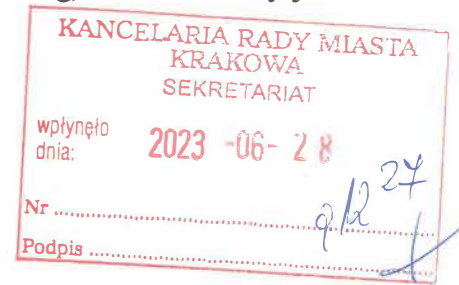


Druk nr 3490

Projekt Komisji Skarg, Wniosków i Petycji RMK

UCHWAŁA NR  
Rady Miasta Krakowa  
z dnia



w sprawie skargi na działanie Prezydenta Miasta Krakowa

Na podstawie art. 229 pkt 3 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r. poz. 775 i 803) Rada Miasta Krakowa uchwala, co następuje:

§ 1. Uznaje się za niezasadną skargę (...) \* na działanie Prezydenta Miasta Krakowa opisane w treści przedmiotowej skargi.

§ 2. Uzasadnienie faktyczne i prawne rozpatrzenia skargi stanowi załącznik do uchwały.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

W imieniu Komisji

Uzasadnienie

Zgodnie z art. 229 pkt 3 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego, jeżeli przepisy szczególne nie określają innych organów właściwych do rozpatrzenia skarg rada gminy jest organem właściwym do rozpatrzenia skargi dotyczącej zadań lub działalności Prezydenta Miasta i kierowników gminnych jednostek organizacyjnych. Zgodnie z art. 18 b ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym, na podstawie którego rada gminy rozpatruje skargi na działania wójta i gminnych jednostek organizacyjnych; wnioski oraz petycje składane przez obywateli; w tym celu powołuje komisję skarg, wniosków i petycji, przedkłada się Radzie Miasta Krakowa projekt uchwały w sprawie rozpatrzenia przedmiotowej skargi. Komisja Skarg, Wniosków i Petycji Rady Miasta Krakowa proponuje uznać skargę za niezasadną, uzasadnienie faktyczne i prawne rozpatrzenia skargi stanowi załącznik do projektu uchwały.

Załącznik do uchwały nr  
Rady Miasta Krakowa  
z dnia

Skarga (...) \* dotyczy działania sygnalizacji świetlnych na obszarze Miasta Krakowa.

Prezydent Miasta Krakowa udzielając wyjaśnień poinformował, że kwestie dotyczące działania poszczególnych sygnalizacji świetlnych na obszarze Miasta Krakowa były przedmiotem rozpoznania w ramach prowadzonych przez Urząd Miasta Krakowa postępowań wyjaśniających w związku z wcześniejszymi skargami Skarżącego, w trybie wynikającym z uregulowań Działu VIII ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r., poz. 775). Na skargę z 6 września 2022 r. została udzielona odpowiedź pismem nr KE-0 1.1510.245 .2022.ND z dnia 29 września 2022 r., a na skargę z 21 lutego 2023 r. udzielono odpowiedzi pismem nr KE-01.1510.60.2023.ND z dnia 15 marca 2023 r.

Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK kilkakrotnie informował Skarżącego w korespondencji, jak również w rozmowach telefonicznych, o zasadach działania poszczególnych sygnalizacji świetlnych na obszarze Miasta Krakowa. Każdy zgłaszany przypadek nieprawidłowego działania sygnalizacji świetlnej na danym skrzyżowaniu jest wnikliwie analizowany i w sytuacji dostrzeżenia jakichkolwiek błędów jest usuwany.

