

Protokół z rozprawy administracyjnej przeprowadzonej w dniu 24.04.2015 r.

w ramach postępowania dotyczącego wydania przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie - decyzji o środowiskowych uwarunkowań dla inwestycji pn.:

„Modernizacja linii kolejowej E 30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnych na odcinku Kraków Główny – Kraków Płaszów – Kraków Bieżanów”.

Rozprawę z ramienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie prowadzili Anna Kosak i Bogdan Połomski. Protokolantem na rozprawie była Anna Suwalska.

Zgromadzeni na rozprawie poinformowani zostali o fakcie nagrywania całego spotkania i o możliwości opuszczenia sali, jeżeli nie wyrażają na to zgody.

Następnie przedstawiony został porządek prowadzenia rozprawy. W pierwszej kolejności przedstawiony został cel przeprowadzenia rozprawy, następnie inwestor i autorzy raportu zaprezentowali zakres przedsięwzięcia, po czym osoby zgromadzone na sali zadawali pytania, składali wnioski, na które odpowiedzi udzielał Inwestor i autorzy raportu.

Prowadząca rozprawę poinformowała zgromadzonych o dotychczasowym sposobie prowadzenia przedmiotowej sprawy w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie, o organach właściwych do wydania opinii w zakresie wpływu inwestycji na zdrowie ludzi oraz o właściwym sposobie poinformowania zainteresowanych o przeprowadzeniu niniejszej rozprawy i dochowaniu terminów z nią związanych.

Wskazano, iż investorem przedsięwzięcia są Polskie Koleje Państwowe PKP PLK S.A., działające przez pełnomocnika Pana Włodzimierza Żmudę.

Przedstawione zostały osoby obecne na rozprawie z Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie.

Rozdana została lista obecności oraz arkusze, na których zgromadzeni będą mogli zakreślać swoje pytania dotyczące przedsięwzięcia i składać uwagi, i wnioski.

Z uwagi na pojawiające się zakłócenia, pouczone zgromadzonych o konieczności zachowania ustalonego wcześniej porządku oraz o możliwości ukarania karą grzywny i wyproszenia z rozprawy.

Pan Włodzimierz Żmuda nakreślił skalę przedsięwzięcia, a Pan Sebastian Piątkowski z firmy BBF – Poznań przedstawił szczegółowe rozwiązania projektowe objęte wnioskiem.

Pan Grzegorz Czul przedstawił oddziaływanie inwestycji w kwestii emisji hałasu. Wyjaśnił zgromadzonym na czym polega „możliwe przekroczenie dźwięku” i przy jakich wyliczonych wielkościach oddziaływania wprowadza się działania minimalizujące. Wskazał miejsca, w których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku, powodowane przez przedsięwzięcie.

Pani Krzysztofa Kochanka z firmy BBF – Poznań przedstawiła zagadnienia związane ze środowiskiem przyrodniczym oraz środki minimalizujące, mające na celu ograniczenie niekorzystnego oddziaływania inwestycji na środowisko.

Następnie w podsumowaniu stwierdziła, iż tylko z punktu widzenia akustycznego istnieje możliwość niekorzystnego oddziaływania inwestycji na środowisko, jednak po wprowadzeniu działań minimalizujących oddziaływanie przedsięwzięcia nie spowoduje przekroczenia dopuszczalnych norm.

Autorzy raportu wskazali, iż wybór wariantu najbardziej korzystnego z punktu widzenia środowiska i spełniającego oczekiwania inwestora poprzedzony był wielokryterialną analizą przeprowadzoną na bazie wcześniejszych prac. Pan Jacek Kurzawa - z firmy BBF – Poznań podkreślił, że z uwagi na obecną sytuację linii kolejowych (stan techniczny) jak i z uwagi na konieczność dostosowania jej do obowiązujących przepisów i standardów przebudowa w przedstawionym kształcie jest właściwa i zasadna.

Następnie głos został oddany osobom zgromadzonym na sali rozpraw.

