



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W KRAKOWIE**

OO.4210.8.2015.JS

Kraków, dnia **15 MAR. 2016**

**DECYZJA
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

Na podstawie art. 104, art. 107 § 1 oraz art. 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23 tekst jednolity), art. 71 ust.1, ust. 2 pkt 2, art.72 ust. 1 pkt 10, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. „b”, oraz art. 82 i art. 85 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 j. t. ze zm.), a także § 3 ust. 1 pkt 61, 60, 7, 56, 68, 79 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71 t.j.), art. 75 ust. 5 ustawy Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2013 poz. 1232 ze zm.).

p o r o z p a t r z e n i u

wniosku złożonego w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie w dniu 3 czerwca 2015 r., uzupełnionego pismem z dnia 24 czerwca 2015 r., przez Panią Katarzynę Kurek, działającą w imieniu Gminy Miejskiej Kraków, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą: „**Budowa linii tramwajowej KST etap III (Krowodrza Górka – Górka Narodowa) wraz z budową dwupoziomowego skrzyżowania w ciągu ul. Opolskiej**” w Krakowie, zlokalizowanego w części na terenie zamkniętym

p o u z y s k a n i u o p i n i i

Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krakowie z dnia 30 lipca 2015 r. znak: NZ-PG-420-290/15, oraz z dnia 20 stycznia 2016 r. znak: NZ-PG-420-530/15

o r z e k a m

I. Ustalam środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pod nazwą: „Budowa linii tramwajowej KST etap III (Krowodrza Górka – Górka Narodowa) wraz z budową dwupoziomowego skrzyżowania w ciągu ul. Opolskiej” w Krakowie według wariantu 1-go i jednocześnie określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowana inwestycja stanowić będzie północny fragment linii szybkiego tramwaju na odcinku od osiedla Krowodrza Górka przez Prądnik Biały, ulicę Pachońskiego do Górki Narodowej.

W ramach planowanego przedsięwzięcia planuje się również: budowę ulic w śladzie Trasy Wolbromskiej jako dróg kategorii powiatowych i gminnych o parametrach klasy Z (odcinek ul. Fiedorfa Nila – ul. Pachońskiego) i L (odcinek ul. Bratysławska – ul. Fiedorfa Nila), rozbudowę i budowę ulicy Pachońskiego jako drogi gminnej o parametrach klasy L, przebudowę ul. Siewnej jako drogi gminnej o parametrach kategorii klasy L, przebudowę ul. Bociana jako drogi gminnej o parametrach klasy L, budowę nowego odcinka drogi na Osiedlu Górka Narodowa od projektowanego skrzyżowania z ul. Banacha do al. 29 Listopada jako drogi gminnej o parametrach klasy Z, przebudowę skrzyżowań w ciągu układu komunikacyjnego w śladzie Trasy Wolbromskiej, przebudowę skrzyżowania układu komunikacyjnego w śladzie Trasy Wolbromskiej z ul. Pachońskiego, przebudowę skrzyżowań w ciągu ul. Pachońskiego, przebudowę skrzyżowań w ciągu ul. Siewnej, przebudowę skrzyżowań w ciągu ul. Bociana, przebudowę skrzyżowań w ciągu nowoprojektowanego odcinka dróg na osiedlu Górka Narodowa, budowę i rozbudowę torowiska tramwajowego, przystanków tramwajowych i zatok autobusowych, przebudowę pętli tramwajowej Krowodrza Górka oraz budowę pętli autobusowo-tramwajowej Górka Narodowa, budowę miejsc postojowych dla samochodów osobowych w granicach pasa drogowego, budowę terminala autobusowo-tramwajowego po zachodniej stronie planowanego węzła al. 29 Listopada z projektowaną ul. Iwaszki, budowę parkingu wielopiętrowego przy pętli końcowej Górka Narodowa, budowę obiektów inżynierskich: tunelu w ciągu ulicy Opolskiej, obiektu inżynierskiego nad ul. Nad Sudolem i nad potokiem Sudół, kładki pieszej nad ulicami w śladzie Trasy Wolbromskiej, mostu na rzece Białucha i przepustu na potoku Bibiczanka, wiaduktu kolejowego, budowę murów oporowych, umocnień w postaci skarp nasypów i wykopów, budowę i przebudowę ekranów akustycznych, budowę zbiorników retencyjnych, przepompowni wód opadowych i roztopowych, urządzeń oczyszczających, trakcji tramwajowej, podstacji trakcyjnych z instalacjami technologicznymi i wewnętrznymi, kanalizacji dla systemu sterowania obszarowego i informacji pasażerskiej, budowę i przebudowę sieci uzbrojenia terenu: sieci telekomunikacyjnej, kanalizacji: ogólnospławnej, sanitarnej, deszczowej, sieci wodociągowej, gazowej i ciepłowniczej, technologicznych kanałów przelazowych, oświetlenia drogowego, sieci elektroenergetycznych nN, SN, WN, rozbiórkę budynków mieszkalnych, usługowych i gospodarczych, rozbiórkę obiektów budowlanych.

Planowana długość torowiska wyniesie około 4,54 km, a długość jezdni około 4,97 km, przedsięwzięcie, będzie realizowane jednoetapowo.

Szczegółowy zakres wnioskowanego przedsięwzięcia określa „Załącznik nr 1” do niniejszej decyzji.

2. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

2.1 Prace budowlane należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. 6.00 – 22.00.

2.2 W trakcie prowadzonych prac budowlanych należy ograniczyć skutki wtórnego zapylenia poprzez:

- a) systematyczne porządkowanie placu budowy,
- b) zraszanie pyłących i zanieczyszczonych powierzchni dróg (zwłaszcza w okresie bezdeszczowym), z wyjątkiem okresu zimowego,
- c) w miejscach wyjazdu sprzętu ciężkiego z placu budowy na drogi publiczne zainstalować stanowiska, gdzie będzie się odbywać usuwanie gruntu lub błota z kół pojazdów oraz systematycznie sprzątać te odcinki dróg,

- d) na samochodach przewożących materiały pyłące lub emitujące gazy (np. gorąca masa bitumiczna) należy stosować zabezpieczenia (plandeki lub innego typu przykrycia).
- 2.3 Należy zapewnić bezpieczną organizację ruchu na czas budowy, w szczególności przez wyznaczenie bezpiecznych przejść dla pieszych, ograniczenie prędkości ruchu pojazdów oraz zabezpieczenie miejsca robót barierami ochronnymi.
- 2.4 Prace prowadzić pod nadzorem herpetologa, w sytuacji pojawienia się płazów należy zastosować odpowiednio dobrane działania minimalizujące, tj. gradzenie płotkami, sprawdzanie wykopów, studzienek, odławianie i przenoszenie na stanowiska zastępcze/kompensacyjne itp.
- 2.5 Należy ograniczyć do niezbędnego minimum ingerencję sprzętu ciężkiego w nurt cieków oraz prace mogące powodować czasowe mętnienie.
- 2.6 Wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. wycinka może być prowadzona od 16 października do 1 marca. Dopuszcza się wycinkę pojedynczych drzew i krzewów w innym terminie, pod warunkiem stwierdzenia, że nie występują na nich lęgi oraz pod ścisłym nadzorem ornitologa.
- 2.7 Drzewa i/lub krzewy znajdujące się w bezpośrednim otoczeniu planowanych prac (których nie przewiduje się usunąć) należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem np.:
- 2.7.1 poprzez wydzielenie drzewa / krzewu polegające na całkowitym ogrodzeniu zwartym płotem powierzchni, na których rosną drzewa wraz z powierzchniami zajmowanymi przez korzenie, w obrębie rzutu koron,
 - 2.7.2 poprzez zabezpieczenie pnia drzewa w celu ochrony kory przed otarciami czy ubytkami - oszalowanie pnia lub owinięcie go matami np. ze słomy; przy zastosowaniu oszalowania z desek należy zwrócić uwagę aby deski szczelnie przylegały na całej powierzchni pnia do wysokości około 2 m (jeśli jest to możliwe), dolna część deski powinna być wkopana, a jeśli jest to niemożliwe to obsypana ziemią lub dodatkowo zabezpieczona drutem,
 - 2.7.3 poprzez zabezpieczenie systemu korzeniowego w wykopach. W obrębie korony drzewa wykop należy wykonywać ręcznie,
 - 2.7.4 poprzez zabezpieczenie konarów drzew przez np. podwiązanie najniższych czy też nisko ułożonych gałęzi, konarów do nadległych lub podparcie podporą tak aby nie uszkodzić ich kory.
- 2.8 Zastosować nasadzenia zastępcze gatunkami rodzimymi i zgodnymi z występującym siedliskiem przynajmniej w stosunku 1:1; nasadzenia należy wykonać w ciągu 1 roku po zakończeniu budowy.
- 2.9 Zabezpieczyć, w trakcie budowy, miejsca stanowiące potencjalne pułapki antropogeniczne dla zwierząt, tj. czasowe rowy, betonowe konstrukcje, studzienki kanalizacyjne itp. W przypadku stwierdzenia uwięzienia zwierzęcia, należy je odłowić i przenieść poza teren inwestycji.
- 2.10 Nie wolno dopuszczać do tworzenia się głębokich kolein, należy je zasypywać na bieżąco.
- 2.11 Nie należy stosować głębokich korytek betonowych/żelbetonowych w systemie odwodnienia dróg; rowy nie mogą być głębsze niż 1 m, a ich nachylenie skarp winno wynosić 1:2 lub być jeszcze łagodniejsze.

- 2.12 Maszyny i pojazdy mogą poruszać się wyłącznie na terenie robót wyznaczonym w projekcie technicznym – należy unikać poruszania się ciężkiego sprzętu w korytach cieków.
- 2.13 Powstałe odpady należy segregować i magazynować selektywnie w wydzielonym miejscu w zabezpieczonych przyzmacach, odpowiednich pojemnikach, w sposób eliminujący ich negatywny wpływ na środowisko, zapewniając ich odbiór przez uprawnione podmioty.
- 2.14 Likwidacja altany śmietnikowej na działce nr 546/5 i 548/7 obręb 29 może nastąpić wyłącznie po wcześniejszym zapewnieniu zastępczego, zadaszonego obiektu gromadzenia odpadów komunalnych dla bloku 8 i 6 przy ul. Marczyńskiego w okresie nie dłuższym niż 12 miesięcy od dnia wypłacenia odszkodowania wynikającego z ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 roku o szczegółowych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jednolity Dz. U z 2015 r. poz. 2031).
- 2.15 Na etapie eksploatacji należy zapewnić regularne czyszczenie, konserwację i przeglądy przydrożnych rowów oraz zbiorników retencyjnych, tj. co najmniej dwa razy w roku, a w razie stwierdzenia niedrożności urządzeń, niezwłocznie je usuwać.
- 2.16 Sposób prowadzenia prac budowlanych oraz organizacja zaplecza budowy winny uwzględniać zabezpieczenie środowiska gruntowo wodnego i wód powierzchniowych poprzez:
- 2.16.1 zlokalizowanie zaplecza budowy: poza bezpośrednim sąsiedztwem cieków wodnych i terenami podmokłymi,
 - 2.16.2 wyposażenie terenu zaplecza budowy w urządzenia sanitarne dla pracowników,
 - 2.16.3 wyposażenie terenu budowy w sorbenty do neutralizacji ewentualnych wycieków i rozlewów,
 - 2.16.4 zlokalizowanie miejsc parkowania, tankowania i obsługi pojazdów na szczelnym podłożu,
 - 2.16.5 wykorzystywanie do realizacji prac budowlanych wyłącznie sprawnego sprzętu i środków transportu.

II. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko:

1. Wody opadowe i roztopowe pochodzące z torowiska, planowanych dróg oraz z obiektów inżynierskich (mostów, wiaduktów i tunelu), a także wody opadowe i roztopowe pochodzące z parkingów należy ująć w szczelny system kanalizacji opadowej.
2. Przed odprowadzeniem wód opadowych i roztopowych do odbiorników, tj. miejskiej kanalizacji opadowej, miejskiej kanalizacji ogólnospławnej i cieków powierzchniowych należy zastosować urządzenia oczyszczające w zakresie usuwania zawiesin i substancji ropopochodnych, np. separator koalescencyjny i osadnik zawiesin.
3. Przed wprowadzeniem do odbiorników wód opadowych i roztopowych pochodzących ze zlewni: Z1, Z2, Z3, Z4, Z5, Z6 Z7, Z9.2 i Z10 należy przewidzieć urządzenia (zbiorniki retencyjne lub kanały retencyjne) do retencjonowania wód opadowych powstających w czasie ulewnych deszczy, o pojemnościach nie mniejszych niż: dla zlewni Z1 - 15 m³, Z2- 45 m³, Z3- 15 m³, Z4- 150 m³, Z5- 10 m³, Z6 - 30 m³, Z7 - 50 m³, Z9.2 - 45 m³, Z10 - 95 m³.

4. Ścieki socjalno bytowe pochodzące z terminala należy skierować do miejskiej sieci kanalizacji sanitarnej.
5. Należy zastosować ekrany akustyczne, gwarantujące dotrzymanie standardów akustycznych na terenach podlegających ochronie w następującej lokalizacji:

Numer	Długość	Wysokość	Typ	Uwagi
E1	180 m	5 m	Pochłaniający z oktagonem	Ochrona terenów Szpitala Jana Pawła II
E2	192 m	5 m	Pochłaniający, odbudowa ekranu, pomiędzy jezdniami ul. Opolskiej.	Ochrona budynków przy ul. Opolskiej 13-35
E3	175 m	7,5 m	Pochłaniający (możliwy przezroczysty jeśli zajdzie taka potrzeba)	Ochrona budynków mieszkalnych przy ul. Opolskiej 13-35
E4	74 m	4 m	Przezroczysty z oktagonem	Ochrona budynków przy ul. Zimorowicza 11-17
E5	65 m	4 m	Przezroczysty z oktagonem	Ochrona budynków przy ul. Zimorowicza 1a - 3 - 5
E6	42 m	6 m	Pochłaniający z oktagonem, należy zapewnić dostęp do terenu i wejścia do budynku.	Ochrona budynku mieszkalnego przy ul. Pachońskiego 16
E7	15 m	4 m	Przezroczysty	Ochrona budynku przy ul. Zielińskiej 1
E8	17 m	4 m	Pochłaniający	Ochrona budynku mieszkalnego na działce 179/1
E9	25 m	4 m	Przezroczysty	Ochrona budynku mieszkalnego przy ul. Białoprądnickiej 23
E10	84 m	4m	Pochłaniający (możliwy przezroczysty jeśli zajdzie taka potrzeba)	Ochrona budynków mieszkalnych przy ul. Białoprądnickiej 16, 16a, 18, 20
E11	63 m	5 m	Przezroczysty z oktagonem	Ochrona budynku przy ul. Białoprądnickiej 10
E12	25 m	4 m	Przezroczysty	Ochrona budynku przy ul. Górnickiego 9
E13	35 m	2 m	Ekran przezroczysty na moście nad potokiem Białucha	Ochrona budynków przy ul. Górnickiego 9 , 13b-13h
E15	9 m	2 m	Przezroczysty	Ochrona budynków przy ul. Górnickiego 12, 14
E16	15 m	2 m	Przezroczysty	Ochrona budynków przy ul. Górnickiego 12, 14
E18	33 m	2 m	Pochłaniający	Ochrona budynku przy ul. Górnickiego 16
E19	95 m	4 m	Pochłaniający	Ochrona budynków zabudowy wielorodzinnej przy ul. Górnickiego 13 - 13h

6. Ekran nr E16 należy wykonać z bramą przesuwoną zapewniającą możliwość wjazdu na teren posesji.
7. W przypadku zastosowania przezroczystych lub półprzezroczystych ekranów akustycznych, dla zapewnienia jak najlepszej widoczności dla ptaków, zaleca się stosowanie ekranów z poziomymi, czarnymi pasami o szerokości 2 mm w odstępach 28-30 mm, bądź ekranów z pionowymi pasami koloru białego lub czarnego o szerokości 2 cm w odstępach co 10 cm. Większe odstępy między pasami niż 10 cm są niedopuszczalne.

8. Należy przeanalizować możliwość realizacji ekranu nr E18 w formie gabionu.
9. Usunąć zaplanowany w koncepcji zjazd do posesji przy ul. Górnickiego 13 – 13h z ul. Pachońskiego i zachować w jego miejscu ciągłość chodnika oraz ekranów akustycznych.
10. Przed przystąpieniem do projektu budowlanego należy dokonać ponownej weryfikacji budynków objętych ochroną akustyczną.
11. Zastosować w obrębie projektowanego mostu pełniące funkcję przepustu nad potokiem Bibiczanka cichego torowiska (tzw. szyna pływająca - otoczona masami zalewowymi) oraz mat antywibracyjnych.
12. Należy zaprojektować zbiornik kompensacyjny dla płazów (ropucha szara i żaba trawna) w okolicy ul. Słomczyńskiego i Górka Narodowa.
13. Na obiektach mostowych (na ciekach Sudół, Prądnik i Bibiczanka) należy zastosować tzw. suche półki umożliwiające migrację małym zwierzętom. Do umocnień przy tych obiektach nie należy stosować gabionów.
14. Parametry mostów oraz przepustów na ciekach winny zagwarantować swobodne przeprowadzenie wód powodziowych co najmniej o prawdopodobieństwie wystąpienia $Q_{1\%}$.
15. Zaprojektować wykonanie umocnienia prawej skarpy przed mostem pełniącym funkcję przepustu nad potokiem Bibiczanka w ciągu ul. Pachońskiego w km 0+900.
16. Dokonać modyfikacji projektu mostu nad rzeką Białuchą w sposób umożliwiający przeprowadzenie pod nim wzdłuż rzeki ścieżki pieszej i rowerowej.
17. Zaprojektować obiekt inżynierski nad doliną potoku Sudół i ulicą nad Sudołem łączący dwa aktualnie zaplanowane obiekty - most na potoku Sudół oraz wiadukt nad ul. Nad Sudołem.
18. Opracować projekt zagospodarowania terenu zielenią oraz wskazać miejsca dodatkowych nasadzeń drzew i krzewów.
19. Zmodyfikować przebieg przebudowywanej infrastruktury w sposób najmniej uciążliwy dla sąsiadujących z inwestycją terenów, m.in.:
 - a) Przebudowywany gazociąg przechodzący przez posesję przy ul. Górnickiego 16 zaprojektować pod chodnikiem.
 - b) Rozpatrzyć możliwość alternatywnego trasowania sieci ciepłowniczej planowanej według raportu oddziaływania na środowisko na terenach parkingu obok bloku przy ul. Marczyńskiego 9 - po drugiej stronie przedmiotowej inwestycji i przeprowadzenie jej pod torowiskiem na wysokości terenu po północnej stronie budynku przy ul. Marczyńskiego 8.

III. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych:

Przedsięwzięcie nie zalicza się do obiektów stwarzających zagrożenie występowania poważnych awarii przemysłowych.

IV. Wymogi w zakresie ograniczenia transgranicznego oddziaływania na środowisko:

Nie stwierdzono transgranicznego oddziaływania inwestycji na środowisko z uwagi na znaczną odległość od Granicy Państwa.