Odnosząc się do przywołanych w treści skargi sygnalizacji świetlnych, które według Skarżącego działają niepoprawnie Prezydent poinformował, że konieczność zamontowania przycisków dla pieszych na skrzyżowaniu ulic: Wielicka - Teligi - Kostaneckiego wynikała z kierowanych w tym zakresie wniosków ze strony pracowników Szpitala Uniwersyteckiego w Krakowie oraz osób z ograniczoną mobilnością. Z uwagi na natężenie ruchu pieszego podjęta została decyzja o wydłużeniu czasu trwania sygnału zielonego, co z kolei wymiennie wpłynęło na wydłużenie długości sygnału zielonego dla ulicy Kostaneckiego, potrzebne w związku z dodatkowym ruchem generowanym przez Szpital. Po obserwacji działania algorytmu podjęta została również decyzja o dezaktywacji przycisków dla pieszych.

W kwestii sygnalizacji świetlnych na ulicach: Wielicka - Kamieńskiego oraz Kamieńskiego - Puszkarska Prezydent poinformował, że do Wydziału Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK wielokrotnie wpływały zgłoszenia mieszkańców (telefoniczne oraz przesyłane pocztą elektroniczną), dotyczące zbyt długiego oczekiwania na sygnał zielony dla pieszych oraz rowerzystów. Problem poruszany był również przez pracowników Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie (jednostka ta także otrzymała zgłoszenia od rowerzystów). Każde takie zgłoszenie było analizowane i w większości przypadków potwierdzano czas oczekiwania na przejściu dla pieszych wynoszący powyżej 90 sekund. Szczególnie problematyczna okazała się sytuacja, w której sygnał zielony dla pieszych był pomijany w cyklu na skutek zbyt późnego zgłoszenia zapotrzebowania przez pieszego lub rowerzystę na przejazd lub przejście (sygnał otrzymują pojazdy z ulicy Puszkarskiej bez równoczesnego sygnału zielonego dla pieszych). Powyższa okoliczność wynika z wykorzystywania fazowej metody sterowania ruchem oraz długich czasów przejść międzyfazowych. W takiej sytuacji czas oczekiwania w przypadku długiego cyklu sygnalizacyjnego (generowana długość na ulicy Kamieńskiego osiąga zwykle maksymalną wartość 120 sekund) może przekraczać dwie minuty, które z perspektywy pieszego są czasem uznawanym za nieakceptowalny.

Niezależnie od zmian w sposobie funkcjonowania przycisków dla pieszych, długość sygnałów zielonych jest ustalana w sposób dynamiczny przez system obszarowego sterowania ruchem działający na ciągu ulic Kamieńskiego i Wielickiej. Proporcje sygnałów zielonych zależą od ustawień systemu oraz od zajętości detektorów i komunikacji między sterownikami, w celu zapewnienia koordynacji tzw. efektu „zielonej fali”, który w przypadku przekroczenia przepustowości danego ciągu może nie być widoczny.

Z kolei na skrzyżowaniach ulic: Lea - Kijowska oraz Piastowska - Bronowicka (ciąg skrzyżowań od „Biprostalu” do pętli tramwajowej „Bronowice Małe”), z uwagi na gęstą zabudowę mieszkalną oraz wnioski i przyzwyczajenia mieszkańców, na całym obszarze przyciski dla pieszych zostały dezaktywowane. Powyższa decyzja w zakresie przedmiotowego rejonu Krakowa, zapadła jeszcze przed pandemią, tuż po otwarciu modernizowanej ulicy Królewskiej. Wyłączenie przycisków dla pieszych nie wpływa w żaden sposób na przepustowość skrzyżowań, gdyż większość z nich pracuje całą dobę z ustaloną strukturą sterowania o długości cyklu 60 - 80 sekund, w których zapewniany jest optymalny czas obsługi wszystkich użytkowników.

Na skrzyżowaniu ulic Armii Krajowej - Przybyszewskiego, z uwagi na uszkodzony system detekcji, sygnalizacja świetlna pracuje w programie stałoczasowym, co jest przyczyną przyznawania sygnału zielonego pieszym w każdym cyklu. Inwestor inwestycji niedrogowej jest w trakcie opracowywania nowego projektu ruchowego i przebudowy wlotu ulicy Przybyszewskiego, w ramach którego zostaną wymienione urządzenia detekcyjne na cechujące się wyższą niezawodnością. Dopiero po wykonaniu prac w zakresie infrastruktury teletechnicznej będzie możliwe wdrożenie docelowych zasad działania sygnalizacji w tym miejscu.

