

OPINIA NR 58/2017
PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA
Z DNIA 20 grudnia 2017



w sprawie projektu uchwały Rady Miasta Krakowa w sprawie ustalenia kierunków działania dla Prezydenta Miasta Krakowa w zakresie wspierania mobilności aktywnej realizowanej za pomocą Urzędzeń Transportu Osobistego – druk nr 2565.

Na podstawie § 30 ust. 4 pkt 3 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. Małopolskiego z 2014 r., poz. 6525) postanawia się, co następuje:

Opiniuje się pozytywnie z uwagami projekt uchwały Rady Miasta Krakowa w sprawie ustalenia kierunków działania dla Prezydenta Miasta Krakowa w zakresie wspierania mobilności aktywnej realizowanej za pomocą Urzędzeń Transportu Osobistego – druk nr 2565.

UZASADNIENIE

Przedstawiony projekt dotyczy rozległej problematyki zastosowania urządzeń takich jak: hulajnoga, deskorolka, wrotki, rolki, itp., z których może korzystać pieszy, a także urządzeń o podobnej konstrukcji, wyposażonych w napęd elektryczny lub solarny. Wskazane powyżej urządzenia stają się coraz bardziej dostępne i popularne.

Pojęcie urządzenia transportu osobistego nie funkcjonuje w aktualnym porządku prawnym, dlatego też zasadnym byłoby wstrzymanie się z wprowadzaniem programu do czasu, gdy do powszechnie obowiązujących norm zostanie wprowadzona legalna definicja tego rodzaju i nie będzie wątpliwości jak należy zakwalifikować osoby poruszające się przy pomocy przedmiotowych urządzeń.

Niniejsze odnosi się w szczególności do osób poruszających się urządzeniami wyposażonymi w napęd elektryczny, które rozwijają stosunkowo wysokie prędkości. W opinii Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie nie należy dopuszczać możliwości poruszania się wszystkimi urządzeniami elektrycznymi po chodnikach (decydujące znaczenie powinna mieć tu rozwijana prędkość).

Obowiązujące przepisy, dotyczące dróg publicznych nie regulują problematyki oznakowania tras dla rolkarzy. Należy zatem rozważyć, czy proponowane rozwiązania w zakresie umieszczania informacji o trasach dla rolkarzy można włączyć w inne formy komunikatów wizualnych stanowiących oznakowanie przestrzeni miejskiej.

Ponadto, należy pozostawić większy zakres swobodnej oceny odnoszący się do tworzenia tras, gdyż wpływ na to mają uwarunkowania techniczne i prawne.

Powinno się mieć również na względzie pozostawienie wyboru co do rodzaju materiału, z jakiego wykonane są nawierzchnie w miejscach gdzie zlokalizowane są sieci przesyłowe, jak również konieczność dostosowania się do wytycznych konserwatorskich.

Przystosowanie nawierzchni ciągów komunikacyjnych będzie wiązało się m. in. z koniecznością przekładania lub zabezpieczania, w miejscach kolizyjnych, istniejących kabli trakcyjnych i oświetleniowych (np. budowa kanalizacji kablowej) oraz dostosowaniem przejść (przejazdów) tramwajowych do odpowiednich standardów. Powyższe wymagało będzie poniesienia nakładów finansowych.

W zakresie przyjęcia odpowiedniej szerokości ciągów istotne jest wypracowanie standardów w zakresie skrajni dla różnych użytkowników, np. rolkarza, deskorolkarza, osoby poruszającej się na hulajnodze. Ze względu na odmienny, od osób poruszających się pieszo, na rowerze, sposób przemieszczania się, np. osoba przemieszczająca się na rolkach do przodu odpycha się od nawierzchni rozsuwając naprzemiennie nogi, co poszerza standardową skrajnię osoby pieszej.

Proponowany układ tras w znacznej części przebiega po terenach zielonych. Zgodnie ze stanowiskiem Zarządu Zieleni Miejskiej, terminy realizacji założeń przedstawionych w przedmiotowym projekcie mogą odbiegać od terminów inwestycji realizowanych przez tą jednostkę. Natomiast wytyczne wskazane w § 2 lit. c projektu przedmiotowej uchwały są realizowane w aktualnych inwestycjach prowadzonych przez Zarząd Zieleni Miejskiej.

Pragnę jednocześnie zauważyć, że w opinii Miejskiego Konserwatora Zabytków, jakiegokolwiek działania na terenach objętych ochroną konserwatorską wymagają przemyślnych i rozważnych rozwiązań, mających na celu przede wszystkim konieczność właściwego zachowania substancji zabytkowej i ochrony dziedzictwa kulturowego.

Ponadto, obszar zespołu zabytkowego obejmujący historyczny zespół miasta Krakowa (tzw. miasto pomnik) niemal w całości podlega ochronie konserwatorskiej, pozostającej w wyłącznej kompetencji Małopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

Dodatkowo przedstawiony projekt jest zgodny z postulatami, które pojawiły się podczas badań socjologicznych młodzieży oraz warsztatów eksperckich realizowanych w związku z przygotowaniem nowej strategii polityki młodzieżowej miasta „Młody Kraków” 2.0. Postulaty, o których mowa dotyczą organizacji przestrzeni miejskiej przyjaznej dla młodzieży: przestrzeni otwartej, wygodnej i pozwalającej na wspólne spędzanie czasu. W związku z powyższym należy mieć na uwadze stanowisko Biura Miejskiego Ośrodka Wspierania Inicjatyw Społecznych, aby podczas realizacji przedsięwzięć tworzenia infrastruktury mobilnej dla użytkowników rolek, deskorolek oraz innego sportowego sprzętu transportowego zaplanowano tworzenie skwerów wypoczynkowych z wygodnymi ławkami lub pufami zwróconymi ku sobie, tak aby umożliwiały grupom użytkowników rozmowę oraz integrację.

Pragnę również zwrócić uwagę, iż w projekcie mowa o przeprowadzeniu działań, które wymagają poniesienia nakładów finansowych, jak również przeprowadzenia procesu inwestycyjnego, a w związku z tym wymagają zabezpieczenia środków finansowych.

Zgodnie z projektem uchwały, działania te miałyby być wykonywane już w roku 2018, co może być niemożliwe m.in. w przypadku braku środków finansowych na realizację, zapisanych w stosownych dokumentach planistycznych.

PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

Jacek Majchrowski