V. Nakładam obowiązek dotyczący monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze:

1. Monitoring należy prowadzić na podstawie metodyki GIOŚ, umożliwiającej zbiór i porównywanie danych zbieranych w poszczególnych latach. Monitoring należy prowadzić przez okres 3 lat po rozpoczęciu eksploatacji przedsięwzięcia.
2. Monitoring rozpocząć nie później niż miesiąc po uruchomieniu ruchu drogowego i tramwajowego, a po upływie każdego roku monitoringu, w terminie jednego miesiąca należy przesłać do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie szczegółowe sprawozdanie z wynikami powyższego monitoringu, wraz z dokumentacją fotograficzną.
3. W ramach monitoringu należy określić skuteczność zapewnionych warunków rozrodu płazów w zbiorniku kompensacyjnym zlokalizowanym w okolicy ul. Słomczyńskiego i Górka Narodowa. Efektem prowadzonego monitoringu mają być ewentualne wskazania co do zmian w sposobach poprawy warunków/zwiększenia bezpieczeństwa rozrodu gatunków w obrębie zbiornika.

VI. Nakładam obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

W opracowywanym raporcie, przedkładanym w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko należy w szczególności:

- 1) Wykonać obliczenia rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu i emisji hałasu w oparciu o istniejące na czas wykonania projektu budowlanego, natężenie ruchu na drogach dojazdowych.
- 2) Przedstawić kilometrą oraz parametry techniczne ekranów akustycznych przewidzianych do realizacji wzdłuż projektowanej inwestycji, uwzględniając istniejące na czas składania wniosku o pozwolenie na budowę zagospodarowanie terenu.
- 3) Przedstawić zmiany lokalizacji przebudowywanej infrastruktury technicznej w stosunku do złożonego raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Opisać w jaki sposób zostały uwzględnione uwagi i wnioski złożone w niniejszym postępowaniu przez społeczeństwo w zakresie lokalizacji przebudowywanej infrastruktury technicznej.
- 4) Przedstawić konkretne rozwiązania techniczne projektowanych mostów na ciekach Sudół, Prądnik i Bibiczanka. Opisać zaprojektowane tzw. suche półki umożliwiające migrację małym zwierzętom. Przedstawić zaprojektowany sposób umocnień przy tych obiektach pamiętając, że nie należy stosować gabionów.
- 5) Ze względu na fakt, iż przeprowadzenie procedury oceny oddziaływania na środowisko zwalnia z obowiązku dokonania zgłoszenia z art. 118 ust 1 ustawy o ochronie przyrody, należy podać zakres planowanych działań w ciekach oraz robót ziemnych mogących zmienić warunki wodne lub wodno – glebowe tj. lokalizację, rodzaj, zakres, sposób i termin prowadzonych prac.
- 6) Wskazać dokładną lokalizację zbiornika kompensacyjnego dla płazów oraz opisać szczegółowo jego warunki techniczne.
- 7) Z uwagi na to, że szczegółowe rozwiązania związane z budową tunelu w ciągu ulicy Opolskiej, w tym dotyczące konieczności i sposobu odwodnienia wykopów,

znane będą na etapie projektu budowlanego, w ramach ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko należy dokonać szczegółowej analizy wpływu planowanego tunelu na wody podziemne, zarówno na etapie realizacji inwestycji jak i jej eksploatacji.

- VII. **Przedsięwzięcie należy do rodzaju przedsięwzięć, dla których może być utworzony obszar ograniczonego użytkowania. Na obecnym etapie nie stwierdzono konieczności utworzenia takiego obszaru. Ewentualny obszar ograniczonego użytkowania wyznaczyć należy w przypadku, gdy analiza porealizacyjna wykaże taką konieczność.**
- VIII. **Nakładam obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej, w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu dotrzymanie standardów jakości środowiska, w tym ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem i zanieczyszczeniem powietrza, na etapie eksploatacji, po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i jej przedstawienia w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania do organu ochrony środowiska właściwego do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, a także organu właściwego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.**
- IX. **Niniejszej decyzji, na wniosek pełnomocnika Inwestora z dnia 8.03.2016 r., nadaję rygor natychmiastowej wykonalności.**
- X. **Charakterystykę planowanego przedsięwzięcia zawiera „Załącznik nr 1” do niniejszej decyzji.**
- XI. **Orientacyjny przebieg planowanej inwestycji pokazano na załączniku graficznym.**

U Z A S A D N I E N I E

Gmina Miejska Kraków, działając przez pełnomocnika Panią Katarzynę Kurek wystąpiła z wnioskiem, który wpłynął do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie w dniu 3 czerwca 2015 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą: „Budowa linii tramwajowej KST etap III (Krowodrza Górka – Górka Narodowa) wraz z budową dwupoziomowego skrzyżowania w ciągu ul. Opolskiej” w Krakowie przebiegającego w części przez tereny zamknięte. Wniosek został uzupełniony pismem pełnomocnika z dnia 24 czerwca 2015 r.

Do wniosku dołączono:

- Kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z jej zapisem na elektronicznym nośniku danych.
- Poświadczony przez właściwy organ kopie mapy ewidencyjnej, obejmujące przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmujące obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.
- Mapę sytuacyjno – wysokościową z naniesioną ewidencją gruntów w skali 1:500,
- Pełnomocnictwo dla Pani Katarzyny Kurek.

W toku prowadzonego postępowania uzupełniono załączniki do wniosku o:

- Oryginalne pełnomocnictwo dla Pani Katarzyny Kurek oraz poświadczony za zgodność z okazanym oryginałem pełnomocnictwo dla Pana Jerzego Marcinko.
- Brakujące kopie załącznika graficznego do Karty informacyjnej przedsięwzięcia.
- Wypis z ewidencji gruntów obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.
- Uzupełniony kompletny wykaz działek objętych wnioskiem.

Przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne, kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie oddziaływać na środowisko zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 61, 60, 7, 56, 68, 79 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010 r. Nr 213, poz. 1397 ze zm.). Dla przedsięwzięć tych stosownie do zapisów art. 63 ust. 1, w związku z art. 75 ust. 6 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jedn. Dz. U. z 2013, poz. 1235 ze zm.) – *dalej ustawa ooś*, wymagane jest ustalenie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przez właściwego regionalnego dyrektora ochrony środowiska.

Planowana inwestycja przebiegać będzie przez działki znajdujące się na terenach zamkniętych kolejowych: działka nr 781/10 obr. 29 oraz działka nr 192/2 obręb 30. Stosownie do zapisów art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b) ustawy ooś, regionalny dyrektor ochrony środowiska jest właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie przeanalizował zgromadzoną w sprawie dokumentację, w tym Kartę informacyjną przedsięwzięcia i stwierdzając kompletność zebranych materiałów wszczął postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie na podstawie art. 61 § 4 Kodeksu postępowania administracyjnego zawiadomieniem znak: OO.4210.8.2015.JS z dnia 30 czerwca 2015 r. powiadomił wszystkie strony o wszczęciu postępowania zmierzającego do wydania niniejszej decyzji. Ze względu na fakt, iż liczba stron postępowania przekracza 20 zastosowano przepis art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego, mówiący o zawiadomieniu stron poprzez obwieszczenie. Przedmiotowe zawiadomienie było zamieszczone na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Krakowa w terminie od 1.07.2015 do 16.07.2015 r., na tablicy ogłoszeń Rady Dzielnic III Prądnik Czerwony, Rady Dzielnic IV Prądnik Biały w terminie od 2.07.2015 r. do 17.07.2015 r., tablicy Rady Dzielnic V Krowodrza w terminie od 2.07.2015 r. do 27.07.2015 r., a także na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie w terminie od 30.06.2015 r. do 24.07.2015 r. Ponadto, informacja o wszczęciu postępowania zamieszczona była w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie, a także w publicznie dostępnym wykazie danych na stronach Ministerstwa Ochrony Środowiska.

Pismem z dnia 30 czerwca 2015 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krakowie o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i ustalenia zakresu raportu. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Krakowie pismem z dnia 30 lipca 2015 r. znak: NZ-PG-420-290/15 wydał opinię sanitarną stwierdzając, iż przedmiotowe przedsięwzięcie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie postanowieniem z dnia 12 sierpnia 2015 roku znak : OO.4210.8.2015.JS stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia i określił zakres raportu oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia.

Obwieszczeniem z dnia 12 sierpnia 2015 r., znak: OO.4210.8.2015.JS Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie zawiadomił wszystkie strony postępowania o wydanym postanowieniu o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia. Przedmiotowe obwieszczenie było zamieszczone na tablicy ogłoszeń Urzędu

Miasta Krakowa w terminie od 14.08.2015 do 29.08.2015 r., na tablicy ogłoszeń Rady Dzielnicy III Prądnik Czerwony w dniach od 1.10.2015 r. do 16.10.2015 r., na tablicy ogłoszeń Rady Dzielnicy IV Prądnik Biały w dniach ok 20.08.2015 r. do 4.09.2015 r., na tablicy ogłoszeń Rady Dzielnicy V Krowodrza w terminie od 19.08.2015 r. do 3.09.2015 r., a także na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie w terminie od 13.08.2015 r. do 27.08.2015 r. Ponadto, informacja o wydanym postanowieniu zamieszczona była w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie, a także w publicznie dostępnym wykazie danych na stronach Ministerstwa Ochrony Środowiska.

Pismem z dnia 6 lipca 2015 roku, znak: FZ/12/2015 Fundacja Zielonych - Grupa Krakowska złożyła wniosek o dopuszczenie do udziału w postępowaniu administracyjnym na podstawie art. 44 ustawy o oś.

W dniu 13 sierpnia 2015 roku zweryfikowano wniosek Federacji Zielonych w sprawie dopuszczenia do udziału w postępowaniu administracyjnych. W oparciu o dane zamieszczone na stronach internetowych organ zweryfikował statut oraz KRS Fundacji. Zapisy statutu jednoznacznie wskazują, iż celem Federacji jest działanie m.in. w zakresie ochrony środowiska poprzez propagowanie i wdrażanie zrównoważonego rozwoju na poziomie lokalnym, regionalnym i ogólnopolskim oraz wzmacnianie uczestnictwa społeczeństwa w procesach podejmowania decyzji dotyczących ochrony środowiska. Z KRS Fundacji wynika, iż rejestracja podmiotu nastąpiła 11.02.2002 r. Na podstawie art. 44 ustawy o oś przyjęto Federację Zielonych do kręgu stron postępowania na prawach strony.

Postanowieniem z dnia 20 sierpnia 2015 roku Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie zawiesił z urzędu postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia do czasu przedłożenia raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Obwieszczeniem z dnia 20 sierpnia 2015 r., znak: OO.4210.8.2015.JS Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie zawiadomił wszystkie strony postępowania o wydanym postanowieniu zawieszającym postępowanie. Przedmiotowe obwieszczenie było zamieszczone na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Krakowa w terminie od 26.08.2015 do 10.09.2015 r., na tablicy ogłoszeń Rady Dzielnicy III Prądnik Czerwony w dniach od 26.08.2015 r. do 11.09.2015 r., na tablicy ogłoszeń Rady Dzielnicy IV Prądnik Biały w dniach ok 26.08.2015 r. do 10.09.2015 r., na tablicy ogłoszeń Rady Dzielnicy V Krowodrza w terminie od 28.08.2015 r. do 14.09.2015 r., a także na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie w terminie od 21.08.2015 r. do 4.09.2015 r. Ponadto, informacja o wydanym postanowieniu zamieszczona była w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie, a także w publicznie dostępnym wykazie danych na stronach Ministerstwa Ochrony Środowiska.

W dniu 27 sierpnia 2015 roku do siedziby Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie przy piśmie z dnia 25 sierpnia 2015 roku Pani Katarzyny Kurek wpłynął raport oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Postanowieniem z dnia 2 września 2015 roku, znak OO.4210.8.2015.JS Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska podjął z urzędu postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowania dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Obwieszczeniem z dnia 3 września 2015 r., znak: OO.4210.8.2015.JS Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie zawiadomił wszystkie strony postępowania o wydanym postanowieniu podejmującym z urzędu zawieszające postępowanie. Przedmiotowe obwieszczenie było zamieszczone na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Krakowa w terminie od 7.09.2015 do 22.09.2015 r na tablicy ogłoszeń Rady i Zarządu Dzielnicy III Prądnik Czerwo-

ny w dniach od 9.09.2015 r. do 24.09.2015 r., na tablicy ogłoszeń Rady i Zarządu Dzielnicy IV Prądnik Biały w dniach ok 8.09.2015 r. do 23.09.2015 r., na tablicy Rady Dzielnicy V Krowodrza w terminie od 9.09.2015 r. do 24.09.2015 r., a także na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie w terminie od 3.09.2015 r. do 17.09.2015 r. Ponadto, informacja o wydaniu postanowienia zamieszczona była w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie, a także w publicznie dostępnym wykazie danych na stronach Ministerstwa Ochrony Środowiska.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie pismem z dnia 9 września 2015 roku znak OO.4210.8.2015.JS, w związku z wejściem w życie ustawy o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U z 2015 r. poz. 1211) wezwał pełnomocnika inwestora do uzupełnienia wniosku o informację czy przewidziane są do realizacji prace przygotowawcze polegające na wycince drzew i krzewów. Jeśli tak, należało uzupełnić wniosek o wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie, mając na uwadze dokładne wyjaśnienie stanu faktycznego sprawy, pismem z dnia 18 września 2015 roku wezwał pełnomocnika inwestora do uzupełnienia raportu oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia. Wyjaśnienia i uzupełnienia wymagały głównie zagadnienia dotyczące oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na klimat akustyczny, zagadnienia gospodarki wodno ściekowej oraz przedłożenia inwentaryzacji przyrodniczej.

Pismem z dnia 18 września 2015 roku pełnomocnik inwestora uzupełnił wniosek o wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów.

Pismem z dnia 22 września 2015 roku pełnomocnik inwestora poinformował tut. Dyrekcję, że Inwestor nie przewiduje prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów wyprzedzająco przed realizacją inwestycji. Wycinka drzew i krzewów nastąpi po uzyskaniu decyzji ZRID na etapie realizacji inwestycji.

Pismem z dnia 2 listopada 2015 roku pełnomocnik Inwestora przesłał uzupełniony raport oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko do tut. Dyrekcji jednocześnie informując, że załącznik do raportu zawierający inwentaryzację zostanie dosłany w terminie późniejszym, do połowy grudnia 2015 roku.

Pełnomocnik Inwestora, Pani Katarzyna Kurek przekazała do tut. Organu skorygowany raport oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przy piśmie z dnia 3 grudnia 2016 roku.

Pismem z dnia 21 grudnia 2015 roku Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krakowie o wydanie opinii dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Zgodnie z art. 33 ust. 1, w związku z art. 79 ust. 1 ustawy ooś, w celu zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu, na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie, a także na tablicach ogłoszeń Urzędu Miasta Krakowa, siedzibach dzielnic Krakowa: III, IV i V, wywieszono obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie znak: OO.4210.8.2015.JS z dnia 21 grudnia 2015 roku., informujące: o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, o organie właściwym do wydania decyzji oraz organie właściwym do wydania opinii

w sprawie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia oraz o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie w terminie 21 dni. Zamieszczenie Obwieszczenia na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Krakowie, w siedzibie Urzędu Miasta Krakowa i siedzibie Rady Dzielnicy III Prądnik Czerwony miało miejsce w dniach od 23.12.2015 r. do 13.01.2016 r., oraz siedzibie Rady Dzielnicy V Krowodrza w dniach od 23.12.2015 r. do 8.02.2016 r. natomiast w siedzibie Rady Dzielnicy IV Prądnik Biały w dniach od 22.12.2015 r. do 13.01.2016 r. Obwieszczenie to zamieszczone było również w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie. Informacja o sporządzonym Raporcie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko umieszczona została w publicznie dostępnym wykazie danych na stronach Ministerstwa Ochrony Środowiska.

W toku prowadzonego postępowania Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Krakowie wydał opinię sanitarną z dnia 20 stycznia 2015 r. (data wpływu: 26 styczeń 2016 r.) znak: NZ-PG-420-530/15, opiniując pozytywnie przedmiotową inwestycję pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych, podając zalecenia dotyczące realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, które zostały zawarte w niniejszej decyzji.

Organ wydający przedmiotową decyzję zweryfikował, czy planowane przedsięwzięcie nie wpływa negatywnie na środowisko i zdrowie ludzi. W trakcie trwającego postępowania od dnia złożenia wniosku o wydania niniejszej decyzji złożono szereg uwag zarówno do raportu jak i do przebiegu trasy planowanej inwestycji. Pod tym kątem tut. Organ dokonał również analizy uwag, wniosków stron i społeczeństwa złożonych w trakcie postępowania. Poniżej przedstawione są wszystkie wnioski i uwagi, które zostały złożone wraz z informacją tut. Organu w jaki sposób zostały uwzględnione w niniejszej decyzji.

W dniu 19 stycznia 2016 roku odbyło się spotkanie robocze w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie z przedstawicielami Inwestora, projektantami oraz autorami raportu oddziaływania na środowisko. Omówiono wszystkie poruszane przez społeczeństwo problemy. Inwestor wykazał się dużą wolą chęci uwzględnienia wniosków społeczeństwa na etapie przygotowywania projektu budowlanego.

W dniu 7 stycznia złożono osobiście na dzienniku podawczym Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie pismo mieszkanki ul. Górnickiego w Krakowie. Pismo zawierało szereg uwag i wniosków dotyczących planowanego przedsięwzięcia:

1. *Nie wyraża się zgody na zaprojektowany przebieg sieci gazowniczej, która poprowadzona miałaby być przez ogródek i podjazd tuż przy budynku mieszkalnym.*
Wniosek został uwzględniony. Należy podkreślić, że Decyzja o środowiskowych uwarunkowania nie determinuje szczegółowych rozwiązań dotyczących umiejscowienia przebudowywanej infrastruktury technicznej. Dokładne rozwiązania zostaną uszczegółowione na etapie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej po sporządzeniu projektu budowlanego dla przedmiotowej inwestycji. **Inwestor wraz z projektantami wyrazili zgodę na przesunięcie przebudowywanego gazociągu bliżej krawędzi ulicy – pod chodnikiem zgodnie z sugestią wnioskującej. Wniosek został uwzględniony w orzeczeniu niniejszej decyzji w pkt. II ppkt. 19a.**
2. *Wnioskuje się o: „Szczególne wyciszenie torowiska tramwaju w obszarze „kesonu”, w który jest ujęta rzeka Bibiczanka, gdyż jego wyloty znajdują się na wysokości podwórek domów przy ul. Górnickiego 14 i 16. Należy zwrócić uwagę na zabezpieczenie koryta rzeki bezpośrednio przed i za „kesonem” ze względu na wysokie skarpy podmywane w czasie intensywnych opadów. Budowniczowie powinni też pamiętać, że przy dużych opadach i wysokiej wodzie w Białusze, następuje zjawisko cofki w korycie Bibiczanki, które podnosi znacznie poziom wody przed kesonem do wysokości ponad 1,5 m.”*

Wniosek został uwzględniony. Inwestor potwierdził, że aktualnie przewidziano zastosowanie w obrębie projektowanego mostu pełniącego funkcję przepustu nad potokiem Bibiczanka cichego torowiska (tzw. szyna pływająca - otoczona masami zalewowymi) oraz mat antywibracyjnych. Rozwiązania te pozwolą na zminimalizowanie wpływu oddziaływań dynamicznych poruszającego się taboru tramwajowego. Planowana konstrukcja nawierzchni tramwajowej zostanie uszczegółowiona i ostatecznie przyjęta na etapie sporządzania projektu budowlanego.