Jako pierwszy wypowiedział się mieszkaniec Krakowa, który podniósł kwestię konieczności likwidacji linii kolejowej w centrum Krakowa, gdyż linia ta dzieli miasto Kraków na dwie części. Wskazał, iż przystanek osobowy winien być przeniesiony na Olszę. Zwrócił również zgromadzonym uwagę na potrzebę ochrony zabytkowego kościoła Św. Mikołaja, który znajduje się w zasięgu oddziaływania inwestycji. Następnie dodał, iż nie wnosi żadnych uwag do inwestycji, a jego wypowiedź należy potraktować jako niezadowolienie z idei budowy czterech torów.

Prowadząca rozprawę biorąc powyższe pod uwagę poinformowała o braku konieczności ustosunkowywania się do powyższej wypowiedzi.

Kolejna osoba zapytała, czy Inwestor przeprowadzał badania wpływu linii kolejowej na zdrowie człowieka. Wyraziła swoje negatywne zdanie na temat dotychczasowego zaniedbywania linii kolejowej przez jej właściciela. Wskazała na brak logicznego uzasadnienia budowy parkingu przy linii kolejowej w centrum miasta, zamiast poza jego granicami. W swojej wypowiedzi wyraźnie podkreśliła, iż jako mieszkanka budynków przy linii kolejowej nie odbiera hałasu kolejowego jako uciążliwy w przeciwieństwie do hałasu drogowego. Podniosła jednak kwestię kosztów podróży wskazując, iż w chwili obecnej cena podróży koleją nie jest w żaden sposób konkurencyjna w porównaniu z ceną podróży autobusem, i że widzi bardzo często przejeżdżające pociągi z pustymi wagonami.

Pan Dyrektor Żmuda wyjaśnił, iż kwestia budowy parkingów zewnętrznych – lokalizowanych na obrzeżach miasta, tak aby użytkownik mógł skorzystać z kolei aglomeracyjnej, jest jak najbardziej zasadna i przez kolej jest już realizowana w innych projektach. Odnosząc się do wcześniej poruszonej kwestii oddziaływania linii kolejowej na kościół Św. Mikołaja poinformował, że w roku 2009 wykonana została ekspertyza budowlana, która nie wykazała, iż bezpośrednią przyczyną uszkodzeń konstrukcji jest linia kolejowa. Podkreślił jednak, iż w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia właściwie zostanie dobrany materiał konstrukcyjny, jak i sposób wykonania prac związanych z budową estakady, tak aby możliwe występujące drgania nie wpływały niekorzystnie na obiekt zabytkowy. Przedstawił wizualizację obiektu i możliwe sposoby zagospodarowania terenu pod estakadą, zgodnie z wolą mieszkańców dzielnicy. Wskazał również, iż projekt z uwagi na zastosowanie działań minimalizujących m.in. szyn bezстыkowych, mat wibroakustycznych, na wiadukcie przy ul. Blich nie przewiduje się budowy ekranów akustycznych. Obszar zlokalizowany w okolicach ul. Blich (pod planowaną estakadą kolejową) i przy przystanku Grzegórzki, gdzie jest tylko wstępna propozycja budowy parkingu jest tematem otwartym i wymaga dialogu społecznego w kwestii ostatecznego zagospodarowania. Pełnomocnik Inwestora podkreślił, że projektowane przedsięwzięcie ma zapewnić właściwy standard nie tylko na dzień dzisiejszy ale i na lata następne. Ponadto poinformował, iż z miesiąca na miesiąc coraz więcej użytkowników korzysta z linii kolejowych i jest przekonany, że z chwilą

możliwości wykorzystania jednego biletu aglomeracyjnego ta sytuacja będzie kształtować się wzrastająco.

Jedna z osób zapytała jaki status ma mur przy ul. Blich. Inwestor odpowiedział, iż sam w sobie ten obiekt nie jest zabytkiem, ale z uwagi, iż znajduje się w zabytkowej części miasta cały obszar objęty został przedstawioną wizualizacją i z dostosowaniem do terenu sąsiedniego.