Natomiast na skrzyżowaniu ulic Nowohucka - Koszykarska, w związku ze złym stanem nawierzchni skutkującym uszkodzeniem urządzeń detekcyjnych na ulicy Koszykarskiej, wlot od strony Małopolskiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Krakowie otrzymuje stałe wzbudzenie. Naprawa detektorów była utrudniona, ponieważ uszkodzona nawierzchnia znajduje się na drodze niepublicznej. Niemniej jednak, w najbliższym czasie ma rozpocząć się remont nakładkowy przedmiotowej ulicy (w ramach prowadzonej przez deweloperów inwestycji niedrogowej) i wówczas odtworzone zostaną pętle indukcyjne.

Uniezależnianie sygnału zielonego dla pieszych od zgłoszeń jest dostosowywaniem do uregulowań zawartych w uchwale nr XLVII/848/16 Rady Miasta Krakowa z dnia 8 czerwca 2016 r. w sprawie przyjęcia Polityki Transportowej dla Miasta na lata 2016 2025 oraz w zarządzeniu nr 3188/2021 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 9 listopada 2021 r. w sprawie przyjęcia „Standardów Infrastruktury Pieszego Miasta Krakowa”.

Jednym z celów Polityki Transportowej Miasta Krakowa na lata 2016 - 2025 jest poprawa dostępności rejonów stanowiących główne cele podróży przy wykorzystaniu innych sposobów podróżowania niż samochód osobowy. Osiągnięcie przedmiotowego celu ma doprowadzić do znaczącego zmniejszenia uzależnienia mieszkańców Krakowa od podróżowania samochodem poprzez stworzenie możliwości i podwyższenie atrakcyjności innych sposobów podróżowania (transportem publicznym, rowerem, pieszo). Standardy Infrastruktury Pieszego Miasta Krakowa zalecają natomiast, aby czas oczekiwania pieszego na otrzymanie sygnału zielonego był możliwie jak najkrótszy i uwzględniał czynniki wpływające na poziom akceptacji dla oczekiwania, natomiast w przypadku zastosowania sygnalizacji akomodacyjnej dla programów dziennych zaleca się, aby grupa piesza otrzymywała sygnał zielony w każdym cyklu, niezależnie od zgłoszonego zapotrzebowania.

W kwestii funkcjonalności przycisków dla pieszych na niektórych skrzyżowaniach należy zwrócić uwagę, że przyciski te stanowią dodatkową formę dostosowania działania sygnalizacji świetlnej do warunków ruchu. Uwzględniając w tym zakresie zmodyfikowane podejście do zrównoważonej mobilności oraz aktualną wiedzę na jej temat, działanie przycisków jest utrzymywane tylko tam, gdzie potoki pieszych są mniejsze. Na obszarze centrum Miasta, II obwodnicy oraz w miejscach gdzie uruchamianie światła zielonego nie ma wpływu na długość faz oraz cykli, w programach zostało wprowadzone stałe żądanie dla grup pieszych. Każdorazowe przyznawanie sygnału zielonego dla pieszych uspokaja ruch samochodowy w newralgicznych punktach i uprzywilejowuje ruch osób niezmotoryzowanych.

Rozwiązania stałoczasowe wykorzystywane są jedynie w sytuacjach wyjątkowych, związanych najczęściej z prowadzonymi pracami inwestycyjnymi lub remontowymi.

Alu

Zgodnie z przyjętą zasadą, przyciski są aktualnie nieaktywne na obszarze ograniczonym ulicami: Grzegórzecką, Powstania Warszawskiego, Wita Stwosza, Królewską, Alejami Trzech Wieszców, Konopnickiej i Dietla. W pozostałych lokalizacjach kwestia aktywacji przycisków jest rozważana indywidualnie, w zależności od warunków ruchu na skrzyżowaniu.