Należy również zauważyć, że zaplanowany do budowy nowy przepust na rzece Bibiczanka cechuje się światłem większym niż w stanie istniejącym oraz dodatkowo, w związku z przytoczonym w treści wniosku zjawiskiem hydrologicznym, zaleca się na etapie projektu budowlanego zaplanowanie umocnienia prawej skarpy przed przepustem. **Wniosek został uwzględniony w orzeczeniu niniejszej decyzji w pkt. II, ppkt. 15.**

3. *Wniosek dotyczy ekranów akustycznych. Wnioskuje się o „zaprojektowanie ekranu akustycznego E16 w formie muru kamiennego typu GABIONY, o wysokości ok. 2 m, obsadzonego winobluszczem w pobliżu posesji przy ul. Górnickiego 16.”*

Wniosek został uwzględniony. W związku z prośbą Wnioskującej oraz weryfikacją wyników pomiarów (zbliżonych do wartości granicznych) zaleca się, aby na etapie projektu budowlanego zaplanować budowę ekranów akustycznych pochłaniających o wysokości również 2,0 m. Wysokość 2 m n.p. drogi powinna zapewnić dotrzymanie wartości normatywnych na fasadzie budynku, niemniej biorąc pod uwagę niepewność oszacowania źródła (natężenie ruchu) jak i niepewność wynikającą z modelu obliczeniowego i metodyki, ostateczne parametry ekranu należy zweryfikować na podstawie analizy porealizacyjnej.

W odniesieniu do propozycji konstrukcji ekranów akustycznych, na obecnym etapie postępowania niestety postulat Wnioskującej jest niemożliwy do zaakceptowania – podczas prac koncepcyjnych określa się jedynie typ barier akustycznych (przezroczyste lub pochłaniające), natomiast szczegółowe rozwiązania odnośnie ich konstrukcji możliwe są do określenia na etapie sporządzania projektu budowlanego lub wykonawczego.

Wnioski zostały uwzględnione w orzeczeniu niniejszej decyzji w pkt. II ppkt. 5 i 8. Ponadto w niniejszej decyzji nałożono konieczność przeprowadzenia analizy porealizacyjnej.

4. *Zaproponowano „zlikwidowanie wysepek na skrzyżowaniu ul. Pachońskiego i Górnickiego, w celu zmniejszenia skrzyżowania i ograniczenia w ten sposób wejścia inwestycji na teren posesji”.*

Wniosek został odrzucony. Priorytetem w projektowaniu zawsze powinno być bezpieczeństwo użytkowników. Zaprojektowane skrzyżowanie Pachońskiego / Górnickiego jest skrzyżowaniem skanalizowanym, właśnie ze względu na bezpieczeństwo, szczególnie w zakresie obszaru objętego uspokojeniem ruchu. W związku z powyższym inwestor nie widzi możliwości zmiany geometrii skrzyżowania poprzez likwidację wysepek. Jednocześnie należy zauważyć, że przesunięcie krawędzi jezdni w stosunku do pierwotnej istniejącej lokalizacji wynosi do 2,15 m.

5. *Wnioskująca wnosi „Białucha – nowy most – należy zabezpieczyć ciągłość przejścia ścieżki ogólnodostępnej wzdłuż brzegu Białuchy w rejonie nowego mostu – ścieżka ta łączy Park Kościuszkowski z doliną Białuchy w kierunku Zielonek i jest bardzo często uczęszczana przez spacerujących i rowerzystów.”*

Wniosek został uwzględniony. Mając na uwadze ważność przedmiotowego ciągu pieszo-rekreacyjnego dla ludności lokalnej Inwestor zgodził się na etapie projektu budowlanego dokonać modyfikacji projektu mostu nad rzeką Białuchą w sposób umożliwiający przeprowadzenie pod nim wzdłuż rzeki ww. ścieżki. Zgodnie z dokumentacją koncepcyjną światło pionowe tego obiektu umożliwi przeprowadzenie pod nim zarówno ścieżki pieszej jak i rowerowej. W związku z tym faktem zaleca się na etapie projektu budowlanego dostosowanie długości obiektu inżynierskiego i dokonanie

ewentualnego wydłużenia względem dokumentacji koncepcyjnej. **Wniosek został uwzględniony w całości w orzeczeniu niniejszej decyzji w pkt. II ppkt. 16.**

6. *Wnioskuje się o „zaznaczenie przejścia dla pieszych na ul. Białoprądnickiej w kierunku Pigionia, aby umożliwić bezpieczne przejście – chociażby uczniom idącym do szkoły.”*
Inwestor oświadczył, że zaznaczone w koncepcji pasy są jedynie propozycją - nie stanowią projektu organizacji ruchu i nie determinują ostatecznego umiejscowienia przejść dla pieszych oznaczonych znakiem D-6 i P-10. Zgodnie z zakresem zamówienia skrzyżowanie z ul. Pleszowską jest objęte uspokojeniem ruchu, zastosowano tam podniesienie tarczy skrzyżowania i w konsekwencji przejścia dla pieszych na każdym wlocie. Odcinek Białoprądnickiej po stronie północnej ul. Pachońskiego posiada przejście dla pieszych w kierunku Pigionia na wysokości posesji przy ul. Białoprądnickiej 23 (Pachońskiego - km 0+550, 0+725).
7. *Wnioskuje się o zaprojektowanie kładki w rejonie ul. Pigionia.*
Wniosek odrzucono. Odnośnie kładki dla pieszych - rozwiązanie dwupoziomowe jest zdecydowanie mniej preferowane przez pieszych, a w obszarze uspokojenia ruchu wręcz niedopuszczalne. Zaprojektowano przejścia w poziomie terenu w bezpośredniej bliskości ul. Pigionia (Pachońskiego - km 0+550, 0+725). Inwestor nie rekomenduje budowy kładki w tej lokalizacji.
8. *Wnioskuje się o „Zapewnienie pokonania przez zwierzęta barier ekologicznych w obrębie całego planu, a szczególnie w strefie użytku ekologicznego dol. Białuchy oraz rzeki Sudól.”*
Wniosek został uwzględniony. Przedmiotowy projekt nie powoduje dodatkowych utrudnień w zakresie przemieszczania zwierząt i odpowiada potrzebom występujących zwierząt (zgodnie z inwentaryzacją przyrodniczą).
9. *Stwierdza się, że „Prowadzenie tak dużej inwestycji spowoduje ogromne spustoszenie w zieleni na osiedlach (30 i 40 – letnie drzewa) – wycięte zostaną duże ilości drzew i krzewów. Uważam, że należy zobowiązać inwestora do szczególnej ochrony drzewostanu i ograniczenia niepotrzebnych wycięć oraz konieczność nowych nasadzeń w ramach wykończenia inwestycji.”*
Wniosek uwzględniono. Wykonawca winien ograniczać wycinkę i chronić istniejący drzewostan. W ramach projektu została wykonana inwentaryzacja zieleni (drzew i krzewów) które mogą zostać naruszone podczas budowy. Stanowi ona podstawę do późniejszej kompensacji przyrodniczej (nasadzenia rekompensujące) – które zostały uwzględnione w niniejszej decyzji.
10. *Punkt dotyczy budowy Trasy Wolbromskiej. Wnioskująca wyraża swoją opinię, że „Urwanie ul. Wolbromskiej na ul. Fieldorfa – Nila to zaprzeczenie całego sensu inwestycji, bo właśnie ta trasa miała usprawnić komunikację w rejonie Prądnika Białego i Krowodrzy.”*
Zgodnie z zakresem zamówienia koncepcja KST na Górkę Narodową obejmuje budowę Trasy Wolbromskiej jedynie do ul. Fieldorfa-Nila. Dalszy przebieg zostanie zaprojektowany w ramach oddzielnego projektu. Rozwiązania koncepcyjne przedstawiają projekt trasy tramwajowej. Zaplanowany i pokazany odcinek Trasy Wolbromskiej jest jedynie etapem / częścią większego projektu całej trasy, która będzie przebiegać dalej w kierunku północnym.

Dnia 11 stycznia 2016 roku złożono osobiście pismo kolejnej mieszkanki budynku przy ul. Górnickiego z dnia 7 stycznia 2016 roku.

1. *Wnioskująca zwraca uwagę na zajętość terenu pod planowaną inwestycję. Według projektu zostanie częściowo zabrana jej działka pod budowę ścieżki rowerowej, chodnika, kanalizacji sanitarnej, sieci wodociągowej i linii zasilającej oświetlenie.*

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie rodzi praw do terenu, ani nie narusza prawa własności czy też uprawnień osób trzecich. Decyzja nie prowadzi do zmian w sferze prawa rzeczowego i nie ma ona charakteru rozstrzygającego, nie ogranicza czyjego-

kolwiek prawa do nieruchomości. Należy zaznaczyć, że uszczegółowienie wszelkich rozwiązań projektowych, w tym przeprowadzenia poszczególnych sieci i uzbrojenia podziemnego, odbywać się będzie na etapie projektu budowlanego. Wówczas zaprojektowane zostaną szczegółowe trasowania poszczególnych instalacji, które będą uwzględniały maksymalną możliwą optymalizację zajętości terenów przylegających do przedmiotowej inwestycji. Podobne rozwiązanie nastąpi w zakresie dojazdu do garaży – ostateczna jego forma powinna zostać zweryfikowana na etapie sporządzania projektu budowlanego.

2. *Wnioskująca również podnosi kwestię ekranów akustycznych. „Projekt budowy wysokich ekranów akustycznych spowoduje brak swobodnego przepływu powietrza, znacznie ograniczy dostęp światła na posesję jak i na roślinność znajdującą się na mojej działce. Brak naturalnego światła, będzie skutkować znacznym zwiększeniem kosztów energii elektrycznej. Budowa ekranów będzie również zasłaniała okna frontowe, pozbawiając mnie widoku na zewnątrz budynku.”*

Dla posesji przy ul. Górnickiego 14 i 12 zaprojektowano ekrany przezroczyste oznaczone jako E15 i E16, które zapewnią będą dostęp światła do posesji. Z uwagi na wniosek dotyczący wysokości ekranu, przeanalizowano wariant z ekranami przezroczystymi o wysokości 2 m. Wyniki w postaci izofon granicznych dla pory dziennej i nocnej wskazują na występowanie nieznacznych przekroczeń wartości dopuszczalnych na fasadzie budynku od strony drogi i linii tramwajowej. Biorąc pod uwagę niepewność oszacowania źródła (natężenie ruchu) jak i niepewność wynikającą z modelu obliczeniowego i metodyki, ostateczne parametry co do wysokości ekranu należy określić na podstawie analizy porealizacyjnej. Zaleca się więc obniżenie pierwotnej wskazanej w raporcie wysokości ekranu zgodnie z wnioskiem do 2 m n.p. drogi. Projekt ekranu powinien pozostawić możliwości podniesienia ekranu po wykonaniu analizy porealizacyjnej. Wizja lokalna w terenie oraz lokalizacja ekranu wynikająca z analiz oddziaływań akustycznych wskazują na konieczność zapewnienia dostępu do posesji na działce 674. Z tego powodu ekran nr E16 należy wykonać wraz z bramą przesuwaną zapewniającą możliwość wjazdu na teren posesji. **Powyższe wnioski zostały uwzględnione w orzeczeniu niniejszej decyzji w pkt. II ppkt. 5 i 6.**

W odniesieniu do obaw Wnioskującej dotyczących degradacji środowiska naturalnego oraz negatywnego wpływu na otoczenie inwestycji, poprzez powstawanie m.in. wibracji i hałasu wynikających z prowadzenia ruchu tramwajowego oraz kołowego, należy zauważyć, że rozwiązania przyjęte na etapie koncepcyjnym mają na celu maksymalną minimalizację szkodliwego oddziaływania na środowisko zaplanowanej budowy. W tym celu zalecono zastosowanie między innymi następujących rozwiązań: konstrukcja torowiska tramwajowego wyposażona zostanie w elementy izolujące antywibracyjne, ciągi komunikacyjne zostaną odseparowane od otoczenia przy użyciu barier dźwiękochłonnych oraz obiekty inżynieryjne zostaną wyposażone w elementy umożliwiające migrację zwierząt.

W dniu 12 stycznia 2016 roku do tutejszej Dyrekcji wpłynął drogą mailową wniosek przedstawiciela społeczeństwa. W piśmie wnioskuje się „o zmianę projektu budowy tak zwanej „Trasy Wolbromskiej” z uwagi na negatywny wpływ na dolinę Sudółu, duże zwiększenie ilości pojazdów, które trafią w już istniejący układ drogowy, w tym do Centrum miasta, oraz na zły stan powietrza w Krakowie. Zwiększenie ilości samochodów trafiających do Centrum Krakowa przyczyni się do pogorszenia i tak złego stanu powietrza w Krakowie. Zniszczenie doliny Sudółu wpłynie negatywnie na lokalną faunę i florę i może się przyczynić do śmierci wielu przedstawicieli lokalnej fauny.”

Planowana inwestycja – linia tramwajowa na Górkę Narodową – jest przedsięwzięciem rozwijającym transport publiczny i promującą zrównoważony rozwój miasta Krakowa. Wraz z linią tramwajową na odcinku do ul. Pachońskiego została zaprojektowana także część Trasy Wolbromskiej, której dalszy przebieg będzie elementem oddzielnego projektu jak i postępo-

wania administracyjnego mającego na celu wydanie odrębnej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Plan budowy tego ciągu drogowego wynika z przyjętego przez miasto planu komunikacji i sieci drogowej miasta Kraków.

W odpowiedzi na problem wjazdu większej ilości samochodów do centrum, należy zauważyć, iż jest wiele innych metod na ograniczanie zatłoczenia nie oznaczających zaniechania inwestycji infrastrukturalnych w ogóle, np. polityka parkingowa i strefa płatnego parkowania lub preferencje dla transportu publicznego (buspasy, sygnalizacja z priorytetem dla tramwajów i/lub autobusów).

W związku z postulatami Wnioskującego oraz licznymi, innymi inicjatywami o zbliżonej tematyce (dotyczącej fauny i flory doliny potoku Sudół i utrzymania ciągłości ciągu pieszo-rekreacyjnego) Inwestor wyraził zgodę na zastosowanie na etapie projektu budowlanego rozwiązania alternatywnego, łączącego dwa aktualnie zaplanowane obiekty (most na potoku Sudół oraz wiadukt nad ul. Nad Sudolem). Rozwiązanie to polegać będzie na przeprowadzeniu drogi na konstrukcji jednego obiektu inżynierskiego nad doliną potoku Sudół i ulicą Nad Sudolem zarazem.

W dniu 12 stycznia 2016 roku złożono pismo z dnia 12 stycznia 2016 roku mieszkanki domu przy ul. Górnickiego. Wniosek zawierał uwagi co do wysokości i materiału jaki zaprojektowany został ekran akustyczny przy posesji przy ul. Górnickiego 16. Uwagi i wnioski złożone w tym piśmie szczegółowo zostały omówione wyżej w niniejszej decyzji.

W dniu 12 stycznia w tut. Dyrekcji złożono osobiście pismo właścicielki firmy Langster Sp. z o.o. z dnia 12 stycznia 2016 roku.

1. W piśmie wnioskująca wnosi „o zaniechanie naruszenia środowiska, przez umiejscowienie trasy tramwajowej w innym obszarze ze względu na zagrażającej dla środowiska inwestycji. Trasa tramwajowa, która ma przebiegać przez Dolinę Prądnik spowoduje nieodwracalne szkody środowiska oraz nie zachowa meandrującego koryta rzeki Prądnik będącego siedliskiem wielu chronionych gatunków zwierząt i ptaków.”

Na etapie sporządzania raportu oddziaływania na środowisko dokonano rzetelnej inwentaryzacji zarówno fauny jak i flory terenów otaczających planowaną do zrealizowania inwestycję. Następnie zaplanowano wykonanie wszelkich niezbędnych i możliwych do zrealizowania rozwiązań pozwalających zredukować negatywny wpływ przedsięwzięcia na środowisko naturalne. W ramach tego rozumie się zarówno redukcję emisji drgań i hałasu jak i utrzymanie lub ułatwienie migracji zwierząt oraz inne podobne prace. W niniejszej decyzji ustalono szczegółowe warunki realizacji planowanej inwestycji ze szczególnym uwzględnieniem ochrony środowiska przyrodniczego. Zostały zaplanowane działania kompensacyjne, które pozwolą na odtworzenie utraconych podczas budowy elementów przyrodniczych (m.in. wycinka zinwentaryzowanych drzew i krzewów).

2. Wnioskująca podnosi również problemy natury własnościowej. Wnosi o szczegółową analizę i rozstrzygnięcie na obecnym etapie uzasadniając celowość zajęcia jej działki.

Podobnie jak w powyższych wnioskach należy podkreślić, że szczegółowa analiza zajętości działki oraz określenie związanego z tym odszkodowania może nastąpić dopiero na etapie projektu budowlanego. Wynika to z faktu, że wówczas podjęte zostaną kolejne próby optymalizacji zajętości terenu przez drogę dojazdową oraz zbiornik retencyjny. Również na etapie projektu budowlanego pozyskiwana będzie decyzja ZRID (Zezwolenie na Realizację Inwestycji Drogowej), która określała będzie pas drogowy obejmujący konieczne do zajęcia pod inwestycję tereny. Decyzja Środowiskowa określa jedynie zakres przyszłej inwestycji, nie stanowi jednak podstawy do wykupu gruntów. Ten etap będzie przebiegał wraz z uzyskiwaniem decyzji zgody na realizację inwestycji drogowej i rozpoczęciem prac budowlanych.

Dnia 13 stycznia 2016 roku do tutejszej Dyrekcji wpłynęło mailem pismo Pana Bartosza Wyczesanego działającego w imieniu Geo, Mieszkanie i Dom Sp z o.o.. Oryginał pisma wpłynął na dziennik podawczy Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie w dniu 14 stycznia 2016 roku (data stempla pocztowego – 13 styczeń 2016 roku).

Wniesiono uwagi do planowanej inwestycji:

1. *„Zarzucamy kolizję projektowanej linii tramwajowej z planowanym przez Spółkę zamierzeniem inwestycyjnym, poprzez ograniczenia możliwości lokalizacji obiektów mieszkalnych wynikające z projektowanej linii na naszych działkach oraz poprzez powstanie stref ograniczenia lokalizacji obiektów związanych z oddziaływaniem akustycznym linii.”*

Odnosząc się do uwag wnioskującego należy zauważyć, że przedstawione kolorem niebieskim na planszach wielobranżowych (Załącznik 1 do raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko - Plan sytuacyjny) projektowane elementy pochodzą z odrębnego opracowania. Ten zakres projektowy, wykonany przez firmę ARG, został przedstawiony na planszach przedmiotowej inwestycji w aktualnej na etapie prac koncepcyjnych wersji otrzymanej od ww. biura projektowego.

Zaprezentowany przebieg linii tramwajowej i towarzyszącej jej innej infrastruktury stanowi optymalne rozwiązanie finalne wybrane na skutek analizy wielokryterialnej wraz z uwzględnieniem postulatów i wniosków wynikających z konsultacji społecznych oraz dowiązaniem do stanu istniejącego i innych projektów znajdujących się na dalszych etapach realizacji. Odcinkowe „przesunięcia” linii wraz z całą infrastrukturą wielobranżową są niewykonalne ze względu na charakterystykę tego typu budowy liniowej – w szczególności dotyczy to przedstawionego na załączniku rysunkowym obszaru, gdzie projektanci zmuszeni byli dowiązać się do będącego na zaawansowanym etapie projektu skrzyżowania.

