

UCHWAŁA NR
Rady Miasta Krakowa
z dnia

KANCELARIA RADY MIASTA KRAKOWA	
Data:	2025 -03- 04
Nr	9.457
Podpis	[Signature]

w sprawie skargi na działania Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich w Krakowie.

Na podstawie art. 229 pkt 3 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2024 r. poz. 572) Rada Miasta Krakowa uchwała, co następuje:

§ 1. Uznaje się za bezzasadną skargę [...] na działania Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich w Krakowie.

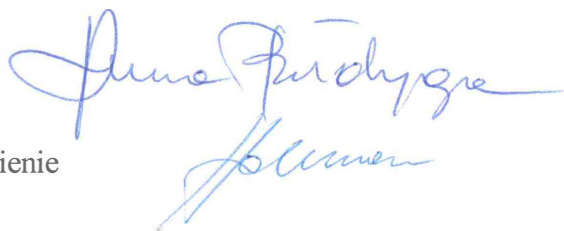
§ 2. Uzasadnienie faktyczne i prawne rozpatrzenia skargi stanowi załącznik do uchwały.

§ 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 bezzasadną, uzasadnienie faktyczne i prawne rozpatrzenia skargi stanowi załącznik do projektu uchwały.

W dniu 30.10.2024 r. do Rady Miasta Krakowa wpłynęła skarga [...] na działania Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich w Krakowie.

Zgodnie z postanowieniami art. 229 pkt 3 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks Postępowania Administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2024 r. poz. 572) jeżeli przepisy szczególne nie określają innych organów właściwych do rozpatrywania skarg organem właściwym do rozpatrzenia skargi dotyczącej zadań lub działalności Prezydenta Miasta Krakowa jest Rada Miasta Krakowa, co czyni zasadnym podjęcie uchwały.

Skarga [...] na działania Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich w Krakowie przekazana do Rady Miasta Krakowa, dotyczy zarzutów związanych z uciążliwościami dla mieszkańców budynku na os. Wolfganga Amadeusza Mozarta 26, wynikającymi z funkcjonowania linii KST etap III Górka Narodowa oraz braku reakcji ZIM na dokonywane w tym zakresie zgłoszenia.

Komisja Skarg, Wniosków i Petycji, która zgodnie z przepisem § 57a ust. 4 pkt 1 Statutu Miasta Krakowa przygotowuje dla Rady Miasta propozycje rozstrzygnięć w sprawach skarg, zapoznała się z całością materiałów, a w szczególności ze skargą oraz wyjaśnieniami przekazanymi przez Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich w Krakowie, w których ustosunkowano się do zarzutów postawionych w skardze.

Po przeanalizowaniu dostępnych materiałów należy stwierdzić, iż Dyrektor Zarządu Inwestycji Miejskich w Krakowie, poinformował, że postawione przez Skarżącą zarzuty nie odnoszą się wyłącznie do działania Zarządu Inwestycji Miejskich w Krakowie lecz dotyczą także działań Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie, Zarządu Dróg Miasta Krakowa oraz Wydziału Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa. Zaznaczył również, że przedmiotowa skarga została skierowana również do Prezydenta Miasta Krakowa, w rezultacie czego Wydział Kontroli Wewnętrznej i Ewidencji Mienia prowadzi w tym zakresie postępowanie wyjaśniające.

Dyrektor Zarządu Inwestycji Miejskich poinformował, że Skarżąca błędnie wskazuje, jakoby ZIM był organem administracji i błędnie zarzuca Dyrektorowi ZIM naruszenie przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego. Natomiast nie ulega wątpliwości, że w przedmiotowej sprawie Dyrektor ZIM nie działał jako organ upoważniony do załatwiania indywidualnych spraw z zakresu administracji publicznej. Kodeks postępowania administracyjnego normuje m.in. postępowanie przed organami administracji publicznej w należących do właściwości tych organów sprawach indywidualnych rozstrzyganych w drodze decyzji administracyjnych albo załatwianych milcząco. Natomiast zgodnie z definicją legalną, przez organ administracji publicznej rozumie się ministrów, centralne organy administracji rządowej, wojewodów, działające w ich lub we własnym imieniu inne terenowe organy administracji rządowej (zespólonej i niezespólonej), organy jednostek samorządu terytorialnego oraz organy i podmioty wymienione w art. 1 pkt 2 KPA.

