

**UCHWAŁA NR CV/2871/23
RADY MIASTA KRAKOWA**

z dnia 22 lutego 2023 r.

w sprawie skargi na działanie Prezydenta Miasta Krakowa.

Na podstawie art. 229 pkt 3 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r. poz. 2000 z późn. zm.) Rada Miasta Krakowa uchwala, co następuje:

§ 1. Uznaje się za niezasadną skargę (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 wyłączył Piotr Rogal Starszy Inspektor Referatu Sesji RMK w Kancelarii Rady Miasta Krakowa) **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.

Wiceprzewodniczący Rady
Miasta Krakowa

Michał Drewnicki

Załącznik do uchwały Nr CV/2871/23

Rady Miasta Krakowa

z dnia 22 lutego 2023 r.

Skarga (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 wyłączył Piotr Rogal Starszy Inspektor

Referatu Sesji RMK w Kancelarii Rady Miasta Krakowa) dotyczy działania Zespołu zadaniowego ds. opracowania propozycji przebiegu na terenie Gminy Miejskiej Kraków korytarza dla drogi ekspresowej S7 odcinek Kraków-Myślenice, powołanego zarządzeniem nr 1395/2022 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 20 maja 2022 r.

Prezydent Miasta Krakowa udzielając wyjaśnień poinformował, w nawiązaniu do zawartych w skardze uwag związanych z wyznaczeniem przez Zespół zadaniowy ds. opracowania propozycji przebiegu na terenie Gminy Miejskiej Kraków korytarza dla drogi ekspresowej S7 odcinek Kraków - Myślenice wariantów: wschodniego i zachodniego ww. korytarza, że zarzut przekroczenia nadanych przedmiotowemu Zespołowi uprawnień należy uznać za bezzasadny. Pomimo, iż proponowane przebiegi tzw. wariantu społecznego drogi S7 są zlokalizowane w znacznej części poza granicami administracyjnymi Gminy Miejskiej Kraków to ich przebieg i dowiązanie do istniejącego układu komunikacyjnego, zwłaszcza obwodnicy Miasta Krakowa, ma znaczący wpływ na rozkład ruchu w miejskiej sieci komunikacyjnej.

Prezydent poinformował, że celem prac ww. Zespołu zadaniowego jest zarekomendowanie do przedstawienia Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad takiego przebiegu tzw. wariantu społecznego drogi S7 na terenie Miasta, który będzie zarówno akceptowalny społecznie, jak i możliwy do wykonania pod kątem funkcjonalno-ruchowym (w tym ograniczający możliwe zagrożenia dla warunków ruchu w obrębie Krakowa np. w postaci przeciążenia autostradowej obwodnicy Miasta).

Zadaniem Zespołu jest wyznaczenie korytarza drogi S7, który będzie uwzględniać opinie i oczekiwania społeczności lokalnej. W ramach pracy zespołu dyskusji i analizie poddano szereg wariantów. Analizowane były warianty, których przebieg - zgodnie z informacjami zawartymi w uzasadnieniu skargi - na terenie Krakowa ogranicza się jedynie do obszaru węzła Mirowska oraz węzła Bieżanów z ok. 250 m odcinkiem do granic miasta. Dalszy przebieg korytarza drogi S7 (poza granicami Krakowa) rozpatrywany jest w kilku podwariantach, z różnym przebiegiem na terenie gmin ościennych, aż do podłączenia z istniejącą drogą S7 na terenie Myślenic.

Na V posiedzeniu ww. Zespołu, które odbyło się w dniu 7 października 2022 r. ustalono, że opisane powyżej warianty zostaną poddane analizie eksperckiej w ramach zleconego zamówienia. Takie działanie wynika z konieczności poddania analizie całego przebiegu proponowanego korytarza drogi, gdyż nie jest możliwe przeprowadzenie analiz ruchowych i techniczno-ekonomicznych fragmentu ograniczonego jedynie do granic administracyjnych Miasta Krakowa. Z tego względu niezbędne jest również określenie przybliżonego dalszego przebiegu drogi, aby w miarodajny sposób przeanalizować jej wpływ na ruch w Mieście.

