

KANCELARIA RADY MIASTA KRAKOWA SEKRETARIAT	
wpłynęło dnia:	2021-02-16 g. 11:00
Podpis	

OPINIA NR 25/2021
PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA
Z DNIA 15 lutego 2021r.

w sprawie projektu uchwały Rady Miasta Krakowa w sprawie rozpatrzenia petycji dotyczącej zmiany polityki transportowej Miasta Krakowa wniesionej przez Komisję Skarg, Wniosków i Petycji Rady Miasta Krakowa – druk nr 1662.

Na podstawie § 30 ust. 4 pkt 4 Statutu Miasta Krakowa stanowiącego załącznik do uchwały nr XLVIII/435/96 Rady Miasta Krakowa z dnia 24 kwietnia 1996 r. w sprawie Statutu Miasta Krakowa (Dz. Urz. Woj. Małop. z 2019 r. poz. 7074 oraz z 2020 r. poz. 919) postanawia się, co następuje:

Opiniuje się negatywnie projekt uchwały Rady Miasta Krakowa w sprawie rozpatrzenia petycji dotyczącej zmiany polityki transportowej Miasta Krakowa, wniesiony przez Komisję Skarg, Wniosków i Petycji Rady Miasta Krakowa – druk nr 1662.

UZASADNIENIE

Aktualnie obowiązująca polityka transportowa dla Miasta Krakowa na lata 2016 – 2025 (dalej „Polityka Transportowa”) została przyjęta uchwałą nr XLVII/848/16 Rady Miasta Krakowa z dnia 8 czerwca 2016 r. w sprawie przyjęcia Polityki Transportowej dla Miasta Krakowa na lata 2016 – 2025. Dokument ten był opracowany przez pracowników Politechniki Krakowskiej oraz poddany konsultacjom społecznym. Czas obowiązywania ww. dokumentu ustalono na 10 lat. Okres ten jest niezbędny do osiągnięcia zakładanych celów Polityki Transportowej, zatem zarzucenie jej realizacji w trakcie tego procesu nie pozwoli na pełne, rzetelne ocenienie jej skutków. Do końca II kwartału 2021 r. planuje się dokonanie oceny rozwoju systemu transportowego Krakowa z zapisami Polityki Transportowej i oceny realizacji celów Polityki Transportowej oraz przedstawienie raportu Radzie Miasta Krakowa.

Po upływie okresu obowiązywania Polityki Transportowej pojawi się konieczność zaktualizowania dokumentu, z uwzględnieniem m.in. nowego wojewódzkiego programu ochrony powietrza, a także zmian dokonanych w aktach prawa powszechnie obowiązujących (np. ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, czy regulacji związanymi z urządzeniami transportu osobistego), ale przede wszystkim zmian społecznych, ekonomicznych, środowiskowych, a także zmian w rozkładzie zadań przewozowych. Istotnym czynnikiem jest również ogłoszony stan epidemii, w wyniku którego zwiększa się odsetek udziału ruchu rowerowego w ruchu ogólnym. Aktualizacja Polityki Transportowej będzie procesem złożonym, angażującym pracę przedstawicieli władz Miasta, Urzędu Miasta Krakowa, miejskich jednostek organizacyjnych, a także środowiska naukowego. Projekt dokumentu, przed przedłożeniem Radzie Miasta Krakowa, będzie poddany również konsultacjom społecznym. Szczegółowy plan działań zostanie określony bezpośrednio przed rozpoczęciem prac nad aktualizacją dokumentu – Polityki Transportowej.

Należy zaznaczyć, że tworzenie nowego dokumentu strategicznego Miasta nie może być traktowane jako doraźne rozwiązanie dla spełnienia woli wyrażonej przez niewielką grupę mieszkańców.

Odnosząc się natomiast do powołania „nadzwyczajnej komisji” informuję, iż nie jest możliwe spełnienie postulatu udziału w pracach „przedstawicieli środowiska kierowców,

rowerzystów, pieszych”, jako że żaden uczestnik ruchu drogowego nie jest przypisany do jakiegokolwiek grupy, poszczególne środki transportu nie wykluczają się wzajemnie i nie wymuszają korzystania tylko z jednego sposobu przemieszczania się. Ten sam podróżny może dziś być kierowcą, a jutro pieszym. Ponadto problematyczne byłoby ustalenie sposobu wyboru przedstawicieli poszczególnych grup oraz uwzględnienie w pracach nadzwyczajnej komisji wszystkich uczestników ruchu drogowego, w tym pasażerów komunikacji miejskiej i osób podróżujących na inne sposoby niż wymienione w projekcie uchwały.

