



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

**Zarząd Dróg Miasta Krakowa**  
**31-586 Kraków, ul. Centralna 53**

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

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

Szanowny Panie Prezydencie!

Szanowni Państwo!

W związku z przeprowadzonym 16 lipca posiedzeniem *Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu w Mieście Krakowie*, dotyczącym audytu *roboczej wersji projektu architektoniczno-budowlanego* dla inwestycji pn.: **„Budowa linii tramwajowej KST IV Meissnera – Mistrzejowice”**, zwracamy się z następującymi wnioskami:

- 1) Wnosimy o **ujęcie w uwagach do projektu**, które zostaną przekazane do Inwestora oraz Wykonawcy, kluczowych kwestii poruszonych podczas piątkowego posiedzenia *Zespołu*, tj. **konieczności dostosowania przedstawionej na audyt dokumentacji do obecnie obowiązujących zapisów Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, w szczególności pod kątem szerokości pasów ruchu na drogach klasy Z**, co rzutuje wprost na rozwiązania projektowe w zakresie infrastruktury dla pieszych, rowerzystów, **pasażerów komunikacji zbiorowej** (np. szerokość i usytuowanie przystanków), zajętości terenu, **kosztów inwestycji** oraz bezpieczeństwa. Zgodnie z obowiązującymi przepisami (par. 15 pkt 1 ww. Rozporządzenia) **podstawowa szerokość pasów ruchu na drogach klasy Z wynosi 3,00 m. Do poszerzenia pasów ruchu potrzebne są stosowne analizy** (par. 15 pkt 2).

W dokumentacji przetargowej z roku 2020 zapisano: *„Podstawowa szerokość pasów ruchu powinna być zgodna z obowiązującym prawem (Rozporządzenie [...]) i wynosić 3,0m (jak dla drogi klasy Z).*



## Stowarzyszenie Kraków Miastem Rowerów

---

*Normatywna szerokość pasów ruchu przyczyni się do znacznej redukcji kosztów inwestycji oraz zajętości terenu pod inwestycję. Maksymalna szerokość pasów ruchu 3,5 m.”*

Dalsze procedowanie inwestycji w oparciu o dokumenty z 2015r, z pasami ruchu szerokości 3,50m, **bez wymaganych prawem analiz**, przyczyni się do **wzrostu kosztów inwestycji**, co naszym zdaniem będzie **działaniem na szkodę miasta oraz finansów publicznych**.

W związku z tym **wnosimy o zobligowanie Projektanta i Inwestora do przedstawienia stosownych analiz dla każdego fragmentu drogi klasy Z w zakresie inwestycji, dla którego zastosowano pasy ruchu o szerokości większej niż 3,00 m.**

- 2) W związku z wielokrotnie poruszaną podczas posiedzenia kwestią terminów, cyt: „*zmiany nie są możliwe, gdyż w IV kw. trzeba już złożyć wnioski o ZRiD*”; „*trzeba się spieszyć, bo tak wynika z zawartej umowy PPP*”, „*jak najszybciej, gdyż gonią nas terminy*”; chielibyśmy zapytać, **czy terminy zawarte w podpisanej umowie PPP są nadrzędne w stosunku do kwestii rzetelnego przygotowania dokumentacji projektowej oraz jej analizy?** W naszym przekonaniu inwestycja o takiej wartości (ponad MILIARD PLN) oraz takim znaczeniu dla miasta powinna być przygotowana w sposób **rzetelny** (co wymaga czasu) oraz w oparciu o aktualne dane. Wnoskujemy zatem o **ustalenie terminu kolejnego audytu co najmniej 14 dni po umieszczeniu na stronie audytów poprawionego projektu wraz z analizami dot. prognoz oraz struktury ruchu, pozytywnie zaopiniowanymi przez Wydział MIR**. W przeciwnym przypadku wnoskujemy o wyraźne poinformowanie, że dokumentacja ma charakter **roboczy**, bez możliwości uzyskania opinii pozytywnej do czasu ponownego przedstawienia projektu wraz z niezbędnymi analizami.
  
- 3) *W kontekście powyższych problemów z terminami i rzetelnym opracowaniem dokumentacji, na podstawie Ustawy z dnia 6. Września 2001 roku o dostępie do informacji publicznej, zwracamy się również z wnioskiem o udostępnienie zawartej umowy PPP z Partnerem Prywatnym w zakresie harmonogramu planowanych prac. Naszym zdaniem mamy do czynienia z nadmiernym pośpiechem rzutującym na jakość merytoryczną projektu. Pojawia się wątpliwość, czy formuła PPP - wraz z narzuconymi w umowie terminami - na pewno była w przedmiotowym przypadku najbardziej korzystną z punktu widzenia miasta opcją? W związku z powyższym, na podstawie Ustawy z dnia 6. Września 2001 roku o dostępie do informacji publicznej zwracamy się w tym przypadku z wnioskiem o udostępnienie Oceny efektywności realizacji przedsięwzięcia w ramach partnerstwa publiczno- prywatnego w porównaniu do efektywności jego realizacji w inny sposób, do której*



Stowarzyszenie

**Kraków Miastem Rowerów**

---

*przeprowadzenia obliguje Podmiot Publiczny par. 3a, pkt. 1 Ustawy z dnia 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno-prywatnym.*

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