych interesów właścicieli powinna kierować się zasadą proporcjonalności, która wyraża zakaz nadmiernej w stosunku do chronionej wartości ingerencji w sferę praw i wolności jednostki. Brak wykazania w uzasadnieniu uchwały, iż ustalenie trasy planowanej drogi ma optymalny charakter, uzasadniać stanowisko o naruszeniu zasady proporcjonalności (art. 31 ust. 3 Konstytucji RP) i zasady równości (art. 32 Konstytucji RP) oraz przekroczeniu władztwa planistycznego (art. 3 ust. 1 i art. 6 ust. 1 u.p.z.p.).”

Wyrok WSA w Gorzowie Wielkopolskim z 4.11.2015 r., II SA/Go 543/15.

Bez względu na faktyczny status prawny ul. Bolka pewne jest, że rzekomy status drogi gminnej nie został nadany tej części, która faktycznie leży w liniach rozgraniczających działki nr 22/10 (własność prywatna). Gdyby nawet okazało się, że jakaś część ul. Bolka posiada status drogi publicznej, to z pewnością nie względem własności prywatnej. W zakresie tej części prywatnej ponawiam argumenty wskazane na wstępie niniejszego podpunktu.

Powyższe jednolicie potwierdza wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie z dnia 21 lutego 2012 r., II SA/Kr 1749/11):

„W myśl natomiast licznych orzeczeń sądów administracyjnych, które tutejszy sąd podziela, konieczną przesłanką do skutecznego podjęcia przez radę gminy uchwały o zaliczeniu drogi do kategorii dróg gminnych jest legitymowanie się przez gminę prawem własności do gruntów, po których droga taka przebiega oraz spełnianie przez nią określonych parametrów technicznych”.

Co ciekawe, nawet zaplanowanie drogi wewnętrznej wymaga określonych aktów staranności.

Za wyrokiem WSA w Poznaniu z 12.02.2013 r., II SA/Po 1029/12:

„Reasumując stwierdzić należy, iż ustalenie w planie przebiegu drogi wewnętrznej oznaczonej 6KDW w sposób naruszający prawo własności skarżącej i bez wykazania, iż jest to usprawiedliwione określonymi, istotnymi okolicznościami, stanowi o nadużyciu przez Radę Miasta Poznania władztwa planistycznego (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 7 stycznia 2010 r., sygn. IV SA/Wa 2075/08, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w

Poznaniu, z dnia 26 lutego 2010 r., sygn. II SA/Po 804/09, obydwie dostępne w Centralnej Bazie Orzeczeń Sądów Administracyjnych, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Białymstoku z dnia 28 lutego 2008 r., sygn. II SA/Bk 42/08, publ. Lex 483139).”

oraz:

„Zauważyć w tym miejscu należy, iż Rada Miasta Poznania planując przebieg ulicy 6KDW powinna w pierwszej kolejności wziąć pod uwagę istniejące uwarunkowania na tym terenie, a w szczególności fakt potrzeby ochrony prawa własności, a następnie ustalić optymalny przebieg i wymiary planowanej drogi wewnętrznej z miejscami parkingowymi z uwzględnieniem tej okoliczności, oraz innych wartości chronionych przez ustawę o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, a wskazanych w art. 1 ust. 1 i 2 u.p.z.p. Stanowczo podkreślić przy tym trzeba, że Sąd rozstrzygając niniejszą sprawę, w żaden sposób nie przesądza czy przyjęta w zaskarżonej uchwale lokalizacja i wymiary drogi wewnętrznej oznaczonej na rysunku planu 6KDW (w tym zapewnienie na jej obszarze publicznie dostępnych miejsc parkingowych) ma charakter optymalny, czy też charakteru takowego nie ma, a przesłanką zapadłego rozstrzygnięcia, jest jedynie brak poczynienia przez organy gminy w toku procedury planistycznej jakichkolwiek ustaleń w tym zakresie, co z przyczyn oczywistych uniemożliwiło sądowi dokonanie kontroli ich prawidłowości.”

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50.

2) **Treść uwagi:** Konieczność uspokojenia ruchu.

Nie dość, że nie ma potrzeby, którą poszerzenie drogi miałoby zaspokajać, to obecnie ujawniły się nowe, niżej opisane potrzeby, które wymagają pozostawienia kształtu tej

drogi wyłącznie w obecnych granicach działki pod tę drogę przeznaczoną (działka nr 21).

Poszerzenie drogi, a także nadanie jej statusu drogi publicznej (dostępnej dla każdego), wpłynie na zwiększenie intensywności ruchu oraz prędkość pojazdów. Taki efekt nie współgra z lokalizacją okolicznych obiektów rozrywkowo-rekreacyjnych, uczęszczanymi gremialnie przez dzieci i młodzież (m.in. boisko oraz plac zabaw). Intensywność ruchu zwiększy liczbę wypadków w tym rejonie, co wielu ludzi (przede wszystkim dzieci), przypłaci zdrowiem albo życiem.

Nadto zwiększenie intensywności ruchu wpłynie negatywnie na rezerwat Żurawiniec, słusznie (choć niekonsekwentnie) otaczanego opieką przez przedstawicieli m. Poznania.

W tym kontekście argument dotyczący szerokości ulicy jest nietrafiony, bowiem § 9 pkt 5 lit. c MPZP przewiduje odstępstwo od przyjętej szerokości dróg właśnie ze względu na potrzebę uspokojenia ruchu. W analizowanym rejonie taka potrzeba ewidentnie występuje.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywniej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50.

3) **Treść uwagi:** Istniejące zagospodarowanie.

Argument dotyczący uzyskania odpowiedniej szerokości drogi jest nietrafiony w świetle § 9 pkt 5 lit. b MPZP. Paragraf ten przewiduje odstępstwo od przyjętych szerokości jezdni w przypadku kolizji z istniejącymi elementami zagospodarowania. Za takie elementy zagospodarowania należy uznać miejsca parkingowe (w położeniu prostopadłym do jezdni) oraz część chodnika dla budynku przy ul. Jasna Rola 34, które z powodzeniem funkcjonują od kilku lat.

W istocie pozostawienie drogi w kształcie funkcjonującym obecnie rozwiąże co najmniej dwa przewidywane problemy. Po pierwsze, doprowadzi do uspokojenia ruchu. Po drugie, przyczyni się do utrzymania miejsc postojowych, których już teraz brakuje, a będzie ich coraz mniej w perspektywie realizacji inwestycji linii tramwajowej potocznie zwanej „Nowa Naramowicka”. Inwestycja ta bowiem przyczyni się to do pozostawiania przez mieszkańców pobliskich miejscowości i osiedli pojazdów w pobliżu nowej pętli tramwajowej w celu dalszego kontynuowania podróży tramwajem.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szerokości jezdni należy natomiast do zakresu projektu budowlanego. W zakresie stanowisk postojowych, zrealizowana rozbudowa ul. Bolka obejmowała stanowiska równoległe do jezdni, natomiast wzmiankowane w uwadze stanowiska prostopadłe do jezdni zostały wykonane samowolnie i nie spełniają wymagań obowiązujących przepisów, zarówno w zakresie długości stanowiska, jak i zachowania szerokości jezdni manewrowej (w obu przypadkach wymagane co najmniej 5 m).

4) **Treść uwagi:** Status drogi publicznej.

a) **Treść uwagi:** Aktualny status ul. Bolka.

Projektodawca MPZP wiąże postulat rozbudowy ul. Bolka z rzekomym posiadaniem przez nią statusu drogi publicznej (chęć spełnienia wymogów właściwych drodze o takim statusie). Zgodnie z deklaracją MPU ul. Bolka została w przeszłości zakwalifikowana jako publiczna droga gminna. MPU nie było jednak w stanie powołać się na treść oraz szczegóły uchwały nadającej drodze taką kategorię.

Zgodnie z art. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. „Drogą publiczną jest droga zaliczona na podstawie niniejszej ustawy do jednej z kategorii dróg, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w tej ustawie lub innych przepisach szczególnych.”.

Zgodnie z przytoczonym przepisem nadanie drodze odpowiedniej kategorii (tu: gminnej) jest warunkiem koniecznym uzyskania statusu drogi publicznej. Nadanie kategorii następuje w drodze uchwały właściwego organu. Skoro brak takiej

uchwały, to MPU nie może zakładać, że ul. Bolka obecnie posiada status drogi publicznej. Jak stwierdził Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 30 maja 2003 r. (sygn. akt: III CKN 1165/00, publ. LEX nr 109442): „Decydujące o tym, czy dana droga jest wewnętrzną czy publiczną - jest jej zaliczenie do jednej z kategorii dróg publicznych”.

Co więcej, nadanie statusu drogi publicznej, która według MPU od początku nie spełniała oczekiwań stawianych tego typu drogom, uprawdopodobnia twierdzenie o braku statusu drogi publicznej. Potwierdza to aktualne orzecznictwo, w tym wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z 13-11-2015 r., I OSK 459/14:

„Warunkiem takiego zaliczenia [*do jednej z kategorii dróg publicznych – przypis autora*] jest istnienie drogi w ujęciu art. 4 pkt 2 udp. By drogę zaliczyć do jednej z kategorii dróg publicznych określonych w art. 2 ust. 1 udp, droga ta musi najpierw spełniać ustawowe kryterium uznania jej za budowlę (M. Wolanin w: J. Jaworski, A. Prusaczek, A. Tułodziecki, M. Wolanin, Ustawa o gospodarce nieruchomościami. Komentarz, C.H. Beck 2013, s. 68, nb 13). Nie ulega wątpliwości, że nadanie kategorii drogi publicznej może dotyczyć tylko takiego obiektu budowlanego, który został już wybudowany – po uzyskaniu przez nią prawnie określonych warunków techniczno-użytkowych, do której droga ma być zaliczona (art 1 i 5-7 w zw. z art. 4 pkt 2 udp; M. Wolanin, Komentarz, s. 51, 53, nb 17).”.

Podkreślić również trzeba, że ul. Bolka obecnie narusza linie rozgraniczające działkę przy ul. Jasna Rola 34 (nr 22/10). Zatem nawet przyjmując, że istnieje uchwała nadająca ul. Bolka status drogi publicznej, to z pewnością nie mogła ona objąć swym zakresem własności prywatnej (działka nr 22/10). Zgodnie bowiem z wyrokiem Naczelnego Sądu Administracyjnego z 14-07-20 20, I OSK 2846/19:

„Wobec tego uchwała, którą zalicza się do dróg gminnych drogę, która nie jest własnością gminy, narusza w sposób istotny art. 7 ust. 1 ustawy o drogach publicznych, z którego wynika, że tylko droga spełniająca warunki zaliczenia do dróg publicznych może być zaliczona do dróg gminnych.”.

Konkludując, neguję utrzymywanie w MPZM statusu drogi publicznej dla zachodniego odcinka ul. Bolka i podnoszę zasadność utrzymania (względnie nadania jej) statusu drogi wewnętrznej. Tym samym wskazuję, że brak statusu drogi publicznej nie stanowi argumentu dla poszerzenia ul. Bolka.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50.

b) **Treść uwagi:** Droga publiczna, jako inwestycja celu publicznego.

Podstawową przesłanką dla realizacji inwestycji w postaci drogi publicznej musi być niezbędność tej inwestycji. Innymi słowy musi istnieć faktyczne zapotrzebowanie na jej realizację. Jak można wywieść z art. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, droga publiczna przede wszystkim ma na celu zapewnienie użytkowania nieograniczonej liczbie podmiotów.

W tym kontekście ponawiam argumenty przedstawione w pkt. 1.1 – 1.3, które jednoznacznie przemawiają za brakiem potrzeby użytkowania odcinka ul. Bolka przez nieograniczoną liczbę osób, lecz jedynie przez mieszkańców przy ul. Jasna Rola 34 oraz ul. Bolka 2. Co więcej, funkcja ogólnej dostępności jest wręcz niepożądana przez wzgląd na chęć uspokojenia ruchu.

„Nie można jednak przyjmować automatycznie, że każda inwestycja związana z budową i utrzymaniem drogi służy celom publicznym – interesowi publicznemu. Istotą inwestycji celu publicznego jest jej nakierowanie na urzeczywistnienie interesu publicznego, istotnego dla zbiorowości, przynajmniej na poziomie lokalnym.” – Z. Niewiadomski, Planowanie i zagospodarowanie przestrzenne. Komentarz, Warszawa 2015, s. 397-398.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej.

c) **Treść uwagi:** Warunki techniczne.

Warunki techniczne, jakim powinna odpowiadać droga o statusie drogi publicznej – w tym jej szerokość – dotyczą dróg, które nie zostały wybudowane. Omawiany stan faktyczny dotyczy zaś drogi już wybudowanej i funkcjonującej. Stąd obowiązek poszerzenia drogi istniejącej nie jest prawnie egzekwowalny, bez względu na posiadany przez nią status i kategorię.

Wydaje się także, że zamierzenie projektodawcy nie współgra z wyjątkami określonymi w § 9 pkt. 5 MPZP, tj. z jednej strony projektodawca chce dostosować ten odcinek drogi pod wymogi dla drogi publicznej, z drugiej strony § 9 pkt 5 MPZP zwalnia go z tego obowiązku w określonych przypadkach (m. in. w odniesieniu do już: istniejących dróg niespełniających wymagań MPZP). Ta niekonsekwencja usprawiedliwia zarzut dyskryminacji mieszkańców ul. Jasna Rola 34, którzy nie mogą skorzystać z wyjątku określonego w § 9 pkt. 5 MPZP i przez to są skazani na utratę swojej własności – jednego z najważniejszych praw konstytucyjnych.

Należy również wskazać, że rysunek stanowiący załącznik do projektu MPZP przewiduje zlokalizowanie ul. Bolka na wysokości chodnika po jej północnej stronie (włącznie). Taka szerokość drogi jest nieproporcjonalna do potrzeb jej użytkowników nawet w sytuacji, gdyby droga ta miała mieć status drogi publicznej. Droga pod ulicę Bolka w obecnym kształcie była wystarczająca wtedy, kiedy była drogą przelotową i łączyła dwie znaczące ulice (ul. Jasna Rola i ul. Naramowicka). Teraz, kiedy utraciła swoją dotychczasową funkcję (stała się drogą bez przejazdu), nie ma potrzeby jej poszerzania w ogóle, a tym bardziej w granicach proponowanych w MPZP. Wręcz przeciwnie, należy zachować jej funkcjonalność z uwzględnieniem prostopadłych miejsc parkingowych i przez to uspokoić ruch.

Co istotne, nie wiadomo, dlaczego MPZP przewiduje taki kształt zachodniego odcinka ul. Bolka, który znacznie przekracza minimalne wymagania właściwego rozporządzenia. WSA we Wrocławiu w wyroku z 3.11.2020 r., II SA/Wr 128/20 stwierdza:

„Istotne przy tym jest, że ślepa droga, której zakończenie ma znaleźć się na działce skarżących, jak wynika z ustaleń planu ma zapewnić komunikację praktycznie dla niewielkiej liczby nieruchomości. Oprócz bowiem nieruchomości skarżących, która obecnie stanowi jedną działkę i ma dostęp do drogi publicznej 4 KDZ,

zapewnia ona dojazd jeszcze do około 10 działek na których dopuszczona jest zabudowa jednorodzinna (co z pewnością nie wpłynie na generowanie znaczącego ruchu pojazdów z niej korzystających). Szczegółowego wykazania i rozważenia wymagało zatem, czy w tak zaistniałym stanie faktycznym niezbędne jest projektowanie przedmiotowej drogi (jaką jest także sporny plac do zawracania) w granicach przekraczających minimalne normy określone rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie, a w szczególności, czy jest to uzasadnione bezpieczeństwem przyszłych użytkowników tej drogi.”.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. W zakresie stanowisk postojowych, zrealizowana rozbudowa ul. Bolka obejmowała stanowiska równoległe do jezdni, natomiast wzmiankowane w uwadze stanowiska prostopadłe do jezdni zostały wykonane samowolnie i nie spełniają wymagań obowiązujących przepisów, zarówno w zakresie długości stanowiska, jak i zachowania szerokości jezdni manewrowej (w obu przypadkach wymagane co najmniej 5 m). Wielkość placu do zawracania wynika z projektu trasy tramwajowej na Naramowice – etap I.

5) **Treść uwagi:** Porównanie z innymi drogami.

Skoro projektodawca MPZP nie widzi potrzeby poszerzania działki pod ul. Jasna Rola, to dziwi dostrzeganie tej potrzeby względem działki pod ul. Bolka. W tym kontekście założenia MPZP są niekonsekwentne, bowiem działki pod budowę dróg Jasnej Roli oraz Bolka mają tą samą szerokość w ramach aktualnych linii rozgraniczających:

– załączona do uwagi grafika

Co więcej, niezrozumiale jest założenie, wedle którego zachodni odcinek ul. Bolka (względem al. Praw Kobiet) ma mieć większą szerokość jezdni (prawdopodobnie 6 m lub więcej – choć nie zostało to sprecyzowane), niż wschodni (5 m). Budzi to zdziwienie nie tylko ze względu na fakt, iż jest to ta sama działka, ale również dlatego, że odcinek wschodni jest prawie pięć (5) razy dłuższy i przez to intensywniej eksploatowany. Co więcej, poszerzenie odcinka zachodniego ma się odbyć po uzyskaniu statusu drogi bez przejazdu, czyli po utraceniu przez nią dotychczasowej, ważniejszej funkcji.

– załączona do uwagi grafika

Okoliczność, że w części południowej zachodniego odcinka ul. Bolka znajduje się chodnik nie stanowi argumentu dla powyższych niekonsekwencji, bowiem ul. Jasna Rola również jest tego chodnika w wielu miejscach pozbawiona, przy czym jest ona ulicą o głównym znaczeniu w rejonie i o wyższej kategorii.

– załączona do uwagi grafika

W wielu miejscach chodnik nie został uwzględniony nawet w liniach rozgraniczających działkę pod drogę (ul. Błażeja):

– załączona do uwagi grafika

Co więcej, ul. Bolka po wschodniej stronie ul. Naramowickiej, mając tę samą szerokość działki pod drogę (6 metrów), zadowala się chodnikiem po jednej stronie jezdni w liniach rozgraniczających działkę pod tę ulicę i jezdnią o szerokości 4 m.

– załączona do uwagi grafika

Uwzględniając powyższe należy wskazać, że chodnik południowy na zachodnim odcinku ul. Bolka może zostać: obniżony, usunięty albo dostosowany jako część ciągu pieszo-jezdnego. Wskazać bowiem trzeba, że zgodnie z projektowanym MPZP: droga publiczna może stanowić ciąg pieszo-jezdny o minimalnej szerokości 5 m (a obecnie działka pod zachodni odcinek ul. Bolka ma więcej, bo 6 m szerokości), oraz że chodnik powinien być zlokalizowany po jednej stronie drogi – zatem to zadanie spełnia aktualnie chodnik zlokalizowany na południowej stronie działki 22/10 (po zmianie 22/11) – chodnik północny. Takie rozwiązanie jest akceptowalne, co pokazują poniższe przykłady (ul. Błażeja):

– załączona do uwagi grafika

Okoliczność, że m. Poznań niewłaściwie zadysponowało działki pod ul. Bolka nie może stanowić uzasadnienia dla aktualnych kroków dających pretekst do wywłaszczenia części nieruchomości mieszkańców ul. Jasna Rola 34 i odebrania im

miejsc parkingowych (obecnie równoległych do drogi) oraz części chodnika. Takie działanie stworzyłoby niebezpieczny precedens w postaci nowej, niezależnej podstawy wywłaszczenia, której powstanie warunkowane jest błędem zainteresowanego organu.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szczegółowej lokalizacji jezdni i chodnika należy natomiast do zakresu projektu budowlanego.

6) **Treść uwagi:** Nieprecyzyjność MPZP.

Projektodawcy MPZP nie określają docelowego kształtu drogi pod ul. Bolka, w tym jej elementów (m.in. uwzględnienie chodnika lub jego brak; brak parametrów układu komunikacyjnego). Tym samym niemożliwe jest podniesienie konkretnych uwag chociażby w zakresie zasadności, proporcjonalności oraz optymalności zakładanego zamierzenia. Prawidłowe odniesienie się do postanowień MPZP jest zatem w istotnym zakresie niemożliwe. Zgodnie z wyrokiem WSA w Krakowie z dnia 11 lutego 2020 r., II SA/Kr 1480/19: „Plan miejscowy, jako akt normatywny musi zawierać ustalenia precyzyjne i jednoznaczne. Rozstrzygnięcia organów stosujących prawo powinny być przewidywalne dla podmiotów stosunków prawnych.”.

Powyższy postulat nabiera szczególnego znaczenia, gdy władztwo planistyczne zamierza ingerować we własność prywatną.

„Skład orzekający przychylił się do stanowiska, że gdy dochodzi do pozbawienia lub ograniczenia własności indywidualnej, wymóg ten należy rozumieć w taki sposób, aby przy przewidzianych w planie budowlanych modernizacji i poszerzeniu dróg jako elementu układu komunikacyjnego znane były konkretne granice rezerwy terenów pod przyszły układ komunikacyjny. Innymi słowy, parametry określone na podstawie § 4 pkt 9 lit. "a" rozporządzenia z dnia 26 sierpnia 2003 r. powinny umożliwić właścicielom działek bezpośrednio sąsiadujących z terenem układu komunikacyjnego odczytanie w jakich granicach ich prawo własności może zostać w przyszłości naruszone (odjęte na cel publiczny) z przeznaczeniem na realizację układu komunikacyjnego. Konkretność tych parametrów w istocie tworzy rodzaj bezpieczeństwa prawnego odnośnie zasięgu ewentualnej ingerencji w prawo własności

(par. wyrok z dnia 7 lutego 2019 r. II SA/Bk 736/18 CBOSA)” - wyrok WSA we Wrocławiu w wyroku z 3.11.2020 r., II SA/Wr 128/ 20.

W tym kontekście, za nieskonkretyzowane należy uznać również m. in. sformułowanie użyte w części tekstowej MPZP: „istniejące elementy zagospodarowania”. Jest to o tyle istotne, że ten fragment tekstu ma wpływ na pojmowanie przyszłego kształtu jezdni na wschodnim odcinku ul. Bolka, bowiem na tym odcinku znajdują się m.in. prostopadłe miejsca parkingowe, których MPZP zdaje się nie uwzględniać (choć nie jest to jasne).

Nieprecyzyjność MPZP nie pozwala również na ocenę optymalności proponowanego rozwiązania.

Zgodnie z wyrokiem NSA z 3 września 2014 r., II OSK 1730/14 – dopuszczalna jest weryfikacja przez organ zasadności żądania w zakresie ewentualnego istnienia rozwiązania alternatywnego zapewniającego możliwość realizacji tego samego celu publicznego przy ograniczeniu stopnia ingerencji w prawo własności osób trzecich, a także ocena przez organ niezbędności realizacji celu inwestycji jako przesłanki ingerencji w prawo własności nieruchomości.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szczegółowej lokalizacji jezdni i chodnika należy natomiast do zakresu projektu budowlanego. W zakresie stanowisk postojowych, zrealizowana rozbudowa ul. Bolka obejmowała stanowiska równoległe do jezdni, natomiast wzmiankowane w uwadze stanowiska prostopadłe do jezdni zostały wykonane samowolnie i nie spełniają wymagań obowiązujących przepisów, zarówno w zakresie długości stanowiska, jak i zachowania szerokości jezdni manewrowej (w obu przypadkach wymagane co najmniej 5 m).

7) **Treść uwagi:** Droga wewnętrzna.

Nawet, gdyby okazało się, że ul. Bolka na odcinku zachodnim (względem al. Praw Kobiet) posiada status drogi publicznej, to należy ją przemianować na drogę wewnętrzną (poprzez odebranie kategorii drogi gminnej).

Zgodnie z art. 10 ust. 3 ustawy o drogach publicznych, pozbawienie drogi dotychczasowej kategorii jest możliwe w przypadku, gdy droga dotychczas publiczna

zostaje „wyłączona z użytkowania”. Pojęcie to pojawia się wprawdzie w przepisie art. 10 ust. 3 ustawy o drogach publicznych, lecz nie zostało przez prawodawców zdefiniowane. W wyroku z dnia 26 października 2017 r., sygn. akt II SA/Ke 443/17, Wojewódzki Sąd Administracyjny w Kielcach wyraził pogląd, że „wyłączenie drogi z użytkowania” oznacza pozbawienie drogi jej dotychczasowej funkcji.

W niniejszej sprawie uczynienie z ul. Bolka drogi bez przejazdu pozbawia ją zasadniczej funkcji polegającej na umożliwianiu korzystania z niej z przez nieograniczony krąg osób i na łączeniu ul. Jasna Rola z ul. Naramowicką. Należy zauważyć, że wyłączenie tego odcinka z „użytkowania” może oznaczać znaczące ograniczenie w korzystaniu z drogi dla ruchu drogowego i dostępności dla nieograniczonego kręgu uczestników ruchu drogowego. Taki efekt jest pożądanym ze względu na chęć zmniejszenia intensywności ruchu oraz utrzymania istniejących elementów zagospodarowania (prostopadłych miejsc parkingowych), co szeroko omówiono w pkt. 1.1 – 1.3 powyżej. Oczywiście droga wewnętrzna będzie spełniać funkcje dojazdową dla mieszkańców ul. Jasna Rola 34 oraz ul. Bolka 2.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej.

2. **Treść uwagi:** Plac do zawracania.

1) **Treść uwagi:** Zbędność placu do zawracania.

Ustanowienie placu do zawracania na końcu zachodniego odcinka ul. Bolka jawi się jako zbędne w kontekście postulatu utrzymania (względnie przekwalifikowania) ul. Bolka jako drogi wewnętrznej. Co więcej, sugerowana przez MPZP konieczność budowy placu wynikająca z rzekomo publicznego statusu ul. Bolka, jeszcze mocniej wskazuje na potrzebę utrzymania wewnętrznego charakteru ulicy, a to celem uspokojenia ruchu.

Zbędność budowy placu wynika z:

1. uczynienia ul. Bolka drogą bez przejazdu i z tego względu służącą jedynie mieszkańcom przy ul. Jasna Rola 34 oraz ul. Bolka 2. W tym zakresie mieszkańcy nie

będą mieli potrzeby zawracania, skoro będą kierować się docelowo na teren swojej posesji;

2. konieczności uspokojenia ruchu ze względu na sąsiadujące obiekty dla dzieci i młodzieży oraz ze względu na sąsiadujący rezerwat Żurawiniec.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

2) **Treść uwagi:** Nieprecyzyjność MPZP.

MPZP nie wskazuje w jakim kształcie miałyby funkcjonować plac do zawracania, a zatem niemożliwa jest ocena celowości i optymalności przyjętego rozwiązania. Nie wskazano również, czy plac ma uwzględniać zawracanie wyłącznie samochodów osobowych, czy także ciężarowych. Fakt, że właściwe rozporządzenie rozróżnia te dwie kategorie pojazdów, świadczy o tym, że możliwe jest uwzględnienie wyłącznie jednej z kategorii pojazdów, a nie zawsze obu.

W tym zakresie zakładam, że MPZP przewiduje jedynie zapewnienie zawracania wyłącznie samochodom osobowym (promień 6 m), a nie ciężarowym (promień 9 m lub kwadrat 12,5m x 12,5 m). Wynika to z oczywistego względu, że obecność pojazdów ciężarowych nie jest pożądana w analizowanym rejonie z uwagi na konieczność uspokojenia ruchu i przez to zapewnienia większego bezpieczeństwa.

W tym zakresie nie wiadomo, dlaczego MPZP nie założył poniższego ułożenia placu do zawracania (zastrzegając pierwszeństwo dla argumentu o zbędności takiego placu):

– załączona do uwagi grafika

Zamiast tego MPZP próbuje wykonanie (i przez to wyłączenie) placu do zawracania na następującym obszarze:

– załączona do uwagi grafika

Trudno uznać, że osoba mająca wpływ na kształt analizowanego MPZP podchodziła do wykonywania tego planu obiektywnie, z zachowaniem zasady poszanowania własności prywatnej oraz równości (wywłaszczenie wyłącznie działki 22/10 z kompletnym pominięciem działek po drugiej stronie rzeczoności odcinka ul. Bolka, o czym mowa poniżej).

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

3) **Treść uwagi:** Optymalność rozwiązania.

Ze względu na brak precyzyjności MPZP prawidłowa ocena optymalności usytuowania placu do zawracania jest niemożliwa. Jednak już teraz można zarzucić, że usytuowanie tego placu wyłącznie z udziałem działki 22/10 i pominięciem działki 20/3 jest nadużyciem.

Powyższy argument popiera wyrok WSA we Wrocławiu z 3.11.2020 r., 11 SA/Wr 128/20:

„Z przedstawionej Sądowi dokumentacji planistycznej – w tym z uzasadnienia zaskarżonej uchwały – nie wynika jednak z jakich względów organ planistyczny uznał za konieczne przedłużenie ulicy dojazdowej 12 KDD i wykonanie zatoczki do zawracania w całości na działce skarżących a zatem wyłącznie kosztem ich nieruchomości. W tym względzie kluczowe jest, że organ nie przeprowadził analizy i nie dokonał oceny możliwości wprowadzenia rozwiązań wariantowych w zakresie lokalizacji placu do zawracania w sposób, który nie obciążałby wyłącznie nieruchomości skarżących. Rozwiązania takie nie wynikają z dokumentacji planistycznej. Także w uzasadnieniu uchwały ani w odpowiedzi na skargę nie odniesiono się do tej kwestii.”

I dalej, odnośnie powołania się przez gminę na rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. – w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie:

„[...] stwierdzić trzeba, że argumentacja organu nie wyjaśnia i nie usuwa zastrzeżeń co do niezbędności zaprojektowania tego placu w całości na działce skarżących. Nie uzasadnia także, że w świetle wskazanych przez organ regulacji rozporządzenia, istniała konieczność zajęcia na ten cel takiej powierzchni działki jaka wyznaczona

została na rysunku planu oraz, że zamierzonego celu nie można było osiągnąć przy pomocy środków słabiej ingerujących w prawo własności skarżących a zatem mniej dla nich dotkliwych. [...] W tym kontekście istotne więc jest, że zarówno w tekście zaskarżonej uchwały jak też na załączniku graficznym brak jest wymiarów projektowanego na działce skarżących placu do zawracania. Już choćby z tego względu nie można stwierdzić, że omawiane rozwiązanie planistyczne uzasadnione jest przywołanym przepisem szczególnym.”.

Zgodnie z wyrokiem WSA w Poznaniu z 23.05.2019 r., IV SA/Po 1197/18, LEX nr 2679133.:

„Zdaniem skarżącego, są możliwe inne propozycje lokalizacji placu do zawracania, określanej przez niego zatoką. Proponuje on, aby usytuować go w większej części na sąsiedniej, niezabudowanej działce nr 2183, przy wykorzystaniu części działki nr 2182 i 2181. W ocenie Sądu organ powinien wziąć pod uwagę i ocenie alternatywną propozycję budowy zatoki na ulicy, którą w toku sprawy w aktach administracyjnych przedstawił skarżący i ewentualnie ją uwzględnić lub szczegółowo uzasadnić, dlaczego nie jest możliwe jej uwzględnienie.

Sąd stoi na stanowisku, że w przypadku wykorzystania przez organ planistyczny możliwości ograniczenia prawa własności podmiotów prywatnych, decyzja o takim ograniczeniu powinna być szczegółowo uzasadniona (w uzasadnieniu do uchwały lub w załączniku do uchwały), ponieważ w innym przypadku pozbawia się właścicieli poczucia bezpieczeństwa i sprawiedliwości.

Ograniczenie właścicieli w ich prawie własności, czego można spodziewać się po miejscowym planie zagospodarowania, uzasadnia tylko cel publiczny, ale także tylko wówczas, gdy innego rozwiązania, choć go szukano, nie można było znaleźć. Władztwo planistyczne gminy nie może polegać zatem na zupełnej swobodzie i dowolności w planowaniu co do przeznaczenia terenu, gdyż konieczne jest uwzględnienie w planowaniu i zagospodarowaniu prawa własności, z mocy art. 1 ust. 1 pkt 7 ustawy o planowaniu. Nieprzestrzeganie tego spowoduje, że uprawnienie gminy do ustalania przeznaczenia terenu i sposobu zagospodarowania, może zostać nadużyte, a ustalenia planu, które będą wynikiem tego nadużycia, mogą okazać się prawnie wadliwe (por. wyrok NSA z 9 lutego 2010 r., sygn. II OSK 1959/09).

Sąd podkreśla raz jeszcze, że sytuacja, w której postanowienia planistyczne tak daleko wkraczać będą w istotę uprawnień właścicielskich podmiotów prywatnych, jak ma to miejsce w rozpatrywanej sprawie, powinna być poprzedzona wnikliwym rozważeniem

wszystkich argumentów przemawiających za preferowanym przez uchwałodawcę rozwiązaniem, przeanalizowanie rozwiązań wariantowych i szczegółowe uzasadnienie podjętych decyzji planistycznych.”

Dodatkowo z MPZP można wywnioskować, że plac do zawracania będzie w jego północno-zachodniej części bardzo blisko okien mieszkań w budynku przy ul. Jasna Rola 34 oraz będzie nakładał się z wyjazdem z garażu podziemnego z tego budynku. Taki układ tym bardziej przemawia za objęciem działki 20/3 (i – jeżeli to konieczne działki 20/2) pod budowę placu.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

3. **Treść uwagi:** Wywłaszczenie działki 22/10 pod parkingi publiczne na wysokości ul. Jasna Rola.

Z MPZP wynika – choć w sposób niejednoznaczny i nieprecyzyjny – że pas oznaczony kodem 3KDWpp ma stanowić w przyszłości pas wewnętrzny, ale stanowiący własność m. Poznania.

– załączona do uwagi grafika

W istocie ustanowienie pasa 3KDWpp doprowadzi do wywłaszczenia mieszkańców Jasnej Roli 34 w zakresie kolejnej (już czwartej z kolei) części działki przeznaczonej dotychczas pod prywatne miejsca postojowe. MPZP usankcjonuje publiczny charakter pasa 3KDWpp i przez to kosztem mieszkańców Jasnej Roli 34 będzie zadowalał potrzeby innych przypadkowych osób.

Co więcej, oprócz publicznego charakteru pasa 3 KDWpp nie jest wykluczone objęcie go płatną strefą parkowania, co od dłuższego czasu jest deklarowane przez m. Poznań.

Najbardziej krzywdzące jest to, że mieszkańcy Jasnej Roli 34 są sukcesywnie pozbawiani własności prywatnej przeznaczonej na parkingi (działka 22/10). Najpierw był to parking zewnętrzny (pod trasę tramwajową):

– załączona do uwagi grafika

teraz jest to plac do zawracania (o przesadnie dużej powierzchni):

– załączona do uwagi grafika

pas wzdłuż zachodniego odcinka ul. Bolka:

– załączona do uwagi grafika

oraz wzdłuż odcinka przy Jasnej Roli:

– załączona do uwagi grafika

W zamian za powyższe wyzucie mieszkańców Jasnej Roli 34 z miejsc parkingowych, m. Poznań nie oferuje miejsc zamiennych. 143 rodzin z Jasnej Roli 34 zacznie borykać się z brakiem miejsc postojowych, którymi do tej pory bez problemu dysponowali. Ta sytuacja powinna zostać przedstawiona publicznie jako przykład albo skrajnej nieodpowiedzialności albo czyjejś złej woli.

Wobec powyższego, krytykowane rozwiązanie w oczywisty sposób nie może uzyskać poparcia okolicznych mieszkańców, w tym mieszkańców Jasnej Roli 34. Wystarczy wskazać, że do tej pory osoby niezamieszkujące przy Jasnej Roli 34 z powodzeniem parkowały po zachodniej części Jasnej Roli i to tam należałoby ustanowić KDWpp (pod warunkiem, że nie będzie wiązało się to z wywłaszczeniem kogokolwiek).

Projektodawca MPZP zapomniał o tym, że odebranie prywatnych miejsc postojowych dedykowanych dotychczas 143 rodzinom przy Jasnej Roli 34, spowoduje niewyobrażalne problemy natury logistycznej i estetycznej, włączając w to samowolę parkingową. 143 rodziny, które do tej pory miały gdzie pozostawić swoje pojazdy na noc, obecnie nie będą miały gdzie zaparkować, co wzbudzi ogólną frustrację i sprzeciw również okolicznych mieszkańców.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Teren 3KDWpp to teren dróg wewnętrznych - parkingu. Ustalenia projektu planu nie determinują własności ww. terenu ani zasad funkcjonowania parkingu.

4. **Treść uwagi:** Wnioski.

1) **Treść uwagi:** Wobec powyższych uwag, wnoszę o:

- a) **Treść uwagi:** zachowanie obecnego statusu działki pod ul. Bolka (nr 21) jako drogi wewnętrznej (względnie nadanie jej takiego statusu poprzez odebranie jej kategorii drogi gminnej);

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej.

- b) **Treść uwagi:** niewykraczanie poza linie rozgraniczające działki nr 21 w ramach planowego zagospodarowania przestrzeni, przebudowę na pieszo-jezdnię (ewentualnie obniżenie chodnika po południowej stronie drogi lub jego usunięcie. z jednoczesnym wykorzystaniem chodnika na północ od ul. Bolka);

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szczegółowej lokalizacji jezdni i chodnika należy natomiast do zakresu projektu budowlanego.

- c) **Treść uwagi:** rezygnację z budowy placu do zawracania;

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

- d) **Treść uwagi:** niewykraczanie poza linie rozgraniczające działki nr 1 (ul. Jasna Rola) w ramach planowego zagospodarowania przestrzeni, tj. zachowanie dotychczasowego kształtu i struktury właścicielskiej ul. Jasna Rola na odcinku przylegającym do działki nr 22/10.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Jasna Rola uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje m.in. część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Ponadto w projekcie planu teren 1KD-L (ul. Jasna Rola) jest poszerzony od strony zachodniej o części działek należących do Miasta Poznania i Skarbu Państwa, użytkowane na cele parkingowe.

- 2) **Treść uwagi:** ewentualnie, w razie ustalenia, że działka pod ul. Bolka (nr 21) ma status gminnej drogi publicznej i nieuwzględnienia wniosku z pkt. 1, wnoszę o:

- a) **Treść uwagi:** zachowanie obecnych linii rozgraniczających działkę pod ul. Bolka (nr 21);

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50.

- b) **Treść uwagi:** zachowanie obecnej funkcjonalności ul. Bolka. tj. z zaakceptowaniem prostopadłych miejsc parkingowych wzdłuż tej ulicy – ze względu na konieczność m.in. uspokojenia ruchu oraz zachowania istniejących elementów zagospodarowania na ul. Bolka. Z ewentualnym obniżeniem chodnika po południowej stronie drogi lub jego usunięcie. Z jednoczesnym wykorzystaniem chodnika na północ od ul. Bolka;

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szczegółowej lokalizacji jezdni i chodnika należy natomiast do zakresu projektu budowlanego. W zakresie stanowisk postojowych, zrealizowana rozbudowa ul. Bolka obejmowała stanowiska równoległe do jezdni, natomiast wzmiankowane w uwadze stanowiska prostopadłe do jezdni zostały wykonane samowolnie i nie spełniają wymagań obowiązujących przepisów, zarówno w zakresie długości stanowiska, jak i zachowania szerokości jezdni manewrowej (w obu przypadkach wymagane co najmniej 5 m).

- c) **Treść uwagi:** rezygnację z budowy placu do zawracania;

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

- d) **Treść uwagi:** niewykraczanie poza linie rozgraniczające działki nr 1 (ul. Jasna Rola) w ramach planowego zagospodarowania przestrzeni, tj. zachowanie dotychczasowego kształtu i struktury właścicielskiej ul. Jasna Rola na odcinku przylegającym do działki nr 22/10. W powyższym zakresie wnoszę o adekwatną zmianę parametrów części tekstowej oraz graficznej MPZP.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Jasna Rola uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje m.in. część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Ponadto w projekcie planu teren 1KD-L (ul. Jasna Rola) jest poszerzony od strony zachodniej o części działek należących do Miasta Poznania i Skarbu Państwa, użytkowane na cele parkingowe.

§ 6

Uwagi wniesione przez osobę fizyczną.

1. **Treść uwagi:** Poszerzenie ul. Bolka na odcinku ul. Jasna Rola – al. Praw Kobiet i jej status.

- 1) **Treść uwagi:** Zbędność zamierzenia.

MPZP przewiduje poszerzenie odcinka drogi kosztem prawa własności mieszkańców nieruchomości przy ul. Jasna Rola 34 (deklarowana chęć wyłączenia południowej części tej nieruchomości wzdłuż ul. Bolka). Jest to działanie odnoszące się do potrzeb, których aktualnie nie ma, czyli działanie nieproporcjonalne.

Zgodnie z deklaracją MPU, ul. Bolka została w przeszłości zakwalifikowana jako publiczna droga gminna. MPU nie było w stanie powołać się na treść oraz datę uchwały nadającej jej taki status i kategorię. Nadanie drodze odpowiedniej kategorii (tu: gminnej) jest warunkiem koniecznym uzyskania statusu drogi publicznej. Następuje to w drodze uchwały właściwej rady gminy. Wobec tego, kierując się zasadą ograniczonego zaufania do deklaracji MPU podnoszę, że chęć nadania ul. Bolka statusu drogi publicznej i w konsekwencji jej poszerzenie. jest sprzeczne z oczekiwaną funkcją tej drogi.

Założenie co do przyszłego kształtu zachodniego odcinka ul. Bolka nie respektuje prawdziwej potrzeby, którą powinna ona zaspokajać. W momencie, w którym ul. Bolka stała się faktycznie drogą bez przejazdu (budowa al. Praw Kobiet), zapotrzebowanie na korzystanie z tej drogi wykazują wyłącznie mieszkańcy budynków przy ul. Jasnej Roli 34 oraz ul. Bolka 2 i tylko w zakresie dojazdu. Co ważne, funkcja dojazdowa do budynków przy ul. Jasnej Roli 34 oraz ul. Bolka 2 jest z powodzeniem realizowana przez drogę funkcjonującą w obecnym kształcie

(uwzględniającą prostopadłe miejsca postojowe). Nie ma konieczności zmiany tego stanu.

O ile zatem jedną z funkcji dróg publicznych jest zapewnienie możliwości jej użytkowania przez każdego, o tyle na zachodnim odcinku ul. Bolka zachodzi brak zapotrzebowania na spełnianie tej funkcji. Rozbudowa drogi w sytuacji, gdy aktualnie przestała ona łączyć dwie równoległe do siebie ulice (ul. Jasną Rolę oraz ul. Naramowicką) i stała się drogą bez przejazdu, jest pomysłem odpowiadającym na sztuczne potrzeby i jednocześnie nieuwzględniającym potrzeby realne (m. in. uspokojenie ruchu). Taki niepotrzebny wydatek rodzi dodatkowo ryzyko naruszenia dyscypliny finansów publicznych, szczególnie w kontekście ewentualnego odszkodowania za wyłączenie części działki 22/10 (po zmianie 22/11).

Powyższe argumenty są popierane w orzecznictwie:

1. „Aby władztwo planistyczne nie cechowało się dowolnością, nie przekraczało granic uznania planistycznego, czyli, aby nie doszło do nadużycia władztwa, organ musi respektować reguły składające się na istotę zasady proporcjonalności.

Jeżeli okazałoby się, że regulacja przyjęta w przepisach planu miejscowego nie jest niezbędna dla realizacji interesu publicznego, z którym jest powiązana, to nawet priorytet interesu publicznego nad interesem prywatnym nie uzasadniałby ograniczenia praw i wolności jednostek, ponieważ efekt w postaci ochrony interesu publicznego można byłoby uzyskać w inny sposób.”

Wyrok WSA w Poznaniu z 9.11.2016 r., IV SA/Po 785/ 16.

2. „Gmina dokonując ingerencji w sferę prywatnych interesów właścicieli powinna kierować się zasadą proporcjonalności, która wyraża zakaz nadmiernej w stosunku do chronionej wartości ingerencji w sferę praw i wolności jednostki. Brak wykazania w uzasadnieniu uchwały, iż ustalenie trasy planowanej drogi ma optymalny charakter, uzasadniać stanowisko o naruszeniu zasady proporcjonalności (art. 31 ust. 3 Konstytucji RP) i zasady równości (art. 32 Konstytucji RP) oraz przekroczeniu władztwa planistycznego (art. 3 ust. 1 i art. 6 ust. 1 u.p.z.p.).”

Wyrok WSA w Gorzowie Wielkopolskim z 4.11.2015 r., II SA/ Go 543/15.

Bez względu na faktyczny status prawny ul. Bolka pewne jest, że rzekomy status drogi gminnej nie został nadany tej części, która faktycznie leży w liniach rozgraniczających działki nr 22/10 (własność prywatna). Gdyby nawet okazało się, że jakaś część ul. Bolka posiada status drogi publicznej, to z pewnością nie względem własności

prywatnej. W zakresie tej części prywatnej ponawiam argumenty wskazane na wstępie niniejszego podpunktu.

Powyższe jednolicie potwierdza wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie z dnia 21 lutego 2012 r., II SA/Kr 1749/11):

„W myśl natomiast licznych orzeczeń sądów administracyjnych, które tutejszy sąd podziela, konieczną przesłanką do skutecznego podjęcia przez radę gminy uchwały o zaliczeniu drogi do kategorii dróg gminnych jest legitymowanie się przez gminę prawem własności do gruntów, po których droga taka przebiega oraz spełnianie przez nią określonych parametrów technicznych”.

Co ciekawe, nawet zaplanowanie drogi wewnętrznej wymaga określonych aktów staranności.

Za wyrokiem WSA w Poznaniu z 12.02.2013 r., II SA/Po 1029/12:

„Reasumując stwierdzić należy, iż ustalenie w planie przebiegu drogi wewnętrznej oznaczonej 6KDW w sposób naruszający prawo własności skarżącej i bez wykazania, iż jest to usprawiedliwione określonymi, istotnymi okolicznościami, stanowi o nadużyciu przez Radę Miasta Poznania władztwa planistycznego (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 7 stycznia 2010 r., sygn. IV SA/Wa 2075/08, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Poznaniu, z dnia 26 lutego 2010 r., sygn. II SA/Po 804/09, obydwa dostępne w Centralnej Bazie Orzeczeń Sądów Administracyjnych, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Białymstoku z dnia 28 lutego 2008 r., sygn. II SA/Bk 42/08, publ. Lex 483139).”

oraz:

„Zauważyć w tym miejscu należy, iż Rada Miasta Poznania planując przebieg ulicy 6KDW powinna w pierwszej kolejności wziąć pod uwagę istniejące uwarunkowania na tym terenie, a w szczególności fakt potrzeby ochrony prawa własności, a następnie ustalić optymalny przebieg i wymiary planowanej drogi wewnętrznej z miejscami parkingowymi z uwzględnieniem tej okoliczności, oraz innych wartości chronionych przez ustawę o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, a wskazanych w art. 1 ust. 1 i 2 u.p.z.p. Stanowczo podkreślić przy tym trzeba, że Sąd rozstrzygając niniejszą sprawę, w żaden sposób nie przesądza czy przyjęta w zaskarżonej uchwale lokalizacja i wymiary drogi wewnętrznej oznaczonej na rysunku planu 6KDW (w tym zapewnienie na jej obszarze publicznie dostępnych miejsc parkingowych) ma charakter optymalny, czy też charakteru takowego nie ma, a przesłanką zapadłego

rozstrzygnięcia, jest jedynie brak poczynienia przez organy gminy w toku procedury planistycznej jakichkolwiek ustaleń w tym zakresie, co z przyczyn oczywistych uniemożliwiło sądowi dokonanie kontroli ich prawidłowości.”

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50.

2) **Treść uwagi:** Konieczność uspokojenia ruchu.

Nie dość, że nie ma potrzeby, którą poszerzenie drogi miałoby zaspokajać, to obecnie ujawniły się nowe, niżej opisane potrzeby, które wymagają pozostawienia kształtu tej drogi wyłącznie w obecnych granicach działki pod tę drogę przeznaczoną (działka nr 21).

Poszerzenie drogi, a także nadanie jej statusu drogi publicznej (dostępnej dla każdego), wpłynie na zwiększenie intensywności ruchu oraz prędkość pojazdów. Taki efekt nie współgra z lokalizacją okolicznych obiektów rozrywkowo-rekreacyjnych, uczęszczanymi gremialnie przez dzieci i młodzież (m.in. boisko oraz plac zabaw). Intensywność ruchu zwiększy liczbę wypadków w tym rejonie, co wielu ludzi (przede wszystkim dzieci), przypłaci zdrowiem albo życiem.

Nadto zwiększenie intensywności ruchu wpłynie negatywnie na rezerwat Żurawiniec, słusznie (choć niekonsekwentnie) otaczanego opieką przez przedstawicieli m. Poznania.

W tym kontekście argument dotyczący szerokości ulicy jest nietrafiony, bowiem § 9 pkt 5 lit. c MPZP przewiduje odstępstwo od przyjętej szerokości dróg właśnie ze względu na potrzebę uspokojenia ruchu. W analizowanym rejonie taka potrzeba ewidentnie występuje.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50.

3) **Treść uwagi:** Istniejące zagospodarowanie.

Argument dotyczący uzyskania odpowiedniej szerokości drogi jest nietrafiony w świetle § 9 pkt 5 lit. b MPZP. Paragraf ten przewiduje odstępstwo od przyjętych szerokości jezdni w przypadku kolizji z istniejącymi elementami zagospodarowania. Za takie elementy zagospodarowania należy uznać miejsca parkingowe (w położeniu prostopadłym do jezdni) oraz część chodnika dla budynku przy ul. Jasna Rola 34, które z powodzeniem funkcjonują od kilku lat.

W istocie pozostawienie drogi w kształcie funkcjonującym obecnie rozwiąże co najmniej dwa przewidywane problemy. Po pierwsze, doprowadzi do uspokojenia ruchu. Po drugie, przyczyni się do utrzymania miejsc postojowych, których już teraz brakuje, a będzie ich coraz mniej w perspektywie realizacji inwestycji linii tramwajowej potocznie zwanej „Nowa Naramowicka”. Inwestycja ta bowiem przyczyni się to do pozostawiania przez mieszkańców pobliskich miejscowości i osiedli pojazdów w pobliżu nowej pętli tramwajowej w celu dalszego kontynuowania podróży tramwajem.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szerokości jezdni należy natomiast do zakresu projektu budowlanego. W zakresie stanowisk postojowych, zrealizowana rozbudowa ul. Bolka obejmowała stanowiska równoległe do jezdni, natomiast wzmiankowane w uwadze stanowiska prostopadłe do jezdni zostały wykonane samowolnie i nie spełniają wymagań

obowiązujących przepisów, zarówno w zakresie długości stanowiska, jak i zachowania szerokości jezdni manewrowej (w obu przypadkach wymagane co najmniej 5 m).

4) **Treść uwagi:** Status drogi publicznej.

a) **Treść uwagi:** Aktualny status ul. Bolka.

Projektodawca MPZP wiąże postulat rozbudowy ul. Bolka z rzekomym posiadaniem przez nią statusu drogi publicznej (chęć spełnienia wymogów właściwych drodze o takim statusie). Zgodnie z deklaracją MPU ul. Bolka została w przeszłości zakwalifikowana jako publiczna droga gminna. MPU nie było jednak w stanie powołać się na treść oraz szczegóły uchwały nadającej drodze taką kategorię.

Zgodnie z art. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. „Drogą publiczną jest droga zaliczona na podstawie niniejszej ustawy do jednej z kategorii dróg, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w tej ustawie lub innych przepisach szczególnych.”.

Zgodnie z przytoczonym przepisem nadanie drodze odpowiedniej kategorii (tu: gminnej) jest warunkiem koniecznym uzyskania statusu drogi publicznej. Nadanie kategorii następuje w drodze uchwały właściwego organu. Skoro brak takiej uchwały, to MPU nie może zakładać, że ul. Bolka obecnie posiada status drogi publicznej. Jak stwierdził Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 30 maja 2003 r. (sygn. akt: III CKN 1165/00, publ. LEX nr 109442): „Decydujące o tym, czy dana droga jest wewnętrzną czy publiczną - jest jej zaliczenie do jednej z kategorii dróg publicznych”.