2. *„Zakres inwestycji wpisuje się w zakres obowiązującego MPZP w rejonie działek nr ewid. 519/7, 521/11, 522/6, 523/7, 524/7, 525/10, 526/11, 528/7, 529/7, 532/7, 532/10, 533/14, 534/3 obręb: 29 Krowodrza, lecz został poszerzony o ok. 9,5 m w stronę wschodnią, ingerując w powierzchnię działek naszej Spółki.”*

Zaprojektowana infrastruktura znajduje się w odległości ok. 2,5 m od granicy ustalonej w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego.

3. *„Zmieniona została lokalizacja zatoki autobusowej na ul. Banacha względem obecnie obowiązującej Decyzja ZRID nr BGN.6740.1.6.2012 z dnia 28.05.2013, co koliduje z układem komunikacyjnym naszej przyszej inwestycji mieszkaniowej.”*

Uwaga o niezgodności lokalizacji zatoki autobusowej względem przytoczonej decyzji ZRID jest prawdziwa, stanowi oczywisty błąd rysunkowy, nie mający wpływu na treść nieniejszej decyzji. W związku z faktem, iż zatoka autobusowa, wraz z całą ul. Banacha, stanowi zakres odrębnego opracowania, nie podlega ona analizie w niniejszej decyzji środowiskowej.

4. *Równocześnie wnosimy o jak najmniejsze zajęcie działek nr ewid. 519/7, 521/11, 522/6, 523/7, 524/7, 525/10, 526/11, 528/7, 529/7, 532/7, 532/10, 533/14, 534/3 obręb: 29 Krowodrza, z uwagi na istniejące linie rozgraniczające MPZP, które umożliwiają realizację na tym terenie zabudowy mieszkaniowej. Tak wyznaczony zakres inwestycji jak w tytule powoduje zmniejszenie powierzchni naszych w/w działek o ok. 1 200 m² co przekłada się na zmniejszenie powierzchni projektowanych Budynków oraz ograniczenie możliwości rozwiązań układu komunikacyjnego osiedla i zagospodarowania terenu.*

Zwracamy również uwagę, że projektowana koncepcja układu drogowego dla budowy linii tramwajowej powinna wpisywać się w jak największym zakresie w linie rozgraniczające MPZP. Projektowana inwestycja linii tramwajowej w rejonie ul. Banach znacząco przekracza linie rozgraniczające MPZP. Nie zrozumiał jest fakt dlaczego projektowany układ nie został wpisany w zakres obowiązującego MPZP.

Przeprowadzona przez nas analiza (zał. Graficzny do niniejszego pisma) wskazuje na możliwość wpisania projektowanej linii tramwajowej w wyznaczonych liniach rozgraniczających obowiązującego MPZP.

Obszar zaznaczony na planach sytuacyjnych czerwoną przerywaną linią stanowi teren objęty postępowaniem o pozyskanie Decyzji Środowiskowej, co nie oznacza, że na całej powierzchni nim objętej prowadzone będą prace budowlane – ich zakres został przedstawiony za pomocą odpowiedniej prezentacji graficznej, którą zawarto w legendzie znajdującej się na każdym arkuszu załącznika graficznego do raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. W związku z powyższym nie każda działka (lub fragment działki) zostanie naruszona na skutek prowadzenia przedmiotowej inwestycji, a zakresy koniecznych do przeprowadzenia wykupów gruntów zostaną określone na etapie projektu budowlanego.

Tramwaj jest elementem drogi i jako taki element uzyskanie decyzji środowiskowej procedowane jest zgodnie z procedurą dla drogi publicznej. Dla przedmiotowej inwestycji będzie uzyskiwana decyzja zezwolenie na realizację inwestycji drogowej (zgodnie z Ustawą z dnia 10.04.2003 o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych).

Zgodnie z powyższym oraz art. 80 ust. 2. ustawy o oś nie jest wymagana zgodność lokalizacji przedmiotowej inwestycji z MPZP.

W dniu 13 stycznia wpłynęły pisma „Właściciele lokali mieszkalnych w budynku wielorodzinnym przy ul. Marczyńskiego 8 w Krakowie”, radcy prawnego Tomasza Ordys reprezentującego Wspólnotę Mieszkaniową Nieruchomości ul. Marczyńskiego 8, oraz Wspólnotę Mieszkaniową przy ul. Marczyńskiego 5.

Wyżej wymienione pisma podnoszą, że:

1. *„Realizacja projektu w przedstawionej postaci prowadzi do pozostawienia osiedla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej bez możliwości gromadzenia i wywożenia odpadów. Projekt przewiduje bowiem likwidację murowanej altany śmietnikowej na działce nr 546/5 i 548/7. Korzysta z niej kilkaset osób mieszkających w budynkach nr 6 i 8 przy ul. Marczyńskiego. Projekt nie przewiduje budowy nowego śmietnika. Zatem pozostawia się mieszkańców bez obiektu, który jest konieczny dla funkcjonowania osiedla.*”

2. *„Granicami objęto teren całego parkingu dla ok. 60 samochodów wraz z dojazdem do dwóch altan śmietnikowych, w tym jednej, wyżej wymienionej, przewidzianej do likwidacji oraz drugiej, z której korzystają mieszkańcy bloków 5 i 7. Przez teren parkingu przebiegać ma przekładany odcinek sieci ciepłowniczej. Prowadzone roboty mogą prowadzić do całkowitego zamknięcia parkingu w okresie prowadzenia robót. Oznaczać to będzie – oprócz wcześniej zgłoszonego problemu likwidacji jednej altany śmietnikowej – także brak możliwości dostępu do drugiej altany śmietnikowej. Ponadto mieszkańcy zostaną pozbawieni możliwości korzystania z parkingu.*”

W odniesieniu do spostrzeżenia dotyczącego likwidacji części miejsc parkingowych oraz altany śmietnikowej należącej do budynku mieszkalnego zlokalizowanego pod adresem ul. Marczyńskiego 8 należy podkreślić, że ostateczne rozwiązania problemu odškodowania zajętości terenu oraz rozbiórki obiektu może nastąpić dopiero na etapie projektu budowlanego. Sytuacja ta wynika z faktu, że ostateczny obszar konieczny do przeprowadzenia inwestycji zostanie określony po wydaniu decyzji ZRID (Zezwolenie na Realizację Inwestycji Drogowej) wyznaczającej pas drogowy przedmiotowej inwestycji.

W przypadku tymczasowej zajętości parkingu i zablokowania dostępu do altany śmietnikowej wykorzystywanego przez mieszkańców budynku przy ul. Marczyńskiego 5 i 7, spowodowanej przebudową sieci ciepłowniczej, Inwestor wyraził zgodę na rozpatrzenie możliwości alternatywnego trasowania sieci po drugiej stronie

przedmiotowej inwestycji i przeprowadzenie jej pod torowiskiem na wysokości terenu po północnej stronie budynku przy ul. Marczyńskiego 8, na etapie sporządzania projektu budowlanego. Rozwiązanie to będzie możliwe do zaprojektowania na późniejszym etapie również w związku z postępującą inwestycją drogową (opracowanie firmy ARG) przebiegającą wzdłuż projektowanego torowiska tramwajowego.

Równocześnie należy poinformować, że w związku z ograniczeniami prawnymi, podczas realizacji inwestycji publicznych, Inwestor nie może zapewnić przygotowania dokumentacji dotyczącej przebudowanych obiektów na terenach prywatnych. Prace tego typu mogą zostać pokryte przez wypłacone odszkodowanie.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie podzielił obawę mieszkańców związaną z zagospodarowaniem odpadów w sytuacji zlikwidowania altany śmietnikowej. W tym celu aby zapewnić miejsce gromadzenia odpadów ustalił warunek w niniejszej decyzji Inwestorowi, że likwidacja altany śmietnikowej na działce nr 546/5 i 548/7 może nastąpić wyłącznie po wcześniejszym zapewnieniu zastępczego, zadaszonego obiektu gromadzenia odpadów komunalnych dla bloku 8 i 6 przy ul. Marczyńskiego. Inwestor zobowiązany został do zapewnienia miejsca gromadzenia odpadów dla budynków wielorodzinnych do czasu powstania nowej altany śmietnikowej. Mieszkańcy będą mieli okres 12 miesięcy od dnia otrzymania odszkodowania na zrealizowanie nowego obiektu.

3. Zauważono również, że w Raporcie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko altana śmietnikowa zaznaczona jest jako obiekt do likwidacji na rysunku nr 7. Natomiast w części opisowej raportu problem likwidacji śmietnika został całokowicie pominięty.

Spostrzeżona przez Wnioskującego rozbieżność (pomiędzy załącznikami rysunkowymi a treścią raportu) w zakresie przewidzianych do rozbiórki obiektów jest błędem pisarskim i przeoczeniem. Niedociągnięcie to jednak nie powinno stanowić podstawy do uznania całości dokumentu (raport oddziaływania na środowisko) za niespójny oraz błędny, ponieważ przedstawienie przedmiotowego obiektu (altana śmietnikowa) jako element do rozbiórki jedynie na planach sytuacyjnych (stanowiących załącznik do opracowania) jest jednoznaczne i wystarczające.

Mając na uwadze wszystkie przedstawione we wniosku postulaty Inwestor zapewnił wykonanie poniższych działań:

- przeprowadzenie optymalizacji przebiegu trasy tramwajowej na etapie projektu budowlanego umożliwiające minimalizację zajętości terenu, przylegającego do budynków zlokalizowanych pod adresem ul. Marczyńskiego 6 i 8, w oparciu o zaawansowane opracowanie projektowe inwestycji drogowej przebiegającej wzdłuż przedmiotowej trasy,
- przyznanie odszkodowania za zajęty teren oraz obiekty, które na skutek wyznaczenia pasa drogowego będą musiały ulec rozbiórce,
- wykonanie alternatywnego trasowania przebudowywanego ciepłociągu na etapie projektu budowlanego, które pozwoli na uniknięcie czasowej zajętości terenu należącego do Wspólnoty Mieszkaniowej przy ul. Marczyńskiego 5.

W dniu 13 stycznia 2016 roku na skrzynkę mailową tut. Dyrekcji wpłynął mail z pismem Prezesa Zarządu Administracji Domów Mieszkalnych ADM Kraków – Zachód. Pismo podobnie jak wyżej wymienione wnioski wnosi o uwzględnienie podczas realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia budowy nowej altany śmietnikowej dla budynków nr 6 i 8 przy ul. Marczyńskiego.

Odpowiedzi na poruszone problemy zostały omówione wyżej w niniejszej decyzji.

W dniu 13 stycznia 2016 roku na skrzynkę mailową Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie wpłynęły cztery wnioski i uwagi tej samej treści.

W związku z możliwością udziału społecznego i składania uwag osoby te wnioski wnoszący o:

1. *„Zmianę projektu węzła z ulicą Opolską. Wnioskujący uważają, że projekt nie powinien zawierać żadnych nowych dróg kołowych z ul. Opolską.”*
Wniosek nie został uwzględniony. Zaplanowana w ramach niniejszej inwestycji infrastruktura drogowa stanowi element zakładanego do realizacji w przyszłości przedsięwzięcia budowy tzw. Trasy Wolbromskiej. Przedstawione w ramach opracowanej koncepcji układy drogowe zostały zaprojektowane w oparciu o przeprowadzone analizy, badania oraz prognozy ruchu kołowego i uwzględniają plany dotyczące zabudowy ww. ciągu drogowego. W związku z tym faktem podczas realizacji prac związanych z budową przedmiotowej linii tramwajowej zaplanowano wykonanie części prac objętych przyszłą trasą a zlokalizowanych w bliskim otoczeniu torowiska, w celu uniknięcia naruszania nowej infrastruktury podczas budowy całości Trasy Wolbromskiej. Wykonanie jedynie torowiska i wykonanie prac drogowych później, podczas budowy Trasy, wiąże się z dodatkowymi robotami i kosztami. W związku z powyższym zaplanowane rozwiązanie kompleksowe jest działaniem słusznym i uzasadnionym ekonomicznie i technicznie.
2. *„Zmianę skrzyżowania z doliną Sudółu w taki sposób, aby nowa infrastruktura poprzeczna do doliny była na estakadzie nad całą szerokością doliny Sudółu – od rzeki Sudół do ul. Nad Sudółem włącznie.”*
Wniosek został uwzględniony. Mając na uwadze ważność, dla lokalnej społeczności oraz środowiska, utrzymania ciągłości ciągu pieszo-rekreacyjnego wzdłuż potoku Sudół Inwestor wyraził zgodę na zastosowanie na dalszych etapach projektowania rozwiązania alternatywnego, łączącego dwa aktualnie zaplanowane obiekty (most na potoku Sudół oraz wiadukt nad ul. Nad Sudółem). Rozwiązanie to polegać będzie na przeprowadzeniu drogi na konstrukcji jednego obiektu inżynierskiego (wiaduktu) nad dolinką potoku Sudół i ulicą Nad Sudółem.
3. *„Wpisanie do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wymogu zapewnienia suchych półek dla małych i średnich zwierząt w przepuście na potoku Bibiczanka.”*
Wniosek został zaakceptowany. Po zapoznaniu się z przedstawioną przez Wnioskującego argumentacją oraz konsultacjami z Inwestorem i projektantami uznano za stosowne wprowadzenie, na etapie projektu budowlanego, zaproponowanego rozwiązania – dwie suche półki o szerokości min. 0,5 m każda – w celu zapewnienia przepawy przez przepust dla małych i średnich zwierząt. Zaproponowana konstrukcja obiektu pozostanie bez zmian.
4. *„Wpisania do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zgodnie z zaleceniami zawartymi w raporcie, nakazu przeprowadzenia kompensacji przyrodniczej w rejonie ulic Słomczyńskiego i Górka Narodowa.”*
Wniosek został uwzględniony. Inwestor został zobowiązany niniejszą decyzją do zaprojektowania zbiornika kompensacyjnego dla płazów (ropucha szara i żaba trawna) w okolicy ul. Słomczyńskiego i Górka Narodowa
5. *„Zapisanie w decyzji środowiskowej lub o wpisanie w raporcie oddziaływania na środowisko, że do budowy kanalizacji wodnych czy kablowych nie będą stosowane wyroby z PCV.”*
Ustawa Prawo Budowlane szczegółowo reguluje jakie można stosować wyroby budowlane. Analiza materiałów, z jakich będzie wykonana kanalizacja, nie odbywa się na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
6. *„Zmniejszenie różnic wysokości między drogą i linią tramwajową na odcinku w km. 4,000 – 4,600 gdzie linia tramwajowa jest w wykopie a droga w nasypie.”*
Wniosek nie został uwzględniony. W związku z bardziej restrykcyjnymi przepisami, dotyczącymi niwelety (geometrii pionowej) linii tramwajowych, przedmiotowa linia poprowadzona została na określonym odcinku w wykopie - ograniczenia wynikające z wymogów określonych w przepisach uniemożliwiły poprowadzenie torowiska zgodnie z otaczającym go terenem. Geometria pionowa ulicy, wobec której przepisy nie są tak rygorystyczne, została natomiast dowiązana do niwelety drogi z opracowania zewnętrznego (opracowanie

firmy ARG) oraz do lokalnego ukształtowania terenu, co skutkuje ograniczeniem przestrzeni wykopu i robót ziemnych.

W dniu 14 stycznia 2016 roku do tut. Dyrekcji wpłynęło pismo Prezesa Zarządu Fundacji Centrum Zrównoważonego Transportu o treści jak wyżej. Pismo zostało nadane w placówce pocztowej w dniu 13 stycznia 2016 roku. Pismo zawierało również wniosek o przyłączenie Fundacji Centrum Zrównoważonego Rozwoju Transportu jako organizacji zajmującej się ochroną środowiska, do prowadzonego postępowania na prawach strony. W oparciu o dane zamieszczone na stronach internetowych organ zweryfikował statut oraz KRS Fundacji. Zapisy statutu jednoznacznie wskazują, iż celem Fundacji jest działanie m.in. na rzecz ochrony środowiska w transporcie na całym obszarze Rzeczypospolitej Polskiej, natomiast z KRS Fundacji wynika, iż rejestracja podmiotu nastąpiła 21.11.2013 r. Mając powyższe na uwadze organizacja została uznana za stronę w przedmiotowym postępowaniu.

W dniu 13 stycznia 2016 roku na skrzynkę mailową Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie wpłynął mail z załączonym pismem Prezesa Zarządu Wielobranżowego Przedsiębiorstwa Produkcyjno – Usługowego w Krakowie Sumax Sp. z o.o. Złożono następującą uwagę:

1. *„Na przedstawionym planie sytuacyjnym nie ujawniono działek powstałych w wyniku podziału działki ewidencyjnej nr 14/125 tj. działek ew., nr 14/149 oraz 14/150.”*

Wniosek w całości uwzględniony. Dziękujemy za zwrócenie uwagi na fakt, iż jedna z działek gruntowych uległa podziałowi w okresie przygotowywania dokumentacji. Materiały przygotowywane w ramach projektu koncepcyjnego (stanowiące zarazem załącznik do raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko) w momencie ich pozyskania były aktualne i zgodne z stanem ówczesnym. Wszelkie zmiany w zakresie podziałów administracyjnych, które nastąpiły od momentu rozpoczęcia prac na koncepcją zostały uwzględnione na etapie wydawania niniejszej decyzji oraz Inwestor uwzględni je na kolejnym etapie opracowania jakim jest projekt budowlany.

2. *„Wniesiono sprzeciw dla budowy chodnika na działkach 14/149 i 14/150 stanowiących współwłasność wnioskującego.”*

Wniosek odrzucono. Inwestycja, ma na celu poprawę skomunikowania otaczającego ją obszaru i na tym odcinku przygotowywana jest w zgodzie z przyjętym Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego mieszcząc się w przyjętych liniach podziału.

3. *„Zjazd z przedłużenia ul. Pachońskiego na teren posesji przy ul. Górnickiego oznaczonej numerami 13A-H został ujęty w nieprawidłowy sposób powodując kolizję z istniejącym zagospodarowaniem terenu – istniejące ogrodzenie, a w szczególności brama wjazdowa na teren osiedla. Ponadto przedmiotowy zjazd został zaprojektowany na działce prywatnej oraz w żaden sposób nie został dostosowany do istniejącego układu drogowego na terenie osiedla.”*

Wniosek uwzględniony przez Inwestora. W związku z postulatem Wnioskującego Inwestor zgodził się na etapie projektu budowlanego na usunięcie zaplanowanego w koncepcji zjazdu do posesji z ul. Pachońskiego i zachowanie w jego miejscu ciągłości ciągu pieszego (chodnika) oraz ekranów akustycznych. Na skutek tych działań pozostawiony zostanie w stanie istniejącym układ komunikacyjny osiedla wraz z wjazdem od ul. Górnickiego, który znajduje się poza zakresem prac zaplanowanych w ramach niniejszej inwestycji.

4. *„Wniesiono o przedstawienie rozwiązania organizacji ruchu dla obecnego układu drogowego w zakresie obsługi komunikacyjnej dla osiedla przy ul. Górnickiego 13B-H poprzez działkę 130.”*

Wniosek odrzucono. W związku z faktem, iż zakres prac zaplanowanych w ramach przedmiotowej inwestycji nie obejmuje istniejącego układu komunikacyjnego dla osiedla przy ul. Górnickiego 13B-H (w tym bramy wjazdowej na teren wspomnianego zgrupowania budynków).

