



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.4359.2018

Kraków,

30 LIS. 2018

Pan
Andrzej Hawranek
Radny Miasta Krakowa

W odpowiedzi na Pana interpelację w sprawie prowadzenia na terenie Parku Kulturowego Stare Miasto działalności polegającej na wypożyczaniu elektrycznych hulajnóg, złożoną między sesjami Rady Miasta Krakowa w dniu 9 listopada 2018 r., uprzejmie informuję.

W dniu 6 grudnia 2017 r. Rada Miasta Krakowa podjęła uchwałę nr XC/2361/17 zmieniającą uchwałę nr CXV/1547/10 w sprawie utworzenia parku kulturowego pod nazwą Park Kulturowy Stare Miasto. Uchwała ta w § 2 pkt 16 wprowadziła pojęcie pojazdu transportu osobistego, przez który należy rozumieć maszynę lub urządzenie konstrukcyjnie przeznaczone do poruszania się pieszych, napędzane siłą mięśni lub wyposażone w napęd elektryczny. Zatem w pojęciu tym mieszczą się zarówno urządzenia typu segway, jak też rolki, wrotki, deskorolki czy hulajnogi (również elektryczne).

Jednocześnie treść przepisu § 6a ust. 7 dopuszcza prowadzenie działalności usługowej w zakresie wypożyczania pojazdów transportu osobistego z zastrzeżeniem, że wypożyczanie tych pojazdów dotyczy wyłącznie ich wykorzystania podczas zorganizowanych wycieczek z przewodnikiem, w grupach liczących do 10 uczestników. Należy przyjąć, że regulacja ta ma zastosowanie również do pojazdów transportu osobistego, które zostały wydane przez podmiot wypożyczający, zlokalizowany poza obszarem Parku. W przepisie jest bowiem mowa o prowadzeniu działalności usługowej w zakresie wypożyczania pojazdów, w tym pojazdów transportu osobistego, a nie sposób uznać, iż działalność ta ogranicza się jedynie do siedziby wypożyczającego, w której dochodzi do wydania pojazdu klientowi. W szczególności bowiem, jak stanowi art. 28j ust. 1 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (tekst jednolity Dz. U. z 2018 r. poz. 2174), miejscem świadczenia usług krótkoterminowego wynajmu środków transportu jest miejsce, w którym te środki transportu są faktycznie oddawane do dyspozycji usługobiorcy.

Zagadnienie to można również rozpatrywać biorąc pod uwagę cel, jaki ma realizować omawiany przepis. Z całą pewnością prawodawcy miejscowemu, wprowadzającemu tę regulację, zależało na wyeliminowaniu indywidualnych, niezorganizowanych przejazdów turystycznych po obszarze Starego Miasta, gdyż takie użycie pojazdów transportu osobistego zostało uznane za zakłócające historycznie ukształtowany krajobraz kulturowy, chroniony parkiem kulturowym oraz – co również ma niebagatelne znaczenie – zagrażające bezpieczeństwu innych osób przebywających na terenie Parku. Rada Miasta Krakowa, w zakresie swojej dyskrecyjnej oceny uznała, że wartości te będą lepiej zabezpieczone, gdy komercyjne przejazdy w obszarze Parku będą odbywać się w ramach zorganizowanych wycieczek z przewodnikiem, jako osobą odpowiedzialną za realizację usługi, a grupy turystyczne nie będą liczyć więcej niż 10 osób.

Należy zatem uznać, iż prawodawca miejscowy wprowadzając takie ograniczenie nie zamierzał różnicować zastosowania przedmiotowej regulacji od tego, czy siedziba przedsiębiorcy, który prowadzi działalność polegającą na wypożyczaniu pojazdów transportu osobistego jest umiejscowiona na terenie Parku Kulturowego czy też poza nim, lecz odnosił się do miejsca faktycznego korzystania z pojazdów transportu osobistego – terenu Parku Kulturowego.