Co więcej, nadanie statusu drogi publicznej, która według MPU od początku nie spełniała oczekiwań stawianych tego typu drogom, uprawdopodobnia twierdzenie o braku statusu drogi publicznej. Potwierdza to aktualne orzecznictwo, w tym wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z 13-11-2015 r., I OSK 459/14:

„Warunkiem takiego zaliczenia [*do jednej z kategorii dróg publicznych – przypis autora*] jest istnienie drogi w ujęciu art. 4 pkt 2 udp. By drogę zaliczyć do jednej z kategorii dróg publicznych określonych w art. 2 ust. 1 udp, droga ta musi najpierw spełniać ustawowe kryterium uznania jej za budowlę (M. Wolanin w: J. Jaworski, A. Prusaczek, A. Tułodziecki, M. Wolanin, Ustawa o gospodarce nieruchomościami. Komentarz, C.H. Beck 2013, s. 68, nb 13). Nie ulega wątpliwości, że nadanie kategorii drogi publicznej może dotyczyć tylko takiego obiektu budowlanego, który został już wybudowany – po uzyskaniu przez nią

prawnie określonych warunków techniczno-użytkowych, do której droga ma być zaliczona (art 1 i 5-7 w zw. z art. 4 pkt 2 udp; M. Wolanin, Komentarz, s. 51, 53, nb 17).”.

Podkreślić również trzeba, że ul. Bolka obecnie narusza linie rozgraniczające działkę przy ul. Jasna Rola 34 (nr 22/10). Zatem nawet przyjmując, że istnieje uchwała nadająca ul. Bolka status drogi publicznej, to z pewnością nie mogła ona objąć swym zakresem własności prywatnej (działka nr 22/10). Zgodnie bowiem z wyrokiem Naczelnego Sądu Administracyjnego z 14-07-20 20, I OSK 2846/19:

„Wobec tego uchwała, którą zalicza się do dróg gminnych drogę, która nie jest własnością gminy, narusza w sposób istotny art. 7 ust. 1 ustawy o drogach publicznych, z którego wynika, że tylko droga spełniająca warunki zaliczenia do dróg publicznych może być zaliczona do dróg gminnych.”.

Konkludując, neguję utrzymywanie w MPZM statusu drogi publicznej dla zachodniego odcinka ul. Bolka i podnoszę zasadność utrzymania (względnie nadania jej) statusu drogi wewnętrznej. Tym samym wskazuję, że brak statusu drogi publicznej nie stanowi argumentu dla poszerzenia ul. Bolka.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50.

b) **Treść uwagi:** Droga publiczna, jako inwestycja celu publicznego.

Podstawową przesłanką dla realizacji inwestycji w postaci drogi publicznej musi być niezbędność tej inwestycji. Innymi słowy musi istnieć faktyczne zapotrzebowanie na jej realizację. Jak można wywieść z art. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, droga publiczna przede wszystkim ma na celu zapewnienie użytkowania nieograniczonej liczbie podmiotów.

W tym kontekście ponawiam argumenty przedstawione w pkt. 1.1 – 1.3, które jednoznacznie przemawiają za brakiem potrzeby użytkowania odcinka ul. Bolka przez nieograniczoną liczbę osób, lecz jedynie przez mieszkańców przy ul. Jasna Rola 34 oraz ul. Bolka 2. Co więcej, funkcja ogólnej dostępności jest wręcz niepożądana przez wzgląd na chęć uspokojenia ruchu.

„Nie można jednak przyjmować automatycznie, że każda inwestycja związana z budową i utrzymaniem drogi służy celom publicznym – interesowi publicznemu. Istotą inwestycji celu publicznego jest jej nakierowanie na urzeczywistnienie interesu publicznego, istotnego dla zbiorowości, przynajmniej na poziomie lokalnym.” – Z. Niewiadomski, Planowanie i zagospodarowanie przestrzenne. Komentarz, Warszawa 2015, s. 397-398.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej.

c) **Treść uwagi:** Warunki techniczne.

Warunki techniczne, jakim powinna odpowiadać droga o statusie drogi publicznej – w tym jej szerokość – dotyczą dróg, które nie zostały wybudowane. Omawiany stan faktyczny dotyczy zaś drogi już wybudowanej i funkcjonującej. Stąd obowiązek poszerzenia drogi istniejącej nie jest prawnie egzekwowalny, bez względu na posiadany przez nią status i kategorię.

Wydaje się także, że zamierzenie projektodawcy nie współgra z wyjątkami określonymi w § 9 pkt. 5 MPZP, tj. z jednej strony projektodawca chce dostosować ten odcinek drogi pod wymogi dla drogi publicznej, z drugiej strony § 9 pkt 5 MPZP zwalnia go z tego obowiązku w określonych przypadkach (m. in. w odniesieniu do już: istniejących dróg niespełniających wymagań MPZP). Ta niekonsekwencja usprawiedliwia zarzut dyskryminacji mieszkańców ul. Jasna Rola 34, którzy nie mogą skorzystać z wyjątku określonego w § 9 pkt. 5 MPZP i przez to są skazani na utratę swojej własności – jednego z najważniejszych praw konstytucyjnych.

Należy również wskazać, że rysunek stanowiący załącznik do projektu MPZP przewiduje zlokalizowanie ul. Bolka na wysokości chodnika po jej północnej stronie (włącznie). Taka szerokość drogi jest nieproporcjonalna do potrzeb jej użytkowników nawet w sytuacji, gdyby droga ta miała mieć status drogi publicznej. Droga pod ulicę Bolka w obecnym kształcie była wystarczająca wtedy, kiedy była drogą przelotową i łączyła dwie znaczące ulice (ul. Jasna Rola i ul. Naramowicka). Teraz, kiedy utraciła swoją dotychczasową funkcję (stała się drogą bez przejazdu), nie ma potrzeby jej poszerzania w ogóle, a tym bardziej w granicach proponowanych w MPZP. Wręcz przeciwnie, należy zachować jej funkcjonalność z uwzględnieniem prostopadłych miejsc parkingowych i przez to uspokoić ruch.

Co istotne, nie wiadomo, dlaczego MPZP przewiduje taki kształt zachodniego odcinka ul. Bolka, który znacznie przekracza minimalne wymagania właściwego rozporządzenia. WSA we Wrocławiu w wyroku z 3.11.2020 r., II SA/Wr 128/20 stwierdza:

„Istotne przy tym jest, że ślepa droga, której zakończenie ma znaleźć się na działce skarżących, jak wynika z ustaleń planu ma zapewnić komunikację praktycznie dla niewielkiej liczby nieruchomości. Oprócz bowiem nieruchomości skarżących, która obecnie stanowi jedną działkę i ma dostęp do drogi publicznej 4 KDZ, zapewnia ona dojazd jeszcze do około 10 działek na których dopuszczona jest zabudowa jednorodzinna (co z pewnością nie wpłynie na generowanie znaczącego ruchu pojazdów z niej korzystających). Szczegółowego wykazania i rozważenia wymagało zatem, czy w tak zaistniałym stanie faktycznym niezbędne jest projektowanie przedmiotowej drogi (jaką jest także sporny plac do zawracania) w granicach przekraczających minimalne normy określone rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie, a w szczególności, czy jest to uzasadnione bezpieczeństwem przyszłych użytkowników tej drogi.”.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do

wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. W zakresie stanowisk postojowych, zrealizowana rozbudowa ul. Bolka obejmowała stanowiska równoległe do jezdni, natomiast wzmiankowane w uwadze stanowiska prostopadłe do jezdni zostały wykonane samowolnie i nie spełniają wymagań obowiązujących przepisów, zarówno w zakresie długości stanowiska, jak i zachowania szerokości jezdni manewrowej (w obu przypadkach wymagane co najmniej 5 m). Wielkość placu do zawracania wynika z projektu trasy tramwajowej na Naramowice – etap I.

5) **Treść uwagi:** Porównanie z innymi drogami.

Skoro projektodawca MPZP nie widzi potrzeby poszerzania działki pod ul. Jasna Rola, to dziwi dostrzeganie tej potrzeby względem działki pod ul. Bolka. W tym kontekście założenia MPZP są niekonsekwentne, bowiem działki pod budowę dróg Jasnej Roli oraz Bolka mają tą samą szerokość w ramach aktualnych linii rozgraniczających:

– załączona do uwagi grafika

Co więcej, niezrozumiale jest założenie, wedle którego zachodni odcinek ul. Bolka (względem al. Praw Kobiet) ma mieć większą szerokość jezdni (prawdopodobnie 6 m lub więcej – choć nie zostało to sprecyzowane), niż wschodni (5 m). Budzi to zdziwienie nie tylko ze względu na fakt, iż jest to ta sama działka, ale również dlatego, że odcinek wschodni jest prawie pięć (5) razy dłuższy i przez to intensywniej eksploatowany. Co więcej, poszerzenie odcinka zachodniego ma się odbyć po uzyskaniu statusu drogi bez przejazdu, czyli po utraceniu przez nią dotychczasowej, ważniejszej funkcji.

– załączona do uwagi grafika

Okoliczność, że w części południowej zachodniego odcinka ul. Bolka znajduje się chodnik nie stanowi argumentu dla powyższych niekonsekwencji, bowiem ul. Jasna Rola również jest tego chodnika w wielu miejscach pozbawiona, przy czym jest ona ulicą o głównym znaczeniu w rejonie i o wyższej kategorii.

– załączona do uwagi grafika

W wielu miejscach chodnik nie został uwzględniony nawet w liniach rozgraniczających działkę pod drogę (ul. Błażeja):

– załączona do uwagi grafika

Co więcej, ul. Bolka po wschodniej stronie ul. Naramowickiej, mając tę samą szerokość działki pod drogę (6 metrów), zadowala się chodnikiem po jednej stronie jezdni w liniach rozgraniczających działkę pod tę ulicę i jezdnią o szerokości 4 m.

– załączona do uwagi grafika

Uwzględniając powyższe należy wskazać, że chodnik południowy na zachodnim odcinku ul. Bolka może zostać: obniżony, usunięty albo dostosowany jako część ciągu pieszo-jezdnego. Wskazać bowiem trzeba, że zgodnie z projektowanym MPZP: droga publiczna może stanowić ciąg pieszo-jezdny o minimalnej szerokości 5 m (a obecnie działka pod zachodni odcinek ul. Bolka ma więcej, bo 6 m szerokości), oraz że chodnik powinien być zlokalizowany po jednej stronie drogi – zatem to zadanie spełnia aktualnie chodnik zlokalizowany na południowej stronie działki 22/10 (po zmianie 22/11) – chodnik północny. Takie rozwiązanie jest akceptowalne, co pokazują poniższe przykłady (ul. Błażeja):

– załączona do uwagi grafika

Okoliczność, że m. Poznań niewłaściwie zadysponowało działki pod ul. Bolka nie może stanowić uzasadnienia dla aktualnych kroków dających pretekst do wywłaszczenia części nieruchomości mieszkańców ul. Jasna Rola 34 i odebrania im miejsc parkingowych (obecnie równoległych do drogi) oraz części chodnika. Takie działanie stworzyłoby niebezpieczny precedens w postaci nowej, niezależnej podstawy wywłaszczenia, której powstanie warunkowane jest błędem zainteresowanego organu.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szczegółowej lokalizacji jezdni i chodnika należy natomiast do zakresu projektu budowlanego.

6) **Treść uwagi:** Nieprecyzyjność MPZP.

Projektodawcy MPZP nie określają docelowego kształtu drogi pod ul. Bolka, w tym jej elementów (m.in. uwzględnienie chodnika lub jego brak; brak parametrów układu komunikacyjnego). Tym samym niemożliwe jest podniesienie konkretnych uwag chociażby w zakresie zasadności, proporcjonalności oraz optymalności zakładanego

zamierzenia. Prawidłowe odniesienie się do postanowień MPZP jest zatem w istotnym zakresie niemożliwe. Zgodnie z wyrokiem WSA w Krakowie z dnia 11 lutego 2020 r., II SA/Kr 1480/19: „Plan miejscowy, jako akt normatywny musi zawierać ustalenia precyzyjne i jednoznaczne. Rozstrzygnięcia organów stosujących prawo powinny być przewidywalne dla podmiotów stosunków prawnych.”.

Powyższy postulat nabiera szczególnego znaczenia, gdy władztwo planistyczne zamierza ingerować we własność prywatną.

„Skład orzekający przychylił się do stanowiska, że gdy dochodzi do pozbawienia lub ograniczenia własności indywidualnej, wymóg ten należy rozumieć w taki sposób, aby przy przewidzianych w planie budowlanych modernizacji i poszerzeniu dróg jako elementu układu komunikacyjnego znane były konkretne granice rezerwy terenów pod przyszły układ komunikacyjny. Innymi słowy, parametry określone na podstawie § 4 pkt 9 lit. "a" rozporządzenia z dnia 26 sierpnia 2003 r. powinny umożliwić właścicielom działek bezpośrednio sąsiadujących z terenem układu komunikacyjnego odczytanie w jakich granicach ich prawo własności może zostać w przyszłości naruszone (odjęte na cel publiczny) z przeznaczeniem na realizację układu komunikacyjnego. Konkretność tych parametrów w istocie tworzy rodzaj bezpieczeństwa prawnego odnośnie zasięgu ewentualnej ingerencji w prawo własności (par. wyrok z dnia 7 lutego 2019 r. II SA/Bk 736/18 CBOSA)” - wyrok WSA we Wrocławiu w wyroku z 3.11.2020 r., II SA/Wr 128/ 20.

W tym kontekście, za nieskonkretyzowane należy uznać również m. in. sformułowanie użyte w części tekstowej MPZP: „istniejące elementy zagospodarowania”. Jest to o tyle istotne, że ten fragment tekstu ma wpływ na pojmowanie przyszłego kształtu jezdni na wschodnim odcinku ul. Bolka, bowiem na tym odcinku znajdują się m.in. prostopadłe miejsca parkingowe, których MPZP zdaje się nie uwzględniać (choć nie jest to jasne).

Nieprecyzyjność MPZP nie pozwala również na ocenę optymalności proponowanego rozwiązania.

Zgodnie z wyrokiem NSA z 3 września 2014 r., II OSK 1730/14 – dopuszczalna jest weryfikacja przez organ zasadności żądania w zakresie ewentualnego istnienia rozwiązania alternatywnego zapewniającego możliwość realizacji tego samego celu publicznego przy ograniczeniu stopnia ingerencji w prawo własności osób trzecich, a także ocena przez organ niezbędności realizacji celu inwestycji jako przesłanki ingerencji w prawo własności nieruchomości.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szczegółowej lokalizacji jezdni i chodnika należy natomiast do zakresu projektu budowlanego. W zakresie stanowisk postojowych, zrealizowana rozbudowa ul. Bolka obejmowała stanowiska równoległe do jezdni, natomiast wzmiankowane w uwadze stanowiska prostopadłe do jezdni zostały wykonane samowolnie i nie spełniają wymagań obowiązujących przepisów, zarówno w zakresie długości stanowiska, jak i zachowania szerokości jezdni manewrowej (w obu przypadkach wymagane co najmniej 5 m).

7) **Treść uwagi:** Droga wewnętrzna.

Nawet, gdyby okazało się, że ul. Bolka na odcinku zachodnim (względem al. Praw Kobiet) posiada status drogi publicznej, to należy ją przemianować na drogę wewnętrzną (poprzez odebranie kategorii drogi gminnej).

Zgodnie z art. 10 ust. 3 ustawy o drogach publicznych, pozbawienie drogi dotychczasowej kategorii jest możliwe w przypadku, gdy droga dotychczas publiczna zostaje „wyłączona z użytkowania”. Pojęcie to pojawia się wprawdzie w przepisie art. 10 ust. 3 ustawy o drogach publicznych, lecz nie zostało przez prawodawców zdefiniowane. W wyroku z dnia 26 października 2017 r., sygn. akt II SA/Ke 443/17, Wojewódzki Sąd Administracyjny w Kielcach wyraził pogląd, że „wyłączenie drogi z użytkowania” oznacza pozbawienie drogi jej dotychczasowej funkcji.

W niniejszej sprawie uczynienie z ul. Bolka drogi bez przejazdu pozbawia ją zasadniczej funkcji polegającej na umożliwianiu korzystania z niej z przez nieograniczony krąg osób i na łączeniu ul. Jasna Rola z ul. Naramowicką. Należy zauważyć, że wyłączenie tego odcinka z „użytkowania” może oznaczać znaczące ograniczenie w korzystaniu z drogi dla ruchu drogowego i dostępności dla nieograniczonego kręgu uczestników ruchu drogowego. Taki efekt jest pożądanym ze względu na chęć zmniejszenia intensywności ruchu oraz utrzymania istniejących elementów zagospodarowania (prostopadłych miejsc parkingowych), co szeroko omówiono w pkt. 1.1 – 1.3 powyżej. Oczywiście droga wewnętrzna będzie spełniać funkcje dojazdową dla mieszkańców ul. Jasna Rola 34 oraz ul. Bolka 2.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej.

2. **Treść uwagi:** Plac do zawracania.

1) **Treść uwagi:** Zbędność placu do zawracania.

Ustanowienie placu do zawracania na końcu zachodniego odcinka ul. Bolka jawi się jako zbędne w kontekście postulatu utrzymania (względnie przekwalifikowania) ul. Bolka jako drogi wewnętrznej. Co więcej, sugerowana przez MPZP konieczność budowy placu wynikająca z rzekomo publicznego statusu ul. Bolka, jeszcze mocniej wskazuje na potrzebę utrzymania wewnętrznego charakteru ulicy, a to celem uspokojenia ruchu.

Zbędność budowy placu wynika z:

1. uczynienia ul. Bolka drogą bez przejazdu i z tego względu służącą jedynie mieszkańcom przy ul. Jasna Rola 34 oraz ul. Bolka 2. W tym zakresie mieszkańcy nie będą mieli potrzeby zawracania, skoro będą kierować się docelowo na teren swojej posesji;
2. konieczności uspokojenia ruchu ze względu na sąsiadujące obiekty dla dzieci i młodzieży oraz ze względu na sąsiadujący rezerwat Żurawiniec.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

2) **Treść uwagi:** Nieprecyzyjność MPZP.

MPZP nie wskazuje w jakim kształcie miałyby funkcjonować plac do zawracania, a zatem niemożliwa jest ocena celowości i optymalności przyjętego rozwiązania. Nie wskazano również, czy plac ma uwzględniać zawracanie wyłącznie samochodów osobowych, czy także ciężarowych. Fakt, że właściwe rozporządzenie rozróżnia te dwie kategorie pojazdów, świadczy o tym, że możliwe jest uwzględnienie wyłącznie jednej z kategorii pojazdów, a nie zawsze obu.

W tym zakresie zakładam, że MPZP przewiduje jedynie zapewnienie zawracania wyłącznie samochodom osobowym (promień 6 m), a nie ciężarowym (promień 9 m lub kwadrat 12,5m x 12,5 m). Wynika to z oczywistego względu, że obecność pojazdów ciężarowych nie jest pożądana w analizowanym rejonie z uwagi na konieczność uspokojenia ruchu i przez to zapewnienia większego bezpieczeństwa.

W tym zakresie nie wiadomo, dlaczego MPZP nie założył poniższego ułożenia placu do zawracania (zastrzegając pierwszeństwo dla argumentu o zbędności takiego placu):

– załączona do uwagi grafika

Zamiast tego MPZP próbuje wykonanie (i przez to wyłączenie) placu do zawracania na następującym obszarze:

– załączona do uwagi grafika

Trudno uznać, że osoba mająca wpływ na kształt analizowanego MPZP podchodziła do wykonywania tego planu obiektywnie, z zachowaniem zasady poszanowania własności prywatnej oraz równości (wyłączenie wyłącznie działki 22/10 z kompletnym pominięciem działek po drugiej stronie rzeczonoego odcinka ul. Bolka, o czym mowa poniżej).

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

3) **Treść uwagi:** Optymalność rozwiązania.

Ze względu na brak precyzyjności MPZP prawidłowa ocena optymalności usytuowania placu do zawracania jest niemożliwa. Jednak już teraz można zarzucić, że usytuowanie tego placu wyłącznie z udziałem działki 22/10 i pominięciem działki 20/3 jest nadużyciem.

Powyższy argument popiera wyrok WSA we Wrocławiu z 3.11.2020 r.,11 SA/Wr 128/20:

„Z przedstawionej Sądowi dokumentacji planistycznej – w tym z uzasadnienia zaskarżonej uchwały – nie wynika jednak z jakich względów organ planistyczny uznał za konieczne przedłużenie ulicy dojazdowej 12 KDD i wykonanie zatoczki do zawracania w całości na działce skarżących a zatem wyłącznie kosztem ich nieruchomości. W tym względzie kluczowe jest, że organ nie przeprowadził analizy i nie dokonał oceny możliwości wprowadzenia rozwiązań wariantowych w zakresie lokalizacji placu do zawracania w sposób, który nie obciążałby wyłącznie nieruchomości skarżących. Rozwiązania takie nie wynikają z dokumentacji planistycznej. Także w uzasadnieniu uchwały ani w odpowiedzi na skargę nie odniesiono się do tej kwestii.”

I dalej, odnośnie powołania się przez gminę na rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. – w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie:

„[...] stwierdzić trzeba, że argumentacja organu nie wyjaśnia i nie usuwa zastrzeżeń co do niezbędności zaprojektowania tego placu w całości na działce skarżących. Nie uzasadnia także, że w świetle wskazanych przez organ regulacji rozporządzenia, istniała konieczność zajęcia na ten cel takiej powierzchni działki jaka wyznaczona została na rysunku planu oraz, że zamierzonego celu nie można było osiągnąć przy pomocy środków słabiej ingerujących w prawo własności skarżących a zatem mniej dla nich dotkliwych. [...] W tym kontekście istotne więc jest, że zarówno w tekście zaskarżonej uchwały jak też na załączniku graficznym brak jest wymiarów projektowanego na działce skarżących placu do zawracania. Już choćby z tego względu nie można stwierdzić, że omawiane rozwiązanie planistyczne uzasadnione jest przywołanym przepisem szczególnym.”.

Zgodnie z wyrokiem WSA w Poznaniu z 23.05.2019 r., IV SA/Po 1197/18, LEX nr 2679133.:

„Zdaniem skarżącego, są możliwe inne propozycje lokalizacji placu do zawracania, określanej przez niego zatoką. Proponuje on, aby usytuować go w większej części na sąsiedniej, niezabudowanej działce nr 2183, przy wykorzystaniu części działki nr 2182 i 2181. W ocenie Sądu organ powinien wziąć pod uwagę i ocenie alternatywną propozycję budowy zatoki na ulicy, którą w toku sprawy w aktach administracyjnych przedstawił skarżący i ewentualnie ją uwzględnić lub szczegółowo uzasadnić, dlaczego nie jest możliwe jej uwzględnienie.

Sąd stoi na stanowisku, że w przypadku wykorzystania przez organ planistyczny możliwości ograniczenia prawa własności podmiotów prywatnych, decyzja o takim ograniczeniu powinna być szczegółowo uzasadniona (w uzasadnieniu do uchwały lub w załączniku do uchwały), ponieważ w innym przypadku pozbawia się właścicieli poczucia bezpieczeństwa i sprawiedliwości.

Ograniczenie właścicieli w ich prawie własności, czego można spodziewać się po miejscowym planie zagospodarowania, uzasadnia tylko cel publiczny, ale także tylko wówczas, gdy innego rozwiązania, choć go szukano, nie można było znaleźć. Władztwo planistyczne gminy nie może polegać zatem na zupełnej swobodzie i dowolności w planowaniu co do przeznaczenia terenu, gdyż konieczne jest uwzględnienie w planowaniu i zagospodarowaniu prawa własności, z mocy art. 1 ust. 1 pkt 7 ustawy o planowaniu. Nieprzestrzeganie tego spowoduje, że uprawnienie gminy do ustalania przeznaczenia terenu i sposobu zagospodarowania, może zostać nadużyte, a ustalenia planu, które będą wynikiem tego nadużycia, mogą okazać się prawnie wadliwe (por. wyrok NSA z 9 lutego 2010 r., sygn. II OSK 1959/09).

Sąd podkreśla raz jeszcze, że sytuacja, w której postanowienia planistyczne tak daleko wkraczać będą w istotę uprawnień właścicielskich podmiotów prywatnych, jak ma to miejsce w rozpatrywanej sprawie, powinna być poprzedzona wnikliwym rozważeniem wszystkich argumentów przemawiających za preferowanym przez uchwałodawcę rozwiązaniem, przeanalizowanie rozwiązań wariantowych i szczegółowe uzasadnienie podjętych decyzji planistycznych.”

Dodatkowo z MPZP można wywnioskować, że plac do zawracania będzie w jego północno-zachodniej części bardzo blisko okien mieszkań w budynku przy ul. Jasna Rola 34 oraz będzie nakładał się z wyjazdem z garażu podziemnego z tego budynku. Taki układ tym bardziej przemawia za objęciem działki 20/3 (i – jeżeli to konieczne działki 20/2) pod budowę placu.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

3. **Treść uwagi:** Wywłaszczenie działki 22/10 pod parkingi publiczne na wysokości ul. Jasna Rola.

Z MPZP wynika – choć w sposób niejednoznaczny i nieprecyzyjny – że pas oznaczony kodem 3KDWpp ma stanowić w przyszłości pas wewnętrzny, ale stanowiący własność m. Poznania.

– załączona do uwagi grafika

W istocie ustanowienie pasa 3KDWpp doprowadzi do wywłaszczenia mieszkańców Jasnej Roli 34 w zakresie kolejnej (już czwartej z kolei) części działki przeznaczonej dotychczas pod prywatne miejsca postojowe. MPZP usankcjonuje publiczny charakter pasa 3KDWpp i przez to kosztem mieszkańców Jasnej Roli 34 będzie zadowalał potrzeby innych przypadkowych osób.

Co więcej, oprócz publicznego charakteru pasa 3 KDWpp nie jest wykluczone objęcie go płatną strefą parkowania, co od dłuższego czasu jest deklarowane przez m. Poznań.

Najbardziej krzywdzące jest to, że mieszkańcy Jasnej Roli 34 są sukcesywnie pozbawiani własności prywatnej przeznaczonej na parkingi (działka 22/10). Najpierw był to parking zewnętrzny (pod trasę tramwajową):

– załączona do uwagi grafika

teraz jest to plac do zawracania (o przesadnie dużej powierzchni):

– załączona do uwagi grafika

pas wzdłuż zachodniego odcinka ul. Bolka:

– załączona do uwagi grafika

oraz wzdłuż odcinka przy Jasnej Roli:

– załączona do uwagi grafika

W zamian za powyższe wyzucie mieszkańców Jasnej Roli 34 z miejsc parkingowych, m. Poznań nie oferuje miejsc zamiennych. 143 rodzin z jasnej Roli 34 zacznie borykać się z brakiem miejsc postojowych, którymi do tej pory bez problemu dysponowali. Ta sytuacja powinna zostać przedstawiona publicznie jako przykład albo skrajnej nieodpowiedzialności albo czyjejś złej woli.

Wobec powyższego, krytykowane rozwiązanie w oczywisty sposób nie może uzyskać poparcia okolicznych mieszkańców, w tym mieszkańców Jasnej Roli 34. Wystarczy wskazać, że do tej pory osoby niezamieszkujące przy Jasnej Roli 34 z powodzeniem parkowały po zachodniej części Jasnej Roli i to tam należałoby ustanowić KDWpp (pod warunkiem, że nie będzie wiązało się to z wywłaszczeniem kogokolwiek).

Projektodawca MPZP zapomniał o tym, że odebranie prywatnych miejsc postojowych dedykowanych dotychczas 143 rodzinom przy Jasnej Roli 34, spowoduje niewyobrażalne problemy natury logistycznej i estetycznej, włączając w to samowolę parkingową. 143

rodziny, które do tej pory miały gdzie pozostawić swoje pojazdy na noc, obecnie nie będą miały gdzie zaparkować, co wzbudzi ogólną frustrację i sprzeciw również okolicznych mieszkańców.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Teren 3KDWpp to teren dróg wewnętrznych - parkingu. Ustalenia projektu planu nie determinują własności ww. terenu ani zasad funkcjonowania parkingu.

4. **Treść uwagi:** Wnioski.

1) **Treść uwagi:** Wobec powyższych uwag, wnoszę o:

- a) **Treść uwagi:** zachowanie obecnego statusu działki pod ul. Bolka (nr 21) jako drogi wewnętrznej (względnie nadanie jej takiego statusu poprzez odebranie jej kategorii drogi gminnej);

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej.

- b) **Treść uwagi:** niewykraczanie poza linie rozgraniczające działki nr 21 w ramach planowego zagospodarowania przestrzeni, przebudowę na pieszo-jezdnię (ewentualnie obniżenie chodnika po południowej stronie drogi lub jego usunięcie. z jednoczesnym wykorzystaniem chodnika na północ od ul. Bolka);

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szczegółowej lokalizacji jezdni i chodnika należy natomiast do zakresu projektu budowlanego.

- c) **Treść uwagi:** rezygnację z budowy placu do zawracania;

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części

podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

- d) **Treść uwagi:** niewykraczanie poza linie rozgraniczające działki nr 1 (ul. Jasna Rola) w ramach planowego zagospodarowania przestrzeni, tj. zachowanie dotychczasowego kształtu i struktury właścicielskiej ul. Jasna Rola na odcinku przylegającym do działki nr 22/10.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Jasna Rola uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje m.in. część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Ponadto w projekcie planu teren 1KD-L (ul. Jasna Rola) jest poszerzony od strony zachodniej o części działek należących do Miasta Poznania i Skarbu Państwa, użytkowane na cele parkingowe.

- 2) **Treść uwagi:** ewentualnie, w razie ustalenia, że działka pod ul. Bolka (nr 21) ma status gminnej drogi publicznej i nieuwzględnienia wniosku z pkt. 1, wnoszę o:

- a) **Treść uwagi:** zachowanie obecnych linii rozgraniczających działkę pod ul. Bolka (nr 21);

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50.

- b) **Treść uwagi:** zachowanie obecnej funkcjonalności ul. Bolka, tj. z zaakceptowaniem prostopadłych miejsc parkingowych wzdłuż tej ulicy – ze względu na konieczność m.in. uspokojenia ruchu oraz zachowania istniejących elementów zagospodarowania na ul. Bolka. Z ewentualnym obniżeniem chodnika po południowej stronie drogi lub jego usunięcie. Z jednoczesnym wykorzystaniem chodnika na północ od ul. Bolka;

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark.

18, obr. 50. Kwestia szczegółowej lokalizacji jezdni i chodnika należy natomiast do zakresu projektu budowlanego. W zakresie stanowisk postojowych, zrealizowana rozbudowa ul. Bolka obejmowała stanowiska równoległe do jezdni, natomiast wzmiankowane w uwadze stanowiska prostopadłe do jezdni zostały wykonane samowolnie i nie spełniają wymagań obowiązujących przepisów, zarówno w zakresie długości stanowiska, jak i zachowania szerokości jezdni manewrowej (w obu przypadkach wymagane co najmniej 5 m).

c) **Treść uwagi:** rezygnację z budowy placu do zawracania;

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

d) **Treść uwagi:** niewykraczanie poza linie rozgraniczające działki nr 1 (ul. Jasna Rola) w ramach planowego zagospodarowania przestrzeni, tj. zachowanie dotychczasowego kształtu i struktury właścicielskiej ul. Jasna Rola na odcinku przylegającym do działki nr 22/10. W powyższym zakresie wnoszę o adekwatną zmianę parametrów części tekstowej oraz graficznej MPZP.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Jasna Rola uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje m.in. część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Ponadto w projekcie planu teren 1KD-L (ul. Jasna Rola) jest poszerzony od strony zachodniej o części działek należących do Miasta Poznania i Skarbu Państwa, użytkowane na cele parkingowe.

§ 7

Uwagi wniesione przez osobę fizyczną.

1. **Treść uwagi:** Poszerzenie ul. Bolka na odcinku ul. Jasna Rola – al. Praw Kobiet i jej status.

1) **Treść uwagi:** Zbędność zamierzenia.

MPZP przewiduje poszerzenie odcinka drogi kosztem prawa własności mieszkańców nieruchomości przy ul. Jasna Rola 34 (deklarowana chęć wywłaszczenia

południowej części tej nieruchomości wzdłuż ul. Bolka). Jest to działanie odnoszące się do potrzeb, których aktualnie nie ma, czyli działanie nieproporcjonalne.

Zgodnie z deklaracją MPU, ul. Bolka została w przeszłości zakwalifikowana jako publiczna droga gminna. MPU nie było w stanie powołać się na treść oraz datę uchwały nadającej jej taki status i kategorię. Nadanie drodze odpowiedniej kategorii (tu: gminnej) jest warunkiem koniecznym uzyskania statusu drogi publicznej. Następuje to w drodze uchwały właściwej rady gminy. Wobec tego, kierując się zasadą ograniczonego zaufania do deklaracji MPU podnoszę, że chęć nadania ul. Bolka statusu drogi publicznej i w konsekwencji jej poszerzenie. jest sprzeczne z oczekiwaną funkcją tej drogi.

Założenie co do przyszłego kształtu zachodniego odcinka ul. Bolka nie respektuje prawdziwej potrzeby, którą powinna ona zaspokajać. W momencie, w którym ul. Bolka stała się faktycznie drogą bez przejazdu (budowa al. Praw Kobiet), zapotrzebowanie na korzystanie z tej drogi wykazują wyłącznie mieszkańcy budynków przy ul. Jasnej Roli 34 oraz ul. Bolka 2 i tylko w zakresie dojazdu. Co ważne, funkcja dojazdowa do budynków przy ul. Jasnej Roli 34 oraz ul. Bolka 2 jest z powodzeniem realizowana przez drogę funkcjonującą w obecnym kształcie (uwzględniającą prostopadłe miejsca postojowe). Nie ma konieczności zmiany tego stanu.

O ile zatem jedną z funkcji dróg publicznych jest zapewnienie możliwości jej użytkowania przez każdego, o tyle na zachodnim odcinku ul. Bolka zachodzi brak zapotrzebowania na spełnianie tej funkcji. Rozbudowa drogi w sytuacji, gdy aktualnie przestała ona łączyć dwie równoległe do siebie ulice (ul. Jasną Rolę oraz ul. Naramowicką) i stała się drogą bez przejazdu, jest pomysłem odpowiadającym na sztuczne potrzeby i jednocześnie nieuwzględniającym potrzeby realne (m. in. uspokojenie ruchu). Taki niepotrzebny wydatek rodzi dodatkowo ryzyko naruszenia dyscypliny finansów publicznych, szczególnie w kontekście ewentualnego odszkodowania za wywłaszczenie części działki 22/10 (po zmianie 22/11).

Powyższe argumenty są popierane w orzecznictwie:

1. „Aby władztwo planistyczne nie cechowało się dowolnością, nie przekraczało granic uznania planistycznego, czyli, aby nie doszło do nadużycia władztwa, organ musi respektować reguły składające się na istotę zasady proporcjonalności.

Jeżeli okazałoby się, że regulacja przyjęta w przepisach planu miejscowego nie jest niezbędna dla realizacji interesu publicznego, z którym jest powiązana, to nawet

priorytet interesu publicznego nad interesem prywatnym nie uzasadniałby ograniczenia praw i wolności jednostek, ponieważ efekt w postaci ochrony interesu publicznego można byłoby uzyskać w inny sposób.”

Wyrok WSA w Poznaniu z 9.11.2016 r., IV SA/Po 785/16.

2. „Gmina dokonując ingerencji w sferę prywatnych interesów właścicieli powinna kierować się zasadą proporcjonalności, która wyraża zakaz nadmiernej w stosunku do chronionej wartości ingerencji w sferę praw i wolności jednostki. Brak wykazania w uzasadnieniu uchwały, iż ustalenie trasy planowanej drogi ma optymalny charakter, uzasadniać stanowisko o naruszeniu zasady proporcjonalności (art. 31 ust. 3 Konstytucji RP) i zasady równości (art. 32 Konstytucji RP) oraz przekroczeniu władztwa planistycznego (art. 3 ust. 1 i art. 6 ust. 1 u.p.z.p.).”

Wyrok WSA w Gorzowie Wielkopolskim z 4.11.2015 r., II SA/Go 543/15.

Bez względu na faktyczny status prawny ul. Bolka pewne jest, że rzekomy status drogi gminnej nie został nadany tej części, która faktycznie leży w liniach rozgraniczających działki nr 22/10 (własność prywatna). Gdyby nawet okazało się, że jakaś część ul. Bolka posiada status drogi publicznej, to z pewnością nie względem własności prywatnej. W zakresie tej części prywatnej ponawiam argumenty wskazane na wstępie niniejszego podpunktu.

Powyższe jednolicie potwierdza wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie z dnia 21 lutego 2012 r., II SA/Kr 1749/11):

„W myśl natomiast licznych orzeczeń sądów administracyjnych, które tutejszy sąd podziela, konieczną przesłanką do skutecznego podjęcia przez radę gminy uchwały o zaliczeniu drogi do kategorii dróg gminnych jest legitymowanie się przez gminę prawem własności do gruntów, po których droga taka przebiega oraz spełnianie przez nią określonych parametrów technicznych”.

Co ciekawe, nawet zaplanowanie drogi wewnętrznej wymaga określonych aktów staranności.

Za wyrokiem WSA w Poznaniu z 12.02.2013 r., II SA/Po 1029/12:

„Reasumując stwierdzić należy, iż ustalenie w planie przebiegu drogi wewnętrznej oznaczonej 6KDW w sposób naruszający prawo własności skarżącej i bez wykazania, iż jest to usprawiedliwione określonymi, istotnymi okolicznościami, stanowi o nadużyciu przez Radę Miasta Poznania władztwa planistycznego (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 7 stycznia 2010 r., sygn. IV SA/Wa 2075/08, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w

Poznaniu, z dnia 26 lutego 2010 r., sygn. II SA/Po 804/09, obydwie dostępne w Centralnej Bazie Orzeczeń Sądów Administracyjnych, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Białymstoku z dnia 28 lutego 2008 r., sygn. II SA/Bk 42/08, publ. Lex 483139).”

oraz:

„Zauważyć w tym miejscu należy, iż Rada Miasta Poznania planując przebieg ulicy 6KDW powinna w pierwszej kolejności wziąć pod uwagę istniejące uwarunkowania na tym terenie, a w szczególności fakt potrzeby ochrony prawa własności, a następnie ustalić optymalny przebieg i wymiary planowanej drogi wewnętrznej z miejscami parkingowymi z uwzględnieniem tej okoliczności, oraz innych wartości chronionych przez ustawę o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, a wskazanych w art. 1 ust. 1 i 2 u.p.z.p. Stanowczo podkreślić przy tym trzeba, że Sąd rozstrzygając niniejszą sprawę, w żaden sposób nie przesądza czy przyjęta w zaskarżonej uchwale lokalizacja i wymiary drogi wewnętrznej oznaczonej na rysunku planu 6KDW (w tym zapewnienie na jej obszarze publicznie dostępnych miejsc parkingowych) ma charakter optymalny, czy też charakteru takowego nie ma, a przesłanką zapadłego rozstrzygnięcia, jest jedynie brak poczynienia przez organy gminy w toku procedury planistycznej jakichkolwiek ustaleń w tym zakresie, co z przyczyn oczywistych uniemożliwiło sądowi dokonanie kontroli ich prawidłowości.”

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50.

2) **Treść uwagi:** Konieczność uspokojenia ruchu.

Nie dość, że nie ma potrzeby, którą poszerzenie drogi miałoby zaspokajać, to obecnie ujawniły się nowe, niżej opisane potrzeby, które wymagają pozostawienia kształtu tej

drogi wyłącznie w obecnych granicach działki pod tę drogę przeznaczoną (działka nr 21).

Poszerzenie drogi, a także nadanie jej statusu drogi publicznej (dostępnej dla każdego), wpłynie na zwiększenie intensywności ruchu oraz prędkość pojazdów. Taki efekt nie współgra z lokalizacją okolicznych obiektów rozrywkowo-rekreacyjnych, uczęszczanymi gremialnie przez dzieci i młodzież (m.in. boisko oraz plac zabaw). Intensywność ruchu zwiększy liczbę wypadków w tym rejonie, co wielu ludzi (przede wszystkim dzieci), przypłaci zdrowiem albo życiem.

Nadto zwiększenie intensywności ruchu wpłynie negatywnie na rezerwat Żurawiniec, słusznie (choć niekonsekwentnie) otaczanego opieką przez przedstawicieli m. Poznania.

W tym kontekście argument dotyczący szerokości ulicy jest nietrafiony, bowiem § 9 pkt 5 lit. c MPZP przewiduje odstępstwo od przyjętej szerokości dróg właśnie ze względu na potrzebę uspokojenia ruchu. W analizowanym rejonie taka potrzeba ewidentnie występuje.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywniej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50.

3) **Treść uwagi:** Istniejące zagospodarowanie.

Argument dotyczący uzyskania odpowiedniej szerokości drogi jest nietrafiony w świetle § 9 pkt 5 lit. b MPZP. Paragraf ten przewiduje odstępstwo od przyjętych szerokości jezdni w przypadku kolizji z istniejącymi elementami zagospodarowania. Za takie elementy zagospodarowania należy uznać miejsca parkingowe (w położeniu prostopadłym do jezdni) oraz część chodnika dla budynku przy ul. Jasna Rola 34, które z powodzeniem funkcjonują od kilku lat.

W istocie pozostawienie drogi w kształcie funkcjonującym obecnie rozwiąże co najmniej dwa przewidywane problemy. Po pierwsze, doprowadzi do uspokojenia ruchu. Po drugie, przyczyni się do utrzymania miejsc postojowych, których już teraz brakuje, a będzie ich coraz mniej w perspektywie realizacji inwestycji linii tramwajowej potocznie zwanej „Nowa Naramowicka”. Inwestycja ta bowiem przyczyni się to do pozostawiania przez mieszkańców pobliskich miejscowości i osiedli pojazdów w pobliżu nowej pętli tramwajowej w celu dalszego kontynuowania podróży tramwajem.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szerokości jezdni należy natomiast do zakresu projektu budowlanego. W zakresie stanowisk postojowych, zrealizowana rozbudowa ul. Bolka obejmowała stanowiska równoległe do jezdni, natomiast wzmiankowane w uwadze stanowiska prostopadłe do jezdni zostały wykonane samowolnie i nie spełniają wymagań obowiązujących przepisów, zarówno w zakresie długości stanowiska, jak i zachowania szerokości jezdni manewrowej (w obu przypadkach wymagane co najmniej 5 m).

4) **Treść uwagi:** Status drogi publicznej.

a) **Treść uwagi:** Aktualny status ul. Bolka.

Projektodawca MPZP wiąże postulat rozbudowy ul. Bolka z rzekomym posiadaniem przez nią statusu drogi publicznej (chęć spełnienia wymogów właściwych drodze o takim statusie). Zgodnie z deklaracją MPU ul. Bolka została w przeszłości zakwalifikowana jako publiczna droga gminna. MPU nie było jednak w stanie powołać się na treść oraz szczegóły uchwały nadającej drodze taką kategorię.

Zgodnie z art. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. „Drogą publiczną jest droga zaliczona na podstawie niniejszej ustawy do jednej z kategorii dróg, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w tej ustawie lub innych przepisach szczególnych.”.

Zgodnie z przytoczonym przepisem nadanie drodze odpowiedniej kategorii (tu: gminnej) jest warunkiem koniecznym uzyskania statusu drogi publicznej. Nadanie kategorii następuje w drodze uchwały właściwego organu. Skoro brak takiej

uchwały, to MPU nie może zakładać, że ul. Bolka obecnie posiada status drogi publicznej. Jak stwierdził Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 30 maja 2003 r. (sygn. akt: III CKN 1165/00, publ. LEX nr 109442): „Decydujące o tym, czy dana droga jest wewnętrzną czy publiczną - jest jej zaliczenie do jednej z kategorii dróg publicznych”.

Co więcej, nadanie statusu drogi publicznej, która według MPU od początku nie spełniała oczekiwań stawianych tego typu drogom, uprawdopodobnia twierdzenie o braku statusu drogi publicznej. Potwierdza to aktualne orzecznictwo, w tym wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z 13-11-2015 r., I OSK 459/14:

„Warunkiem takiego zaliczenia [*do jednej z kategorii dróg publicznych – przypis autora*] jest istnienie drogi w ujęciu art. 4 pkt 2 udp. By drogę zaliczyć do jednej z kategorii dróg publicznych określonych w art. 2 ust. 1 udp, droga ta musi najpierw spełniać ustawowe kryterium uznania jej za budowlę (M. Wolanin w: J. Jaworski, A. Prusaczek, A. Tułodziecki, M. Wolanin, Ustawa o gospodarce nieruchomościami. Komentarz, C.H. Beck 2013, s. 68, nb 13). Nie ulega wątpliwości, że nadanie kategorii drogi publicznej może dotyczyć tylko takiego obiektu budowlanego, który został już wybudowany – po uzyskaniu przez nią prawnie określonych warunków techniczno-użytkowych, do której droga ma być zaliczona (art 1 i 5-7 w zw. z art. 4 pkt 2 udp; M. Wolanin, Komentarz, s. 51, 53, nb 17).”.

Podkreślić również trzeba, że ul. Bolka obecnie narusza linie rozgraniczające działkę przy ul. Jasna Rola 34 (nr 22/10). Zatem nawet przyjmując, że istnieje uchwała nadająca ul. Bolka status drogi publicznej, to z pewnością nie mogła ona objąć swym zakresem własności prywatnej (działka nr 22/10). Zgodnie bowiem z wyrokiem Naczelnego Sądu Administracyjnego z 14-07-20 20, I OSK 2846/19:

„Wobec tego uchwała, którą zalicza się do dróg gminnych drogę, która nie jest własnością gminy, narusza w sposób istotny art. 7 ust. 1 ustawy o drogach publicznych, z którego wynika, że tylko droga spełniająca warunki zaliczenia do dróg publicznych może być zaliczona do dróg gminnych.”.

Konkludując, neguję utrzymywanie w MPZM statusu drogi publicznej dla zachodniego odcinka ul. Bolka i podnoszę zasadność utrzymania (względnie nadania jej) statusu drogi wewnętrznej. Tym samym wskazuję, że brak statusu drogi publicznej nie stanowi argumentu dla poszerzenia ul. Bolka.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50.

b) **Treść uwagi:** Droga publiczna, jako inwestycja celu publicznego.

Podstawową przesłanką dla realizacji inwestycji w postaci drogi publicznej musi być niezbędność tej inwestycji. Innymi słowy musi istnieć faktyczne zapotrzebowanie na jej realizację. Jak można wywieść z art. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, droga publiczna przede wszystkim ma na celu zapewnienie użytkowania nieograniczonej liczbie podmiotów.

W tym kontekście ponawiam argumenty przedstawione w pkt. 1.1 – 1.3, które jednoznacznie przemawiają za brakiem potrzeby użytkowania odcinka ul. Bolka przez nieograniczoną liczbę osób, lecz jedynie przez mieszkańców przy ul. Jasna Rola 34 oraz ul. Bolka 2. Co więcej, funkcja ogólnej dostępności jest wręcz niepożądana przez wzgląd na chęć uspokojenia ruchu.

„Nie można jednak przyjmować automatycznie, że każda inwestycja związana z budową i utrzymaniem drogi służy celom publicznym – interesowi publicznemu. Istotą inwestycji celu publicznego jest jej nakierowanie na urzeczywistnienie interesu publicznego, istotnego dla zbiorowości, przynajmniej na poziomie lokalnym.” – Z. Niewiadomski, Planowanie i zagospodarowanie przestrzenne. Komentarz, Warszawa 2015, s. 397-398.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej.

c) **Treść uwagi:** Warunki techniczne.

Warunki techniczne, jakim powinna odpowiadać droga o statusie drogi publicznej – w tym jej szerokość – dotyczą dróg, które nie zostały wybudowane. Omawiany stan faktyczny dotyczy zaś drogi już wybudowanej i funkcjonującej. Stąd obowiązek poszerzenia drogi istniejącej nie jest prawnie egzekwowalny, bez względu na posiadany przez nią status i kategorię.

Wydaje się także, że zamierzenie projektodawcy nie współgra z wyjątkami określonymi w § 9 pkt. 5 MPZP, tj. z jednej strony projektodawca chce dostosować ten odcinek drogi pod wymogi dla drogi publicznej, z drugiej strony § 9 pkt 5 MPZP zwalnia go z tego obowiązku w określonych przypadkach (m. in. w odniesieniu do już: istniejących dróg niespełniających wymagań MPZP). Ta niekonsekwencja usprawiedliwia zarzut dyskryminacji mieszkańców ul. Jasna Rola 34, którzy nie mogą skorzystać z wyjątku określonego w § 9 pkt. 5 MPZP i przez to są skazani na utratę swojej własności – jednego z najważniejszych praw konstytucyjnych.

Należy również wskazać, że rysunek stanowiący załącznik do projektu MPZP przewiduje zlokalizowanie ul. Bolka na wysokości chodnika po jej północnej stronie (włącznie). Taka szerokość drogi jest nieproporcjonalna do potrzeb jej użytkowników nawet w sytuacji, gdyby droga ta miała mieć status drogi publicznej. Droga pod ulicę Bolka w obecnym kształcie była wystarczająca wtedy, kiedy była drogą przelotową i łączyła dwie znaczące ulice (ul. Jasna Rola i ul. Naramowicka). Teraz, kiedy utraciła swoją dotychczasową funkcję (stała się drogą bez przejazdu), nie ma potrzeby jej poszerzania w ogóle, a tym bardziej w granicach proponowanych w MPZP. Wręcz przeciwnie, należy zachować jej funkcjonalność z uwzględnieniem prostopadłych miejsc parkingowych i przez to uspokoić ruch.

Co istotne, nie wiadomo, dlaczego MPZP przewiduje taki kształt zachodniego odcinka ul. Bolka, który znacznie przekracza minimalne wymagania właściwego rozporządzenia. WSA we Wrocławiu w wyroku z 3.11.2020 r., II SA/Wr 128/20 stwierdza:

„Istotne przy tym jest, że ślepa droga, której zakończenie ma znaleźć się na działce skarżących, jak wynika z ustaleń planu ma zapewnić komunikację praktycznie dla niewielkiej liczby nieruchomości. Oprócz bowiem nieruchomości skarżących, która obecnie stanowi jedną działkę i ma dostęp do drogi publicznej 4 KDZ,

zapewnia ona dojazd jeszcze do około 10 działek na których dopuszczona jest zabudowa jednorodzinna (co z pewnością nie wpłynie na generowanie znaczącego ruchu pojazdów z niej korzystających). Szczegółowego wykazania i rozważenia wymagało zatem, czy w tak zaistniałym stanie faktycznym niezbędne jest projektowanie przedmiotowej drogi (jaką jest także sporny plac do zawracania) w granicach przekraczających minimalne normy określone rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie, a w szczególności, czy jest to uzasadnione bezpieczeństwem przyszłych użytkowników tej drogi.”.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. W zakresie stanowisk postojowych, zrealizowana rozbudowa ul. Bolka obejmowała stanowiska równoległe do jezdni, natomiast wzmiankowane w uwadze stanowiska prostopadłe do jezdni zostały wykonane samowolnie i nie spełniają wymagań obowiązujących przepisów, zarówno w zakresie długości stanowiska, jak i zachowania szerokości jezdni manewrowej (w obu przypadkach wymagane co najmniej 5 m). Wielkość placu do zawracania wynika z projektu trasy tramwajowej na Naramowice – etap I.

5) **Treść uwagi:** Porównanie z innymi drogami.

Skoro projektodawca MPZP nie widzi potrzeby poszerzania działki pod ul. Jasna Rola, to dziwi dostrzeganie tej potrzeby względem działki pod ul. Bolka. W tym kontekście założenia MPZP są niekonsekwentne, bowiem działki pod budowę dróg Jasnej Roli oraz Bolka mają tą samą szerokość w ramach aktualnych linii rozgraniczających:

– załączona do uwagi grafika

Co więcej, niezrozumiale jest założenie, wedle którego zachodni odcinek ul. Bolka (względem al. Praw Kobiet) ma mieć większą szerokość jezdni (prawdopodobnie 6 m lub więcej – choć nie zostało to sprecyzowane), niż wschodni (5 m). Budzi to zdziwienie nie tylko ze względu na fakt, iż jest to ta sama działka, ale również dlatego, że odcinek wschodni jest prawie pięć (5) razy dłuższy i przez to intensywniej eksploatowany. Co więcej, poszerzenie odcinka zachodniego ma się odbyć po uzyskaniu statusu drogi bez przejazdu, czyli po utraceniu przez nią dotychczasowej, ważniejszej funkcji.

– załączona do uwagi grafika

Okoliczność, że w części południowej zachodniego odcinka ul. Bolka znajduje się chodnik nie stanowi argumentu dla powyższych niekonsekwencji, bowiem ul. Jasna Rola również jest tego chodnika w wielu miejscach pozbawiona, przy czym jest ona ulicą o głównym znaczeniu w rejonie i o wyższej kategorii.

