



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.656.2019

Kraków, 8 MAJ. 2019

Pan
Łukasz Gibała
Radny Miasta Krakowa

W odpowiedzi na Pana interpelację w sprawie braku chodników na obrzeżach Nowej Huty, przekazaną przez Pana Dominika Jaśkowca, Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa w dniu 19 kwietnia 2019 r., uprzejmie informuję:

Ad 1.

Środki, które do wykorzystania mają poszczególne jednostki miejskie na remonty i inwestycje, są ściśle powiązane z jednym z najistotniejszych dokumentów wewnętrznych obowiązujących w Gminie Miejskiej Kraków, jakim jest budżet Miasta Krakowa. Realizując procedurę planowania i monitorowania inwestycji, Zarząd Dróg Miasta Krakowa co roku w obowiązującym terminie składa w Wydziale Planowania i Monitorowania Inwestycji Urzędu Miasta Krakowa stosowne wnioski, celem umieszczenia różnego rodzaju zadań w budżecie Miasta oraz w Wieloletniej Prognozie Finansowej – Wieloletnim Planie Inwestycyjnym. Działanie to nie jest jednak jednoznaczne z wprowadzeniem zadania do budżetu Miasta Krakowa oraz WPF-WPI i tym samym zabezpieczeniem środków finansowych niezbędnych do realizacji. W sytuacji ograniczonych środków na wydatki majątkowe, których limity ustalane są m.in. na podstawie danych Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Krakowa, oczywista jest konieczność dokonania wyboru proponowanych zadań, tak aby wykorzystane środki przyniosły poprawę warunków funkcjonowania infrastruktury miejskiej dla jak największej liczby mieszkańców.

Dzielnice Miasta Krakowa jako jednostki pomocniczego podziału terytorialnego również mogą podejmować pewne działania inwestycyjne w odniesieniu do potrzeb społeczności lokalnych, co dotyczy także peryferyjnych rejonów Nowej Huty. Zgodnie z § 5 ust. 1 załącznika nr 17 do uchwały Rady Miasta Krakowa nr LXVII/660/96 z dnia 18 grudnia 1996 r. w sprawie *organizacji i zakresu działania dzielnic* (z późn. zm.) szczególnym zadaniem

dzielnicy jest określanie przedsięwzięć priorytetowych służących zaspokajaniu najpilniejszych potrzeb społeczności lokalnej z istotnym uwzględnieniem zadań inwestycyjnych – analogiczne przepisy znalazły się także w statutach innych dzielnic.

Ad 2.

Każda przebudowa, konserwacja czy wymiana nawierzchni ciągów komunikacyjnych wchodzących w skład zabytkowych układów urbanistycznych (w tym „starej” Nowej Huty) wymaga uzgodnienia ze służbami konserwatorskimi. Materiał i forma nawierzchni jest ustalana indywidualnie dla każdego rozwiązania z uwzględnieniem istniejącej nawierzchni. Wymiana nawierzchni jezdni i chodników nie zalicza się do bieżącej konserwacji i wymaga uzyskania pozwolenia Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Każda opracowywana dokumentacja projektowa jest przedmiotem uzgodnień i rozwiązania projektowe są dyskutowane na posiedzeniach zespołów opiniujących inwestycje miejskie oraz Zespołu Zadaniowego ds. audytów rowerowych – którego celem jest m.in. opracowywanie i wdrażanie do realizacji rozwiązań infrastrukturalnych, zgodnie z aktualnie obowiązującym zarządzeniem Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 15 listopada 2018 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania „Standardów technicznych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej miasta Krakowa”.

Ad 3., 4. i 5.

Uchwała, o której mowa w interpelacji Pana Radnego, ma charakter kierunkowy, tzn. określa kierunki działania wójta w zakresie wykonywania określonego zadania publicznego. Uchwała rady o kierunkach działania wójta nie może też ograniczać samodzielności organu wykonawczego w realizacji przyznanej mu ustawowo kompetencji, w tym przez przepisy prawa materialnego, zwłaszcza poprzez formułowanie poleceń czy nakazów konkretnego sposobu załatwienia danej sprawy. Uchwała taka stanowi więc jedynie pewne zalecenia i wskazówki wobec działalności organu wykonawczego gminy i nie może być traktowana jako wydanie mu polecenia przez radę, co osłabia jej moc bezwzględnie wiążącą (K. Właźlak (w:) *Ustawa o samorządzie gminnym. Komentarz*, red. P. Chmielnicki, Warszawa 2013, komentarz do art. 18, teza 3, LEX/el oraz M. Augustyniak, T. Moll (w:) *Ustawa o samorządzie gminnym. Komentarz*, red. B. Dolnicki, Warszawa 2018, komentarz do art. 18, teza 5, LEX/el). Gmina dąży do pełnej i równomiernej realizacji tych wskazówek, z uwzględnieniem całości obszaru miejskiego.