Stwierdzam zatem, że działalność usługowa, polegająca na wypożyczaniu pojazdów transportu osobistego w postaci elektrycznych hulajnóg poza terenem Parku Kulturowego Starego Miasta celem przemieszczania się po terenie Parku indywidualnie, bez zorganizowanej wycieczki z przewodnikiem będzie naruszać przepisy ww. uchwały nr CXV/1547/10 Rady Miasta Krakowa z dnia 3 listopada 2010 r. (z późn. zm.).

Ponadto informuję, iż polityka transportowa władz Krakowa konsekwentnie zmierza do ograniczenia ruchu pojazdów w ścisłym centrum Miasta. Przykładem takiego działania jest unormowanie ww. uchwały nr XC/2361/17 Rady Miasta Krakowa z dnia 6 grudnia 2017 r., które dopuszcza na terenie Parku Kulturowego Starego Miasta prowadzenie działalności usługowej w zakresie przewozu osób wyłącznie przy wykorzystaniu: pojazdów wolnobieżnych z napędem elektrycznym, dla których wydano identyfikator, pojazdów zaprzęgowych, publicznego transportu zbiorowego i taksówek (§ 6a ust. 1 uchwały).

Przedmiotowy zapis jest następnym krokiem na drodze do realizacji celu, jakim jest uspokojenie ruchu na obszarze Starego Miasta, poprzez znaczące ograniczenie liczby poruszających się pojazdów. Historyczne centrum Krakowa stanowi wyjątkowe dziedzictwo kultury nie tylko polskiej, czy europejskiej, ale światowej, choćby z uwagi na wpisanie w 1978 r. Starego Miasta wraz z Wawelem, Kazimierzem i Stradomiem na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturalnego i Naturalnego UNESCO. Ponadto Stare Miasto wraz z Wawelem, Stradomiem, Kazimierzem, Podgórzem, Nowym Światem i Piaskiem zostało uznane za pomnik historii zarządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 8 września 1994 r. (M.P. Nr 50, poz. 418). Dlatego też, mając na uwadze unikalne walory krajobrazu kulturowego i historycznego charakteru przestrzeni publicznej Starego Miasta, Rada Miasta Krakowa objęła obszar Starego Miasta i Plant Krakowskich wraz ze Wzgórzem Wawelskim i jego otoczeniem szczególną formą ochrony, przewidzianą w ustawie z dnia 23 lipca 2003 r. *o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami* (tekst jednolity Dz. U. z 2018 r. poz. 2067), jaką jest park kulturowy.

W świetle powyższego nie bez znaczenia dla ochrony staromiejskiego krajobrazu kulturowego oraz bezpieczeństwa użytkowników przestrzeni publicznej Parku jest rodzaj oraz liczba pojazdów, które poruszają się w jego granicach. Należy zaznaczyć, że Stare Miasto to bardzo niewielki teren (obszar Parku Kulturowego, po wyłączeniu Wzgórza Wawelskiego, to około 73 ha). Przejście Starego Miasta wzdłuż Drogą Królewską, od Barbakanu do Zamku

Królewskiego na Wawelu, zabiera 15 minut. Ponadto w 2017 r. Kraków odwiedziło około 13 mln turystów. W ogromnej części trafili oni do ścisłego centrum miasta, tj. Parku Kulturowego, który w największym stopniu jest nasycony najcenniejszymi i najbardziej charakterystycznymi zabytkami Krakowa. Ruch turystyczny to w przytłaczającej większości ruch pieszych, którzy powinni na terenie Starego Miasta mieć pierwszeństwo, a ruch wszelkiego rodzaju pojazdów powinien być maksymalnie ograniczony.

Wprowadzona regulacja stanowi wyraz determinacji władz Miasta w realizacji wyżej opisanego celu. Służą temu również takie działania, jak zmiana organizacji ruchu (m.in. ruch jednokierunkowy wokół Plant Krakowskich), ograniczenie ilości dorożek do 36 sztuk i meleksów do 70 sztuk. Ponadto ściśle określone zostały wygląd i warunki techniczne tych rodzajów pojazdów. Z kolei pojazdy publicznego transportu zbiorowego, czyli tramwaje i autobusy, za wyjątkiem jednej linii tramwajowej przecinającej obszar Parku (ul. Franciszkańska, plac Wszystkich Świętych, ul. Dominikańska), poruszają się wyłącznie po ulicach wokół Plant, czyli tzw. pierwszej obwodnicy.

