



**Prezydent Miasta Krakowa**  
**31-004 Kraków, Plac Wszystkich Świętych 3-4**

**Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie**  
**31-072 Kraków, ul. Wielopole 1**

dot. audytu zadania Budowa linii tramwajowej KST etap IV (ul. Meissnera – Mistrzejowice)

Szanowny Panie Prezydencie!

Szanowni Państwo!

Zwracamy się z uprzejmą prośbą o udzielenie informacji, czy **przedstawiony na audyt rowerowy projekt architektoniczno-budowlany dla inwestycji pn.: „Budowa linii tramwajowej KST IV Meissnera – Mistrzejowice” powstał na bazie aktualnych pomiarów i analiz (zgodnie z umową PPP) i jest projektem, który będzie faktycznie realizowanym**, czy jest to jedynie powielenie projektu na bazie koncepcji z roku 2015, w którym to projekcie mogą jeszcze docelowo zajść znaczące zmiany w stosunku do przedstawionego dokumentu?

Analiza przedstawionego na audyt projektu architektoniczno-budowlanego, brak wskazania jako podstawy jego opracowania aktualnych dokumentów, jak również łudzące podobieństwo szczegółowych rozwiązań (dla których nierzadko potrzeba stosownych odstępstw) do rozwiązań z koncepcji przedstawionej w 2015 roku każe sugerować, iż przedstawiony do audytu dokument **nie jest projektem stworzonym w oparciu o aktualne analizy oraz w zgodzie z podpisaną umową PPP**.

W związku z powyższym zwracamy się z uprzejmą prośbą o informację, **jaka była podstawa do opracowania przedstawionego na audyt projektu architektoniczno-budowlanego** (w danych wejściowych brak aktualnych pomiarów, czy też analiz ruchu) oraz jak daleko idące zmiany w projekcie mogą zostać wprowadzone w przyszłości w oparciu o opracowaną przez Partnera Prywatnego analizę ruchu. Czy zmiany te mogą być **(a) kluczowe z punktu widzenia rozwiązań przedstawionych w projekcie**, tj. np. geometrii dróg, ilości pasów ruchu na danych odcinkach, obszaru zajmowanego przez jezdnie (np. obszary akumulacji przed skrzyżowaniami) itd., czy też **(b) będą to jedynie zmiany kosmetyczne** w stosunku do przedstawionego na audyt projektu.



**W przypadku (a)** oznacza to bowiem, iż przedstawiony na audyt dokument z punktu widzenia inżynierii ruchu może w skrajnym przypadku nie mieć wiele wspólnego z finalnie realizowanym projektem. Prosimy o jasną deklarację, iż jeśli z obecnie prowadzonych pomiarów oraz analiz ruchu wynikać będzie, iż w projekcie konieczne są do wprowadzenia zmiany, **skorygowany dokument trafi ponownie na audyt rowerowy.**

Za mocno niewłaściwe, niestosowne oraz naruszającego długoletnią praktykę opiniowania inwestycji w oparciu o audyty rowerowe uznajemy w takim przypadku skierowanie przez instytucję publiczną na audyt dokumentu, co do którego z góry wiadomo, iż w momencie audytowania jest oparty o nieaktualne dane, a który już po przeprowadzeniu audytu może być w znacznym stopniu zmieniony.

Za jeszcze bardziej niewłaściwe uważamy **brak zamieszczenia informacji o charakterze przedstawionego dokumentu, co powoduje mylne wrażenie, iż jest to projekt przedstawiający docelowe rozwiązania.**

Sposób procedowania przedmiotowej inwestycji stanowi zerwanie z długoletnią praktyką współpracy ze stroną społeczną, podważanie zaufania społecznego do instytucji publicznych, jak również traktowanie instytucji audytu nie w celu umożliwienia realnego wpływu na jakość realizowanych inwestycji, co wynika z zapisów Zarządzenia PMK nr 2376/2019, a jedynie w celu „odhaczania” kolejnych dokumentów.

