



Projekt uchwały inicjatywy uchwałodawczej mieszkańców „Nic o nas bez nas”

w sprawie powołania Komisji ds. Zbadania Nieprawidłowości w Związku z Realizacją Zmian w Organizacji Ruchu w Strefach Płatnego Parkowania, Projektu „Mobilny Kraków” oraz Polityki Transportowej Rady Miasta Krakowa

Na podstawie art. 21 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 1875) oraz § 47 ust. 1 i 2 w związku z art. 27a ust. 1 Statutu Miasta Krakowa (t.j. załącznik do Uchwały nr CXXI/1934/14 Rady Miasta Krakowa z dnia 5 listopada 2014 r.) Rada Miasta Krakowa uchwala, co następuje:

§ 1. Powołuje się Komisję ds. Zbadania Nieprawidłowości w Związku z Realizacją Zmian w Organizacji Ruchu w Strefach Płatnego Parkowania, Projektu „Mobilny Kraków” oraz Polityki Transportowej Rady Miasta Krakowa.

§ 2. Ustala się następujący przedmiot działania Komisji:

Kontrola polityki transportowej, zmian w organizacji ruchu w strefach płatnego parkowania i funkcjonowania projektu „Mobilny Kraków” w zakresie:

- a) komunikacji w mieście, w tym lokalnego transportu zbiorowego,
- b) utrzymania gminnych dróg, ulic, mostów, placów oraz organizacji ruchu drogowego,
- c) wydatkowania środków w ramach zmian w organizacji ruchu oraz inwestycji infrastrukturalnych,
- d) zawieranych umów i procesu prowadzenia zamówień publicznych,
- e) zgodności działań władz Gminy w zakresie obowiązujących przepisów,
- f) audytu wydawanych zezwoleń do strefy B,
- g) audytu mienia Gminy w zakresie taboru samochodowego oraz zasad jego gospodarowania.

§ 3. Ustala się następujący skład Komisji:

- 1).....2).....3).....4).....5).....6).....7).....

Uzasadnienie:

Ogłoszony przez Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w dniu 11 sierpnia 2017 roku

Petrusowicz komisja
Gibank *S*

projekt „korekty strefy płatnego parkowania”, który doprowadził do likwidacji kilku tysięcy miejsc postojowych w SPP wzbudził ogromne emocje społeczne wśród krakowian. Argumenty przedstawiane przez projektodawców – ZIKiT – mówiące o konieczności wyznaczenia nowych szerokości miejsc postojowych oraz szerokości chodników dla pieszych wynikających jakoby z obowiązujących przepisów prawa stoją w sprzeczności z wykładnią tychże przepisów przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, z praktyką w innych miastach, a na dodatek ignorują możliwości takiej interpretacji prawa – na co wskazywał Wojewoda Małopolski – która umożliwiałaby zastosowanie wyjątków celem pozostawienia jak największej ilości miejsc postojowych. Wszystkie te rozbieżności powodują, że forsowana likwidacja miejsc postojowych wzmaga niezadowolenie i rosnące protesty krakowian, którzy obawiają się o codzienną egzystencję oraz możliwości sprawnego funkcjonowania w mieście związanego z pełnieniem swoich ról społecznych; rodziców dzieci, czy opiekunów starszych członków rodzin, osób niepełnosprawnych lub wypełnianiem obowiązków zawodowych oraz prowadzeniem działalności gospodarczej.

Program „Mobilny Kraków”, którego częścią jest projekt likwidacji miejsc postojowych zakładał tworzenie tzw. stref zielonych, które miały być rozszerzeniem istniejącej strefy B, czyli ograniczenia wjazdu na drogi publiczne. Radykalne rozszerzenie obszarów o ograniczonym wjeździe dla wybranych grup mieszkańców stoi w sprzeczności do Ustawy o drogach publicznych, która nie przewiduje tego typu ograniczeń. Brak zgodności z przepisami programu „Mobilny Kraków” każe zakwestionować cały projekt. Dlatego znamieną jest w tym kontekście wypowiedź Dyrektora ZIKiT Pana Andrzeja Mikołajewskiego opublikowana w dniu 12 września 2017 roku na łamach Gazety Krakowskiej *„Przepisy mówią, że drogi publiczne są dla wszystkich nie tylko dla ich mieszkańców szukamy więc orzecznictwa, które umożliwiłoby wprowadzić taką zmianę”* (mowa o strefach zielonych).

Niestety pomimo jednoznacznego stanowiska Wojewody Małopolskiego w tej sprawie, wyrażonego pismem z dnia 12 października 2017 roku do Prezydenta Miasta Krakowa, oraz negatywnej opinii mieszkańców wyrażonej w trakcie konsultacji społecznych tzw. strefa zielona została utworzona 5 grudnia 2017 roku na części Kazimierza a kolejne strefy ograniczonego ruchu są lub mają być wprowadzane. Kluczowe w tej sytuacji jest pismo z dnia 8 grudnia 2017 roku Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Krakowie do Stowarzyszenia Stare Podgórze, z którego wynika, że w związku z nie zastosowaniem się Prezydenta Miasta Krakowa do wskazań Wojewody Małopolskiego, czyli wprowadzeniem rozwiązań niezgodnych z obowiązującymi przepisami prawa, Wojewoda Małopolski wystosował pisemną prośbę do Prokuratora Okręgowego w Krakowie o włączenie się w postępowanie.