– załączona do uwagi grafika

W wielu miejscach chodnik nie został uwzględniony nawet w liniach rozgraniczających działkę pod drogę (ul. Błażeja):

– załączona do uwagi grafika

Co więcej, ul. Bolka po wschodniej stronie ul. Naramowickiej, mając tę samą szerokość działki pod drogę (6 metrów), zadowala się chodnikiem po jednej stronie jezdni w liniach rozgraniczających działkę pod tę ulicę i jezdnią o szerokości 4 m.

– załączona do uwagi grafika

Uwzględniając powyższe należy wskazać, że chodnik południowy na zachodnim odcinku ul. Bolka może zostać: obniżony, usunięty albo dostosowany jako część ciągu pieszo-jezdnego. Wskazać bowiem trzeba, że zgodnie z projektowanym MPZP: droga publiczna może stanowić ciąg pieszo-jezdny o minimalnej szerokości 5 m (a obecnie działka pod zachodni odcinek ul. Bolka ma więcej, bo 6 m szerokości), oraz że chodnik powinien być zlokalizowany po jednej stronie drogi – zatem to zadanie spełnia aktualnie chodnik zlokalizowany na południowej stronie działki 22/10 (po zmianie 22/11) – chodnik północny. Takie rozwiązanie jest akceptowalne, co pokazują poniższe przykłady (ul. Błażeja):

– załączona do uwagi grafika

Okoliczność, że m. Poznań niewłaściwie zadysponowało działki pod ul. Bolka nie może stanowić uzasadnienia dla aktualnych kroków dających pretekst do wywłaszczenia części nieruchomości mieszkańców ul. Jasna Rola 34 i odebrania im

miejsc parkingowych (obecnie równoległych do drogi) oraz części chodnika. Takie działanie stworzyłoby niebezpieczny precedens w postaci nowej, niezależnej podstawy wywłaszczenia, której powstanie warunkowane jest błędem zainteresowanego organu.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szczegółowej lokalizacji jezdni i chodnika należy natomiast do zakresu projektu budowlanego.

6) **Treść uwagi:** Nieprecyzyjność MPZP.

Projektodawcy MPZP nie określają docelowego kształtu drogi pod ul. Bolka, w tym jej elementów (m.in. uwzględnienie chodnika lub jego brak; brak parametrów układu komunikacyjnego). Tym samym niemożliwe jest podniesienie konkretnych uwag chociażby w zakresie zasadności, proporcjonalności oraz optymalności zakładanego zamierzenia. Prawidłowe odniesienie się do postanowień MPZP jest zatem w istotnym zakresie niemożliwe. Zgodnie z wyrokiem WSA w Krakowie z dnia 11 lutego 2020 r., II SA/Kr 1480/19: „Plan miejscowy, jako akt normatywny musi zawierać ustalenia precyzyjne i jednoznaczne. Rozstrzygnięcia organów stosujących prawo powinny być przewidywalne dla podmiotów stosunków prawnych.”.

Powyższy postulat nabiera szczególnego znaczenia, gdy władztwo planistyczne zamierza ingerować we własność prywatną.

„Skład orzekający przychylił się do stanowiska, że gdy dochodzi do pozbawienia lub ograniczenia własności indywidualnej, wymóg ten należy rozumieć w taki sposób, aby przy przewidzianych w planie budowlanych modernizacji i poszerzeniu dróg jako elementu układu komunikacyjnego znane były konkretne granice rezerwy terenów pod przyszły układ komunikacyjny. Innymi słowy, parametry określone na podstawie § 4 pkt 9 lit. "a" rozporządzenia z dnia 26 sierpnia 2003 r. powinny umożliwić właścicielom działek bezpośrednio sąsiadujących z terenem układu komunikacyjnego odczytanie w jakich granicach ich prawo własności może zostać w przyszłości naruszone (odjęte na cel publiczny) z przeznaczeniem na realizację układu komunikacyjnego. Konkretność tych parametrów w istocie tworzy rodzaj bezpieczeństwa prawnego odnośnie zasięgu ewentualnej ingerencji w prawo własności

(par. wyrok z dnia 7 lutego 2019 r. II SA/Bk 736/18 CBOSA)” - wyrok WSA we Wrocławiu w wyroku z 3.11.2020 r., II SA/Wr 128/ 20.

W tym kontekście, za nieskonkretyzowane należy uznać również m. in. sformułowanie użyte w części tekstowej MPZP: „istniejące elementy zagospodarowania”. Jest to o tyle istotne, że ten fragment tekstu ma wpływ na pojmowanie przyszłego kształtu jezdni na wschodnim odcinku ul. Bolka, bowiem na tym odcinku znajdują się m.in. prostopadłe miejsca parkingowe, których MPZP zdaje się nie uwzględniać (choć nie jest to jasne).

Nieprecyzyjność MPZP nie pozwala również na ocenę optymalności proponowanego rozwiązania.

Zgodnie z wyrokiem NSA z 3 września 2014 r., II OSK 1730/14 – dopuszczalna jest weryfikacja przez organ zasadności żądania w zakresie ewentualnego istnienia rozwiązania alternatywnego zapewniającego możliwość realizacji tego samego celu publicznego przy ograniczeniu stopnia ingerencji w prawo własności osób trzecich, a także ocena przez organ niezbędności realizacji celu inwestycji jako przesłanki ingerencji w prawo własności nieruchomości.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szczegółowej lokalizacji jezdni i chodnika należy natomiast do zakresu projektu budowlanego. W zakresie stanowisk postojowych, zrealizowana rozbudowa ul. Bolka obejmowała stanowiska równoległe do jezdni, natomiast wzmiankowane w uwadze stanowiska prostopadłe do jezdni zostały wykonane samowolnie i nie spełniają wymagań obowiązujących przepisów, zarówno w zakresie długości stanowiska, jak i zachowania szerokości jezdni manewrowej (w obu przypadkach wymagane co najmniej 5 m).

7) **Treść uwagi:** Droga wewnętrzna.

Nawet, gdyby okazało się, że ul. Bolka na odcinku zachodnim (względem al. Praw Kobiet) posiada status drogi publicznej, to należy ją przemianować na drogę wewnętrzną (poprzez odebranie kategorii drogi gminnej).

Zgodnie z art. 10 ust. 3 ustawy o drogach publicznych, pozbawienie drogi dotychczasowej kategorii jest możliwe w przypadku, gdy droga dotychczas publiczna

zostaje „wyłączona z użytkowania”. Pojęcie to pojawia się wprawdzie w przepisie art. 10 ust. 3 ustawy o drogach publicznych, lecz nie zostało przez prawodawców zdefiniowane. W wyroku z dnia 26 października 2017 r., sygn. akt II SA/Ke 443/17, Wojewódzki Sąd Administracyjny w Kielcach wyraził pogląd, że „wyłączenie drogi z użytkowania” oznacza pozbawienie drogi jej dotychczasowej funkcji.

W niniejszej sprawie uczynienie z ul. Bolka drogi bez przejazdu pozbawia ją zasadniczej funkcji polegającej na umożliwianiu korzystania z niej z przez nieograniczony krąg osób i na łączeniu ul. Jasna Rola z ul. Naramowicką. Należy zauważyć, że wyłączenie tego odcinka z „użytkowania” może oznaczać znaczące ograniczenie w korzystaniu z drogi dla ruchu drogowego i dostępności dla nieograniczonego kręgu uczestników ruchu drogowego. Taki efekt jest pożądanym ze względu na chęć zmniejszenia intensywności ruchu oraz utrzymania istniejących elementów zagospodarowania (prostopadłych miejsc parkingowych), co szeroko omówiono w pkt. 1.1 – 1.3 powyżej. Oczywiście droga wewnętrzna będzie spełniać funkcje dojazdową dla mieszkańców ul. Jasna Rola 34 oraz ul. Bolka 2.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej.

2. **Treść uwagi:** Plac do zawracania.

1) **Treść uwagi:** Zbędność placu do zawracania.

Ustanowienie placu do zawracania na końcu zachodniego odcinka ul. Bolka jawi się jako zbędne w kontekście postulatu utrzymania (względnie przekwalifikowania) ul. Bolka jako drogi wewnętrznej. Co więcej, sugerowana przez MPZP konieczność budowy placu wynikająca z rzekomo publicznego statusu ul. Bolka, jeszcze mocniej wskazuje na potrzebę utrzymania wewnętrznego charakteru ulicy, a to celem uspokojenia ruchu.

Zbędność budowy placu wynika z:

1. uczynienia ul. Bolka drogą bez przejazdu i z tego względu służącą jedynie mieszkańcom przy ul. Jasna Rola 34 oraz ul. Bolka 2. W tym zakresie mieszkańcy nie

będą mieli potrzeby zawracania, skoro będą kierować się docelowo na teren swojej posesji;

2. konieczności uspokojenia ruchu ze względu na sąsiadujące obiekty dla dzieci i młodzieży oraz ze względu na sąsiadujący rezerwat Żurawiniec.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

2) **Treść uwagi:** Nieprecyzyjność MPZP.

MPZP nie wskazuje w jakim kształcie miałyby funkcjonować plac do zawracania, a zatem niemożliwa jest ocena celowości i optymalności przyjętego rozwiązania. Nie wskazano również, czy plac ma uwzględniać zawracanie wyłącznie samochodów osobowych, czy także ciężarowych. Fakt, że właściwe rozporządzenie rozróżnia te dwie kategorie pojazdów, świadczy o tym, że możliwe jest uwzględnienie wyłącznie jednej z kategorii pojazdów, a nie zawsze obu.

W tym zakresie zakładam, że MPZP przewiduje jedynie zapewnienie zawracania wyłącznie samochodom osobowym (promień 6 m), a nie ciężarowym (promień 9 m lub kwadrat 12,5m x 12,5 m). Wynika to z oczywistego względu, że obecność pojazdów ciężarowych nie jest pożądana w analizowanym rejonie z uwagi na konieczność uspokojenia ruchu i przez to zapewnienia większego bezpieczeństwa.

W tym zakresie nie wiadomo, dlaczego MPZP nie założył poniższego ułożenia placu do zawracania (zastrzegając pierwszeństwo dla argumentu o zbędności takiego placu):

– załączona do uwagi grafika

Zamiast tego MPZP próbuje wykonanie (i przez to wywłaszczenie) placu do zawracania na następującym obszarze:

– załączona do uwagi grafika

Trudno uznać, że osoba mająca wpływ na kształt analizowanego MPZP podchodziła do wykonywania tego planu obiektywnie, z zachowaniem zasady poszanowania własności prywatnej oraz równości (wywłaszczenie wyłącznie działki 22/10 z kompletnym pominięciem działek po drugiej stronie rzeczoności odcinka ul. Bolka, o czym mowa poniżej).

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

3) **Treść uwagi:** Optymalność rozwiązania.

Ze względu na brak precyzyjności MPZP prawidłowa ocena optymalności usytuowania placu do zawracania jest niemożliwa. Jednak już teraz można zarzucić, że usytuowanie tego placu wyłącznie z udziałem działki 22/10 i pominięciem działki 20/3 jest nadużyciem.

Powyższy argument popiera wyrok WSA we Wrocławiu z 3.11.2020 r., 11 SA/Wr 128/20:

„Z przedstawionej Sądowi dokumentacji planistycznej – w tym z uzasadnienia zaskarżonej uchwały – nie wynika jednak z jakich względów organ planistyczny uznał za konieczne przedłużenie ulicy dojazdowej 12 KDD i wykonanie zatoczki do zawracania w całości na działce skarżących a zatem wyłącznie kosztem ich nieruchomości. W tym względzie kluczowe jest, że organ nie przeprowadził analizy i nie dokonał oceny możliwości wprowadzenia rozwiązań wariantowych w zakresie lokalizacji placu do zawracania w sposób, który nie obciążałby wyłącznie nieruchomości skarżących. Rozwiązania takie nie wynikają z dokumentacji planistycznej. Także w uzasadnieniu uchwały ani w odpowiedzi na skargę nie odniesiono się do tej kwestii.”

I dalej, odnośnie powołania się przez gminę na rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. – w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie:

„[...] stwierdzić trzeba, że argumentacja organu nie wyjaśnia i nie usuwa zastrzeżeń co do niezbędności zaprojektowania tego placu w całości na działce skarżących. Nie uzasadnia także, że w świetle wskazanych przez organ regulacji rozporządzenia, istniała konieczność zajęcia na ten cel takiej powierzchni działki jaka wyznaczona

została na rysunku planu oraz, że zamierzonego celu nie można było osiągnąć przy pomocy środków słabiej ingerujących w prawo własności skarżących a zatem mniej dla nich dotkliwych. [...] W tym kontekście istotne więc jest, że zarówno w tekście zaskarżonej uchwały jak też na załączniku graficznym brak jest wymiarów projektowanego na działce skarżących placu do zawracania. Już choćby z tego względu nie można stwierdzić, że omawiane rozwiązanie planistyczne uzasadnione jest przywołanym przepisem szczególnym.”.

Zgodnie z wyrokiem WSA w Poznaniu z 23.05.2019 r., IV SA/Po 1197/18, LEX nr 2679133.:

„Zdaniem skarżącego, są możliwe inne propozycje lokalizacji placu do zawracania, określanej przez niego zatoką. Proponuje on, aby usytuować go w większej części na sąsiedniej, niezabudowanej działce nr 2183, przy wykorzystaniu części działki nr 2182 i 2181. W ocenie Sądu organ powinien wziąć pod uwagę i ocenie alternatywną propozycję budowy zatoki na ulicy, którą w toku sprawy w aktach administracyjnych przedstawił skarżący i ewentualnie ją uwzględnić lub szczegółowo uzasadnić, dlaczego nie jest możliwe jej uwzględnienie.

Sąd stoi na stanowisku, że w przypadku wykorzystania przez organ planistyczny możliwości ograniczenia prawa własności podmiotów prywatnych, decyzja o takim ograniczeniu powinna być szczegółowo uzasadniona (w uzasadnieniu do uchwały lub w załączniku do uchwały), ponieważ w innym przypadku pozbawia się właścicieli poczucia bezpieczeństwa i sprawiedliwości.

Ograniczenie właścicieli w ich prawie własności, czego można spodziewać się po miejscowym planie zagospodarowania, uzasadnia tylko cel publiczny, ale także tylko wówczas, gdy innego rozwiązania, choć go szukano, nie można było znaleźć. Władztwo planistyczne gminy nie może polegać zatem na zupełnej swobodzie i dowolności w planowaniu co do przeznaczenia terenu, gdyż konieczne jest uwzględnienie w planowaniu i zagospodarowaniu prawa własności, z mocy art. 1 ust. 1 pkt 7 ustawy o planowaniu. Nieprzestrzeganie tego spowoduje, że uprawnienie gminy do ustalania przeznaczenia terenu i sposobu zagospodarowania, może zostać nadużyte, a ustalenia planu, które będą wynikiem tego nadużycia, mogą okazać się prawnie wadliwe (por. wyrok NSA z 9 lutego 2010 r., sygn. II OSK 1959/09).

Sąd podkreśla raz jeszcze, że sytuacja, w której postanowienia planistyczne tak daleko wkraczać będą w istotę uprawnień właścicielskich podmiotów prywatnych, jak ma to miejsce w rozpatrywanej sprawie, powinna być poprzedzona wnikliwym rozważeniem

wszystkich argumentów przemawiających za preferowanym przez uchwałodawcę rozwiązaniem, przeanalizowanie rozwiązań wariantowych i szczegółowe uzasadnienie podjętych decyzji planistycznych.”

Dodatkowo z MPZP można wywnioskować, że plac do zawracania będzie w jego północno-zachodniej części bardzo blisko okien mieszkań w budynku przy ul. Jasna Rola 34 oraz będzie nakładał się z wyjazdem z garażu podziemnego z tego budynku. Taki układ tym bardziej przemawia za objęciem działki 20/3 (i – jeżeli to konieczne działki 20/2) pod budowę placu.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

3. **Treść uwagi:** Wywłaszczenie działki 22/10 pod parkingi publiczne na wysokości ul. Jasna Rola.

Z MPZP wynika – choć w sposób niejednoznaczny i nieprecyzyjny – że pas oznaczony kodem 3KDWpp ma stanowić w przyszłości pas wewnętrzny, ale stanowiący własność m. Poznania.

– załączona do uwagi grafika

W istocie ustanowienie pasa 3KDWpp doprowadzi do wywłaszczenia mieszkańców Jasnej Roli 34 w zakresie kolejnej (już czwartej z kolei) części działki przeznaczonej dotychczas pod prywatne miejsca postojowe. MPZP usankcjonuje publiczny charakter pasa 3KDWpp i przez to kosztem mieszkańców Jasnej Roli 34 będzie zadowalał potrzeby innych przypadkowych osób.

Co więcej, oprócz publicznego charakteru pasa 3 KDWpp nie jest wykluczone objęcie go płatną strefą parkowania, co od dłuższego czasu jest deklarowane przez m. Poznań.

Najbardziej krzywdzące jest to, że mieszkańcy Jasnej Roli 34 są sukcesywnie pozbawiani własności prywatnej przeznaczonej na parkingi (działka 22/10). Najpierw był to parking zewnętrzny (pod trasę tramwajową):

– załączona do uwagi grafika

teraz jest to plac do zawracania (o przesadnie dużej powierzchni):

– załączona do uwagi grafika

pas wzdłuż zachodniego odcinka ul. Bolka:

– załączona do uwagi grafika

oraz wzdłuż odcinka przy Jasnej Roli:

– załączona do uwagi grafika

W zamian za powyższe wyzucie mieszkańców Jasnej Roli 34 z miejsc parkingowych, m. Poznań nie oferuje miejsc zamiennych. 143 rodzin z Jasnej Roli 34 zacznie borykać się z brakiem miejsc postojowych, którymi do tej pory bez problemu dysponowali. Ta sytuacja powinna zostać przedstawiona publicznie jako przykład albo skrajnej nieodpowiedzialności albo czyjejś złej woli.

Wobec powyższego, krytykowane rozwiązanie w oczywisty sposób nie może uzyskać poparcia okolicznych mieszkańców, w tym mieszkańców Jasnej Roli 34. Wystarczy wskazać, że do tej pory osoby niezamieszkujące przy Jasnej Roli 34 z powodzeniem parkowały po zachodniej części Jasnej Roli i to tam należałoby ustanowić KDWpp (pod warunkiem, że nie będzie wiązało się to z wywłaszczeniem kogokolwiek).

Projektodawca MPZP zapomniał o tym, że odebranie prywatnych miejsc postojowych dedykowanych dotychczas 143 rodzinom przy Jasnej Roli 34, spowoduje niewyobrażalne problemy natury logistycznej i estetycznej, włączając w to samowolę parkingową. 143 rodziny, które do tej pory miały gdzie pozostawić swoje pojazdy na noc, obecnie nie będą miały gdzie zaparkować, co wzbudzi ogólną frustrację i sprzeciw również okolicznych mieszkańców.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Teren 3KDWpp to teren dróg wewnętrznych - parkingu. Ustalenia projektu planu nie determinują własności ww. terenu ani zasad funkcjonowania parkingu.

4. **Treść uwagi:** Wnioski.

1) **Treść uwagi:** Wobec powyższych uwag, wnoszę o:

- a) **Treść uwagi:** zachowanie obecnego statusu działki pod ul. Bolka (nr 21) jako drogi wewnętrznej (względnie nadanie jej takiego statusu poprzez odebranie jej kategorii drogi gminnej);

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej.

- b) **Treść uwagi:** niewykraczanie poza linie rozgraniczające działki nr 21 w ramach planowego zagospodarowania przestrzeni, przebudowę na pieszo-jezdnię (ewentualnie obniżenie chodnika po południowej stronie drogi lub jego usunięcie. z jednoczesnym wykorzystaniem chodnika na północ od ul. Bolka);

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szczegółowej lokalizacji jezdni i chodnika należy natomiast do zakresu projektu budowlanego.

- c) **Treść uwagi:** rezygnację z budowy placu do zawracania;

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

- d) **Treść uwagi:** niewykraczanie poza linie rozgraniczające działki nr 1 (ul. Jasna Rola) w ramach planowego zagospodarowania przestrzeni, tj. zachowanie dotychczasowego kształtu i struktury właścicielskiej ul. Jasna Rola na odcinku przylegającym do działki nr 22/10.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Jasna Rola uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje m.in. część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Ponadto w projekcie planu teren 1KD-L (ul. Jasna Rola) jest poszerzony od strony zachodniej o części działek należących do Miasta Poznania i Skarbu Państwa, użytkowane na cele parkingowe.

- 2) **Treść uwagi:** ewentualnie, w razie ustalenia, że działka pod ul. Bolka (nr 21) ma status gminnej drogi publicznej i nieuwzględnienia wniosku z pkt. 1, wnosząc o:

- a) **Treść uwagi:** zachowanie obecnych linii rozgraniczających działkę pod ul. Bolka (nr 21);

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50.

- b) **Treść uwagi:** zachowanie obecnej funkcjonalności ul. Bolka. tj. z zaakceptowaniem prostopadłych miejsc parkingowych wzdłuż tej ulicy – ze względu na konieczność m.in. uspokojenia ruchu oraz zachowania istniejących elementów zagospodarowania na ul. Bolka. Z ewentualnym obniżeniem chodnika po południowej stronie drogi lub jego usunięcie. Z jednoczesnym wykorzystaniem chodnika na północ od ul. Bolka;

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szczegółowej lokalizacji jezdni i chodnika należy natomiast do zakresu projektu budowlanego. W zakresie stanowisk postojowych, zrealizowana rozbudowa ul. Bolka obejmowała stanowiska równoległe do jezdni, natomiast wzmiankowane w uwadze stanowiska prostopadłe do jezdni zostały wykonane samowolnie i nie spełniają wymagań obowiązujących przepisów, zarówno w zakresie długości stanowiska, jak i zachowania szerokości jezdni manewrowej (w obu przypadkach wymagane co najmniej 5 m).

- c) **Treść uwagi:** rezygnację z budowy placu do zawracania;

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

- d) **Treść uwagi:** niewykraczanie poza linie rozgraniczające działki nr 1 (ul. Jasna Rola) w ramach planowego zagospodarowania przestrzeni, tj. zachowanie dotychczasowego kształtu i struktury właścicielskiej ul. Jasna Rola na odcinku przylegającym do działki nr 22/10. W powyższym zakresie wnoszę o adekwatną zmianę parametrów części tekstowej oraz graficznej MPZP.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Jasna Rola uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje m.in. część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Ponadto w projekcie planu teren 1KD-L (ul. Jasna Rola) jest poszerzony od strony zachodniej o części działek należących do Miasta Poznania i Skarbu Państwa, użytkowane na cele parkingowe.

§ 8

Uwagi wniesione przez dwie osoby fizyczne.

1. **Treść uwagi:** Poszerzenie ul. Bolka na odcinku ul. Jasna Rola – al. Praw Kobiet i jej status.

- 1) **Treść uwagi:** Zbędność zamierzenia.

MPZP przewiduje poszerzenie odcinka drogi kosztem prawa własności mieszkańców nieruchomości przy ul. Jasna Rola 34 (deklarowana chęć wyłączenia południowej części tej nieruchomości wzdłuż ul. Bolka). Jest to działanie odnoszące się do potrzeb, których aktualnie nie ma, czyli działanie nieproporcjonalne.

Zgodnie z deklaracją MPU, ul. Bolka została w przeszłości zakwalifikowana jako publiczna droga gminna. MPU nie było w stanie powołać się na treść oraz datę uchwały nadającej jej taki status i kategorię. Nadanie drodze odpowiedniej kategorii (tu: gminnej) jest warunkiem koniecznym uzyskania statusu drogi publicznej. Następuje to w drodze uchwały właściwej rady gminy. Wobec tego, kierując się zasadą ograniczonego zaufania do deklaracji MPU podnoszę, że chęć nadania ul. Bolka statusu drogi publicznej i w konsekwencji jej poszerzenie. jest sprzeczne z oczekiwaną funkcją tej drogi.

Założenie co do przyszłego kształtu zachodniego odcinka ul. Bolka nie respektuje prawdziwej potrzeby, którą powinna ona zaspokajać. W momencie, w którym ul. Bolka stała się faktycznie drogą bez przejazdu (budowa al. Praw Kobiet), zapotrzebowanie na korzystanie z tej drogi wykazują wyłącznie mieszkańcy budynków przy ul. Jasnej Roli 34 oraz ul. Bolka 2 i tylko w zakresie dojazdu. Co ważne, funkcja dojazdowa do budynków przy ul. Jasnej Roli 34 oraz ul. Bolka 2 jest z powodzeniem realizowana przez drogę funkcjonującą w obecnym kształcie

(uwzględniającą prostopadłe miejsca postojowe). Nie ma konieczności zmiany tego stanu.

O ile zatem jedną z funkcji dróg publicznych jest zapewnienie możliwości jej użytkowania przez każdego, o tyle na zachodnim odcinku ul. Bolka zachodzi brak zapotrzebowania na spełnianie tej funkcji. Rozbudowa drogi w sytuacji, gdy aktualnie przestała ona łączyć dwie równoległe do siebie ulice (ul. Jasną Rolę oraz ul. Naramowicką) i stała się drogą bez przejazdu, jest pomysłem odpowiadającym na sztuczne potrzeby i jednocześnie nieuwzględniającym potrzeby realne (m. in. uspokojenie ruchu). Taki niepotrzebny wydatek rodzi dodatkowo ryzyko naruszenia dyscypliny finansów publicznych, szczególnie w kontekście ewentualnego odszkodowania za wyłączenie części działki 22/10 (po zmianie 22/11).

Powyższe argumenty są popierane w orzecznictwie:

1. „Aby władztwo planistyczne nie cechowało się dowolnością, nie przekraczało granic uznania planistycznego, czyli, aby nie doszło do nadużycia władztwa, organ musi respektować reguły składające się na istotę zasady proporcjonalności.

Jeżeli okazałoby się, że regulacja przyjęta w przepisach planu miejscowego nie jest niezbędna dla realizacji interesu publicznego, z którym jest powiązana, to nawet priorytet interesu publicznego nad interesem prywatnym nie uzasadniałby ograniczenia praw i wolności jednostek, ponieważ efekt w postaci ochrony interesu publicznego można byłoby uzyskać w inny sposób.”

Wyrok WSA w Poznaniu z 9.11.2016 r., IV SA/Po 785/ 16.

2. „Gmina dokonując ingerencji w sferę prywatnych interesów właścicieli powinna kierować się zasadą proporcjonalności, która wyraża zakaz nadmiernej w stosunku do chronionej wartości ingerencji w sferę praw i wolności jednostki. Brak wykazania w uzasadnieniu uchwały, iż ustalenie trasy planowanej drogi ma optymalny charakter, uzasadniać stanowisko o naruszeniu zasady proporcjonalności (art. 31 ust. 3 Konstytucji RP) i zasady równości (art. 32 Konstytucji RP) oraz przekroczeniu władztwa planistycznego (art. 3 ust. 1 i art. 6 ust. 1 u.p.z.p.).”

Wyrok WSA w Gorzowie Wielkopolskim z 4.11.2015 r., II SA/ Go 543/15.

Bez względu na faktyczny status prawny ul. Bolka pewne jest, że rzekomy status drogi gminnej nie został nadany tej części, która faktycznie leży w liniach rozgraniczających działki nr 22/10 (własność prywatna). Gdyby nawet okazało się, że jakaś część ul. Bolka posiada status drogi publicznej, to z pewnością nie względem własności

prywatnej. W zakresie tej części prywatnej ponawiam argumenty wskazane na wstępie niniejszego podpunktu.

Powyższe jednolicie potwierdza wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie z dnia 21 lutego 2012 r., II SA/Kr 1749/11):

„W myśl natomiast licznych orzeczeń sądów administracyjnych, które tutejszy sąd podziela, konieczną przesłanką do skutecznego podjęcia przez radę gminy uchwały o zaliczeniu drogi do kategorii dróg gminnych jest legitymowanie się przez gminę prawem własności do gruntów, po których droga taka przebiega oraz spełnianie przez nią określonych parametrów technicznych”.

Co ciekawe, nawet zaplanowanie drogi wewnętrznej wymaga określonych aktów staranności.

Za wyrokiem WSA w Poznaniu z 12.02.2013 r., II SA/Po 1029/12:

„Reasumując stwierdzić należy, iż ustalenie w planie przebiegu drogi wewnętrznej oznaczonej 6KDW w sposób naruszający prawo własności skarżącej i bez wykazania, iż jest to usprawiedliwione określonymi, istotnymi okolicznościami, stanowi o nadużyciu przez Radę Miasta Poznania władztwa planistycznego (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 7 stycznia 2010 r., sygn. IV SA/Wa 2075/08, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Poznaniu, z dnia 26 lutego 2010 r., sygn. II SA/Po 804/09, obydwa dostępne w Centralnej Bazie Orzeczeń Sądów Administracyjnych, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Białymstoku z dnia 28 lutego 2008 r., sygn. II SA/Bk 42/08, publ. Lex 483139).”

oraz:

„Zauważyć w tym miejscu należy, iż Rada Miasta Poznania planując przebieg ulicy 6KDW powinna w pierwszej kolejności wziąć pod uwagę istniejące uwarunkowania na tym terenie, a w szczególności fakt potrzeby ochrony prawa własności, a następnie ustalić optymalny przebieg i wymiary planowanej drogi wewnętrznej z miejscami parkingowymi z uwzględnieniem tej okoliczności, oraz innych wartości chronionych przez ustawę o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, a wskazanych w art. 1 ust. 1 i 2 u.p.z.p. Stanowczo podkreślić przy tym trzeba, że Sąd rozstrzygając niniejszą sprawę, w żaden sposób nie przesądza czy przyjęta w zaskarżonej uchwale lokalizacja i wymiary drogi wewnętrznej oznaczonej na rysunku planu 6KDW (w tym zapewnienie na jej obszarze publicznie dostępnych miejsc parkingowych) ma charakter optymalny, czy też charakteru takowego nie ma, a przesłanką zapadłego

rozstrzygnięcia, jest jedynie brak poczynienia przez organy gminy w toku procedury planistycznej jakichkolwiek ustaleń w tym zakresie, co z przyczyn oczywistych uniemożliwiło sądowi dokonanie kontroli ich prawidłowości.”

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50.

2) **Treść uwagi:** Konieczność uspokojenia ruchu.

Nie dość, że nie ma potrzeby, którą poszerzenie drogi miałoby zaspokajać, to obecnie ujawniły się nowe, niżej opisane potrzeby, które wymagają pozostawienia kształtu tej drogi wyłącznie w obecnych granicach działki pod tę drogę przeznaczoną (działka nr 21).

Poszerzenie drogi, a także nadanie jej statusu drogi publicznej (dostępnej dla każdego), wpłynie na zwiększenie intensywności ruchu oraz prędkość pojazdów. Taki efekt nie współgra z lokalizacją okolicznych obiektów rozrywkowo-rekreacyjnych, uczęszczanymi gremialnie przez dzieci i młodzież (m.in. boisko oraz plac zabaw). Intensywność ruchu zwiększy liczbę wypadków w tym rejonie, co wielu ludzi (przede wszystkim dzieci), przypłaci zdrowiem albo życiem.

Nadto zwiększenie intensywności ruchu wpłynie negatywnie na rezerwat Żurawiniec, słusznie (choć niekonsekwentnie) otaczanego opieką przez przedstawicieli m. Poznania.

W tym kontekście argument dotyczący szerokości ulicy jest nietrafiony, bowiem § 9 pkt 5 lit. c MPZP przewiduje odstępstwo od przyjętej szerokości dróg właśnie ze względu na potrzebę uspokojenia ruchu. W analizowanym rejonie taka potrzeba ewidentnie występuje.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50.

3) **Treść uwagi:** Istniejące zagospodarowanie.

Argument dotyczący uzyskania odpowiedniej szerokości drogi jest nietrafiony w świetle § 9 pkt 5 lit. b MPZP. Paragraf ten przewiduje odstępstwo od przyjętych szerokości jezdni w przypadku kolizji z istniejącymi elementami zagospodarowania. Za takie elementy zagospodarowania należy uznać miejsca parkingowe (w położeniu prostopadłym do jezdni) oraz część chodnika dla budynku przy ul. Jasna Rola 34, które z powodzeniem funkcjonują od kilku lat.

W istocie pozostawienie drogi w kształcie funkcjonującym obecnie rozwiąże co najmniej dwa przewidywane problemy. Po pierwsze, doprowadzi do uspokojenia ruchu. Po drugie, przyczyni się do utrzymania miejsc postojowych, których już teraz brakuje, a będzie ich coraz mniej w perspektywie realizacji inwestycji linii tramwajowej potocznie zwanej „Nowa Naramowicka”. Inwestycja ta bowiem przyczyni się to do pozostawiania przez mieszkańców pobliskich miejscowości i osiedli pojazdów w pobliżu nowej pętli tramwajowej w celu dalszego kontynuowania podróży tramwajem.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szerokości jezdni należy natomiast do zakresu projektu budowlanego. W zakresie stanowisk postojowych, zrealizowana rozbudowa ul. Bolka obejmowała stanowiska równoległe do jezdni, natomiast wzmiankowane w uwadze stanowiska prostopadłe do jezdni zostały wykonane samowolnie i nie spełniają wymagań

obowiązujących przepisów, zarówno w zakresie długości stanowiska, jak i zachowania szerokości jezdni manewrowej (w obu przypadkach wymagane co najmniej 5 m).

4) **Treść uwagi:** Status drogi publicznej.

a) **Treść uwagi:** Aktualny status ul. Bolka.

Projektodawca MPZP wiąże postulat rozbudowy ul. Bolka z rzekomym posiadaniem przez nią statusu drogi publicznej (chęć spełnienia wymogów właściwych drodze o takim statusie). Zgodnie z deklaracją MPU ul. Bolka została w przeszłości zakwalifikowana jako publiczna droga gminna. MPU nie było jednak w stanie powołać się na treść oraz szczegóły uchwały nadającej drodze taką kategorię.

Zgodnie z art. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. „Drogą publiczną jest droga zaliczona na podstawie niniejszej ustawy do jednej z kategorii dróg, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w tej ustawie lub innych przepisach szczególnych.”.

Zgodnie z przytoczonym przepisem nadanie drodze odpowiedniej kategorii (tu: gminnej) jest warunkiem koniecznym uzyskania statusu drogi publicznej. Nadanie kategorii następuje w drodze uchwały właściwego organu. Skoro brak takiej uchwały, to MPU nie może zakładać, że ul. Bolka obecnie posiada status drogi publicznej. Jak stwierdził Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 30 maja 2003 r. (sygn. akt: III CKN 1165/00, publ. LEX nr 109442): „Decydujące o tym, czy dana droga jest wewnętrzną czy publiczną - jest jej zaliczenie do jednej z kategorii dróg publicznych”.

Co więcej, nadanie statusu drogi publicznej, która według MPU od początku nie spełniała oczekiwań stawianych tego typu drogom, uprawdopodobnia twierdzenie o braku statusu drogi publicznej. Potwierdza to aktualne orzecznictwo, w tym wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z 13-11-2015 r., I OSK 459/14:

„Warunkiem takiego zaliczenia [*do jednej z kategorii dróg publicznych – przypis autora*] jest istnienie drogi w ujęciu art. 4 pkt 2 udp. By drogę zaliczyć do jednej z kategorii dróg publicznych określonych w art. 2 ust. 1 udp, droga ta musi najpierw spełniać ustawowe kryterium uznania jej za budowlę (M. Wolanin w: J. Jaworski, A. Prusaczek, A. Tułodziecki, M. Wolanin, Ustawa o gospodarce nieruchomościami. Komentarz, C.H. Beck 2013, s. 68, nb 13). Nie ulega wątpliwości, że nadanie kategorii drogi publicznej może dotyczyć tylko takiego obiektu budowlanego, który został już wybudowany – po uzyskaniu przez nią

prawnie określonych warunków techniczno-użytkowych, do której droga ma być zaliczona (art 1 i 5-7 w zw. z art. 4 pkt 2 udp; M. Wolanin, Komentarz, s. 51, 53, nb 17).”.

Podkreślić również trzeba, że ul. Bolka obecnie narusza linie rozgraniczające działkę przy ul. Jasna Rola 34 (nr 22/10). Zatem nawet przyjmując, że istnieje uchwała nadająca ul. Bolka status drogi publicznej, to z pewnością nie mogła ona objąć swym zakresem własności prywatnej (działka nr 22/10). Zgodnie bowiem z wyrokiem Naczelnego Sądu Administracyjnego z 14-07-20 20, I OSK 2846/19:

„Wobec tego uchwała, którą zalicza się do dróg gminnych drogę, która nie jest własnością gminy, narusza w sposób istotny art. 7 ust. 1 ustawy o drogach publicznych, z którego wynika, że tylko droga spełniająca warunki zaliczenia do dróg publicznych może być zaliczona do dróg gminnych.”.

Konkludując, neguję utrzymywanie w MPZM statusu drogi publicznej dla zachodniego odcinka ul. Bolka i podnoszę zasadność utrzymania (względnie nadania jej) statusu drogi wewnętrznej. Tym samym wskazuję, że brak statusu drogi publicznej nie stanowi argumentu dla poszerzenia ul. Bolka.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50.

b) **Treść uwagi:** Droga publiczna, jako inwestycja celu publicznego.

Podstawową przesłanką dla realizacji inwestycji w postaci drogi publicznej musi być niezbędność tej inwestycji. Innymi słowy musi istnieć faktyczne zapotrzebowanie na jej realizację. Jak można wywieść z art. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, droga publiczna przede wszystkim ma na celu zapewnienie użytkowania nieograniczonej liczbie podmiotów.

W tym kontekście ponawiam argumenty przedstawione w pkt. 1.1 – 1.3, które jednoznacznie przemawiają za brakiem potrzeby użytkowania odcinka ul. Bolka przez nieograniczoną liczbę osób, lecz jedynie przez mieszkańców przy ul. Jasna Rola 34 oraz ul. Bolka 2. Co więcej, funkcja ogólnej dostępności jest wręcz niepożądana przez wzgląd na chęć uspokojenia ruchu.

„Nie można jednak przyjmować automatycznie, że każda inwestycja związana z budową i utrzymaniem drogi służy celom publicznym – interesowi publicznemu. Istotą inwestycji celu publicznego jest jej nakierowanie na urzeczywistnienie interesu publicznego, istotnego dla zbiorowości, przynajmniej na poziomie lokalnym.” – Z. Niewiadomski, Planowanie i zagospodarowanie przestrzenne. Komentarz, Warszawa 2015, s. 397-398.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej.

c) **Treść uwagi:** Warunki techniczne.

Warunki techniczne, jakim powinna odpowiadać droga o statusie drogi publicznej – w tym jej szerokość – dotyczą dróg, które nie zostały wybudowane. Omawiany stan faktyczny dotyczy zaś drogi już wybudowanej i funkcjonującej. Stąd obowiązek poszerzenia drogi istniejącej nie jest prawnie egzekwowalny, bez względu na posiadany przez nią status i kategorię.

Wydaje się także, że zamierzenie projektodawcy nie współgra z wyjątkami określonymi w § 9 pkt. 5 MPZP, tj. z jednej strony projektodawca chce dostosować ten odcinek drogi pod wymogi dla drogi publicznej, z drugiej strony § 9 pkt 5 MPZP zwalnia go z tego obowiązku w określonych przypadkach (m. in. w odniesieniu do już: istniejących dróg niespełniających wymagań MPZP). Ta niekonsekwencja usprawiedliwia zarzut dyskryminacji mieszkańców ul. Jasna Rola 34, którzy nie mogą skorzystać z wyjątku określonego w § 9 pkt. 5 MPZP i przez to są skazani na utratę swojej własności – jednego z najważniejszych praw konstytucyjnych.

Należy również wskazać, że rysunek stanowiący załącznik do projektu MPZP przewiduje zlokalizowanie ul. Bolka na wysokości chodnika po jej północnej stronie (włącznie). Taka szerokość drogi jest nieproporcjonalna do potrzeb jej użytkowników nawet w sytuacji, gdyby droga ta miała mieć status drogi publicznej. Droga pod ulicę Bolka w obecnym kształcie była wystarczająca wtedy, kiedy była drogą przelotową i łączyła dwie znaczące ulice (ul. Jasna Rola i ul. Naramowicka). Teraz, kiedy utraciła swoją dotychczasową funkcję (stała się drogą bez przejazdu), nie ma potrzeby jej poszerzania w ogóle, a tym bardziej w granicach proponowanych w MPZP. Wręcz przeciwnie, należy zachować jej funkcjonalność z uwzględnieniem prostopadłych miejsc parkingowych i przez to uspokoić ruch.

Co istotne, nie wiadomo, dlaczego MPZP przewiduje taki kształt zachodniego odcinka ul. Bolka, który znacznie przekracza minimalne wymagania właściwego rozporządzenia. WSA we Wrocławiu w wyroku z 3.11.2020 r., II SA/Wr 128/20 stwierdza:

„Istotne przy tym jest, że ślepa droga, której zakończenie ma znaleźć się na działce skarżących, jak wynika z ustaleń planu ma zapewnić komunikację praktycznie dla niewielkiej liczby nieruchomości. Oprócz bowiem nieruchomości skarżących, która obecnie stanowi jedną działkę i ma dostęp do drogi publicznej 4 KDZ, zapewnia ona dojazd jeszcze do około 10 działek na których dopuszczona jest zabudowa jednorodzinna (co z pewnością nie wpłynie na generowanie znaczącego ruchu pojazdów z niej korzystających). Szczegółowego wykazania i rozważenia wymagało zatem, czy w tak zaistniałym stanie faktycznym niezbędne jest projektowanie przedmiotowej drogi (jaką jest także sporny plac do zawracania) w granicach przekraczających minimalne normy określone rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie, a w szczególności, czy jest to uzasadnione bezpieczeństwem przyszłych użytkowników tej drogi.”.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do

wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. W zakresie stanowisk postojowych, zrealizowana rozbudowa ul. Bolka obejmowała stanowiska równoległe do jezdni, natomiast wzmiankowane w uwadze stanowiska prostopadłe do jezdni zostały wykonane samowolnie i nie spełniają wymagań obowiązujących przepisów, zarówno w zakresie długości stanowiska, jak i zachowania szerokości jezdni manewrowej (w obu przypadkach wymagane co najmniej 5 m). Wielkość placu do zawracania wynika z projektu trasy tramwajowej na Naramowice – etap I.

5) **Treść uwagi:** Porównanie z innymi drogami.

Skoro projektodawca MPZP nie widzi potrzeby poszerzania działki pod ul. Jasna Rola, to dziwi dostrzeganie tej potrzeby względem działki pod ul. Bolka. W tym kontekście założenia MPZP są niekonsekwentne, bowiem działki pod budowę dróg Jasnej Roli oraz Bolka mają tą samą szerokość w ramach aktualnych linii rozgraniczających:

– załączona do uwagi grafika

Co więcej, niezrozumiale jest założenie, wedle którego zachodni odcinek ul. Bolka (względem al. Praw Kobiet) ma mieć większą szerokość jezdni (prawdopodobnie 6 m lub więcej – choć nie zostało to sprecyzowane), niż wschodni (5 m). Budzi to zdziwienie nie tylko ze względu na fakt, iż jest to ta sama działka, ale również dlatego, że odcinek wschodni jest prawie pięć (5) razy dłuższy i przez to intensywniej eksploatowany. Co więcej, poszerzenie odcinka zachodniego ma się odbyć po uzyskaniu statusu drogi bez przejazdu, czyli po utraceniu przez nią dotychczasowej, ważniejszej funkcji.

– załączona do uwagi grafika

Okoliczność, że w części południowej zachodniego odcinka ul. Bolka znajduje się chodnik nie stanowi argumentu dla powyższych niekonsekwencji, bowiem ul. Jasna Rola również jest tego chodnika w wielu miejscach pozbawiona, przy czym jest ona ulicą o głównym znaczeniu w rejonie i o wyższej kategorii.

– załączona do uwagi grafika

W wielu miejscach chodnik nie został uwzględniony nawet w liniach rozgraniczających działkę pod drogę (ul. Błażeja):

– załączona do uwagi grafika

Co więcej, ul. Bolka po wschodniej stronie ul. Naramowickiej, mając tę samą szerokość działki pod drogę (6 metrów), zadowala się chodnikiem po jednej stronie jezdni w liniach rozgraniczających działkę pod tę ulicę i jezdnią o szerokości 4 m.

– załączona do uwagi grafika

Uwzględniając powyższe należy wskazać, że chodnik południowy na zachodnim odcinku ul. Bolka może zostać: obniżony, usunięty albo dostosowany jako część ciągu pieszo-jezdnego. Wskazać bowiem trzeba, że zgodnie z projektowanym MPZP: droga publiczna może stanowić ciąg pieszo-jezdny o minimalnej szerokości 5 m (a obecnie działka pod zachodni odcinek ul. Bolka ma więcej, bo 6 m szerokości), oraz że chodnik powinien być zlokalizowany po jednej stronie drogi – zatem to zadanie spełnia aktualnie chodnik zlokalizowany na południowej stronie działki 22/10 (po zmianie 22/11) – chodnik północny. Takie rozwiązanie jest akceptowalne, co pokazują poniższe przykłady (ul. Błażeja):

– załączona do uwagi grafika

Okoliczność, że m. Poznań niewłaściwie zadysponowało działki pod ul. Bolka nie może stanowić uzasadnienia dla aktualnych kroków dających pretekst do wywłaszczenia części nieruchomości mieszkańców ul. Jasna Rola 34 i odebrania im miejsc parkingowych (obecnie równoległych do drogi) oraz części chodnika. Takie działanie stworzyłoby niebezpieczny precedens w postaci nowej, niezależnej podstawy wywłaszczenia, której powstanie warunkowane jest błędem zainteresowanego organu.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szczegółowej lokalizacji jezdni i chodnika należy natomiast do zakresu projektu budowlanego.

6) **Treść uwagi:** Nieprecyzyjność MPZP.

Projektodawcy MPZP nie określają docelowego kształtu drogi pod ul. Bolka, w tym jej elementów (m.in. uwzględnienie chodnika lub jego brak; brak parametrów układu komunikacyjnego). Tym samym niemożliwe jest podniesienie konkretnych uwag chociażby w zakresie zasadności, proporcjonalności oraz optymalności zakładanego

zamierzenia. Prawidłowe odniesienie się do postanowień MPZP jest zatem w istotnym zakresie niemożliwe. Zgodnie z wyrokiem WSA w Krakowie z dnia 11 lutego 2020 r., II SA/Kr 1480/19: „Plan miejscowy, jako akt normatywny musi zawierać ustalenia precyzyjne i jednoznaczne. Rozstrzygnięcia organów stosujących prawo powinny być przewidywalne dla podmiotów stosunków prawnych.”.

Powyższy postulat nabiera szczególnego znaczenia, gdy władztwo planistyczne zamierza ingerować we własność prywatną.

„Skład orzekający przychylił się do stanowiska, że gdy dochodzi do pozbawienia lub ograniczenia własności indywidualnej, wymóg ten należy rozumieć w taki sposób, aby przy przewidzianych w planie budowlanych modernizacji i poszerzeniu dróg jako elementu układu komunikacyjnego znane były konkretne granice rezerwy terenów pod przyszły układ komunikacyjny. Innymi słowy, parametry określone na podstawie § 4 pkt 9 lit. "a" rozporządzenia z dnia 26 sierpnia 2003 r. powinny umożliwić właścicielom działek bezpośrednio sąsiadujących z terenem układu komunikacyjnego odczytanie w jakich granicach ich prawo własności może zostać w przyszłości naruszone (odjęte na cel publiczny) z przeznaczeniem na realizację układu komunikacyjnego. Konkretność tych parametrów w istocie tworzy rodzaj bezpieczeństwa prawnego odnośnie zasięgu ewentualnej ingerencji w prawo własności (par. wyrok z dnia 7 lutego 2019 r. II SA/Bk 736/18 CBOSA)” - wyrok WSA we Wrocławiu w wyroku z 3.11.2020 r., II SA/Wr 128/ 20.

W tym kontekście, za nieskonkretyzowane należy uznać również m. in. sformułowanie użyte w części tekstowej MPZP: „istniejące elementy zagospodarowania”. Jest to o tyle istotne, że ten fragment tekstu ma wpływ na pojmowanie przyszłego kształtu jezdni na wschodnim odcinku ul. Bolka, bowiem na tym odcinku znajdują się m.in. prostopadłe miejsca parkingowe, których MPZP zdaje się nie uwzględniać (choć nie jest to jasne).

Nieprecyzyjność MPZP nie pozwala również na ocenę optymalności proponowanego rozwiązania.

Zgodnie z wyrokiem NSA z 3 września 2014 r., II OSK 1730/14 – dopuszczalna jest weryfikacja przez organ zasadności żądania w zakresie ewentualnego istnienia rozwiązania alternatywnego zapewniającego możliwość realizacji tego samego celu publicznego przy ograniczeniu stopnia ingerencji w prawo własności osób trzecich, a także ocena przez organ niezbędności realizacji celu inwestycji jako przesłanki ingerencji w prawo własności nieruchomości.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szczegółowej lokalizacji jezdni i chodnika należy natomiast do zakresu projektu budowlanego. W zakresie stanowisk postojowych, zrealizowana rozbudowa ul. Bolka obejmowała stanowiska równoległe do jezdni, natomiast wzmiankowane w uwadze stanowiska prostopadłe do jezdni zostały wykonane samowolnie i nie spełniają wymagań obowiązujących przepisów, zarówno w zakresie długości stanowiska, jak i zachowania szerokości jezdni manewrowej (w obu przypadkach wymagane co najmniej 5 m).

7) **Treść uwagi:** Droga wewnętrzna.

Nawet, gdyby okazało się, że ul. Bolka na odcinku zachodnim (względem al. Praw Kobiet) posiada status drogi publicznej, to należy ją przemianować na drogę wewnętrzną (poprzez odebranie kategorii drogi gminnej).

Zgodnie z art. 10 ust. 3 ustawy o drogach publicznych, pozbawienie drogi dotychczasowej kategorii jest możliwe w przypadku, gdy droga dotychczas publiczna zostaje „wyłączona z użytkowania”. Pojęcie to pojawia się wprawdzie w przepisie art. 10 ust. 3 ustawy o drogach publicznych, lecz nie zostało przez prawodawców zdefiniowane. W wyroku z dnia 26 października 2017 r., sygn. akt II SA/Ke 443/17, Wojewódzki Sąd Administracyjny w Kielcach wyraził pogląd, że „wyłączenie drogi z użytkowania” oznacza pozbawienie drogi jej dotychczasowej funkcji.

W niniejszej sprawie uczynienie z ul. Bolka drogi bez przejazdu pozbawia ją zasadniczej funkcji polegającej na umożliwianiu korzystania z niej z przez nieograniczony krąg osób i na łączeniu ul. Jasna Rola z ul. Naramowicką. Należy zauważyć, że wyłączenie tego odcinka z „użytkowania” może oznaczać znaczące ograniczenie w korzystaniu z drogi dla ruchu drogowego i dostępności dla nieograniczonego kręgu uczestników ruchu drogowego. Taki efekt jest pożądanym ze względu na chęć zmniejszenia intensywności ruchu oraz utrzymania istniejących elementów zagospodarowania (prostopadłych miejsc parkingowych), co szeroko omówiono w pkt. 1.1 – 1.3 powyżej. Oczywiście droga wewnętrzna będzie spełniać funkcje dojazdową dla mieszkańców ul. Jasna Rola 34 oraz ul. Bolka 2.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej.

2. **Treść uwagi:** Plac do zawracania.

1) **Treść uwagi:** Zbędność placu do zawracania.

Ustanowienie placu do zawracania na końcu zachodniego odcinka ul. Bolka jawi się jako zbędne w kontekście postulatu utrzymania (względnie przekwalifikowania) ul. Bolka jako drogi wewnętrznej. Co więcej, sugerowana przez MPZP konieczność budowy placu wynikająca z rzekomo publicznego statusu ul. Bolka, jeszcze mocniej wskazuje na potrzebę utrzymania wewnętrznego charakteru ulicy, a to celem uspokojenia ruchu.

Zbędność budowy placu wynika z:

1. uczynienia ul. Bolka drogą bez przejazdu i z tego względu służącą jedynie mieszkańcom przy ul. Jasna Rola 34 oraz ul. Bolka 2. W tym zakresie mieszkańcy nie będą mieli potrzeby zawracania, skoro będą kierować się docelowo na teren swojej posesji;
2. konieczności uspokojenia ruchu ze względu na sąsiadujące obiekty dla dzieci i młodzieży oraz ze względu na sąsiadujący rezerwat Żurawiniec.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

2) **Treść uwagi:** Nieprecyzyjność MPZP.

