ULEPSZAMY KRAKÓW!

Stowarzyszenie Ulepszamy Kraków!
REGON: 386529448, NIP: 6772455330
Nr ew. 137/Miasto Kraków
ul. Szyszko-Bohusza 21
30-251 Kraków

Kraków, 14 marca 2023 r.

Przewodniczący Miasta Krakowa
Rafał Komarewicz
pl. Wszystkich Świętych 3-4,
31-004 Kraków

Szanowny Panie Przewodniczący!

Niniejsze pismo składamy w trybie ustawy o petycjach.

Aż siedem miejskich instytucji odpowiada za sprawy związane z drogami i transportem w Krakowie. Poszczególne jednostki często mają problem, żeby się porozumieć między sobą, a olbrzymia biurokracja, co roku pochłania dziesiątki milionów złotych. Absurdalna struktura organizacyjna prowadzi do wielu kuriozalnych sytuacji. Zdarza się, że jedna miejska jednostka remontuje drogę, którą zaraz potem inna rozkopuje, a postawienie zwykłej ławki czasem wymaga zaangażowania całych zastępów urzędników. Składamy do Rady Miasta Krakowa petycję, z apelem o przeprowadzenie reformy podmiotów odpowiedzialnych za infrastrukturę. Uważamy, że konieczne jest uproszczenie struktury, usprawnienie obiegu informacji i połączenie części instytucji, co doprowadziłoby do redukcji rozrośniętej granic absurdu biurokracji. Przygotowaliśmy nasze propozycje zmian, których realizacja przyniosłyby spore oszczędność oraz przyczyniłaby się do usprawnienia zarządzania.

Problemy są efektem reformy przeprowadzonej w 2018 z inicjatywy prezydenta Jacka Majchrowskiego. W miejsce pojedynczej jednostki odpowiedzialnej za drogi i transport powołano siedem instytucji. Zmiany najbardziej przysłużyły się osobom, które objęły wiele nowoutworzonych stanowisk dyrektorów, kierowników i głównych specjalistów. Po reorganizacji zatrudnienie w samorządowych podmiotach zajmujących się infrastrukturą wzrosło łącznie o około 300 osób. Obecnie różnimy aspektami działania miasta związanymi z ulicami i chodnikami zajmują się następujące podmioty: Zarząd Dróg Miasta Krakowa, Wydział Miejskiego Inżyniera UMK, Zarząd Transportu Publicznego, Zarząd Inwestycji Miejskich, Trasa Łagiewnicka S.A, Klimat Energia Gospodarka Wodna, i Zarząd Zieleni Miejskiej. Kraków ma prawdopodobnie najbardziej skomplikowany system zarządzania infrastrukturą spośród polskich miast.

Remonty ulic często wiążą się ze zmianą organizacji ruchu, którą trzeba dostosować do nowej sytuacji. Za prowadzenie robót odpowiada Zarząd Dróg Miasta Krakowa, a planowanie oznakowania jest już domeną Wydziału Inżyniera Ruchu UMK. Obieg informacji pomiędzy instytucjami czasem szwankuje i zdarza się, że prace nie są skoordynowane. Na ulicy Lelewela i Senatorskiej trzeba było

czekać aż 10 miesięcy na odmalowanie pasów, które zniknęły wraz ze starym asfaltem. Rozwiązanie prostego problemu wymagało wielu interwencji, a korespondencja dotycząca malunków wypełniła opasły segregator. Podobne sytuacje zdarzają się często w różnych rejonach Krakowa. W mediach społecznościowych co jakiś czas można zauważyć pytania zdumionych mieszkańców zastanawiających, gdzie podziały się znaki. Krzyżowanie się kompetencji opóźnia również przygotowanie nowych inwestycji drogowych, których kluczowym elementem jest plan organizacji ruchu.