Zgodnie z treścią uchwały nr LXVII/ 1658/17 Rady Miasta Krakowa z dnia 29 marca 2017 r, w sprawie utworzenia i zatwierdzenia statutu jednostki budżetowej Zarząd Inwestycji Miejskich w Krakowie (dalej: Statut), ZIM jest samodzielną jednostką organizacyjną GMK nieposiadającą osobowości prawnej, działającą jako jednostka budżetowa. Zgodnie z § 5 ust. 2 Statutu na czele jednostki stoi Dyrektor, który kieruje nią jednoosobowo i ponosi pełną odpowiedzialność za jej funkcjonowanie. Z kolei

z § 6 Statutu wynika, że Dyrektor reprezentuje GMK przed sądami powszechnymi, sądami administracyjnymi jak również przed innymi organami orzekającymi w sprawach objętych zakresem działania ZIM na podstawie pełnomocnictwa udzielonego przez Prezydenta Miasta Krakowa. Treści pism kierowanych do Skarżącej oraz zamieszczone tam oznakowanie podmiotu „Zarząd Inwestycji Miejskich” oraz podpis osoby powołanej na stanowisko Dyrektora ZIM z oznaczeniem sprawowanej funkcji nakazują przyjąć, że Dyrektor działał w imieniu własnym - jako podmiot reprezentujący jednostkę organizacyjną realizującą zadanie inwestycyjne, w związku z którym Skarżąca kierowała swoją korespondencją do ZIM, a nie jako organ administracji publicznej.

Z art. 1 pkt 1 i 2 KPA wynika, że postępowanie administracyjne to ciąg czynności procesowych, podejmowanych przez organy administracji publicznej względnie inne podmioty powołane do ich realizacji, zmierzający do załatwienia sprawy indywidualnej w drodze decyzji administracyjnej. Należy przy tym zaznaczyć, że zagadnienie, czy daną sprawę indywidualną rozstrzyga się w drodze decyzji administracyjnej, nie leży w zakresie swobodnego uznania organu administracji publicznej, lecz winno wynikać z obowiązujących przepisów prawa powszechnie obowiązującego.

W związku z tym, że dla rozpatrzenia uwag mieszkańców dotyczących sposobu działania infrastruktury technicznej dotyczącej trakcji i sterowania ruchem obowiązujące przepisy nie przewidują formy decyzji administracyjnej, zgłoszone przez Skarżącą uwagi oraz wnioski o udzielenie wyjaśnień, nie mogły spowodować wszczęcia postępowania administracyjnego, a tym samym podejmowania dalszych działań przez Zarząd Inwestycji Miejskich w Krakowie, ani też inny organ Gminy Miejskiej Kraków, na podstawie przepisów KPA. W związku z powyższym nie można zgodzić się ze stanowiskiem Skarżącej, że doszło do naruszenia obowiązków wynikających z KPA przez to, że nie zostało wszczęte postępowanie administracyjne.

Dyrektor Zarządu Inwestycji Miejskich wskazał, że zgłoszenia Skarżącej nie stanowiły podstaw do wszczęcia postępowania administracyjnego, a więc w sprawie nie mają zastosowania przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 572). Co za tym idzie, zarzuty dot. naruszenia przepisów KPA w tym stanie faktycznym są całkowicie bezzasadne. Wyżej wskazane argumenty były już wielokrotnie wskazywane Skarżącej w korespondencji prowadzonej między Skarżącą, a ZIM.

Biorąc pod uwagę powyższe, zarzuty dot. naruszenia przez Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich w Krakowie przepisów Konwencji o ochronie praw człowieka i podstawowych wolności, Kodeksu cywilnego oraz Konstytucji RP, gwarantującej podstawowe prawa człowieka, jak również insynuowanie popełnienia przestępstwa naruszenia miru domowego godzą w dobre imię Dyrektora, bowiem podczas realizacji zadania inwestycyjnego dot. budowy linii tramwajowej na Górkę Narodową oraz w okresie od oddania jej do użytkowania do dnia dzisiejszego nie doszło do złamania prawa ani naruszeń zarzucanych przez Skarżącą, a więc zarzuty te nie mają odzwierciedlenia w stanie faktycznym sprawy.