**Jeśli przedstawiony na audyt projekt nie jest oparty o aktualne pomiary oraz analizy ruchu, a zmiany wynikające z ww. analiz będą dopiero wprowadzane, wnosimy o:**

- **jednoznaczne poinformowanie społeczeństwa na stronie audytu o charakterze publikowanej dokumentacji** – tj. iż jest to jedynie dokumentacja robocza / pogładowa, oparta o nieaktualne dane, która może podlegać dalszym daleko idącym zmianom i korektom, oraz na podstawie której niekoniecznie będzie realizowana inwestycja i w której mogą jeszcze zajść daleko idące zmiany. Aktualny sposób przedstawienia dokumentacji, opisanie dokumentu jako „projekt architektoniczno-budowlany” bez żadnych wzmianek, iż jest to dokumentacja robocza podlegająca ciągłym zmianom, wprowadza w błąd opinię publiczną oraz jest działaniem wprowadzającym w błąd mieszkańców;
- **jednoznaczną deklarację, iż w przypadku wprowadzenia w projekcie architektoniczno-budowlanym jakichkolwiek zmian wynikających z przeprowadzonych pomiarów i analiz ruchu, dokumentacja po zmianach ponownie zostanie przedstawiona do audytu rowerowego.**



Nadmieniamy tutaj, iż przy braku przedstawienia planowanych docelowo rozwiązań, a więc projektu architektoniczno-budowlanego opartego o aktualne pomiary i analizy, brak jest możliwości rzetelnego zaopiniowania przedstawionych rozwiązań rowerowych. Brak jest bowiem wiedzy np. o przestrzeni koniecznej do zajęcia przez część drogi przeznaczoną na jezdnię, co w niektórych przypadkach (duża ilość pasów ruchu oraz niewielki obszar inwestycji) wyklucza możliwość zastosowania szeregu rozwiązań. Dodatkowo, w przedstawionym projekcie z niewiadomych powodów przyjęto nierzadko z góry ponadnormatywne szerokości pasów ruchu, co w określonych miejscach znacznie ogranicza przestrzeń na infrastrukturę rowerową.

Brak wiedzy o koniecznych do przyjęcia założeniach, czy też możliwość znaczących zmian w dokumentacji projektowej na późniejszym etapie (np. zmiana ilości pasów ruchu), nie pozwala w przypadku przedmiotowej inwestycji na zrealizowanie jednego z podstawowych celów, jaki został postawiony przed Zespołem Zadaniowym ds. niechronionych uczestników ruchu w Mieście Krakowie w Zarządzeniu PMK nr 2376/2019 (z późn. zm.), tj. rzetelnego zaopiniowania dokumentacji projektowej dla budowy, przebudowy, rozbudowy układu drogowego Gminy Miejskiej Kraków pod względem zapewnienia bezpieczeństwa i komfortu dla pieszych i rowerzystów.

Z racji określonego stosownymi decyzjami obszaru planowanej inwestycji, geometria dróg ma w niniejszym przypadku nierzadko olbrzymi wpływ na możliwe do zastosowania rozwiązania rowerowe, co z racji lokalizacji inwestycji może mieć również wpływ na funkcjonowanie podstawowego szkieletu tras rowerowych miasta Krakowa, określonego w dokumencie „*Studium podstawowych tras rowerowych m. Krakowa*” (z aktualizacją z 2019 r.), przyjętym uchwałą Rady Miasta. **W obszarze objętym inwestycją przebiegają m.in. główne trasy rowerowe nr. 4 oraz 9, jak również trasy łącznikowe wzdłuż ul. Dobrego Pasterza, Bohomolca, Lublańskiej, czy też wzdłuż ulicy Meissnera.**

### Przykładowo:

**Główna trasa rowerowa nr 9**, której przebieg oraz rozwiązania techniczne w szczególności powinny odpowiadać wymogom wynikającym ze „*Standardów technicznych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa*” przyjętych Zarządzeniem PMK nr 3113/2018, zgodnie z przyjętym studium tras rowerowych przebiega w obszarze realizacji planowanej inwestycji wzdłuż ulicy Młyńskiej i Lublańskiej, a następnie wzdłuż ulicy Strzelców w kierunku północnym, Z punktu widzenia spójności sieci, strat czasów przejazdu itd., istotne są nie tylko szczegółowe rozwiązania związane z geometrią



infrastruktury, ale przede wszystkim sposób poprowadzenia układu dróg rowerowych w stosunku do jezdni, tj. takie ich prowadzenie, aby nie było konieczności wielokrotnego przekraczania jezdni jadąc w danym kierunku itd.