MPZP nie wskazuje w jakim kształcie miałyby funkcjonować plac do zawracania, a zatem niemożliwa jest ocena celowości i optymalności przyjętego rozwiązania. Nie wskazano również, czy plac ma uwzględniać zawracanie wyłącznie samochodów osobowych, czy także ciężarowych. Fakt, że właściwe rozporządzenie rozróżnia te dwie kategorie pojazdów, świadczy o tym, że możliwe jest uwzględnienie wyłącznie jednej z kategorii pojazdów, a nie zawsze obu.

W tym zakresie zakładam, że MPZP przewiduje jedynie zapewnienie zawracania wyłącznie samochodom osobowym (promień 6 m), a nie ciężarowym (promień 9 m lub kwadrat 12,5m x 12,5 m). Wynika to z oczywistego względu, że obecność pojazdów ciężarowych nie jest pożądana w analizowanym rejonie z uwagi na konieczność uspokojenia ruchu i przez to zapewnienia większego bezpieczeństwa.

W tym zakresie nie wiadomo, dlaczego MPZP nie założył poniższego ułożenia placu do zawracania (zastrzegając pierwszeństwo dla argumentu o zbędności takiego placu):

– załączona do uwagi grafika

Zamiast tego MPZP próbuje wykonanie (i przez to wyłączenie) placu do zawracania na następującym obszarze:

– załączona do uwagi grafika

Trudno uznać, że osoba mająca wpływ na kształt analizowanego MPZP podchodziła do wykonywania tego planu obiektywnie, z zachowaniem zasady poszanowania własności prywatnej oraz równości (wyłączenie wyłącznie działki 22/10 z kompletnym pominięciem działek po drugiej stronie rzeczonoego odcinka ul. Bolka, o czym mowa poniżej).

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

3) **Treść uwagi:** Optymalność rozwiązania.

Ze względu na brak precyzyjności MPZP prawidłowa ocena optymalności usytuowania placu do zawracania jest niemożliwa. Jednak już teraz można zarzucić, że usytuowanie tego placu wyłącznie z udziałem działki 22/10 i pominięciem działki 20/3 jest nadużyciem.

Powyższy argument popiera wyrok WSA we Wrocławiu z 3.11.2020 r.,11 SA/Wr 128/20:

„Z przedstawionej Sądowi dokumentacji planistycznej – w tym z uzasadnienia zaskarżonej uchwały – nie wynika jednak z jakich względów organ planistyczny uznał za konieczne przedłużenie ulicy dojazdowej 12 KDD i wykonanie zatoczki do zawracania w całości na działce skarżących a zatem wyłącznie kosztem ich nieruchomości. W tym względzie kluczowe jest, że organ nie przeprowadził analizy i nie dokonał oceny możliwości wprowadzenia rozwiązań wariantowych w zakresie lokalizacji placu do zawracania w sposób, który nie obciążałby wyłącznie nieruchomości skarżących. Rozwiązania takie nie wynikają z dokumentacji planistycznej. Także w uzasadnieniu uchwały ani w odpowiedzi na skargę nie odniesiono się do tej kwestii.”

I dalej, odnośnie powołania się przez gminę na rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. – w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie:

„[...] stwierdzić trzeba, że argumentacja organu nie wyjaśnia i nie usuwa zastrzeżeń co do niezbędności zaprojektowania tego placu w całości na działce skarżących. Nie uzasadnia także, że w świetle wskazanych przez organ regulacji rozporządzenia, istniała konieczność zajęcia na ten cel takiej powierzchni działki jaka wyznaczona została na rysunku planu oraz, że zamierzonego celu nie można było osiągnąć przy pomocy środków słabiej ingerujących w prawo własności skarżących a zatem mniej dla nich dotkliwych. [...] W tym kontekście istotne więc jest, że zarówno w tekście zaskarżonej uchwały jak też na załączniku graficznym brak jest wymiarów projektowanego na działce skarżących placu do zawracania. Już choćby z tego względu nie można stwierdzić, że omawiane rozwiązanie planistyczne uzasadnione jest przywołanym przepisem szczególnym.”.

Zgodnie z wyrokiem WSA w Poznaniu z 23.05.2019 r., IV SA/Po 1197/18, LEX nr 2679133.:

„Zdaniem skarżącego, są możliwe inne propozycje lokalizacji placu do zawracania, określanej przez niego zatoką. Proponuje on, aby usytuować go w większej części na sąsiedniej, niezabudowanej działce nr 2183, przy wykorzystaniu części działki nr 2182 i 2181. W ocenie Sądu organ powinien wziąć pod uwagę i ocenie alternatywną propozycję budowy zatoki na ulicy, którą w toku sprawy w aktach administracyjnych przedstawił skarżący i ewentualnie ją uwzględnić lub szczegółowo uzasadnić, dlaczego nie jest możliwe jej uwzględnienie.

Sąd stoi na stanowisku, że w przypadku wykorzystania przez organ planistyczny możliwości ograniczenia prawa własności podmiotów prywatnych, decyzja o takim ograniczeniu powinna być szczegółowo uzasadniona (w uzasadnieniu do uchwały lub w załączniku do uchwały), ponieważ w innym przypadku pozbawia się właścicieli poczucia bezpieczeństwa i sprawiedliwości.

Ograniczenie właścicieli w ich prawie własności, czego można spodziewać się po miejscowym planie zagospodarowania, uzasadnia tylko cel publiczny, ale także tylko wówczas, gdy innego rozwiązania, choć go szukano, nie można było znaleźć. Władztwo planistyczne gminy nie może polegać zatem na zupełnej swobodzie i dowolności w planowaniu co do przeznaczenia terenu, gdyż konieczne jest uwzględnienie w planowaniu i zagospodarowaniu prawa własności, z mocy art. 1 ust. 1 pkt 7 ustawy o planowaniu. Nieprzestrzeganie tego spowoduje, że uprawnienie gminy do ustalania przeznaczenia terenu i sposobu zagospodarowania, może zostać nadużyte, a ustalenia planu, które będą wynikiem tego nadużycia, mogą okazać się prawnie wadliwe (por. wyrok NSA z 9 lutego 2010 r., sygn. II OSK 1959/09).

Sąd podkreśla raz jeszcze, że sytuacja, w której postanowienia planistyczne tak daleko wkraczać będą w istotę uprawnień właścicielskich podmiotów prywatnych, jak ma to miejsce w rozpatrywanej sprawie, powinna być poprzedzona wnikliwym rozważeniem wszystkich argumentów przemawiających za preferowanym przez uchwałodawcę rozwiązaniem, przeanalizowanie rozwiązań wariantowych i szczegółowe uzasadnienie podjętych decyzji planistycznych.”

Dodatkowo z MPZP można wywnioskować, że plac do zawracania będzie w jego północno-zachodniej części bardzo blisko okien mieszkań w budynku przy ul. Jasna Rola 34 oraz będzie nakładał się z wyjazdem z garażu podziemnego z tego budynku. Taki układ tym bardziej przemawia za objęciem działki 20/3 (i – jeżeli to konieczne działki 20/2) pod budowę placu.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

3. **Treść uwagi:** Wywłaszczenie działki 22/10 pod parkingi publiczne na wysokości ul. Jasna Rola.

Z MPZP wynika – choć w sposób niejednoznaczny i nieprecyzyjny – że pas oznaczony kodem 3KDWpp ma stanowić w przyszłości pas wewnętrzny, ale stanowiący własność m. Poznania.

– załączona do uwagi grafika

W istocie ustanowienie pasa 3KDWpp doprowadzi do wywłaszczenia mieszkańców Jasnej Roli 34 w zakresie kolejnej (już czwartej z kolei) części działki przeznaczonej dotychczas pod prywatne miejsca postojowe. MPZP usankcjonuje publiczny charakter pasa 3KDWpp i przez to kosztem mieszkańców Jasnej Roli 34 będzie zadowalał potrzeby innych przypadkowych osób.

Co więcej, oprócz publicznego charakteru pasa 3 KDWpp nie jest wykluczone objęcie go płatną strefą parkowania, co od dłuższego czasu jest deklarowane przez m. Poznań.

Najbardziej krzywdzące jest to, że mieszkańcy Jasnej Roli 34 są sukcesywnie pozbawiani własności prywatnej przeznaczonej na parkingi (działka 22/10). Najpierw był to parking zewnętrzny (pod trasę tramwajową):

– załączona do uwagi grafika

teraz jest to plac do zawracania (o przesadnie dużej powierzchni):

– załączona do uwagi grafika

pas wzdłuż zachodniego odcinka ul. Bolka:

– załączona do uwagi grafika

oraz wzdłuż odcinka przy Jasnej Roli:

– załączona do uwagi grafika

W zamian za powyższe wyzucie mieszkańców Jasnej Roli 34 z miejsc parkingowych, m. Poznań nie oferuje miejsc zamiennych. 143 rodzin z jasnej Roli 34 zacznie borykać się z brakiem miejsc postojowych, którymi do tej pory bez problemu dysponowali. Ta sytuacja powinna zostać przedstawiona publicznie jako przykład albo skrajnej nieodpowiedzialności albo czyjejś złej woli.

Wobec powyższego, krytykowane rozwiązanie w oczywisty sposób nie może uzyskać poparcia okolicznych mieszkańców, w tym mieszkańców Jasnej Roli 34. Wystarczy wskazać, że do tej pory osoby niezamieszkujące przy Jasnej Roli 34 z powodzeniem parkowały po zachodniej części Jasnej Roli i to tam należałoby ustanowić KDWpp (pod warunkiem, że nie będzie wiązało się to z wywłaszczeniem kogokolwiek).

Projektodawca MPZP zapomniał o tym, że odebranie prywatnych miejsc postojowych dedykowanych dotychczas 143 rodzinom przy Jasnej Roli 34, spowoduje niewyobrażalne problemy natury logistycznej i estetycznej, włączając w to samowolę parkingową. 143

rodziny, które do tej pory miały gdzie pozostawić swoje pojazdy na noc, obecnie nie będą miały gdzie zaparkować, co wzbudzi ogólną frustrację i sprzeciw również okolicznych mieszkańców.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Teren 3KDWpp to teren dróg wewnętrznych - parkingu. Ustalenia projektu planu nie determinują własności ww. terenu ani zasad funkcjonowania parkingu.

4. **Treść uwagi:** Wnioski.

1) **Treść uwagi:** Wobec powyższych uwag, wnoszę o:

- a) **Treść uwagi:** zachowanie obecnego statusu działki pod ul. Bolka (nr 21) jako drogi wewnętrznej (względnie nadanie jej takiego statusu poprzez odebranie jej kategorii drogi gminnej);

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej.

- b) **Treść uwagi:** niewykraczanie poza linie rozgraniczające działki nr 21 w ramach planowego zagospodarowania przestrzeni, przebudowę na pieszo-jezdnię (ewentualnie obniżenie chodnika po południowej stronie drogi lub jego usunięcie. z jednoczesnym wykorzystaniem chodnika na północ od ul. Bolka);

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szczegółowej lokalizacji jezdni i chodnika należy natomiast do zakresu projektu budowlanego.

- c) **Treść uwagi:** rezygnację z budowy placu do zawracania;

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części

podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

- d) **Treść uwagi:** niewykraczanie poza linie rozgraniczające działki nr 1 (ul. Jasna Rola) w ramach planowego zagospodarowania przestrzeni, tj. zachowanie dotychczasowego kształtu i struktury właścicielskiej ul. Jasna Rola na odcinku przylegającym do działki nr 22/10.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Jasna Rola uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje m.in. część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Ponadto w projekcie planu teren 1KD-L (ul. Jasna Rola) jest poszerzony od strony zachodniej o części działek należących do Miasta Poznania i Skarbu Państwa, użytkowane na cele parkingowe.

- 2) **Treść uwagi:** ewentualnie, w razie ustalenia, że działka pod ul. Bolka (nr 21) ma status gminnej drogi publicznej i nieuwzględnienia wniosku z pkt. 1, wnoszę o:

- a) **Treść uwagi:** zachowanie obecnych linii rozgraniczających działkę pod ul. Bolka (nr 21);

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50.

- b) **Treść uwagi:** zachowanie obecnej funkcjonalności ul. Bolka, tj. z zaakceptowaniem prostopadłych miejsc parkingowych wzdłuż tej ulicy – ze względu na konieczność m.in. uspokojenia ruchu oraz zachowania istniejących elementów zagospodarowania na ul. Bolka. Z ewentualnym obniżeniem chodnika po południowej stronie drogi lub jego usunięcie. Z jednoczesnym wykorzystaniem chodnika na północ od ul. Bolka;

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark.

18, obr. 50. Kwestia szczegółowej lokalizacji jezdni i chodnika należy natomiast do zakresu projektu budowlanego. W zakresie stanowisk postojowych, zrealizowana rozbudowa ul. Bolka obejmowała stanowiska równoległe do jezdni, natomiast wzmiankowane w uwadze stanowiska prostopadłe do jezdni zostały wykonane samowolnie i nie spełniają wymagań obowiązujących przepisów, zarówno w zakresie długości stanowiska, jak i zachowania szerokości jezdni manewrowej (w obu przypadkach wymagane co najmniej 5 m).

c) **Treść uwagi:** rezygnację z budowy placu do zawracania;

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

d) **Treść uwagi:** niewykraczanie poza linie rozgraniczające działki nr 1 (ul. Jasna Rola) w ramach planowego zagospodarowania przestrzeni, tj. zachowanie dotychczasowego kształtu i struktury właścicielskiej ul. Jasna Rola na odcinku przylegającym do działki nr 22/10. W powyższym zakresie wnoszę o adekwatną zmianę parametrów części tekstowej oraz graficznej MPZP.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Jasna Rola uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje m.in. część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Ponadto w projekcie planu teren 1KD-L (ul. Jasna Rola) jest poszerzony od strony zachodniej o części działek należących do Miasta Poznania i Skarbu Państwa, użytkowane na cele parkingowe.

§ 9

Uwagi wniesione przez osobę fizyczną.

1. **Treść uwagi:** Poszerzenie ul. Bolka na odcinku ul. Jasna Rola – al. Praw Kobiet i jej status.

1) **Treść uwagi:** Zbędność zamierzenia.

MPZP przewiduje poszerzenie odcinka drogi kosztem prawa własności mieszkańców nieruchomości przy ul. Jasna Rola 34 (deklarowana chęć wywłaszczenia

południowej części tej nieruchomości wzdłuż ul. Bolka). Jest to działanie odnoszące się do potrzeb, których aktualnie nie ma, czyli działanie nieproporcjonalne.

Zgodnie z deklaracją MPU, ul. Bolka została w przeszłości zakwalifikowana jako publiczna droga gminna. MPU nie było w stanie powołać się na treść oraz datę uchwały nadającej jej taki status i kategorię. Nadanie drodze odpowiedniej kategorii (tu: gminnej) jest warunkiem koniecznym uzyskania statusu drogi publicznej. Następuje to w drodze uchwały właściwej rady gminy. Wobec tego, kierując się zasadą ograniczonego zaufania do deklaracji MPU podnoszę, że chęć nadania ul. Bolka statusu drogi publicznej i w konsekwencji jej poszerzenie, jest sprzeczne z oczekiwaną funkcją tej drogi.

Założenie co do przyszłego kształtu zachodniego odcinka ul. Bolka nie respektuje prawdziwej potrzeby, którą powinna ona zaspokajać. W momencie, w którym ul. Bolka stała się faktycznie drogą bez przejazdu (budowa al. Praw Kobiet), zapotrzebowanie na korzystanie z tej drogi wykazują wyłącznie mieszkańcy budynków przy ul. Jasnej Roli 34 oraz ul. Bolka 2 i tylko w zakresie dojazdu. Co ważne, funkcja dojazdowa do budynków przy ul. Jasnej Roli 34 oraz ul. Bolka 2 jest z powodzeniem realizowana przez drogę funkcjonującą w obecnym kształcie (uwzględniającą prostopadłe miejsca postojowe). Nie ma konieczności zmiany tego stanu.

O ile zatem jedną z funkcji dróg publicznych jest zapewnienie możliwości jej użytkowania przez każdego, o tyle na zachodnim odcinku ul. Bolka zachodzi brak zapotrzebowania na spełnianie tej funkcji. Rozbudowa drogi w sytuacji, gdy aktualnie przestała ona łączyć dwie równoległe do siebie ulice (ul. Jasną Rolę oraz ul. Naramowicką) i stała się drogą bez przejazdu, jest pomysłem odpowiadającym na sztuczne potrzeby i jednocześnie nieuwzględniającym potrzeby realne (m. in. uspokojenie ruchu). Taki niepotrzebny wydatek rodzi dodatkowo ryzyko naruszenia dyscypliny finansów publicznych, szczególnie w kontekście ewentualnego odszkodowania za wywłaszczenie części działki 22/10 (po zmianie 22/11).

Powyższe argumenty są popierane w orzecznictwie:

1. „Aby władztwo planistyczne nie cechowało się dowolnością, nie przekraczało granic uznania planistycznego, czyli, aby nie doszło do nadużycia władztwa, organ musi respektować reguły składające się na istotę zasady proporcjonalności.

Jeżeli okazałoby się, że regulacja przyjęta w przepisach planu miejscowego nie jest niezbędna dla realizacji interesu publicznego, z którym jest powiązana, to nawet

priorytet interesu publicznego nad interesem prywatnym nie uzasadniałby ograniczenia praw i wolności jednostek, ponieważ efekt w postaci ochrony interesu publicznego można byłoby uzyskać w inny sposób.”

Wyrok WSA w Poznaniu z 9.11.2016 r., IV SA/Po 785/16.

2. „Gmina dokonując ingerencji w sferę prywatnych interesów właścicieli powinna kierować się zasadą proporcjonalności, która wyraża zakaz nadmiernej w stosunku do chronionej wartości ingerencji w sferę praw i wolności jednostki. Brak wykazania w uzasadnieniu uchwały, iż ustalenie trasy planowanej drogi ma optymalny charakter, uzasadniać stanowisko o naruszeniu zasady proporcjonalności (art. 31 ust. 3 Konstytucji RP) i zasady równości (art. 32 Konstytucji RP) oraz przekroczeniu władztwa planistycznego (art. 3 ust. 1 i art. 6 ust. 1 u.p.z.p.).”

Wyrok WSA w Gorzowie Wielkopolskim z 4.11.2015 r., II SA/Go 543/15.

Bez względu na faktyczny status prawny ul. Bolka pewne jest, że rzekomy status drogi gminnej nie został nadany tej części, która faktycznie leży w liniach rozgraniczających działki nr 22/10 (własność prywatna). Gdyby nawet okazało się, że jakaś część ul. Bolka posiada status drogi publicznej, to z pewnością nie względem własności prywatnej. W zakresie tej części prywatnej ponawiam argumenty wskazane na wstępie niniejszego podpunktu.

Powyższe jednolicie potwierdza wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie z dnia 21 lutego 2012 r., II SA/Kr 1749/11):

„W myśl natomiast licznych orzeczeń sądów administracyjnych, które tutejszy sąd podziela, konieczną przesłanką do skutecznego podjęcia przez radę gminy uchwały o zaliczeniu drogi do kategorii dróg gminnych jest legitymowanie się przez gminę prawem własności do gruntów, po których droga taka przebiega oraz spełnianie przez nią określonych parametrów technicznych”.

Co ciekawe, nawet zaplanowanie drogi wewnętrznej wymaga określonych aktów staranności.

Za wyrokiem WSA w Poznaniu z 12.02.2013 r., II SA/Po 1029/12:

„Reasumując stwierdzić należy, iż ustalenie w planie przebiegu drogi wewnętrznej oznaczonej 6KDW w sposób naruszający prawo własności skarżącej i bez wykazania, iż jest to usprawiedliwione określonymi, istotnymi okolicznościami, stanowi o nadużyciu przez Radę Miasta Poznania władztwa planistycznego (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 7 stycznia 2010 r., sygn. IV SA/Wa 2075/08, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w

Poznaniu, z dnia 26 lutego 2010 r., sygn. II SA/Po 804/09, obydwie dostępne w Centralnej Bazie Orzeczeń Sądów Administracyjnych, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Białymstoku z dnia 28 lutego 2008 r., sygn. II SA/Bk 42/08, publ. Lex 483139).”

oraz:

„Zauważyć w tym miejscu należy, iż Rada Miasta Poznania planując przebieg ulicy 6KDW powinna w pierwszej kolejności wziąć pod uwagę istniejące uwarunkowania na tym terenie, a w szczególności fakt potrzeby ochrony prawa własności, a następnie ustalić optymalny przebieg i wymiary planowanej drogi wewnętrznej z miejscami parkingowymi z uwzględnieniem tej okoliczności, oraz innych wartości chronionych przez ustawę o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, a wskazanych w art. 1 ust. 1 i 2 u.p.z.p. Stanowczo podkreślić przy tym trzeba, że Sąd rozstrzygając niniejszą sprawę, w żaden sposób nie przesądza czy przyjęta w zaskarżonej uchwale lokalizacja i wymiary drogi wewnętrznej oznaczonej na rysunku planu 6KDW (w tym zapewnienie na jej obszarze publicznie dostępnych miejsc parkingowych) ma charakter optymalny, czy też charakteru takowego nie ma, a przesłanką zapadłego rozstrzygnięcia, jest jedynie brak poczynienia przez organy gminy w toku procedury planistycznej jakichkolwiek ustaleń w tym zakresie, co z przyczyn oczywistych uniemożliwiło sądowi dokonanie kontroli ich prawidłowości.”

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50.

2) **Treść uwagi:** Konieczność uspokojenia ruchu.

Nie dość, że nie ma potrzeby, którą poszerzenie drogi miałoby zaspokajać, to obecnie ujawniły się nowe, niżej opisane potrzeby, które wymagają pozostawienia kształtu tej

drogi wyłącznie w obecnych granicach działki pod tę drogę przeznaczoną (działka nr 21).

Poszerzenie drogi, a także nadanie jej statusu drogi publicznej (dostępnej dla każdego), wpłynie na zwiększenie intensywności ruchu oraz prędkość pojazdów. Taki efekt nie współgra z lokalizacją okolicznych obiektów rozrywkowo-rekreacyjnych, uczęszczanymi gremialnie przez dzieci i młodzież (m.in. boisko oraz plac zabaw). Intensywność ruchu zwiększy liczbę wypadków w tym rejonie, co wielu ludzi (przede wszystkim dzieci), przypłaci zdrowiem albo życiem.

Nadto zwiększenie intensywności ruchu wpłynie negatywnie na rezerwat Żurawiniec, słusznie (choć niekonsekwentnie) otaczanego opieką przez przedstawicieli m. Poznania.

W tym kontekście argument dotyczący szerokości ulicy jest nietrafiony, bowiem § 9 pkt 5 lit. c MPZP przewiduje odstępstwo od przyjętej szerokości dróg właśnie ze względu na potrzebę uspokojenia ruchu. W analizowanym rejonie taka potrzeba ewidentnie występuje.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywniej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50.

3) **Treść uwagi:** Istniejące zagospodarowanie.

Argument dotyczący uzyskania odpowiedniej szerokości drogi jest nietrafiony w świetle § 9 pkt 5 lit. b MPZP. Paragraf ten przewiduje odstępstwo od przyjętych szerokości jezdni w przypadku kolizji z istniejącymi elementami zagospodarowania. Za takie elementy zagospodarowania należy uznać miejsca parkingowe (w położeniu prostopadłym do jezdni) oraz część chodnika dla budynku przy ul. Jasna Rola 34, które z powodzeniem funkcjonują od kilku lat.

W istocie pozostawienie drogi w kształcie funkcjonującym obecnie rozwiąże co najmniej dwa przewidywane problemy. Po pierwsze, doprowadzi do uspokojenia ruchu. Po drugie, przyczyni się do utrzymania miejsc postojowych, których już teraz brakuje, a będzie ich coraz mniej w perspektywie realizacji inwestycji linii tramwajowej potocznie zwanej „Nowa Naramowicka”. Inwestycja ta bowiem przyczyni się to do pozostawiania przez mieszkańców pobliskich miejscowości i osiedli pojazdów w pobliżu nowej pętli tramwajowej w celu dalszego kontynuowania podróży tramwajem.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szerokości jezdni należy natomiast do zakresu projektu budowlanego. W zakresie stanowisk postojowych, zrealizowana rozbudowa ul. Bolka obejmowała stanowiska równoległe do jezdni, natomiast wzmiankowane w uwadze stanowiska prostopadłe do jezdni zostały wykonane samowolnie i nie spełniają wymagań obowiązujących przepisów, zarówno w zakresie długości stanowiska, jak i zachowania szerokości jezdni manewrowej (w obu przypadkach wymagane co najmniej 5 m).

4) **Treść uwagi:** Status drogi publicznej.

a) **Treść uwagi:** Aktualny status ul. Bolka.

Projektodawca MPZP wiąże postulat rozbudowy ul. Bolka z rzekomym posiadaniem przez nią statusu drogi publicznej (chęć spełnienia wymogów właściwych drodze o takim statusie). Zgodnie z deklaracją MPU ul. Bolka została w przeszłości zakwalifikowana jako publiczna droga gminna. MPU nie było jednak w stanie powołać się na treść oraz szczegóły uchwały nadającej drodze taką kategorię.

Zgodnie z art. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. „Drogą publiczną jest droga zaliczona na podstawie niniejszej ustawy do jednej z kategorii dróg, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w tej ustawie lub innych przepisach szczególnych.”.

Zgodnie z przytoczonym przepisem nadanie drodze odpowiedniej kategorii (tu: gminnej) jest warunkiem koniecznym uzyskania statusu drogi publicznej. Nadanie kategorii następuje w drodze uchwały właściwego organu. Skoro brak takiej

uchwały, to MPU nie może zakładać, że ul. Bolka obecnie posiada status drogi publicznej. Jak stwierdził Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 30 maja 2003 r. (sygn. akt: III CKN 1165/00, publ. LEX nr 109442): „Decydujące o tym, czy dana droga jest wewnętrzną czy publiczną - jest jej zaliczenie do jednej z kategorii dróg publicznych”.

Co więcej, nadanie statusu drogi publicznej, która według MPU od początku nie spełniała oczekiwań stawianych tego typu drogom, uprawdopodobnia twierdzenie o braku statusu drogi publicznej. Potwierdza to aktualne orzecznictwo, w tym wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z 13-11-2015 r., I OSK 459/14:

„Warunkiem takiego zaliczenia [*do jednej z kategorii dróg publicznych – przypis autora*] jest istnienie drogi w ujęciu art. 4 pkt 2 udp. By drogę zaliczyć do jednej z kategorii dróg publicznych określonych w art. 2 ust. 1 udp, droga ta musi najpierw spełniać ustawowe kryterium uznania jej za budowlę (M. Wolanin w: J. Jaworski, A. Prusaczek, A. Tułodziecki, M. Wolanin, Ustawa o gospodarce nieruchomościami. Komentarz, C.H. Beck 2013, s. 68, nb 13). Nie ulega wątpliwości, że nadanie kategorii drogi publicznej może dotyczyć tylko takiego obiektu budowlanego, który został już wybudowany – po uzyskaniu przez nią prawnie określonych warunków techniczno-użytkowych, do której droga ma być zaliczona (art 1 i 5-7 w zw. z art. 4 pkt 2 udp; M. Wolanin, Komentarz, s. 51, 53, nb 17).”.

Podkreślić również trzeba, że ul. Bolka obecnie narusza linie rozgraniczające działkę przy ul. Jasna Rola 34 (nr 22/10). Zatem nawet przyjmując, że istnieje uchwała nadająca ul. Bolka status drogi publicznej, to z pewnością nie mogła ona objąć swym zakresem własności prywatnej (działka nr 22/10). Zgodnie bowiem z wyrokiem Naczelnego Sądu Administracyjnego z 14-07-20 20, I OSK 2846/19:

„Wobec tego uchwała, którą zalicza się do dróg gminnych drogę, która nie jest własnością gminy, narusza w sposób istotny art. 7 ust. 1 ustawy o drogach publicznych, z którego wynika, że tylko droga spełniająca warunki zaliczenia do dróg publicznych może być zaliczona do dróg gminnych.”.

Konkludując, neguję utrzymywanie w MPZM statusu drogi publicznej dla zachodniego odcinka ul. Bolka i podnoszę zasadność utrzymania (względnie nadania jej) statusu drogi wewnętrznej. Tym samym wskazuję, że brak statusu drogi publicznej nie stanowi argumentu dla poszerzenia ul. Bolka.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50.

b) **Treść uwagi:** Droga publiczna, jako inwestycja celu publicznego.

Podstawową przesłanką dla realizacji inwestycji w postaci drogi publicznej musi być niezbędność tej inwestycji. Innymi słowy musi istnieć faktyczne zapotrzebowanie na jej realizację. Jak można wywieść z art. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, droga publiczna przede wszystkim ma na celu zapewnienie użytkowania nieograniczonej liczbie podmiotów.

W tym kontekście ponawiam argumenty przedstawione w pkt. 1.1 – 1.3, które jednoznacznie przemawiają za brakiem potrzeby użytkowania odcinka ul. Bolka przez nieograniczoną liczbę osób, lecz jedynie przez mieszkańców przy ul. Jasna Rola 34 oraz ul. Bolka 2. Co więcej, funkcja ogólnej dostępności jest wręcz niepożądana przez wzgląd na chęć uspokojenia ruchu.

„Nie można jednak przyjmować automatycznie, że każda inwestycja związana z budową i utrzymaniem drogi służy celom publicznym – interesowi publicznemu. Istotą inwestycji celu publicznego jest jej nakierowanie na urzeczywistnienie interesu publicznego, istotnego dla zbiorowości, przynajmniej na poziomie lokalnym.” – Z. Niewiadomski, Planowanie i zagospodarowanie przestrzenne. Komentarz, Warszawa 2015, s. 397-398.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej.

c) **Treść uwagi:** Warunki techniczne.

Warunki techniczne, jakim powinna odpowiadać droga o statusie drogi publicznej – w tym jej szerokość – dotyczą dróg, które nie zostały wybudowane. Omawiany stan faktyczny dotyczy zaś drogi już wybudowanej i funkcjonującej. Stąd obowiązek poszerzenia drogi istniejącej nie jest prawnie egzekwowalny, bez względu na posiadany przez nią status i kategorię.

Wydaje się także, że zamierzenie projektodawcy nie współgra z wyjątkami określonymi w § 9 pkt. 5 MPZP, tj. z jednej strony projektodawca chce dostosować ten odcinek drogi pod wymogi dla drogi publicznej, z drugiej strony § 9 pkt 5 MPZP zwalnia go z tego obowiązku w określonych przypadkach (m. in. w odniesieniu do już: istniejących dróg niespełniających wymagań MPZP). Ta niekonsekwencja usprawiedliwia zarzut dyskryminacji mieszkańców ul. Jasna Rola 34, którzy nie mogą skorzystać z wyjątku określonego w § 9 pkt. 5 MPZP i przez to są skazani na utratę swojej własności – jednego z najważniejszych praw konstytucyjnych.

Należy również wskazać, że rysunek stanowiący załącznik do projektu MPZP przewiduje zlokalizowanie ul. Bolka na wysokości chodnika po jej północnej stronie (włącznie). Taka szerokość drogi jest nieproporcjonalna do potrzeb jej użytkowników nawet w sytuacji, gdyby droga ta miała mieć status drogi publicznej. Droga pod ulicę Bolka w obecnym kształcie była wystarczająca wtedy, kiedy była drogą przelotową i łączyła dwie znaczące ulice (ul. Jasna Rola i ul. Naramowicka). Teraz, kiedy utraciła swoją dotychczasową funkcję (stała się drogą bez przejazdu), nie ma potrzeby jej poszerzania w ogóle, a tym bardziej w granicach proponowanych w MPZP. Wręcz przeciwnie, należy zachować jej funkcjonalność z uwzględnieniem prostopadłych miejsc parkingowych i przez to uspokoić ruch.

Co istotne, nie wiadomo, dlaczego MPZP przewiduje taki kształt zachodniego odcinka ul. Bolka, który znacznie przekracza minimalne wymagania właściwego rozporządzenia. WSA we Wrocławiu w wyroku z 3.11.2020 r., II SA/Wr 128/20 stwierdza:

„Istotne przy tym jest, że ślepa droga, której zakończenie ma znaleźć się na działce skarżących, jak wynika z ustaleń planu ma zapewnić komunikację praktycznie dla niewielkiej liczby nieruchomości. Oprócz bowiem nieruchomości skarżących, która obecnie stanowi jedną działkę i ma dostęp do drogi publicznej 4 KDZ,

zapewnia ona dojazd jeszcze do około 10 działek na których dopuszczona jest zabudowa jednorodzinna (co z pewnością nie wpłynie na generowanie znaczącego ruchu pojazdów z niej korzystających). Szczegółowego wykazania i rozważenia wymagało zatem, czy w tak zaistniałym stanie faktycznym niezbędne jest projektowanie przedmiotowej drogi (jaką jest także sporny plac do zawracania) w granicach przekraczających minimalne normy określone rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie, a w szczególności, czy jest to uzasadnione bezpieczeństwem przyszłych użytkowników tej drogi.”.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. W zakresie stanowisk postojowych, zrealizowana rozbudowa ul. Bolka obejmowała stanowiska równoległe do jezdni, natomiast wzmiankowane w uwadze stanowiska prostopadłe do jezdni zostały wykonane samowolnie i nie spełniają wymagań obowiązujących przepisów, zarówno w zakresie długości stanowiska, jak i zachowania szerokości jezdni manewrowej (w obu przypadkach wymagane co najmniej 5 m). Wielkość placu do zawracania wynika z projektu trasy tramwajowej na Naramowice – etap I.

5) **Treść uwagi:** Porównanie z innymi drogami.

Skoro projektodawca MPZP nie widzi potrzeby poszerzania działki pod ul. Jasna Rola, to dziwi dostrzeganie tej potrzeby względem działki pod ul. Bolka. W tym kontekście założenia MPZP są niekonsekwentne, bowiem działki pod budowę dróg Jasnej Roli oraz Bolka mają tą samą szerokość w ramach aktualnych linii rozgraniczających:

– załączona do uwagi grafika

Co więcej, niezrozumiale jest założenie, wedle którego zachodni odcinek ul. Bolka (względem al. Praw Kobiet) ma mieć większą szerokość jezdni (prawdopodobnie 6 m lub więcej – choć nie zostało to sprecyzowane), niż wschodni (5 m). Budzi to zdziwienie nie tylko ze względu na fakt, iż jest to ta sama działka, ale również dlatego, że odcinek wschodni jest prawie pięć (5) razy dłuższy i przez to intensywniej eksploatowany. Co więcej, poszerzenie odcinka zachodniego ma się odbyć po uzyskaniu statusu drogi bez przejazdu, czyli po utraceniu przez nią dotychczasowej, ważniejszej funkcji.

– załączona do uwagi grafika

Okoliczność, że w części południowej zachodniego odcinka ul. Bolka znajduje się chodnik nie stanowi argumentu dla powyższych niekonsekwencji, bowiem ul. Jasna Rola również jest tego chodnika w wielu miejscach pozbawiona, przy czym jest ona ulicą o głównym znaczeniu w rejonie i o wyższej kategorii.

– załączona do uwagi grafika

W wielu miejscach chodnik nie został uwzględniony nawet w liniach rozgraniczających działkę pod drogę (ul. Błażeja): – załączona do uwagi grafika

Co więcej, ul. Bolka po wschodniej stronie ul. Naramowickiej, mając tę samą szerokość działki pod drogę (6 metrów), zadowala się chodnikiem po jednej stronie jezdni w liniach rozgraniczających działkę pod tę ulicę i jezdnią o szerokości 4 m.

– załączona do uwagi grafika

Uwzględniając powyższe należy wskazać, że chodnik południowy na zachodnim odcinku ul. Bolka może zostać: obniżony, usunięty albo dostosowany jako część ciągu pieszo-jezdnego. Wskazać bowiem trzeba, że zgodnie z projektowanym MPZP: droga publiczna może stanowić ciąg pieszo-jezdny o minimalnej szerokości 5 m (a obecnie działka pod zachodni odcinek ul. Bolka ma więcej, bo 6 m szerokości), oraz że chodnik powinien być zlokalizowany po jednej stronie drogi – zatem to zadanie spełnia aktualnie chodnik zlokalizowany na południowej stronie działki 22/10 (po zmianie 22/11) – chodnik północny. Takie rozwiązanie jest akceptowalne, co pokazują poniższe przykłady (ul. Błażeja):

– załączona do uwagi grafika

Okoliczność, że m. Poznań niewłaściwie zadysponowało działki pod ul. Bolka nie może stanowić uzasadnienia dla aktualnych kroków dających pretekst do wywłaszczenia części nieruchomości mieszkańców ul. Jasna Rola 34 i odebrania im miejsc parkingowych (obecnie równoległych do drogi) oraz części chodnika. Takie

działanie stworzyłoby niebezpieczny precedens w postaci nowej, niezależnej podstawy wywłaszczenia, której powstanie warunkowane jest błędem zainteresowanego organu.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szczegółowej lokalizacji jezdni i chodnika należy natomiast do zakresu projektu budowlanego.

6) **Treść uwagi:** Nieprecyzyjność MPZP.

Projektodawcy MPZP nie określają docelowego kształtu drogi pod ul. Bolka, w tym jej elementów (m.in. uwzględnienie chodnika lub jego brak; brak parametrów układu komunikacyjnego). Tym samym niemożliwe jest podniesienie konkretnych uwag chociażby w zakresie zasadności, proporcjonalności oraz optymalności zakładanego zamierzenia. Prawidłowe odniesienie się do postanowień MPZP jest zatem w istotnym zakresie niemożliwe. Zgodnie z wyrokiem WSA w Krakowie z dnia 11 lutego 2020 r., II SA/Kr 1480/19: „Plan miejscowy, jako akt normatywny musi zawierać ustalenia precyzyjne i jednoznaczne. Rozstrzygnięcia organów stosujących prawo powinny być przewidywalne dla podmiotów stosunków prawnych.”.

Powyższy postulat nabiera szczególnego znaczenia, gdy władztwo planistyczne zamierza ingerować we własność prywatną.

„Skład orzekający przychylił się do stanowiska, że gdy dochodzi do pozbawienia lub ograniczenia własności indywidualnej, wymóg ten należy rozumieć w taki sposób, aby przy przewidzianych w planie budowlanych modernizacji i poszerzeniu dróg jako elementu układu komunikacyjnego znane były konkretne granice rezerwy terenów pod przyszły układ komunikacyjny. Innymi słowy, parametry określone na podstawie § 4 pkt 9 lit. "a" rozporządzenia z dnia 26 sierpnia 2003 r. powinny umożliwić właścicielom działek bezpośrednio sąsiadujących z terenem układu komunikacyjnego odczytanie w jakich granicach ich prawo własności może zostać w przyszłości naruszone (odjęte na cel publiczny) z przeznaczeniem na realizację układu komunikacyjnego. Konkretność tych parametrów w istocie tworzy rodzaj bezpieczeństwa prawnego odnośnie zasięgu ewentualnej ingerencji w prawo własności

(par. wyrok z dnia 7 lutego 2019 r. II SA/Bk 736/18 CBOSA)” - wyrok WSA we Wrocławiu w wyroku z 3.11.2020 r., II SA/Wr 128/ 20.

W tym kontekście, za nieskonkretyzowane należy uznać również m. in. sformułowanie użyte w części tekstowej MPZP: „istniejące elementy zagospodarowania”. Jest to o tyle istotne, że ten fragment tekstu ma wpływ na pojmowanie przyszłego kształtu jezdni na wschodnim odcinku ul. Bolka, bowiem na tym odcinku znajdują się m.in. prostopadłe miejsca parkingowe, których MPZP zdaje się nie uwzględniać (choć nie jest to jasne).

Nieprecyzyjność MPZP nie pozwala również na ocenę optymalności proponowanego rozwiązania.

Zgodnie z wyrokiem NSA z 3 września 2014 r., II OSK 1730/14 – dopuszczalna jest weryfikacja przez organ zasadności żądania w zakresie ewentualnego istnienia rozwiązania alternatywnego zapewniającego możliwość realizacji tego samego celu publicznego przy ograniczeniu stopnia ingerencji w prawo własności osób trzecich, a także ocena przez organ niezbędności realizacji celu inwestycji jako przesłanki ingerencji w prawo własności nieruchomości.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szczegółowej lokalizacji jezdni i chodnika należy natomiast do zakresu projektu budowlanego. W zakresie stanowisk postojowych, zrealizowana rozbudowa ul. Bolka obejmowała stanowiska równoległe do jezdni, natomiast wzmiankowane w uwadze stanowiska prostopadłe do jezdni zostały wykonane samowolnie i nie spełniają wymagań obowiązujących przepisów, zarówno w zakresie długości stanowiska, jak i zachowania szerokości jezdni manewrowej (w obu przypadkach wymagane co najmniej 5 m).

7) **Treść uwagi:** Droga wewnętrzna.

Nawet, gdyby okazało się, że ul. Bolka na odcinku zachodnim (względem al. Praw Kobiet) posiada status drogi publicznej, to należy ją przemianować na drogę wewnętrzną (poprzez odebranie kategorii drogi gminnej).

Zgodnie z art. 10 ust. 3 ustawy o drogach publicznych, pozbawienie drogi dotychczasowej kategorii jest możliwe w przypadku, gdy droga dotychczas publiczna

zostaje „wyłączona z użytkowania”. Pojęcie to pojawia się wprawdzie w przepisie art. 10 ust. 3 ustawy o drogach publicznych, lecz nie zostało przez prawodawców zdefiniowane. W wyroku z dnia 26 października 2017 r., sygn. akt II SA/Ke 443/17, Wojewódzki Sąd Administracyjny w Kielcach wyraził pogląd, że „wyłączenie drogi z użytkowania” oznacza pozbawienie drogi jej dotychczasowej funkcji.

W niniejszej sprawie uczynienie z ul. Bolka drogi bez przejazdu pozbawia ją zasadniczej funkcji polegającej na umożliwianiu korzystania z niej z przez nieograniczony krąg osób i na łączeniu ul. Jasna Rola z ul. Naramowicką. Należy zauważyć, że wyłączenie tego odcinka z „użytkowania” może oznaczać znaczące ograniczenie w korzystaniu z drogi dla ruchu drogowego i dostępności dla nieograniczonego kręgu uczestników ruchu drogowego. Taki efekt jest pożądanym ze względu na chęć zmniejszenia intensywności ruchu oraz utrzymania istniejących elementów zagospodarowania (prostopadłych miejsc parkingowych), co szeroko omówiono w pkt. 1.1 – 1.3 powyżej. Oczywiście droga wewnętrzna będzie spełniać funkcje dojazdową dla mieszkańców ul. Jasna Rola 34 oraz ul. Bolka 2.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej.

2. **Treść uwagi:** Plac do zawracania.

1) **Treść uwagi:** Zbędność placu do zawracania.

Ustanowienie placu do zawracania na końcu zachodniego odcinka ul. Bolka jawi się jako zbędne w kontekście postulatu utrzymania (względnie przekwalifikowania) ul. Bolka jako drogi wewnętrznej. Co więcej, sugerowana przez MPZP konieczność budowy placu wynikająca z rzekomo publicznego statusu ul. Bolka, jeszcze mocniej wskazuje na potrzebę utrzymania wewnętrznego charakteru ulicy, a to celem uspokojenia ruchu.

Zbędność budowy placu wynika z:

1. uczynienia ul. Bolka drogą bez przejazdu i z tego względu służącą jedynie mieszkańcom przy ul. Jasna Rola 34 oraz ul. Bolka 2. W tym zakresie mieszkańcy nie

będą mieli potrzeby zawracania, skoro będą kierować się docelowo na teren swojej posesji;

2. konieczności uspokojenia ruchu ze względu na sąsiadujące obiekty dla dzieci i młodzieży oraz ze względu na sąsiadujący rezerwat Żurawiniec.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

2) **Treść uwagi:** Nieprecyzyjność MPZP.

MPZP nie wskazuje w jakim kształcie miałyby funkcjonować plac do zawracania, a zatem niemożliwa jest ocena celowości i optymalności przyjętego rozwiązania. Nie wskazano również, czy plac ma uwzględniać zawracanie wyłącznie samochodów osobowych, czy także ciężarowych. Fakt, że właściwe rozporządzenie rozróżnia te dwie kategorie pojazdów, świadczy o tym, że możliwe jest uwzględnienie wyłącznie jednej z kategorii pojazdów, a nie zawsze obu.

W tym zakresie zakładam, że MPZP przewiduje jedynie zapewnienie zawracania wyłącznie samochodom osobowym (promień 6 m), a nie ciężarowym (promień 9 m lub kwadrat 12,5m x 12,5 m). Wynika to z oczywistego względu, że obecność pojazdów ciężarowych nie jest pożądana w analizowanym rejonie z uwagi na konieczność uspokojenia ruchu i przez to zapewnienia większego bezpieczeństwa.

W tym zakresie nie wiadomo, dlaczego MPZP nie założył poniższego ułożenia placu do zawracania (zastrzegając pierwszeństwo dla argumentu o zbędności takiego placu):

– załączona do uwagi grafika

Zamiast tego MPZP próbuje wykonanie (i przez to wyłączenie) placu do zawracania na następującym obszarze:

– załączona do uwagi grafika

Trudno uznać, że osoba mająca wpływ na kształt analizowanego MPZP podchodziła do wykonywania tego planu obiektywnie, z zachowaniem zasady poszanowania własności prywatnej oraz równości (wywłaszczenie wyłącznie działki 22/10 z kompletnym pominięciem działek po drugiej stronie rzeczoności odcinka ul. Bolka, o czym mowa poniżej).

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

3) **Treść uwagi:** Optymalność rozwiązania.

Ze względu na brak precyzyjności MPZP prawidłowa ocena optymalności usytuowania placu do zawracania jest niemożliwa. Jednak już teraz można zarzucić, że usytuowanie tego placu wyłącznie z udziałem działki 22/10 i pominięciem działki 20/3 jest nadużyciem.

Powyższy argument popiera wyrok WSA we Wrocławiu z 3.11.2020 r.,11 SA/Wr 128/20:

„Z przedstawionej Sądowi dokumentacji planistycznej – w tym z uzasadnienia zaskarżonej uchwały – nie wynika jednak z jakich względów organ planistyczny uznał za konieczne przedłużenie ulicy dojazdowej 12 KDD i wykonanie zatoczki do zawracania w całości na działce skarżących a zatem wyłącznie kosztem ich nieruchomości. W tym względzie kluczowe jest, że organ nie przeprowadził analizy i nie dokonał oceny możliwości wprowadzenia rozwiązań wariantowych w zakresie lokalizacji placu do zawracania w sposób, który nie obciążałby wyłącznie nieruchomości skarżących. Rozwiązania takie nie wynikają z dokumentacji planistycznej. Także w uzasadnieniu uchwały ani w odpowiedzi na skargę nie odniesiono się do tej kwestii.”

I dalej, odnośnie powołania się przez gminę na rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. – w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie:

„[...] stwierdzić trzeba, że argumentacja organu nie wyjaśnia i nie usuwa zastrzeżeń co do niezbędności zaprojektowania tego placu w całości na działce skarżących. Nie uzasadnia także, że w świetle wskazanych przez organ regulacji rozporządzenia, istniała konieczność zajęcia na ten cel takiej powierzchni działki jaka wyznaczona

została na rysunku planu oraz, że zamierzonego celu nie można było osiągnąć przy pomocy środków słabiej ingerujących w prawo własności skarżących a zatem mniej dla nich dotkliwych. [...] W tym kontekście istotne więc jest, że zarówno w tekście zaskarżonej uchwały jak też na załączniku graficznym brak jest wymiarów projektowanego na działce skarżących placu do zawracania. Już choćby z tego względu nie można stwierdzić, że omawiane rozwiązanie planistyczne uzasadnione jest przywołanym przepisem szczególnym.”.

Zgodnie z wyrokiem WSA w Poznaniu z 23.05.2019 r., IV SA/Po 1197/18, LEX nr 2679133.:

„Zdaniem skarżącego, są możliwe inne propozycje lokalizacji placu do zawracania, określanej przez niego zatoką. Proponuje on, aby usytuować go w większej części na sąsiedniej, niezabudowanej działce nr 2183, przy wykorzystaniu części działki nr 2182 i 2181. W ocenie Sądu organ powinien wziąć pod uwagę i ocenie alternatywną propozycję budowy zatoki na ulicy, którą w toku sprawy w aktach administracyjnych przedstawił skarżący i ewentualnie ją uwzględnić lub szczegółowo uzasadnić, dlaczego nie jest możliwe jej uwzględnienie.

Sąd stoi na stanowisku, że w przypadku wykorzystania przez organ planistyczny możliwości ograniczenia prawa własności podmiotów prywatnych, decyzja o takim ograniczeniu powinna być szczegółowo uzasadniona (w uzasadnieniu do uchwały lub w załączniku do uchwały), ponieważ w innym przypadku pozbawia się właścicieli poczucia bezpieczeństwa i sprawiedliwości.

Ograniczenie właścicieli w ich prawie własności, czego można spodziewać się po miejscowym planie zagospodarowania, uzasadnia tylko cel publiczny, ale także tylko wówczas, gdy innego rozwiązania, choć go szukano, nie można było znaleźć. Władztwo planistyczne gminy nie może polegać zatem na zupełnej swobodzie i dowolności w planowaniu co do przeznaczenia terenu, gdyż konieczne jest uwzględnienie w planowaniu i zagospodarowaniu prawa własności, z mocy art. 1 ust. 1 pkt 7 ustawy o planowaniu. Nieprzestrzeganie tego spowoduje, że uprawnienie gminy do ustalania przeznaczenia terenu i sposobu zagospodarowania, może zostać nadużyte, a ustalenia planu, które będą wynikiem tego nadużycia, mogą okazać się prawnie wadliwe (por. wyrok NSA z 9 lutego 2010 r., sygn. II OSK 1959/09).

Sąd podkreśla raz jeszcze, że sytuacja, w której postanowienia planistyczne tak daleko wkraczać będą w istotę uprawnień właścicielskich podmiotów prywatnych, jak ma to miejsce w rozpatrywanej sprawie, powinna być poprzedzona wnikliwym rozważeniem

wszystkich argumentów przemawiających za preferowanym przez uchwałodawcę rozwiązaniem, przeanalizowanie rozwiązań wariantowych i szczegółowe uzasadnienie podjętych decyzji planistycznych.”

Dodatkowo z MPZP można wywnioskować, że plac do zawracania będzie w jego północno-zachodniej części bardzo blisko okien mieszkań w budynku przy ul. Jasna Rola 34 oraz będzie nakładał się z wyjazdem z garażu podziemnego z tego budynku. Taki układ tym bardziej przemawia za objęciem działki 20/3 (i – jeżeli to konieczne działki 20/2) pod budowę placu.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

3. **Treść uwagi:** Wywłaszczenie działki 22/10 pod parkingi publiczne na wysokości ul. Jasna Rola.

Z MPZP wynika – choć w sposób niejednoznaczny i nieprecyzyjny – że pas oznaczony kodem 3KDWpp ma stanowić w przyszłości pas wewnętrzny, ale stanowiący własność m. Poznania.

– załączona do uwagi grafika

W istocie ustanowienie pasa 3KDWpp doprowadzi do wywłaszczenia mieszkańców Jasnej Roli 34 w zakresie kolejnej (już czwartej z kolei) części działki przeznaczonej dotychczas pod prywatne miejsca postojowe. MPZP usankcjonuje publiczny charakter pasa 3KDWpp i przez to kosztem mieszkańców Jasnej Roli 34 będzie zadowalał potrzeby innych przypadkowych osób.

Co więcej, oprócz publicznego charakteru pasa 3 KDWpp nie jest wykluczone objęcie go płatną strefą parkowania, co od dłuższego czasu jest deklarowane przez m. Poznań.

Najbardziej krzywdzące jest to, że mieszkańcy Jasnej Roli 34 są sukcesywnie pozbawiani własności prywatnej przeznaczonej na parkingi (działka 22/10). Najpierw był to parking zewnętrzny (pod trasę tramwajową):

– załączona do uwagi grafika

teraz jest to plac do zawracania (o przesadnie dużej powierzchni):

– załączona do uwagi grafika

pas wzdłuż zachodniego odcinka ul. Bolka:

– załączona do uwagi grafika

oraz wzdłuż odcinka przy Jasnej Roli:

– załączona do uwagi grafika

W zamian za powyższe wyzucie mieszkańców Jasnej Roli 34 z miejsc parkingowych, m. Poznań nie oferuje miejsc zamiennych. 143 rodzin z Jasnej Roli 34 zacznie borykać się z brakiem miejsc postojowych, którymi do tej pory bez problemu dysponowali. Ta sytuacja powinna zostać przedstawiona publicznie jako przykład albo skrajnej nieodpowiedzialności albo czyjejś złej woli.