W związku z powyższym do prac Zespołu zadaniowego zaproszeni zostali przedstawiciele samorządów gmin, po których terenach przedmiotowa droga mogłaby przebiegać. Na posiedzeniach Zespołu zadaniowego, korespondencyjnie oraz w czasie bezpośrednich spotkań wyrażali oni nie tylko sprzeciw, ale również uwagi i obawy związane z trasowaniem planowanej drogi przez tereny reprezentowanych przez nich gmin.

Zespół zadaniowy przedstawił więc propozycje dalszego przebiegu wariantów przedmiotowej drogi (poza granicami Miasta) starając się uwzględnić podnoszone kwestie. Podkreślić należy jednak, że przedstawione rozwiązania są jedynie propozycjami tzw. wariantu społecznego, poddanymi ocenie i konsultacjom z przedstawicielami pozostałych samorządów gmin, po których planowana trasa mogłaby przebiegać. Przewodniczący Zespołu zadaniowego wielokrotnie podkreślał (w czasie

posiedzeń Zespołu zadaniowego oraz w prasie), że Zespół zadaniowy opracował jedynie propozycje tzw. wariantów społecznych. Ponadto, w przypadku dalszych sprzeciwów pozostałych samorządów, Miasto Kraków wskaże Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad możliwości poprowadzenia przedmiotowej trasy w granicach administracyjnych Miasta Krakowa stanowiącą jedynie rekomendację dalszego trasowania planowanej drogi z zaznaczeniem, iż nie uzyskała ona akceptacji pozostałych jednostek samorządu terytorialnego.

Odpowiadając na zarzut blokowania inwestycyjnego nieruchomości będących własnością osób trzecich, w treści wniesionej skargi nie zostały zawarte żadne dane, które umożliwiłyby zidentyfikowanie tychże nieruchomości i zweryfikowanie, jak zaproponowane przez Zespół zadaniowy przebiegi drogi S7 mogą wpłynąć na powyższą kwestię. Zaznaczyć jednak należy, iż generalnie prace Zespołu zadaniowego nie wpływają na możliwości inwestycyjne żadnych nieruchomości. Rozwiązania Zespołu zadaniowego pozostają bowiem jedynie propozycjami możliwymi do rozważenia przez pozostałe samorzady gmin oraz Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad. Co więcej, propozycje te mogą ulegać dalszym przekształceniom, ponieważ prace Zespołu zadaniowego trwają. Ponadto, propozycje te nie są wiążące prawnie - dopiero uprawomocniona decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej lub uchwalony miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego mają moc wiążącą.

W odniesieniu do stwierdzenia, iż Miasto Kraków narzuca swoją wolę innym jednostkom samorządu terytorialnego jednocześnie próbując zlokalizować przedmiotową drogę poza swoimi granicami należy przywołać konsultacje prowadzone z przedstawicielami samorządów pozostałych gmin, na obszarze których mogłaby przebiegać planowana trasa. Przedstawiciele tychże gmin byli zapraszani na 3 z 5 posiedzeń Zespołu zadaniowego. Prezydent zwrócił uwagę na fakt, że pierwsze posiedzenie, na którym obecni byli tylko członkowie Zespołu zadaniowego miało na celu ustalenie metod komunikacji oraz sposobów pracy, natomiast drugie takie posiedzenie (w dniu 7 października 2022 roku) dotyczyło podjęcia decyzji w sprawie kierunku dalszego działania Zespołu zadaniowego.

Przebiegi przedstawionych przez Zespół zadaniowy wariantów omawiano również w czasie bezpośrednich spotkań z przedstawicielami zainteresowanych samorządów, a o przedstawienie możliwości trasowania przedmiotowej drogi na terenach poszczególnych gmin oraz o wskazanie, jak należałoby skorygować zaproponowane przebiegi drogi S7, aby najlepiej uwzględniły interes lokalnej społeczności, wystąpiono również pisemnie do zainteresowanych podmiotów.

Wobec braku wskazania możliwych do przeznaczenia pod budowę drogi ekspresowej terenów w poszczególnych gminach, Zespół zadaniowy przedstawił gminom własną propozycję, z uwagi na fakt, iż realizacja przedmiotowej drogi jest niezbędna i ostatecznie będzie konieczne zajęcie terenów gmin pomiędzy Miastem Kraków oraz Miastem i Gminą Myślenice.