Zarządzanie ruchem związane jest z poszukiwaniem najbardziej optymalnych rozwiązań, uwzględniających potrzeby wszystkich uczestników ruchu, tj. również pieszych, rowerzystów, użytkowników i pojazdów transportu zbiorowego. Dotychczas bowiem przyciski dla pieszych w wielu lokalizacjach stanowiły utrudnienie dla pieszych, nie wpływając w sposób zauważalny na efektywność sterowania ruchem (np. skrzyżowania na których w większości cykli piesi i tak wymagają przyznania sygnału zielonego).

Odnosząc się do stopnia zakorkowania Miasta Krakowa Prezydent poinformował, że liczba samochodów na ulicach Miasta wzrasta, natomiast chłonność układu drogowego jest ograniczona. Dlatego też istotna jest zmiana przyzwyczajzeń użytkowników dróg w zakresie codziennego podróżowania. Jeżeli większość z nich do przemieszczania się będzie wybierać samochód osobowy jako główny i jedyny środek transportu, niemożliwe będzie uniknięcie korków. Aby zachęcić do wybierania alternatywnych środków, zwiększyć liczbę podróży komunikacją zbiorową, pieszych i rowerowych oraz doprowadzić do spadku udziału samochodu osobowego w odbywanych przez użytkowników podróżach (zarówno obligatoryjnych, jak i fakultatywnych), zgodnie z Polityką Transportową Miasta Krakowa, tworzona jest odpowiednia infrastruktura oraz wprowadzane są rozwiązania zapewniające priorytet dla komunikacji zbiorowej.

Jednocześnie poziom zatłoczenia na drogach w Krakowie spada. Zgodnie z raportem firmy TomTom Traffic Index, poziom ten w roku 2021, porównując z danymi z roku 2019, zmniejszył się o 3 punkty procentowe. Zmiany natężenia ruchu można zauważyć również w godzinach szczytu, w czasie których poziom zatłoczenia zmalał o 11 punktów procentowych.

Ponadto Prezydent poinformował, że wskazane przez Skarżącego sygnalizacje świetlne zostały poddane kontroli przez pracowników Zarządu Dróg Miasta Krakowa pod kątem sprawności technicznej. Sygnalizacja na skrzyżowaniach ulic: Wielicka - Kamieńskiego; Puskarska - Kamieńskiego; Piastowska - Bronowicka - Podchorążych; Armii Krajowej - Przybyszewskiego działała poprawnie, zgodnie z zatwierdzonymi projektami organizacji ruchu. Sygnalizatory w obrębie skrzyżowań ulic: Wielicka - Kostaneckiego oraz Lea - Kijowska funkcjonują w zmienionym trybie, ze względu na prowadzone w tych obszarach prace związane z przebudową układu drogowego. Natomiast sygnalizacja na skrzyżowaniu ulic: Nowohuckiej i Koszykarskiej (wjazd od ulicy Koszykarskiej), ma niesprawną detekcję, niemniej jednak, naprawienie jej nastąpi w związku z remontem przeprowadzonym przez deweloperów w ramach inwestycji niedrogowej.

Mając na uwadze powyższe wyjaśnienia należy uznać, że zarzuty zawarte w przedmiotowej skardze są niezasadne.

Niniejsza uchwała stanowi zawiadomienie o sposobie załatwienia skargi w rozumieniu art. 237 § 3 w związku z art. 238 § 1 k.p.a.

Stosownie do art. 239 k.p.a. Rada Miasta Krakowa informuje, iż: „W przypadku gdy skarga, w wyniku jej rozpatrzenia, została uznana za bezzasadną i jej bezzasadność wykazano w odpowiedzi na skargę, a skarżący ponowił skargę bez wskazania nowych okoliczności – organ właściwy do jej rozpatrzenia może podtrzymać swoje poprzednie stanowisko z odpowiednią adnotacją w aktach sprawy – bez zawiadamiania skarżącego”

W imieniu Komisji