Odpowiedzialność za chodniki została podzielona pomiędzy ZDMK, a ZZM. Zdarza się, że jakiś dłuższy ciąg przebiega przez obszary będące w kompetencjach obu jednostek. W efekcie czasem jest problem z przeprowadzeniem całościowego remontu, a prace pomiędzy poszczególnymi etapami robót nie są skorodowane. Zarząd Transportu Publicznego oprócz zajmowania się komunikacją miejską ma w swoich zadaniach również kwestie związane z infrastrukturą rowerową, strefą płatnego parkowania, utrzymaniem przystanków i parkingami. Te zagadnienia są już jednak w obszarze działania innych miejskich instytucji, co prowadzi do sytuacji konfliktowych. Przy każdej inwestycji drogowej kluczową sprawą jest odwodnienie, które zostało z kolei powierzone utworzonej w 2019 roku jednostce Klimat Energia Gospodarka Wodna. Za część inwestycji drogowych odpowiada natomiast Zarząd Inwestycji Miejskich. Zarządzeniem infrastrukturą uliczną Trasy Łagiewnickiej zajęła się z kolei odrębna spółka, która w tym celu musiała stworzyć całą strukturę administracyjną.

Za większość mniejszych remontów i drobnych inwestycji odpowiadają szeregowi urzędnicy, którzy nie mogą bezpośrednio zwrócić się do pracowników innej miejskiej instytucji, bo zasady reprezentacji samorządowych podmiotów są ściśle określone. Pismo zazwyczaj musi najpierw przejść kilka szczebli w jednostce macierzystej oraz na końcu uzyskać podpis dyrektora, a po dotarciu korespondencji do adresata droga się odwraca i sprawa często przechodzi przez wiele rąk zanim trafi do właściwej osoby. Taka wędrówka dokumentów może trwać tygodniami, a sytuację komplikują niekompatybilne systemy informatyczne. Dlatego do wymiany kilku metrów kwadratowych chodnika czy instalacji paru ławek w Krakowie czasem trzeba zaangażować sporą machinę administracyjną. Obieg informacji również często szwankuje. W efekcie jedna jednostka nasadza drzewa tam , gdzie druga chce zaraz budować ścieżkę rowerową, a inna instytucja kładzie asfalt, który zaraz trzeba będzie zdzierać, bo ma nastąpić wymiana instalacji.

Bałagan w dokumentach i nieprecyzyjnie rozgraniczone kompetencje sprawiają, że często nie jest łatwo wskazać, która jednostka powinna się zająć danym problemem. Dlatego kłopotliwe sprawy są czasem przerzucane jak gorący kartofel, a mieszkańców się odsyła pomiędzy poszczególnymi podmiotami. Nieraz instytucje po kolei kierują petentów do innych podmiotów aż sprawa zatoczy koło. Przy obecnej strukturze organizacyjnej łatwo można znaleźć pretekst, żeby nie podejmować wielu bardziej skomplikowanych interwencji.

Miejskie instytucje często nie mogą samodzielnie przeprowadzić przedsięwzięcia od początku do końca, a współpraca z innymi podmiotami szwankuje. Każda jednostka stała się swoistym udzielnym księstwem. W dodatku dyrektorzy czasem ze sobą mocno rywalizacją, co jeszcze pogłębia chaos. Chyba nie ma w Polsce żadnego miasta, gdzie system zarządzania drogami i transportem byłby tak bardzo skomplikowany. Obecna struktura przypomina samochód z kilkoma kierownicami, który jest prowadzony w różnych kierunkach.

Utrzymanie status quo jest na rękę wielu osobom zatrudnionym na kierowniczych stanowiskach, które mogłyby się okazać niepotrzebne, gdyby zmniejszono biurokrację. Trudno znaleźć jednak uzasadnienie dla trwania niewydolnej struktury , a bliskie bankructwa miasto powinno szukać oszczędności. Dlatego uznaliśmy, że konieczna jest pilna reforma systemu.

Proponujemy wprowadzenie następujących zmian:

- Połączenie Zarządu Dróg Miasta Krakowa i Zarządu Transportu Publicznego oraz Wydziału Miejskiego Inżyniera Ruchu – Zakres działania podmiotów jest na tyle bliski, że rozdzielnie kompetencji nie ma żadnego uzasadnienia. Remonty i budowa dróg, organizacja ruchu i transport publiczny stanowią system naczyń połączonych. W dodatku obszary funkcjonowania poszczególnych podmiotów się w pewnym zakresie pokrywają jak na przykład kwestie związane ze strefą płatnego parkowania czy zagadnienia dotyczące polityki rowerowej. Nie bez powodu w latach 1990-2018 powyższe zagadnienia znajdowały się w ramach jednej struktury, co sprzyjało efektywności działania.

