

UCHWAŁA NR
Rady Miasta Krakowa
z dnia

KRAKOWA SEKRETARIAT	
wpłynęło dnia:	2024 -09- 25
Nr	
Podpis	

w sprawie rozpatrzenia petycji dotyczącej odwołania Dyrektora Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie.

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2024 r. poz. 609 i 721) w związku art. 9 ust. 2 i art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) Rada Miasta Krakowa uchwała co następuje:

§ 1.1. Po rozpatrzeniu petycji Pana (...) * dotyczącej odwołania Dyrektora Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie, uznała petycję za niezasługującą na uwzględnienie.

2. Uzasadnienie stanowi załącznik do uchwały.

§ 2. Zobowiązuje się Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa do poinformowania składającego petycję o sposobie jej rozpatrzenia.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

W imieniu Komisji

[Handwritten signatures]
G. W. Stroszom
Holunow

Uzasadnienie

Stosownie do treści przepisu art. 9 ust. 2 ustawy z dnia 5 września 2014 r. o petycjach (tekst jednolity Dz. U. z 2018 r., poz. 870), na organie stanowiącym jednostki samorządu terytorialnego ciąży obowiązek rozpatrzenia petycji.

Projekt uchwały sporządzony został przez Komisję Skarg, Wniosków i Petycji Rady Miasta Krakowa, której zgodnie z § 57a ust 4 pkt 2) Statutu Miasta Krakowa Rada Miasta Krakowa powierzyła rozpatrywanie wniosków i petycji składanych przez obywateli oraz przygotowanie projektów rozstrzygnięć w tych sprawach.

Komisja Skarg, Wniosków i Petycji RMK rekomenduje rozpatrzenie zgłoszonej petycji w sposób zaproponowany w treści projektu uchwały.

Pod względem formalno-prawnym
opiniuję bez uwag.

[Handwritten signature]
RADCA PRAWNY
Piotr Łanoszka
KR -933

Załącznik do uchwały nr
Rady Miasta Krakowa
z dnia

W dniu 1 lipca 2024 r. wpłynęła do Rady Miasta Krakowa petycja Pana (...) * dotycząca odwołania Dyrektora Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie.

Petycja została przekazana do Prezydenta Miasta Krakowa celem przygotowania i przedstawienia informacji umożliwiających jej rozpatrzenie przez Radę Miasta Krakowa.

Prezydent Miasta Krakowa udzielając wyjaśnień poinformował, że zgodnie z § 6 ust. 1 Statutu Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie, stanowiącego załącznik do uchwały nr CVIII/2810/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 29 sierpnia 2018 r. w sprawie utworzenia i zatwierdzenia statutu jednostki budżetowej Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie (z późn. zm.), na czele ZTP stoi Dyrektor, z którym stosunek pracy nawiązuje i rozwiązuje Prezydent Miasta Krakowa na podstawie przepisów ustawy o pracownikach samorządowych. Czynności z zakresu prawa pracy wobec Dyrektora ZTP również wykonuje Prezydent Miasta Krakowa.

Zatem realizacja postulatu zawartego w petycji w zakresie wydania uchwały kierunkowej zobowiązującej Prezydenta Miasta Krakowa do odwołania Dyrektora Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie, stanowiłaby w istocie naruszenie kompetencji przysługujących organowi wykonawczemu Gminy Miejskiej Kraków.

Odnosząc się do uwag zawartych w petycji Prezydent poinformował, że Gmina Miejska Kraków od wielu lat prowadzi systematyczne działania na rzecz poprawy jakości powietrza.

Kolejnym, po ograniczeniu emisji ze spalania paliw stałych, koniecznym elementem realizacji polityki proekologicznej Miasta jest obniżenie emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu kołowego. Konieczność podjęcia tego typu działań, związanych z sektorem transportu, potwierdzają dostępne wyniki badań realizowanych w ramach Programu Ochrony Powietrza dla Województwa Małopolskiego, uwzględniające m.in. dane o wielkościach szkodliwych zanieczyszczeń pochodzące z lat 2013 - 2018, jak i dane Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska, Regionalnego Wydziału Monitoringu Środowiska w Krakowie.

Wyniki analiz prowadzonych w ramach Programu Ochrony Powietrza dla Województwa Małopolskiego umożliwiły wskazanie przyczyn wystąpienia przekroczeń poziomów dopuszczalnych i docelowych analizowanych substancji. Na ich podstawie wskazano również działania naprawcze, mające na celu poprawę jakości powietrza w województwie małopolskim oraz jego ośrodkach miejskich. W zakresie ograniczenia emisji z sektora transportu Program precyzuje m.in. zadania Prezydenta Miasta Krakowa oraz Rady Miasta Krakowa. Jednym z tych zadań było przygotowanie szczegółowego planu wdrożenia Strefy Czystego Transportu w Krakowie (SCT) w oparciu o normy emisji spalin Euro. Regulacje Programu zobligowały władze Krakowa do wprowadzenia właśnie tego rozwiązania, a plan wdrożenia powinien określać rodzaje pojazdów i normy emisji spalin Euro objęte ograniczeniami oraz obszar obowiązywania Strefy.

Przyjęcie uchwały o wprowadzeniu Strefy Czystego Transportu musiało nastąpić do końca 2022 roku, czyli w okresie do roku od nowelizacji ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r., poz. 875 ze zm.).

Podjęta przez Radę Miasta Krakowa uchwała nr C/2707/22 Rady Miasta Krakowa z dnia 23 listopada 2022 r. w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie została poddana konsultacjom z mieszkańcami Krakowa.