Podkreślenia wymaga, iż pomimo tego, że (...) * określa się jako zrzeszająca większość użytkowników dróg w Krakowie (według Wnioskodawcy są nimi kierujący pojazdami) nie jest twierdzeniem prawdziwym z co najmniej dwóch powodów. Po pierwsze kierujący pojazdami nie stanowią większości uczestników ruchu drogowego. Przeprowadzane kompleksowe badania ruchu nigdy nie wykazywały, aby odsetek podróży wykonywanych samochodami był większy niż 40% (ostatnie wyniki badań dostępne są na stronie BIP: KBR 2013 https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96964, weryfikacja KBR 2013 z lat 2016 i 2018: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=96966). Po drugie, nie jest uprawnione twierdzenie, iż głos niewielkiej grupy kierujących pojazdami należy uznać jako stanowisko większości uczestników ruchu drogowego lub choćby znaczącego odsetka kierujących pojazdami.

Równocześnie pragnę poinformować, że projektów organizacji ruchu co do zasady nie poddaje się pod konsultacje społeczne, o co *de facto* proponuje Komisja Skarg, Wniosków i Petycji Rady Miasta Krakowa. Byłoby to nie tylko zadanie karkołomne i czasochłonne, a zarządzanie ruchem wymaga sprawnego i bieżącego aktualizowania pewnych rozwiązań, ale przede wszystkim, każda zmiana znajduje swoje uzasadnienie w nauce, bowiem za taką należy uznawać inżynierię ruchu. Pewne naukowe prawidła (jak pomiary kongestii pojazdów, czy wreszcie statystyki bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego) nie podlegają dyskusji, natomiast postulaty mieszkańców nie zawsze są oparte na specjalistycznej wiedzy z tego zakresu.

Polityka Transportowa obejmuje wiele dziedzin, takich jak zagadnienia związane z funkcjonowaniem publicznego transportu zbiorowego (integracja systemu transportu publicznego, poprawa dostępności przystanków kolejowych, usprawnienie zarządzania systemem transportowym), rozwój systemu Park&Ride, poprawa stanu środowiska (ochrona powietrza i przeciwdziałanie zanieczyszczeniu), ograniczenie hałasu, ochrona zdrowia społecznego, poprawa bezpieczeństwa osobistego ogółu użytkowników systemu transportowego, zagadnienia związane z poprawą efektywności gospodarki przestrzennej i transportu (koordynowanie zagospodarowania przestrzennego Miasta), czy też z poprawą wizerunku Miasta i prestiżu (ochrona walorów krajobrazowych, podniesienie atrakcyjności Miasta dla inwestorów). Organizacja ruchu stanowi jedynie wycinek działań zmierzających do realizacji celów Polityki Transportowej, dlatego zobowiązanie organu zarządzającego ruchem, tj. Miejskiego Inżyniera Ruchu do przedstawiania corocznych sprawozdań z realizacji Polityki Transportowej nie znajduje uzasadnienia.

Wyjaśnienia wymaga również wyrażenie „zrównoważony transport” (o którym również możemy przeczytać w uzasadnieniu do projektu uchwały), pod którym kryje się racjonalne podróżowanie, czyli w miarę możliwości, wybieranie jak najczęściej innych środków transportu niż własny samochód, szczególnie w krótkich podróżach, z jakimi mamy do

czynienia w miastach. Transport zrównoważony zakłada także ograniczenie niszczenia przestrzeni miejskiej wskutek dominacji indywidualnego transportu samochodowego – wielkich parkingów lub samochodów zajmujących chodniki i inną tkankę Miasta.

Wyjaśnienia wymaga stwierdzenie zawarte w uzasadnieniu do projektu omawianej uchwały: „cofnięcie szkodliwych zmian na ulicach Krakowa, które są tylko katalizatorami korków”. Należy podkreślić, że nie znalazło ono potwierdzenia w rzeczywistości (raport dotyczący zmian w organizacji ruchu został przekazany do Radnych Miasta Krakowa w dniu 4 listopada 2020 r.). Na podstawie przedstawionych danych w ww. raporcie można stwierdzić, iż wprowadzone rozwiązania:

- przyczyniły się do znacznego skrócenia czasów przejazdów dla komunikacji zbiorowej, a w okresach największego natężenia ruchu samochodów czas przejazdu nie spowodował ich wydłużenia;
- nie ograniczyły przepustowości ul. Grzegórzeckiej;
- pozwoliły na wyznaczenie nowych miejsc do parkowania (około 130), przez co automatycznie zrobiło się więcej miejsca dla pieszych na chodnikach;
- poprawił w znaczący sposób dostępność centralnej części Starego Miasta dla ruchu rowerowego.

