



Kraków, dn. 14 grudnia 2012 roku

Znak sprawy: KMR/10/2012

**Biuro Kontroli Wewnętrznej Urzędu Miasta Krakowa
ul. Bracka 10, 31-005 Kraków**

**SKARGA
na działanie Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu
w Krakowie**

Szanowni Państwo,

W związku z informacjami udzielonymi przez Organ w piśmie nr ZIKiT/S/101411/12/NO/85663 z dnia 10 grudnia 2012 roku, będącym częściową odpowiedzią na pismo nr KMR/10/2012 z dnia 12 listopada 2012 roku, pragniemy złożyć skargę dotyczącą nieprawidłowego sposobu przygotowania Programu Funkcjonalno Użytkowego dla inwestycji pn. „Przebudowa linii tramwajowej na odcinku Rondo Mogiłskie – Al. Jana Pawła II – Plac Centralny wraz z systemem sterowania ruchem w Krakowie”, sugerowania wykonawcy inwestycji opracowania projektu organizacji ruchu niezgodnego z prawem oraz możliwością jego późniejszego zatwierdzenia.

W Programie Funkcjonalno Użytkowym dla przedmiotowej inwestycji, jak podnosiliśmy w piśmie KMR/10/2012, w załączniku nr 1.4.2 „Branża drogowa – szczegółowe właściwości funkcjonalno-użytkowe, rodzaje robót, ich lokalizacja i orientacyjne wielkości tych robót” znalazły się zapisy, iż trasa rowerowa mająca powstać po północnej stronie ulicy Mogiłskiej poprowadzona ma zostać w formie tzw. ciągu pieszo-rowerowego.

Z informacji uzyskanych pismem nr ZIKiT/S/101411/12/NO/85663, tj. w szczególności informacji odnośnie pkt. 5 i 8, tj. iż w związku z opracowywaniem Programu Funkcjonalno Użytkowego dla przedmiotowej inwestycji Organ nie przeprowadził pomiarów natężenia ruchu rowerowego i pieszego na przedmiotowym odcinku ulicy Mogiłskiej oraz iż Organ nie posiada takich danych, wynika, iż Organ w dokumencie tym sugeruje wykonawcy sporządzenie projektu organizacji ruchu niezgodnego z prawem, tj. w szczególności z zapisami *Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych* oraz *Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach*, jak również sankcjonuje w przyszłości możliwość popełnienia przestępstwa poprzez zaakceptowanie projektu organizacji ruchu sprzecznego z zapisami *Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem*, a także niebezpiecznego z punktu widzenia uczestników ruchu drogowego.

Strona 1 z 5





Stowarzyszenie Kraków Miastem Rowerów

Uzasadnienie:

Zgodnie z podnoszonymi w piśmie KMR/10/2012 z dnia 12 listopada 2012 roku dokumentami, tj. m.in. Studium Tras Rowerowych dla m. Krakowa oraz Uchwałą nr CIX/1493/10 Rady Miasta Krakowa z dnia 22 września 2010 roku, w sprawie przyjęcia „Programu Inwestycji – Studium Podstawowych Tras Rowerowych”, ulicą tą przebiega podstawowa trasa rowerowa, która charakteryzować będzie się w przyszłości znacznym natężeniem ruchu rowerowego. Jak mniemamy, znane są również Organowi zapisy uchwały nr XVIII/225/07 Rady Miasta Krakowa z dnia 4 lipca 2007 r. w sprawie przyjęcia Polityki Transportowej dla Miasta Krakowa na lata 2007 – 2015, mówiącej o priorytetowym traktowaniu tego typu połączeń oraz konieczności projektowania oraz budowy infrastruktury rowerowej zgodnie z przyjętymi tzw. Standardami Rowerowymi dla m. Krakowa, jak również zapisy Zarządzenia nr 2103/2004 prezydenta miasta Krakowa z dnia 26 listopada 2004 roku, w sprawie wprowadzenia do stosowania „Standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa” wprowadzającego przedmiotowe Standardy oraz obligującego Organ do ich przestrzegania.

Zgodnie z wytycznymi zapisanymi w Programie Funkcjonalno Użytkowym dla przedmiotowej inwestycji, trasa ta poprowadzona ma zostać w części w formie tzw. ciągu pieszo-rowerowego, będzie to więc zgodnie z zapisami *Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Wodnej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie* dwukierunkowa droga rowerowa z dopuszczonym ruchem pieszych, która to zostanie oznakowana zgodnie z *Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach* znakami C-13/C-16 umieszczonymi na jednej tarczy znaku.

