

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 (Dz. U. z 2023 r. poz. 775 i 803) Rada Miasta Krakowa uchwała, co następuje:

§ 1. Uznaje się za niezasadną skargę Wawel-Imos International S.A. z siedzibą w Krakowie 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.

Pod względem formalno-prawnym  
opiniuję bez uwag.

RAJCA PRAWNY  
  
Piotr Łukaszka  
Kr-1229

Załącznik do uchwały nr  
Rady Miasta Krakowa  
z dnia

Skarga Wawel-Imos International S.A. z siedzibą w Krakowie na działanie Prezydenta Miasta Krakowa dotyczy działań podejmowanych przez Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w kwestii organizacji ruchu na ulicy Zielony Most w Krakowie.

Prezydent Miasta Krakowa udzielając wyjaśnień poinformował, że zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 784), Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu jako komórka organizacyjna Urzędu Miasta Krakowa, realizuje w imieniu Prezydenta Miasta Krakowa zadania organu zarządzającego ruchem na drogach publicznych.

Zagadnienia dotyczące organizacji ruchu na ulicy Zielony Most w Krakowie były już przedmiotem postępowania wyjaśniającego prowadzonego przez Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu, w związku z uprzednio kierowaną przez Wawel-Imos International S.A. z siedzibą w Krakowie korespondencją w tej sprawie. Szczegółowe wyjaśnienia w przedmiotowej sprawie, zostały przekazane Spółce m.in. w pismach nr IR-01.7223.87.2021 z dnia 7 lipca 2021 r. oraz nr IR-01.7223.87.2021 z dnia 18 sierpnia 2021 r. Zawarte w przedmiotowych pismach stanowisko zachowuje aktualność.

Odnosząc się do kwestii poruszonych w skardze Prezydent Miasta Krakowa poinformował, że obowiązującą stałą organizacją ruchu na ulicy Zielony Most w Krakowie przed dokonaną jej czasową zmianą, która nastąpiła w związku z prowadzonymi przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. pracami obejmującymi przebudowę wiaduktu kolejowego w ciągu linii E30, był ruch dwukierunkowy. Zatem wbrew zawartym w skardze twierdzeniom, nie było w tym miejscu, przed wprowadzoną czasową zmianą, ruchu jednokierunkowego od ulicy Balickiej do ulicy Katowickiej.

Obowiązująca aktualnie organizacja ruchu jest zgodna z uchwałą nr IV/51/2019 Rady Dzielnicy VI Bronowice z dnia 21 marca 2019 r. w sprawie zmiany organizacji ruchu na ul. Zielony Most, w której to wnioskowano o utrzymanie organizacji ruchu wprowadzonej na czas prowadzonych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. prac. Zgodnie z tymczasową organizacją ruchu od dnia 8 grudnia 2018 r. na ulicy Zielony Most na odcinku pomiędzy ulicą Katowicką a ulicą Wieniawy-Długoszowskiego odbywał się ruch jednokierunkowy.

Nie można zgodzić się ze stwierdzeniem, że aktualna organizacja ruchu jest niezgodna z założeniami polityki transportowej oraz potrzebami społeczności lokalnej, bowiem uchwała nr IV/51/2019 Rady Dzielnicy VI Bronowice z dnia 21 marca 2019 r. została podjęta po konsultacjach z mieszkańcami.

Problem tzw. kongestii (korków) obserwowanej w okresach szczytów komunikacyjnych w dużych ośrodkach miejskich, jest problemem globalnym i dotyczy nie tylko Krakowa. Niemniej jednak Kraków, z uwagi na historyczne ukształtowanie sieci drogowej oraz pełnioną funkcję dużego ośrodka metropolitalnego, który posiada bogatą ofertę oświatowo-kulturalną oraz skupia liczne miejsca pracy, charakteryzuje się dużym dopływem ruchu z gmin ościennych. Podlega też dynamicznemu rozwojowi. Konsekwencją tego są widoczne (i naturalne dla miast o podobnej randze i specyfice) wzrosty natężeń ruchu w szczytach komunikacyjnych.

Dlatego też istotna jest zmiana przyzwyczajeń 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 - tak często jak to możliwe - alternatywnych środków komunikacji, zwiększyć liczbę podróży komunikacją zbiorową, pieszych i rowerowych oraz doprowadzić do spadku udziału samochodów osobowych w odbywanych przez użytkowników podróżach (zarówno obligatoryjnych, jak i fakultatywnych), zgodnie uchwałą nr XLVII/848/16 Rady Miasta Krakowa z dnia 8 czerwca 2016 r. w sprawie przyjęcia Polityki

AM

Transportowej dla Miasta na lata 2016 - 2025, tworzona jest odpowiednia infrastruktura oraz wprowadzane są rozwiązania zapewniające priorytet dla komunikacji zbiorowej.