Dodać należy również, iż w ramach badania ankietowego przeprowadzonego w grudniu 2020 r., oceniona została Krakowska Tarcza dla Mobilności, w ramach której dotychczas wdrożono rozwiązania mające na celu poprawę bezpieczeństwa i komfortu ruchu rowerowego, m.in. w postaci drogi dla rowerów na ul. Grzegórzeckiej i na moście Grunwaldzkim. Wprowadzone rozwiązania zostały ocenione jako potrzebne przez 41,8% badanych, zaś jedna piąta (22,5%) uznała je za niepotrzebne. Pozostałe osoby biorące udział w badaniu nie miały zdania w tym zakresie lub w ich opinii zmiany nie były negatywne.

Podkreślenia wymaga również, iż zarówno do Wydziału Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK, jak i bezpośrednio do Prezydenta Miasta Krakowa i Zastępcy Prezydenta Miasta Krakowa ds. Polityki Społecznej i Komunalnej, wpływało wiele pism popierających nową organizację ruchu oraz przyjęty kierunek zmian – zarówno od pojedynczych uczestników ruchu poprzez środowiska rowerowe, na głosie środowiska naukowego skończywszy.

Obecnie obowiązująca Polityka Transportowa ma charakter „kompromisu” zawartego między wciąż rozwijającą się motoryzacją, a próbą wykorzystania alternatywnych względem samochodu środków transportu. Środki te próbuje się promować w miejscach, w których transport indywidualny okazał się nieefektywny lub też został uznany za element powodujący różnie pojmowaną degradację otoczenia oraz gdy jednocześnie istnieją ekonomiczne i przestrzenne warunki zastąpienia go inną formą mobilności przestrzennej. Zaznaczenia wymaga również, iż dzisiejsze zmiany w organizacji funkcjonowania transportu są naturalną kontynuacją działań podjętych już wiele lat temu, odpowiadających wyzwaniom ciągle rozwijającego się Miasta, jak i wynikających ze wzrostu liczby podróży i poszerzenia obszaru funkcjonalnego śródmieścia.

Nadmienić należy również, iż obecna Polityka Transportowa realizuje elementy przyjętego dokumentu strategicznego kraju dotyczącego rozwoju transportu, tj. „Strategii zrównoważonego rozwoju transportu do 2030 roku”. W dokumencie tym możemy przeczytać m.in., że *ze wszystkich gałęzi transportu najbardziej niebezpiecznym i kosztownym społecznie,*

a jednocześnie najszerszym używanym w przewozach pasażerskich jest transport drogowy (wypadki drogowe stanowią około 95% wszystkich wypadków w transporcie). Dlatego też bezpieczeństwo na drogach jest priorytetem w tym zakresie. Jego poprawa wymaga podjęcia działań, które przyczynią się do istotnego zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych – zgodnie z wytycznymi IV Europejskiego Programu Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011-2020, ogłoszonego przez Komisję Europejską oraz Planem Globalnym dla Dekady Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011-2020 ogłoszonym przez Zgromadzenie ogólne ONZ.

Natomiast, każdy priorytet jest zbiorem działań obejmujących:

- Inżynierię – rozumianą jako rozwiązania techniczne:
 - sieci drogowej, które podnoszą bezpieczeństwo dróg i sprawiają, że drogi „wybaczają” ludzkie błędy, a sama infrastruktura drogowa zapewnia uniknięcie wystąpienia sytuacji zagrożenia oraz separację ruchu;
 - pojazdów, które chronią kierowców, pasażerów i pozostałych uczestników ruchu oraz zmniejszają ewentualne szkody zdarzenia;
- Nadzór – rozumiany jako widoczny nadzór i kontrola, mające na celu egzekwowanie istniejących przepisów i zapobieganie ich nieprzestrzeganiu;
- Edukację – rozumianą jako podnoszenie świadomości bezpieczeństwa ruchu drogowego przez poznanie i zrozumienie ryzyka. Celem edukacji jest zmiana postaw i zachowań na poziomie jednostki, ale także na poziomie danej społeczności lub na poziomie organizacyjnym.

Dlatego też analizując Politykę Transportową należy brać pod uwagę szereg uwarunkowań, które wykraczają poza kwestię stricte transportową. Aby idea zrównoważonego transportu miała szansę realnie oddziaływać na system miejskiego transportu, niezbędna jest nie tylko kontynuacja nowoczesnych inwestycji transportowych, ale też zmiana podejścia w innych dziedzinach życia społecznego czy przekształceń w sferze kultury społecznej. Stoimy bowiem przed koniecznością radzenia sobie z narastającymi trudnościami ekologicznymi, finansowymi i komunikacyjnymi. Dlatego dokonywane analizy winny przyczynić się nie tylko do weryfikacji przyjętych założeń, ale też poszukiwać czynników, które mają (i będą miały) decydujący wpływ na rzeczywiste rozwiązania.

Mając na uwadze powyższe negatywnie opiniuję projekt uchwały Rady Miasta Krakowa według druku 1662.

PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

Jacek Majchrowski