W myśl § 2 lit. a uchwały 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 Urządzeń Transportu Osobistego, osoba poruszająca się przy pomocy UTO pozostaje pieszym. Z kolei w uzasadnieniu projektu ustawy z dnia 13 marca 2017 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, który to przewidywał dodanie w art. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym pkt. 48a definiującego UTO, stwierdzono, że „Z przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym wynika, że osoba poruszająca się przy pomocy tego typu urządzeń nie może być traktowana jako pieszy, ani też jako kierujący rowerem”. Projekt tej ustawy został jednak w dniu 14 grudnia 2018 r. odrzucony przez Sejm w całości (głosowanie nr 18 na 74. Posiedzeniu Sejmu), wobec czego nie można definicjom w nim zawartym przydawać jakiegokolwiek mocy, poza pewną wskazówką interpretacyjną. Nieuregulowany status prawny UTO był ostatnio niezwykle jaskrawo widoczny w Warszawie, gdzie doszło do potrącenia pieszego przez osobę

poruszającą się na tzw. e-hulajnodze; wypadek ten był przyczyną skierowania do Ministra Infrastruktury zapytania o sposób interpretacji właściwych przepisów w kontekście UTO. Wspominana uchwała kierunkowa Rady Miasta Krakowa nakazuje przyjmować, że osoby poruszające się dzięki UTO obowiązane są korzystać z chodników dla pieszych oraz dróg rowerowych, na których muszą ustępować rowerzystom pierwszeństwa.

Potrzeby tych uczestników ruchu, o których mowa w interpelacji, a więc rolkarzy, deskorolkarzy i osób jeżdżących na hulajnogach, będą zatem zaspokajane przez budowę chodników dla pieszych i dróg dla rowerów. Inwestycje rowerowe na terenie miasta Krakowa realizowane są m.in. w oparciu o Studium Podstawowych Tras Rowerowych w celu stworzenia spójnego układu infrastruktury rowerowej. W bieżącym roku Wydział Gospodarki Komunalnej UMK planuje opracowanie aktualizacji tego dokumentu. W ramach aktualizacji dokonane zostanie m.in. oszacowanie kosztów budowy zaproponowanych w dokumencie dróg rowerowych oraz przeprowadzone zostaną analizy, na podstawie których podjęte będą decyzje o kolejności realizacji poszczególnych odcinków tras rowerowych lub ich fragmentów. W ramach opiniowania dokumentacji projektowej Zarząd Dróg Miasta Krakowa zwraca uwagę na potrzeby niechronionych uczestników ruchu i wnioskuje m.in. o budowę chodników z nawierzchni bezfazowej czy o wprowadzenie stref ruchu uspokojonego.

W budżecie Miasta Krakowa oraz w Wieloletnim Planie Inwestycyjnym/Wieloletniej Prognozie Finansowej znajduje się zadanie pn. Program Budowy Chodników. W ramach przedmiotowego zadania zostały zlecone w 2018 roku wstępne koncepcje wraz programami funkcjonalno-użytkowymi dla zgłaszanych kilkudziesięciu lokalizacji. W oparciu o opracowane programy funkcjonalno-użytkowe zostanie przygotowane zamówienie publiczne w trybie *zaprojektuj i wybuduj* dla chodników w różnych lokalizacjach miasta Krakowa, m.in. w Nowej Hucie (os. II Pułku Lotniczego, Bulwarowa, Bardosa, Darwina, Rzepakowa, Drożyska, Giedroycia). Chodniki będą sukcesywnie realizowane w ramach posiadanych środków finansowych.

W kwestii połączeń wspomnianych w interpelacji Pana Radnego, mając na względzie wskazane powyżej uwarunkowania, określenie daty powstania tych połączeń jest aktualnie trudne do oszacowania.

PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

Jacek Majchrowski

Otrzymują:

1. Adresat
2. Zarząd Dróg Miasta Krakowa
3. Zarząd Transportu Publicznego
4. Zarząd Zieleni Miejskiej
5. Biuletyn Informacji Publicznej
6. Aa