Jednym z takich działań, które mają zachęcać osoby dojeżdżające zarówno z gmin ościennych, jak i z obszarów oddalonych od centrum Miasta do poruszania się po obszarze miasta komunikacją zbiorową, jest poprawa oferty kolei aglomeracyjnej, połączeń podmiejskich komunikacji zbiorowej, działania zmierzające do integracji biletów kolejowych i Komunikacji Miejskiej w Krakowie, jak również planowane inwestycje w tym budowa węzła przesiadkowego i parkingu P&R wraz z dworcem autobusowym przy skrzyżowaniu ulic Armii Krajowej - Bronowicka.

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

Odnosząc się do zarzutu generowania ruchu tranzytowego Prezydent poinformował, że odwrócenie kierunku ruchu na ulicy Zielony Most, tj. od ulicy Balickiej do ulicy Katowickiej, spowodowałoby z jednej strony eliminację tranzytu w jednym kierunku, ale jednocześnie skierowanie ruchu w przeciwnym kierunku, czyli wprowadzenie ruchu tranzytowego w drugą stronę, co nie zmieniłoby sytuacji we wskazanych w skardze ulicach. Godziny szczytów komunikacyjnych w każdym mieście wiążą się bowiem ze wzrostem natężenia ruchu kołowego, a tym samym kongestią drogową.

Zatory drogowe pojawiają się tylko w określonych godzinach, natomiast w pozostałych okresach czasu oraz w dni wolne od pracy ruch jest płynny. Specyfika ruchu w godzinach szczytu polega na odwróceniu kierunku głównego ruchu, tj. w godzinach porannych obserwowany jest nasilony wjazd do Miasta, a w godzinach popołudniowych wyjazd od centrum Miasta w kierunku jego granic. Postulowana zmiana kierunku ruchu sprawi, że ulica Zielony Most będzie wówczas wykorzystywana przez kierujących, którzy będą chcieli ominąć rondo Ofiar Katynia, zwłaszcza w godzinach popołudniowego szczytu.

Nie można zatem zgodzić się z twierdzeniem, że występujące zatory drogowe w szczytach komunikacyjnych, powinny stanowić przesłankę do zmiany kierunku ruchu na ulicy Zielony Most w Krakowie. Nie wszystkie pojazdy wyjeżdżające z ulicy Zielony Most wybierają wskazany w piśmie przejazd na wprost w ulicę Na Błonie. Część z nich skręca w lewo, bądź w prawo w ulicę Balicką. Dodatkowo, poszczególne ulice - drogi rozprowadzające ruch tranzytowy oraz drogi prowadzące ruch lokalny, a także ich przepustowość - na skrzyżowaniach sterowanych sygnalizacją świetlną, mają ściśle określone długości sygnałów zielonych, które są dostosowane do natężeń ruchu. W przypadku wlotów ulicy Zarzecze oraz ulicy Zielony Most sygnały są krótsze, niż dla ulicy Armii Krajowej i ulicy Balickiej. Powyższe warunkuje wybór drogi przez kierującego pojazdem. Organ zarządzający ruchem nie ma możliwości przymuszenia kierowców jeżdżących ulicą Radzikowskiego do niekorzystania z ulic Zielony Most, Na Błonie, Zarzecze. Wskazane ulice są drogami publicznymi, z których zgodnie z art. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r., poz. 645 ze zm.) może korzystać każdy zgodnie z ich przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w ww. ustawie lub innych przepisach szczególnych.

Wprowadzona organizacja ruchu na ulicy Zielony Most nie zagraża również bezpieczeństwu ruchu, co znajduje oparcie w statystykach, gdyż ilość kolizji występujących na wskazanym w skardze obszarze w skali roku jest znikoma.

Niezależnie od powyższego Prezydent poinformował, że Wawel-Imos International S.A. z siedzibą w Krakowie kierowała również korespondencję do Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Krakowie w sprawie dotyczącej wadliwej i zagrażającej bezpieczeństwu organizacji ruchu na ulicy Zielony Most, który nie dostrzegł konieczności wprowadzenia zmian w organizacji ruchu na przedmiotowym obszarze.

AMH


W kwestii zarzutu dotyczącego świadomego wprowadzania przez Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu utrudnień w funkcjonowaniu jednostki Państwowej Straży Pożarnej mającej swoją siedzibę przy ulicy Zarzecze w Krakowie Prezydent poinformował, że program sygnalizacji świetlnej pracujący na skrzyżowaniu ulic Armii Krajowej - Zarzecze, jest skoordynowany z sygnalizacją ostrzegawczą pracującą na wjeździe do jednostki, a w swoim algorytmie uwzględnia priorytet w wyjeździe jednostek bojowych w przypadku wezwania. Dyspozytor ww. jednostki Straży Pożarnej, w przypadku wyjazdu do zgłoszenia, ma możliwość wywołania fazy umożliwiającej wyjazd wozów bojowych. W latach 2019 - 2022, zarówno do Wydziału Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK, jak i do Komendy Wojewódzkiej Państwowej Straży Pożarnej w Krakowie, nie wpłynęły żadne wnioski i zgłoszenia telefoniczne dotyczące utrudnień związanych z wyjazdem z jednostki Państwowej Straży Pożarnej przy ulicy Zarzecze w Krakowie.

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

A handwritten signature in black ink, consisting of several stylized, connected letters, likely representing the name of a member of the Commission.