

**UCHWAŁA NR CXV/3077/23  
RADY MIASTA KRAKOWA**

z dnia 5 lipca 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 (Dz. U. z 2023 r. poz. 775 i 803) Rada Miasta Krakowa uchwała, co następuje:

§ 1. Uznaje się za niezasadną skargę Wawel-Imos International S.A. z siedzibą w Krakowie 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**

Skarga Wawel-Imos International S.A. z siedzibą w Krakowie na działanie Prezydenta Miasta Krakowa dotyczy działań podejmowanych przez Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa w kwestii organizacji ruchu na ulicy Zielony Most w Krakowie.

Prezydent Miasta Krakowa udzielając wyjaśnień poinformował, że zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 784), Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu jako komórka organizacyjna Urzędu Miasta Krakowa, realizuje w imieniu Prezydenta Miasta Krakowa zadania organu zarządzającego ruchem na drogach publicznych.

Zagadnienia dotyczące organizacji ruchu na ulicy Zielony Most w Krakowie były już przedmiotem postępowania wyjaśniającego prowadzonego przez Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu, w związku z uprzednio kierowaną przez Wawel-Imos International S.A. z siedzibą w Krakowie korespondencją w tej sprawie. Szczegółowe wyjaśnienia w przedmiotowej sprawie, zostały przekazane Spółce m.in. w pismach nr IR-01.7223.87.2021 z dnia 7 lipca 2021 r. oraz nr IR-01.7223.87.2021 z dnia 18 sierpnia 2021 r. Zawarte w przedmiotowych pismach stanowisko zachowuje aktualność.

Odnosząc się do kwestii poruszonych w skardze Prezydent Miasta Krakowa poinformował, że obowiązującą stałą organizacją ruchu na ulicy Zielony Most w Krakowie przed dokonaną jej czasową zmianą, która nastąpiła w związku z prowadzonymi przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. pracami obejmującymi przebudowę wiaduktu kolejowego w ciągu linii E30, był ruch dwukierunkowy. Zatem wbrew zawartym w skardze twierdzeniom, nie było w tym miejscu, przed wprowadzoną czasową zmianą, ruchu jednokierunkowego od ulicy Balickiej do ulicy Katowickiej.

Obowiązująca aktualnie organizacja ruchu jest zgodna z uchwałą nr IV/51/2019 Rady Dzielnicy VI Bronowice z dnia 21 marca 2019 r. w sprawie zmiany organizacji ruchu na ul. Zielony Most, w której to wnioskowano o utrzymanie organizacji ruchu wprowadzonej na czas prowadzonych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. prac. Zgodnie z tymczasową organizacją ruchu od dnia 8 grudnia 2018 r. na ulicy Zielony Most na odcinku pomiędzy ulicą Katowicką a ulicą Wieniawy-Długoszewskiego odbywał się ruch jednokierunkowy.

Nie można zgodzić się ze stwierdzeniem, że aktualna organizacja ruchu jest niezgodna z założeniami polityki transportowej oraz potrzebami społeczności lokalnej, bowiem uchwała nr IV/51/2019 Rady Dzielnicy VI Bronowice z dnia 21 marca 2019 r. została podjęta po konsultacjach z mieszkańcami.

Problem tzw. kongestii (korków) obserwowanej w okresach szczytów komunikacyjnych w dużych ośrodkach miejskich, jest problemem globalnym i dotyczy nie tylko Krakowa. Niemniej jednak Kraków, z uwagi na historyczne ukształtowanie sieci drogowej oraz pełnioną funkcję dużego ośrodka metropolitalnego, który posiada bogatą ofertę oświatowo-kulturalną oraz skupia liczne miejsca pracy, charakteryzuje się dużym dopływem ruchu z gmin ościennych. Podlega też dynamicznemu rozwojowi. Konsekwencją tego są widoczne (i naturalne dla miast o podobnej randze i specyfice) wzrosty natężeń ruchu w szczytach komunikacyjnych.

Dlatego też istotna jest zmiana przyzwyczajeń użytkowników dróg w zakresie codziennego podróżowania. Jeżeli większość z nich do przemieszczania się będzie wybierać samochód osobowy jako główny i jedyny środek transportu, niemożliwe będzie uniknięcie korków. Aby zachęcić do wybierania - tak często jak to możliwe - alternatywnych środków komunikacji, zwiększyć liczbę podróży komunikacją zbiorową, pieszych i rowerowych oraz doprowadzić do spadku udziału samochodów osobowych w odbywanych przez użytkowników podróżach (zarówno obligatoryjnych, jak i fakultatywnych), zgodnie uchwałą nr XLVII/848/16 Rady Miasta Krakowa z dnia

8 czerwca 2016 r. w sprawie przyjęcia Polityki Transportowej dla Miasta na lata 2016 - 2025, tworzona jest odpowiednia infrastruktura oraz wprowadzane są rozwiązania zapewniające priorytet dla komunikacji zbiorowej.

Jednym z takich działań, które mają zachęcać osoby dojeżdżające zarówno z gmin ościennych, jak i z obszarów oddalonych od centrum Miasta do poruszania się po obszarze miasta komunikacją zbiorową, jest poprawa oferty kolei aglomeracyjnej, połączeń podmiejskich komunikacji zbiorowej, działania zmierzające do integracji biletów kolejowych i Komunikacji Miejskiej w Krakowie, jak również planowane inwestycje w tym budowa węzła przesiadkowego i parkingu P&R wraz z dworcem autobusowym przy skrzyżowaniu ulic Armii Krajowej - Bronowicka.