Konsultacje społeczne dotyczące zasad wdrożenia Strefy Czystego Transportu odbywały się w 2022 roku, w dwóch terminach: od 17 marca do 13 maja oraz od 20 września do 10 października. Wszystkie niezbędne informacje na temat przeprowadzonych konsultacji społecznych oraz raporty zostały umieszczone na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Miasta Krakowa.

Wojewódzki Sąd Administracyjny w Krakowie wyrokiem sygn. akt III SA/Kr 484/23 z dnia 11 stycznia 2024 r. unieważnił uchwałę nr C/2707/22 Rady Miasta Krakowa z dnia 23 listopada 2022 r. w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie. Od powyższego wyroku wniesiono dwie skargi kasacyjne. Jedną ze skarg złożyła fundacja „Frank Bold” zaskarżając wyrok w zakresie, w jakim Wojewódzki Sąd Administracyjny w Krakowie stwierdził nieważność uchwały.

Przedmiotowy wyrok jest nieprawomocny, a służby miejskie do czasu ostatecznego rozstrzygnięcia nie komentują wyroku sądu. Uchwała nr C-/2707/22 Rady Miasta Krakowa z dnia 23 listopada 2022 r. w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie nadal obowiązuje. Zasadność skargi wniesionej przez Fundację „Frank Bold” oraz wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie będą weryfikowane przez Naczelny Sąd Administracyjny.

W odniesieniu do petycji, że Strefa Czystego Transportu powinna być węższa niż cały obszar Gminy Miejskiej Kraków Prezydent poinformował, że odmienną definicję przytacza „Praktyczny słownik współczesnej polszczyzny” (red. H. Zgólkowa, t. 1-50, Wydawnictwo Kurpisz, Poznań 1994-2005, T. 40, s. 338), zgodnie z którą „strefa” jest przede wszystkim „określonym terenem wyróżniającym się zespołem charakterystycznych cech krajobrazowych lub nabytych”. Zatem „strefa” powinna przede wszystkim łączyć, tworzyć wspólny obszar, a nie dzielić, wydzielać czy rozdzielać.

Przepisy ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych przyznają radzie gminy uprawnienie do określenia granic obszaru strefy czystego transportu w uchwale ustanawiającej Strefę Czystego Transportu. Jedynym ograniczeniem obszaru SCT wynikającym z przepisów ww. ustawy jest obszar gminy. Granicami Strefy Czystego Transportu są granice administracyjne Miasta Krakowa, a jej wymagania obowiązują w takim samym stopniu na całym obszarze Gminy Miejskiej Kraków. Uchwała nie wprowadza różnic w zależności od miejsca zamieszkania, aby każdy mieszkaniec Krakowa mógł uzyskać korzyści zdrowotne wynikające z wprowadzenia Strefy Czystego Transportu.

Odnosząc się do uwag dotyczących nieuzasadnionych kosztów związanych z wprowadzeniem SCT w Krakowie Prezydent poinformował, że w 2023 roku, a więc w okresie od podjęcia uchwały w listopadzie 2022 roku do rozstrzygnięcia Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie w styczniu 2024 roku, Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie zlecił wykonanie projektów zmiany stałej organizacji ruchu, podpisał umowę na wykonanie systemu informatycznego do zarządzania SCT oraz przeprowadził działania promocyjne.

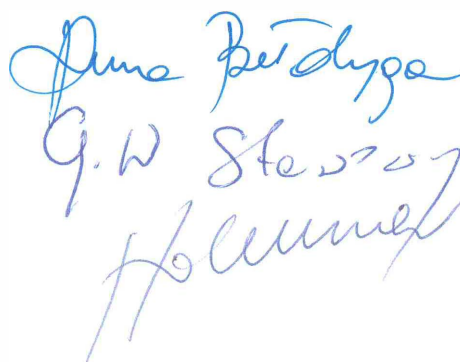
W 2023 roku łączne koszty poniesione przez Gminę Miejską Kraków, związane z wprowadzeniem Strefy Czystego Transportu, wyniosły niespełna 300 tysięcy zł. W roku bieżącym, z uwagi na toczące się postępowania sądowo-administracyjne i ryzyko

unieważnienia uchwały nr C/2707/22 Rady Miasta Krakowa z dnia 23 listopada 2022 r. w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie przez Naczelny Sąd Administracyjny, Zarząd Transportu Publicznego zrezygnował z oznakowania SCT, co pozwoliło zaoszczędzić 400 tysięcy zł zarezerwowane na ten cel.

Jednocześnie, w celu wyjaśnienia statusu prawnego zaskarżonej uchwały, Rada Miasta Krakowa podjęła uchwałę nr V/74/24 z dnia z dnia 19 czerwca 2024 r. zmieniającą uchwałę nr C-/2707/22 w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie.

Komisja Skarg, Wniosków i Petycji Rady Miasta Krakowa po zapoznaniu się z ww. informacjami przedstawionymi przez Prezydenta Miasta Krakowa zarekomendowała rozpatrzenie zgłoszonej petycji w sposób zaproponowany w treści projektu uchwały.

W imieniu Komisji



(wyłączenie jawności w zakresie danych osobowych: na podstawie przepisów o ochronie danych osobowych oraz art. 5 ust. 2 ustawy o dostępie do informacji publicznej; jawność wyłączyła Marta Kucharyk Kierownik Referatu Sesji RMK w Kancelarii Rady Miasta Krakowa)