Wobec powyższego, krytykowane rozwiązanie w oczywisty sposób nie może uzyskać poparcia okolicznych mieszkańców, w tym mieszkańców Jasnej Roli 34. Wystarczy wskazać, że do tej pory osoby niezamieszkujące przy Jasnej Roli 34 z powodzeniem parkowały po zachodniej części Jasnej Roli i to tam należałoby ustanowić KDWpp (pod warunkiem, że nie będzie wiązało się to z wywłaszczeniem kogokolwiek).

Projektodawca MPZP zapomniał o tym, że odebranie prywatnych miejsc postojowych dedykowanych dotychczas 143 rodzinom przy Jasnej Roli 34, spowoduje niewyobrażalne problemy natury logistycznej i estetycznej, włączając w to samowolę parkingową. 143 rodziny, które do tej pory miały gdzie pozostawić swoje pojazdy na noc, obecnie nie będą miały gdzie zaparkować, co wzbudzi ogólną frustrację i sprzeciw również okolicznych mieszkańców.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Teren 3KDWpp to teren dróg wewnętrznych - parkingu. Ustalenia projektu planu nie determinują własności ww. terenu ani zasad funkcjonowania parkingu.

4. **Treść uwagi:** Wnioski.

1) **Treść uwagi:** Wobec powyższych uwag, wnoszę o:

- a) **Treść uwagi:** zachowanie obecnego statusu działki pod ul. Bolka (nr 21) jako drogi wewnętrznej (względnie nadanie jej takiego statusu poprzez odebranie jej kategorii drogi gminnej);

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej.

- b) **Treść uwagi:** niewykraczanie poza linie rozgraniczające działki nr 21 w ramach planowego zagospodarowania przestrzeni, przebudowę na pieszo-jezdnię (ewentualnie obniżenie chodnika po południowej stronie drogi lub jego usunięcie. z jednoczesnym wykorzystaniem chodnika na północ od ul. Bolka);

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szczegółowej lokalizacji jezdni i chodnika należy natomiast do zakresu projektu budowlanego.

- c) **Treść uwagi:** rezygnację z budowy placu do zawracania;

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

- d) **Treść uwagi:** niewykraczanie poza linie rozgraniczające działki nr 1 (ul. Jasna Rola) w ramach planowego zagospodarowania przestrzeni, tj. zachowanie dotychczasowego kształtu i struktury właścicielskiej ul. Jasna Rola na odcinku przylegającym do działki nr 22/10.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Jasna Rola uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje m.in. część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Ponadto w projekcie planu teren 1KD-L (ul. Jasna Rola) jest poszerzony od strony zachodniej o części działek należących do Miasta Poznania i Skarbu Państwa, użytkowane na cele parkingowe.

- 2) **Treść uwagi:** ewentualnie, w razie ustalenia, że działka pod ul. Bolka (nr 21) ma status gminnej drogi publicznej i nieuwzględnienia wniosku z pkt. 1, wnoszę o:

- a) **Treść uwagi:** zachowanie obecnych linii rozgraniczających działkę pod ul. Bolka (nr 21);

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50.

- b) **Treść uwagi:** zachowanie obecnej funkcjonalności ul. Bolka. tj. z zaakceptowaniem prostopadłych miejsc parkingowych wzdłuż tej ulicy – ze względu na konieczność m.in. uspokojenia ruchu oraz zachowania istniejących elementów zagospodarowania na ul. Bolka. Z ewentualnym obniżeniem chodnika po południowej stronie drogi lub jego usunięcie. Z jednoczesnym wykorzystaniem chodnika na północ od ul. Bolka;

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szczegółowej lokalizacji jezdni i chodnika należy natomiast do zakresu projektu budowlanego. W zakresie stanowisk postojowych, zrealizowana rozbudowa ul. Bolka obejmowała stanowiska równoległe do jezdni, natomiast wzmiankowane w uwadze stanowiska prostopadłe do jezdni zostały wykonane samowolnie i nie spełniają wymagań obowiązujących przepisów, zarówno w zakresie długości stanowiska, jak i zachowania szerokości jezdni manewrowej (w obu przypadkach wymagane co najmniej 5 m).

- c) **Treść uwagi:** rezygnację z budowy placu do zawracania;

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

- d) **Treść uwagi:** niewykraczanie poza linie rozgraniczające działki nr 1 (ul. Jasna Rola) w ramach planowego zagospodarowania przestrzeni, tj. zachowanie dotychczasowego kształtu i struktury właścicielskiej ul. Jasna Rola na odcinku przylegającym do działki nr 22/10. W powyższym zakresie wnoszę o adekwatną zmianę parametrów części tekstowej oraz graficznej MPZP.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Jasna Rola uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje m.in. część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Ponadto w projekcie planu teren 1KD-L (ul. Jasna Rola) jest poszerzony od strony zachodniej o części działek należących do Miasta Poznania i Skarbu Państwa, użytkowane na cele parkingowe.

§ 10

Uwagi wniesione przez osobę fizyczną.

1. **Treść uwagi:** Poszerzenie ul. Bolka na odcinku ul. Jasna Rola – al. Praw Kobiet i jej status.

- 1) **Treść uwagi:** Zbędność zamierzenia.

MPZP przewiduje poszerzenie odcinka drogi kosztem prawa własności mieszkańców nieruchomości przy ul. Jasna Rola 34 (deklarowana chęć wyłączenia południowej części tej nieruchomości wzdłuż ul. Bolka). Jest to działanie odnoszące się do potrzeb, których aktualnie nie ma, czyli działanie nieproporcjonalne.

Zgodnie z deklaracją MPU, ul. Bolka została w przeszłości zakwalifikowana jako publiczna droga gminna. MPU nie było w stanie powołać się na treść oraz datę uchwały nadającej jej taki status i kategorię. Nadanie drodze odpowiedniej kategorii (tu: gminnej) jest warunkiem koniecznym uzyskania statusu drogi publicznej. Następuje to w drodze uchwały właściwej rady gminy. Wobec tego, kierując się zasadą ograniczonego zaufania do deklaracji MPU podnoszę, że chęć nadania ul. Bolka statusu drogi publicznej i w konsekwencji jej poszerzenie. jest sprzeczne z oczekiwaną funkcją tej drogi.

Założenie co do przyszłego kształtu zachodniego odcinka ul. Bolka nie respektuje prawdziwej potrzeby, którą powinna ona zaspokajać. W momencie, w którym ul. Bolka stała się faktycznie drogą bez przejazdu (budowa al. Praw Kobiet), zapotrzebowanie na korzystanie z tej drogi wykazują wyłącznie mieszkańcy budynków przy ul. Jasnej Roli 34 oraz ul. Bolka 2 i tylko w zakresie dojazdu. Co ważne, funkcja dojazdowa do budynków przy ul. Jasnej Roli 34 oraz ul. Bolka 2 jest z powodzeniem realizowana przez drogę funkcjonującą w obecnym kształcie

(uwzględniającą prostopadłe miejsca postojowe). Nie ma konieczności zmiany tego stanu.

O ile zatem jedną z funkcji dróg publicznych jest zapewnienie możliwości jej użytkowania przez każdego, o tyle na zachodnim odcinku ul. Bolka zachodzi brak zapotrzebowania na spełnianie tej funkcji. Rozbudowa drogi w sytuacji, gdy aktualnie przestała ona łączyć dwie równoległe do siebie ulice (ul. Jasną Rolę oraz ul. Naramowicką) i stała się drogą bez przejazdu, jest pomysłem odpowiadającym na sztuczne potrzeby i jednocześnie nieuwzględniającym potrzeby realne (m. in. uspokojenie ruchu). Taki niepotrzebny wydatek rodzi dodatkowo ryzyko naruszenia dyscypliny finansów publicznych, szczególnie w kontekście ewentualnego odszkodowania za wyłączenie części działki 22/10 (po zmianie 22/11).

Powyższe argumenty są popierane w orzecznictwie:

1. „Aby władztwo planistyczne nie cechowało się dowolnością, nie przekraczało granic uznania planistycznego, czyli, aby nie doszło do nadużycia władztwa, organ musi respektować reguły składające się na istotę zasady proporcjonalności.

Jeżeli okazałoby się, że regulacja przyjęta w przepisach planu miejscowego nie jest niezbędna dla realizacji interesu publicznego, z którym jest powiązana, to nawet priorytet interesu publicznego nad interesem prywatnym nie uzasadniałby ograniczenia praw i wolności jednostek, ponieważ efekt w postaci ochrony interesu publicznego można byłoby uzyskać w inny sposób.”

Wyrok WSA w Poznaniu z 9.11.2016 r., IV SA/Po 785/ 16.

2. „Gmina dokonując ingerencji w sferę prywatnych interesów właścicieli powinna kierować się zasadą proporcjonalności, która wyraża zakaz nadmiernej w stosunku do chronionej wartości ingerencji w sferę praw i wolności jednostki. Brak wykazania w uzasadnieniu uchwały, iż ustalenie trasy planowanej drogi ma optymalny charakter, uzasadniać stanowisko o naruszeniu zasady proporcjonalności (art. 31 ust. 3 Konstytucji RP) i zasady równości (art. 32 Konstytucji RP) oraz przekroczeniu władztwa planistycznego (art. 3 ust. 1 i art. 6 ust. 1 u.p.z.p.).”

Wyrok WSA w Gorzowie Wielkopolskim z 4.11.2015 r., II SA/ Go 543/15.

Bez względu na faktyczny status prawny ul. Bolka pewne jest, że rzekomy status drogi gminnej nie został nadany tej części, która faktycznie leży w liniach rozgraniczających działki nr 22/10 (własność prywatna). Gdyby nawet okazało się, że jakaś część ul. Bolka posiada status drogi publicznej, to z pewnością nie względem własności

prywatnej. W zakresie tej części prywatnej ponawiam argumenty wskazane na wstępie niniejszego podpunktu.

Powyższe jednolicie potwierdza wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie z dnia 21 lutego 2012 r., II SA/Kr 1749/11):

„W myśl natomiast licznych orzeczeń sądów administracyjnych, które tutejszy sąd podziela, konieczną przesłanką do skutecznego podjęcia przez radę gminy uchwały o zaliczeniu drogi do kategorii dróg gminnych jest legitymowanie się przez gminę prawem własności do gruntów, po których droga taka przebiega oraz spełnianie przez nią określonych parametrów technicznych”.

Co ciekawe, nawet zaplanowanie drogi wewnętrznej wymaga określonych aktów staranności.

Za wyrokiem WSA w Poznaniu z 12.02.2013 r., II SA/Po 1029/12:

„Reasumując stwierdzić należy, iż ustalenie w planie przebiegu drogi wewnętrznej oznaczonej 6KDW w sposób naruszający prawo własności skarżącej i bez wykazania, iż jest to usprawiedliwione określonymi, istotnymi okolicznościami, stanowi o nadużyciu przez Radę Miasta Poznania władztwa planistycznego (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 7 stycznia 2010 r., sygn. IV SA/Wa 2075/08, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Poznaniu, z dnia 26 lutego 2010 r., sygn. II SA/Po 804/09, obydwa dostępne w Centralnej Bazie Orzeczeń Sądów Administracyjnych, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Białymstoku z dnia 28 lutego 2008 r., sygn. II SA/Bk 42/08, publ. Lex 483139).”

oraz:

„Zauważyć w tym miejscu należy, iż Rada Miasta Poznania planując przebieg ulicy 6KDW powinna w pierwszej kolejności wziąć pod uwagę istniejące uwarunkowania na tym terenie, a w szczególności fakt potrzeby ochrony prawa własności, a następnie ustalić optymalny przebieg i wymiary planowanej drogi wewnętrznej z miejscami parkingowymi z uwzględnieniem tej okoliczności, oraz innych wartości chronionych przez ustawę o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, a wskazanych w art. 1 ust. 1 i 2 u.p.z.p. Stanowczo podkreślić przy tym trzeba, że Sąd rozstrzygając niniejszą sprawę, w żaden sposób nie przesądza czy przyjęta w zaskarżonej uchwale lokalizacja i wymiary drogi wewnętrznej oznaczonej na rysunku planu 6KDW (w tym zapewnienie na jej obszarze publicznie dostępnych miejsc parkingowych) ma charakter optymalny, czy też charakteru takowego nie ma, a przesłanką zapadłego

rozstrzygnięcia, jest jedynie brak poczynienia przez organy gminy w toku procedury planistycznej jakichkolwiek ustaleń w tym zakresie, co z przyczyn oczywistych uniemożliwiło sądowi dokonanie kontroli ich prawidłowości.”

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50.

2) **Treść uwagi:** Konieczność uspokojenia ruchu.

Nie dość, że nie ma potrzeby, którą poszerzenie drogi miałoby zaspokajać, to obecnie ujawniły się nowe, niżej opisane potrzeby, które wymagają pozostawienia kształtu tej drogi wyłącznie w obecnych granicach działki pod tę drogę przeznaczoną (działka nr 21).

Poszerzenie drogi, a także nadanie jej statusu drogi publicznej (dostępnej dla każdego), wpłynie na zwiększenie intensywności ruchu oraz prędkość pojazdów. Taki efekt nie współgra z lokalizacją okolicznych obiektów rozrywkowo-rekreacyjnych, uczęszczanymi gremialnie przez dzieci i młodzież (m.in. boisko oraz plac zabaw). Intensywność ruchu zwiększy liczbę wypadków w tym rejonie, co wielu ludzi (przede wszystkim dzieci), przypłaci zdrowiem albo życiem.

Nadto zwiększenie intensywności ruchu wpłynie negatywnie na rezerwat Żurawiniec, słusznie (choć niekonsekwentnie) otaczanego opieką przez przedstawicieli m. Poznania.

W tym kontekście argument dotyczący szerokości ulicy jest nietrafiony, bowiem § 9 pkt 5 lit. c MPZP przewiduje odstępstwo od przyjętej szerokości dróg właśnie ze względu na potrzebę uspokojenia ruchu. W analizowanym rejonie taka potrzeba ewidentnie występuje.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50.

3) **Treść uwagi:** Istniejące zagospodarowanie.

Argument dotyczący uzyskania odpowiedniej szerokości drogi jest nietrafiony w świetle § 9 pkt 5 lit. b MPZP. Paragraf ten przewiduje odstępstwo od przyjętych szerokości jezdni w przypadku kolizji z istniejącymi elementami zagospodarowania. Za takie elementy zagospodarowania należy uznać miejsca parkingowe (w położeniu prostopadłym do jezdni) oraz część chodnika dla budynku przy ul. Jasna Rola 34, które z powodzeniem funkcjonują od kilku lat.

W istocie pozostawienie drogi w kształcie funkcjonującym obecnie rozwiąże co najmniej dwa przewidywane problemy. Po pierwsze, doprowadzi do uspokojenia ruchu. Po drugie, przyczyni się do utrzymania miejsc postojowych, których już teraz brakuje, a będzie ich coraz mniej w perspektywie realizacji inwestycji linii tramwajowej potocznie zwanej „Nowa Naramowicka”. Inwestycja ta bowiem przyczyni się to do pozostawiania przez mieszkańców pobliskich miejscowości i osiedli pojazdów w pobliżu nowej pętli tramwajowej w celu dalszego kontynuowania podróży tramwajem.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szerokości jezdni należy natomiast do zakresu projektu budowlanego. W zakresie stanowisk postojowych, zrealizowana rozbudowa ul. Bolka obejmowała stanowiska równoległe do jezdni, natomiast wzmiankowane w uwadze stanowiska prostopadłe do jezdni zostały wykonane samowolnie i nie spełniają wymagań

obowiązujących przepisów, zarówno w zakresie długości stanowiska, jak i zachowania szerokości jezdni manewrowej (w obu przypadkach wymagane co najmniej 5 m).

4) **Treść uwagi:** Status drogi publicznej.

a) **Treść uwagi:** Aktualny status ul. Bolka.

Projektodawca MPZP wiąże postulat rozbudowy ul. Bolka z rzekomym posiadaniem przez nią statusu drogi publicznej (chęć spełnienia wymogów właściwych drodze o takim statusie). Zgodnie z deklaracją MPU ul. Bolka została w przeszłości zakwalifikowana jako publiczna droga gminna. MPU nie było jednak w stanie powołać się na treść oraz szczegóły uchwały nadającej drodze taką kategorię.

Zgodnie z art. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. „Drogą publiczną jest droga zaliczona na podstawie niniejszej ustawy do jednej z kategorii dróg, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w tej ustawie lub innych przepisach szczególnych.”.

Zgodnie z przytoczonym przepisem nadanie drodze odpowiedniej kategorii (tu: gminnej) jest warunkiem koniecznym uzyskania statusu drogi publicznej. Nadanie kategorii następuje w drodze uchwały właściwego organu. Skoro brak takiej uchwały, to MPU nie może zakładać, że ul. Bolka obecnie posiada status drogi publicznej. Jak stwierdził Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 30 maja 2003 r. (sygn. akt: III CKN 1165/00, publ. LEX nr 109442): „Decydujące o tym, czy dana droga jest wewnętrzną czy publiczną - jest jej zaliczenie do jednej z kategorii dróg publicznych”.

Co więcej, nadanie statusu drogi publicznej, która według MPU od początku nie spełniała oczekiwań stawianych tego typu drogom, uprawdopodobnia twierdzenie o braku statusu drogi publicznej. Potwierdza to aktualne orzecznictwo, w tym wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z 13-11-2015 r., I OSK 459/14:

„Warunkiem takiego zaliczenia [*do jednej z kategorii dróg publicznych – przypis autora*] jest istnienie drogi w ujęciu art. 4 pkt 2 udp. By drogę zaliczyć do jednej z kategorii dróg publicznych określonych w art. 2 ust. 1 udp, droga ta musi najpierw spełniać ustawowe kryterium uznania jej za budowlę (M. Wolanin w: J. Jaworski, A. Prusaczek, A. Tułodziecki, M. Wolanin, Ustawa o gospodarce nieruchomościami. Komentarz, C.H. Beck 2013, s. 68, nb 13). Nie ulega wątpliwości, że nadanie kategorii drogi publicznej może dotyczyć tylko takiego obiektu budowlanego, który został już wybudowany – po uzyskaniu przez nią

prawnie określonych warunków techniczno-użytkowych, do której droga ma być zaliczona (art 1 i 5-7 w zw. z art. 4 pkt 2 udp; M. Wolanin, Komentarz, s. 51, 53, nb 17).”.

Podkreślić również trzeba, że ul. Bolka obecnie narusza linie rozgraniczające działkę przy ul. Jasna Rola 34 (nr 22/10). Zatem nawet przyjmując, że istnieje uchwała nadająca ul. Bolka status drogi publicznej, to z pewnością nie mogła ona objąć swym zakresem własności prywatnej (działka nr 22/10). Zgodnie bowiem z wyrokiem Naczelnego Sądu Administracyjnego z 14-07-20 20, I OSK 2846/19:

„Wobec tego uchwała, którą zalicza się do dróg gminnych drogę, która nie jest własnością gminy, narusza w sposób istotny art. 7 ust. 1 ustawy o drogach publicznych, z którego wynika, że tylko droga spełniająca warunki zaliczenia do dróg publicznych może być zaliczona do dróg gminnych.”.

Konkludując, neguję utrzymywanie w MPZM statusu drogi publicznej dla zachodniego odcinka ul. Bolka i podnoszę zasadność utrzymania (względnie nadania jej) statusu drogi wewnętrznej. Tym samym wskazuję, że brak statusu drogi publicznej nie stanowi argumentu dla poszerzenia ul. Bolka.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50.

b) **Treść uwagi:** Droga publiczna, jako inwestycja celu publicznego.

Podstawową przesłanką dla realizacji inwestycji w postaci drogi publicznej musi być niezbędność tej inwestycji. Innymi słowy musi istnieć faktyczne zapotrzebowanie na jej realizację. Jak można wywieść z art. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, droga publiczna przede wszystkim ma na celu zapewnienie użytkowania nieograniczonej liczbie podmiotów.

W tym kontekście ponawiam argumenty przedstawione w pkt. 1.1 – 1.3, które jednoznacznie przemawiają za brakiem potrzeby użytkowania odcinka ul. Bolka przez nieograniczoną liczbę osób, lecz jedynie przez mieszkańców przy ul. Jasna Rola 34 oraz ul. Bolka 2. Co więcej, funkcja ogólnej dostępności jest wręcz niepożądana przez wzgląd na chęć uspokojenia ruchu.

„Nie można jednak przyjmować automatycznie, że każda inwestycja związana z budową i utrzymaniem drogi służy celom publicznym – interesowi publicznemu. Istotą inwestycji celu publicznego jest jej nakierowanie na urzeczywistnienie interesu publicznego, istotnego dla zbiorowości, przynajmniej na poziomie lokalnym.” – Z. Niewiadomski, Planowanie i zagospodarowanie przestrzenne. Komentarz, Warszawa 2015, s. 397-398.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej.

c) **Treść uwagi:** Warunki techniczne.

Warunki techniczne, jakim powinna odpowiadać droga o statusie drogi publicznej – w tym jej szerokość – dotyczą dróg, które nie zostały wybudowane. Omawiany stan faktyczny dotyczy zaś drogi już wybudowanej i funkcjonującej. Stąd obowiązek poszerzenia drogi istniejącej nie jest prawnie egzekwowalny, bez względu na posiadany przez nią status i kategorię.

Wydaje się także, że zamierzenie projektodawcy nie współgra z wyjątkami określonymi w § 9 pkt. 5 MPZP, tj. z jednej strony projektodawca chce dostosować ten odcinek drogi pod wymogi dla drogi publicznej, z drugiej strony § 9 pkt 5 MPZP zwalnia go z tego obowiązku w określonych przypadkach (m. in. w odniesieniu do już: istniejących dróg niespełniających wymagań MPZP). Ta niekonsekwencja usprawiedliwia zarzut dyskryminacji mieszkańców ul. Jasna Rola 34, którzy nie mogą skorzystać z wyjątku określonego w § 9 pkt. 5 MPZP i przez to są skazani na utratę swojej własności – jednego z najważniejszych praw konstytucyjnych.

Należy również wskazać, że rysunek stanowiący załącznik do projektu MPZP przewiduje zlokalizowanie ul. Bolka na wysokości chodnika po jej północnej stronie (włącznie). Taka szerokość drogi jest nieproporcjonalna do potrzeb jej użytkowników nawet w sytuacji, gdyby droga ta miała mieć status drogi publicznej. Droga pod ulicę Bolka w obecnym kształcie była wystarczająca wtedy, kiedy była drogą przelotową i łączyła dwie znaczące ulice (ul. Jasna Rola i ul. Naramowicka). Teraz, kiedy utraciła swoją dotychczasową funkcję (stała się drogą bez przejazdu), nie ma potrzeby jej poszerzania w ogóle, a tym bardziej w granicach proponowanych w MPZP. Wręcz przeciwnie, należy zachować jej funkcjonalność z uwzględnieniem prostopadłych miejsc parkingowych i przez to uspokoić ruch.

Co istotne, nie wiadomo, dlaczego MPZP przewiduje taki kształt zachodniego odcinka ul. Bolka, który znacznie przekracza minimalne wymagania właściwego rozporządzenia. WSA we Wrocławiu w wyroku z 3.11.2020 r., II SA/Wr 128/20 stwierdza:

„Istotne przy tym jest, że ślepa droga, której zakończenie ma znaleźć się na działce skarżących, jak wynika z ustaleń planu ma zapewnić komunikację praktycznie dla niewielkiej liczby nieruchomości. Oprócz bowiem nieruchomości skarżących, która obecnie stanowi jedną działkę i ma dostęp do drogi publicznej 4 KDZ, zapewnia ona dojazd jeszcze do około 10 działek na których dopuszczona jest zabudowa jednorodzinna (co z pewnością nie wpłynie na generowanie znaczącego ruchu pojazdów z niej korzystających). Szczegółowego wykazania i rozważenia wymagało zatem, czy w tak zaistniałym stanie faktycznym niezbędne jest projektowanie przedmiotowej drogi (jaką jest także sporny plac do zawracania) w granicach przekraczających minimalne normy określone rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie, a w szczególności, czy jest to uzasadnione bezpieczeństwem przyszłych użytkowników tej drogi.”.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do

wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. W zakresie stanowisk postojowych, zrealizowana rozbudowa ul. Bolka obejmowała stanowiska równoległe do jezdni, natomiast wzmiankowane w uwadze stanowiska prostopadłe do jezdni zostały wykonane samowolnie i nie spełniają wymagań obowiązujących przepisów, zarówno w zakresie długości stanowiska, jak i zachowania szerokości jezdni manewrowej (w obu przypadkach wymagane co najmniej 5 m). Wielkość placu do zawracania wynika z projektu trasy tramwajowej na Naramowice – etap I.

5) **Treść uwagi:** Porównanie z innymi drogami.

Skoro projektodawca MPZP nie widzi potrzeby poszerzania działki pod ul. Jasna Rola, to dziwi dostrzeganie tej potrzeby względem działki pod ul. Bolka. W tym kontekście założenia MPZP są niekonsekwentne, bowiem działki pod budowę dróg Jasnej Roli oraz Bolka mają tą samą szerokość w ramach aktualnych linii rozgraniczających:

– załączona do uwagi grafika

Co więcej, niezrozumiale jest założenie, wedle którego zachodni odcinek ul. Bolka (względem al. Praw Kobiet) ma mieć większą szerokość jezdni (prawdopodobnie 6 m lub więcej – choć nie zostało to sprecyzowane), niż wschodni (5 m). Budzi to zdziwienie nie tylko ze względu na fakt, iż jest to ta sama działka, ale również dlatego, że odcinek wschodni jest prawie pięć (5) razy dłuższy i przez to intensywniej eksploatowany. Co więcej, poszerzenie odcinka zachodniego ma się odbyć po uzyskaniu statusu drogi bez przejazdu, czyli po utraceniu przez nią dotychczasowej, ważniejszej funkcji.

– załączona do uwagi grafika

Okoliczność, że w części południowej zachodniego odcinka ul. Bolka znajduje się chodnik nie stanowi argumentu dla powyższych niekonsekwencji, bowiem ul. Jasna Rola również jest tego chodnika w wielu miejscach pozbawiona, przy czym jest ona ulicą o głównym znaczeniu w rejonie i o wyższej kategorii.

– załączona do uwagi grafika

W wielu miejscach chodnik nie został uwzględniony nawet w liniach rozgraniczających działkę pod drogę (ul. Błażeja):

– załączona do uwagi grafika

Co więcej, ul. Bolka po wschodniej stronie ul. Naramowickiej, mając tę samą szerokość działki pod drogę (6 metrów), zadowala się chodnikiem po jednej stronie jezdni w liniach rozgraniczających działkę pod tę ulicę i jezdnią o szerokości 4 m.

– załączona do uwagi grafika

Uwzględniając powyższe należy wskazać, że chodnik południowy na zachodnim odcinku ul. Bolka może zostać: obniżony, usunięty albo dostosowany jako część ciągu pieszo-jezdnego. Wskazać bowiem trzeba, że zgodnie z projektowanym MPZP: droga publiczna może stanowić ciąg pieszo-jezdny o minimalnej szerokości 5 m (a obecnie działka pod zachodni odcinek ul. Bolka ma więcej, bo 6 m szerokości), oraz że chodnik powinien być zlokalizowany po jednej stronie drogi – zatem to zadanie spełnia aktualnie chodnik zlokalizowany na południowej stronie działki 22/10 (po zmianie 22/11) – chodnik północny. Takie rozwiązanie jest akceptowalne, co pokazują poniższe przykłady (ul. Błażeja):

– załączona do uwagi grafika

Okoliczność, że m. Poznań niewłaściwie zadysponowało działki pod ul. Bolka nie może stanowić uzasadnienia dla aktualnych kroków dających pretekst do wywłaszczenia części nieruchomości mieszkańców ul. Jasna Rola 34 i odebrania im miejsc parkingowych (obecnie równoległych do drogi) oraz części chodnika. Takie działanie stworzyłoby niebezpieczny precedens w postaci nowej, niezależnej podstawy wywłaszczenia, której powstanie warunkowane jest błędem zainteresowanego organu.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szczegółowej lokalizacji jezdni i chodnika należy natomiast do zakresu projektu budowlanego.

6) **Treść uwagi:** Nieprecyzyjność MPZP.

Projektodawcy MPZP nie określają docelowego kształtu drogi pod ul. Bolka, w tym jej elementów (m.in. uwzględnienie chodnika lub jego brak; brak parametrów układu komunikacyjnego). Tym samym niemożliwe jest podniesienie konkretnych uwag chociażby w zakresie zasadności, proporcjonalności oraz optymalności zakładanego

zamierzenia. Prawidłowe odniesienie się do postanowień MPZP jest zatem w istotnym zakresie niemożliwe. Zgodnie z wyrokiem WSA w Krakowie z dnia 11 lutego 2020 r., II SA/Kr 1480/19: „Plan miejscowy, jako akt normatywny musi zawierać ustalenia precyzyjne i jednoznaczne. Rozstrzygnięcia organów stosujących prawo powinny być przewidywalne dla podmiotów stosunków prawnych.”.

Powyższy postulat nabiera szczególnego znaczenia, gdy władztwo planistyczne zamierza ingerować we własność prywatną.

„Skład orzekający przychylił się do stanowiska, że gdy dochodzi do pozbawienia lub ograniczenia własności indywidualnej, wymóg ten należy rozumieć w taki sposób, aby przy przewidzianych w planie budowlanych modernizacji i poszerzeniu dróg jako elementu układu komunikacyjnego znane były konkretne granice rezerwy terenów pod przyszły układ komunikacyjny. Innymi słowy, parametry określone na podstawie § 4 pkt 9 lit. "a" rozporządzenia z dnia 26 sierpnia 2003 r. powinny umożliwić właścicielom działek bezpośrednio sąsiadujących z terenem układu komunikacyjnego odczytanie w jakich granicach ich prawo własności może zostać w przyszłości naruszone (odjęte na cel publiczny) z przeznaczeniem na realizację układu komunikacyjnego. Konkretność tych parametrów w istocie tworzy rodzaj bezpieczeństwa prawnego odnośnie zasięgu ewentualnej ingerencji w prawo własności (par. wyrok z dnia 7 lutego 2019 r. II SA/Bk 736/18 CBOSA)” - wyrok WSA we Wrocławiu w wyroku z 3.11.2020 r., II SA/Wr 128/ 20.

W tym kontekście, za nieskonkretyzowane należy uznać również m. in. sformułowanie użyte w części tekstowej MPZP: „istniejące elementy zagospodarowania”. Jest to o tyle istotne, że ten fragment tekstu ma wpływ na pojmowanie przyszłego kształtu jezdni na wschodnim odcinku ul. Bolka, bowiem na tym odcinku znajdują się m.in. prostopadłe miejsca parkingowe, których MPZP zdaje się nie uwzględniać (choć nie jest to jasne).

Nieprecyzyjność MPZP nie pozwala również na ocenę optymalności proponowanego rozwiązania.

Zgodnie z wyrokiem NSA z 3 września 2014 r., II OSK 1730/14 – dopuszczalna jest weryfikacja przez organ zasadności żądania w zakresie ewentualnego istnienia rozwiązania alternatywnego zapewniającego możliwość realizacji tego samego celu publicznego przy ograniczeniu stopnia ingerencji w prawo własności osób trzecich, a także ocena przez organ niezbędności realizacji celu inwestycji jako przesłanki ingerencji w prawo własności nieruchomości.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szczegółowej lokalizacji jezdni i chodnika należy natomiast do zakresu projektu budowlanego. W zakresie stanowisk postojowych, zrealizowana rozbudowa ul. Bolka obejmowała stanowiska równoległe do jezdni, natomiast wzmiankowane w uwadze stanowiska prostopadłe do jezdni zostały wykonane samowolnie i nie spełniają wymagań obowiązujących przepisów, zarówno w zakresie długości stanowiska, jak i zachowania szerokości jezdni manewrowej (w obu przypadkach wymagane co najmniej 5 m).

7) **Treść uwagi:** Droga wewnętrzna.

Nawet, gdyby okazało się, że ul. Bolka na odcinku zachodnim (względem al. Praw Kobiet) posiada status drogi publicznej, to należy ją przemianować na drogę wewnętrzną (poprzez odebranie kategorii drogi gminnej).

Zgodnie z art. 10 ust. 3 ustawy o drogach publicznych, pozbawienie drogi dotychczasowej kategorii jest możliwe w przypadku, gdy droga dotychczas publiczna zostaje „wyłączona z użytkowania”. Pojęcie to pojawia się wprawdzie w przepisie art. 10 ust. 3 ustawy o drogach publicznych, lecz nie zostało przez prawodawców zdefiniowane. W wyroku z dnia 26 października 2017 r., sygn. akt II SA/Ke 443/17, Wojewódzki Sąd Administracyjny w Kielcach wyraził pogląd, że „wyłączenie drogi z użytkowania” oznacza pozbawienie drogi jej dotychczasowej funkcji.

W niniejszej sprawie uczynienie z ul. Bolka drogi bez przejazdu pozbawia ją zasadniczej funkcji polegającej na umożliwianiu korzystania z niej z przez nieograniczony krąg osób i na łączeniu ul. Jasna Rola z ul. Naramowicką. Należy zauważyć, że wyłączenie tego odcinka z „użytkowania” może oznaczać znaczące ograniczenie w korzystaniu z drogi dla ruchu drogowego i dostępności dla nieograniczonego kręgu uczestników ruchu drogowego. Taki efekt jest pożądanym ze względu na chęć zmniejszenia intensywności ruchu oraz utrzymania istniejących elementów zagospodarowania (prostopadłych miejsc parkingowych), co szeroko omówiono w pkt. 1.1 – 1.3 powyżej. Oczywiście droga wewnętrzna będzie spełniać funkcje dojazdową dla mieszkańców ul. Jasna Rola 34 oraz ul. Bolka 2.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej.

2. **Treść uwagi:** Plac do zawracania.

1) **Treść uwagi:** Zbędność placu do zawracania.

Ustanowienie placu do zawracania na końcu zachodniego odcinka ul. Bolka jawi się jako zbędne w kontekście postulatu utrzymania (względnie przekwalifikowania) ul. Bolka jako drogi wewnętrznej. Co więcej, sugerowana przez MPZP konieczność budowy placu wynikająca z rzekomo publicznego statusu ul. Bolka, jeszcze mocniej wskazuje na potrzebę utrzymania wewnętrznego charakteru ulicy, a to celem uspokojenia ruchu.

Zbędność budowy placu wynika z:

1. uczynienia ul. Bolka drogą bez przejazdu i z tego względu służącą jedynie mieszkańcom przy ul. Jasna Rola 34 oraz ul. Bolka 2. W tym zakresie mieszkańcy nie będą mieli potrzeby zawracania, skoro będą kierować się docelowo na teren swojej posesji;
2. konieczności uspokojenia ruchu ze względu na sąsiadujące obiekty dla dzieci i młodzieży oraz ze względu na sąsiadujący rezerwat Żurawiniec.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

2) **Treść uwagi:** Nieprecyzyjność MPZP.

MPZP nie wskazuje w jakim kształcie miałyby funkcjonować plac do zawracania, a zatem niemożliwa jest ocena celowości i optymalności przyjętego rozwiązania. Nie wskazano również, czy plac ma uwzględniać zawracanie wyłącznie samochodów osobowych, czy także ciężarowych. Fakt, że właściwe rozporządzenie rozróżnia te dwie kategorie pojazdów, świadczy o tym, że możliwe jest uwzględnienie wyłącznie jednej z kategorii pojazdów, a nie zawsze obu.

W tym zakresie zakładam, że MPZP przewiduje jedynie zapewnienie zawracania wyłącznie samochodom osobowym (promień 6 m), a nie ciężarowym (promień 9 m lub kwadrat 12,5m x 12,5 m). Wynika to z oczywistego względu, że obecność pojazdów ciężarowych nie jest pożądana w analizowanym rejonie z uwagi na konieczność uspokojenia ruchu i przez to zapewnienia większego bezpieczeństwa.

W tym zakresie nie wiadomo, dlaczego MPZP nie założył poniższego ułożenia placu do zawracania (zastrzegając pierwszeństwo dla argumentu o zbędności takiego placu):

– załączona do uwagi grafika

Zamiast tego MPZP próbuje wykonanie (i przez to wyłączenie) placu do zawracania na następującym obszarze:

– załączona do uwagi grafika

Trudno uznać, że osoba mająca wpływ na kształt analizowanego MPZP podchodziła do wykonywania tego planu obiektywnie, z zachowaniem zasady poszanowania własności prywatnej oraz równości (wyłączenie wyłącznie działki 22/10 z kompletnym pominięciem działek po drugiej stronie rzeczonoego odcinka ul. Bolka, o czym mowa poniżej).

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

3) **Treść uwagi:** Optymalność rozwiązania.

Ze względu na brak precyzyjności MPZP prawidłowa ocena optymalności usytuowania placu do zawracania jest niemożliwa. Jednak już teraz można zarzucić, że usytuowanie tego placu wyłącznie z udziałem działki 22/10 i pominięciem działki 20/3 jest nadużyciem.

Powyższy argument popiera wyrok WSA we Wrocławiu z 3.11.2020 r.,11 SA/Wr 128/20:

„Z przedstawionej Sądowi dokumentacji planistycznej – w tym z uzasadnienia zaskarżonej uchwały – nie wynika jednak z jakich względów organ planistyczny uznał za konieczne przedłużenie ulicy dojazdowej 12 KDD i wykonanie zatoczki do zawracania w całości na działce skarżących a zatem wyłącznie kosztem ich nieruchomości. W tym względzie kluczowe jest, że organ nie przeprowadził analizy i nie dokonał oceny możliwości wprowadzenia rozwiązań wariantowych w zakresie lokalizacji placu do zawracania w sposób, który nie obciążałby wyłącznie nieruchomości skarżących. Rozwiązania takie nie wynikają z dokumentacji planistycznej. Także w uzasadnieniu uchwały ani w odpowiedzi na skargę nie odniesiono się do tej kwestii.”

I dalej, odnośnie powołania się przez gminę na rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. – w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie:

„[...] stwierdzić trzeba, że argumentacja organu nie wyjaśnia i nie usuwa zastrzeżeń co do niezbędności zaprojektowania tego placu w całości na działce skarżących. Nie uzasadnia także, że w świetle wskazanych przez organ regulacji rozporządzenia, istniała konieczność zajęcia na ten cel takiej powierzchni działki jaka wyznaczona została na rysunku planu oraz, że zamierzonego celu nie można było osiągnąć przy pomocy środków słabiej ingerujących w prawo własności skarżących a zatem mniej dla nich dotkliwych. [...] W tym kontekście istotne więc jest, że zarówno w tekście zaskarżonej uchwały jak też na załączniku graficznym brak jest wymiarów projektowanego na działce skarżących placu do zawracania. Już choćby z tego względu nie można stwierdzić, że omawiane rozwiązanie planistyczne uzasadnione jest przywołanym przepisem szczególnym.”.

Zgodnie z wyrokiem WSA w Poznaniu z 23.05.2019 r., IV SA/Po 1197/18, LEX nr 2679133.:

„Zdaniem skarżącego, są możliwe inne propozycje lokalizacji placu do zawracania, określanej przez niego zatoką. Proponuje on, aby usytuować go w większej części na sąsiedniej, niezabudowanej działce nr 2183, przy wykorzystaniu części działki nr 2182 i 2181. W ocenie Sądu organ powinien wziąć pod uwagę i ocenić alternatywną propozycję budowy zatoki na ulicy, którą w toku sprawy w aktach administracyjnych przedstawił skarżący i ewentualnie ją uwzględnić lub szczegółowo uzasadnić, dlaczego nie jest możliwe jej uwzględnienie.

Sąd stoi na stanowisku, że w przypadku wykorzystania przez organ planistyczny możliwości ograniczenia prawa własności podmiotów prywatnych, decyzja o takim ograniczeniu powinna być szczegółowo uzasadniona (w uzasadnieniu do uchwały lub w załączniku do uchwały), ponieważ w innym przypadku pozbawia się właścicieli poczucia bezpieczeństwa i sprawiedliwości.

Ograniczenie właścicieli w ich prawie własności, czego można spodziewać się po miejscowym planie zagospodarowania, uzasadnia tylko cel publiczny, ale także tylko wówczas, gdy innego rozwiązania, choć go szukano, nie można było znaleźć. Władztwo planistyczne gminy nie może polegać zatem na zupełnej swobodzie i dowolności w planowaniu co do przeznaczenia terenu, gdyż konieczne jest uwzględnienie w planowaniu i zagospodarowaniu prawa własności, z mocy art. 1 ust. 1 pkt 7 ustawy o planowaniu. Nieprzestrzeganie tego spowoduje, że uprawnienie gminy do ustalania przeznaczenia terenu i sposobu zagospodarowania, może zostać nadużyte, a ustalenia planu, które będą wynikiem tego nadużycia, mogą okazać się prawnie wadliwe (por. wyrok NSA z 9 lutego 2010 r., sygn. II OSK 1959/09).

Sąd podkreśla raz jeszcze, że sytuacja, w której postanowienia planistyczne tak daleko wkraczać będą w istotę uprawnień właścicielskich podmiotów prywatnych, jak ma to miejsce w rozpatrywanej sprawie, powinna być poprzedzona wnikliwym rozważeniem wszystkich argumentów przemawiających za preferowanym przez uchwałodawcę rozwiązaniem, przeanalizowanie rozwiązań wariantowych i szczegółowe uzasadnienie podjętych decyzji planistycznych.”

Dodatkowo z MPZP można wywnioskować, że plac do zawracania będzie w jego północno-zachodniej części bardzo blisko okien mieszkań w budynku przy ul. Jasna Rola 34 oraz będzie nakładał się z wyjazdem z garażu podziemnego z tego budynku. Taki układ tym bardziej przemawia za objęciem działki 20/3 (i – jeżeli to konieczne działki 20/2) pod budowę placu.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

3. **Treść uwagi:** Wywłaszczenie działki 22/10 pod parkingi publiczne na wysokości ul. Jasna Rola.

Z MPZP wynika – choć w sposób niejednoznaczny i nieprecyzyjny – że pas oznaczony kodem 3KDWpp ma stanowić w przyszłości pas wewnętrzny, ale stanowiący własność m. Poznania.

– załączona do uwagi grafika

W istocie ustanowienie pasa 3KDWpp doprowadzi do wywłaszczenia mieszkańców Jasnej Roli 34 w zakresie kolejnej (już czwartej z kolei) części działki przeznaczonej dotychczas pod prywatne miejsca postojowe. MPZP usankcjonuje publiczny charakter pasa 3KDWpp i przez to kosztem mieszkańców Jasnej Roli 34 będzie zadowalał potrzeby innych przypadkowych osób.

Co więcej, oprócz publicznego charakteru pasa 3 KDWpp nie jest wykluczone objęcie go płatną strefą parkowania, co od dłuższego czasu jest deklarowane przez m. Poznań.

Najbardziej krzywdzące jest to, że mieszkańcy Jasnej Roli 34 są sukcesywnie pozbawiani własności prywatnej przeznaczonej na parkingi (działka 22/10). Najpierw był to parking zewnętrzny (pod trasę tramwajową):

– załączona do uwagi grafika

teraz jest to plac do zawracania (o przesadnie dużej powierzchni):

– załączona do uwagi grafika

pas wzdłuż zachodniego odcinka ul. Bolka:

– załączona do uwagi grafika

oraz wzdłuż odcinka przy Jasnej Roli:

– załączona do uwagi grafika

W zamian za powyższe wyzucie mieszkańców Jasnej Roli 34 z miejsc parkingowych, m. Poznań nie oferuje miejsc zamiennych. 143 rodzin z jasnej Roli 34 zacznie borykać się z brakiem miejsc postojowych, którymi do tej pory bez problemu dysponowali. Ta sytuacja powinna zostać przedstawiona publicznie jako przykład albo skrajnej nieodpowiedzialności albo czyjejś złej woli.

Wobec powyższego, krytykowane rozwiązanie w oczywisty sposób nie może uzyskać poparcia okolicznych mieszkańców, w tym mieszkańców Jasnej Roli 34. Wystarczy wskazać, że do tej pory osoby niezamieszkujące przy Jasnej Roli 34 z powodzeniem parkowały po zachodniej części Jasnej Roli i to tam należałoby ustanowić KDWpp (pod warunkiem, że nie będzie wiązało się to z wywłaszczeniem kogokolwiek).

Projektodawca MPZP zapomniał o tym, że odebranie prywatnych miejsc postojowych dedykowanych dotychczas 143 rodzinom przy Jasnej Roli 34, spowoduje niewyobrażalne problemy natury logistycznej i estetycznej, włączając w to samowolę parkingową. 143

rodziny, które do tej pory miały gdzie pozostawić swoje pojazdy na noc, obecnie nie będą miały gdzie zaparkować, co wzbudzi ogólną frustrację i sprzeciw również okolicznych mieszkańców.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Teren 3KDWpp to teren dróg wewnętrznych - parkingu. Ustalenia projektu planu nie determinują własności ww. terenu ani zasad funkcjonowania parkingu.

4. **Treść uwagi:** Wnioski.

1) **Treść uwagi:** Wobec powyższych uwag, wnoszę o:

- a) **Treść uwagi:** zachowanie obecnego statusu działki pod ul. Bolka (nr 21) jako drogi wewnętrznej (względnie nadanie jej takiego statusu poprzez odebranie jej kategorii drogi gminnej);

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej.

- b) **Treść uwagi:** niewykraczanie poza linie rozgraniczające działki nr 21 w ramach planowego zagospodarowania przestrzeni, przebudowę na pieszo-jezdnię (ewentualnie obniżenie chodnika po południowej stronie drogi lub jego usunięcie. z jednoczesnym wykorzystaniem chodnika na północ od ul. Bolka);

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szczegółowej lokalizacji jezdni i chodnika należy natomiast do zakresu projektu budowlanego.

- c) **Treść uwagi:** rezygnację z budowy placu do zawracania;

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części

podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

- d) **Treść uwagi:** niewykraczanie poza linie rozgraniczające działki nr 1 (ul. Jasna Rola) w ramach planowego zagospodarowania przestrzeni, tj. zachowanie dotychczasowego kształtu i struktury właścicielskiej ul. Jasna Rola na odcinku przylegającym do działki nr 22/10.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Jasna Rola uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje m.in. część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Ponadto w projekcie planu teren 1KD-L (ul. Jasna Rola) jest poszerzony od strony zachodniej o części działek należących do Miasta Poznania i Skarbu Państwa, użytkowane na cele parkingowe.

- 2) **Treść uwagi:** ewentualnie, w razie ustalenia, że działka pod ul. Bolka (nr 21) ma status gminnej drogi publicznej i nieuwzględnienia wniosku z pkt. 1, wnoszę o:

- a) **Treść uwagi:** zachowanie obecnych linii rozgraniczających działkę pod ul. Bolka (nr 21);

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50.

- b) **Treść uwagi:** zachowanie obecnej funkcjonalności ul. Bolka, tj. z zaakceptowaniem prostopadłych miejsc parkingowych wzdłuż tej ulicy – ze względu na konieczność m.in. uspokojenia ruchu oraz zachowania istniejących elementów zagospodarowania na ul. Bolka. Z ewentualnym obniżeniem chodnika po południowej stronie drogi lub jego usunięcie. Z jednoczesnym wykorzystaniem chodnika na północ od ul. Bolka;

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark.

18, obr. 50. Kwestia szczegółowej lokalizacji jezdni i chodnika należy natomiast do zakresu projektu budowlanego. W zakresie stanowisk postojowych, zrealizowana rozbudowa ul. Bolka obejmowała stanowiska równoległe do jezdni, natomiast wzmiankowane w uwadze stanowiska prostopadłe do jezdni zostały wykonane samowolnie i nie spełniają wymagań obowiązujących przepisów, zarówno w zakresie długości stanowiska, jak i zachowania szerokości jezdni manewrowej (w obu przypadkach wymagane co najmniej 5 m).

c) **Treść uwagi:** rezygnację z budowy placu do zawracania;

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

d) **Treść uwagi:** niewykraczanie poza linie rozgraniczające działki nr 1 (ul. Jasna Rola) w ramach planowego zagospodarowania przestrzeni, tj. zachowanie dotychczasowego kształtu i struktury właścicielskiej ul. Jasna Rola na odcinku przylegającym do działki nr 22/10. W powyższym zakresie wnoszę o adekwatną zmianę parametrów części tekstowej oraz graficznej MPZP.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Jasna Rola uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje m.in. część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Ponadto w projekcie planu teren 1KD-L (ul. Jasna Rola) jest poszerzony od strony zachodniej o części działek należących do Miasta Poznania i Skarbu Państwa, użytkowane na cele parkingowe.

§ 11

Uwagi wniesione przez osobę fizyczną.

1. **Treść uwagi:** Poszerzenie ul. Bolka na odcinku ul. Jasna Rola – al. Praw Kobiet i jej status.

1) **Treść uwagi:** Zbędność zamierzenia.

MPZP przewiduje poszerzenie odcinka drogi kosztem prawa własności mieszkańców nieruchomości przy ul. Jasna Rola 34 (deklarowana chęć wywłaszczenia

południowej części tej nieruchomości wzdłuż ul. Bolka). Jest to działanie odnoszące się do potrzeb, których aktualnie nie ma, czyli działanie nieproporcjonalne.

Zgodnie z deklaracją MPU, ul. Bolka została w przeszłości zakwalifikowana jako publiczna droga gminna. MPU nie było w stanie powołać się na treść oraz datę uchwały nadającej jej taki status i kategorię. Nadanie drodze odpowiedniej kategorii (tu: gminnej) jest warunkiem koniecznym uzyskania statusu drogi publicznej. Następuje to w drodze uchwały właściwej rady gminy. Wobec tego, kierując się zasadą ograniczonego zaufania do deklaracji MPU podnoszę, że chęć nadania ul. Bolka statusu drogi publicznej i w konsekwencji jej poszerzenie. jest sprzeczne z oczekiwaną funkcją tej drogi.

Założenie co do przyszłego kształtu zachodniego odcinka ul. Bolka nie respektuje prawdziwej potrzeby, którą powinna ona zaspokajać. W momencie, w którym ul. Bolka stała się faktycznie drogą bez przejazdu (budowa al. Praw Kobiet), zapotrzebowanie na korzystanie z tej drogi wykazują wyłącznie mieszkańcy budynków przy ul. Jasnej Roli 34 oraz ul. Bolka 2 i tylko w zakresie dojazdu. Co ważne, funkcja dojazdowa do budynków przy ul. Jasnej Roli 34 oraz ul. Bolka 2 jest z powodzeniem realizowana przez drogę funkcjonującą w obecnym kształcie (uwzględniającą prostopadłe miejsca postojowe). Nie ma konieczności zmiany tego stanu.

O ile zatem jedną z funkcji dróg publicznych jest zapewnienie możliwości jej użytkowania przez każdego, o tyle na zachodnim odcinku ul. Bolka zachodzi brak zapotrzebowania na spełnianie tej funkcji. Rozbudowa drogi w sytuacji, gdy aktualnie przestała ona łączyć dwie równoległe do siebie ulice (ul. Jasną Rolę oraz ul. Naramowicką) i stała się drogą bez przejazdu, jest pomysłem odpowiadającym na sztuczne potrzeby i jednocześnie nieuwzględniającym potrzeby realne (m. in. uspokojenie ruchu). Taki niepotrzebny wydatek rodzi dodatkowo ryzyko naruszenia dyscypliny finansów publicznych, szczególnie w kontekście ewentualnego odszkodowania za wywłaszczenie części działki 22/10 (po zmianie 22/11).

Powyższe argumenty są popierane w orzecznictwie:

1. „Aby władztwo planistyczne nie cechowało się dowolnością, nie przekraczało granic uznania planistycznego, czyli, aby nie doszło do nadużycia władztwa, organ musi respektować reguły składające się na istotę zasady proporcjonalności.

Jeżeli okazałoby się, że regulacja przyjęta w przepisach planu miejscowego nie jest niezbędna dla realizacji interesu publicznego, z którym jest powiązana, to nawet

priorytet interesu publicznego nad interesem prywatnym nie uzasadniałby ograniczenia praw i wolności jednostek, ponieważ efekt w postaci ochrony interesu publicznego można byłoby uzyskać w inny sposób.”

Wyrok WSA w Poznaniu z 9.11.2016 r., IV SA/Po 785/16.