Odnosząc się do podnoszonych w skardze zarzutów dotyczących konfliktu interesów członków Zespołu zadaniowego Prezydent zaznaczył, że:

- wszyscy członkowie Zespołu zadaniowego są mieszkańcami Miasta lub pracują na rzecz Gminy Miejskiej Kraków,
- podnoszony w skardze argument, że w przypadku osób związanych z terenami w bezpośredniej okolicy planowanej inwestycji zachodzi konflikt interesów, jest sprzeczny z zawartym w niej postulatem włączenia do prac Zespołu przedstawiceli Osiedla Opatkowie (co przy uznaniu zasadności tego rodzaju argumentacji generowałoby również konflikt interesów),
- poszczególni Radni Miasta Krakowa biorący udział w pracach zespołu zadaniowego zostali oddelegowani do tego zadania przez Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa jako przedstawiciele każdego z Klubów Radnych.

W treści skargi wskazano również, iż członkowie Zespołu zadaniowego, w tym Przewodniczący Zespołu zadaniowego cyt. „podnosi sprzeczne z wynikami Studium korytarzowego i wiedzą naukową tezy o dominującym ruchu z północy (...)”. Podkreślenia wymaga, iż wskazane w skardze tezy

stanowią nadinterpretację wypowiedzi Przewodniczącego Zespołu zadaniowego. Niejednokrotnie Przewodniczący Zespołu zadaniowego wypowiadał się o istotności zapewnienia sprawnego połączenia w ciągu drogi S7 na kierunku północ - południe, jednak w odniesieniu do faktu, iż jest to element międzynarodowej sieci TEN-T, tj. korytarza Morze Bałtyckie - Morze Adriatyckie i zgodnie z jednym z założeń sieci TEN-T ma służyć nie tylko zwiększeniu dostępności regionów Unii Europejskiej, ale również ograniczeniu negatywnego wpływu sieci drogowej na obszary miejskie.

Interpretacja też Przewodniczącego Zespołu zadaniowego dotyczących zmiany ciężenia ruchu w obszarze Miasta po oddaniu do użytkowania północnej części drogi S7 oraz budowie Nowego Miasta na Rybitwach również nie jest właściwa. Faktem jest, iż oddanie do użytkowania będących w przygotowaniu odcinków drogi S7 położonych na północ od Miasta zwiększy udział pojazdów wjeżdżających do Krakowa z kierunku północnego w porównaniu do chwili obecnej, a zrealizowanie kompleksu nowej zabudowy mieszkaniowo - usługowej w rejonie Rybitw, gdzie w stanie istniejącym zagospodarowanie nie jest intensywne, wpłynie nie tylko na ruch w Mieście, ale również w regionie.

Podkreślenia wymaga, że wszyscy członkowie Zespołu zadaniowego działając na rzecz wypracowania kompromisowego wariantu trasy S7 kierują się dobrem zarówno mieszkańców Krakowa i gmin ościennych, jak i uczestników ruchu drogowego, którzy będą w przyszłości korzystać z tej drogi ekspresowej, nie zaś swoich partykularnych interesów.

W odniesieniu do zarzutu, iż cyt. „sprawa wariantu społecznego była prowadzona w sposób niezwykle przewlekły i biurokratyczny”, a w istocie kwestionowania zasadności dalszego funkcjonowania Zespołu Prezydent zaznaczył, że okoliczności powołania przez niego przedmiotowego Zespołu (oraz jego działalność) wskazują jednoznacznie na dążenie władz Miasta Krakowa do wypracowania wspólnego stanowiska w drodze dialogu, co z istoty jest procesem wieloetapowym oraz rozłożonym w czasie.

Dodatkowo udzielając wyjaśnień Prezydent poinformował, że prowadzono wymianę korespondencji z samorządami zainteresowanych gmin, Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad, Centrum Unijnych Projektów Transportowych (dalej: CUPT). Pozyskano również z CUPT Zintegrowany Model Ruchu, umożliwiający wykonanie prognoz ruchu dla planowanej drogi i zbadanie jej wpływu na ruch w Mieście. Ponadto, w okresie pomiędzy 11 lipca, a 26 października 2022 roku odbyło się blisko 30 spotkań przedstawicieli Zespołu zadaniowego z przedstawicielami pozostałych samorządów gmin i powiatów.