Stare Miasto powinno być enklawą ruchu pieszego, w której pojazdy pojawiają się incydentalnie, jedynie w uzasadnionych, ściśle określonych okolicznościach (np. dla potrzeb dostaw towarów, świadczenia usług serwisowych, ruchu pojazdów uprzywilejowanych, służb porządkowych i ratunkowych). Poczynione obserwacje skłaniają również do stwierdzenia, iż ze względu na konieczność zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa pieszych, w obrębie Parku Kulturowego radykalnie ograniczony powinien zostać również ruch rowerzystów oraz osób korzystających z segway'ów, hulajnóg i deskorolek mimo, iż w świetle obowiązujących przepisów osoby te uznawane są za pieszych. Wymienieni uczestnicy ruchu drogowego częstokroć poruszają się bowiem w sposób nieodpowiedzialny, stwarzający zagrożenie dla tak licznych na Starym Mieście przechodniów. Wprowadzenie ograniczeń w tym zakresie nie byłoby działaniem odosobnionym bowiem restrykcje wobec ruchu segway'ów i rowerów zastosowano choćby w ścisłym centrum Pragi.

Nie negując słuszności zamierzeń wskazanych w uchwale nr XCI/2394/17 Rady Miasta Krakowa z dnia 20 grudnia 2017 r. w sprawie ustalenia kierunków działania dla Prezydenta Miasta Krakowa w zakresie wspierania mobilności aktywnej realizowanej za pomocą Urzędzeń Transportu Osobistego należy z dużą ostrożnością i rozważą podchodzić do rozwiązań, które miałyby być zastosowane na obszarze Parku Kulturowego Stare Miasto. Wydział Kultury i Dziedzictwa Narodowego przed podjęciem przedmiotowej uchwały zwracał m.in. uwagę, iż ze względu na konieczność ochrony krajobrazu kulturowego i historycznego charakteru przestrzeni publicznej kwestie dotyczące zastosowania na terenie Parku Kulturowego Stare Miasto nawierzchni przyjaznej użytkownikom Urzędzeń Transportu Osobistego (proponowana w § 3 pkt. e uchwały „rezygnacja z obecnie stosowanej na obszarze Starego Miasta kostki z łupanego kamienia granitowego”) oraz montażu automatycznych szafek umożliwiających schowanie w nich rolek, deskorolek, kasków itp. (§ 7 uchwały), powinny być przedmiotem rozważenia i opiniowania przez właściwe służby ochrony zabytków.

Ponadto lokalizacja w przestrzeni publicznej ww. ogólnodostępnych szafek, z sugerowanym umieszczeniem ich w okolicach urzędów, stacji SKA i innych węzłów przesiadkowych, czyli w miejscach, w których przemieszcza się duża liczba osób, stwarzać może poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa (możliwość niezauważonego podłożenia np. ładunków wybuchowych) i z tego względu zagadnienie to powinno być gruntownie przeanalizowane przez specjalistów z zakresu bezpieczeństwa i zarządzania kryzysowego.

Należy jednocześnie podkreślić, iż wspomniana uchwała ma charakter intencyjny i kierunkowy, natomiast wdrożenie konkretnych rozwiązań w przestrzeni publicznej powinno nastąpić z pełną atencją dla wyjątkowego charakteru Starego Miasta oraz odpowiednią dbałością o dziedzictwo historyczne i kulturowe ścisłego centrum Krakowa, przy zapewnieniu właściwego poziomu bezpieczeństwa mieszkańców oraz turystów.

2 *porozumienie*
z up. PREZYDENTA MIASTA
Jerzy Murzyk
Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

Otrzymują:

1. Adresat
2. Wydział Kultury i Dziedzictwa Narodowego
3. Zarząd Dróg Miasta Krakowa
4. Biuletyn Informacji Publicznej
5. aa