2. „Gmina dokonując ingerencji w sferę prywatnych interesów właścicieli powinna kierować się zasadą proporcjonalności, która wyraża zakaz nadmiernej w stosunku do chronionej wartości ingerencji w sferę praw i wolności jednostki. Brak wykazania w uzasadnieniu uchwały, iż ustalenie trasy planowanej drogi ma optymalny charakter, uzasadniać stanowisko o naruszeniu zasady proporcjonalności (art. 31 ust. 3 Konstytucji RP) i zasady równości (art. 32 Konstytucji RP) oraz przekroczeniu władztwa planistycznego (art. 3 ust. 1 i art. 6 ust. 1 u.p.z.p.).”

Wyrok WSA w Gorzowie Wielkopolskim z 4.11.2015 r., II SA/Go 543/15.

Bez względu na faktyczny status prawny ul. Bolka pewne jest, że rzekomy status drogi gminnej nie został nadany tej części, która faktycznie leży w liniach rozgraniczających działki nr 22/10 (własność prywatna). Gdyby nawet okazało się, że jakaś część ul. Bolka posiada status drogi publicznej, to z pewnością nie względem własności prywatnej. W zakresie tej części prywatnej ponawiam argumenty wskazane na wstępie niniejszego podpunktu.

Powyższe jednolicie potwierdza wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie z dnia 21 lutego 2012 r., II SA/Kr 1749/11):

„W myśl natomiast licznych orzeczeń sądów administracyjnych, które tutejszy sąd podziela, konieczną przesłanką do skutecznego podjęcia przez radę gminy uchwały o zaliczeniu drogi do kategorii dróg gminnych jest legitymowanie się przez gminę prawem własności do gruntów, po których droga taka przebiega oraz spełnianie przez nią określonych parametrów technicznych”.

Co ciekawe, nawet zaplanowanie drogi wewnętrznej wymaga określonych aktów staranności.

Za wyrokiem WSA w Poznaniu z 12.02.2013 r., II SA/Po 1029/12:

„Reasumując stwierdzić należy, iż ustalenie w planie przebiegu drogi wewnętrznej oznaczonej 6KDW w sposób naruszający prawo własności skarżącej i bez wykazania, iż jest to usprawiedliwione określonymi, istotnymi okolicznościami, stanowi o nadużyciu przez Radę Miasta Poznania władztwa planistycznego (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 7 stycznia 2010 r., sygn. IV SA/Wa 2075/08, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w

Poznaniu, z dnia 26 lutego 2010 r., sygn. II SA/Po 804/09, obydwie dostępne w Centralnej Bazie Orzeczeń Sądów Administracyjnych, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Białymstoku z dnia 28 lutego 2008 r., sygn. II SA/Bk 42/08, publ. Lex 483139).”

oraz:

„Zauważyć w tym miejscu należy, iż Rada Miasta Poznania planując przebieg ulicy 6KDW powinna w pierwszej kolejności wziąć pod uwagę istniejące uwarunkowania na tym terenie, a w szczególności fakt potrzeby ochrony prawa własności, a następnie ustalić optymalny przebieg i wymiary planowanej drogi wewnętrznej z miejscami parkingowymi z uwzględnieniem tej okoliczności, oraz innych wartości chronionych przez ustawę o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, a wskazanych w art. 1 ust. 1 i 2 u.p.z.p. Stanowczo podkreślić przy tym trzeba, że Sąd rozstrzygając niniejszą sprawę, w żaden sposób nie przesądza czy przyjęta w zaskarżonej uchwale lokalizacja i wymiary drogi wewnętrznej oznaczonej na rysunku planu 6KDW (w tym zapewnienie na jej obszarze publicznie dostępnych miejsc parkingowych) ma charakter optymalny, czy też charakteru takowego nie ma, a przesłanką zapadłego rozstrzygnięcia, jest jedynie brak poczynienia przez organy gminy w toku procedury planistycznej jakichkolwiek ustaleń w tym zakresie, co z przyczyn oczywistych uniemożliwiło sądowi dokonanie kontroli ich prawidłowości.”

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50.

2) **Treść uwagi:** Konieczność uspokojenia ruchu.

Nie dość, że nie ma potrzeby, którą poszerzenie drogi miałoby zaspokajać, to obecnie ujawniły się nowe, niżej opisane potrzeby, które wymagają pozostawienia kształtu tej

drogi wyłącznie w obecnych granicach działki pod tę drogę przeznaczoną (działka nr 21).

Poszerzenie drogi, a także nadanie jej statusu drogi publicznej (dostępnej dla każdego), wpłynie na zwiększenie intensywności ruchu oraz prędkość pojazdów. Taki efekt nie współgra z lokalizacją okolicznych obiektów rozrywkowo-rekreacyjnych, uczęszczanymi gremialnie przez dzieci i młodzież (m.in. boisko oraz plac zabaw). Intensywność ruchu zwiększy liczbę wypadków w tym rejonie, co wielu ludzi (przede wszystkim dzieci), przypłaci zdrowiem albo życiem.

Nadto zwiększenie intensywności ruchu wpłynie negatywnie na rezerwat Żurawiniec, słusznie (choć niekonsekwentnie) otaczanego opieką przez przedstawicieli m. Poznania.

W tym kontekście argument dotyczący szerokości ulicy jest nietrafiony, bowiem § 9 pkt 5 lit. c MPZP przewiduje odstępstwo od przyjętej szerokości dróg właśnie ze względu na potrzebę uspokojenia ruchu. W analizowanym rejonie taka potrzeba ewidentnie występuje.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywniej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50.

3) **Treść uwagi:** Istniejące zagospodarowanie.

Argument dotyczący uzyskania odpowiedniej szerokości drogi jest nietrafiony w świetle § 9 pkt 5 lit. b MPZP. Paragraf ten przewiduje odstępstwo od przyjętych szerokości jezdni w przypadku kolizji z istniejącymi elementami zagospodarowania. Za takie elementy zagospodarowania należy uznać miejsca parkingowe (w położeniu prostopadłym do jezdni) oraz część chodnika dla budynku przy ul. Jasna Rola 34, które z powodzeniem funkcjonują od kilku lat.

W istocie pozostawienie drogi w kształcie funkcjonującym obecnie rozwiąże co najmniej dwa przewidywane problemy. Po pierwsze, doprowadzi do uspokojenia ruchu. Po drugie, przyczyni się do utrzymania miejsc postojowych, których już teraz brakuje, a będzie ich coraz mniej w perspektywie realizacji inwestycji linii tramwajowej potocznie zwanej „Nowa Naramowicka”. Inwestycja ta bowiem przyczyni się to do pozostawiania przez mieszkańców pobliskich miejscowości i osiedli pojazdów w pobliżu nowej pętli tramwajowej w celu dalszego kontynuowania podróży tramwajem.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szerokości jezdni należy natomiast do zakresu projektu budowlanego. W zakresie stanowisk postojowych, zrealizowana rozbudowa ul. Bolka obejmowała stanowiska równoległe do jezdni, natomiast wzmiankowane w uwadze stanowiska prostopadłe do jezdni zostały wykonane samowolnie i nie spełniają wymagań obowiązujących przepisów, zarówno w zakresie długości stanowiska, jak i zachowania szerokości jezdni manewrowej (w obu przypadkach wymagane co najmniej 5 m).

4) **Treść uwagi:** Status drogi publicznej.

a) **Treść uwagi:** Aktualny status ul. Bolka.

Projektodawca MPZP wiąże postulat rozbudowy ul. Bolka z rzekomym posiadaniem przez nią statusu drogi publicznej (chęć spełnienia wymogów właściwych drodze o takim statusie). Zgodnie z deklaracją MPU ul. Bolka została w przeszłości zakwalifikowana jako publiczna droga gminna. MPU nie było jednak w stanie powołać się na treść oraz szczegóły uchwały nadającej drodze taką kategorię.

Zgodnie z art. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. „Drogą publiczną jest droga zaliczona na podstawie niniejszej ustawy do jednej z kategorii dróg, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w tej ustawie lub innych przepisach szczególnych.”.

Zgodnie z przytoczonym przepisem nadanie drodze odpowiedniej kategorii (tu: gminnej) jest warunkiem koniecznym uzyskania statusu drogi publicznej. Nadanie kategorii następuje w drodze uchwały właściwego organu. Skoro brak takiej

uchwały, to MPU nie może zakładać, że ul. Bolka obecnie posiada status drogi publicznej. Jak stwierdził Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 30 maja 2003 r. (sygn. akt: III CKN 1165/00, publ. LEX nr 109442): „Decydujące o tym, czy dana droga jest wewnętrzną czy publiczną - jest jej zaliczenie do jednej z kategorii dróg publicznych”.

Co więcej, nadanie statusu drogi publicznej, która według MPU od początku nie spełniała oczekiwań stawianych tego typu drogom, uprawdopodobnia twierdzenie o braku statusu drogi publicznej. Potwierdza to aktualne orzecznictwo, w tym wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z 13-11-2015 r., I OSK 459/14:

„Warunkiem takiego zaliczenia [*do jednej z kategorii dróg publicznych – przypis autora*] jest istnienie drogi w ujęciu art. 4 pkt 2 udp. By drogę zaliczyć do jednej z kategorii dróg publicznych określonych w art. 2 ust. 1 udp, droga ta musi najpierw spełniać ustawowe kryterium uznania jej za budowlę (M. Wolanin w: J. Jaworski, A. Prusaczek, A. Tułodziecki, M. Wolanin, Ustawa o gospodarce nieruchomościami. Komentarz, C.H. Beck 2013, s. 68, nb 13). Nie ulega wątpliwości, że nadanie kategorii drogi publicznej może dotyczyć tylko takiego obiektu budowlanego, który został już wybudowany – po uzyskaniu przez nią prawnie określonych warunków techniczno-użytkowych, do której droga ma być zaliczona (art 1 i 5-7 w zw. z art. 4 pkt 2 udp; M. Wolanin, Komentarz, s. 51, 53, nb 17).”.

Podkreślić również trzeba, że ul. Bolka obecnie narusza linie rozgraniczające działkę przy ul. Jasna Rola 34 (nr 22/10). Zatem nawet przyjmując, że istnieje uchwała nadająca ul. Bolka status drogi publicznej, to z pewnością nie mogła ona objąć swym zakresem własności prywatnej (działka nr 22/10). Zgodnie bowiem z wyrokiem Naczelnego Sądu Administracyjnego z 14-07-20 20, I OSK 2846/19:

„Wobec tego uchwała, którą zalicza się do dróg gminnych drogę, która nie jest własnością gminy, narusza w sposób istotny art. 7 ust. 1 ustawy o drogach publicznych, z którego wynika, że tylko droga spełniająca warunki zaliczenia do dróg publicznych może być zaliczona do dróg gminnych.”.

Konkludując, neguję utrzymywanie w MPZM statusu drogi publicznej dla zachodniego odcinka ul. Bolka i podnoszę zasadność utrzymania (względnie nadania jej) statusu drogi wewnętrznej. Tym samym wskazuję, że brak statusu drogi publicznej nie stanowi argumentu dla poszerzenia ul. Bolka.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50.

b) **Treść uwagi:** Droga publiczna, jako inwestycja celu publicznego.

Podstawową przesłanką dla realizacji inwestycji w postaci drogi publicznej musi być niezbędność tej inwestycji. Innymi słowy musi istnieć faktyczne zapotrzebowanie na jej realizację. Jak można wywieść z art. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, droga publiczna przede wszystkim ma na celu zapewnienie użytkowania nieograniczonej liczbie podmiotów.

W tym kontekście ponawiam argumenty przedstawione w pkt. 1.1 – 1.3, które jednoznacznie przemawiają za brakiem potrzeby użytkowania odcinka ul. Bolka przez nieograniczoną liczbę osób, lecz jedynie przez mieszkańców przy ul. Jasna Rola 34 oraz ul. Bolka 2. Co więcej, funkcja ogólnej dostępności jest wręcz niepożądana przez wzgląd na chęć uspokojenia ruchu.

„Nie można jednak przyjmować automatycznie, że każda inwestycja związana z budową i utrzymaniem drogi służy celom publicznym – interesowi publicznemu. Istotą inwestycji celu publicznego jest jej nakierowanie na urzeczywistnienie interesu publicznego, istotnego dla zbiorowości, przynajmniej na poziomie lokalnym.” – Z. Niewiadomski, Planowanie i zagospodarowanie przestrzenne. Komentarz, Warszawa 2015, s. 397-398.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej.

c) **Treść uwagi:** Warunki techniczne.

Warunki techniczne, jakim powinna odpowiadać droga o statusie drogi publicznej – w tym jej szerokość – dotyczą dróg, które nie zostały wybudowane. Omawiany stan faktyczny dotyczy zaś drogi już wybudowanej i funkcjonującej. Stąd obowiązek poszerzenia drogi istniejącej nie jest prawnie egzekwowalny, bez względu na posiadany przez nią status i kategorię.

Wydaje się także, że zamierzenie projektodawcy nie współgra z wyjątkami określonymi w § 9 pkt. 5 MPZP, tj. z jednej strony projektodawca chce dostosować ten odcinek drogi pod wymogi dla drogi publicznej, z drugiej strony § 9 pkt 5 MPZP zwalnia go z tego obowiązku w określonych przypadkach (m. in. w odniesieniu do już: istniejących dróg niespełniających wymagań MPZP). Ta niekonsekwencja usprawiedliwia zarzut dyskryminacji mieszkańców ul. Jasna Rola 34, którzy nie mogą skorzystać z wyjątku określonego w § 9 pkt. 5 MPZP i przez to są skazani na utratę swojej własności – jednego z najważniejszych praw konstytucyjnych.

Należy również wskazać, że rysunek stanowiący załącznik do projektu MPZP przewiduje zlokalizowanie ul. Bolka na wysokości chodnika po jej północnej stronie (włącznie). Taka szerokość drogi jest nieproporcjonalna do potrzeb jej użytkowników nawet w sytuacji, gdyby droga ta miała mieć status drogi publicznej. Droga pod ulicę Bolka w obecnym kształcie była wystarczająca wtedy, kiedy była drogą przelotową i łączyła dwie znaczące ulice (ul. Jasna Rola i ul. Naramowicka). Teraz, kiedy utraciła swoją dotychczasową funkcję (stała się drogą bez przejazdu), nie ma potrzeby jej poszerzania w ogóle, a tym bardziej w granicach proponowanych w MPZP. Wręcz przeciwnie, należy zachować jej funkcjonalność z uwzględnieniem prostopadłych miejsc parkingowych i przez to uspokoić ruch.

Co istotne, nie wiadomo, dlaczego MPZP przewiduje taki kształt zachodniego odcinka ul. Bolka, który znacznie przekracza minimalne wymagania właściwego rozporządzenia. WSA we Wrocławiu w wyroku z 3.11.2020 r., II SA/Wr 128/20 stwierdza:

„Istotne przy tym jest, że ślepa droga, której zakończenie ma znaleźć się na działce skarżących, jak wynika z ustaleń planu ma zapewnić komunikację praktycznie dla niewielkiej liczby nieruchomości. Oprócz bowiem nieruchomości skarżących, która obecnie stanowi jedną działkę i ma dostęp do drogi publicznej 4 KDZ,

zapewnia ona dojazd jeszcze do około 10 działek na których dopuszczona jest zabudowa jednorodzinna (co z pewnością nie wpłynie na generowanie znaczącego ruchu pojazdów z niej korzystających). Szczegółowego wykazania i rozważenia wymagało zatem, czy w tak zaistniałym stanie faktycznym niezbędne jest projektowanie przedmiotowej drogi (jaką jest także sporny plac do zawracania) w granicach przekraczających minimalne normy określone rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie, a w szczególności, czy jest to uzasadnione bezpieczeństwem przyszłych użytkowników tej drogi.”.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. W zakresie stanowisk postojowych, zrealizowana rozbudowa ul. Bolka obejmowała stanowiska równoległe do jezdni, natomiast wzmiankowane w uwadze stanowiska prostopadłe do jezdni zostały wykonane samowolnie i nie spełniają wymagań obowiązujących przepisów, zarówno w zakresie długości stanowiska, jak i zachowania szerokości jezdni manewrowej (w obu przypadkach wymagane co najmniej 5 m). Wielkość placu do zawracania wynika z projektu trasy tramwajowej na Naramowice – etap I.

5) **Treść uwagi:** Porównanie z innymi drogami.

Skoro projektodawca MPZP nie widzi potrzeby poszerzania działki pod ul. Jasna Rola, to dziwi dostrzeganie tej potrzeby względem działki pod ul. Bolka. W tym kontekście założenia MPZP są niekonsekwentne, bowiem działki pod budowę dróg Jasnej Roli oraz Bolka mają tą samą szerokość w ramach aktualnych linii rozgraniczających:

– załączona do uwagi grafika

Co więcej, niezrozumiale jest założenie, wedle którego zachodni odcinek ul. Bolka (względem al. Praw Kobiet) ma mieć większą szerokość jezdni (prawdopodobnie 6 m lub więcej – choć nie zostało to sprecyzowane), niż wschodni (5 m). Budzi to zdziwienie nie tylko ze względu na fakt, iż jest to ta sama działka, ale również dlatego, że odcinek wschodni jest prawie pięć (5) razy dłuższy i przez to intensywniej eksploatowany. Co więcej, poszerzenie odcinka zachodniego ma się odbyć po uzyskaniu statusu drogi bez przejazdu, czyli po utraceniu przez nią dotychczasowej, ważniejszej funkcji.

– załączona do uwagi grafika

Okoliczność, że w części południowej zachodniego odcinka ul. Bolka znajduje się chodnik nie stanowi argumentu dla powyższych niekonsekwencji, bowiem ul. Jasna Rola również jest tego chodnika w wielu miejscach pozbawiona, przy czym jest ona ulicą o głównym znaczeniu w rejonie i o wyższej kategorii.

– załączona do uwagi grafika

W wielu miejscach chodnik nie został uwzględniony nawet w liniach rozgraniczających działkę pod drogę (ul. Błażeja):

– załączona do uwagi grafika

Co więcej, ul. Bolka po wschodniej stronie ul. Naramowickiej, mając tę samą szerokość działki pod drogę (6 metrów), zadowala się chodnikiem po jednej stronie jezdni w liniach rozgraniczających działkę pod tę ulicę i jezdnią o szerokości 4 m.

– załączona do uwagi grafika

Uwzględniając powyższe należy wskazać, że chodnik południowy na zachodnim odcinku ul. Bolka może zostać: obniżony, usunięty albo dostosowany jako część ciągu pieszo-jezdnego. Wskazać bowiem trzeba, że zgodnie z projektowanym MPZP: droga publiczna może stanowić ciąg pieszo-jezdny o minimalnej szerokości 5 m (a obecnie działka pod zachodni odcinek ul. Bolka ma więcej, bo 6 m szerokości), oraz że chodnik powinien być zlokalizowany po jednej stronie drogi – zatem to zadanie spełnia aktualnie chodnik zlokalizowany na południowej stronie działki 22/10 (po zmianie 22/11) – chodnik północny. Takie rozwiązanie jest akceptowalne, co pokazują poniższe przykłady (ul. Błażeja):

– załączona do uwagi grafika

Okoliczność, że m. Poznań niewłaściwie zadysponowało działki pod ul. Bolka nie może stanowić uzasadnienia dla aktualnych kroków dających pretekst do wywłaszczenia części nieruchomości mieszkańców ul. Jasna Rola 34 i odebrania im

miejsc parkingowych (obecnie równoległych do drogi) oraz części chodnika. Takie działanie stworzyłoby niebezpieczny precedens w postaci nowej, niezależnej podstawy wywłaszczenia, której powstanie warunkowane jest błędem zainteresowanego organu.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szczegółowej lokalizacji jezdni i chodnika należy natomiast do zakresu projektu budowlanego.

6) **Treść uwagi:** Nieprecyzyjność MPZP.

Projektodawcy MPZP nie określają docelowego kształtu drogi pod ul. Bolka, w tym jej elementów (m.in. uwzględnienie chodnika lub jego brak; brak parametrów układu komunikacyjnego). Tym samym niemożliwe jest podniesienie konkretnych uwag chociażby w zakresie zasadności, proporcjonalności oraz optymalności zakładanego zamierzenia. Prawidłowe odniesienie się do postanowień MPZP jest zatem w istotnym zakresie niemożliwe. Zgodnie z wyrokiem WSA w Krakowie z dnia 11 lutego 2020 r., II SA/Kr 1480/19: „Plan miejscowy, jako akt normatywny musi zawierać ustalenia precyzyjne i jednoznaczne. Rozstrzygnięcia organów stosujących prawo powinny być przewidywalne dla podmiotów stosunków prawnych.”.

Powyższy postulat nabiera szczególnego znaczenia, gdy władztwo planistyczne zamierza ingerować we własność prywatną.

„Skład orzekający przychylił się do stanowiska, że gdy dochodzi do pozbawienia lub ograniczenia własności indywidualnej, wymóg ten należy rozumieć w taki sposób, aby przy przewidzianych w planie budowlanych modernizacji i poszerzeniu dróg jako elementu układu komunikacyjnego znane były konkretne granice rezerwy terenów pod przyszły układ komunikacyjny. Innymi słowy, parametry określone na podstawie § 4 pkt 9 lit. "a" rozporządzenia z dnia 26 sierpnia 2003 r. powinny umożliwić właścicielom działek bezpośrednio sąsiadujących z terenem układu komunikacyjnego odczytanie w jakich granicach ich prawo własności może zostać w przyszłości naruszone (odjęte na cel publiczny) z przeznaczeniem na realizację układu komunikacyjnego. Konkretność tych parametrów w istocie tworzy rodzaj bezpieczeństwa prawnego odnośnie zasięgu ewentualnej ingerencji w prawo własności

(par. wyrok z dnia 7 lutego 2019 r. II SA/Bk 736/18 CBOSA)” - wyrok WSA we Wrocławiu w wyroku z 3.11.2020 r., II SA/Wr 128/ 20.

W tym kontekście, za nieskonkretyzowane należy uznać również m. in. sformułowanie użyte w części tekstowej MPZP: „istniejące elementy zagospodarowania”. Jest to o tyle istotne, że ten fragment tekstu ma wpływ na pojmowanie przyszłego kształtu jezdni na wschodnim odcinku ul. Bolka, bowiem na tym odcinku znajdują się m.in. prostopadłe miejsca parkingowe, których MPZP zdaje się nie uwzględniać (choć nie jest to jasne).

Nieprecyzyjność MPZP nie pozwala również na ocenę optymalności proponowanego rozwiązania.

Zgodnie z wyrokiem NSA z 3 września 2014 r., II OSK 1730/14 – dopuszczalna jest weryfikacja przez organ zasadności żądania w zakresie ewentualnego istnienia rozwiązania alternatywnego zapewniającego możliwość realizacji tego samego celu publicznego przy ograniczeniu stopnia ingerencji w prawo własności osób trzecich, a także ocena przez organ niezbędności realizacji celu inwestycji jako przesłanki ingerencji w prawo własności nieruchomości.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szczegółowej lokalizacji jezdni i chodnika należy natomiast do zakresu projektu budowlanego. W zakresie stanowisk postojowych, zrealizowana rozbudowa ul. Bolka obejmowała stanowiska równoległe do jezdni, natomiast wzmiankowane w uwadze stanowiska prostopadłe do jezdni zostały wykonane samowolnie i nie spełniają wymagań obowiązujących przepisów, zarówno w zakresie długości stanowiska, jak i zachowania szerokości jezdni manewrowej (w obu przypadkach wymagane co najmniej 5 m).

7) **Treść uwagi:** Droga wewnętrzna.

Nawet, gdyby okazało się, że ul. Bolka na odcinku zachodnim (względem al. Praw Kobiet) posiada status drogi publicznej, to należy ją przemianować na drogę wewnętrzną (poprzez odebranie kategorii drogi gminnej).

Zgodnie z art. 10 ust. 3 ustawy o drogach publicznych, pozbawienie drogi dotychczasowej kategorii jest możliwe w przypadku, gdy droga dotychczas publiczna

zostaje „wyłączona z użytkowania”. Pojęcie to pojawia się wprawdzie w przepisie art. 10 ust. 3 ustawy o drogach publicznych, lecz nie zostało przez prawodawców zdefiniowane. W wyroku z dnia 26 października 2017 r., sygn. akt II SA/Ke 443/17, Wojewódzki Sąd Administracyjny w Kielcach wyraził pogląd, że „wyłączenie drogi z użytkowania” oznacza pozbawienie drogi jej dotychczasowej funkcji.

W niniejszej sprawie uczynienie z ul. Bolka drogi bez przejazdu pozbawia ją zasadniczej funkcji polegającej na umożliwianiu korzystania z niej z przez nieograniczony krąg osób i na łączeniu ul. Jasna Rola z ul. Naramowicką. Należy zauważyć, że wyłączenie tego odcinka z „użytkowania” może oznaczać znaczące ograniczenie w korzystaniu z drogi dla ruchu drogowego i dostępności dla nieograniczonego kręgu uczestników ruchu drogowego. Taki efekt jest pożądanym ze względu na chęć zmniejszenia intensywności ruchu oraz utrzymania istniejących elementów zagospodarowania (prostopadłych miejsc parkingowych), co szeroko omówiono w pkt. 1.1 – 1.3 powyżej. Oczywiście droga wewnętrzna będzie spełniać funkcje dojazdową dla mieszkańców ul. Jasna Rola 34 oraz ul. Bolka 2.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej.

2. **Treść uwagi:** Plac do zawracania.

1) **Treść uwagi:** Zbędność placu do zawracania.

Ustanowienie placu do zawracania na końcu zachodniego odcinka ul. Bolka jawi się jako zbędne w kontekście postulatu utrzymania (względnie przekwalifikowania) ul. Bolka jako drogi wewnętrznej. Co więcej, sugerowana przez MPZP konieczność budowy placu wynikająca z rzekomo publicznego statusu ul. Bolka, jeszcze mocniej wskazuje na potrzebę utrzymania wewnętrznego charakteru ulicy, a to celem uspokojenia ruchu.

Zbędność budowy placu wynika z:

1. uczynienia ul. Bolka drogą bez przejazdu i z tego względu służącą jedynie mieszkańcom przy ul. Jasna Rola 34 oraz ul. Bolka 2. W tym zakresie mieszkańcy nie

będą mieli potrzeby zawracania, skoro będą kierować się docelowo na teren swojej posesji;

2. konieczności uspokojenia ruchu ze względu na sąsiadujące obiekty dla dzieci i młodzieży oraz ze względu na sąsiadujący rezerwat Żurawiniec.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

2) **Treść uwagi:** Nieprecyzyjność MPZP.

MPZP nie wskazuje w jakim kształcie miałyby funkcjonować plac do zawracania, a zatem niemożliwa jest ocena celowości i optymalności przyjętego rozwiązania. Nie wskazano również, czy plac ma uwzględniać zawracanie wyłącznie samochodów osobowych, czy także ciężarowych. Fakt, że właściwe rozporządzenie rozróżnia te dwie kategorie pojazdów, świadczy o tym, że możliwe jest uwzględnienie wyłącznie jednej z kategorii pojazdów, a nie zawsze obu.

W tym zakresie zakładam, że MPZP przewiduje jedynie zapewnienie zawracania wyłącznie samochodom osobowym (promień 6 m), a nie ciężarowym (promień 9 m lub kwadrat 12,5m x 12,5 m). Wynika to z oczywistego względu, że obecność pojazdów ciężarowych nie jest pożądana w analizowanym rejonie z uwagi na konieczność uspokojenia ruchu i przez to zapewnienia większego bezpieczeństwa.

W tym zakresie nie wiadomo, dlaczego MPZP nie założył poniższego ułożenia placu do zawracania (zastrzegając pierwszeństwo dla argumentu o zbędności takiego placu):

– załączona do uwagi grafika

Zamiast tego MPZP próbuje wykonanie (i przez to wyłączenie) placu do zawracania na następującym obszarze:

– załączona do uwagi grafika

Trudno uznać, że osoba mająca wpływ na kształt analizowanego MPZP podchodziła do wykonywania tego planu obiektywnie, z zachowaniem zasady poszanowania własności prywatnej oraz równości (wywłaszczenie wyłącznie działki 22/10 z kompletnym pominięciem działek po drugiej stronie rzeczoności odcinka ul. Bolka, o czym mowa poniżej).

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

3) **Treść uwagi:** Optymalność rozwiązania.

Ze względu na brak precyzyjności MPZP prawidłowa ocena optymalności usytuowania placu do zawracania jest niemożliwa. Jednak już teraz można zarzucić, że usytuowanie tego placu wyłącznie z udziałem działki 22/10 i pominięciem działki 20/3 jest nadużyciem.

Powyższy argument popiera wyrok WSA we Wrocławiu z 3.11.2020 r., 11 SA/Wr 128/20:

„Z przedstawionej Sądowi dokumentacji planistycznej – w tym z uzasadnienia zaskarżonej uchwały – nie wynika jednak z jakich względów organ planistyczny uznał za konieczne przedłużenie ulicy dojazdowej 12 KDD i wykonanie zatoczki do zawracania w całości na działce skarżących a zatem wyłącznie kosztem ich nieruchomości. W tym względzie kluczowe jest, że organ nie przeprowadził analizy i nie dokonał oceny możliwości wprowadzenia rozwiązań wariantowych w zakresie lokalizacji placu do zawracania w sposób, który nie obciążałby wyłącznie nieruchomości skarżących. Rozwiązania takie nie wynikają z dokumentacji planistycznej. Także w uzasadnieniu uchwały ani w odpowiedzi na skargę nie odniesiono się do tej kwestii.”

I dalej, odnośnie powołania się przez gminę na rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. – w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie:

„[...] stwierdzić trzeba, że argumentacja organu nie wyjaśnia i nie usuwa zastrzeżeń co do niezbędności zaprojektowania tego placu w całości na działce skarżących. Nie uzasadnia także, że w świetle wskazanych przez organ regulacji rozporządzenia, istniała konieczność zajęcia na ten cel takiej powierzchni działki jaka wyznaczona

została na rysunku planu oraz, że zamierzonego celu nie można było osiągnąć przy pomocy środków słabiej ingerujących w prawo własności skarżących a zatem mniej dla nich dotkliwych. [...] W tym kontekście istotne więc jest, że zarówno w tekście zaskarżonej uchwały jak też na załączniku graficznym brak jest wymiarów projektowanego na działce skarżących placu do zawracania. Już choćby z tego względu nie można stwierdzić, że omawiane rozwiązanie planistyczne uzasadnione jest przywołanym przepisem szczególnym.”.

Zgodnie z wyrokiem WSA w Poznaniu z 23.05.2019 r., IV SA/Po 1197/18, LEX nr 2679133.:

„Zdaniem skarżącego, są możliwe inne propozycje lokalizacji placu do zawracania, określanej przez niego zatoką. Proponuje on, aby usytuować go w większej części na sąsiedniej, niezabudowanej działce nr 2183, przy wykorzystaniu części działki nr 2182 i 2181. W ocenie Sądu organ powinien wziąć pod uwagę i ocenie alternatywną propozycję budowy zatoki na ulicy, którą w toku sprawy w aktach administracyjnych przedstawił skarżący i ewentualnie ją uwzględnić lub szczegółowo uzasadnić, dlaczego nie jest możliwe jej uwzględnienie.

Sąd stoi na stanowisku, że w przypadku wykorzystania przez organ planistyczny możliwości ograniczenia prawa własności podmiotów prywatnych, decyzja o takim ograniczeniu powinna być szczegółowo uzasadniona (w uzasadnieniu do uchwały lub w załączniku do uchwały), ponieważ w innym przypadku pozbawia się właścicieli poczucia bezpieczeństwa i sprawiedliwości.

Ograniczenie właścicieli w ich prawie własności, czego można spodziewać się po miejscowym planie zagospodarowania, uzasadnia tylko cel publiczny, ale także tylko wówczas, gdy innego rozwiązania, choć go szukano, nie można było znaleźć. Władztwo planistyczne gminy nie może polegać zatem na zupełnej swobodzie i dowolności w planowaniu co do przeznaczenia terenu, gdyż konieczne jest uwzględnienie w planowaniu i zagospodarowaniu prawa własności, z mocy art. 1 ust. 1 pkt 7 ustawy o planowaniu. Nieprzestrzeganie tego spowoduje, że uprawnienie gminy do ustalania przeznaczenia terenu i sposobu zagospodarowania, może zostać nadużyte, a ustalenia planu, które będą wynikiem tego nadużycia, mogą okazać się prawnie wadliwe (por. wyrok NSA z 9 lutego 2010 r., sygn. II OSK 1959/09).

Sąd podkreśla raz jeszcze, że sytuacja, w której postanowienia planistyczne tak daleko wkraczać będą w istotę uprawnień właścicielskich podmiotów prywatnych, jak ma to miejsce w rozpatrywanej sprawie, powinna być poprzedzona wnikliwym rozważeniem

wszystkich argumentów przemawiających za preferowanym przez uchwałodawcę rozwiązaniem, przeanalizowanie rozwiązań wariantowych i szczegółowe uzasadnienie podjętych decyzji planistycznych.”

Dodatkowo z MPZP można wywnioskować, że plac do zawracania będzie w jego północno-zachodniej części bardzo blisko okien mieszkań w budynku przy ul. Jasna Rola 34 oraz będzie nakładał się z wyjazdem z garażu podziemnego z tego budynku. Taki układ tym bardziej przemawia za objęciem działki 20/3 (i – jeżeli to konieczne działki 20/2) pod budowę placu.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

3. **Treść uwagi:** Wywłaszczenie działki 22/10 pod parkingi publiczne na wysokości ul. Jasna Rola.

Z MPZP wynika – choć w sposób niejednoznaczny i nieprecyzyjny – że pas oznaczony kodem 3KDWpp ma stanowić w przyszłości pas wewnętrzny, ale stanowiący własność m. Poznania.

– załączona do uwagi grafika

W istocie ustanowienie pasa 3KDWpp doprowadzi do wywłaszczenia mieszkańców Jasnej Roli 34 w zakresie kolejnej (już czwartej z kolei) części działki przeznaczonej dotychczas pod prywatne miejsca postojowe. MPZP usankcjonuje publiczny charakter pasa 3KDWpp i przez to kosztem mieszkańców Jasnej Roli 34 będzie zadowalał potrzeby innych przypadkowych osób.

Co więcej, oprócz publicznego charakteru pasa 3 KDWpp nie jest wykluczone objęcie go płatną strefą parkowania, co od dłuższego czasu jest deklarowane przez m. Poznań.

Najbardziej krzywdzące jest to, że mieszkańcy Jasnej Roli 34 są sukcesywnie pozbawiani własności prywatnej przeznaczonej na parkingi (działka 22/10). Najpierw był to parking zewnętrzny (pod trasę tramwajową):

– załączona do uwagi grafika

teraz jest to plac do zawracania (o przesadnie dużej powierzchni):

– załączona do uwagi grafika

pas wzdłuż zachodniego odcinka ul. Bolka:

– załączona do uwagi grafika

oraz wzdłuż odcinka przy Jasnej Roli:

– załączona do uwagi grafika

W zamian za powyższe wyzucie mieszkańców Jasnej Roli 34 z miejsc parkingowych, m. Poznań nie oferuje miejsc zamiennych. 143 rodzin z Jasnej Roli 34 zacznie borykać się z brakiem miejsc postojowych, którymi do tej pory bez problemu dysponowali. Ta sytuacja powinna zostać przedstawiona publicznie jako przykład albo skrajnej nieodpowiedzialności albo czyjejś złej woli.

Wobec powyższego, krytykowane rozwiązanie w oczywisty sposób nie może uzyskać poparcia okolicznych mieszkańców, w tym mieszkańców Jasnej Roli 34. Wystarczy wskazać, że do tej pory osoby niezamieszkujące przy Jasnej Roli 34 z powodzeniem parkowały po zachodniej części Jasnej Roli i to tam należałoby ustanowić KDWpp (pod warunkiem, że nie będzie wiązało się to z wywłaszczeniem kogokolwiek).

Projektodawca MPZP zapomniał o tym, że odebranie prywatnych miejsc postojowych dedykowanych dotychczas 143 rodzinom przy Jasnej Roli 34, spowoduje niewyobrażalne problemy natury logistycznej i estetycznej, włączając w to samowolę parkingową. 143 rodziny, które do tej pory miały gdzie pozostawić swoje pojazdy na noc, obecnie nie będą miały gdzie zaparkować, co wzbudzi ogólną frustrację i sprzeciw również okolicznych mieszkańców.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Teren 3KDWpp to teren dróg wewnętrznych - parkingu. Ustalenia projektu planu nie determinują własności ww. terenu ani zasad funkcjonowania parkingu.

4. **Treść uwagi:** Wnioski.

1) **Treść uwagi:** Wobec powyższych uwag, wnoszę o:

- a) **Treść uwagi:** zachowanie obecnego statusu działki pod ul. Bolka (nr 21) jako drogi wewnętrznej (względnie nadanie jej takiego statusu poprzez odebranie jej kategorii drogi gminnej);

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej.

- b) **Treść uwagi:** niewykraczanie poza linie rozgraniczające działki nr 21 w ramach planowego zagospodarowania przestrzeni, przebudowę na pieszo-jezdnię (ewentualnie obniżenie chodnika po południowej stronie drogi lub jego usunięcie. z jednoczesnym wykorzystaniem chodnika na północ od ul. Bolka);

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szczegółowej lokalizacji jezdni i chodnika należy natomiast do zakresu projektu budowlanego.

- c) **Treść uwagi:** rezygnację z budowy placu do zawracania;

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

- d) **Treść uwagi:** niewykraczanie poza linie rozgraniczające działki nr 1 (ul. Jasna Rola) w ramach planowego zagospodarowania przestrzeni, tj. zachowanie dotychczasowego kształtu i struktury właścicielskiej ul. Jasna Rola na odcinku przylegającym do działki nr 22/10.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Jasna Rola uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje m.in. część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Ponadto w projekcie planu teren 1KD-L (ul. Jasna Rola) jest poszerzony od strony zachodniej o części działek należących do Miasta Poznania i Skarbu Państwa, użytkowane na cele parkingowe.

- 2) **Treść uwagi:** ewentualnie, w razie ustalenia, że działka pod ul. Bolka (nr 21) ma status gminnej drogi publicznej i nieuwzględnienia wniosku z pkt. 1, wnosząc o:

- a) **Treść uwagi:** zachowanie obecnych linii rozgraniczających działkę pod ul. Bolka (nr 21);

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50.

- b) **Treść uwagi:** zachowanie obecnej funkcjonalności ul. Bolka. tj. z zaakceptowaniem prostopadłych miejsc parkingowych wzdłuż tej ulicy – ze względu na konieczność m.in. uspokojenia ruchu oraz zachowania istniejących elementów zagospodarowania na ul. Bolka. Z ewentualnym obniżeniem chodnika po południowej stronie drogi lub jego usunięcie. Z jednoczesnym wykorzystaniem chodnika na północ od ul. Bolka;

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szczegółowej lokalizacji jezdni i chodnika należy natomiast do zakresu projektu budowlanego. W zakresie stanowisk postojowych, zrealizowana rozbudowa ul. Bolka obejmowała stanowiska równoległe do jezdni, natomiast wzmiankowane w uwadze stanowiska prostopadłe do jezdni zostały wykonane samowolnie i nie spełniają wymagań obowiązujących przepisów, zarówno w zakresie długości stanowiska, jak i zachowania szerokości jezdni manewrowej (w obu przypadkach wymagane co najmniej 5 m).

- c) **Treść uwagi:** rezygnację z budowy placu do zawracania;

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

- d) **Treść uwagi:** niewykraczanie poza linie rozgraniczające działki nr 1 (ul. Jasna Rola) w ramach planowego zagospodarowania przestrzeni, tj. zachowanie dotychczasowego kształtu i struktury właścicielskiej ul. Jasna Rola na odcinku przylegającym do działki nr 22/10. W powyższym zakresie wnoszę o adekwatną zmianę parametrów części tekstowej oraz graficznej MPZP.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Jasna Rola uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje m.in. część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Ponadto w projekcie planu teren 1KD-L (ul. Jasna Rola) jest poszerzony od strony zachodniej o części działek należących do Miasta Poznania i Skarbu Państwa, użytkowane na cele parkingowe.

§ 12

Uwagi wniesione przez osobę fizyczną.

1. **Treść uwagi:** Poszerzenie ul. Bolka na odcinku ul. Jasna Rola – al. Praw Kobiet i jej status.

- 1) **Treść uwagi:** Zbędność zamierzenia.

MPZP przewiduje poszerzenie odcinka drogi kosztem prawa własności mieszkańców nieruchomości przy ul. Jasna Rola 34 (deklarowana chęć wyłączenia południowej części tej nieruchomości wzdłuż ul. Bolka). Jest to działanie odnoszące się do potrzeb, których aktualnie nie ma, czyli działanie nieproporcjonalne.

Zgodnie z deklaracją MPU, ul. Bolka została w przeszłości zakwalifikowana jako publiczna droga gminna. MPU nie było w stanie powołać się na treść oraz datę uchwały nadającej jej taki status i kategorię. Nadanie drodze odpowiedniej kategorii (tu: gminnej) jest warunkiem koniecznym uzyskania statusu drogi publicznej. Następuje to w drodze uchwały właściwej rady gminy. Wobec tego, kierując się zasadą ograniczonego zaufania do deklaracji MPU podnoszę, że chęć nadania ul. Bolka statusu drogi publicznej i w konsekwencji jej poszerzenie. jest sprzeczne z oczekiwaną funkcją tej drogi.

Założenie co do przyszłego kształtu zachodniego odcinka ul. Bolka nie respektuje prawdziwej potrzeby, którą powinna ona zaspokajać. W momencie, w którym ul. Bolka stała się faktycznie drogą bez przejazdu (budowa al. Praw Kobiet), zapotrzebowanie na korzystanie z tej drogi wykazują wyłącznie mieszkańcy budynków przy ul. Jasnej Roli 34 oraz ul. Bolka 2 i tylko w zakresie dojazdu. Co ważne, funkcja dojazdowa do budynków przy ul. Jasnej Roli 34 oraz ul. Bolka 2 jest z powodzeniem realizowana przez drogę funkcjonującą w obecnym kształcie

(uwzględniającą prostopadłe miejsca postojowe). Nie ma konieczności zmiany tego stanu.

O ile zatem jedną z funkcji dróg publicznych jest zapewnienie możliwości jej użytkowania przez każdego, o tyle na zachodnim odcinku ul. Bolka zachodzi brak zapotrzebowania na spełnianie tej funkcji. Rozbudowa drogi w sytuacji, gdy aktualnie przestała ona łączyć dwie równoległe do siebie ulice (ul. Jasną Rolę oraz ul. Naramowicką) i stała się drogą bez przejazdu, jest pomysłem odpowiadającym na sztuczne potrzeby i jednocześnie nieuwzględniającym potrzeby realne (m. in. uspokojenie ruchu). Taki niepotrzebny wydatek rodzi dodatkowo ryzyko naruszenia dyscypliny finansów publicznych, szczególnie w kontekście ewentualnego odszkodowania za wyłączenie części działki 22/10 (po zmianie 22/11).

Powyższe argumenty są popierane w orzecznictwie:

1. „Aby władztwo planistyczne nie cechowało się dowolnością, nie przekraczało granic uznania planistycznego, czyli, aby nie doszło do nadużycia władztwa, organ musi respektować reguły składające się na istotę zasady proporcjonalności.

Jeżeli okazałoby się, że regulacja przyjęta w przepisach planu miejscowego nie jest niezbędna dla realizacji interesu publicznego, z którym jest powiązana, to nawet priorytet interesu publicznego nad interesem prywatnym nie uzasadniałby ograniczenia praw i wolności jednostek, ponieważ efekt w postaci ochrony interesu publicznego można byłoby uzyskać w inny sposób.”

Wyrok WSA w Poznaniu z 9.11.2016 r., IV SA/Po 785/ 16.

2. „Gmina dokonując ingerencji w sferę prywatnych interesów właścicieli powinna kierować się zasadą proporcjonalności, która wyraża zakaz nadmiernej w stosunku do chronionej wartości ingerencji w sferę praw i wolności jednostki. Brak wykazania w uzasadnieniu uchwały, iż ustalenie trasy planowanej drogi ma optymalny charakter, uzasadniać stanowisko o naruszeniu zasady proporcjonalności (art. 31 ust. 3 Konstytucji RP) i zasady równości (art. 32 Konstytucji RP) oraz przekroczeniu władztwa planistycznego (art. 3 ust. 1 i art. 6 ust. 1 u.p.z.p.).”

Wyrok WSA w Gorzowie Wielkopolskim z 4.11.2015 r., II SA/ Go 543/15.

Bez względu na faktyczny status prawny ul. Bolka pewne jest, że rzekomy status drogi gminnej nie został nadany tej części, która faktycznie leży w liniach rozgraniczających działki nr 22/10 (własność prywatna). Gdyby nawet okazało się, że jakaś część ul. Bolka posiada status drogi publicznej, to z pewnością nie względem własności

prywatnej. W zakresie tej części prywatnej ponawiam argumenty wskazane na wstępie niniejszego podpunktu.

Powyższe jednolicie potwierdza wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie z dnia 21 lutego 2012 r., II SA/Kr 1749/11):

„W myśl natomiast licznych orzeczeń sądów administracyjnych, które tutejszy sąd podziela, konieczną przesłanką do skutecznego podjęcia przez radę gminy uchwały o zaliczeniu drogi do kategorii dróg gminnych jest legitymowanie się przez gminę prawem własności do gruntów, po których droga taka przebiega oraz spełnianie przez nią określonych parametrów technicznych”.

Co ciekawe, nawet zaplanowanie drogi wewnętrznej wymaga określonych aktów staranności.

Za wyrokiem WSA w Poznaniu z 12.02.2013 r., II SA/Po 1029/12:

„Reasumując stwierdzić należy, iż ustalenie w planie przebiegu drogi wewnętrznej oznaczonej 6KDW w sposób naruszający prawo własności skarżącej i bez wykazania, iż jest to usprawiedliwione określonymi, istotnymi okolicznościami, stanowi o nadużyciu przez Radę Miasta Poznania władztwa planistycznego (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 7 stycznia 2010 r., sygn. IV SA/Wa 2075/08, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Poznaniu, z dnia 26 lutego 2010 r., sygn. II SA/Po 804/09, obydwa dostępne w Centralnej Bazie Orzeczeń Sądów Administracyjnych, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Białymstoku z dnia 28 lutego 2008 r., sygn. II SA/Bk 42/08, publ. Lex 483139).”

oraz:

„Zauważyć w tym miejscu należy, iż Rada Miasta Poznania planując przebieg ulicy 6KDW powinna w pierwszej kolejności wziąć pod uwagę istniejące uwarunkowania na tym terenie, a w szczególności fakt potrzeby ochrony prawa własności, a następnie ustalić optymalny przebieg i wymiary planowanej drogi wewnętrznej z miejscami parkingowymi z uwzględnieniem tej okoliczności, oraz innych wartości chronionych przez ustawę o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, a wskazanych w art. 1 ust. 1 i 2 u.p.z.p. Stanowczo podkreślić przy tym trzeba, że Sąd rozstrzygając niniejszą sprawę, w żaden sposób nie przesądza czy przyjęta w zaskarżonej uchwale lokalizacja i wymiary drogi wewnętrznej oznaczonej na rysunku planu 6KDW (w tym zapewnienie na jej obszarze publicznie dostępnych miejsc parkingowych) ma charakter optymalny, czy też charakteru takowego nie ma, a przesłanką zapadłego

rozstrzygnięcia, jest jedynie brak poczynienia przez organy gminy w toku procedury planistycznej jakichkolwiek ustaleń w tym zakresie, co z przyczyn oczywistych uniemożliwiło sądowi dokonanie kontroli ich prawidłowości.”

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50.

2) **Treść uwagi:** Konieczność uspokojenia ruchu.

Nie dość, że nie ma potrzeby, którą poszerzenie drogi miałoby zaspokajać, to obecnie ujawniły się nowe, niżej opisane potrzeby, które wymagają pozostawienia kształtu tej drogi wyłącznie w obecnych granicach działki pod tę drogę przeznaczoną (działka nr 21).

Poszerzenie drogi, a także nadanie jej statusu drogi publicznej (dostępnej dla każdego), wpłynie na zwiększenie intensywności ruchu oraz prędkość pojazdów. Taki efekt nie współgra z lokalizacją okolicznych obiektów rozrywkowo-rekreacyjnych, uczęszczanymi gremialnie przez dzieci i młodzież (m.in. boisko oraz plac zabaw). Intensywność ruchu zwiększy liczbę wypadków w tym rejonie, co wielu ludzi (przede wszystkim dzieci), przypłaci zdrowiem albo życiem.

Nadto zwiększenie intensywności ruchu wpłynie negatywnie na rezerwat Żurawiniec, słusznie (choć niekonsekwentnie) otaczanego opieką przez przedstawicieli m. Poznania.

W tym kontekście argument dotyczący szerokości ulicy jest nietrafiony, bowiem § 9 pkt 5 lit. c MPZP przewiduje odstępstwo od przyjętej szerokości dróg właśnie ze względu na potrzebę uspokojenia ruchu. W analizowanym rejonie taka potrzeba ewidentnie występuje.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50.

3) **Treść uwagi:** Istniejące zagospodarowanie.

Argument dotyczący uzyskania odpowiedniej szerokości drogi jest nietrafiony w świetle § 9 pkt 5 lit. b MPZP. Paragraf ten przewiduje odstępstwo od przyjętych szerokości jezdni w przypadku kolizji z istniejącymi elementami zagospodarowania. Za takie elementy zagospodarowania należy uznać miejsca parkingowe (w położeniu prostopadłym do jezdni) oraz część chodnika dla budynku przy ul. Jasna Rola 34, które z powodzeniem funkcjonują od kilku lat.

W istocie pozostawienie drogi w kształcie funkcjonującym obecnie rozwiąże co najmniej dwa przewidywane problemy. Po pierwsze, doprowadzi do uspokojenia ruchu. Po drugie, przyczyni się do utrzymania miejsc postojowych, których już teraz brakuje, a będzie ich coraz mniej w perspektywie realizacji inwestycji linii tramwajowej potocznie zwanej „Nowa Naramowicka”. Inwestycja ta bowiem przyczyni się to do pozostawiania przez mieszkańców pobliskich miejscowości i osiedli pojazdów w pobliżu nowej pętli tramwajowej w celu dalszego kontynuowania podróży tramwajem.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szerokości jezdni należy natomiast do zakresu projektu budowlanego. W zakresie stanowisk postojowych, zrealizowana rozbudowa ul. Bolka obejmowała stanowiska równoległe do jezdni, natomiast wzmiankowane w uwadze stanowiska prostopadłe do jezdni zostały wykonane samowolnie i nie spełniają wymagań

obowiązujących przepisów, zarówno w zakresie długości stanowiska, jak i zachowania szerokości jezdni manewrowej (w obu przypadkach wymagane co najmniej 5 m).

4) **Treść uwagi:** Status drogi publicznej.

a) **Treść uwagi:** Aktualny status ul. Bolka.

Projektodawca MPZP wiąże postulat rozbudowy ul. Bolka z rzekomym posiadaniem przez nią statusu drogi publicznej (chęć spełnienia wymogów właściwych drodze o takim statusie). Zgodnie z deklaracją MPU ul. Bolka została w przeszłości zakwalifikowana jako publiczna droga gminna. MPU nie było jednak w stanie powołać się na treść oraz szczegóły uchwały nadającej drodze taką kategorię.

Zgodnie z art. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. „Drogą publiczną jest droga zaliczona na podstawie niniejszej ustawy do jednej z kategorii dróg, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w tej ustawie lub innych przepisach szczególnych.”.

Zgodnie z przytoczonym przepisem nadanie drodze odpowiedniej kategorii (tu: gminnej) jest warunkiem koniecznym uzyskania statusu drogi publicznej. Nadanie kategorii następuje w drodze uchwały właściwego organu. Skoro brak takiej uchwały, to MPU nie może zakładać, że ul. Bolka obecnie posiada status drogi publicznej. Jak stwierdził Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 30 maja 2003 r. (sygn. akt: III CKN 1165/00, publ. LEX nr 109442): „Decydujące o tym, czy dana droga jest wewnętrzną czy publiczną - jest jej zaliczenie do jednej z kategorii dróg publicznych”.