Jednocześnie podkreślić należy, że poziom zatłoczenia na drogach w Krakowie spada. Zgodnie z raportem TomTom Traffic Index, poziom ten w 2021 roku, porównując z danymi z 2019 roku zmniejszył się o 3 punkty procentowe. Zmiany natężenia ruchu na drogach można zauważyć również w godzinach szczytu, w czasie których poziom zatłoczenia zmalał o 11 punktów procentowych.

Odnosząc się do zarzutu generowania ruchu tranzytowego Prezydent poinformował, że odwrócenie kierunku ruchu na ulicy Zielony Most, tj. od ulicy Balickiej do ulicy Katowickiej, spowodowałoby z jednej strony eliminację tranzytu w jednym kierunku, ale jednocześnie skierowanie ruchu w przeciwnym kierunku, czyli wprowadzenie ruchu tranzytowego w drugą stronę, co nie zmieniłoby sytuacji we wskazanych w skardze ulicach. Godziny szczytów komunikacyjnych w każdym mieście wiążą się bowiem ze wzrostem natężenia ruchu kołowego, a tym samym kongestią drogową.

Zatory drogowe pojawiają się tylko w określonych godzinach, natomiast w pozostałych okresach czasu oraz w dni wolne od pracy ruch jest płynny. Specyfika ruchu w godzinach szczytu polega na odwróceniu kierunku głównego ruchu, tj. w godzinach porannych obserwowany jest nasilony wjazd do Miasta, a w godzinach popołudniowych wyjazd od centrum Miasta w kierunku jego granic. Postulowana zmiana kierunku ruchu sprawi, że ulica Zielony Most będzie wówczas wykorzystywana przez kierujących, którzy będą chcieli ominąć rondo Ofiar Katynia, zwłaszcza w godzinach popołudniowego szczytu.

Nie można zatem zgodzić się z twierdzeniem, że występujące zatory drogowe w szczytach komunikacyjnych, powinny stanowić przesłankę do zmiany kierunku ruchu na ulicy Zielony Most w Krakowie. Nie wszystkie pojazdy wyjeżdżające z ulicy Zielony Most wybierają wskazany w piśmie przejazd na wprost w ulicę Na Błonie. Część z nich skręca w lewo, bądź w prawo w ulicę Balicką. Dodatkowo, poszczególne ulice - drogi rozprowadzające ruch tranzytowy oraz drogi prowadzące ruch lokalny, a także ich przepustowość - na skrzyżowaniach sterowanych sygnalizacją świetlną, mają ściśle określone długości sygnałów zielonych, które są dostosowane do natężeń ruchu. W przypadku wlotów ulicy Zarzecze oraz ulicy Zielony Most sygnały są krótsze, niż dla ulicy Armii Krajowej i ulicy Balickiej. Powyższe warunkuje wybór drogi przez kierującego pojazdem. Organ zarządzający ruchem nie ma możliwości przymuszenia kierowców jeżdżących ulicą Radzikowskiego do niekorzystania z ulic Zielony Most, Na Błonie, Zarzecze. Wskazane ulice są drogami publicznymi, z których zgodnie z art. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r., poz. 645 ze zm.) może korzystać każdy zgodnie z ich przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w ww. ustawie lub innych przepisach szczególnych.

Wprowadzona organizacja ruchu na ulicy Zielony Most nie zagraża również bezpieczeństwu ruchu, co znajduje oparcie w statystykach, gdyż ilość kolizji występujących na wskazanym w skardze obszarze w skali roku jest znikoma.

Niezależnie od powyższego Prezydent poinformował, że Wawel-Imos International S.A. z siedzibą w Krakowie kierowała również korespondencję do Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Krakowie w sprawie dotyczącej wadliwej i zagrażającej bezpieczeństwu organizacji ruchu na ulicy Zielony Most, który nie dostrzegł konieczności wprowadzenia zmian w organizacji ruchu na przedmiotowym obszarze.

W kwestii zarzutu dotyczącego świadomego wprowadzania przez Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu utrudnień w funkcjonowaniu jednostki Państwowej Straży Pożarnej mającej swoją siedzibę

przy ulicy Zarzecze w Krakowie Prezydent poinformował, że program sygnalizacji świetlnej pracujący na skrzyżowaniu ulic Armii Krajowej - Zarzecze, jest skoordynowany z sygnalizacją ostrzegawczą pracującą na wjeździe do jednostki, a w swoim algorytmie uwzględnia priorytet w wyjeździe jednostek bojowych w przypadku wezwania. Dyspozytor ww. jednostki Straży Pożarnej, w przypadku wyjazdu do zgłoszenia, ma możliwość wywołania fazy umożliwiającej wyjazd wozów bojowych. W latach 2019 - 2022, zarówno do Wydziału Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK, jak i do Komendy Wojewódzkiej Państwowej Straży Pożarnej w Krakowie, nie wpłynęły żadne wnioski i zgłoszenia telefoniczne dotyczące utrudnień związanych z wyjazdem z jednostki Państwowej Straży Pożarnej przy ulicy Zarzecze w Krakowie.

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”