Podczas realizacji przedmiotowego procesu inwestycyjnego nie doszło do naruszenia prawa. Podkreślenia wymaga, że inwestycja została zrealizowana i dopuszczona do użytkowania w oparciu o szereg ostatecznych i prawomocnych decyzji organów administracji publicznej, a w proces jej przygotowania byli zaangażowani zainteresowani mieszkańcy w ramach organizowanych konsultacji społecznych. Szereg zarzutów i zastrzeżeń Skarżącej dot. ilości i częstotliwości kursowania tramwajów dot. podmiotów zarządzających powstałą infrastrukturą, a mimo wszystko Dyrektor Zarządu podejmował

szereg działań mających na celu maksymalne zmniejszenie zgłaszanych niedogodności i problemów wychodząc naprzeciw oczekiwaniom Mieszkańców.

Poruszając kwestię zarzutów dot. błędów na etapie projektowania linii tramwajowej KST etap III należy w pierwszej kolejności zaznaczyć, że Skarżąca w pismach składanych do ZIM zawsze podnosiła wyłącznie kwestię hałasu generowanego przez sygnalizację akustyczną, w tym głośnego komunikatu „Uwaga Tramwaj” oraz na późniejszym etapie „tykania” i zgłaszała zastrzeżenia dot. braku wszczęcia postępowania administracyjnego i w efekcie braku wydania decyzji oraz bezczynność organu. Wobec powyższego w odpowiedziach kierowanych do Skarżącej Dyrektor nie odnosił się do lokalizacji linii tramwajowej, usytuowania przystanków tramwajowych oraz hałasu generowanego bezpośrednio przez tramwaj. Dyrektor wyjaśnił, że lokalizacja przystanków wzdłuż linii tramwajowej KST etap III (os. Krowodrza Górka-Górka Narodowa) ustalona została przez projektanta z uwzględnieniem zasad wynikających z Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Kraków oraz gmin sąsiadujących, z którymi Gmina Miejska Kraków zawarła porozumienie w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego, który został przyjęty przez Radę Miasta Krakowa uchwałą nr LXXX/ 1220/13 z dnia 28 sierpnia 2013 r. W pkt. 8 ww. Planu wskazano, że pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej dotyczy m.in.: minimalizowania długości przejść pomiędzy przystankami oraz zapewnienia dostępności poprzez zapewnienie średnich odległości międzyprzystankowych dla tramwaju i autobusu na poziomie 400 - 600 m, a dla tramwaju szybkiego 600 - 800 m. Jednym z celów uzupełniających Planu jest zapewnienie dostępności do usług transportu publicznego, w tym dla osób niepełnosprawnych, według zasad i wymagań określonych w dyrektywach Unii Europejskiej, przepisach krajowych oraz w tzw. dobrych praktykach. Ponadto, na etapie sporządzania dokumentacji projektowej, zwrócono szczególną uwagę na istniejącą i planowaną zabudowę mieszkaniową, tak aby zapewnić optymalne - w tym dla osób ze szczególnymi potrzebami - odległości dojścia pieszego do przystanków tramwajowych. Lokalizację przystanków planowano mając na względzie wiele uwarunkowań, w tym potrzeby osób o ograniczonej mobilności. Ostateczne rozwiązania, które zostały wypracowane dla linii tramwajowej KST etap III są wynikiem analiz prowadzonych przez projektanta oraz ustaleń i uzgodnień z właściwymi jednostkami. Warto wskazać, że na etapie przygotowania inwestycji prowadzone były ogólnie dostępne konsultacje społeczne, w których uczestniczyły zainteresowane osoby, i w trakcie których wszystkie zgłaszane przez mieszkańców spostrzeżenia były poddawane ponownej analizie przez projektantów co skutkowało przyjęciem ostatecznych rozwiązań projektowych.

Na etapie sporządzania dokumentacji projektant zastosował rozwiązania mające na celu minimalizację negatywnego oddziaływania drgań pochodzących od linii tramwajowej. Przyjęte rozwiązania zostały na etapie projektowym zweryfikowane analizami oddziaływania inwestycji w zakresie hałasu i drgań, które zostały wykonane w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko i opisane w Raporcie z ponownej oceny oddziaływania na środowisko. Wyniki analizy akustycznej zostały uwzględnione w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia (dalej: DUŚ) znak 00.4210.8.2015.JS z dnia 15 marca 2016 r. oraz ostatecznie zatwierdzone w postanowieniu o uzgodnieniu realizacji przedsięwzięcia znak 00.4222.5.2018.BaK z dnia 29 listopada 2019 r. wydanych przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie. Należy dodać, że w decyzji DUŚ na Inwestora został nałożony obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej po roku eksploatacji inwestycji, w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu dotrzymanie standardów jakości środowiska, w tym ochrony zabudowy mieszkaniowej przed hałasem i zanieczyszczeniem powietrza. Ponowna weryfikacja ma