Co więcej, nadanie statusu drogi publicznej, która według MPU od początku nie spełniała oczekiwań stawianych tego typu drogom, uprawdopodobnia twierdzenie o braku statusu drogi publicznej. Potwierdza to aktualne orzecznictwo, w tym wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z 13-11-2015 r., I OSK 459/14:

„Warunkiem takiego zaliczenia [*do jednej z kategorii dróg publicznych – przypis autora*] jest istnienie drogi w ujęciu art. 4 pkt 2 udp. By drogę zaliczyć do jednej z kategorii dróg publicznych określonych w art. 2 ust. 1 udp, droga ta musi najpierw spełniać ustawowe kryterium uznania jej za budowlę (M. Wolanin w: J. Jaworski, A. Prusaczek, A. Tułodziecki, M. Wolanin, Ustawa o gospodarce nieruchomościami. Komentarz, C.H. Beck 2013, s. 68, nb 13). Nie ulega wątpliwości, że nadanie kategorii drogi publicznej może dotyczyć tylko takiego obiektu budowlanego, który został już wybudowany – po uzyskaniu przez nią

prawnie określonych warunków techniczno-użytkowych, do której droga ma być zaliczona (art 1 i 5-7 w zw. z art. 4 pkt 2 udp; M. Wolanin, Komentarz, s. 51, 53, nb 17).”.

Podkreślić również trzeba, że ul. Bolka obecnie narusza linie rozgraniczające działkę przy ul. Jasna Rola 34 (nr 22/10). Zatem nawet przyjmując, że istnieje uchwała nadająca ul. Bolka status drogi publicznej, to z pewnością nie mogła ona objąć swym zakresem własności prywatnej (działka nr 22/10). Zgodnie bowiem z wyrokiem Naczelnego Sądu Administracyjnego z 14-07-20 20, I OSK 2846/19:

„Wobec tego uchwała, którą zalicza się do dróg gminnych drogę, która nie jest własnością gminy, narusza w sposób istotny art. 7 ust. 1 ustawy o drogach publicznych, z którego wynika, że tylko droga spełniająca warunki zaliczenia do dróg publicznych może być zaliczona do dróg gminnych.”.

Konkludując, neguję utrzymywanie w MPZM statusu drogi publicznej dla zachodniego odcinka ul. Bolka i podnoszę zasadność utrzymania (względnie nadania jej) statusu drogi wewnętrznej. Tym samym wskazuję, że brak statusu drogi publicznej nie stanowi argumentu dla poszerzenia ul. Bolka.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50.

b) **Treść uwagi:** Droga publiczna, jako inwestycja celu publicznego.

Podstawową przesłanką dla realizacji inwestycji w postaci drogi publicznej musi być niezbędność tej inwestycji. Innymi słowy musi istnieć faktyczne zapotrzebowanie na jej realizację. Jak można wywieść z art. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, droga publiczna przede wszystkim ma na celu zapewnienie użytkowania nieograniczonej liczbie podmiotów.

W tym kontekście ponawiam argumenty przedstawione w pkt. 1.1 – 1.3, które jednoznacznie przemawiają za brakiem potrzeby użytkowania odcinka ul. Bolka przez nieograniczoną liczbę osób, lecz jedynie przez mieszkańców przy ul. Jasna Rola 34 oraz ul. Bolka 2. Co więcej, funkcja ogólnej dostępności jest wręcz niepożądana przez wzgląd na chęć uspokojenia ruchu.

„Nie można jednak przyjmować automatycznie, że każda inwestycja związana z budową i utrzymaniem drogi służy celom publicznym – interesowi publicznemu. Istotą inwestycji celu publicznego jest jej nakierowanie na urzeczywistnienie interesu publicznego, istotnego dla zbiorowości, przynajmniej na poziomie lokalnym.” – Z. Niewiadomski, Planowanie i zagospodarowanie przestrzenne. Komentarz, Warszawa 2015, s. 397-398.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej.

c) **Treść uwagi:** Warunki techniczne.

Warunki techniczne, jakim powinna odpowiadać droga o statusie drogi publicznej – w tym jej szerokość – dotyczą dróg, które nie zostały wybudowane. Omawiany stan faktyczny dotyczy zaś drogi już wybudowanej i funkcjonującej. Stąd obowiązek poszerzenia drogi istniejącej nie jest prawnie egzekwowalny, bez względu na posiadany przez nią status i kategorię.

Wydaje się także, że zamierzenie projektodawcy nie współgra z wyjątkami określonymi w § 9 pkt. 5 MPZP, tj. z jednej strony projektodawca chce dostosować ten odcinek drogi pod wymogi dla drogi publicznej, z drugiej strony § 9 pkt 5 MPZP zwalnia go z tego obowiązku w określonych przypadkach (m. in. w odniesieniu do już: istniejących dróg niespełniających wymagań MPZP). Ta niekonsekwencja usprawiedliwia zarzut dyskryminacji mieszkańców ul. Jasna Rola 34, którzy nie mogą skorzystać z wyjątku określonego w § 9 pkt. 5 MPZP i przez to są skazani na utratę swojej własności – jednego z najważniejszych praw konstytucyjnych.

Należy również wskazać, że rysunek stanowiący załącznik do projektu MPZP przewiduje zlokalizowanie ul. Bolka na wysokości chodnika po jej północnej stronie (włącznie). Taka szerokość drogi jest nieproporcjonalna do potrzeb jej użytkowników nawet w sytuacji, gdyby droga ta miała mieć status drogi publicznej. Droga pod ulicę Bolka w obecnym kształcie była wystarczająca wtedy, kiedy była drogą przelotową i łączyła dwie znaczące ulice (ul. Jasna Rola i ul. Naramowicka). Teraz, kiedy utraciła swoją dotychczasową funkcję (stała się drogą bez przejazdu), nie ma potrzeby jej poszerzania w ogóle, a tym bardziej w granicach proponowanych w MPZP. Wręcz przeciwnie, należy zachować jej funkcjonalność z uwzględnieniem prostopadłych miejsc parkingowych i przez to uspokoić ruch.

Co istotne, nie wiadomo, dlaczego MPZP przewiduje taki kształt zachodniego odcinka ul. Bolka, który znacznie przekracza minimalne wymagania właściwego rozporządzenia. WSA we Wrocławiu w wyroku z 3.11.2020 r., II SA/Wr 128/20 stwierdza:

„Istotne przy tym jest, że ślepa droga, której zakończenie ma znaleźć się na działce skarżących, jak wynika z ustaleń planu ma zapewnić komunikację praktycznie dla niewielkiej liczby nieruchomości. Oprócz bowiem nieruchomości skarżących, która obecnie stanowi jedną działkę i ma dostęp do drogi publicznej 4 KDZ, zapewnia ona dojazd jeszcze do około 10 działek na których dopuszczona jest zabudowa jednorodzinna (co z pewnością nie wpłynie na generowanie znaczącego ruchu pojazdów z niej korzystających). Szczegółowego wykazania i rozważenia wymagało zatem, czy w tak zaistniałym stanie faktycznym niezbędne jest projektowanie przedmiotowej drogi (jaką jest także sporny plac do zawracania) w granicach przekraczających minimalne normy określone rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie, a w szczególności, czy jest to uzasadnione bezpieczeństwem przyszłych użytkowników tej drogi.”.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do

wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. W zakresie stanowisk postojowych, zrealizowana rozbudowa ul. Bolka obejmowała stanowiska równoległe do jezdni, natomiast wzmiankowane w uwadze stanowiska prostopadłe do jezdni zostały wykonane samowolnie i nie spełniają wymagań obowiązujących przepisów, zarówno w zakresie długości stanowiska, jak i zachowania szerokości jezdni manewrowej (w obu przypadkach wymagane co najmniej 5 m). Wielkość placu do zawracania wynika z projektu trasy tramwajowej na Naramowice – etap I.

5) **Treść uwagi:** Porównanie z innymi drogami.

Skoro projektodawca MPZP nie widzi potrzeby poszerzania działki pod ul. Jasna Rola, to dziwi dostrzeganie tej potrzeby względem działki pod ul. Bolka. W tym kontekście założenia MPZP są niekonsekwentne, bowiem działki pod budowę dróg Jasnej Roli oraz Bolka mają tą samą szerokość w ramach aktualnych linii rozgraniczających:

– załączona do uwagi grafika

Co więcej, niezrozumiale jest założenie, wedle którego zachodni odcinek ul. Bolka (względem al. Praw Kobiet) ma mieć większą szerokość jezdni (prawdopodobnie 6 m lub więcej – choć nie zostało to sprecyzowane), niż wschodni (5 m). Budzi to zdziwienie nie tylko ze względu na fakt, iż jest to ta sama działka, ale również dlatego, że odcinek wschodni jest prawie pięć (5) razy dłuższy i przez to intensywniej eksploatowany. Co więcej, poszerzenie odcinka zachodniego ma się odbyć po uzyskaniu statusu drogi bez przejazdu, czyli po utraceniu przez nią dotychczasowej, ważniejszej funkcji.

– załączona do uwagi grafika

Okoliczność, że w części południowej zachodniego odcinka ul. Bolka znajduje się chodnik nie stanowi argumentu dla powyższych niekonsekwencji, bowiem ul. Jasna Rola również jest tego chodnika w wielu miejscach pozbawiona, przy czym jest ona ulicą o głównym znaczeniu w rejonie i o wyższej kategorii.

– załączona do uwagi grafika

W wielu miejscach chodnik nie został uwzględniony nawet w liniach rozgraniczających działkę pod drogę (ul. Błażeja):

– załączona do uwagi grafika

Co więcej, ul. Bolka po wschodniej stronie ul. Naramowickiej, mając tę samą szerokość działki pod drogę (6 metrów), zadowala się chodnikiem po jednej stronie jezdni w liniach rozgraniczających działkę pod tę ulicę i jezdnią o szerokości 4 m.

– załączona do uwagi grafika

Uwzględniając powyższe należy wskazać, że chodnik południowy na zachodnim odcinku ul. Bolka może zostać: obniżony, usunięty albo dostosowany jako część ciągu pieszo-jezdnego. Wskazać bowiem trzeba, że zgodnie z projektowanym MPZP: droga publiczna może stanowić ciąg pieszo-jezdny o minimalnej szerokości 5 m (a obecnie działka pod zachodni odcinek ul. Bolka ma więcej, bo 6 m szerokości), oraz że chodnik powinien być zlokalizowany po jednej stronie drogi – zatem to zadanie spełnia aktualnie chodnik zlokalizowany na południowej stronie działki 22/10 (po zmianie 22/11) – chodnik północny. Takie rozwiązanie jest akceptowalne, co pokazują poniższe przykłady (ul. Błażeja):

– załączona do uwagi grafika

Okoliczność, że m. Poznań niewłaściwie zadysponowało działki pod ul. Bolka nie może stanowić uzasadnienia dla aktualnych kroków dających pretekst do wywłaszczenia części nieruchomości mieszkańców ul. Jasna Rola 34 i odebrania im miejsc parkingowych (obecnie równoległych do drogi) oraz części chodnika. Takie działanie stworzyłoby niebezpieczny precedens w postaci nowej, niezależnej podstawy wywłaszczenia, której powstanie warunkowane jest błędem zainteresowanego organu.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szczegółowej lokalizacji jezdni i chodnika należy natomiast do zakresu projektu budowlanego.

6) **Treść uwagi:** Nieprecyzyjność MPZP.

Projektodawcy MPZP nie określają docelowego kształtu drogi pod ul. Bolka, w tym jej elementów (m.in. uwzględnienie chodnika lub jego brak; brak parametrów układu komunikacyjnego). Tym samym niemożliwe jest podniesienie konkretnych uwag chociażby w zakresie zasadności, proporcjonalności oraz optymalności zakładanego

zamierzenia. Prawidłowe odniesienie się do postanowień MPZP jest zatem w istotnym zakresie niemożliwe. Zgodnie z wyrokiem WSA w Krakowie z dnia 11 lutego 2020 r., II SA/Kr 1480/19: „Plan miejscowy, jako akt normatywny musi zawierać ustalenia precyzyjne i jednoznaczne. Rozstrzygnięcia organów stosujących prawo powinny być przewidywalne dla podmiotów stosunków prawnych.”.

Powyższy postulat nabiera szczególnego znaczenia, gdy władztwo planistyczne zamierza ingerować we własność prywatną.

„Skład orzekający przychylił się do stanowiska, że gdy dochodzi do pozbawienia lub ograniczenia własności indywidualnej, wymóg ten należy rozumieć w taki sposób, aby przy przewidzianych w planie budowlanych modernizacji i poszerzeniu dróg jako elementu układu komunikacyjnego znane były konkretne granice rezerwy terenów pod przyszły układ komunikacyjny. Innymi słowy, parametry określone na podstawie § 4 pkt 9 lit. "a" rozporządzenia z dnia 26 sierpnia 2003 r. powinny umożliwić właścicielom działek bezpośrednio sąsiadujących z terenem układu komunikacyjnego odczytanie w jakich granicach ich prawo własności może zostać w przyszłości naruszone (odjęte na cel publiczny) z przeznaczeniem na realizację układu komunikacyjnego. Konkretność tych parametrów w istocie tworzy rodzaj bezpieczeństwa prawnego odnośnie zasięgu ewentualnej ingerencji w prawo własności (par. wyrok z dnia 7 lutego 2019 r. II SA/Bk 736/18 CBOSA)” - wyrok WSA we Wrocławiu w wyroku z 3.11.2020 r., II SA/Wr 128/ 20.

W tym kontekście, za nieskonkretyzowane należy uznać również m. in. sformułowanie użyte w części tekstowej MPZP: „istniejące elementy zagospodarowania”. Jest to o tyle istotne, że ten fragment tekstu ma wpływ na pojmowanie przyszłego kształtu jezdni na wschodnim odcinku ul. Bolka, bowiem na tym odcinku znajdują się m.in. prostopadłe miejsca parkingowe, których MPZP zdaje się nie uwzględniać (choć nie jest to jasne).

Nieprecyzyjność MPZP nie pozwala również na ocenę optymalności proponowanego rozwiązania.

Zgodnie z wyrokiem NSA z 3 września 2014 r., II OSK 1730/14 – dopuszczalna jest weryfikacja przez organ zasadności żądania w zakresie ewentualnego istnienia rozwiązania alternatywnego zapewniającego możliwość realizacji tego samego celu publicznego przy ograniczeniu stopnia ingerencji w prawo własności osób trzecich, a także ocena przez organ niezbędności realizacji celu inwestycji jako przesłanki ingerencji w prawo własności nieruchomości.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szczegółowej lokalizacji jezdni i chodnika należy natomiast do zakresu projektu budowlanego. W zakresie stanowisk postojowych, zrealizowana rozbudowa ul. Bolka obejmowała stanowiska równoległe do jezdni, natomiast wzmiankowane w uwadze stanowiska prostopadłe do jezdni zostały wykonane samowolnie i nie spełniają wymagań obowiązujących przepisów, zarówno w zakresie długości stanowiska, jak i zachowania szerokości jezdni manewrowej (w obu przypadkach wymagane co najmniej 5 m).

7) **Treść uwagi:** Droga wewnętrzna.

Nawet, gdyby okazało się, że ul. Bolka na odcinku zachodnim (względem al. Praw Kobiet) posiada status drogi publicznej, to należy ją przemianować na drogę wewnętrzną (poprzez odebranie kategorii drogi gminnej).

Zgodnie z art. 10 ust. 3 ustawy o drogach publicznych, pozbawienie drogi dotychczasowej kategorii jest możliwe w przypadku, gdy droga dotychczas publiczna zostaje „wyłączona z użytkowania”. Pojęcie to pojawia się wprawdzie w przepisie art. 10 ust. 3 ustawy o drogach publicznych, lecz nie zostało przez prawodawców zdefiniowane. W wyroku z dnia 26 października 2017 r., sygn. akt II SA/Ke 443/17, Wojewódzki Sąd Administracyjny w Kielcach wyraził pogląd, że „wyłączenie drogi z użytkowania” oznacza pozbawienie drogi jej dotychczasowej funkcji.

W niniejszej sprawie uczynienie z ul. Bolka drogi bez przejazdu pozbawia ją zasadniczej funkcji polegającej na umożliwianiu korzystania z niej z przez nieograniczony krąg osób i na łączeniu ul. Jasna Rola z ul. Naramowicką. Należy zauważyć, że wyłączenie tego odcinka z „użytkowania” może oznaczać znaczące ograniczenie w korzystaniu z drogi dla ruchu drogowego i dostępności dla nieograniczonego kręgu uczestników ruchu drogowego. Taki efekt jest pożądanym ze względu na chęć zmniejszenia intensywności ruchu oraz utrzymania istniejących elementów zagospodarowania (prostopadłych miejsc parkingowych), co szeroko omówiono w pkt. 1.1 – 1.3 powyżej. Oczywiście droga wewnętrzna będzie spełniać funkcje dojazdową dla mieszkańców ul. Jasna Rola 34 oraz ul. Bolka 2.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej.

2. **Treść uwagi:** Plac do zawracania.

1) **Treść uwagi:** Zbędność placu do zawracania.

Ustanowienie placu do zawracania na końcu zachodniego odcinka ul. Bolka jawi się jako zbędne w kontekście postulatu utrzymania (względnie przekwalifikowania) ul. Bolka jako drogi wewnętrznej. Co więcej, sugerowana przez MPZP konieczność budowy placu wynikająca z rzekomo publicznego statusu ul. Bolka, jeszcze mocniej wskazuje na potrzebę utrzymania wewnętrznego charakteru ulicy, a to celem uspokojenia ruchu.

Zbędność budowy placu wynika z:

1. uczynienia ul. Bolka drogą bez przejazdu i z tego względu służącą jedynie mieszkańcom przy ul. Jasna Rola 34 oraz ul. Bolka 2. W tym zakresie mieszkańcy nie będą mieli potrzeby zawracania, skoro będą kierować się docelowo na teren swojej posesji;
2. konieczności uspokojenia ruchu ze względu na sąsiadujące obiekty dla dzieci i młodzieży oraz ze względu na sąsiadujący rezerwat Żurawiniec.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

2) **Treść uwagi:** Nieprecyzyjność MPZP.

MPZP nie wskazuje w jakim kształcie miałyby funkcjonować plac do zawracania, a zatem niemożliwa jest ocena celowości i optymalności przyjętego rozwiązania. Nie wskazano również, czy plac ma uwzględniać zawracanie wyłącznie samochodów osobowych, czy także ciężarowych. Fakt, że właściwe rozporządzenie rozróżnia te dwie kategorie pojazdów, świadczy o tym, że możliwe jest uwzględnienie wyłącznie jednej z kategorii pojazdów, a nie zawsze obu.

W tym zakresie zakładam, że MPZP przewiduje jedynie zapewnienie zawracania wyłącznie samochodom osobowym (promień 6 m), a nie ciężarowym (promień 9 m lub kwadrat 12,5m x 12,5 m). Wynika to z oczywistego względu, że obecność pojazdów ciężarowych nie jest pożądana w analizowanym rejonie z uwagi na konieczność uspokojenia ruchu i przez to zapewnienia większego bezpieczeństwa.

W tym zakresie nie wiadomo, dlaczego MPZP nie założył poniższego ułożenia placu do zawracania (zastrzegając pierwszeństwo dla argumentu o zbędności takiego placu):

– załączona do uwagi grafika

Zamiast tego MPZP próbuje wykonanie (i przez to wyłączenie) placu do zawracania na następującym obszarze:

– załączona do uwagi grafika

Trudno uznać, że osoba mająca wpływ na kształt analizowanego MPZP podchodziła do wykonywania tego planu obiektywnie, z zachowaniem zasady poszanowania własności prywatnej oraz równości (wyłączenie wyłącznie działki 22/10 z kompletnym pominięciem działek po drugiej stronie rzeczonoego odcinka ul. Bolka, o czym mowa poniżej).

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

3) **Treść uwagi:** Optymalność rozwiązania.

Ze względu na brak precyzyjności MPZP prawidłowa ocena optymalności usytuowania placu do zawracania jest niemożliwa. Jednak już teraz można zarzucić, że usytuowanie tego placu wyłącznie z udziałem działki 22/10 i pominięciem działki 20/3 jest nadużyciem.

Powyższy argument popiera wyrok WSA we Wrocławiu z 3.11.2020 r.,11 SA/Wr 128/20:

„Z przedstawionej Sądowi dokumentacji planistycznej – w tym z uzasadnienia zaskarżonej uchwały – nie wynika jednak z jakich względów organ planistyczny uznał za konieczne przedłużenie ulicy dojazdowej 12 KDD i wykonanie zatoczki do zawracania w całości na działce skarżących a zatem wyłącznie kosztem ich nieruchomości. W tym względzie kluczowe jest, że organ nie przeprowadził analizy i nie dokonał oceny możliwości wprowadzenia rozwiązań wariantowych w zakresie lokalizacji placu do zawracania w sposób, który nie obciążałby wyłącznie nieruchomości skarżących. Rozwiązania takie nie wynikają z dokumentacji planistycznej. Także w uzasadnieniu uchwały ani w odpowiedzi na skargę nie odniesiono się do tej kwestii.”

I dalej, odnośnie powołania się przez gminę na rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. – w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie:

„[...] stwierdzić trzeba, że argumentacja organu nie wyjaśnia i nie usuwa zastrzeżeń co do niezbędności zaprojektowania tego placu w całości na działce skarżących. Nie uzasadnia także, że w świetle wskazanych przez organ regulacji rozporządzenia, istniała konieczność zajęcia na ten cel takiej powierzchni działki jaka wyznaczona została na rysunku planu oraz, że zamierzonego celu nie można było osiągnąć przy pomocy środków słabiej ingerujących w prawo własności skarżących a zatem mniej dla nich dotkliwych. [...] W tym kontekście istotne więc jest, że zarówno w tekście zaskarżonej uchwały jak też na załączniku graficznym brak jest wymiarów projektowanego na działce skarżących placu do zawracania. Już choćby z tego względu nie można stwierdzić, że omawiane rozwiązanie planistyczne uzasadnione jest przywołanym przepisem szczególnym.”.

Zgodnie z wyrokiem WSA w Poznaniu z 23.05.2019 r., IV SA/Po 1197/18, LEX nr 2679133.:

„Zdaniem skarżącego, są możliwe inne propozycje lokalizacji placu do zawracania, określanej przez niego zatoką. Proponuje on, aby usytuować go w większej części na sąsiedniej, niezabudowanej działce nr 2183, przy wykorzystaniu części działki nr 2182 i 2181. W ocenie Sądu organ powinien wziąć pod uwagę i ocenie alternatywną propozycję budowy zatoki na ulicy, którą w toku sprawy w aktach administracyjnych przedstawił skarżący i ewentualnie ją uwzględnić lub szczegółowo uzasadnić, dlaczego nie jest możliwe jej uwzględnienie.

Sąd stoi na stanowisku, że w przypadku wykorzystania przez organ planistyczny możliwości ograniczenia prawa własności podmiotów prywatnych, decyzja o takim ograniczeniu powinna być szczegółowo uzasadniona (w uzasadnieniu do uchwały lub w załączniku do uchwały), ponieważ w innym przypadku pozbawia się właścicieli poczucia bezpieczeństwa i sprawiedliwości.

Ograniczenie właścicieli w ich prawie własności, czego można spodziewać się po miejscowym planie zagospodarowania, uzasadnia tylko cel publiczny, ale także tylko wówczas, gdy innego rozwiązania, choć go szukano, nie można było znaleźć. Władztwo planistyczne gminy nie może polegać zatem na zupełnej swobodzie i dowolności w planowaniu co do przeznaczenia terenu, gdyż konieczne jest uwzględnienie w planowaniu i zagospodarowaniu prawa własności, z mocy art. 1 ust. 1 pkt 7 ustawy o planowaniu. Nieprzestrzeganie tego spowoduje, że uprawnienie gminy do ustalania przeznaczenia terenu i sposobu zagospodarowania, może zostać nadużyte, a ustalenia planu, które będą wynikiem tego nadużycia, mogą okazać się prawnie wadliwe (por. wyrok NSA z 9 lutego 2010 r., sygn. II OSK 1959/09).

Sąd podkreśla raz jeszcze, że sytuacja, w której postanowienia planistyczne tak daleko wkraczać będą w istotę uprawnień właścicielskich podmiotów prywatnych, jak ma to miejsce w rozpatrywanej sprawie, powinna być poprzedzona wnikliwym rozważeniem wszystkich argumentów przemawiających za preferowanym przez uchwałodawcę rozwiązaniem, przeanalizowanie rozwiązań wariantowych i szczegółowe uzasadnienie podjętych decyzji planistycznych.”

Dodatkowo z MPZP można wywnioskować, że plac do zawracania będzie w jego północno-zachodniej części bardzo blisko okien mieszkań w budynku przy ul. Jasna Rola 34 oraz będzie nakładał się z wyjazdem z garażu podziemnego z tego budynku. Taki układ tym bardziej przemawia za objęciem działki 20/3 (i – jeżeli to konieczne działki 20/2) pod budowę placu.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

3. **Treść uwagi:** Wywłaszczenie działki 22/10 pod parkingi publiczne na wysokości ul. Jasna Rola.

Z MPZP wynika – choć w sposób niejednoznaczny i nieprecyzyjny – że pas oznaczony kodem 3KDWpp ma stanowić w przyszłości pas wewnętrzny, ale stanowiący własność m. Poznania.

– załączona do uwagi grafika

W istocie ustanowienie pasa 3KDWpp doprowadzi do wywłaszczenia mieszkańców Jasnej Roli 34 w zakresie kolejnej (już czwartej z kolei) części działki przeznaczonej dotychczas pod prywatne miejsca postojowe. MPZP usankcjonuje publiczny charakter pasa 3KDWpp i przez to kosztem mieszkańców Jasnej Roli 34 będzie zadowalał potrzeby innych przypadkowych osób.

Co więcej, oprócz publicznego charakteru pasa 3 KDWpp nie jest wykluczone objęcie go płatną strefą parkowania, co od dłuższego czasu jest deklarowane przez m. Poznań.

Najbardziej krzywdzące jest to, że mieszkańcy Jasnej Roli 34 są sukcesywnie pozbawiani własności prywatnej przeznaczonej na parkingi (działka 22/10). Najpierw był to parking zewnętrzny (pod trasę tramwajową):

– załączona do uwagi grafika

teraz jest to plac do zawracania (o przesadnie dużej powierzchni):

– załączona do uwagi grafika

pas wzdłuż zachodniego odcinka ul. Bolka:

– załączona do uwagi grafika

oraz wzdłuż odcinka przy Jasnej Roli:

– załączona do uwagi grafika

W zamian za powyższe wyzucie mieszkańców Jasnej Roli 34 z miejsc parkingowych, m. Poznań nie oferuje miejsc zamiennych. 143 rodzin z jasnej Roli 34 zacznie borykać się z brakiem miejsc postojowych, którymi do tej pory bez problemu dysponowali. Ta sytuacja powinna zostać przedstawiona publicznie jako przykład albo skrajnej nieodpowiedzialności albo czyjejś złej woli.

Wobec powyższego, krytykowane rozwiązanie w oczywisty sposób nie może uzyskać poparcia okolicznych mieszkańców, w tym mieszkańców Jasnej Roli 34. Wystarczy wskazać, że do tej pory osoby niezamieszkujące przy Jasnej Roli 34 z powodzeniem parkowały po zachodniej części Jasnej Roli i to tam należałoby ustanowić KDWpp (pod warunkiem, że nie będzie wiązało się to z wywłaszczeniem kogokolwiek).

Projektodawca MPZP zapomniał o tym, że odebranie prywatnych miejsc postojowych dedykowanych dotychczas 143 rodzinom przy Jasnej Roli 34, spowoduje niewyobrażalne problemy natury logistycznej i estetycznej, włączając w to samowolę parkingową. 143

rodziny, które do tej pory miały gdzie pozostawić swoje pojazdy na noc, obecnie nie będą miały gdzie zaparkować, co wzbudzi ogólną frustrację i sprzeciw również okolicznych mieszkańców.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Teren 3KDWpp to teren dróg wewnętrznych - parkingu. Ustalenia projektu planu nie determinują własności ww. terenu ani zasad funkcjonowania parkingu.

4. **Treść uwagi:** Wnioski.

1) **Treść uwagi:** Wobec powyższych uwag, wnoszę o:

- a) **Treść uwagi:** zachowanie obecnego statusu działki pod ul. Bolka (nr 21) jako drogi wewnętrznej (względnie nadanie jej takiego statusu poprzez odebranie jej kategorii drogi gminnej);

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej.

- b) **Treść uwagi:** niewykraczanie poza linie rozgraniczające działki nr 21 w ramach planowego zagospodarowania przestrzeni, przebudowę na pieszo-jezdnię (ewentualnie obniżenie chodnika po południowej stronie drogi lub jego usunięcie. z jednoczesnym wykorzystaniem chodnika na północ od ul. Bolka);

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szczegółowej lokalizacji jezdni i chodnika należy natomiast do zakresu projektu budowlanego.

- c) **Treść uwagi:** rezygnację z budowy placu do zawracania;

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części

podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

- d) **Treść uwagi:** niewykraczanie poza linie rozgraniczające działki nr 1 (ul. Jasna Rola) w ramach planowego zagospodarowania przestrzeni, tj. zachowanie dotychczasowego kształtu i struktury właścicielskiej ul. Jasna Rola na odcinku przylegającym do działki nr 22/10.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Jasna Rola uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje m.in. część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Ponadto w projekcie planu teren 1KD-L (ul. Jasna Rola) jest poszerzony od strony zachodniej o części działek należących do Miasta Poznania i Skarbu Państwa, użytkowane na cele parkingowe.

- 2) **Treść uwagi:** ewentualnie, w razie ustalenia, że działka pod ul. Bolka (nr 21) ma status gminnej drogi publicznej i nieuwzględnienia wniosku z pkt. 1, wnoszę o:

- a) **Treść uwagi:** zachowanie obecnych linii rozgraniczających działkę pod ul. Bolka (nr 21);

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50.

- b) **Treść uwagi:** zachowanie obecnej funkcjonalności ul. Bolka, tj. z zaakceptowaniem prostopadłych miejsc parkingowych wzdłuż tej ulicy – ze względu na konieczność m.in. uspokojenia ruchu oraz zachowania istniejących elementów zagospodarowania na ul. Bolka. Z ewentualnym obniżeniem chodnika po południowej stronie drogi lub jego usunięcie. Z jednoczesnym wykorzystaniem chodnika na północ od ul. Bolka;

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark.

18, obr. 50. Kwestia szczegółowej lokalizacji jezdni i chodnika należy natomiast do zakresu projektu budowlanego. W zakresie stanowisk postojowych, zrealizowana rozbudowa ul. Bolka obejmowała stanowiska równoległe do jezdni, natomiast wzmiankowane w uwadze stanowiska prostopadłe do jezdni zostały wykonane samowolnie i nie spełniają wymagań obowiązujących przepisów, zarówno w zakresie długości stanowiska, jak i zachowania szerokości jezdni manewrowej (w obu przypadkach wymagane co najmniej 5 m).

c) **Treść uwagi:** rezygnację z budowy placu do zawracania;

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

d) **Treść uwagi:** niewykraczanie poza linie rozgraniczające działki nr 1 (ul. Jasna Rola) w ramach planowego zagospodarowania przestrzeni, tj. zachowanie dotychczasowego kształtu i struktury właścicielskiej ul. Jasna Rola na odcinku przylegającym do działki nr 22/10. W powyższym zakresie wnoszę o adekwatną zmianę parametrów części tekstowej oraz graficznej MPZP.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Jasna Rola uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje m.in. część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Ponadto w projekcie planu teren 1KD-L (ul. Jasna Rola) jest poszerzony od strony zachodniej o części działek należących do Miasta Poznania i Skarbu Państwa, użytkowane na cele parkingowe.

§ 13

Uwagi wniesione przez osobę fizyczną.

1. **Treść uwagi:** Poszerzenie ul. Bolka na odcinku ul. Jasna Rola – al. Praw Kobiet i jej status.

1) **Treść uwagi:** Zbędność zamierzenia.

MPZP przewiduje poszerzenie odcinka drogi kosztem prawa własności mieszkańców nieruchomości przy ul. Jasna Rola 34 (deklarowana chęć wywłaszczenia

południowej części tej nieruchomości wzdłuż ul. Bolka). Jest to działanie odnoszące się do potrzeb, których aktualnie nie ma, czyli działanie nieproporcjonalne.

Zgodnie z deklaracją MPU, ul. Bolka została w przeszłości zakwalifikowana jako publiczna droga gminna. MPU nie było w stanie powołać się na treść oraz datę uchwały nadającej jej taki status i kategorię. Nadanie drodze odpowiedniej kategorii (tu: gminnej) jest warunkiem koniecznym uzyskania statusu drogi publicznej. Następuje to w drodze uchwały właściwej rady gminy. Wobec tego, kierując się zasadą ograniczonego zaufania do deklaracji MPU podnoszę, że chęć nadania ul. Bolka statusu drogi publicznej i w konsekwencji jej poszerzenie. jest sprzeczne z oczekiwaną funkcją tej drogi.

Założenie co do przyszłego kształtu zachodniego odcinka ul. Bolka nie respektuje prawdziwej potrzeby, którą powinna ona zaspokajać. W momencie, w którym ul. Bolka stała się faktycznie drogą bez przejazdu (budowa al. Praw Kobiet), zapotrzebowanie na korzystanie z tej drogi wykazują wyłącznie mieszkańcy budynków przy ul. Jasnej Roli 34 oraz ul. Bolka 2 i tylko w zakresie dojazdu. Co ważne, funkcja dojazdowa do budynków przy ul. Jasnej Roli 34 oraz ul. Bolka 2 jest z powodzeniem realizowana przez drogę funkcjonującą w obecnym kształcie (uwzględniającą prostopadłe miejsca postojowe). Nie ma konieczności zmiany tego stanu.

O ile zatem jedną z funkcji dróg publicznych jest zapewnienie możliwości jej użytkowania przez każdego, o tyle na zachodnim odcinku ul. Bolka zachodzi brak zapotrzebowania na spełnianie tej funkcji. Rozbudowa drogi w sytuacji, gdy aktualnie przestała ona łączyć dwie równoległe do siebie ulice (ul. Jasną Rolę oraz ul. Naramowicką) i stała się drogą bez przejazdu, jest pomysłem odpowiadającym na sztuczne potrzeby i jednocześnie nieuwzględniającym potrzeby realne (m. in. uspokojenie ruchu). Taki niepotrzebny wydatek rodzi dodatkowo ryzyko naruszenia dyscypliny finansów publicznych, szczególnie w kontekście ewentualnego odszkodowania za wywłaszczenie części działki 22/10 (po zmianie 22/11).

Powyższe argumenty są popierane w orzecznictwie:

1. „Aby władztwo planistyczne nie cechowało się dowolnością, nie przekraczało granic uznania planistycznego, czyli, aby nie doszło do nadużycia władztwa, organ musi respektować reguły składające się na istotę zasady proporcjonalności.

Jeżeli okazałoby się, że regulacja przyjęta w przepisach planu miejscowego nie jest niezbędna dla realizacji interesu publicznego, z którym jest powiązana, to nawet

priorytet interesu publicznego nad interesem prywatnym nie uzasadniałby ograniczenia praw i wolności jednostek, ponieważ efekt w postaci ochrony interesu publicznego można byłoby uzyskać w inny sposób.”

Wyrok WSA w Poznaniu z 9.11.2016 r., IV SA/Po 785/16.

2. „Gmina dokonując ingerencji w sferę prywatnych interesów właścicieli powinna kierować się zasadą proporcjonalności, która wyraża zakaz nadmiernej w stosunku do chronionej wartości ingerencji w sferę praw i wolności jednostki. Brak wykazania w uzasadnieniu uchwały, iż ustalenie trasy planowanej drogi ma optymalny charakter, uzasadniać stanowisko o naruszeniu zasady proporcjonalności (art. 31 ust. 3 Konstytucji RP) i zasady równości (art. 32 Konstytucji RP) oraz przekroczeniu władztwa planistycznego (art. 3 ust. 1 i art. 6 ust. 1 u.p.z.p.).”

Wyrok WSA w Gorzowie Wielkopolskim z 4.11.2015 r., II SA/Go 543/15.

Bez względu na faktyczny status prawny ul. Bolka pewne jest, że rzekomy status drogi gminnej nie został nadany tej części, która faktycznie leży w liniach rozgraniczających działki nr 22/10 (własność prywatna). Gdyby nawet okazało się, że jakaś część ul. Bolka posiada status drogi publicznej, to z pewnością nie względem własności prywatnej. W zakresie tej części prywatnej ponawiam argumenty wskazane na wstępie niniejszego podpunktu.

Powyższe jednolicie potwierdza wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie z dnia 21 lutego 2012 r., II SA/Kr 1749/11):

„W myśl natomiast licznych orzeczeń sądów administracyjnych, które tutejszy sąd podziela, konieczną przesłanką do skutecznego podjęcia przez radę gminy uchwały o zaliczeniu drogi do kategorii dróg gminnych jest legitymowanie się przez gminę prawem własności do gruntów, po których droga taka przebiega oraz spełnianie przez nią określonych parametrów technicznych”.

Co ciekawe, nawet zaplanowanie drogi wewnętrznej wymaga określonych aktów staranności.

Za wyrokiem WSA w Poznaniu z 12.02.2013 r., II SA/Po 1029/12:

„Reasumując stwierdzić należy, iż ustalenie w planie przebiegu drogi wewnętrznej oznaczonej 6KDW w sposób naruszający prawo własności skarżącej i bez wykazania, iż jest to usprawiedliwione określonymi, istotnymi okolicznościami, stanowi o nadużyciu przez Radę Miasta Poznania władztwa planistycznego (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 7 stycznia 2010 r., sygn. IV SA/Wa 2075/08, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w

Poznaniu, z dnia 26 lutego 2010 r., sygn. II SA/Po 804/09, obydwie dostępne w Centralnej Bazie Orzeczeń Sądów Administracyjnych, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Białymstoku z dnia 28 lutego 2008 r., sygn. II SA/Bk 42/08, publ. Lex 483139).”

oraz:

„Zauważyć w tym miejscu należy, iż Rada Miasta Poznania planując przebieg ulicy 6KDW powinna w pierwszej kolejności wziąć pod uwagę istniejące uwarunkowania na tym terenie, a w szczególności fakt potrzeby ochrony prawa własności, a następnie ustalić optymalny przebieg i wymiary planowanej drogi wewnętrznej z miejscami parkingowymi z uwzględnieniem tej okoliczności, oraz innych wartości chronionych przez ustawę o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, a wskazanych w art. 1 ust. 1 i 2 u.p.z.p. Stanowczo podkreślić przy tym trzeba, że Sąd rozstrzygając niniejszą sprawę, w żaden sposób nie przesądza czy przyjęta w zaskarżonej uchwale lokalizacja i wymiary drogi wewnętrznej oznaczonej na rysunku planu 6KDW (w tym zapewnienie na jej obszarze publicznie dostępnych miejsc parkingowych) ma charakter optymalny, czy też charakteru takowego nie ma, a przesłanką zapadłego rozstrzygnięcia, jest jedynie brak poczynienia przez organy gminy w toku procedury planistycznej jakichkolwiek ustaleń w tym zakresie, co z przyczyn oczywistych uniemożliwiło sądowi dokonanie kontroli ich prawidłowości.”

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50.

2) **Treść uwagi:** Konieczność uspokojenia ruchu.

Nie dość, że nie ma potrzeby, którą poszerzenie drogi miałoby zaspokajać, to obecnie ujawniły się nowe, niżej opisane potrzeby, które wymagają pozostawienia kształtu tej

drogi wyłącznie w obecnych granicach działki pod tę drogę przeznaczoną (działka nr 21).

Poszerzenie drogi, a także nadanie jej statusu drogi publicznej (dostępnej dla każdego), wpłynie na zwiększenie intensywności ruchu oraz prędkość pojazdów. Taki efekt nie współgra z lokalizacją okolicznych obiektów rozrywkowo-rekreacyjnych, uczęszczanymi gremialnie przez dzieci i młodzież (m.in. boisko oraz plac zabaw). Intensywność ruchu zwiększy liczbę wypadków w tym rejonie, co wielu ludzi (przede wszystkim dzieci), przypłaci zdrowiem albo życiem.

Nadto zwiększenie intensywności ruchu wpłynie negatywnie na rezerwat Żurawiniec, słusznie (choć niekonsekwentnie) otaczanego opieką przez przedstawicieli m. Poznania.

W tym kontekście argument dotyczący szerokości ulicy jest nietrafiony, bowiem § 9 pkt 5 lit. c MPZP przewiduje odstępstwo od przyjętej szerokości dróg właśnie ze względu na potrzebę uspokojenia ruchu. W analizowanym rejonie taka potrzeba ewidentnie występuje.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywniej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50.

3) **Treść uwagi:** Istniejące zagospodarowanie.

Argument dotyczący uzyskania odpowiedniej szerokości drogi jest nietrafiony w świetle § 9 pkt 5 lit. b MPZP. Paragraf ten przewiduje odstępstwo od przyjętych szerokości jezdni w przypadku kolizji z istniejącymi elementami zagospodarowania. Za takie elementy zagospodarowania należy uznać miejsca parkingowe (w położeniu prostopadłym do jezdni) oraz część chodnika dla budynku przy ul. Jasna Rola 34, które z powodzeniem funkcjonują od kilku lat.

W istocie pozostawienie drogi w kształcie funkcjonującym obecnie rozwiąże co najmniej dwa przewidywane problemy. Po pierwsze, doprowadzi do uspokojenia ruchu. Po drugie, przyczyni się do utrzymania miejsc postojowych, których już teraz brakuje, a będzie ich coraz mniej w perspektywie realizacji inwestycji linii tramwajowej potocznie zwanej „Nowa Naramowicka”. Inwestycja ta bowiem przyczyni się to do pozostawiania przez mieszkańców pobliskich miejscowości i osiedli pojazdów w pobliżu nowej pętli tramwajowej w celu dalszego kontynuowania podróży tramwajem.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szerokości jezdni należy natomiast do zakresu projektu budowlanego. W zakresie stanowisk postojowych, zrealizowana rozbudowa ul. Bolka obejmowała stanowiska równoległe do jezdni, natomiast wzmiankowane w uwadze stanowiska prostopadłe do jezdni zostały wykonane samowolnie i nie spełniają wymagań obowiązujących przepisów, zarówno w zakresie długości stanowiska, jak i zachowania szerokości jezdni manewrowej (w obu przypadkach wymagane co najmniej 5 m).

4) **Treść uwagi:** Status drogi publicznej.

a) **Treść uwagi:** Aktualny status ul. Bolka.

Projektodawca MPZP wiąże postulat rozbudowy ul. Bolka z rzekomym posiadaniem przez nią statusu drogi publicznej (chęć spełnienia wymogów właściwych drodze o takim statusie). Zgodnie z deklaracją MPU ul. Bolka została w przeszłości zakwalifikowana jako publiczna droga gminna. MPU nie było jednak w stanie powołać się na treść oraz szczegóły uchwały nadającej drodze taką kategorię.

Zgodnie z art. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. „Drogą publiczną jest droga zaliczona na podstawie niniejszej ustawy do jednej z kategorii dróg, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w tej ustawie lub innych przepisach szczególnych.”.

Zgodnie z przytoczonym przepisem nadanie drodze odpowiedniej kategorii (tu: gminnej) jest warunkiem koniecznym uzyskania statusu drogi publicznej. Nadanie kategorii następuje w drodze uchwały właściwego organu. Skoro brak takiej

uchwały, to MPU nie może zakładać, że ul. Bolka obecnie posiada status drogi publicznej. Jak stwierdził Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 30 maja 2003 r. (sygn. akt: III CKN 1165/00, publ. LEX nr 109442): „Decydujące o tym, czy dana droga jest wewnętrzną czy publiczną - jest jej zaliczenie do jednej z kategorii dróg publicznych”.

Co więcej, nadanie statusu drogi publicznej, która według MPU od początku nie spełniała oczekiwań stawianych tego typu drogom, uprawdopodobnia twierdzenie o braku statusu drogi publicznej. Potwierdza to aktualne orzecznictwo, w tym wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z 13-11-2015 r., I OSK 459/14:

„Warunkiem takiego zaliczenia [*do jednej z kategorii dróg publicznych – przypis autora*] jest istnienie drogi w ujęciu art. 4 pkt 2 udp. By drogę zaliczyć do jednej z kategorii dróg publicznych określonych w art. 2 ust. 1 udp, droga ta musi najpierw spełniać ustawowe kryterium uznania jej za budowlę (M. Wolanin w: J. Jaworski, A. Prusaczek, A. Tułodziecki, M. Wolanin, Ustawa o gospodarce nieruchomościami. Komentarz, C.H. Beck 2013, s. 68, nb 13). Nie ulega wątpliwości, że nadanie kategorii drogi publicznej może dotyczyć tylko takiego obiektu budowlanego, który został już wybudowany – po uzyskaniu przez nią prawnie określonych warunków techniczno-użytkowych, do której droga ma być zaliczona (art 1 i 5-7 w zw. z art. 4 pkt 2 udp; M. Wolanin, Komentarz, s. 51, 53, nb 17).”.

Podkreślić również trzeba, że ul. Bolka obecnie narusza linie rozgraniczające działkę przy ul. Jasna Rola 34 (nr 22/10). Zatem nawet przyjmując, że istnieje uchwała nadająca ul. Bolka status drogi publicznej, to z pewnością nie mogła ona objąć swym zakresem własności prywatnej (działka nr 22/10). Zgodnie bowiem z wyrokiem Naczelnego Sądu Administracyjnego z 14-07-20 20, I OSK 2846/19:

„Wobec tego uchwała, którą zalicza się do dróg gminnych drogę, która nie jest własnością gminy, narusza w sposób istotny art. 7 ust. 1 ustawy o drogach publicznych, z którego wynika, że tylko droga spełniająca warunki zaliczenia do dróg publicznych może być zaliczona do dróg gminnych.”.

Konkludując, neguję utrzymywanie w MPZM statusu drogi publicznej dla zachodniego odcinka ul. Bolka i podnoszę zasadność utrzymania (względnie nadania jej) statusu drogi wewnętrznej. Tym samym wskazuję, że brak statusu drogi publicznej nie stanowi argumentu dla poszerzenia ul. Bolka.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50.

b) **Treść uwagi:** Droga publiczna, jako inwestycja celu publicznego.

Podstawową przesłanką dla realizacji inwestycji w postaci drogi publicznej musi być niezbędność tej inwestycji. Innymi słowy musi istnieć faktyczne zapotrzebowanie na jej realizację. Jak można wywieść z art. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, droga publiczna przede wszystkim ma na celu zapewnienie użytkowania nieograniczonej liczbie podmiotów.

W tym kontekście ponawiam argumenty przedstawione w pkt. 1.1 – 1.3, które jednoznacznie przemawiają za brakiem potrzeby użytkowania odcinka ul. Bolka przez nieograniczoną liczbę osób, lecz jedynie przez mieszkańców przy ul. Jasna Rola 34 oraz ul. Bolka 2. Co więcej, funkcja ogólnej dostępności jest wręcz niepożądana przez wzgląd na chęć uspokojenia ruchu.

„Nie można jednak przyjmować automatycznie, że każda inwestycja związana z budową i utrzymaniem drogi służy celom publicznym – interesowi publicznemu. Istotą inwestycji celu publicznego jest jej nakierowanie na urzeczywistnienie interesu publicznego, istotnego dla zbiorowości, przynajmniej na poziomie lokalnym.” – Z. Niewiadomski, Planowanie i zagospodarowanie przestrzenne. Komentarz, Warszawa 2015, s. 397-398.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej.

c) **Treść uwagi:** Warunki techniczne.

Warunki techniczne, jakim powinna odpowiadać droga o statusie drogi publicznej – w tym jej szerokość – dotyczą dróg, które nie zostały wybudowane. Omawiany stan faktyczny dotyczy zaś drogi już wybudowanej i funkcjonującej. Stąd obowiązek poszerzenia drogi istniejącej nie jest prawnie egzekwowalny, bez względu na posiadany przez nią status i kategorię.

Wydaje się także, że zamierzenie projektodawcy nie współgra z wyjątkami określonymi w § 9 pkt. 5 MPZP, tj. z jednej strony projektodawca chce dostosować ten odcinek drogi pod wymogi dla drogi publicznej, z drugiej strony § 9 pkt 5 MPZP zwalnia go z tego obowiązku w określonych przypadkach (m. in. w odniesieniu do już: istniejących dróg niespełniających wymagań MPZP). Ta niekonsekwencja usprawiedliwia zarzut dyskryminacji mieszkańców ul. Jasna Rola 34, którzy nie mogą skorzystać z wyjątku określonego w § 9 pkt. 5 MPZP i przez to są skazani na utratę swojej własności – jednego z najważniejszych praw konstytucyjnych.

Należy również wskazać, że rysunek stanowiący załącznik do projektu MPZP przewiduje zlokalizowanie ul. Bolka na wysokości chodnika po jej północnej stronie (włącznie). Taka szerokość drogi jest nieproporcjonalna do potrzeb jej użytkowników nawet w sytuacji, gdyby droga ta miała mieć status drogi publicznej. Droga pod ulicę Bolka w obecnym kształcie była wystarczająca wtedy, kiedy była drogą przelotową i łączyła dwie znaczące ulice (ul. Jasna Rola i ul. Naramowicka). Teraz, kiedy utraciła swoją dotychczasową funkcję (stała się drogą bez przejazdu), nie ma potrzeby jej poszerzania w ogóle, a tym bardziej w granicach proponowanych w MPZP. Wręcz przeciwnie, należy zachować jej funkcjonalność z uwzględnieniem prostopadłych miejsc parkingowych i przez to uspokoić ruch.

Co istotne, nie wiadomo, dlaczego MPZP przewiduje taki kształt zachodniego odcinka ul. Bolka, który znacznie przekracza minimalne wymagania właściwego rozporządzenia. WSA we Wrocławiu w wyroku z 3.11.2020 r., II SA/Wr 128/20 stwierdza:

„Istotne przy tym jest, że ślepa droga, której zakończenie ma znaleźć się na działce skarżących, jak wynika z ustaleń planu ma zapewnić komunikację praktycznie dla niewielkiej liczby nieruchomości. Oprócz bowiem nieruchomości skarżących, która obecnie stanowi jedną działkę i ma dostęp do drogi publicznej 4 KDZ,

zapewnia ona dojazd jeszcze do około 10 działek na których dopuszczona jest zabudowa jednorodzinna (co z pewnością nie wpłynie na generowanie znaczącego ruchu pojazdów z niej korzystających). Szczegółowego wykazania i rozważenia wymagało zatem, czy w tak zaistniałym stanie faktycznym niezbędne jest projektowanie przedmiotowej drogi (jaką jest także sporny plac do zawracania) w granicach przekraczających minimalne normy określone rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie, a w szczególności, czy jest to uzasadnione bezpieczeństwem przyszłych użytkowników tej drogi.”.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. W zakresie stanowisk postojowych, zrealizowana rozbudowa ul. Bolka obejmowała stanowiska równoległe do jezdni, natomiast wzmiankowane w uwadze stanowiska prostopadłe do jezdni zostały wykonane samowolnie i nie spełniają wymagań obowiązujących przepisów, zarówno w zakresie długości stanowiska, jak i zachowania szerokości jezdni manewrowej (w obu przypadkach wymagane co najmniej 5 m). Wielkość placu do zawracania wynika z projektu trasy tramwajowej na Naramowice – etap I.

5) **Treść uwagi:** Porównanie z innymi drogami.

Skoro projektodawca MPZP nie widzi potrzeby poszerzania działki pod ul. Jasna Rola, to dziwi dostrzeganie tej potrzeby względem działki pod ul. Bolka. W tym kontekście założenia MPZP są niekonsekwentne, bowiem działki pod budowę dróg Jasnej Roli oraz Bolka mają tą samą szerokość w ramach aktualnych linii rozgraniczających:

– załączona do uwagi grafika

Co więcej, niezrozumiale jest założenie, wedle którego zachodni odcinek ul. Bolka (względem al. Praw Kobiet) ma mieć większą szerokość jezdni (prawdopodobnie 6 m lub więcej – choć nie zostało to sprecyzowane), niż wschodni (5 m). Budzi to zdziwienie nie tylko ze względu na fakt, iż jest to ta sama działka, ale również dlatego, że odcinek wschodni jest prawie pięć (5) razy dłuższy i przez to intensywniej eksploatowany. Co więcej, poszerzenie odcinka zachodniego ma się odbyć po uzyskaniu statusu drogi bez przejazdu, czyli po utraceniu przez nią dotychczasowej, ważniejszej funkcji.

– załączona do uwagi grafika

Okoliczność, że w części południowej zachodniego odcinka ul. Bolka znajduje się chodnik nie stanowi argumentu dla powyższych niekonsekwencji, bowiem ul. Jasna Rola również jest tego chodnika w wielu miejscach pozbawiona, przy czym jest ona ulicą o głównym znaczeniu w rejonie i o wyższej kategorii.

– załączona do uwagi grafika

W wielu miejscach chodnik nie został uwzględniony nawet w liniach rozgraniczających działkę pod drogę (ul. Błażeja):

– załączona do uwagi grafika

Co więcej, ul. Bolka po wschodniej stronie ul. Naramowickiej, mając tę samą szerokość działki pod drogę (6 metrów), zadowala się chodnikiem po jednej stronie jezdni w liniach rozgraniczających działkę pod tę ulicę i jezdnią o szerokości 4 m.