Dnia 13 stycznia 2016 roku na skrzynkę mailową tut. Organu wpłynął mail wyrażający sprzeciw budowy trasy Wolbromskiej przy okazji budowy tramwaju. Wnioskodawca pyta: „Jaki w tym interes miasta skoro nawet jak będą funkcjonować parkingi P&R to i tak szeroka jezdnia będzie zachęcać do poruszania się w kierunku centrum własnym samochodem zamiast transportem miejskim. Sąsiedztwo takiej trasy przecinającej Prądnik Biały Zachód na pół będzie niezwykle uciążliwe.” W mailu znajduje się również prośba o zweryfikowanie ilości pasów trasy Wolbromskiej na odcinku od przyszelego ronda nad ul. Opolską do ul. Pachońskiego i Zimorowicza.

Wniosek odrzucono w całości. Dogodna komunikacja jest podstawowym czynnikiem determinującym jakość życia w mieście. Planowana inwestycja – linia tramwajowa na Górkę Narodową – jest przedsięwzięciem rozwijającym transport publiczny i promującą zrównoważony rozwój miasta Krakowa. Wraz z linią tramwajowa na odcinku do ul. Pachońskiego została zaprojektowana także część Trasy Wolbromskiej, której dalszy przebieg będzie elementem oddzielnego projektu jak i postępowania administracyjnego mającego na celu wydanie odrębnej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Plan budowy tego ciągu drogowego wynika z przyjętego planu komunikacji i sieci drogowej miasta Krakowa.

W odpowiedzi na problem wjazdu większej ilości samochodów do centrum, należy zauważyć, iż jest wiele innych metod na ograniczanie zatłoczenia nie oznaczających zaniechanie inwestycji infrastrukturalnych w ogóle, np. polityka parkingowa i strefa płatnego parkowania lub preferencje dla transportu publicznego (buspasy, sygnalizacja z priorytetem dla tramwajów i/lub autobusów).

Z uwagi na powyższe Inwestor nie wyraził zgody na redukcję liczby pasów jezdni co tut. Organ uznał za słuszne.

Dnia 14 stycznia na dziennik podawczy Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie wpłynęło pismo z uwagami do raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko Pana Bogdana Chudoba działającego w imieniu Auto Centrum Golemo Sp. j. Pismo zostało nadane w placówce pocztowej 13 stycznia 2016 roku.

Wniesiono następujące uwagi do raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:

- I. „W pkt 1.1.5 raportu pt. Uwarunkowania wynikające z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego brak jest informacji, iż zakres zajętości infrastruktury drogowej projektowanej Trasy Wolbromskiej oraz linii tramwajowej KST etap III A (os. Krowodrza - Górka Narodowa Zachód) pozostaje w sprzeczności z ustaleniami Planu Zagospodarowania Przestrzennego obszaru „Linia tramwajowa od pętli Krowodrza Górka do Górki Narodowej - Zachód” w Krakowie przyjętego uchwałą Nr CVIII/1458/10 Rady Miasta Krakowa z dnia 8 września 2010 roku, tj. wykracza poza obszar oznaczony symbolem 1 KDZ/KT.

Plan zagospodarowania nie przewidywał realizacji linii tramwajowej na działkach nr 8/1 oraz 9/1 o przebiegu wskazanym w koncepcji realizacji przedsięwzięcia. W przypadku realizacji linii tramwajowej o przebiegu wskazanym w tym dokumencie nieruchomości Spółki będzie otoczona linią tramwajową, aż z trzech stron i jej eksploatacja z uwagi na poziom emitowanego hałasu oraz poziom drgań gruntu będzie dla nieruchomości Spółki bardzo uciążliwa oraz przyczyni się do spadku wartości nieruchomości Spółki. Ponadto drgania gruntu wynikające z eksploatacji linii tramwajowej w bliskiej odległości od posadowionych na nieruchomości budynków, mogą w przyszłości skutkować naruszeniem ich konstrukcji, co uniemożliwi ich dalsze bezpieczne użytkowanie.”

Dogodna komunikacja jest podstawowym czynnikiem determinującym jakość życia w mieście. Planowana inwestycja – linia tramwajowa na Górkę Narodową – jest przedsięwzięciem rozwijającym transport publiczny i promującą zrównoważony rozwój miasta Krakowa. Inne elementy (odcinki) sieci tramwajowej pozwalają na poprawę łączności pozostałych obszarów miejskich zapewniając optymalizację funkcjonalności tego systemu –

służą temu również łącznik wraz z pętlą oraz planowana w przyszłości przez Miasto Kraków linia tramwajowa w kierunku osiedla Azory. W związku z powyższym, celem najistotniejszym jest budowa sieci pozwalająca spełnić podstawowe zapotrzebowanie społeczności lokalnej. Dlatego też przedmiotowa inwestycja zostanie zrealizowana między innymi w oparciu o specustawę, która pozwala na prowadzenie procesu budowlanego pomimo lokalnych niezgodności z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzeni. Niezgodności ze wspomnianymi planami są nieznaczne i globalny zarys inwestycji wpisuje się w uprzednio przygotowane założenia planowania przestrzennego.

Szkodliwe oddziaływania hałasu i drgań na zlokalizowane w bezpośredniej bliskości linii tramwajowej obiekty zostaną zredukowane poprzez dobór odpowiedniego zabezpieczenia antywibracyjnego (konstrukcja torowiska tramwajowego) zaprojektowanego na etapie projektu budowlanego i wykonawczego. Na obecnym etapie przedsięwzięcia nie są projektowane szczegółowe rozwiązania konstrukcji torowiska a jedynie wytyczne zalecające zastosowanie tzw. „cichego torowiska” wraz z matami antywibracyjnymi.

II. *„W pkt 1.1.6.11. raportu pt. Aktualne zagospodarowanie terenu - przy opisie stanu istniejącego brak jest jakichkolwiek informacji o sposobie zagospodarowania nieruchomości Spółki i rodzaju prowadzonej na niej działalności gospodarczej, która nie tylko bezpośrednio graniczy z objętą przebudową pętlą Krowodrza Górka ale także znaczna część jej terenu jest przewidziana pod realizację planowanego przedsięwzięcia.”*

Raport oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko nie posiada przytoczonego punktu 1.1.6.11, treść wniosku dotyczy punktu 1.1.6.1. W punkcie tym znajduje się informacja o serwisie i salonie samochodowym. Znajduje się ona na stronie 25 przedmiotowego raportu i zawiera informacje o istniejącym zagospodarowaniu terenu i wraz z załącznikami rysunkowymi stanowi komplet.

III. *„W pkt 1.1.6.11. raportu pt. Aktualne zagospodarowanie terenu - przy opisie stanu istniejącego brak jest jakichkolwiek informacji o sposobie zagospodarowania nieruchomości, na której planowana jest realizacja parkingu „P&R” w sąsiedztwie pętli Krowodrza Górka.”* Raport oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko nie posiada przytoczonego punktu 1.1.6.11, treść wniosku dotyczy punktu 1.1.6.1. W punkcie tym znajduje się informacja dotycząca terenu, na którym zlokalizowany zostanie parking. Znajduje się ona na stronie 25 przedmiotowego raportu.

IV. *„Wskazane w pkt 1.1.7.1 raportu pt. Linia tramwajowa sposoby zabezpieczenia przed wibracjami nie stanowią należytej ochrony przed drganiami gruntu, zwłaszcza, że zgodnie z pkt 1.1.8.5 raportu planuje się, że ilość pociągów tramwajowych w godzinach szczytu może osiągnąć poziom ok. 15-20 składów na godzinę (częstotliwość co 3-4 minuty w każdym kierunku), a poza godzinami szczytu ok. 10-15 na godzinę (częstotliwość co 6-4 minut). Spółka wyjaśnia, iż jest właścicielem nieruchomości położonej przy ul. Grota Roweckiego 6 składającej się z działki o numerze ewidencyjnym 36/12, w którym prowadzi salon samochodowy marki Peugeot. Budynek jest oddalony od oddanej do użytku w 2012 roku linii tramwajowej prowadzącej do pętli Czerwone Maki o ok. 13 m. Proponowane w Raporcie rozwiązania były już zastosowane przy realizacji ww. inwestycji jednakże wskutek drgań komunikacyjnych wzbudzanych na gruncie w związku z bezpośrednim sąsiedztwem toru tramwajowego po ok. 1,5 roku eksploatacji linii tramwajowej do Pętli Czerwone Maki na belkach nośnych salonu samochodowego przy ul. Grota Roweckiego 6 zaczęły się pojawiać pęknięcia, które mogą zagrażać konstrukcji budynku. Mając na względzie fakt, iż budynek przy ul. Grota Roweckiego 6 jest oddalony od linii tramwajowej o ok. 13 m, zaś projektowana linia tramwajowa zgodnie z koncepcją ma być oddalona od budynku salonu samochodowego przy ul. Opolskiej 9 o 7 do 10 m, wpływ eksploatacji tej linii na stanowiący własność Spółki budynek może mieć charakter destrukcyjny. Spółka wyjaśnia, iż ww. budynek salonu samochodowego przy ul. Opolskiej został wybudowany pod koniec*

lat 90-tych i jego konstrukcja nie jest dostosowana do ponadnormatywnych drgań gruntu."

Analizę wpływu drań, generowanych przez eksploatację planowanej infrastruktury, zawarto w Raporcie Oddziaływania na Środowisko w punkcie 6.3. Oddziaływanie przedsięwzięcia pod względem wibracji oraz w Załączniku 18. Pomiary i analiza drgań. Równocześnie należy podkreślić, że dobór konkretnego typu zabezpieczeń przed szkodliwym wpływem drgań na otoczenie dokonany zostanie na etapie sporządzania projektów budowlanych i wykonawczych. Analizy tego typu zabezpieczeń oraz ich dobór jest dokonywany indywidualnie dla każdej budowli infrastruktury tramwajowej i jest uzależniany od wielu czynników, tj. odległość otaczających budynków, warunków gruntowych i wodnych, typ taboru przewidywanego do eksploatacji, częstotliwość przejazdów i ich prędkość oraz od samej konstrukcji torowiska (np. szyna w otulinie z ciągłym podparciem).

Dokładna analiza wyżej wymienionych zagadnień odbędzie się w trakcie uzyskiwania przez Inwestora Zgody na realizację inwestycji drogowej, gdyż zagadnienie drgań regulują przepisy prawa budowlanego.

- V. *„W pkt 1.1.7.3. raportu pt. Obiekty inżynierskie, ppkt Parkingi raport nie uwzględnia parkingu P&R, który zgodnie z koncepcją realizacji przedsięwzięcia jest przewidziany do budowy w sąsiedztwie pętli Krowodrza Górka, lecz jedynie ogranicza się do wskazania, iż miejsca postojowe w rejonie pętli tramwajowej Krowodrza Górka będą realizowane w granicach pasa drogowego - co pozostaje w sprzeczności z treścią opublikowanej koncepcji."*

Wspominany przez Wnioskującego parking nie został uwzględniony w punkcie 1.1.7.3. Obiekty inżynierskie, ponieważ nie jest obiektem tego typu. W ramach obiektów inżynierskich uwzględnia się z definicji (zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie) następujące budowle: obiekty mostowe (w tym wiadukty i estakady), tunele, przepusty i konstrukcje oporowe. Opis zaplanowanych do budowy parkingów znajduje się w punkcie 1.1.7.4. Projektowane obiekty budowlane.

- VI. *„Pkt 1.1.7.8. raportu pt. Proponowane ekrany akustyczne realizacja ekranów akustycznych wzdłuż ul. Opolskiej w sąsiedztwie nieruchomości Spółki będzie skutkować całkowitym przesłonięciem posadowionego na niej budynku salonu samochodowego dla pojazdów poruszających się ul. Opolską i znacznie ograniczy możliwość prowadzenia dalszej działalności gospodarczej."*

Zaplanowane do budowy ekrany akustyczne są niezbędne ze względu na ochronę otaczającego inwestycję terenu zabudowy mieszkalnej wielorodzinnej przed ponadnormatywnym oddziaływaniem hałasu i nie są planowane w bezpośrednim sąsiedztwie nieruchomości Wnioskującego. Ekrany w żaden sposób nie uniemożliwiają prowadzenia działalności.

- VII. *„Pkt 1.1.8.6. raportu pt. Obsługa terenów przyległych - zgodnie z wyłożoną łącznie z raportem koncepcją realizacji przedsięwzięcia brak jest przewidzianego do realizacji zjazdu z projektowanej Trasy Wolbromskiej na teren nieruchomości Strony, co zgodnie z treścią pkt 1.1.8.6. raportu miałyby zmniejszyć niedogodności wynikające z rozbudowy skrzyżowania z ul. Opolską i wynikającego z tego braku dostępności tego terenu. W poprzednich wersjach koncepcji zjazd był przewidziany do realizacji na wysokości granicy działki nr 7/41 i 7/44 i był zgodny z aktualnym zagospodarowaniem nieruchomości. Rezygnacja z tego zjazdu nie tylko znacząco obniży dostępność komunikacyjną nieruchomości Spółki dla klientów posadowionego na niej salonu i serwisu samochodowego, ale także uniemożliwi realizację dostaw samochodów, co w uwagi na charakter prowadzonej działalności gospodarczej uniemożliwi jej dalsze prowadzenie."*

Uwaga Strony jest nieuzasadniona. W przytoczonym przez Wnioskującego punkcie 1.1.8.6. Obsługa terenów przyległych raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko znajduje się opis zjazdu na teren Strony z Trasy Wolbromskiej. Wzmianka ta

znajduje się na stronie 83 przedmiotowego dokumentu. Dodatkowo rozwiązanie to zostało przedstawione na planie sytuacyjnym stanowiącym integralną część raportu (Załącznik 1. Plan sytuacyjny - rysunek MMD-325306-PS-RYS-00-XX-3001).

VIII. *„Pkt 1.2. raportu pt. Warunki użytkowania terenu w fazie realizacji i eksploatacji ppkt. 1.2.1. Etap Realizacji nie uwzględnia skutków realizacji przedsięwzięcia polegających na wyłączeniu możliwości prowadzenia na nieruchomości Spółki w okresie realizacji robót budowlanych dotychczasowej działalności gospodarczej. W sąsiedztwie nieruchomości Spółki roboty budowlane będą prowadzone od strony pętli tramwajowej, projektowanej Trasy Wolbromskiej, których zakres zajętości obejmie także część nieruchomości Spółki, ale także od strony ul. Opolskiej w ciągu, w ciągu której na wysokości skrzyżowania z projektowaną Trasą wolbromską ma być realizowany tunel, wskutek czego nieruchomość spółki zostanie całkowicie odcięta od dróg publicznych a przede wszystkim zostanie pozbawiona dostępności komunikacyjnej dla klientów posadowionego na niej salonu i serwisu samochodowego, przy czym raport nie przewiduje w tym zakresie żadnej formy kompensacji.”*

Technologia prac budowlanych realizowanych w ramach procesu inwestycyjnego odbywa się na etapie projektu wykonawczego lub już podczas realizacji prac budowlanych. Zgodnie ze sztuką budowlaną oraz obowiązującymi przepisami, sytuacja opisana przez Wnioskującego w imieniu Strony, polegająca na odcięciu od dróg publicznych oraz uniemożliwienie dostępu do niej, jest niedopuszczalna i niezgodna z prawem. Inwestor potwierdził, że podczas budowy zostanie zapewniony dojazd do przedmiotowej nieruchomości.

Przytoczony w postulacie fragment - punkt 1.2.1. Etap Realizacji - oraz Punkt 9.1. Etap realizacji przedsięwzięcia zawierają zestawienie podstawowych czynności i kroków podejmowanych na etapie budowy przedmiotowej inwestycji, które nie wykluczają uszczegółowienia tych działań na dalszym etapie sporządzania dokumentacji projektowej oraz zapewnienia wyżej wymienionych warunków.

IX. *„W pkt 1.2.2. raportu pt. Etap eksploatacji zakres oddziaływania planowanego przedsięwzięcia już w okresie jego eksploatacji został ograniczony do emisji hałasu i zanieczyszczeń oraz drgań związanych z ruchem pojazdów, natomiast całkowicie pomija drgania, które będą emitowane w związku z użytkowaniem linii tramwajowej we wskazanym w pkt 1.1.8.5 raportu zakresie oraz ich destrukcyjnego wpływu na posadowione w sąsiedztwie tej linii budynki, w tym w szczególności budynki posadowione na nieruchomości Spółki.”*

W podpunkcie „- powstawaniu drgań związanych z ruchem pojazdów” w ramach grupy „pojazdów” rozumie się zarówno pojazdy kołowe (samochody) jak i tabor tramwajowy.

X. *„Pkt. 5.1. raportu pt. Wariant proponowany przez Wnioskodawcę (pokonsultacyjny) brak jest wskazania parkingu P&R, który zgodnie z koncepcją realizacji przedsięwzięcia jest przewidziany do budowy w sąsiedztwie pętli Krowodrza Górka, lecz opis wariantu ogranicza się jedynie do wskazania, iż miejsca postojowe w rejonie pętli tramwajowej Krowodrza Górka będą realizowane w granicach pasa drogowego - co pozostaje w sprzeczności z treścią opublikowanej koncepcji. Ponadto w zakresie przebiegu linii tramwajowej w sąsiedztwie nieruchomości Spółki zostało wskazane, iż na odcinku pomiędzy ul. Opolską i ul. Fildorfa-Mila linia tramwajowa biegnie prosto omijając pętlę Krowodrza Górka co pozostaje w sprzeczności z treścią wyłożonej koncepcji realizacji przedsięwzięcia. Raport pomija fakt, iż pomiędzy ww. linią tramwajową a pętlą Krowodrza Górka zostanie zrealizowany łącznik, w zakresie którego infrastruktura techniczna w znacznej części zostanie posadowiona na nieruchomości Spółki, a nadto z pętli Krowodrza Górka ma być wyprowadzony fragment linii, która w przyszłości ma być prowadzona w kierunku na Azory.”*

Zawarty w przytoczonym punkcie opis nie wyklucza budowy obiektów jakimi są parkingi zgodnie z stanowiącym integralną część opracowania Załącznikiem 1. Plan sytuacyjny. Zgodnie z założeniami projektowymi miejsca postojowe przy pętli tramwajowej Krowodrza Górka będą dostępne, a ich ilość będzie zgodna z zapotrzebowaniem – szczegółowe

rozwiązania dotyczące typu parkingu oraz w zakresie komunikacji i liczby miejsc zostaną określone na dalszych etapach procesu inwestycyjnego (projekt budowlany i projekt wykonawczy). Lokalizacja parkingów będzie zgodna z dokumentacją przedłożoną na etapie pozyskiwania decyzji ZRID, która również określi zakres pasa drogowego warunkującego między innymi zakresy koniecznych do przeprowadzenia wykupów gruntów.

Dodatkowo należy zauważyć, że zawarte w części rysunkowej rozwiązania projektowe pochodzące z koncepcji budowy przedmiotowego przedsięwzięcia stanowią optymalne rozwiązanie finalne wybrane na skutek analizy wielokryterialnej, która uwzględniała również postulaty i wnioski wynikające z konsultacji społecznych. Przyjęty wariant pozwoli na spełnienie podstawowych wymogów stawianych tego typu inwestycjom z zakresu rozwiązań komunikacyjnych jak i uciążliwości oddziaływania na otaczające środowisko i ekonomiki zarówno budowy jak i eksploatacji.