na celu wykazanie, czy ochrona środowiska, w tym zabezpieczenie akustyczne zostało zrealizowane w sposób skuteczny. W tym celu Dyrektor ogłosił i przeprowadził postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego, w ramach którego została zawarta umowa z wykonawcą.

Zgodnie z warunkami zawartej umowy na opracowanie analizy porealizacyjnej będzie ona prowadzona w dwóch etapach:

- etap I - obejmujący analizę porealizacyjną części zadania inwestycyjnego, która oddana została do użytkowania do dnia 1 września 2023 r.- w terminie do 3 miesięcy od dnia zawarcia Umowy,
- etap II - obejmujący analizę porealizacyjną części zadania inwestycyjnego, która oddana została do użytkowania w dniu 30 grudnia 2023 r. - w terminie do 2 miesięcy od dnia 15 stycznia 2025 r.

Os. Mozarta w Krakowie objęte jest pierwszym etapem realizacji analizy. Dla jej lepszego zorganizowania, skoordynowania prac i wsłuchania się w postulaty mieszkańców, w dniu 6 listopada 2024 r. Dyrektor zorganizował w siedzibie ZIM spotkanie, w którym uczestniczyli przedstawiciele wyłonionego w ww. postępowaniu wykonawcy oraz przedstawiciele mieszkańców.

Dyrektor wyjaśnił, że badania akustyczne zostaną przeprowadzone w okolicznościach, co do których pojawia się najwięcej zastrzeżeń (właściwy tabor, pora dnia i dzień tygodnia, warunki atmosferyczne).

Ponadto wskazał, że w związku z licznymi wnioskami dotyczącymi hałasu, w celu właściwego i rzetelnego ich rozpatrzenia, już wcześniej zlecił wykonanie dodatkowych pomiarów hałasu na terenie inwestycji w dziesięciu wyznaczonych punktach pomiarowych - w tym na os. Mozarta, choć nie był do tego zobowiązany żadną z wcześniej wydanych decyzji administracyjnych. Termin pomiarów wynikał z licznych wniosków mieszkańców, którzy domagali się niezwłocznego rozpatrzenia postulatów o realizację montażu dodatkowych ekranów akustycznych i zniwelowania hałasu. Pomiary były wykonywane przy sprzyjających warunkach atmosferycznych oraz odbyły się w trakcie roku szkolnego/akademickiego (po zakończeniu ferii zimowych). Pomiary były realizowane przez profesjonalny podmiot mający najlepszą wiedzę dot. warunków technicznych i atmosferycznych umożliwiających przeprowadzenie rzetelnych pomiarów. Badania zostały wykonane zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz.U.2011.140.824 z dnia 2011.07.07 z późn. zm.).

Dyrektor stale podejmuje działania mające na celu weryfikację poprawności przyjętych rozwiązań w zakresie zastosowanych zabezpieczeń akustycznych.

W zakresie hałasu generowanego bezpośrednio przez tramwaje jeżdżące w rejonie os. Mozarta informuję, że w chwili obecnej trwają ustalenia czy zachodzi konieczność montażu smarownicy (zmiany usytuowania smarownicy istniejącej przy przejeździe kołowym w rejonie ul. Kuźnicy Kołatajowskiej), która będzie miała na celu ograniczenie skutków ruchu pojazdów szynowych na łukach torowiska. Ewentualne zamiany w tym zakresie powinny dodatkowo wpłynąć na odczucia hałasu związanego z tarciem obręczy kół i szyn. W bieżącym roku nastąpiła zmiana w zakresie wytycznych projektowania infrastruktury transportu zbiorowego - Część 3: Projektowanie infrastruktury transportu tramwajowego, które są rekomendowane przez Ministra właściwego ds. transportu. Ponieważ obecne wzorce i standardy są częściowo odmienne od warunków, które przyjęto na etapie przygotowania i realizacji inwestycji KST III