Kolejne pytanie dotyczyło posadowienia filarów pod estakadą, tj. czy lokalizacyjnie będą znajdować się poza obecną linią nasypu. Inwestor poinformował, że inwestycja w tej części będzie mieściła się w obszarze kolejowym.

Następnie jeden z Panów zapytał, co stanie się z lodowiskiem i czy cmentarz żydowski pozostanie w tym samym miejscu. W odpowiedzi Pan Żmuda poinformował, iż kwestia przebudowy lodowiska jest konsultowana z jego właścicielem, kontekście planów PKP natomiast obecna lokalizacja cmentarza nie ulegnie zmianie.

Kolejne pytanie dotyczyło czasookresu prowadzenia prac budowlanych. Pan Żmuda w odpowiedzi wskazał, iż prace będą prowadzone tylko w porze dziennej. Poinformował również, iż RDOŚ będzie mógł uszczegółowić w warunkach decyzji w jakich godzinach należy wykonywać różnego rodzaju prace.

Następnie jedna z osób poprosiła o pokazanie zakresu prac w rejonie Zabłocia. Inna zapytała jakie inwestycje będą realizowane przy Zabłociu, czy będą tam zrealizowane wiadukty i nasyp, o ile nastąpi poszerzenie. Pan Piątkowski przedstawił na planie zagospodarowania jak będzie wyglądała sytuacja w tamtym rejonie. Pan Żmuda poinformował, iż w ramach innej inwestycji zostanie przebudowany przystanek Zabłocie wraz z linią do Krzemionek. Łącznica ta zostanie wybudowana na początku 2017 roku. Miejsce obsługi pasażerów zostanie zadaszone i dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych.

Kolejne pytanie dotyczyło zobrazowania sytuacji w rejonie muru oporowego przy ul. Kopernika. Pan Piątkowski zaprezentował na mapach w raporcie rozwiązania przyjęte w tamtej lokalizacji.

Następnie jedna ze osób wyraziła swoje zaniepokojenie obecną sytuacją, tzn. propozycją dobudowy torów. Mając na uwadze swoje wieloletnie doświadczenie kolejowe, jako emerytowany pracownik PKP, uważa że poprowadzenie ruchu kolejowego przez Olszę pozwoli na zlokalizowanie linii aglomeracyjnych na istniejących dwóch torach, bez konieczności dobudowy o kolejne dwa. Zapytał, czy Inwestor zna ilość pociągów wyjeżdżających z Dworca Głównego w stronę wschodnią i z jakim czasem będą się poruszać. W jaki sposób będą możliwe równoczesne cztery wjazdy na dworzec.

Pan Żmuda poinformował, iż pełne analizy ruchu pociągów zostały wykonane, wjazd na cztery tory na dworzec będzie możliwy, gdyż inne inwestycje, które mają to zapewnić są już w trakcie realizacji, a przedmiotowy projekt jest tylko dowiązaniem do zatwierdzonych rozwiązań projektowych.

Były pracownik kolei zaproponował, aby PKP podjęła rozmowy z PKP InterCity i zmieniła przejazdy tych pociągów z Płaszowa zamiast przez trasę przy ul. Blich, na trasę przez Olszę. Pan Żmuda w odpowiedzi wskazał, że trasa przez Olszę już jest dociążona, poprzez konieczność połączeń do Balic i takie rozwiązanie nie może być zastosowane.

Następnie ta sama osoba zaproponowała, aby cztery tory zostały dobudowane tylko na wysokości Grzegórzek, natomiast na wysokości ul. Blich zmniejszyły się do dwóch. Pan

Piątkowski odpowiedział, iż technicznie takie rozwiązanie nie jest możliwe, gdyż wtedy rozjazdy musiałyby być już na ul. Blich. Pan Żmuda dodał, iż brak realizacji dwóch dodatkowych torów wpłynie na bezcelowość prowadzenia ruchu kolei aglomeracyjnej.