XI. *„Pkt 5.3. raportu pt. Porównanie wariantów - raport wskazuje, iż wybrany wariant końcowy pozwala na realizację przedsięwzięcia zgodnie z ustaleniami obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania, gdy tymczasem zakres zajętości infrastruktury drogowej projektowanej Trasy Wolbromskiej oraz linii tramwajowej KST etap III A (os. Krowodrza - Górka Narodowa Zachód) pozostaje w sprzeczności z ustaleniami Planu Zagospodarowania Przestrzennego obszaru „Linia tramwajowa od pętli Krowodrza Górka do Górki Narodowej - Zachód” w Krakowie przyjętego uchwałą Nr CVIII/1458/10 Rady Miasta Krakowa z dnia 8 września 2010 roku, tj. wykracza poza obszar oznaczony symbolem 1 KDZ/KT. Ponadto zgodnie z raportem w wariantcie końcowym oddalenie linii tramwajowej od bloków mieszkalnych w rejonie pętli tramwajowej Krowodrza Górka zmniejsza oddziaływanie akustyczne oraz emisję zanieczyszczeń komunikacyjnych. W tym zakresie raport pomija fakt, iż w planowanej równoległe do realizacji inwestycji pn. Budowa linii tramwajowej Krakowskiego Szybkiego Tramwaju etap III (os. Krowodrza Górka - os. Azory), w wyniku przeprowadzonych konsultacji społecznych został wybrany wariant jej przebiegu zakładający realizację linii tramwajowej w rejonie pętli Krowodrza Górka w korytarzu pomiędzy zabudową mieszkaniową i usługową, przy czym przebieg tej linii był pierwotnie przewidziany w wariantcie alternatywnym przedsięwzięcia opisanym w pkt 5.2 raportu. Zgodnie z treścią omawianego punktu raportu w rejonie pętli tramwajowej Krowodrza Górka zaprojektowano miejsca postojowe w granicach pasa drogowego rezygnując z parkingu P&R co pozostaje w sprzeczności z treścią koncepcji realizacji przedsięwzięcia.”*

W odniesieniu do postulatu o niezgodności z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego odpowiedź została udzielona w punkcie Ad. I., natomiast kwestia przebiegu linii oraz lokalizacji parkingu została wyjaśniona w punkcie Ad. X.

XII. *„Pkt 5.4. raportu pt. Wariant najkorzystniejszy dla środowiska - przy ocenie, który z analizowanych wariantów realizacji przedsięwzięcia będzie najkorzystniejszy raport pomija fakt, iż realizacja inwestycji w wybranym wariantcie uniemożliwi lub co najmniej w znacznym stopniu ograniczy możliwość wykorzystania nieruchomości Spółki dla celów prowadzenia dotychczasowej działalności gospodarczej, co zostanie dokładniej opisane w dalszej części niniejszego pisma. Ponadto raport przyjmuje, iż realizacja ekranów akustycznych będzie skutkować jedynie zapewnieniem ochrony przed hałasem pomijając fakt, iż wskutek ich posadowienia może dojść do całkowitego zasłonięcia nieruchomości Spółki w wyniku czego posadowione na niej budynki salonu i serwisu samochodowego staną się niewidoczne dla ich potencjalnych klientów. Przy wyborze najkorzystniejszego wariantu realizacji przedsięwzięcia raport, co zostało już powyżej wskazane, pomija fakt, iż w planowanej równoległe do realizacji inwestycji pn. Budowa linii tramwajowej Krakowskiego Szybkiego Tramwaju etap III (os. Krowodrza Górka - os. Azory), w wyniku przeprowadzonych konsultacji społecznych został wybrany wariant jej przebiegu początkowych tras obu linii tramwajowych pozwoliłoby w dużym stopniu zminimalizować koszty związane*

z realizacją inwestycji nie wpływając jednocześnie negatywnie na poziom świadczonych usług transportowych."

Odpowiedź w zakresie uciążliwego oddziaływania drgań i hałasu na obiekty należące do Strony zawarto w Ad. I. i Ad. IV. W kwestii zasłonięcia działalności poprzez zabudowę ekranów akustycznych wypowiedź przedstawiono w Ad.VI.

Ostateczne rozwiązanie problemu odszkodowania za wywłaszczenia i zajętość terenu może nastąpić dopiero na etapie projektu budowlanego. Sytuacja ta wynika z faktu, że ostateczny obszar konieczny do przeprowadzenia inwestycji zostanie określony po wydaniu decyzji Zezwolenie na Realizację Inwestycji Drogowej wyznaczającej pas drogowy przedmiotowej inwestycji.

- XIII. *„Pkt. 6.3 raportu pt. Oddziaływanie przedsięwzięcia pod względem wibracji – jakkolwiek treść raportu potwierdza, iż linia tramwajowa wykonana w formie wydzielonego torowiska na podbudowie tłuczeniowej generuje drgania do gruntu, co wymaga zastosowania wibroizolacji torowiska, to jednak wskazane w pkt 1.1.7.1 raportu pt. Linia tramwajowa sposoby zabezpieczenia przed wibracjami nie stanowią należytej ochrony przed drganiami gruntu, zwłaszcza, że zgodnie z pkt 1.1.8.5 raportu planuje się, że ilość pociągów tramwajowych w godzinach szczytu może osiągnąć poziom ok. 15-20 składów na godzinę (częstotliwość co 3-4 minuty w każdym kierunku), a poza godzinami szczytu ok. 10-15 na godzinę (częstotliwość co 6-4 minut), co zostało już szczegółowo opisane w pkt V niniejszego pisma.”*

Odpowiedź na postulaty zawarte w tym punkcie zawarto w Ad. I. oraz Ad. IV.

- XIV. *„Pkt 7.3. raportu pt. Wpływ na dobra materialne - w tym zakresie treść raportu została ograniczona wyłącznie do wskazania budynków obiektów, które przy przystąpieniu do realizacji przedsięwzięcia będą wymagały rozbiórki. Raport całkowicie pomija destrukcyjny wpływ drgań, jakie będą emitowane przy eksploatacji linii tramwajowej na położone w jej sąsiedztwie budynki. Nadto raport nie uwzględnia skutków realizacji przedsięwzięcia polegających na wyłączeniu możliwości prowadzenia na nieruchomości Spółki w okresie realizacji robót budowlanych dotychczasowej działalności gospodarczej, i związanych z tym strat finansowych po stronie Spółki, których wysokość może być znaczna. Również już po realizacji planowanego przedsięwzięcia w związku z przeznaczeniem znacznej części nieruchomości Spółki pod realizację linii tramwajowej, oraz przylegającego do niej układu drogowego dalsze prowadzenie działalności gospodarczej w dotychczasowym zakresie będzie niemożliwe. Otóż Spółka wyjaśnia, iż pozostając, w dobrej wierze, że teren zajętości infrastruktury technicznej w związku z realizacją linii tramwajowej od pętli Krowodrza Górka do Górki Narodowej -Zachód nie będzie wykraczał poza obszar przeznaczony na ten cel zgodnie z ustaleniami obowiązującego Planu Zagospodarowania Przestrzennego obszaru „Linia tramwajowa od pętli Krowodrza Górka do Górki Narodowej - Zachód” Spółka dokonała modernizacji budynków i obiektów budowlanych posadowionych na nieruchomości składającej się z działek o nr 7/47, 7/48, 8/1, 9/1, 7/43, 7/44, 48/47, obręb 44 Kraków Krowodrza celem dostosowania ich do wymogów producentów sprzedawanych przez Spółkę pojazdów, co wiązało się z koniecznością poniesienia na ten cel znacznych nakładów finansowych. Realizacja linii tramwajowej wraz z infrastrukturą na działkach nr 8/1, 9/1, 10/1, nieprzewidzianych ustaleniami obowiązującego dla tego obszaru Planu Zagospodarowania uniemożliwi Spółce prowadzenie działalności gospodarczej i wykorzystanie stanowiących jego własność obiektów budowlanych zgodnie z ich dotychczasowym przeznaczeniem. Spółka kategorycznie podkreśla, iż brak możliwości wskutek realizacji projektowanej przez Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu inwestycji składowania pojazdów samochodowych w ilości odpowiadającej minimum trzymiesięcznej sprzedaży dyskwalifikuje Spółkę jako dealera pojazdów samochodowych marki: Citroen, oraz Peugeot, co będzie skutkowało utratą udzielonej Spółce autoryzacji a w dalszej kolejności także utratą miejsc pracy dla ok. 100 pracowników Spółki. Aktual-*

nie salon samochodowy przy ul. Opolskiej 9 rocznie generuje obrót na poziomie (...), a zatem uniemożliwienie Spółce dalszego prowadzenia działalności gospodarczej będzie skutkować znacznymi stratami finansowymi. Spółka kategorycznie podkreśla, iż budynek posadowiony na nieruchomości składającej się z działek o nr 7/47, 7/48, 8/1, 9/1, 7/43, 7/44, 48/47, obręb 44 Kraków Krowodrza jest przystosowany do prowadzenia salonu samochodowego, i z uwagi na jego konstrukcję nie ma możliwości wykorzystania go w innym celu. Tym samym realizacja przedsięwzięcia w wybranym wariantcie przyczyni się do znacznego spadku rentowności prowadzonej działalności gospodarczej, wskutek czego jej wpływ na dobra materialne Spółki będzie miał charakter negatywny, a wręcz destrukcyjny.”

Odpowiedzi na wnioski zawarte w niniejszym punkcie znajdują się w: Ad I, Ad IV, Ad VIII oraz Ad XII.

XV., Pkt. 9.3. raportu Działania kompensacyjne - raport wskazuje, iż utrata miejsc parkingowych zostanie skompensowana poprzez budowę parkingów naziemnych oraz 1 parkingu wielopoziomowego, co nie znajduje odzwierciedlenia w treści wyłożonej koncepcji realizacji inwestycji. Otóż koncepcja nie przewiduje żadnej formy kompensacji miejsc parkingowych, które aktualnie znajdują się na nieruchomości Spółki i są niezbędne do dalszego prowadzenia przez nią działalności gospodarczej, o czym mowa w pkt XIV niniejszego pisma, a które po przystąpieniu do realizacji przedsięwzięcia będą podlegały całkowitej likwidacji. Ponadto wskutek rezygnacji ze zjazdu na teren nieruchomości Spółki od strony projektowanej Trasy Wolbromskiej brak jest kompensacji trudności z dostępnością komunikacyjną nieruchomości uwarunkowanych planowaną przebudową ul. Opolskiej.”

Analiza tematyki związanej z planowanymi parkingami zlokalizowanymi przy pętli tramwajowej Krowodrza Górka została opisana w punkcie Ad. X. Postulat dotyczący zajętości terenu został omówiony w odpowiedzi na punkt XII. W związku z ograniczeniami prawnymi, podczas realizacji inwestycji publicznych, Inwestor nie może zapewnić odszkodowania w formie przekazania terenu, lecz jedynie poprzez wykup gruntów. W związku z tym nie przewidziano w ramach dokumentacji kompensacji miejsc parkingowych należących do Strony. Ponadto należy podkreślić, iż w ostatecznym wariantcie planowanej inwestycji jest planowany zjazd i wyjazd na teren nieruchomości Spółki od strony projektowanej Trasy Wolbromskiej.

XVI. „Pkt 15.2. raportu pt. Przebieg konsultacji społecznych - konsultacje społeczne które były przeprowadzone zgodnie z treścią obwieszczeń w przedmiocie ich rozpoczęcia dotyczyły realizacji zamierzenia inwestycyjnego pn.: „Budowa linii tramwajowej KST etap III A (os. Krowodrza - Górka Narodowa Zachód) oraz budowa linii tramwajowej KST III A - estakada w ciągu ul. Opolskiej”. W ocenie Spółki przyjęta dla potrzeb konsultacji społecznych nazwa planowanego zamierzenia inwestycyjnego została ujęta zbyt wąsko tj. nie uwzględniała planowanej przebudowy układu drogowego, w tym realizacji projektowanej Trasy Wolbromskiej oraz parkingów „P&R” wskutek czego mogło dojść do wprowadzenia mieszkańców w błąd, iż zakres planowanej inwestycji jest mniejszy, niż był rzeczywiście planowany. Nadto pomimo, iż ostatecznie zrezygnowano z realizacji estakady w ciągu ul. Opolskiej, która została zastąpiona tunelem, w drugiej turze konsultacji społecznych w tytule planowanego zamierzenia inwestycyjnego nadal była zamieszczona informacja, iż inwestycja będzie obejmować realizację estakady w ciągu ul. Opolskiej.”

Przytoczona przez wnioskującą Stronę nazwa zamierzenia inwestycyjnego wynikała z pierwotnych planów, dotyczących rozwiązania komunikacyjnego skrzyżowania ul. Opolskiej z Trasą Wolbromską, które na skutek przeprowadzonych na etapie projektu koncepcyjnego analiz zostały zmodyfikowane. Zaproponowany obecnie wariant z poprowadzeniem ul. Opolskiej pod Trasą Wolbromską w tunelu stanowi alternatywę najkorzystniejszą pod względem zarówno ekonomicznym jak i środowiskowym. Wariant ten również był omawiany podczas konsultacji społecznych i wówczas był on przedstawiony

w sposób klarowny i jasny – brak wówczas było protestów dotyczących mogącej mylić nazwy zamierzenia budowlanego.

XVII. *„Pkt 15.3. raportu pt. Wnioski z konsultacji społecznych - w zakresie części inwestycji położonej w sąsiedztwie pętli Krowodrza Górka raport ogranicza się do wskazania, iż w toku konsultacji silne protesty dotyczyły budowy tzw. Trasy Wolbromskiej lub jej części na odcinku od ul. Bratysławskiej do ul. Gen Fieldorfa-Nila, przy czym rozwiązaniem tego problemu ma być zaprojektowanie linii tramwajowej po wschodniej stronie układu komunikacyjnego. Z dalszej części analizowanego punktu raportu wynika już jednak, iż w wyniku planowanej przebudowy pętli tramwajowej Krowodrza Górka od pętli wykonane zostanie odgałęzienie linii tramwajowej w kierunku os. Azory. Przyjęte przez Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu rozwiązanie polegające na przeniesieniu linii tramwajowej na wschodnią część projektowanej Trasy Wolbromskiej, które to miało złagodzić protesty mieszkańców budynków wielorodzinnych położonych w sąsiedztwie pętli Krowodrza Górka ma zatem jedynie charakter tymczasowy i w ogóle nie eliminuje zaistniałego problemu. Otóż co zostało już wskazane w pkt XIII niniejszego pisma raport pomija fakt, iż w planowanej równolegle do realizacji inwestycji pn. Budowa linii tramwajowej Krakowskiego Szybkiego Tramwaju etap III (os. Krowodrza Górka - os. Azory), w wyniku przeprowadzonych konsultacji społecznych został wybrany wariant jej przebiegu zakładający realizację linii tramwajowej w rejonie pętli Krowodrza Górka w korytarzu pomiędzy zabudową mieszkaniową i usługową, przy czym przebieg tej linii był pierwotnie przewidziany w wariantcie alternatywnym przedsięwzięcia opisanym w pkt 5.2 raportu. Skoro zatem docelowo przez korytarz pomiędzy budynkami mieszkalnymi a zabudową usługową na nieruchomości Spółki będzie prowadzona linia tramwajowa w kierunku na Azory, przyjęty w wyniku prowadzonych konsultacji wariant realizacji przedsięwzięcia jest nie tylko nieuzasadniony ekonomicznie (równolegle zostaną przeprowadzone dwie linie tramwajowej jedna po wschodniej stronie Trasy Wolbromskiej a druga w pasie terenu sąsiadującym z zabudową mieszkaniową) lecz także spotęguje negatywne oddziaływanie planowanych inwestycji na nieruchomość Spółki. Przy wybranych przez Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu wariantach realizacji ww. inwestycji nieruchomość spółki będzie otoczona linią tramwajową aż z trzech stron, a znaczna część jej terenu, która aktualnie jest wykorzystywana jako parking zostanie wywłaszczona dla celów realizacji planowanego układu drogowego, linii tramwajowej i powiązanych z nią infrastruktury technicznej, wskutek czego dalsze prowadzenie na nieruchomości dotychczasowej działalności gospodarczej, i wykorzystanie posadowionych na niej obiektów zgodnie z ich przeznaczeniem będzie niemożliwe. Raport pomija fakt, iż także Spółka zgłaszała w toku prowadzonych konsultacji społecznych liczne zarzuty ww. zakresie wnosząc aby zakres zajętości planowanej inwestycji na nieruchomości Spółki został ograniczony do minimum, co nie zostało w żadnym stopniu uwzględnione.”*

Odpowiedź na postulaty zawarte w tym punkcie zawarto w fragmencie Ad. I. Postulaty Strony odnośnie minimalizacji zajętości należących do Strony terenów zostały uwzględnione w maksymalnym możliwym stopniu, a finalna powierzchnia niezbędna do wywłaszczenia zostanie określona na etapie projektu budowlanego.

Ponadto w kwestii dotyczącej planowanej równolegle inwestycji budowy linii tramwajowej KST etap III (os. Krowodrza Górka – Azory) Inwestor złożył wyjaśnienia:

Zgodnie z zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego z dnia 8 września 2010 r., tereny pomiędzy blokami przy ul. Krowoderskich Zuchów 14, 15, 16 a działką stacji paliw i salonu samochodowego przeznaczone są pod wydzielone tereny trasy tramwaju szybkiego relacji os. Krowodrza Górka – Azory, którą Miasto Kraków planuje w przyszłości. Poprowadzenie na wspólnym krótkim odcinku linii tramwajowej do ul. Opolskiej dla dwóch inwestycji wpłynie niekorzystny na układ drogowo-torowy w rejonie projektowanej tzw. „Trasy Wolbromskiej”. Konieczność zapewnienia miejsca

akumulacji dla pojazdów na południowym wlocie tzw. „Trasy Wolbromskiej” na skrzyżowaniu z ul. Opolską oraz minimalne wartości promieni torowiska na relacji os. Azory - Górka Narodowa wymagają odsunięcia przejazdu tramwajowego przez tzw. „Trasę Wolbromską” na południe w kierunku węzła torowego przewidzianego w opracowaniu koncepcji linii tramwajowej KST (Krowodrza Górka – Górka Narodowa) w rejonie pętli tramwajowej Krowodrza Górka. Ponadto, lokalizacja dwóch węzłów torowych w bezpośrednim sąsiedztwie miałyby negatywny wpływ na warunki ruchu tramwajowego z uwagi obniżenie jego prędkości w rejonie rozjazdów oraz ze względu na konieczność wykształcenia kontrałuków w torowisku o minimalnych wartościach promieni torów, co w konsekwencji mogłoby skutkować wykolejeniem taboru tramwajowego oraz wpływać na obniżenie jakości usług i infrastruktury transportu publicznego, poprzez znaczne wydłużenie czasu podróży.

Takie rozwiązanie wpływa również niekorzystnie na ruch pojazdów osobowych w układzie drogowym z uwagi na konieczność wprowadzenia dodatkowej sygnalizacji świetlnej na krótkim odcinku pomiędzy projektowanym skrzyżowaniem Trasy Wolbromskiej z ul. Opolską a projektowanym przejazdem tramwajowym w rejonie pętli Krowodrza Górka.