(projektowanej i realizowanej w latach 2017-2023) aktualnie zarządca obiektów planuje, w miarę możliwości, dostosowanie zrealizowanej infrastruktury zgodnie z aktualnymi rekomendacjami. Warto wskazać, że ww. Wytyczne nie są obligatoryjne i jedynie przedstawiają aktualną wiedzę i doświadczenia w zakresie infrastruktury tramwajowej. Dyrektor odniósł się do kwestii usytuowania budynku zamieszkiwanego przez Skarżącą i usytuowania okien w mieszkaniu. W tym zakresie jakiegokolwiek zastrzeżenia powinny być kierowane w kierunku podmiotu projektującego budynku i sprzedającego mieszkania, bowiem plany inwestycyjne Miasta dot. budowy nowej linii tramwajowej od co najmniej kilkunastu lat były powszechnie znane. W dniu 8 września 2010 r. Rada Miasta Krakowa podjęła uchwałę nr CVIII/ 1458/10 w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru "LINIA TRAMWAJOWA OD PĘTLI KROWODRZA GÓRKA DO GÓRKI NARODOWEJ ZACHÓD". Plan miał na celu realizację działań samorządu w zakresie rozwiązań komunikacyjnych w tej części miasta. Obejmował swoimi granicami teren zarezerwowany dla przebiegu linii tramwajowej wraz z jej strefą oddziaływania. Planowana inwestycja stanowi północny fragment linii szybkiego tramwaju na odcinku od osiedla Krowodrza Górka przez Prądnik Biały, ulicę Pachońskiego do Górki Narodowej. Ogłoszenie/obwieszczenie Prezydenta Miasta Krakowa o przystąpieniu do sporządzenia planu jest datowane na dzień 31 października 2008 r. Ww. MPZP zastąpił przyjętą uchwałą nr CXIX/ 1283/06 Rady Miasta Krakowa z dnia 25 października 2006 r. MPZP "GÓRKA NARODOWA ZACHÓD". Należy także zauważyć, że w 1994 r. uchwalono Plan Ogólnego Zagospodarowania Miasta Krakowa, w którym pojawił się plan budowy szybkiego tramwaju. Nowa inwestycja miała wykorzystywać wybudowany już odcinek tunelu w okolicach Dworca Głównego, który miał być jednak dokończony dla komunikacji północ-południe. Między 1995 a 1999 rokiem wybudowano kolejne 605 m tunelu pod ul. Lubomirskiego, a niedługo później rozpoczęto budowę trasy tramwajowej z ul. Wielickiej do osiedla Kurdwanów, gdzie miał kończyć się pierwszy korytarz KST łączący północ z południem miasta. Budowa Krakowskiego Szybkiego Tramwaju została podzielona na kilka etapów, w tym właśnie na etap III - Krowodrza Górka Górka Narodowa oraz Krowodrza Górka - Azory. Ponadto na etapie przygotowywania koncepcji były prowadzone konsultacje społeczne, podczas których zainteresowane podmioty mogły zgłaszać swoje wnioski dot. planowanego przedsięwzięcia.

Odnosząc się do natomiast do składanych przez Skarżącą wniosków i podejmowanych przez ZIM działań w zakresie sygnału „Uwaga Tramwaj” Dyrektor Zarządu Inwestycji Miejskich w Krakowie, informuje, że pierwsze zgłoszenie w zakresie sygnału „Uwaga Tramwaj” miało miejsce w dniu 12 lutego 2024 r. i zostało niezwłocznie przekazane bezpośrednio do podwykonawcy celem sprawdzenia i dokonania przyciszenia sygnalizacji. Kolejne zgłoszenie telefoniczne było dokonane w dniu 18 marca 2024 r. Pracownik ZIM jeszcze tego samego dnia wystąpił do wykonawcy z prośbą o dokonanie sprawdzenia sygnalizacji dźwiękowej pod kątem zbyt głośnego działania. Kolejne zgłoszenie telefoniczne zostało dokonane w dniu 20 marca 2024 r., gdzie podobnie jak poprzednio - tego samego dnia zgłoszenie zostało przekazane do wykonawcy. W dniu 21 marca 2024 r. Dyrektor otrzymał wiadomość e-mail z potwierdzeniem przeprowadzenia kontroli, o następującej treści: „Dzień dobry, kontrola w dniu 20.03.2024 r w godzinach popołudniowych nie wykazała nieprawidłowości czy zbyt głośnego nadawanego sygnału ostrzegawczego”.