Kolejnym bardzo ważnym problemem, jest fakt, że w przedstawionym w dniu 11 sierpnia 2017 roku przez ZIKiT projekcie korekty organizacji ruchu w strefach płatnego parkowania w Krakowie nie został spełniony parytet minimum 4% miejsc postojowych, prawidłowo wyznaczonych dla pojazdów

Pełnomocnik konsultacji:
Głabę

zaopatrzonych w kartę parkingową (osoby niepełnosprawne), co według Wojewody Małopolskiego będzie ewentualną podstawą do stwierdzenia, że strefa płatnego parkowania w Krakowie nie spełnia podstawowych wymagań dla jej istnienia.

Dodatkowym czynnikiem budzącym zaniepokojenie o stan zgodności działań Gminy Miejskiej Kraków z istniejącymi przepisami prawa, w szczególności Ustawy o ochronie zabytków jest naruszenie opinii Małopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków z dnia 30 września 2016 roku w zakresie ingerencji w nawierzchnię zarówno chodników, jak i jezdni w układach urbanistycznych wpisanych do rejestru zabytków. O istotności tej decyzji dla procesu zmian oznakowania strefy płatnego parkowania w Krakowie świadczy pismo Dyrektora ZIKiT w Krakowie Pana Marcina Korusiewicza z dnia 21 lipca 2016 roku, w którym wspomniana jednostka zwraca się o wyrażenie opinii w sprawie proponowanych rozwiązań. W odpowiedzi, w dniu 30 września 2016 roku Małopolski Wojewódzki Konserwator Zabytków nie wyraził zgody na wykonanie oznakowania poziomego w układach urbanistycznych wpisanych do rejestru zabytków w Krakowie. Potwierdza to kolejne pismo Małopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków z dnia 8 listopada 2017 roku do ZIKiT o udzielenie w trybie pilnym informacji, czy ZIKiT realizuje zalecenia z 30 września 2016 roku.

W dniu 12 września 2017 roku miał miejsce legalny i pokojowy protest mieszkańców Krakowa przeciwnych skali likwidacji miejsc postojowych w strefach płatnego parkowania w Krakowie. Tego samego dnia na oficjalnej stronie ZIKiT prowadzonej na portalu społecznościowym facebook pojawił się komunikat – obecny do dziś - zamieszczony przez administratora lub redakcję miejskiej jednostki o treści informującej, że zgromadzenie publiczne obywateli przeciwnych likwidacji miejsc postojowych jest „*nawoływaniem do łamania prawa*”. Za niedopuszczalne uznajemy takie wypowiedzi osób i instytucji publicznych, które podważają ideę demokratycznego państwa prawa i kwestionują możliwość swobodnego wyrażania poglądów przez obywateli. Prawo zgodnego z przepisami publicznego manifestowania i wyrażania swoich poglądów w zakresie zmiany i/lub kwestionowania procedowanych lub obowiązujących przepisów jest podstawą obywatelskiego społeczeństwa demokratycznego. Brak zrozumienia tego faktu przez osoby i instytucje publiczne świadczy o poważnym kryzysie w jakim znalazło się nasze Miasto.

W ramach zmian w organizacji ruchu w strefach płatnego parkowania czynione są znaczące wydatki infrastrukturalne. Jak podała lokalna prasa – Gazeta Krakowska – środki przeznaczone wyłącznie na montowanie słupków drogowych przekraczają kwotę miliona złotych. Kontrowersyjne decyzje wydatkowania środków publicznych stoją w rażącej sprzeczności do opinii mieszkańców oraz są wątpliwe co do zasadności ich wydatkowania w świetle przedstawionych powyżej licznych argumentów.

Opinia publiczna jest informowana przez władze Miasta o konieczności ograniczenia ruchu pojazdów mieszkańców w centrum Krakowa. Jednocześnie Urząd Miasta Krakowa/ZIKiT co roku

Peterowiczowski
Gubins

przekazuje ponad tysiąc zezwoleń na wjazd do ścisłego centrum tzw. strefy B w sposób, który jest niejasny i odbywa się poza kontrolą społeczną. Gmina Miejska Kraków posiada liczny tabor pojazdów osobowych, którego sposób wykorzystania i zasady użytkowania nie są znane opinii publicznej. Ograniczanie prawa wyboru środka transportu mieszkańcom Krakowa przy jednoczesnym uprzywilejowywaniu wybranych osób i instytucji związanych z władzami Miasta budzi coraz większe oburzenie społeczne i wymaga skrupulatnego wyjaśnienia mechanizmów patologicznego zjawiska.

Przywołane przez nas przykłady oraz fakt katastrofalnej sytuacji komunikacyjnej na krakowskich drogach, którą możemy obserwować od kilku tygodni świadczą o konieczności wykonania dogłębnej kontroli poświęconej kierunkom zmian oraz metodom, którymi Gmina Miejska Kraków realizuje zadania w obszarze polityki transportowej Miasta oraz zgodności wyżej wymienionych działań z obowiązującymi przepisami, jak również istotnym interesem publicznym mieszkańców i krakowskich podatników.

Peterowicz Karol
Gellner

A