Mając na uwadze powyższe, wprowadzenie w przebiegu linii tramwajowej zmian, skutkowałoby wykształceniem nieefektywnego układu komunikacyjnego, niezdolnego do obsłużenia ruchu pojazdów osobowych i usług świadczonych przez komunikację zbiorową. Ponadto w planowanej budowie linii tramwajowej KST na odcinku (Krowodrza Górka – Azory)”, będzie również zastosowane rozwiązanie ograniczające uciążliwości dla środowiska poprzez uwzględnienie zastosowania tzw. „torowiska zielonego” w technologii zapewniającej maksymalne wytłumienie wibracji, drgań i hałasu.

XVIII. „Pkt 18 raportu pt. Streszczenie w języku niespecjalistycznym informacji zawartych w raporcie - przy uzasadnieniu wybranego przez Wnioskodawcę wariantu ze wskazaniem jego oddziaływania na środowisko została zamieszczona informacja, iż przedsięwzięcie nie będzie negatywnie oddziaływać na dobra materialne. Powyższe nie uwzględnia destrukcyjnego wpływu drgań, jakie będą emitowane przy eksploatacji linii tramwajowej na położone w jej sąsiedztwie budynki ani skutków realizacji przedsięwzięcia polegających na wyłączeniu możliwości prowadzenia na nieruchomości Spółki dotychczasowej działalności gospodarczej, co zostało szczegółowo opisane w pkt XV niniejszego pisma. W zakresie konfliktów społecznych zostało jedynie wskazane, iż dla przedsięwzięcia przy współpracy z Radą Dzielnicy IV zostały przeprowadzone konsultacje społeczne, z pominięciem, faktu, iż zakres tych konsultacji, co zostało wskazane w pkt XVII i XVIII pisma nie obejmował pełnego zakresu planowanej inwestycji.”

Odpowiedź w zakresie uciążliwego oddziaływania drgań na obiekty należące do Strony zawarto w Ad. I. i Ad. IV. Tematyka konsultacji społecznych i wyboru najkorzystniejszego wariantu prowadzenia trasy została omówiona również w punkcie Ad. I. Zarzut o uniemożliwieniu dalszej działalności Strony na skutek realizacji przedmiotowej inwestycji komunikacyjnej jest niemożliwy do rozstrzygnięcia na podstawie przedstawionych argumentów oraz znajduje się poza zakresem kompetencji należących do Inwestora. Jednocześnie Inwestor wyraża głęboką chęć podjęcia ze Stroną dialogu, który umożliwi wypracowanie wspólnego rozwiązania polubownego, które będzie korzystne dla wszystkich zainteresowanych stron (w tym społeczności lokalnej i całego miasta Krakowa).

XIX. „W końcowych wnioskach raportu w pkt 25 zostało powielone stwierdzenie, iż realizacja planowanego przedsięwzięcia nie będzie miała istotnego negatywnego wpływu na dobra materialne, przy czym stanowisko te, co zostało już szczegółowo opisane w treści niniejszego pisma nie uwzględnia destrukcyjnego wpływu drgań, jakie będą emitowane przy eksploatacji linii tramwajowej na położone w jej sąsiedztwie budynki ani skutków realiza-

cji przedsięwzięcia polegających na wyłączeniu możliwości prowadzenia na nieruchomości Spółki dotychczasowej działalności gospodarczej."

Odpowiedź w zakresie uciążliwego oddziaływania drgań na obiekty należące do Strony zawarto w Ad. I. i Ad. IV. Na zarzut uniemożliwienia dalszej działalności Strony udzielono odpowiedzi w punkcie Ad. XVIII.

W dniu 14 stycznia 2016 roku na skrzynkę mailową Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie wpłynął mail Fundacji Atlantyda oraz przedstawiciela społeczeństwa z wnioskami i uwagami do planowanego przedsięwzięcia. Uwagi i wnioski zostały złożone po upływie 21 – dniowego terminu w związku z tym tut. Organ pozostawił je bez rozpatrzenia na podstawie art. 35 Ustawy ooś.

Projekt pn. „Budowa linii tramwajowej KST etap III (os. Krowodrza Górka - Górka Narodowa) wraz z budową dwupoziomowego skrzyżowania w ciągu ul. Opolskiej”, został ujęty w wykazie projektów zidentyfikowanych w ramach trybu pozakonkursowego i jest on planowany do współfinansowania ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020.

Omówienie wariantów przedsięwzięcia:

Inwestor oraz Autorzy ujednoliconego i poprawionego raportu o oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, przedstawili następujące warianty:

Wariant 1 - proponowany przez Wnioskodawcę (pokonsultacyjny)

W ramach prowadzonych prac przedstawione rozwiązania poddane zostały ocenie przez Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie oraz społeczeństwo w ramach przeprowadzonych konsultacji.

W wyniku otrzymanych opinii oraz przeprowadzonych konsultacji społecznych został przez Inwestora opracowany wariant przebiegu trasy drogowej oraz tramwajowej.

Na odcinku pomiędzy ul. Bratysławską, a ul. Opolską przyjęto rozwiązanie wykorzystujące częściowo istniejący przebieg linii tramwajowej. Na tym odcinku zaprojektowano torowisko przystosowane do prowadzenia ruchu pojazdów. Odcinek pomiędzy ul. Bratysławską, a ul. Fieldorfa-Nila długości ok 300 m zaprojektowano, jako torowisko tramwajowe zlokalizowane w jezdni, która pełnić ma charakter jezdni awaryjnej, wykorzystywanej przez pojazdy uprzywilejowane, pomoc techniczną, itp.

Na odcinku pomiędzy ul. Opolską i ul. Fieldorfa-Nila linia tramwajowa biegnie prosto, omijając pętlę Krowodrza Górka. Zaproponowano poprowadzenie równoległe do linii tramwajowej ulicy w ciągu Trasy Wolbromskiej o przekroju dwujezdniowym z dwoma pasami ruchu w obu kierunkach, w tym w kierunku południowym jeden z pasów przeznaczony wyłącznie dla autobusów miejskiej komunikacji zbiorowej.

W rejonie pętli tramwajowej Krowodrza Górka zaprojektowano miejsca postojowe w granicach pasa drogowego (97 miejsc).

Na odcinku pomiędzy ul. Opolską, a ul. Bratysławską poprowadzono obustronne ciągi piesze i rowerowe o szerokości 2,0 m.

Pomiędzy ul. Opolska, a ul. Pachońskiego zaproponowano linię tramwajową po wschodniej stronie trasy Wolbromskiej. Na odcinku pomiędzy ul. Opolską, a ul. Pachońskiego zaprojektowano obustronne ciągi piesze i rowerowe o szerokości 2,0 m.

Na przecięciu Trasy Wolbromskiej z ul. Pachońskiego zaprojektowano skrzyżowanie jednopoziomowe czteroramienne z sygnalizacją świetlną. Wlot południowy o szerokości 14,00 m posiada cztery pasy ruchu, w tym jeden wydzielony dla relacji w lewo, oraz jeden dla relacji w prawo z ominięciem tarczy skrzyżowania. Na wlotach podporządkowanych za-

projektowano jezdnie o szerokościach 10,50 m z wyznaczeniem dwóch pasów ruchu na wlocie oraz jednego pasa wylotowego. Na wszystkich wylotach skrzyżowania zaprojektowano zatoki autobusowe o szerokości 3,00 m. Wlot północny, do realizacji w dalszych etapach, zaproponowano o szerokości 10,50 m z wyznaczeniem trzech pasów ruchu, w tym wydzielonego dla relacji skrętu w lewo. Na wszystkich wlotach skrzyżowania zaproponowano wyznaczenie przejść dla pieszych oraz przejazdów rowerowych, dwukierunkowych. Trasę rowerową wzdłuż ul. Pachońskiego do ul. Pignonia poprowadzono po południowej stronie linii tramwajowej.

W rejonie skrzyżowania Trasy Wolbromskiej z ul. Pachońskiego zaproponowano lokalizację parkingu – będą to miejsca postojowe w granicach pasa drogowego. Parking dostępny będzie z ul. Pachońskiego poprzez ulicę dojazdową os. Prądnik Biały Zachód. Pojemność parkingu wyniesie 112 miejsc.

Wzdłuż ul. Pachońskiego, po jej południowej stronie, poprowadzona została linia tramwajowa w kierunku os. Górka Narodowa.

Na odcinku od skrzyżowania z Trasą Wolbromską do skrzyżowania z ul. Zielińską zaproponowano wykorzystanie istniejącej szerokości jezdni 10,80 m i wyznaczenie trzech pasów ruchu z wydzieleniem pasa do skrętu w lewo w ulicę dojazdową do osiedla i parkingu (po południowej stronie ul. Pachońskiego). Z uwagi na przecięcie linii szybkiego tramwaju, na skrzyżowaniu wymagana jest instalacja przejazdowej sygnalizacji świetlnej. Po południowej stronie ul. Pachońskiego poprowadzono linię tramwajową w odległości 3,50 m od krawędzi jezdni. Po stronie południowej linii tramwajowej poprowadzono ciąg pieszy o szerokości 2,00 m i rowerowy o szerokości 2,00 m, a po stronie północnej ul. Pachońskiego ciąg pieszy o szerokości 1,50 m.

Na przecięciu ul. Pachońskiego z ul. Zielińską zaproponowano skrzyżowanie trzyramienne skanalizowane. Na wlocie zachodnim oraz północnym zaprojektowano wyznaczenie dwóch pasów ruchu, a na wlocie wschodnim jednego pasa ruchu. Na wlocie wschodnim i północnym skrzyżowania wyznaczono przejścia dla pieszych.

Odcinek ul. Pachońskiego od skrzyżowania z ul. Zielińską do skrzyżowania z ul. Pleszowską przebiega przez teren częściowo zabudowany budynkami jednorodzinnymi. Z uwagi na rozcięcie istniejącej ul. Białoprądnickiej na odcinku zaproponowano wykonanie skrzyżowania z nowym wlotem ul. Białoprądnickiej z kierunku północnego skrzyżowania z ul. Bularnia oraz skrzyżowania z przedłużeniem ul. Pleszowskiej. Wzdłuż odcinka poprowadzono linię tramwajową po południowej stronie w odległości 4,00 m od krawędzi jezdni. W rejonie projektowanego skrzyżowania z ul. Białoprądnicką zaproponowano przystanki tramwajowe połączone chodnikiem dla pieszych z terenem osiedla oraz przejściem dla pieszych na północną stronę ul. Pachońskiego. Po stronie południowej linii tramwajowej poprowadzono chodnik dla pieszych i ciąg rowerowy o szerokościach 2,00 m. Na odcinku od ul. Zielińskiej do ul. Pleszowskiej po północnej stronie ulicy poprowadzono chodnik dla pieszych usytuowany bezpośrednio przy jezdni o szerokości 2,50 m.

Na skrzyżowaniu ul. Pachońskiego z przedłużeniem ul. Pleszowskiej zaproponowano skrzyżowanie skanalizowane wyniesione z sygnalizacją świetlną przejazdową. Na wlocie wschodnim ul. Pachońskiego wyznaczono dwa pasy ruchu w tym pas do skrętu w lewo. Na wlocie południowym ul. Pleszowskiej zaprojektowano jezdnię o szerokości 7,00 m. W rejonie skrzyżowania zaprojektowano przebieg nowych ciągów pieszych i ciągu pieszego z dopuszczeniem ruchu rowerów o szerokości 3,00 m.

Skrzyżowanie ul. Pleszowskiej z ul. Białoprądnicką ulegnie rozbudowie o dodatkowy wlot północny stanowiący przedłużenie ul. Pleszowskiej do projektowanego przebiegu ul. Pachońskiego. Po stronie zachodniej skrzyżowania zaproponowano przebudowę istnieją-

cej jezdni ul. Białoprądnickiej łączącej istniejące ulice dojazdowe osiedla Prądnik Biały Zachód z ul. Pleszowską. Skrzyżowanie to zaprojektowano jako wyniesione.

Na odcinku od ul. Pleszowskiej do ul. Górnickiego, ul. Pachońskiego zaprojektowano jako jednojezdniową o szerokości 7,00 m z wyniesionym na środku pasem brukowanym (+2 cm) o szerokości 1,0 m. Po stronie południowej poprowadzono linię tramwajową, a po jej południowej stronie ciąg pieszy z dopuszczeniem ruchu rowerów o szerokości 3,00 m. Po północnej stronie ulicy poprowadzono chodnik dla pieszych usytuowany bezpośrednio przy jezdni o szerokości 2,50 m.

Na skrzyżowaniu ul. Pachońskiego z ul. Górnickiego zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane, wyniesione, wyposażone w sygnalizację świetlną przejazdową. Na wlocie zachodnim wyznaczono dwa pasy ruchu, w tym wydzielony pas dla relacji w lewo. Na wlocie północnym oraz wschodnim wyznaczono po jednym pasie ruchu. Na wlocie południowym z terenu osiedla wyznaczono dwa pasy ruchu. Po południowej stronie skrzyżowania przeprowadzono linię tramwajową, z przystankami wyznaczonym po wschodniej stronie skrzyżowania. Korekcie ulega przebieg ulic dojazdowych wewnętrznych osiedla z nowym połączeniem do istniejącej ul. Górnickiego (strona południowa). W rejonie skrzyżowania następuje włączenie projektowanego wzdłuż linii tramwajowej ciągu rowerowego do nowego układu dróg dojazdowych i osiedlowych. Zamknięto południowy wlot ul. Górnickiego zaprojektowano plac do zawracania. Przejazd rowerów w kierunku północnym do ul. Górnickiego może się odbywać w ruchu ogólnym na tarczy skrzyżowania.

Na odcinku od skrzyżowania z ul. Górnickiego do skrzyżowania z ul. Mackiewicza ul. Pachońskiego zaprojektowano, jako jednojezdniową o szerokości 7,00 m z pasami ruchu o szerokości 3,0 m oraz wyniesionym na środku pasem brukowanym (+2 cm) o szerokości 1,0 m. Po stronie południowej poprowadzono linię tramwajową w odległości 2,00 – 2,50 m od krawędzi jezdni. Po stronie północnej utrzymano ciąg pieszy o szerokości 2,00 m. Po stronie południowej linii tramwajowej zaproponowano ciąg pieszy o szerokości 2,00 m. Ciąg rowerowy poprowadzono, jako niewyznaczony ulicami osiedlowymi po stronie południowej linii tramwajowej do wyznaczonego ciągu rowerowego dwukierunkowego w rejonie skrzyżowania z ul. Mackiewicza.

Skrzyżowanie ul. Pachońskiego - ul. Mackiewicza – ul. Siewna, obecnie w formie małego ronda, zaprojektowano, jako skanalizowane z sygnalizacją świetlną. Na wlotach północnym i południowym skrzyżowania zaproponowano wyznaczenie po dwa pasy ruchu z wydzielonymi pasami dla relacji skrętu w prawo. Na wlotach: zachodnim i wschodnim kierunki ruchu oddzielono wyspami o szerokościach 2,50 m oraz wyznaczono po dwa pasy ruchu z wydzielonymi pasami dla relacji skrętu w lewo. Linia tramwajowa przecina skrzyżowanie po południowej stronie a przystanki wyznaczono po stronie wschodniej skrzyżowania. Na wszystkich wlotach skrzyżowania zaproponowano wyznaczenie przejść dla pieszych, a przejazd rowerowy wraz ze śluzą jedynie na wlocie południowym.

Po stronie wschodniej skrzyżowania ul. Pachońskiego – ul. Mackiewicza – ul. Siewnej w odległości ok 160 m następuje przejazd linii tramwajowej w kierunku ul. Bociana. Pozostawia się istniejący ciąg pieszy po stronie północnej ul. Siewnej o szerokości 3,00 m, oraz ciąg pieszy po stronie południowej o szerokości 3,00 m.

Linia tramwajowa od skrzyżowania ul. Pachońskiego – ul. Mackiewicza – ul. Siewnej prowadzona została w dostosowaniu do istniejącej zabudowy oraz do korytarza tramwajowego rezerwowanego ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Linia tramwajowa biegnie równoległe do towarowej linii kolejowej i istniejącej ul. Bociana. Linie tramwajową w rejonie przecięcia z nowym przebiegiem ul. Bociana skierowano w stronę północną z dowiązaniem do korytarza rezerwowanego ustaleniami MPZP obszaru „Górka Narodowa Zachód”. Przecięcie towarowej linii kolejowej nastąpi bezkolizyjnie z wykorzy-

staniem wysokiego nasypu linii kolejowej (ok. 10,00 m). Wzdłuż linii tramwajowej w kierunku północnym poprowadzono ciąg pieszy o szerokości 2,00 m i ciąg rowerowy o szerokości 2,00 m.

Na odcinku przejścia przez teren zabudowy przemysłowej zaprojektowano nowy przebieg ul. Bociana o szerokości 5,50 m po północnej stronie linii tramwajowej, służący do obsługi terenu przyległego.

Na odcinku pomiędzy ul. Bociana, a ul. Kuźnicy Kołłątajowskiej, wzdłuż linii tramwajowej, zaprojektowano tunel tramwajowo - pieszo – rowerowy przez nasyp linii kolejowej.

Na odcinku od skrzyżowania z ul. Banacha do skrzyżowania z al. 29 Listopada zaprojektowano drogę, jako jednojezdniową o szerokości 7,00 m, z pasami rowerowymi jednokierunkowymi o szerokości 1,5 m zlokalizowanymi po zewnętrznej stronie jezdni. Po stronie południowej przeprowadzono linię tramwajową, ze względów na różnicę wysokości, odsuniętą o maksymalnie ok. 21 m od jezdni. Zgodnie z ustaleniami MPZP dla obszaru Górka Narodowa Zachód po stronie południowej linii tramwajowej wyznaczone zostały tereny zielone, w których to proponuje się prowadzenie ciągów pieszych i rowerowych. Po stronie północnej ulicy zaprojektowano odsunięty od jezdni ciąg pieszy o szerokości 2,0. Z uwagi na duże pochylenie jezdni (9%) prowadzenie chodnika dla pieszych wymagać będzie zastosowania dodatkowych ramp oraz schodów terenowych.

W odległości 155 m od skrzyżowania z al. 29 Listopada zaprojektowano zjazd na pętlę autobusową oraz do wielopoziomowego parkingu P&R o pojemności 256 miejsc parkingowych.

Wariant 2 - alternatywny

Do konsultacji społecznych przedstawiony został planowany przebieg trasy tramwajowej i układu drogowego. Wariant ten zawierał jednak elementy i rozwiązania, które ostatecznie nie znalazły akceptacji społecznej i dlatego został on odrzucony. Poniżej scharakteryzowano go jako alternatywny wariant przedsięwzięcia, przedstawiając zasadnicze różnice pomiędzy nim a wariantem przyjętym do realizacji.

Układ drogowy w śladzie Trasy Wolbromskiej w tym wariantcie rozpoczynać się miał na skrzyżowaniu z ul. Bratysławską i dr Twardego. Na odcinku od skrzyżowania ul. Bratysławskiej do ul. Fieldorfa-Niła przebiegać miała początkowo droga dwujezdniowa, następnie ograniczona do jednej jezdni o dwóch pasach ruchu. Wloty na skrzyżowania zaproponowano jako dwujezdniowe z wyspami dzielącymi. Linia tramwajowa prowadzona początkowo po stronie wschodniej, przed ul. Kluczborską przechodzić miała wiaduktem nad jezdnią na zachodnią stronę układu drogowego. Miał zostać zlikwidowany istniejący przejazd w ciągu ul. Kluczborskiej.