Skarżącą Dyrektor poinformował o przeprowadzeniu kontroli w terenie w wiadomości SMS, która stanowi załącznik do skargi z dnia 28 października 2024 r.

Następnie do ZIM wpłynęło kolejne pismo Skarżącej z dnia 3 kwietnia 2024 r. W dniu 5 kwietnia 2024 r. zostało przekazane do wykonawcy prac celem odniesienia się do uwag

i podjęcia działań. W zakresie uwag Skarżącej wykonawca prac w dniu 5 kwietnia 2024 r. poinformował, jak niżej:

„Akustyka została przyciszona, dostałem informację że kilka metrów od pasów jest ledwo słyszalna”.

Ponadto celem udzielenia kompleksowej odpowiedzi na uwagi Skarżącej Dyrektor zwrócił się do wykonawcy o przedstawienie zestawienia obrazującego w jakich dniach i terminach odbywały się regulacje głośności. Na podstawie otrzymanej informacji Dyrektor poinformował Skarżącą, że sygnalizacja dźwiękowa w zakresie nadawania komunikatów głosowych „Uwaga! Tramwaj ! ” od stycznia 2024 r. jest w trakcie dostosowywania głośności nadawanych komunikatów głosowych przez wykonawcę inwestycji. Pierwsza regulacja głośności akustyki była dokonywana w dniu 29 stycznia 2024 r. Dodatkowo na przejściu przez torowisko na ul. Bociana była dokonywana dodatkowa kontrola w następujących dniach i zakresie:

- w dniu 13 lutego 2024 r. - dokonano przyciszenia akustyki;
- w dniu 20 marca 2024 r. - przeprowadzono kontrolę akustyki;
- w dniu 5 kwietnia 2024 r. - wykonano ponowne wyciszenie akustyki.

Przy każdej interwencji Skarżącej skierowanej do ZIM dot. zbyt głośnego nadawaniu sygnałów ostrzegawczych Dyrektor informował, że w przypadku gdyby korekty głośności były niewystarczające należy zgłosić ponowne zastrzeżenia.

Z uwagi na ciągłe zgłoszenia wykonawca wykonał w dniu 2 maja 2024 r. wizję w terenie dokonał regulacji akustyki, o czym także była poinformowana skarżąca. Prace te odbyły się na dwóch przejazdach tj. przy ul. Bociana koło betoniarni oraz przy ul. Siewnej. Dyrektor poinformował również Skarżącą, że w przypadku dalszego występowania problemu nadawania zbyt głośnego komunikatu wykonawca zadeklarował możliwość umówienia spotkania w przedmiotowej sprawie.

W przedmiotowym zakresie, po każdym zgłoszeniu dokonywanym przez Skarżącą również zwracał się do wykonawcy o dokonanie sprawdzenia sygnalizacji akustycznej i informował Skarżącą o trwającym dostosowywaniu poziomów głośności oraz dokonywanej regulacji.

W swoich pismach, Skarżąca wielokrotnie odnosi się także do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 14 października 2022 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach sugerując przy tym, że wdrożone rozwiązanie jest niezgodne z prawem. Przy czym należy wskazać, że wyposażenie sygnalizacji dla pieszych w miejscu przejść przez torowisko w sygnalizator dźwiękowy zostało zrealizowane na wniosek organu zarządzającego ruchem. System funkcjonuje poprzez nadawanie sygnału dźwiękowego „Uwaga! Tramwaj!” przy jednoczesnym uruchomieniu sygnału żółtego ostrzegawczego w momencie przejazdu tramwaju. Sygnalizacja ma na celu zapobieganie powstawaniu sytuacji niebezpiecznych, polegających na wchodzeniu bezpośrednio pod nadjeżdżający tramwaj, w szczególności ochronę osób niedowidzących, starszych lub roztargnionych. W ramach inwestycji KST III (Krowodrza Górka – Górka Narodowa rozwiązanie powyższe zostało zastosowane we wszystkich miejscach przejść przez torowisko wyposażonych w sygnalizację świetlną.)