Kolejna osoba podkreśliła, iż ktoś kto nie godzi się na cztery tory godzi się na hałas samochodowy. Osoba ta wskazała, że wszystkie cztery linie muszą przechodzić przez Kraków Główny, natomiast węzłem podstawowym komunikacji w Krakowie jest Kraków – Grzegórzki, który umożliwi mieszkańcom Krakowa sprawną komunikację. Wskazano na konieczność i techniczną możliwość wykonania inwestycji. Wg. przeprowadzonych analiz własnych tej osoby inwestycję należałoby przeprowadzić etapowo, aby szybko oddać część inwestycji i szybko polepszyć sytuację w Krakowie. Zaproponował w pierwszej kolejności realizację przystanku Grzegórzki, a dopiero później budowę dodatkowych torów. Podkreślił, iż ratunkiem w stosunku do motoryzacji jest dobre wykorzystanie trasy średnicowej w Krakowie.

Pan Żmuda podziękował za wsparcie w realizacji inwestycji i poinformował, iż w chwili obecnej Inwestor postawił na konieczność wykorzystania finansowania przedmiotowej inwestycji w całości. Wskazał na konieczność przygotowania się do inwestycji jak najwcześniej, gdyż za 5-10 lat może zabraknąć kolejowych alternatyw dla komunikacji.

Jedna z osób zaproponowała na czas realizacji inwestycji wymianę okien dla mieszkańców przy ul. Blich. Podniosła też kwestię usunięcia autokarów z centrum po zrealizowaniu inwestycji.

Pan Żmuda poinformował, iż projekt nie przewiduje docelowego zagospodarowania terenu pod estakadą i że temat rozmów należy poruszyć z władzami miasta Krakowa.

Kolejna z osób zapytała o max przepustowość istniejących torów, podanie ilości osób podróżujących na tej trasie, sposobu odprowadzenia wody z nasypu i przepustowości istniejącego kolektora oraz jak lokalizacja przystanku i parkingu Grzegórzki wpłynie na stan powietrza i klimat akustyczny. Wspomniała również, że nie jest dla niej jasne również zagospodarowanie terenu pod estakadą.

Pan Żmuda po raz kolejny poinformował, iż parking nie jest planowany w ramach obecnej inwestycji. Jest miejsce, które może być wykorzystane np. na parking, ale przedsięwzięcie na Grzegórzkach dotyczy tylko budowy przystanku.

Pan Jacek Kurzawa wskazał natomiast, iż w dniu dzisiejszym budowa parkingu jest potencjalnie opcją możliwą, jednak nie jest przedmiotem wydania przedmiotowej decyzji. Koniecznością jest rozdzielenie planowanej inwestycji od możliwości zagospodarowania terenu, które powstaną w wyniku jej realizacji.

Inwestycja polegająca na budowie parkingu będzie musiała mieć oddziaływanie skumulowane ze zmodernizowaną linią kolejową w innej procedurze. Inwestorem będzie Miasta Kraków i z nim zaistnieje konieczność prowadzenia uzgodnień, co do faktycznego zagospodarowania.

W kwestii przepustowości linii kolejowej Pan Żmuda poinformował, że dane te dostępne są w studium wykonalności na stronach internetowych Urzędu Marszałkowskiego w Krakowie. Pan Kurzawa dodał, iż w raporcie wyniki zostały przedstawione na podstawie wykonanych wcześniejszych pomiarów stanu istniejącego i prognoz. Po realizacji inwestycji istnieje konieczność wykonania pomiarów kontrolnych, które winny być odniesione do tych samych danych wstępnych. Jest to istotne celem właściwej oceny rzeczywistego oddziaływania

przedsięwzięcia. Każda sąsiadująca z nim inwestycja winna również mieć odniesienie do tych samych wartości, tak aby ocena końcowa była właściwa.

W kwestii odwodnienia Pan Jacek Kurzawa odpowiedział, że będą wybudowane min. dwa zbiorniki retencyjne, których zadaniem będzie spowolnienie spływu wód opadowych, zatem system odwodnienia całego terenu zostanie uporządkowany przy okazji realizacji przedmiotowej inwestycji.

Następnie zakwestionowano planowaną odległość budynków od linii kolejowej (ok. 30 m). W ocenie mieszkańców Krakowa ta odległość jest mniejsza niż w projekcie.