- Wygaszenie bieżącej działalności spółki Trasa Łagiewnicka S.A i przekazanie zarządzania trasą oraz do Zarządu Dróg Miasta Krakowa – Nie ma sensu utrzymywanie całej struktury administracyjnej do zarządzania jedną drogą, w sytuacji kiedy odpowiedni specjaliści już są zatrudni w ZDMK. Budowa kolejnych tras również może zostać przeniesiona do wspomnianej instytucji, co ułatwi proces planowania przedsięwzięcia. Zdajemy sobie sprawę, że ze względu na zobowiązania spółki formalna likwidacja mogłaby być karkołomnym przedsięwzięciem. Nic jednak nie stoi na przeszkodzie, żeby wygasić bieżącą działalność spółki, aby podmiot nie generował kosztów.

- Likwidacje Zarządu Inwestycji Miejskich. Jest to kolejna jednostka, która tylko dubluje działanie innych miejskich instytucji. Kompetencje związane z realizacją przedsięwzięć drogowych powinny trafić do ZDMK, a reszta inwestycji może być wykonywana przez właściwe merytorycznie instytucje. Obecnie podczas realizacji inwestycji ZIM-u jest problem z koordynacją działań z podmiotami odpowiedzialny za daną sferę działania miasta, a jednostka musi tworzyć struktury o podobnym zakresie kompetencji do działów, które już istnieją w strukturze miasta.

- Wydzielenie z Klimat - Energia - Gospodarka Wodna działu odpowiedzialnego za odwodnienie dróg i przekazanie tej kompetencji do ZDMK. Każda przebudowa ulicy wiąże się z koniecznością wykonania odpowiedniego odwodnienia, a rozdzielnie kompetencji bardzo komplikuje proces inwestycji i prowadzi do wielu nieporozumień.

-Precyzyjnie rozgraniczenie kompetencji Zarządu Dróg Miasta Krakowa i Zarządu Zieleni Miejskiej w zakresie chodników. W przypadku niektórych traktów są problemy z określeniem jaki podmiot jest za niego odpowiedzialny. Problem dotyczy chodników, które są przy terenie zielonym, ale również stanowią część układu komunikacyjnego.

- Usprawnienie obiegu informacji i poprawa procedur. Uważamy, ze powinien powstać wspólny system informatyczny dla wszystkich miejskich jednostek, gdzie były zawarte informacje o każdym planowanym przedsięwzięciu na danym ternie. Powinno się również zobligować miejskie podmioty posiadające instalacje podziemne do planowania remontów z większym wyprzedaniem, a wymiana rur musi być skoordynowana z remontami ulic.

Kraków ma prawdopodobnie najbardziej skomplikowany system zarządzania drogami i transportem spośród polskich miast. Jeżeli nasze propozycje zostałyby zrealizowane to liczba instytucji odpowiedzialnych za infrastrukturę znacząco by się zmniejszyła. Zmiany przyniosłyby oszczędności liczone w dziesiątkach milinów złotych rocznie, a prostsza struktura byłaby wstanie efektywniej działać.

Wyrażamy zgodę na upublicznienie naszych danych.

Z poważaniem

Krzysztof Kwarciak

przewodniczący Stowarzyszenia Ulepszamy Kraków

PODPIS ZAUFANY
KRZYSZTOF
KWARCIAK
14.03.2023 22:04:37 [GMT+1]
Dokument podpisany elektronicznie
podpisem zaufanym

Podpis elektroniczny zweryfikowany w dniu 15 MAR. 2023
wynik weryfikacji: ważny/nieważny/brak możliwości weryfikacji
pismo podpisał Krzysztof Kwarciak
STARSZY INSPEKTOR
Dorota Pawlikowska
czytelny podpis sporządzającego wydruk
Dorota Pawlikowska