Przywołane Rozporządzenie jest zasadniczym aktem prawnym regulującym kwestię znaków oraz sygnałów drogowych. Natomiast dodatkowym dokumentem w tej materii są wzorce i standardy rekomendowane przez Ministra właściwego ds. transportu, a w szczególności WR-D-41-3 „Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych Część 3: Projektowanie przejść dla pieszych” .Zgodnie z tymi wytycznymi zaleca się uzupełnienie sugerowanego przejścia dla pieszych przez torowisko tramwajowe

o: komunikat głosowy „Uwaga tramwaj”, wzbudzany przez tramwaj oraz ostrzegawczą sygnalizację świetlną, o ile nie będzie to stanowiło natłoku sygnalizatorów na przejściach wieloetapowych, mogącego powodować niezrozumienie sytuacji drogowej. Sygnalizatory akustyczne zostały zatem wykonane zgodnie z § 1 ust 3) lit a) Rozporządzenia. W ramach inwestycji zostały zastosowane sygnalizatory adaptacyjne, a głośność nadawania komunikatów przez sygnalizatory została wyregulowana zgodnie z powyższymi przepisami, przez wykonawcę utrzymującego infrastrukturę.

Mając na względzie powyższe regulacje organ zarządzający ruchem, tj. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu w Krakowie wymagał aby - zgodnie z zatwierdzonymi projektami ruchowymi sygnalizacji świetlnej - sugerowane przejścia dla pieszych przez torowisko zostały wyposażone w sygnalizator dźwiękowy „Uwaga! Tramwaj!” przy jednoczesnym uruchomieniu sygnału żółtego - ostrzegawczego w momencie przejazdu tramwaju. Z uwagi na to, że akustyka na przejściach sugerowanych, obsługiwanych przez sygnalizator ostrzegawczy, jest najbardziej istotna z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego - podczas przejazdu tramwaju pieszy otrzymuje sygnał żółty ostrzegawczy oraz komunikat głosowy. Brak tych elementów będzie powodować zagrożenie w ruchu drogowym, w relacji: pieszy - tramwaj. Zastosowane rozwiązanie techniczne sygnalizacji dźwiękowej jest adaptacyjne więc w czasie dużego natężenia ruchu nadawany sygnał jest głośniejszy niż w czasie kiedy hałas jest mniejszy.

Odnosząc się natomiast do wyciszenia akustyki w porze nocnej należy wskazać, że wyciszenie emisji sygnału akustycznego, zgodnie z zaprogramowanym harmonogramem, dopuszcza się wyłącznie w przypadku zapewnienia możliwości wzbudzenia emisji sygnału poprzez trzykrotne użycie przycisku (detektora). Przedmiotowe rozwiązanie nie jest możliwe do zastosowania w ramach inwestycji KST III, o czym Dyrektor informował Skarżącą.

Co do kwestii pojawienia się sygnału „tykania” jako kolejnego uciążliwego dźwięku należy wskazać, że jest to dźwięk naprowadzania na przycisk zlokalizowany przy tablicach DIP po naciśnięciu którego aktywowana zostaje zapowiedź najbliższych przejazdów tramwajowych. Za programowanie przycisków odpowiada właściciel tablic i jest nim Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie. Po otrzymaniu pierwszych zgłoszeń Skarżącej Dyrektor skontaktował się telefonicznie i mailowo z podwykonawcą realizującym montaż tablic DIP na zlecenie ZTPK i przekazał informację o występującym problemie. W wyniku uzyskanych informacji Dyrektor poinformował Skarżącą, że w ramach inwestycji, w obrębie przystanków tramwajowych, zostały zamontowane tablice informacji pasażerskiej z infrastrukturą ułatwiającą korzystanie z komunikacji przez osoby z dysfunkcją wzroku. W tym celu tablice wyposażone zostały w system obsługowy, który po wciśnięciu przycisku nadaje zapowiedź o najbliższych przejazdach tramwajowych. Układ jest wyposażony w sygnalizację naprowadzającą, która wydaje sygnał dźwiękowy („tykający”), mający na celu umożliwienie osobie niedowidzącej odszukanie przycisku. Jednostką organizacyjną GMK, która zapewniła montaż tablic informacji pasażerskiej wraz z powyższym systemem zapowiedzi głosowych i naprowadzania dla osób z dysfunkcją wzroku oraz jego aktualnym użytkownikiem jest Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie. Korespondencja kierowana do Skarżącej w tym zakresie była też przekazywana do wiadomości do ZTPK.

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

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

Stosownie do treści przepisu 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 zawiadomiania skarżącego”

W imieniu Komisji