Podkreślić należy, że pierwsza propozycja przebiegu wariantu drogi S7 została zaprezentowana w lipcu 2022 r. Natomiast ze względu na okoliczność, iż powyższa propozycja nie zyskała poparcia innych samorządów, rozważano inne możliwości trasowania przedmiotowej drogi i omawiano je z przedstawicielami samorządów pozostałych gmin.

Jednocześnie Prezydent Miasta poinformował, że z uzyskanych od Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad informacji wynika, iż ww. centralny urząd administracji rządowej podjął prace mające na celu przygotowanie zamówienia publicznego na wykonanie STEŚ (studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe) dla omawianej inwestycji. Nie wyklucza to jednak równoległego prowadzenia prac nad tzw. wariantem społecznym. Połączenie obu rodzajów prac niezbędne będzie w momencie podpisania umowy na wykonanie STEŚ, w ramach której poddany analizie zostanie również tzw. wariant społeczny. Zawarcie umowy jest planowane na I kwartał 2023 roku.

Mając na uwadze okoliczność, że próba osiągnięcia akceptowalnego przez wszystkich kompromisu (pomimo swoich niedoskonałości) stanowi rozwiązanie korzystniejsze dla samorządów, niż w przypadku skorzystania przez inwestora, tj. Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad z możliwości procedowania przedmiotowej inwestycji w trybie przepisów ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 roku o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (ZRID) zasadne jest kontynuowanie dalszych prac przez powołany zarządzeniem Nr 1395/2022 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 20 maja 2022 roku Zespół.

W świetle powyższych okoliczności, realizacja postulatu przejęcia przewodnictwa nad Zespołem zadaniowym przez Prezydenta Miasta Krakowa oraz dokonania w nim zmian nie znajduje merytorycznego uzasadnienia.

Odpowiadając na zarzut dotyczący niereprezentatywnego doboru mieszkańców, bez uwzględnienia przedstawicieli południowych dzielnic Krakowa w Zespole zadaniowym Prezydent poinformował, że jest on bezzasadny. Członkami Zespołu są reprezentanci zarządów Dzielnic Miasta Krakowa: Swoszowice, Bieżanów-Prokocim, Łagiewniki-Borek Fałęcki i Podgórze Duchackiego oraz mieszkancie Osiedla Opatkowice.

Nawiązując do zastrzeżeń dotyczących sygnalizacji świetlnej znajdującej się na skrzyżowaniu ulic: Zakopiańskiej - Taklińskiego - Poronińska oraz Zakopiańskiej - Ważewskiego - Opatkowicka podkreślenia wymaga, że ww. sygnalizacja pracuje w trybie akomodacyjnym, czyli dostosowuje długości sygnałów do warunków ruchu. Z uwagi na uwarunkowania wynikające z zapewnienia drożności korytarza drogi krajowej wprowadzenie korekt w działaniu sygnalizacji świetlnej jest mocno ograniczone, a nawet jeżeli są one wykonywane w ramach działania Systemu Sterowania Ruchem nie stanowią one diametralnej zmiany (z uwagi na ograniczenia wynikające z koordynacji skrzyżowań są to jedynie kilkusekundowe korekty).

Jednocześnie Prezydent poinformował, że Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad proceduje zadanie obejmujące przebudowę Węzła Kraków Południe, w ramach którego zostanie zmieniona obsługa komunikacyjna skrzyżowań: Zakopiańska - Taklińskiego - Poronińska oraz Zakopiańska - Ważewskiego - Opatkowicka.

Dla procedowanej zmiany przewidziana jest likwidacja sygnalizacji świetlnej na obu skrzyżowaniach. Podłączenie ul. Taklińskiego i ul. Poronińskiej będzie realizowane przez skrzyżowanie z ruchem okrężnym, natomiast zgodnie z ustaleniami zamawiającego ulice: Ważewskiego i Opatkowicka będą obsługiwane na prawe skrety. Jednostką prowadzącą zadanie z ramienia Gminy Miejskiej Kraków jest Zarząd Inwestycji Miejskich w Krakowie.

Dostrzegając zarówno sprzeciw mieszkańców gmin ościennych wobec planowanej inwestycji, jak i uwzględniając - wynikającą ze sprzecznych interesów - niewielką szansę osiągnięcia kompromisu zadowalającego wszystkie strony, podkreślenia wymaga, że władze Miasta Krakowa powinny brać pod uwagę przede wszystkim interes jego mieszkańców.

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”.