Zgodnie z zapisami przedmiotowego rozporządzenia, a w szczególności punktu 4.2.19 załącznika nr. 1 dla przedmiotowego rozporządzenia – „szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych pionowych i warunki ich umieszczania na drogach”, oznakowanie danego ciągu znakami C-13 / C-16 umieszczonymi na jednej tarczy znaku, może być stosowane jedynie w przypadku spełnienia konkretnych warunków dotyczących zależności pomiędzy natężeniem ruchu pieszych i rowerzystów, tj. albo natężenie ruchu rowerowego nie może być wyższe niż 250 rowerów/h oraz przypadające na ten sam okres czasu natężenie ruchu pieszego nie może być wyższe niż 50 osób/h, albo natężenie ruchu rowerowego nie może być wyższe niż 50 rowerów/h oraz przypadające na ten sam okres czasu natężenie ruchu pieszego nie może być wyższe niż 450 osób/h. W przedmiotowym punkcie rozporządzenia pokazano również zależność pomiędzy natężeniem ruchu rowerowego oraz natężeniem ruchu pieszego, przedstawiającą zakres możliwości stosowania wspólnej drogi dla pieszych i rowerów.

Jak wynika z informacji uzyskanych pismem nr ZIKiT/S/101411/12/NO/85663 z dnia 10 grudnia 2012 roku mimo, iż w Programie Funkcjonalno Użytkowym dla przedmiotowej inwestycji Organ nakazuje wprowadzenie takiego rozwiązania, to nie posiada on jednak stosownych danych niezbędnych do tego, aby zgodnie z prawem wprowadzić na przedmiotowym ciągu wspomniana





Stowarzyszenie Kraków Miastem Rowerów

organizację ruchu, jak również ocenić jaki będzie jej wpływ na kwestie bezpieczeństwa uczestników ruchu.

Ponadto, zgodnie z zapisami art. 9 *Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem*, Organ jest zobowiązany do odrzucenia projektu organizacji ruchu w przypadku, gdy projektowana organizacja ruchu zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub w przypadku jego niezgodności z przepisami dotyczącymi umieszczania na drogach znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W sytuacji przedmiotowej inwestycji, w szczególności z racji narzuconych w umowie terminów, mamy do czynienia z sytuacją, gdy wykonawca projektu nie będzie w stanie zebrać wiarygodnych danych dotyczących ruchu rowerowego, jak również opracować prognozy wzrostu natężenia ruchu rowerowego na przedmiotowym odcinku przed terminem zatwierdzenia projektu. Dane takie, z racji sezonowości ruchu rowerowego, zebrane mogą być jedynie w okresie letnim, gdyż chodzi tutaj o dane dotyczące maksymalnego natężenia ruchu, a ruch rowerowy z racji swojej specyfiki cechuje się sporą sezonowością i różnorodnością w zależności od pory roku. Dodatkowo, z racji braku posiadania przez organ danych tego typu z okresów wcześniejszych, nie jest również możliwe określenie wiarygodnego trendu na podstawie jednorazowej obserwacji.

O fakcie, iż natężenia ruchu rowerowego na terenie miasta Krakowa przekraczać mogą dopuszczalne w rozporządzeniu limity dla wprowadzenia wspólnego ciągu pieszo rowerowego, świadczyć mogą przeprowadzone w maju 2012 roku społeczne pomiary natężenia ruchu, podczas których w środku tygodnia, w godzinach szczytu, na ulicy Kopernika notowano natężenia ruchu rowerowego w przedziale 200 – 270 rowerzystów. Natomiast w przypadku przeprowadzanych tego samego dnia przez pracowników GDDKiA badań natężenia ruchu rowerowego na moście Dębickim uzyskano w godzinach szczytu wyniki z zakresu 200 – 300 rowerów/h. Warto przy tym podkreślić, iż dane te pochodzą z początku sezonu ruchu rowerowego w roku 2012, podczas którego to sezonu z miesiąca na miesiąc ruch rowerowy ulegał zwiększeniu. Natomiast z przeprowadzonych w 2011 roku badań natężenia ruchu na rondzie Mogilskim wynika, iż już wtedy natężenie ruchu rowerowego jedynie w relacji północ – południe wynosiło 2200 – 2500 rowerów / dobę. Jakkolwiek nie są to dane dotyczące ulicy Mogilskiej, to jednak obrazują, iż już w chwili obecnej natężenia ruchu rowerowego na głównych trasach niejednokrotnie przekraczają 250 rowerów / h.

Na podstawie powyższych danych, faktu istnienia na przedmiotowym odcinku ulicy Mogilskiej sporego zakładu pracy oraz lokali usługowych, jak również przebiegającej w tym miejscu głównej trasy rowerowej łączącej z centrum miasta całą północną wschodnią część Krakowa, a także przy obserwowanym wzrastającym trendzie w zakresie udziału ruchu rowerowego, bardzo prawdopodobnym staje się fakt, iż już w chwili obecnej natężenia ruchu rowerowego oraz ruchu pieszego na odcinku ulicy Mogilskiej, na którym Organ planuje wprowadzenie organizacji ruchu w postaci wspólnego ciągu pieszo rowerowego, nie spełniają założeń wynikających z *Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych*





Stowarzyszenie Kraków Miastem Rowerów

warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Natężenia te, z racji rozbudowy infrastruktury rowerowej, będą dodatkowo wzrastać w kolejnych latach. Organ natomiast sugeruje wprowadzenie tam wspólnego ciągu pieszo rowerowego, nie posiadając wymaganych prawem danych.