– załączona do uwagi grafika

Uwzględniając powyższe należy wskazać, że chodnik południowy na zachodnim odcinku ul. Bolka może zostać: obniżony, usunięty albo dostosowany jako część ciągu pieszo-jezdnego. Wskazać bowiem trzeba, że zgodnie z projektowanym MPZP: droga publiczna może stanowić ciąg pieszo-jezdny o minimalnej szerokości 5 m (a obecnie działka pod zachodni odcinek ul. Bolka ma więcej, bo 6 m szerokości), oraz że chodnik powinien być zlokalizowany po jednej stronie drogi – zatem to zadanie spełnia aktualnie chodnik zlokalizowany na południowej stronie działki 22/10 (po zmianie 22/11) – chodnik północny. Takie rozwiązanie jest akceptowalne, co pokazują poniższe przykłady (ul. Błażeja):

– załączona do uwagi grafika

Okoliczność, że m. Poznań niewłaściwie zadysponowało działki pod ul. Bolka nie może stanowić uzasadnienia dla aktualnych kroków dających pretekst do wywłaszczenia części nieruchomości mieszkańców ul. Jasna Rola 34 i odebrania im

miejsc parkingowych (obecnie równoległych do drogi) oraz części chodnika. Takie działanie stworzyłoby niebezpieczny precedens w postaci nowej, niezależnej podstawy wywłaszczenia, której powstanie warunkowane jest błędem zainteresowanego organu.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szczegółowej lokalizacji jezdni i chodnika należy natomiast do zakresu projektu budowlanego.

6) **Treść uwagi:** Nieprecyzyjność MPZP.

Projektodawcy MPZP nie określają docelowego kształtu drogi pod ul. Bolka, w tym jej elementów (m.in. uwzględnienie chodnika lub jego brak; brak parametrów układu komunikacyjnego). Tym samym niemożliwe jest podniesienie konkretnych uwag chociażby w zakresie zasadności, proporcjonalności oraz optymalności zakładanego zamierzenia. Prawidłowe odniesienie się do postanowień MPZP jest zatem w istotnym zakresie niemożliwe. Zgodnie z wyrokiem WSA w Krakowie z dnia 11 lutego 2020 r., II SA/Kr 1480/19: „Plan miejscowy, jako akt normatywny musi zawierać ustalenia precyzyjne i jednoznaczne. Rozstrzygnięcia organów stosujących prawo powinny być przewidywalne dla podmiotów stosunków prawnych.”.

Powyższy postulat nabiera szczególnego znaczenia, gdy władztwo planistyczne zamierza ingerować we własność prywatną.

„Skład orzekający przychylił się do stanowiska, że gdy dochodzi do pozbawienia lub ograniczenia własności indywidualnej, wymóg ten należy rozumieć w taki sposób, aby przy przewidzianych w planie budowlanych modernizacji i poszerzeniu dróg jako elementu układu komunikacyjnego znane były konkretne granice rezerwy terenów pod przyszły układ komunikacyjny. Innymi słowy, parametry określone na podstawie § 4 pkt 9 lit. "a" rozporządzenia z dnia 26 sierpnia 2003 r. powinny umożliwić właścicielom działek bezpośrednio sąsiadujących z terenem układu komunikacyjnego odczytanie w jakich granicach ich prawo własności może zostać w przyszłości naruszone (odjęte na cel publiczny) z przeznaczeniem na realizację układu komunikacyjnego. Konkretność tych parametrów w istocie tworzy rodzaj bezpieczeństwa prawnego odnośnie zasięgu ewentualnej ingerencji w prawo własności

(par. wyrok z dnia 7 lutego 2019 r. II SA/Bk 736/18 CBOSA)” - wyrok WSA we Wrocławiu w wyroku z 3.11.2020 r., II SA/Wr 128/ 20.

W tym kontekście, za nieskonkretyzowane należy uznać również m. in. sformułowanie użyte w części tekstowej MPZP: „istniejące elementy zagospodarowania”. Jest to o tyle istotne, że ten fragment tekstu ma wpływ na pojmowanie przyszłego kształtu jezdni na wschodnim odcinku ul. Bolka, bowiem na tym odcinku znajdują się m.in. prostopadłe miejsca parkingowe, których MPZP zdaje się nie uwzględniać (choć nie jest to jasne).

Nieprecyzyjność MPZP nie pozwala również na ocenę optymalności proponowanego rozwiązania.

Zgodnie z wyrokiem NSA z 3 września 2014 r., II OSK 1730/14 – dopuszczalna jest weryfikacja przez organ zasadności żądania w zakresie ewentualnego istnienia rozwiązania alternatywnego zapewniającego możliwość realizacji tego samego celu publicznego przy ograniczeniu stopnia ingerencji w prawo własności osób trzecich, a także ocena przez organ niezbędności realizacji celu inwestycji jako przesłanki ingerencji w prawo własności nieruchomości.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szczegółowej lokalizacji jezdni i chodnika należy natomiast do zakresu projektu budowlanego. W zakresie stanowisk postojowych, zrealizowana rozbudowa ul. Bolka obejmowała stanowiska równoległe do jezdni, natomiast wzmiankowane w uwadze stanowiska prostopadłe do jezdni zostały wykonane samowolnie i nie spełniają wymagań obowiązujących przepisów, zarówno w zakresie długości stanowiska, jak i zachowania szerokości jezdni manewrowej (w obu przypadkach wymagane co najmniej 5 m).

7) **Treść uwagi:** Droga wewnętrzna.

Nawet, gdyby okazało się, że ul. Bolka na odcinku zachodnim (względem al. Praw Kobiet) posiada status drogi publicznej, to należy ją przemianować na drogę wewnętrzną (poprzez odebranie kategorii drogi gminnej).

Zgodnie z art. 10 ust. 3 ustawy o drogach publicznych, pozbawienie drogi dotychczasowej kategorii jest możliwe w przypadku, gdy droga dotychczas publiczna

zostaje „wyłączona z użytkowania”. Pojęcie to pojawia się wprawdzie w przepisie art. 10 ust. 3 ustawy o drogach publicznych, lecz nie zostało przez prawodawców zdefiniowane. W wyroku z dnia 26 października 2017 r., sygn. akt II SA/Ke 443/17, Wojewódzki Sąd Administracyjny w Kielcach wyraził pogląd, że „wyłączenie drogi z użytkowania” oznacza pozbawienie drogi jej dotychczasowej funkcji.

W niniejszej sprawie uczynienie z ul. Bolka drogi bez przejazdu pozbawia ją zasadniczej funkcji polegającej na umożliwianiu korzystania z niej z przez nieograniczony krąg osób i na łączeniu ul. Jasna Rola z ul. Naramowicką. Należy zauważyć, że wyłączenie tego odcinka z „użytkowania” może oznaczać znaczące ograniczenie w korzystaniu z drogi dla ruchu drogowego i dostępności dla nieograniczonego kręgu uczestników ruchu drogowego. Taki efekt jest pożądanym ze względu na chęć zmniejszenia intensywności ruchu oraz utrzymania istniejących elementów zagospodarowania (prostopadłych miejsc parkingowych), co szeroko omówiono w pkt. 1.1 – 1.3 powyżej. Oczywiście droga wewnętrzna będzie spełniać funkcje dojazdową dla mieszkańców ul. Jasna Rola 34 oraz ul. Bolka 2.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej.

2. **Treść uwagi:** Plac do zawracania.

1) **Treść uwagi:** Zbędność placu do zawracania.

Ustanowienie placu do zawracania na końcu zachodniego odcinka ul. Bolka jawi się jako zbędne w kontekście postulatu utrzymania (względnie przekwalifikowania) ul. Bolka jako drogi wewnętrznej. Co więcej, sugerowana przez MPZP konieczność budowy placu wynikająca z rzekomo publicznego statusu ul. Bolka, jeszcze mocniej wskazuje na potrzebę utrzymania wewnętrznego charakteru ulicy, a to celem uspokojenia ruchu.

Zbędność budowy placu wynika z:

1. uczynienia ul. Bolka drogą bez przejazdu i z tego względu służącą jedynie mieszkańcom przy ul. Jasna Rola 34 oraz ul. Bolka 2. W tym zakresie mieszkańcy nie

będą mieli potrzeby zawracania, skoro będą kierować się docelowo na teren swojej posesji;

2. konieczności uspokojenia ruchu ze względu na sąsiadujące obiekty dla dzieci i młodzieży oraz ze względu na sąsiadujący rezerwat Żurawiniec.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

2) **Treść uwagi:** Nieprecyzyjność MPZP.

MPZP nie wskazuje w jakim kształcie miałyby funkcjonować plac do zawracania, a zatem niemożliwa jest ocena celowości i optymalności przyjętego rozwiązania. Nie wskazano również, czy plac ma uwzględniać zawracanie wyłącznie samochodów osobowych, czy także ciężarowych. Fakt, że właściwe rozporządzenie rozróżnia te dwie kategorie pojazdów, świadczy o tym, że możliwe jest uwzględnienie wyłącznie jednej z kategorii pojazdów, a nie zawsze obu.

W tym zakresie zakładam, że MPZP przewiduje jedynie zapewnienie zawracania wyłącznie samochodom osobowym (promień 6 m), a nie ciężarowym (promień 9 m lub kwadrat 12,5m x 12,5 m). Wynika to z oczywistego względu, że obecność pojazdów ciężarowych nie jest pożądana w analizowanym rejonie z uwagi na konieczność uspokojenia ruchu i przez to zapewnienia większego bezpieczeństwa.

W tym zakresie nie wiadomo, dlaczego MPZP nie założył poniższego ułożenia placu do zawracania (zastrzegając pierwszeństwo dla argumentu o zbędności takiego placu):

– załączona do uwagi grafika

Zamiast tego MPZP próbuje wykonanie (i przez to wyłączenie) placu do zawracania na następującym obszarze:

– załączona do uwagi grafika

Trudno uznać, że osoba mająca wpływ na kształt analizowanego MPZP podchodziła do wykonywania tego planu obiektywnie, z zachowaniem zasady poszanowania własności prywatnej oraz równości (wywłaszczenie wyłącznie działki 22/10 z kompletnym pominięciem działek po drugiej stronie rzeczoności odcinka ul. Bolka, o czym mowa poniżej).

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

3) **Treść uwagi:** Optymalność rozwiązania.

Ze względu na brak precyzyjności MPZP prawidłowa ocena optymalności usytuowania placu do zawracania jest niemożliwa. Jednak już teraz można zarzucić, że usytuowanie tego placu wyłącznie z udziałem działki 22/10 i pominięciem działki 20/3 jest nadużyciem.

Powyższy argument popiera wyrok WSA we Wrocławiu z 3.11.2020 r.,11 SA/Wr 128/20:

„Z przedstawionej Sądowi dokumentacji planistycznej – w tym z uzasadnienia zaskarżonej uchwały – nie wynika jednak z jakich względów organ planistyczny uznał za konieczne przedłużenie ulicy dojazdowej 12 KDD i wykonanie zatoczki do zawracania w całości na działce skarżących a zatem wyłącznie kosztem ich nieruchomości. W tym względzie kluczowe jest, że organ nie przeprowadził analizy i nie dokonał oceny możliwości wprowadzenia rozwiązań wariantowych w zakresie lokalizacji placu do zawracania w sposób, który nie obciążałby wyłącznie nieruchomości skarżących. Rozwiązania takie nie wynikają z dokumentacji planistycznej. Także w uzasadnieniu uchwały ani w odpowiedzi na skargę nie odniesiono się do tej kwestii.”

I dalej, odnośnie powołania się przez gminę na rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. – w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie:

„[...] stwierdzić trzeba, że argumentacja organu nie wyjaśnia i nie usuwa zastrzeżeń co do niezbędności zaprojektowania tego placu w całości na działce skarżących. Nie uzasadnia także, że w świetle wskazanych przez organ regulacji rozporządzenia, istniała konieczność zajęcia na ten cel takiej powierzchni działki jaka wyznaczona

została na rysunku planu oraz, że zamierzonego celu nie można było osiągnąć przy pomocy środków słabiej ingerujących w prawo własności skarżących a zatem mniej dla nich dotkliwych. [...] W tym kontekście istotne więc jest, że zarówno w tekście zaskarżonej uchwały jak też na załączniku graficznym brak jest wymiarów projektowanego na działce skarżących placu do zawracania. Już choćby z tego względu nie można stwierdzić, że omawiane rozwiązanie planistyczne uzasadnione jest przywołanym przepisem szczególnym.”.

Zgodnie z wyrokiem WSA w Poznaniu z 23.05.2019 r., IV SA/Po 1197/18, LEX nr 2679133.:

„Zdaniem skarżącego, są możliwe inne propozycje lokalizacji placu do zawracania, określanej przez niego zatoką. Proponuje on, aby usytuować go w większej części na sąsiedniej, niezabudowanej działce nr 2183, przy wykorzystaniu części działki nr 2182 i 2181. W ocenie Sądu organ powinien wziąć pod uwagę i ocenie alternatywną propozycję budowy zatoki na ulicy, którą w toku sprawy w aktach administracyjnych przedstawił skarżący i ewentualnie ją uwzględnić lub szczegółowo uzasadnić, dlaczego nie jest możliwe jej uwzględnienie.

Sąd stoi na stanowisku, że w przypadku wykorzystania przez organ planistyczny możliwości ograniczenia prawa własności podmiotów prywatnych, decyzja o takim ograniczeniu powinna być szczegółowo uzasadniona (w uzasadnieniu do uchwały lub w załączniku do uchwały), ponieważ w innym przypadku pozbawia się właścicieli poczucia bezpieczeństwa i sprawiedliwości.

Ograniczenie właścicieli w ich prawie własności, czego można spodziewać się po miejscowym planie zagospodarowania, uzasadnia tylko cel publiczny, ale także tylko wówczas, gdy innego rozwiązania, choć go szukano, nie można było znaleźć. Władztwo planistyczne gminy nie może polegać zatem na zupełnej swobodzie i dowolności w planowaniu co do przeznaczenia terenu, gdyż konieczne jest uwzględnienie w planowaniu i zagospodarowaniu prawa własności, z mocy art. 1 ust. 1 pkt 7 ustawy o planowaniu. Nieprzestrzeganie tego spowoduje, że uprawnienie gminy do ustalania przeznaczenia terenu i sposobu zagospodarowania, może zostać nadużyte, a ustalenia planu, które będą wynikiem tego nadużycia, mogą okazać się prawnie wadliwe (por. wyrok NSA z 9 lutego 2010 r., sygn. II OSK 1959/09).

Sąd podkreśla raz jeszcze, że sytuacja, w której postanowienia planistyczne tak daleko wkraczać będą w istotę uprawnień właścicielskich podmiotów prywatnych, jak ma to miejsce w rozpatrywanej sprawie, powinna być poprzedzona wnikliwym rozważeniem

wszystkich argumentów przemawiających za preferowanym przez uchwałodawcę rozwiązaniem, przeanalizowanie rozwiązań wariantowych i szczegółowe uzasadnienie podjętych decyzji planistycznych.”

Dodatkowo z MPZP można wywnioskować, że plac do zawracania będzie w jego północno-zachodniej części bardzo blisko okien mieszkań w budynku przy ul. Jasna Rola 34 oraz będzie nakładał się z wyjazdem z garażu podziemnego z tego budynku. Taki układ tym bardziej przemawia za objęciem działki 20/3 (i – jeżeli to konieczne działki 20/2) pod budowę placu.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

3. **Treść uwagi:** Wywłaszczenie działki 22/10 pod parkingi publiczne na wysokości ul. Jasna Rola.

Z MPZP wynika – choć w sposób niejednoznaczny i nieprecyzyjny – że pas oznaczony kodem 3KDWpp ma stanowić w przyszłości pas wewnętrzny, ale stanowiący własność m. Poznania.

– załączona do uwagi grafika

W istocie ustanowienie pasa 3KDWpp doprowadzi do wywłaszczenia mieszkańców Jasnej Roli 34 w zakresie kolejnej (już czwartej z kolei) części działki przeznaczonej dotychczas pod prywatne miejsca postojowe. MPZP usankcjonuje publiczny charakter pasa 3KDWpp i przez to kosztem mieszkańców Jasnej Roli 34 będzie zadowalał potrzeby innych przypadkowych osób.

Co więcej, oprócz publicznego charakteru pasa 3 KDWpp nie jest wykluczone objęcie go płatną strefą parkowania, co od dłuższego czasu jest deklarowane przez m. Poznań.

Najbardziej krzywdzące jest to, że mieszkańcy Jasnej Roli 34 są sukcesywnie pozbawiani własności prywatnej przeznaczonej na parkingi (działka 22/10). Najpierw był to parking zewnętrzny (pod trasę tramwajową):

– załączona do uwagi grafika

teraz jest to plac do zawracania (o przesadnie dużej powierzchni):

– załączona do uwagi grafika

pas wzdłuż zachodniego odcinka ul. Bolka:

– załączona do uwagi grafika

oraz wzdłuż odcinka przy Jasnej Roli:

– załączona do uwagi grafika

W zamian za powyższe wyzucie mieszkańców Jasnej Roli 34 z miejsc parkingowych, m. Poznań nie oferuje miejsc zamiennych. 143 rodzin z Jasnej Roli 34 zacznie borykać się z brakiem miejsc postojowych, którymi do tej pory bez problemu dysponowali. Ta sytuacja powinna zostać przedstawiona publicznie jako przykład albo skrajnej nieodpowiedzialności albo czyjejś złej woli.

Wobec powyższego, krytykowane rozwiązanie w oczywisty sposób nie może uzyskać poparcia okolicznych mieszkańców, w tym mieszkańców Jasnej Roli 34. Wystarczy wskazać, że do tej pory osoby niezamieszkujące przy Jasnej Roli 34 z powodzeniem parkowały po zachodniej części Jasnej Roli i to tam należałoby ustanowić KDWpp (pod warunkiem, że nie będzie wiązało się to z wywłaszczeniem kogokolwiek).

Projektodawca MPZP zapomniał o tym, że odebranie prywatnych miejsc postojowych dedykowanych dotychczas 143 rodzinom przy Jasnej Roli 34, spowoduje niewyobrażalne problemy natury logistycznej i estetycznej, włączając w to samowolę parkingową. 143 rodziny, które do tej pory miały gdzie pozostawić swoje pojazdy na noc, obecnie nie będą miały gdzie zaparkować, co wzbudzi ogólną frustrację i sprzeciw również okolicznych mieszkańców.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Teren 3KDWpp to teren dróg wewnętrznych - parkingu. Ustalenia projektu planu nie determinują własności ww. terenu ani zasad funkcjonowania parkingu.

4. **Treść uwagi:** Wnioski.

1) **Treść uwagi:** Wobec powyższych uwag, wnoszę o:

- a) **Treść uwagi:** zachowanie obecnego statusu działki pod ul. Bolka (nr 21) jako drogi wewnętrznej (względnie nadanie jej takiego statusu poprzez odebranie jej kategorii drogi gminnej);

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej.

- b) **Treść uwagi:** niewykraczanie poza linie rozgraniczające działki nr 21 w ramach planowego zagospodarowania przestrzeni, przebudowę na pieszo-jezdnię (ewentualnie obniżenie chodnika po południowej stronie drogi lub jego usunięcie. z jednoczesnym wykorzystaniem chodnika na północ od ul. Bolka);

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szczegółowej lokalizacji jezdni i chodnika należy natomiast do zakresu projektu budowlanego.

- c) **Treść uwagi:** rezygnację z budowy placu do zawracania;

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

- d) **Treść uwagi:** niewykraczanie poza linie rozgraniczające działki nr 1 (ul. Jasna Rola) w ramach planowego zagospodarowania przestrzeni, tj. zachowanie dotychczasowego kształtu i struktury właścicielskiej ul. Jasna Rola na odcinku przylegającym do działki nr 22/10.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Jasna Rola uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje m.in. część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Ponadto w projekcie planu teren 1KD-L (ul. Jasna Rola) jest poszerzony od strony zachodniej o części działek należących do Miasta Poznania i Skarbu Państwa, użytkowane na cele parkingowe.

- 2) **Treść uwagi:** ewentualnie, w razie ustalenia, że działka pod ul. Bolka (nr 21) ma status gminnej drogi publicznej i nieuwzględnienia wniosku z pkt. 1, wnoszę o:

- a) **Treść uwagi:** zachowanie obecnych linii rozgraniczających działkę pod ul. Bolka (nr 21);

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50.

- b) **Treść uwagi:** zachowanie obecnej funkcjonalności ul. Bolka. tj. z zaakceptowaniem prostopadłych miejsc parkingowych wzdłuż tej ulicy – ze względu na konieczność m.in. uspokojenia ruchu oraz zachowania istniejących elementów zagospodarowania na ul. Bolka. Z ewentualnym obniżeniem chodnika po południowej stronie drogi lub jego usunięcie. Z jednoczesnym wykorzystaniem chodnika na północ od ul. Bolka;

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Kwestia szczegółowej lokalizacji jezdni i chodnika należy natomiast do zakresu projektu budowlanego. W zakresie stanowisk postojowych, zrealizowana rozbudowa ul. Bolka obejmowała stanowiska równoległe do jezdni, natomiast wzmiankowane w uwadze stanowiska prostopadłe do jezdni zostały wykonane samowolnie i nie spełniają wymagań obowiązujących przepisów, zarówno w zakresie długości stanowiska, jak i zachowania szerokości jezdni manewrowej (w obu przypadkach wymagane co najmniej 5 m).

- c) **Treść uwagi:** rezygnację z budowy placu do zawracania;

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

- d) **Treść uwagi:** niewykraczanie poza linie rozgraniczające działki nr 1 (ul. Jasna Rola) w ramach planowego zagospodarowania przestrzeni, tj. zachowanie dotychczasowego kształtu i struktury właścicielskiej ul. Jasna Rola na odcinku przylegającym do działki nr 22/10. W powyższym zakresie wnoszę o adekwatną zmianę parametrów części tekstowej oraz graficznej MPZP.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Jasna Rola uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje m.in. część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Ponadto w projekcie planu teren 1KD-L (ul. Jasna Rola) jest poszerzony od strony zachodniej o części działek należących do Miasta Poznania i Skarbu Państwa, użytkowane na cele parkingowe.

§ 14

Uwagi wniesione przez Pana Pawła Sowę Radnego Miasta Poznania, Radnego Osiedla Naramowice.

1. **Treść uwagi:** W związku z odbytą w dn. 10 marca 2022 r. dyskusją publiczną dotyczącą projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulic Jasna Rola część A w Poznaniu, Rada Osiedla Naramowice ze względu na konieczność ochrony terenów zielonych, szczególnie w obliczu zachodzących zmian klimatycznych, a także z powodów społecznych prosi by ponownie wziąć pod szczególną rozagę wydawanie przyszłych pozwoleń na budowę dla obszarów 1U, 2U. Obszar leżący w bezpośrednim sąsiedztwie cmentarza i Żurawinca. Nadal uważamy, że budowa w tym miejscu biurowca z podziemnym parkingiem zagrozi rezerwatowi Żurawiniec i Laskowi Piątkowskiemu. Stoi to w sprzeczności z działaniami poczynionymi przez Miasto Poznań, które zainwestowało spore środki w przeprowadzenie badań naukowych i przywrócenie stawów w Żurawincu. Zabudowa obszaru 1U i 2U może zniweczyć wysiłki Zespołu ds. Rewitalizacji Rezerwatu Żurawiniec, fundusze, które już zostały wyłożone na ten cel oraz doprowadzić do dalszej degradacji tego ważnego dla dzielnicy terenu zielonego. Stanowić to może również zdecydowane zmniejszenie przepustowości ulicy Jasna Rola, która będąc już w tej chwili wąską ulicą bez ustanowionego pobocza, będzie się stawać jeszcze bardziej niebezpieczną ulicą dla pieszych oraz ruchu samochodowego. Dodatkowym elementem zagrażających rezerwatowi będzie problem z miejscami parkingowymi – w tej chwili już wielokrotnie zauważamy sytuacje, w których kierowcy parkują po stronie rezerwatu. Nadmieniamy, że ważnym elementem dyskusji społecznej jest również fakt, że właściciel działki jest powiązany z upadłym deweloperem będącym również w sporze z Miastem Poznań.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Na terenach 1U i 2U, ze względu na wydane decyzje o warunkach zabudowy i ryzyko spadku wartości nieruchomości (potencjalne roszczenia), ustalono lokalizację zabudowy usługowej, jednakże o ograniczonych parametrach wysokości, a ponadto na obu terenach dopuszczono lokalizację wyłącznie jednej kondygnacji podziemnej. Dodatkowo, na terenie 2U, ustalono lokalizację wyłącznie zabudowy związanej z usługami oświaty lub sportu i rekreacji.

2. **Treść uwagi:** Wnioskujemy aby obszar 1MW powinien zgodnie z głosami mieszkańców mieć charakter zabudowy jednorodzinnej z zachowaniem elementów istniejącej zieleni.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Przeznaczenie terenu 1MW pod zabudowę mieszkaniową wielorodzinną jest zgodne z obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. Jednocześnie dla terenu 1MW, zgodnie z wymaganiami Studium, w projekcie planu ustala się wysoki udział powierzchni biologicznie czynnej, tj. nie mniejszy niż 55% powierzchni działki budowlanej, oraz lokalizację zabudowy w formie tzw. willi miejskich. Ponadto na terenie 1MW wprowadzono strefy zieleni:

- w zachodniej części, tak aby oddzielała ona zabudowę wielorodzinną od zabudowy jednorodzinnej,
- w północno-wschodniej części na styku z terenem 2MW, w której ustalono zagospodarowanie co najmniej 80% powierzchni tej strefy istniejącymi i nowo nasadzonymi drzewami o wysokości nie mniejszej niż 2 m,
- w południowo-wschodniej części, w której dopuszczono lokalizację parkingów w zieleni i stanowisk dla rowerów.

Określone w projekcie planu przeznaczenie terenu 1MW wynika ponadto z ekwiwalentności dokonanych zamian nieruchomości (z udziałem parafii i osoby fizycznej), które umożliwiły regulację stosunków własnościowych w rejonie cmentarza parafialnego oraz na terenach zieleni w sąsiedztwie rezerwatu „Żurawiniec”.

3. **Treść uwagi:** Chcemy zaakcentować fakt, że istniejące już domy jednorodzinne na obszarze 2MN/U znajdują się prawdopodobnie w miejscu dawnej wsi Naramowice Olędry. Pytanie czy sprawdzono teren pod kątem miejsc pochówku osadników, którzy nie byli katolikami zatem nie mogli być pochowani na żadnym z pobliskich cmentarzy katolickich. Ponawiamy zatem jako Rada Osiedla o zorientowanie się w sprawie, przeprowadzenie badań archeologicznych. Jeśli badania wykażą obecność czy ślady pochówku rozważyć w planie usytuowanie stanowiska archeologicznego co pozwoli na zachowanie korytarza dla zwierząt i terenów zielonych.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Na etapie składania wniosków do planu, Miejski Konserwator Zabytków wskazał, że poza cmentarzem parafialnym ujętym w gminnej ewidencji zabytków, *na przedmiotowym terenie nie występują inne obiekty i dobra kultury oraz stanowiska archeologiczne, objęte ochroną konserwatorską w rozumieniu ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami*. Projekt planu uzyskał uzgodnienie Miejskiego Konserwator Zabytków.

4. **Treść uwagi:** Wnioskujemy ponownie aby przekrój ulicy Nowej Stoińskiego (KD-Z) odcinek zachodni uwzględniał wariant wybrany przez mieszkańców na drodze konsultacji, które miały miejsce w 2018 roku (droga jedno jezdniowa, izolowana zielenią, z zachowaniem braku negatywnego oddziaływania na Żurawiniec, skablowana linia energetyczna, przeprowadzenie badań oddziaływania takiej drogi na środowisko).

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu ustala linie rozgraniczające terenu KD-Z (projektowana ul. Nowa Stoińskiego) umożliwiające realizację różnych rozwiązań przekroju drogi, zarówno jednojezdniowego, jak i 2x2, a także niezależnie od etapowania robót budowlanych – natomiast szczegółowe rozwiązania należą do zakresu projektu budowlanego. W zapisach projektu planu ustalono na terenie KD-Z lokalizację jezdni, z dopuszczeniem lokalizacji drugiej jezdni, a dodatkowo ustalono wprowadzenie nasadzeń drzew, zgodnie z rysunkiem planu, oraz z dopuszczeniem nasadzeń poza wskazanymi lokalizacjami. Projekt planu dopuszcza wymianę napowietrznej linii elektroenergetycznej wysokiego napięcia 110 kV na linię kablową.

5. **Treść uwagi:** Na działce oznaczonej symbolem MW/U wnioskujemy o zachowanie zabudowy mieszkaniowej z usługami w parterze. Proponowany obecny zapis jest nieprecyzyjny, gdyż pozwala na budowę np. obiektu handlowego wielkości Galerii Sucholeskiej. Przypominamy, iż w odległości około kilometra (na południe) planowana jest budowa miejskiego targowiska (Nowa Naramowicka/Łużycka). Dopuszczenie w tym miejscu możliwości budowy wielkogabarytowych powierzchni handlowych zniszczy wizję planowanego targowiska naramowickiego, drobnego i lokalnego handlu. Nalegamy tym bardziej iż na terenie Naramowic mamy już wystarczająco dużo sklepów wielkopowierzchniowych.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Teren MW/U jest już w większości zabudowany. Niemniej projekt planu dopuszcza na tym terenie funkcję usługową ze względu na lokalizację w eksponowanym

miejscu – przy skrzyżowaniu dwóch ulic układu podstawowego i w sąsiedztwie nowego przystanku tramwajowego, tj. w naturalnej lokalizacji dla usług osiedlowych. Jednakże projekt planu nie dopuszcza na tym terenie tzw. wielkopowierzchniowego obiektu handlowego – możliwa jest jedynie lokalizacja obiektu handlowego o ograniczonej powierzchni sprzedaży (tj. do 2000 m²).

6. **Treść uwagi:** Dodatkowo wnosimy by ul. Bolka miała charakter drogi wewnętrznej tak by mieszkańcy mieli zabezpieczoną sytuację związaną z parkowaniem i korzystaniem z tej drogi.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Projekt planu nie reguluje, a w tym nie zakazuje, lokalizacji stanowisk postojowych w ul. Bolka, natomiast ich szczegółowe wyznaczenie należy do zakresu organizacji ruchu.

§ 15

Uwagi wniesione przez osobę fizyczną.

1. **Treść uwagi:** Obszar objęty projektem został zaznaczony w dziwny sposób; trudno dostrzec tu jakąkolwiek logikę. Najważniejsza zmiana w tej części Naramowic to budowa al. Praw Kobiet. Szatkowanie obszaru na wycinki, w których nowy ciąg komunikacyjny jest punktem granicznym powoduje, że kwestie związane z tą trasą są również stawiane niejako na uboczu. Brak jest holistycznego spojrzenia na problemy związane trasą, bądź jej większymi, spójnymi fragmentami. Wskutek tego brak jest rzetelnego, całościowego spojrzenia na to, jak oddanie do użytku al. Praw Kobiet wpłynie na życie mieszkańców terenów wokół trasy oraz na stan środowiska naturalnego. Wniosuję, aby sporządzić nowy plan, obejmujący teren od północy ograniczony linią trasy kolejowej, od zachodu – bez zmian (skraj Żurawińca), od wschodu – ul. Naramowicka, od południa ul. Nowa Stoińskiego, bądź nawet Łużycka.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Uwaga wykracza poza zakres sporządzania planu miejscowego. Plany są opracowywane dla wybranych obszarów, natomiast dokumentem, który spaja politykę przestrzenną gminy, jest Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. Nowo realizowana droga – al. Praw Kobiet – jest objęta obowiązującym mpzp „Ulica Nowa Naramowicka – część południowa” w Poznaniu (uchwała Nr XCIX/1121/IV/2006 Rady Miasta Poznania z dnia 11 lipca 2006 r.).

2. **Treść uwagi:** Dokument określony jako prognoza oddziaływania na środowisko jest mocno nieaktualny; opisuje stan sprzed budowy al. Praw Kobiet i Nowej Stoińskiego. Ten dokument nie opisuje ani aktualnego stanu w obrębie al. Praw Kobiet, ani tym bardziej nie zawiera rzeczywistych prognoz oddziaływania. Jeśli ma stanowić rzeczywistą podbudowę merytoryczną podejmowanej uchwały w sprawie MPZP, powinien zostać zaktualizowany.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: W granicy projektu planu znajduje się mały fragment inwestycji związanej z nową trasą tramwajową, który jest uwzględniony w prognozie oddziaływania na środowisko. Prognoza sporządzana jest na etap opiniowania i uzgadniania, tzn. stan na połowę 2021 r. i w tym zakresie odnosi się do prowadzonych już robót budowlanych. Zasadnicza część ww. inwestycji znajduje się w granicy obowiązującego mpzp „Ulica Nowa Naramowicka – część południowa” w Poznaniu (uchwała Nr XCIX/1121/IV/2006 Rady Miasta Poznania z dnia 11 lipca 2006 r.).

3. **Treść uwagi:** Nie wiem, czy to efekt niefrasobliwości, czy działanie celowe, ale na całym terenie objętym projektem widoczne jest dążenie do ograniczenia ilości miejsc parkingowych. We wcześniejszych fazach projektowania zaznaczone były przestrzenie przeznaczone na parkingi, ale obecnie tereny te są już zabudowane budynkami wielorodzinnymi. W związku z budową al. Praw Kobiet oraz Nowej Stoińskiego na terenie objętym projektem oraz w najbliższym otoczeniu zniknęło kilkaset miejsc postojowych. W okolicy przystanku końcowego linii tramwajowej przy ul. Błażeja nie zaplanowano żadnego parkingu typu park&ride. Istnieje spore zagrożenie, że mieszkańcy ościennych gmin zostawią swoje samochody w najbliższej okolicy przystanku, zmuszając mieszkańców okolicznych nieruchomości do poszukiwania miejsc parkingowych dalej od domu. Ponieważ w całej okolicy nie ma takich miejsc, siłą rzeczy doprowadzi to do parkowania na dziko w otulinie Żurawińca, co grozi dewastacją tego cennego przyrodniczo terenu. To kolejny powód, dla którego projekt powinien zostać poddany głębokiej modyfikacji, aby dla całego terenu w trójkącie linia kolejowa – Żurawiniec – Naramowicka poszukać miejsc postojowych, co zachęci zarówno mieszkańców tego

terenu, jak i osoby z innych gmin, do przesiadki na tramwaj. W efekcie – nie ucierpi Żurawiniec, a do centrum Poznania będzie wjeżdżać mniej samochodów.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu wyznacza tereny o różnym przeznaczeniu i zasadach zagospodarowania, natomiast szczegółowe wyznaczanie stanowisk postojowych należy do zakresu projektu budowlanego (i musi być spełnione na terenach zabudowy mieszkaniowej) bądź do zakresu organizacji ruchu. Postulowana lokalizacja parkingu park&ride przy obecnym końcowym przystanku tramwajowym wykracza poza obszar projektu planu. Ponadto trasa tramwajowa docelowo prowadzić ma na Umultowo – i tam, przy docelowym przystanku końcowym, zakładana jest lokalizacja parkingu park&ride. Niezależnie od powyższego, obecnie prowadzona jest analiza zasadności przystąpienia do zmiany obowiązującego mpzp „Ulica Nowa Naramowicka – część południowa” w Poznaniu, w celu umożliwienia realizacji tymczasowego parkingu park&ride na działce miejskiej do czasu budowy dalszego etapu trasy tramwajowej.

4. **Treść uwagi:** Na ul. Bolka, na styku z al. Praw Kobiet, zaplanowano budowę placu manewrowego. Nie ma absolutnie żadnego racjonalnego argumentu dla uzasadnienia tego działania. Podczas publicznej debaty nad projektem MPZP przedstawiciele MPU nie potrafili wskazać uchwały Rady Miasta Poznania, która nadawałaby tej części ul. Bolka status drogi publicznej. Przed zabudowaniem nieruchomości Jasna Rola 34 oraz Bolka 2 ta część ciągu komunikacyjnego była zwykłą drogą polną. Jej dokładny przebieg i szerokość zmieniał się pod wpływem pór roku oraz widzimisię traktorzystów (a potem kierowców ciężkiego sprzętu budowlanego). Dowodzą tego chociażby zdjęcia satelitarne na GoogleMaps z czasu budowy bloków przy Jasnej Roli 34. Co więcej, bo zbudowaniu al. Praw Kobiet zachodnia część ul. Bolka – do Jasnej Roli włącznie – pełni rolę wyłącznie drogi wewnętrznej – drogi dojazdowej do dwóch nieruchomości wielorodzinnych. Równoległa droga wewnętrzna, prowadząca do nieruchomości Jasna Rola 36, nie będzie „wzbogacona” o plac manewrowy. Wobec tego na ul. Bolka - która również nie jest drogą publiczną (a przynajmniej brak na to dowodów) – również nie ma potrzeby wyznaczania placu do zawracania. Potrzeby ochrony przeciwpożarowej – w tym dojazd do linii tramwajowej – są według ZRID dla al. Praw Kobiet zapewnione przez wytyczenie pętli – droga wewnętrzna do Jasnej Roli 36 – ciąg pieszo-rowerowy za torami – ul. Bolka do Jasnej Roli. W dodatku budowa kompletnie zbędnego placu manewrowego oznacza po stronie Miasta potężne i zbędne koszty: wywłaszczenie, przebudowa zakończenia ul. Bolka. Wnioskuje, aby zrezygnować z wytyczania placu manewrowego

na styku ul. Bolka z al. Praw Kobiet, z utrzymaniem w tym obrębie dotychczasowych stosunków własnościowych.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny. Wzmiankowana w uwadze „przelotowa” droga pożarowa to połączenie różnych elementów układu komunikacyjnego, technicznie umożliwiające przejazd służb ratowniczych podczas ewentualnej interwencji – jej wytyczenie nie zmienia charakteru omawianego odcinka ul. Bolka, który pozostaje drogą bez przejazdu.

5. **Treść uwagi:** Gdyby zaginiona bez wieści uchwała w sprawie nadania zachodniej części ul. Bolka odnalazła się, wnioskuję o wprowadzenie do projektu uchwały w sprawie MPZP zapisów odnośnie obniżenia statusu tej drogi z publicznej do wewnętrznej, a w konsekwencji – o rezygnację z budowy placu manewrowego (zgodnie z pkt 4). Nadmieniam, że zgodnie z aktualnym wyrysem geodezyjnym jezdni zachodniej części ul. Bolka powinna przebiegać wyłącznie na terenach będących własnością Miasta, więc nie ma przeszkód formalnych do podjęcia takiej uchwały.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną na podstawie Uchwały nr XVI/116/86 Wojewódzkiej Rady Narodowej z 10 października 1986 r. Pomimo podziału na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej, zachodni odcinek ul. Bolka nadal pełni funkcję obsługi komunikacyjnej dwóch nieruchomości (wspólnot mieszkaniowych) przy ul. Bolka 2 i przy ul. Jasna Rola 34. Nie ma zatem uzasadnienia do wyłączenia ww. drogi z użytkowania i pozbawienia jej kategorii drogi publicznej. Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21,

ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

6. **Treść uwagi:** Gdyby okazało się, że utrzymanie statusu drogi wewnętrznej dla zachodniej części ul. Bolka jest niemożliwe, a w ślad za tym konieczna jest budowa placu manewrowego na styku z al. Praw Kobiet, wnoszę o zmianę położenia tego placu. W obecnym kształcie projektu budowa placu manewrowego skutkuje utratą miejsc parkingowych; co najmniej pięciu a potencjalnie – przy parkowaniu w dotychczasowej zatoczce przy ul. Bolka prostopadle – siedmiu – w miejscu, gdzie już dziś każde miejsce postojowe jest na wagę złota. Do tego przez budowę asfaltowej zawrotki klin zieleni zostanie zastąpiony betonozą. I to wszystko – wywłaszczenie i przebudowa – za publiczne pieniądze! Zawrotka ma przebiegać w odległości poniżej 2 metrów od budynku mieszkalnego – pod oknami i balkonami, które dotychczas były oddzielone od ulicy zielenią! W pozostałej części – wydzielenie działki 22/13 skutkuje m.in. kosztownym przesunięciem ogrodzenia posesji wraz z zamykaną automatycznie bramą wjazdową na parking, latarnią i systemem monitoringu, likwidacją fragmentu chodnika, usunięciem części murku oporowego na wjeździe do podziemnego garażu. Ponadto zawrotka kolidowałaby z wyjazdem z podziemnego garażu, co rodzi ryzyko stłuczek. Po drugiej stronie ul. Bolka – od strony nieruchomości Bolka 2 – aby wygospodarować miejsce na zawrotkę (gdyby rzeczywiście była niezbędna), należałoby przemieścić wiatę śmietnikową, wjazd na parking naziemny) ograniczony jest ażurowym szlabanem, a zawrotka przebiegałaby dalej od okien i balkonów. Nie bez znaczenia jest fakt, że w praktyce takie zawrotki na ślepych uliczkach stają się, prędzej, czy później, nielegalnym parkingiem. Jeśli budowa zawrotki jest niezbędna, wnioskuję o zaprojektowanie jej po południowej stronie ul. Bolka, ponieważ będzie to mniej uciążliwe społecznie i przyrodniczo, a do tego tańsze.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Lokalizacja placu do zawracania wynika z uczynienia omawianego odcinka ul. Bolka drogą bez przejazdu, wskutek podziału ulicy na dwie odrębne części podczas budowy nowej trasy tramwajowej. Wielkość placu wynika z projektu ww. trasy, regulującego kompleksowo przyległy układ komunikacyjny.

7. **Treść uwagi:** Na ul. Bolka Wspólnota Mieszkaniowa Jasna Rola 34 jest właścicielem gruntu sięgającego aż do 1/3 szerokości obecnego przebiegu jezdni. W ramach tzw. odpowiedzialności społecznej deweloper, który zbudował bloki przy ul. Jasna Rola 34, na swój koszt wybudował północny chodnik ul. Bolka wraz z zatoczkami parkingowymi oraz jezdnię ul. Bolka (chodnik południowy brukowali pracownicy UWI, które wybudowało blok przy Bolka 2). W momencie budowy ul. Bolka deweloper nie był już wyłącznym właścicielem, nie miał więc prawa samodzielnie decydować o przeznaczeniu gruntu prywatnego na cele publiczne. Oznacza to, że decyzja o budowie ul. Bolka oraz oddaniu jej do użytkowania jest dotknięta istotnym defektem prawnym; właściciel gruntu nie wyraził zgody na budowę ulicy, a tym bardziej – nie zgodził się na oddanie bezpłatnie, czy też sprzedanie tego terenu! Wspólnota Mieszkaniowa Jasna Rola 34 dowiedziała się o rzeczywistym przebiegu południowej granicy naszej nieruchomości podczas wizji lokalnej, której celem było sporządzenie operatu szacunkowego na potrzeby odszkodowania za teren wywłaszczony pod budowę Al. Praw Kobiet. W ślad za tym podjęliśmy szereg działań, zmierzających do odzyskania pełni władztwa nad naszą nieruchomością i wykorzystania tego terenu na zaspokojenie potrzeb mieszkańców. Od sierpnia 2021 została zmieniona organizacja ruchu na ul. Bolka – w zatoczkach parkingowych samochody parkują prostopadłe. W efekcie ilość miejsc parkingowych wzrosła czterokrotnie. Ubocznym efektem jest zwiększenie bezpieczeństwa ruchu. Wcześniej mimo progu zwalniającego niektórzy kierowcy jechali zdecydowanie za szybko. Teraz wszyscy jadą wolniej, bo szukają miejsc parkingowych. Od momentu zmiany organizacji ruchu w obrębie tej części ul. Bolka nie było żadnej stłuczki, mimo że pas jezdni jest węższy. Tymczasem w projekcie MPZP planuje się wywłaszczenie WM Jasna Rola 34 „do płotu”, czyli pozbawienie własności miejsc parkingowych i chodnika. Nie widzę żadnego interesu społecznego, który uzasadniałby taką zmianę. Dodam, że i tak nasza Wspólnota jest w najtrudniejszej sytuacji, jeśli chodzi o miejsca parkingowe. Nasze bloki powstały jako pierwsze w tej okolicy, gdy norma ilości miejsc parkingowych na mieszkanie była niska (a i tak UM nie dopilnował, żeby projekt budowlany był w tym zakresie zgodny z prawdą, w efekcie czego na wewnętrznych dziedzińcach ilość miejsc parkingowych jest mniejsza). Pod budowę al. Praw Kobiet oddaliśmy spory teren nieużytku, który wcześniej był wykorzystywany jako parking dla ok. 90 samochodów (nie tylko naszych – sąsiedzi z okolicznych nieruchomości też byli tam wpuszczani). Próba zwalidowania błędnej decyzji o budowie ul. Bolka poprzez wprowadzenie zmian własnościowych w MPZP jest moim zdaniem sprzeczna z prawem. Gdyby uchwała

została podjęta w projektowanym kształcie, te zapisy nie ostoją się w Sądzie, bo stanowią nieuzasadnioną ingerencję w chronione konstytucyjnie dobro – prawo własności prywatnej. Wnoszę o zmianę projektu w tym zakresie – ustalenie przebiegu granicy północnej jezdni zgodnie z linią rozgraniczającą działkę miejską od działki będącej własnością WM Jasna Rola 34, z zaznaczeniem w planie przeznaczenia terenu prywatnego – do linii granicznej z jezdnią włącznie – jako teren przeznaczony na cele parkingowe.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. W zakresie stanowisk postojowych, zrealizowana rozbudowa ul. Bolka obejmowała stanowiska równoległe do jezdni, natomiast wzmiankowane w uwadze stanowiska prostopadłe do jezdni zostały wykonane samowolnie i nie spełniają wymagań obowiązujących przepisów, zarówno w zakresie długości stanowiska, jak i zachowania szerokości jezdni manewrowej (w obu przypadkach wymagane co najmniej 5 m).

8. **Treść uwagi:** Argument o historycznej sześciometrowej szerokości jezdni ul. Bolka (polnej ścieżyny) traktuję jako humorystyczny. Zwłaszcza, że w np. po drugiej stronie al. Praw Kobiet 5-metrowa szerokość jezdni ul. Bolka (także ślepej drogi dojazdowej do dwóch budynków wielorodzinnych) jest wystarczająca. Gdyby okazało się, że jezdnia drogi wewnętrznej, którą teraz jest ul. Bolka, musi być szersza, można to zapewnić na kilka sposobów, bez ingerowania we własność prywatną i bez kasowania miejsc parkingowych. Począwszy od najprostszego – obniżenie krawężnika południowego chodnika tej części ul. Bolka (własność Miasta, więc nie ma problemu zgody właściciela na przebudowę), przez zwężenie chodnika, bądź jego likwidację do linii styku granicy działki miejskiej z działką prywatną WM Bolka 2; chodnik po stronie północnej jest wystarczająco szeroki, żeby obsłużyć ruch pieszcy obu nieruchomości, a w razie obaw, że WM Jasna Rola 34 zablokuje dostęp do chodnika, zawsze można ustanowić odpowiednią służebność. Gdyby konieczne było poszerzenie jezdni ul. Bolka, wnoszę o wykorzystanie w tym celu powierzchni południowego chodnika ul. Bolka.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ul. Bolka jest drogą publiczną, z której odbywa się obsługa komunikacyjna nieruchomości położonych przy ul. Jasna Rola 34 (na terenie 3MW) i przy

ul. Bolka 2 (na terenie MW/U). Projekt planu reguluje linie rozgraniczające ul. Bolka uwzględniając zrealizowaną już rozbudowę drogi, która nastąpiła wraz z realizacją przyległej intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – pas drogowy na omawianym odcinku obejmuje zarówno działkę nr 21, ark. 18, obr. 50, jak i część działki nr 22/10, ark. 18, obr. 50. W projekcie planu dla terenu KD-D (ul. Bolka) ustalono lokalizację jezdni i co najmniej jednostronnego chodnika, z dopuszczeniem ich zamiany na pieszo-jezdnię, natomiast kwestia szczegółowej lokalizacji takich elementów należy do zakresu projektu budowlanego.

9. **Treść uwagi:** Na styku ul. Bolka z ul. Jasna Rola jezdnia jest wytyczona tak, jakby działki po obu stronach ul. Bolka były nadal polami uprawnymi. W efekcie lewoskręt w Jasną Rolę prowadzony jest pod ekstremalnym kątem. Skutkuje to częstymi niebezpiecznymi zdarzeniami drogowymi (niejeden samochód przytarł o hojnie wkopane w okolicy przez ZDM słupki, nie raz byłem świadkiem dziwnych manewrów – z wymuszeniem hamowania, bądź cofania). Skręt jest na tyle wąski, że śmieciarka musi skręcać „na trzy”. Po włączeniu do ruchu al. Praw Kobiet ruch na ul. Jasna Rola zwiększy się, więc problem stanie się jeszcze bardziej palący. Wnioskuje o przemodelowanie lewoskrętu z Bolka w Jasną Rolę, aby kąt styku pozwalał na swobodny i bezpieczny lewoskręt z Bolka w Jasną Rolę i prawoskręt z Jasnej Roli w Bolka. Teren w tym miejscu jest własnością miasta, co pozwoli ograniczyć koszty zmiany.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Kwestie organizacji ruchu są poza zakresem ustaleń planów miejscowych. Natomiast projekt planu uwzględnia skorygowane linie rozgraniczające skrzyżowania ulic Jasna Rola i Bolka.

10. **Treść uwagi:** Wzdłuż ul. Jasna Rola Wspólnota Mieszkaniowa Jasna Rola 34 jest właścicielem gruntu obejmującego chodnik wraz z zatoczkami parkingowymi. Od lipca 2021 za zgodą ZDM nastąpiła zmiana organizacji ruchu; w zatoczkach wzdłuż Jasnej Roli wprowadzono parkowanie prostopadłe. Tym sposobem ilość miejsc parkingowych wzrosła mniej więcej czterokrotnie. Na cele parkingowe poza obrysem zatoczek wykorzystywany jest teren szerokiego, utwardzonego pobocza, które wcześniej było albo niewykorzystane, albo zajmowane bezprawnie do parkowania równoległe do zatoczek – w sposób utrudniający wyjazd z zatoczek i stwarzający po zmroku ryzyko stłuczki z pojazdami poruszającymi się Jasną Rolą. Od momentu zmiany nie było tu ani jednej stłuczki w obrębie miejsc parkingowych, a ruch jezdnią ul. Jasna Rola (w obrębie boiska sportowego i placu zabaw!) wyraźnie się uspokoił; samochody jadą wolniej, niż przed tą

zmianą. Tymczasem w projekcie MPZP – podobnie jak na ul. Bolka – planowane jest wyłączenie WM Jasna Rola 34 „do płotu” – pozbawiając nas miejsc parkingowych i chodnika. Nie widzę żadnego interesu społecznego, który uzasadniałby taką zmianę. Wnoszę o zmianę projektu w tym zakresie – utrzymanie dotychczasowych stosunków własnościowych oraz przeznaczenia terenu; zaznaczenie, że teren zatoczek wraz z poboczem przeznaczony jest na cele parkingowe.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Teren 3KDWpp to teren dróg wewnętrznych - parkingu. Ustalenia projektu planu nie determinują własności ww. terenu ani zasad funkcjonowania parkingu. Kwestie organizacji ruchu, w tym sposobu wyznaczania stanowisk postojowych, są poza zakresem ustaleń planów miejscowych.

11. **Treść uwagi:** Na styku granicy terenu WM Jasna Rola 34 i Jasna Rola 36 kończy się chodnik. Zimą niepełnosprawna Mieszkanka Bolka 2, poruszająca się na wózku, prosiła o budowę brakującej części chodnika. Przedstawiciele samorządu osiedlowego bezradnie rozłożyli ręce, bo ten krótki odcinek jest własnością WM Jasna Rola 36. Wnoszę o zaznaczenie w projekcie, że teren do linii drogi wewnętrznej Jasna Rola 36 ma mieć chodnik. Niech właściciel tego terenu zdecyduje, czy poniesie koszt budowy, czy sprzeda ten skrawek gruntu Miastu, które wybuduje brakujące 1,5 metra chodnika.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Projekt planu wyznacza teren drogi publicznej 1KD-L (ul. Jasna Rola), dla którego wymaga m.in. co najmniej jednostronnego chodnika, natomiast kwestia szczegółowej lokalizacji poszczególnych elementów drogi, w tym chodnika, należy do zakresu projektu budowlanego.