Z przedstawionego na audyt projektu wynika natomiast, iż trasa ta na odcinku ulicy Strzelców poprowadzona będzie jedynie po wschodniej stronie przedmiotowej ulicy, co ma związek z określoną projektowaną szerokością pasów ruchu (ponadnormatywne pasy ruchu po 3,50m), co spowodowało z kolei, iż z racji ograniczonego obszaru inwestycji brak jest miejsca na poprowadzenie drogi rowerowej również po stronie zachodniej. **Gdyby jednak okazało się, iż z pomiarów oraz analizy ruchu wynika, iż pasy ruchu w przedmiotowym miejscu mogą mieć szerokość 3,00m każdy, droga dla rowerów mogłaby już zostać umiejscowiona po obu stronach przedmiotowej ulicy, co miałoby wpływ na większą dostępność infrastruktury rowerowej, uniknięcie strat czasu przejazdu itd.**

Analogiczne przykłady przedstawić można również dla innych obszarów inwestycji, w tym również dla infrastruktury pieszej, gdzie szerokość ciągów pieszych oraz możliwość prowadzenia większego ruchu pieszego jest nierzadko wprost skorelowana z założeniami geometrycznymi drogi, wynikającymi z pomiarów i analizy ruchu (jeśli z pomiarów wynika możliwość zastosowania np. węższych pasów ruchu – zostaje większa przestrzeń dla pieszych i rowerzystów, jeśli na odwrót, infrastrukturę pieszo-rowerową, z racji ograniczonego obszaru inwestycji, należy zaprojektować w odmienny sposób itd.).

**W związku z powyższym jeszcze raz podkreślamy, iż bez przedstawienia wyników aktualnych pomiarów i analiz ruchu, które to analizy mają bezpośredni wpływ na możliwą do zastosowania geometrię części drogowej, brak jest możliwości rzetelnego zaopiniowania projektu.**

***W związku z powyższym wnosimy o odroczenie procedowania przedmiotowego projektu przez Zespół Zadaniowy ds. niechronionych uczestników ruchu do czasu przedstawienia przez Wykonawcę aktualnych pomiarów i analiz ruchu, mających bezpośredni wpływ na mogącą mieć zastosowanie geometrię części drogowej (oraz przedstawienia uaktualnionego w oparciu o te analizy projektu), lub potraktowanie obecnego auditu jedynie jako auditu dokumentacji roboczej oraz jednoznaczną deklarację, iż w przypadku wprowadzenia w projekcie architektoniczno-budowlanym jakichkolwiek zmian wynikających z przeprowadzonych pomiarów i analiz ruchu, dokumentacja po zmianach ponownie zostanie przedstawiona do auditu prowadzonego przez Zespół Zadaniowy ds. niechronionych uczestników ruchu.***



Informacje dot. oczekiwanego sposobu załatwienia sprawy

- W odpowiedzi każdorazowo proszę podać nasz numer sprawy widoczny w lewym górnym rogu pisma.
- Odpowiedź proszę udzielić w formie tekstu otwartego (DOC, ODT, TXT), który umożliwi jego odczytanie również osobom z niepełnosprawnością narządu wzroku.
- Ponadto informuję, że decyzją Zarządu Stowarzyszenia korespondencja dotycząca spraw publicznych prowadzona przez Stowarzyszenie publikowana jest na stronach internetowych <https://kmr.org.pl>

Z poważaniem,  
Za Zarząd Stowarzyszenia,

Marcin Dumnicki

Oświadczenie: Korespondencję w tej sprawie proszę kierować do mnie 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.).

Otrzymują:

- Adresat
- a/a