W naszym przekonaniu wszystkie poruszone w niniejszym piśmie aspekty były znane Organowi w momencie rozpisywania przetargu na przedmiotową inwestycję oraz w momencie podpisywania umowy wykonawcą, w związku z czym stoimy na stanowisku, iż Organ z pełną świadomością zamierzał zaakceptować projekt organizacji ruchu niezgodny z prawem. Świadczy o tym również fakt, iż wstępne projekty zawierające elementy niezgodnej z prawem organizacji ruchu zostały przesłane do rad dzielnic.

Wnosimy więc o przeprowadzenie postępowania mającego wyjaśnić:

1/ dlaczego w Programie Funkcjonalno Użytkowym dla przedmiotowej inwestycji znalazł się zapis mówiący o tym, iż trasa rowerowa po północnej stronie ulicy Mogilskiej ma zostać poprowadzona w formie ciągu pieszo rowerowego mimo, iż wprowadzenie organizacji ruchu w przedmiotowym zakresie możliwe jest jedynie w szczególnych wypadkach opisanych w stosowanym rozporządzeniu, uzależnionych od wielkości natężenia ruchu rowerowego i pieszego, a Organ takich danych nie posiadał;

2/ dlaczego mimo przesłania w dniu 12 listopada 2012 roku pisma, w którym sugerujemy, iż poprowadzenie ruchu rowerowego w przedmiotowy sposób zagrażać może bezpieczeństwu ruchu, mimo braku posiadania stosownych danych o natężeniu ruchu, Organ nie powziął żadnych działań w tym zakresie, jak również w połowie miesiąca grudnia przesłał do rad dzielnic II, III, XIV projekty koncepcyjne przebudowy przedmiotowego ciągu, w których to wprowadzona została organizacja ruchu niezgodna z prawem;

3/ w związku z podpisaną z firmą Budimex umową narzucającą określone ograniczenia czasowe na przygotowanie dokumentacji projektowej, wnosimy o wyjaśnienia, na kiedy Organ planował przeprowadzenie badań natężeń ruchu rowerowego tak, aby przed zatwierdzeniem projektu uzyskać wiarygodne dane dotyczące natężenia ruchu;

Jako, iż kwestia organizacji ruchu w przedmiotowym miejscu ma ścisły związek z wykonywanym projektem budowlanym, tj. od kwestii założonej organizacji ruchu zależeć będą rozwiązania projektowe dla infrastruktury drogowej, a rozwiązania te, z racji braku miejsca, nie będą mogły zostać w przyszłości zmienione, tj. w przypadku zatwierdzenia oraz realizacji projektu w oparciu o założenie, iż ruch rowerowy poprowadzony zostanie w przedmiotowym miejscu wspólnym ciągiem pieszo rowerowym, z racji wprowadzonej geometrii drogi nie będzie w przyszłości możliwości wyznaczenia tam oddzielnej drogi dla rowerów, a więc konieczna będzie likwidacja infrastruktury rowerowej, co jest niezgodne z przytoczonymi na początku tego pisma aktami prawa miejscowego, jak również przeznaczeniem przedmiotowej drogi, wnosimy o:





Stowarzyszenie Kraków Miastem Rowerów

4/ w przypadku podtrzymania decyzji o możliwości poprowadzenia ruchu rowerowego wspólnym ciągiem pieszo rowerowym, zaniechanie dalszych prac nad projektem do czasu uzyskania wiarygodnych danych dotyczących natężenia ruchu rowerowego oraz opracowanie prognoz dotyczących jego wzrostu w kolejnych latach, tak, aby można było określić, czy planowana do wprowadzenia organizacja ruchu zgodna będzie z zapisami *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach*;

lub

5/ zmianę zapisów w Programie Funkcjonalno Użytkowym tak, aby nakazać wykonawcy wprowadzenie w na całym ciągu planowanej inwestycji organizacji ruchu po północnej stronie ulicy Mogiłskiej i Jana Pawła II w postaci wydzielonej drogi dla rowerów oraz znajdującego się obok wydzielonego chodnika;

W przypadku braku akceptacji wniosku z pkt. 4 lub 5 oraz akceptacji projektu organizacji ruchu niezgodnego z zapisami rozporządzenia, projekt ten zostanie zaskarżony do wojewody, a o fakcie celowego spowodzenia niebezpieczeństwa na uczestników ruchu drogowego zmuszeni będziemy poinformować prokuraturę.

Oświadczenia:

Korespondencję w tej sprawie proszę kierować do nas za pomocą środków komunikacji elektronicznej zgodnie z art. 39' ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.).

Z poważaniem,

Za zarząd stowarzyszenia,

Jakub Stępak
/podpisano elektronicznie/

Otrzymują:

- Biuro Kontroli Wewnętrznej UMK
- Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie
- a/a

Strona 5 z 5