Pan Jacek Kurzawa poinformował, że dokładna odległość w chwili obecnej jest niemożliwa do precyzyjnego określenia, wynosi ona ok. 20 m. Analiza akustyczna przeprowadzona w raporcie nie jest związana z odległością konstrukcji kolejowej od budynku tylko z lokalizacją wielkością źródła hałasu i emisją z tym związaną, a także z założeniami prognozowanego natężenia ruchu pociągów.

Zadano pytanie o minimalną odległość budynków od torów określoną w przepisach. Pan Jacek Kurzawa podał, iż odległość w przepisach dotyczy posadowienia nowego budynku przy linii kolejowej i wynosi ok. 2,5 m.

Kolejna osoba poprosiła o weryfikację ekspertyzy stanu technicznego budynków mieszkalnych przy ul. Blich złożoną do RDOŚ i jak przedsięwzięcie wpłynie na budynki.

Odpowiedzi udzielił Pan Naczelnik Połomski, który powiedział że ocena wpływu drgań na budynki nie są w kompetencji organu RDOŚ. Inwestor może wykonać niezależną ekspertyzę stanu budynków przed wykonaniem prac, która będzie punktem odniesienia do ewentualnych roszczeń.

Następnie zapytano o kwestię przyjętego do analizy akustycznej rozkładu ruchu jak i przeprowadzonej analizy hałasu przy ul. Blich, o którą wzywał do uzupełnienia RDOŚ. Pan Grzegorz Czul wyjaśnił zaistniałe rozbieżności i sposoby graficznego przedstawienia izofon zgodnie z przyjętą metodyką. Podkreślił, iż badania zarówno liniowe jak i punktowe nie wykazały przekroczeń hałasu na elewacji budynków przy ul. Blich.

Zaniepokojenie mieszkańców budził także fakt czasookresu oczekiwania na planowane zmiany, prowadzenia prac budowlanych, przybliżeniu torowiska do budynków i późniejszego zwiększenia ruchu na tym odcinku linii - pod kątem trwałości konstrukcji budynków przy ul. Blich. Pan Żmuda odpowiedział, iż wcześniej po tej trasie jeździł ciężki tabor kolejowy, a teraz będą to pociągi osobowe. Ponadto przypomniał, że linia kolejowa była wybudowana przed budynkami, więc trudno jest winić właśnie kolej za ewentualny zły stan konstrukcji budynków. Zaznaczono również, że planowany trzyletni okres budowy przedsięwzięcia dotyczy całej inwestycji, a nie tylko odcinka przy ul. Blich.

Zapytano o możliwość zadośćuczynienia finansowego w związku z realizacją inwestycji. Pan Żmuda odpowiedział, że oczywiście odszkodowania będą przewidziane w granicach obowiązującego prawa.

W kwestii dotyczącej zmian prędkości pociągów w ścisłej zabudowie miejskiej, autor raportu wskazał, że w modelu akustycznym uwzględniono zarówno momenty hamowania jak i przyspieszania pociągów, co bezpośrednio przekłada się na rozkład izofon. Pan Żmuda wskazał, że inne będą prędkości na odcinkach pozamiejskich, a inne w centrum miasta. Na przystanku Grzegórzki będzie zatrzymywał się tylko tabor lekki, który ma krótką drogę hamowania i osiąga mniejsze prędkości.

Nikt więcej nie zgłosił chęci wypowiedzenia się w przedmiotowej sprawie.

Pan Bogdan Polomski podsumował i zakończył rozprawę.

Do protokołu zostały załączone: lista obecności, pisma z uwagami złożone na rozprawie przez cztery osoby w ilości czterech sztuk oraz płyta z nagraniem głosowym rozprawy.

Protokół z rozprawy na podstawie zapisów tekstowych i przesłuchania płyty sporządzili: Anna Kosak i Anna Suwalska.

Anna Kosak

Główny Specjalista

Anna Kosak

Anna Suwalska

Specjalista

mgr inż. Anna Suwalska