Na skrzyżowaniu z ul. Fieldorfa-Niła na wlocie południowym zaproponowano przekrój trzypasowy. Wloty poprzeczne utrzymano jako dwupasowe. Z uwagi na prowadzenie trasy tramwajowej po stronie zachodniej konieczne było wykonanie korekt na tym skrzyżowaniu.

Na odcinku pomiędzy ul. Opolską i ul. Fieldorfa-Niła, pomimo utrzymania przekroju dwujezdniowego dla kierunku głównego, zaproponowano tylko jeden pas ruchu. Skrajne pasy prowadzić miały na parking P&R oraz miejsca postojowe dla busów i samochodów osobowych.

Układ trasy i rozwiązanie torów tramwajowych na pętli Krowodrza Górka przewidywał relacje z osiedli Azory i Górka Narodowa do Centrum z przejazdem przez pętlę. Nie przewidziano możliwości relacji z pominięciem pętli. Przewidziano jednak połączenie techniczne (awaryjne) umożliwiające powrót na kierunek Azory i Górka Narodowa. Pętla Krowodrza Górka zrealizowana miała być z zachowaniem istniejącego układu peronów oraz istniejącego

kierunku wyjazdu z pętli w stronę centrum. Wjazd na pętlę przesunięty miał zostać o 120 m za skrzyżowanie z ul. Fieldorfa-Nila w kierunku ul. Opolskiej.

W rejonie pętli Krowodrza Górka linie w kierunku Górki Narodowej oraz os. Azory skierowano w korytarz pomiędzy zabudową mieszkaniową i usługową. Rozdzielenie kierunku Azory i Górka Narodowa odbywać się miał bezpośrednio przed ul. Opolską. Przecięcie ul. Opolskiej linią tramwajową zaprojektowano ok 150 m na zachód od tarczy skrzyżowania ze śladem Trasy Wolbromskiej. Ponowne przejście linii tramwajowej na stronę wschodnią znajdować się miało około 200 m przed skrzyżowaniem z ul. Pachońskiego.

Przekroczenie linią tramwajową i trasą drogową potoku Sudół wiązało się z koniecznością korekty przebiegu tego potoku i wykonania obiektów mostowych osobno dla drogi i dla tramwaju. Przerwana zostać miała ciągłość ul. Nad Sudółem. Zaprojektowano podziemne przejście umożliwiające ruch pieszych w ciągu tej ulicy.

Odcinek drogowy od skrzyżowania z ul. Opolską do skrzyżowania z ul. Pachońskiego posiadał przekrój dwujezdniowy po dwa pasy ruchu, a bliżej skrzyżowań liczba pasów wzrosnąć miała do trzech, a nawet czterech, w celu umożliwienia obsługi relacji skrajnych na skrzyżowaniach. Wzdłuż odcinka ulicy po stronie zachodniej zaprojektowano linię tramwajową w odległości 5,50 m od krawędzi jezdni. Ponowne przejście linii tramwajowej na stronę wschodnią nastąpić miało około 200 przed skrzyżowaniem z ul. Pachońskiego i zaprojektowane zostało na zasadzie skrzyżowania w poziomie terenu.

Pozostała część przedsięwzięcia zaprojektowana została jak w wariantcie 1.

Analizując historyczne wariantowanie należy zauważyć, iż wnioskiem z dnia 24 marca 2014 roku pełnomocnik Inwestora, Pan Jarosław Szewczyk wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia jak w wariantcie 2 alternatywnym (odrębne postępowanie). W przedłożonej Karcie informacyjnej przedsięwzięcia omówiono wariant polegający na rezygnacji z realizacji przedsięwzięcia według wariantu zerowego, wariant proponowany przez inwestora oraz pięć różnych wariantów alternatywnych. W wyniku braku akceptacji społeczeństwa i wielu uwag zgłoszonych do projektowanego wariantu inwestor pismem z dnia 21 lipca wycofał wniosek w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie decyzją z dnia 22 października 2015 roku, znak: OO.4210.5.2014.AK umorzył postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia w wariantcie 2 alternatywnym.

Inwestor brał również pod uwagę różne rozwiązania projektowe obiektów inżynierskich.

Wariant 1 - proponowany przez Wnioskodawcę (pokonsultacyjny) zawiera rozwiązania konstrukcyjne planowanych obiektów inżynierskich związanych przede wszystkim z potrzebą dostosowania rozwiązania do parametrów technicznych przyjętego do realizacji wariantu układu drogowo-tramwajowego, a w pewnych wypadkach podyktowany był także wyrażonymi podczas konsultacji społecznych oczekiwaniami mieszkańców.

Porównanie wariantów

Należy podkreślić, że z punktu widzenia oddziaływania na lokalne środowisko rozpatrywane wyżej warianty są do siebie zbliżone. Obydwa warianty spełniają zakładane cele inwestycji polegające na:

- Zwiększeniu udziału przyjaznego środowisku transportu publicznego w obsłudze mieszkańców Gminy Miejskiej Kraków.

- Poprawie dostępności komunikacyjnej do osiedli Prądnik Biały i Górka Narodowa oraz włączeniu tego regionu w system obszarowego sterowania ruchem dla miasta Krakowa.
- Usprawnieniu i podniesieniu atrakcyjności miejskiej komunikacji zbiorowej poprzez skrócenie czasu podróży.
- Zwiększeniu konkurencyjności transportu publicznego wobec transportu indywidualnego, co skutkować będzie zmniejszeniem udziału transportu prywatnego i rozładowaniem natężenia ruchu w mieście.
- Zwiększeniu bezpieczeństwa i komfortu podróżowania transportem publicznym.
- Zwiększeniu punktualności i niezawodności transportu publicznego.
- Ograniczeniu hałasu w rejonie oddziaływania projektu poprzez zmniejszenie ruchu samochodów osobowych.
- Zmniejszeniu negatywnego wpływu pojazdów komunikacji zbiorowej na środowisko naturalne poprzez zwiększenie udziału pojazdów tramwajowych w transporcie publicznym w obszarze projektu.
- Zmniejszeniu liczby wypadków drogowych poprzez wzrost liczby pasażerów transportu publicznego.
- Integracji miejskiego i podmiejskiego systemu transportowego.
- Uprzywilejowaniu pojazdów transportu publicznego w strefach koncentracji ruchu.
- Poprawie komfortu życia mieszkańców dzielnicy IV Prądnik Biały poprzez rozbudowę sieci transportu publicznego przyjaznego środowisku.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie na podstawie zebranych materiałów w niniejszym postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie ma wątpliwości, że wybrany obecnie wariant 1 jest wariantem najkorzystniejszym dla szeroko rozumianego środowiska. Przed wystąpieniem do złożenia wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach inwestor przeprowadził szerokie konsultacje społeczne, przeanalizował wiele wariantów z czego dwa główne zostały opisane w aktualnym raporcie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie odstąpił od wezwania autorów raportu oddziaływania na środowisko do przedłożenia szczegółowych oddziaływań na środowisko przedsięwzięcia w wariantcie II, gdyż oczywiste było, że oddziaływania te będą większe.

W wariantcie 1 proponowanym przez Wnioskodawcę (pokonsultacyjny) oddalenie przebiegu linii tramwajowej od bloków mieszkalnych w rejonie pętli tramwajowej Krowodrza Górka oraz zmiana przebiegu drogi (rezygnacja z odcinka drogowego pomiędzy ul. Bratysławską a Fieldorfa Nila) prowadzonej w śladzie Trasy Wolbromskiej zmniejsza oddziaływanie akustyczne oraz emisję zanieczyszczeń komunikacyjnych od planowanej inwestycji. W rejonie pętli tramwajowej Krowodrza Górka zaprojektowano miejsca postojowe w granicach pasa drogowego (97 mp) rezygnując z parkingu P&R.

W wariantcie alternatywnym projektowana linia KST przebiegać miała bliżej bloków mieszkalnych, miał powstać parking P&R, wiadukt tramwajowy w rejonie ul. Kluczborskiej, dwujezdniowa droga w śladzie Trasy Wolbromskiej pomiędzy ul. Bratysławską a Fieldorfa Nila.

W przypadku pozostałych komponentów środowiska, takich jak oddziaływanie na środowisko gruntowo-wodne, na faunę i florę, generowanie odpadów na etapie realizacji wpływ rozpatrywanych wariantów jest podobny.

Reasumując wybrany przez inwestora wariant 1 realizacji przedsięwzięcia uwzględniający postulaty lokalnych społeczności, stanowi **wariant najkorzystniejszy dla środowiska**, oraz:

1. zapewni odpowiednie parametry dla ruchu szybkiego tramwaju, przez co stanie się on atrakcyjnym środkiem komunikacji alternatywnym dla indywidualnego transportu samochodowego,
2. poprzez celowe działania, takie jak: obszar ruchu uspokojonego na odcinku od skrzyżowania ul. Pachońskiego z ul. Zielińską do skrzyżowania z ul. Mackiewicza zniechęci do korzystania z samochodu przy dojazdach do centrum miasta, preferując komunikację zbiorową, zwłaszcza tramwaj,
3. znaczna liczba miejsc postojowych na projektowanych parkingach zachęci do pozostawienia samochodu i kontynuacji podróży tramwajem,
4. poprowadzenie ul. Opolskiej tunelem zamiast estakadą lub na poziomie terenu skutkować będzie ograniczeniem uciążliwości związanej z emisją hałasu z tego ciągu drogowego,
5. zastosowane rozwiązania ograniczą kolizyjność, przez co zmniejszą zagrożenie wypadkami,
6. zapewnione zostaną trasy rowerowe oraz chodniki dla pieszych,
7. przewidziane projektem ekrany akustyczne stanowiąc będą skuteczną ochronę przed hałasem.

W przedłożonym Raporcie oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko opisano szczegółowo oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia w wariantcie 1 - proponowanym przez Wnioskodawcę (pokonsultacyjnym).

Na terenach projektowanej linii tramwajowej wraz z układem drogowym – Krowodrza Górka – Górka Narodowa wykonano w czwartym kwartale 2013 roku przedrealizacyjne pomiary hałasu. Wyniki pomiarów wskazują, że w punktach oddalonych od istniejących ciągów drogowych poziomy hałasu kształtują się poniżej wartości dopuszczalnych. W tych miejscach, po realizacji inwestycji, mogą zajść największe zmiany klimatu akustycznego. W pozostałych punktach, w rejonie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej przy ul. Pachońskiego, ul. Białoprądnickiej usytuowanej przy istniejących ciągach drogowych już w chwili obecnej występują przekroczenia wartości dopuszczalnych dla pory dziennej i nocnej.

W decyzji wskazano, w których lokalizacjach jest konieczność wykonania ekranów akustycznych. Wskazano parametry jakie muszą spełniać ekrany. Nałożono jednak na inwestora konieczność weryfikacji zarówno ich długości, wysokości jak i położenia w projekcie budowlanym, gdyż dopiero na kolejnym etapie jest możliwość weryfikacji dokładnych niwelet drogi, itp.

W wyniku przeprowadzonych w Raporcie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko obliczeń oraz złożonych przez społeczeństwo wniosków i uwag do planowanego przedsięwzięcia stwierdzono, że konieczne jest uwzględnienie w projekcie budowlanym zabezpieczeń w postaci ekranów akustycznych o parametrach jak w sentencji niniejszej decyzji.

W wyniku uwag i wniosków złożonych przez Prezesa Zarządu Wielobranżowego Przedsiębiorstwa Produkcyjno – Usługowego w Krakowie Sumax Sp. z o.o. Inwestor wyraził zgodę na etapie projektu budowlanego usunąć zaplanowany w koncepcji zjazd do posesji z ul. Pachońskiego i w związku z tym zaproponował zachowanie w jego miejscu ciągłości ciągu pieszego (chodnika) oraz ekranów akustycznych. Na skutek tych działań pozostawiony zostanie w stanie istniejącym układ komunikacyjny osiedla wraz z wjazdem od ul. Górnic-

kiego, który znajduje się poza zakresem prac zaplanowanych w ramach niniejszej inwestycji. W związku z tym zaproponowane w Raporcie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko ekrany akustyczne E14 i E17 zastąpione zostaną jednym ekranem E18 o łącznej długości 95 m. W związku z usunięciem przerwy pomiędzy ekranami nie ulega wątpliwości, że poprawi się klimat akustyczny na terenach zabudowy wielorodzinnej przy ul. Górnickiego 13-13h.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia konieczne będzie usunięcie niektórych istniejących ekranów akustycznych w ciągu ulicy Opolskiej będących w kolizji z planowaną inwestycją. Zaproponowano w trakcie realizacji inwestycji odbudowę ekranu akustycznego pomiędzy pasem oddzielającym jezdnię ul Opolskiej z uwagi na utrzymanie maksymalnej ochrony wyższych pięter budynku przy ul. Opolskiej 13-35.

Hałas w środowisku spowodowany będzie w głównej mierze ruchem samochodowym.

Hałas tramwajowy, z uwagi na wielkość ruchu w porze dziennej i nocnej, jak i przez zastosowanie torowiska zielonego nie będzie generował ponadnormatywnych poziomów dźwięku. Widoczne jest to na przykładzie odcinka pomiędzy torami kolejowymi, a ulicą Kuźnicy Kołłątajowskiej, gdzie w wariantcie końcowym nie projektowano żadnego ciągu drogowego, a ponadnormatywne zasięgi oddziaływań akustycznych nie sięgają terenów podlegających ochronie akustycznej.

Autorzy raportu stwierdzają, że przeprowadzone badania oraz analizy wskazują na konieczność ograniczenia powstawania drgań, w tym:

1. Zastosowania wibroizolacji torowiska w rejonie zbliżeń linii tramwajowej do zabudowy (istniejącej oraz projektowanej) na odległość mniejszą niż 20 metrów od osi najbliższego toru. Wibroizolację trzeba przewidzieć na moście w ciągu linii tramwajowej.
2. Wprowadzenie rozwiązań charakteryzujących się najwyższą efektywnością redukcji drgań z torowiska z równoczesnym ograniczeniem emisji hałasu z torowiska.
3. Ulice w ciągu dróg wojewódzkich należy zaprojektować w kategorii 5 (ruch ciężki) - np. część ul. Pachońskiego, na której aktualnie obserwuje się istotne uszkodzenia. W projekcie należy przewidzieć takie rozwiązania aby nie wystąpiło zjawisko powstawania kolein (np. wzmocnienie nawierzchni siatką stalową lub tekstylną) oraz aby studnie kanalizacyjne były poza jezdnią.

Przed rozpoczęciem prac budowlanych wykonane będzie rozpoznanie stanu technicznego budynków z wykonaniem dokumentacji fotograficznej obrazujących stan techniczny (rysy, pęknięcia, itp.).

Inwestor zobowiązał się, że w trakcie budowy w czasie prowadzenia prac z użyciem maszyn generujących drgania w pobliżu budynków (prace w odległości mniejszej niż 20 m od budynku) będzie prowadzony monitoring wibroakustyczny oddziaływania drgań na budynek.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie nie analizuje i nie ocenia w niniejszej decyzji rozwiązań związanych z zabezpieczeniem budynków przed drganiami. Kwestie te zostaną poddane ocenie na etapie projektu budowlanego, na podstawie przepisów prawa budowlanego.

Przedsięwzięcie realizowane będzie na obszarze, na którego części już w chwili obecnej znajduje się sieć komunikacyjna, stanowiąca źródło emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych do powietrza. Realizacja przedsięwzięcia obejmuje przebudowę istniejących dróg i skrzyżowań, wykonanie nowych połączeń drogowych, a także budowę nowego układu drogowego na obszarze Górki Narodowej. W związku z powyższym model obliczenia rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu obejmował źródła liniowe istniejące i projektowane.

Pełny zakres obliczeń wykonano dla dwutlenku azotu oraz tlenku węgla. Dla dwutlenku azotu przeprowadzono również obliczenia w punktach reprezentujących zabudowę mieszkaniową.

Przeprowadzone obliczenia rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń komunikacyjnych w powietrzu nie wykazały możliwości wystąpienia przekroczeń dopuszczalnej wartości stężeń tych zanieczyszczeń po realizacji przedsięwzięcia, ani na poziomie terenu, ani w receptorach odpowiadających zabudowie mieszkaniowej.

W raporcie przedstawiono zarówno w formie obliczeniowej jak i graficznej rozprzestrzenianie się zanieczyszczeń w powietrzu dla inwestycji, wykonanych w oparciu o obowiązujące przepisy.

W chwili obecnej na terenie miasta Krakowa przekroczone są standardy jakości powietrza. Zgodnie z danymi Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska przekroczone są średnioroczne wartości dopuszczalne stężeń pyłu PM10 i PM2.5 oraz średnioroczna wartość odniesienia benzo(a)pirenu.

Planowana inwestycja będzie inwestycją, która nie wprowadzi dodatkowego ruchu samochodów na terenie miasta Krakowa i jego północnych okolic, więc ilość zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza nie ulegnie zmianom. Na terenie miasta Krakowa, z uwagi na zakładane zmniejszenie natężenia ruchu zmniejszy się również ponadnormatywne oddziaływanie w zakresie emisji zanieczyszczeń powietrza. Budowa tramwaju oraz parkingów typu park&ride niewątpliwie przyczyni się zmniejszenia ruchu samochodowego w centrum Krakowa a co za tym idzie do poprawy jakości powietrza w Krakowie.

Miasto Kraków jest zobowiązane do wypełniania założeń programu ochrony powietrza, który wskazuje na konieczność realizacji planowanych tras drogowych (Trasa Wolbromska) jak i tras tramwajowych wraz z budową parkingów park&ride. Niezmiernie ważne jest również stałe podnoszenie świadomości mieszkańców Krakowa i jego okolic o koniecznej nadszereźności korzystania z transportu zbiorowego celem zmniejszenia emisji zanieczyszczeń.

Przedmiotowa inwestycja, zgodnie z analizowanym raportem, nie spowoduje przekroczeń standardów jakości środowiska. Ponadnormatywne oddziaływania związane z budową i eksploatacją planowanego przedsięwzięcia będą eliminowane m.in. przez ekrany akustyczne, separatory substancji ropopochodnych na kanalizacji deszczowej, odpowiednią organizacją prowadzonych prac i lokalizacją placów budowy. Prace realizacyjne w pobliżu zabudowy będą prowadzone w sposób zorganizowany, wyłącznie w okresie pory dziennej. Uciążliwość akustyczna związana z okresem budowy ustąpi z chwilą zakończenia prac. Przekształcenia powierzchni terenu poza obrębem przedsięwzięcia będą miały charakter okresowy, a po zakończeniu prac teren zostanie uporządkowany i zagospodarowany.

Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje istotnych zmiany w krajobrazie. Teren lokalizacji przedsięwzięcia jest obecnie zdominowany przez obiekty usługowe i przemysłowe oraz komunikacyjne, charakter przedsięwzięcia nie będzie więc odbiegał od aktualnego zagospodarowania terenu.

Gospodarka odpadami zorganizowana będzie w sposób umożliwiający ich selektywne gromadzenie na terenie planowanego przedsięwzięcia na etapie jego realizacji i likwidacji zaplecza budowy, co umożliwi następnie ich odzysk jako surowców wtórnych w całości lub w części, bezpośrednio lub przez przetworzenie. Pozostała, niewielka część odpadów nie nadających się do odzysku zostanie unieszkodliwiona np. poprzez składowanie na składowisku odpadów. Inwestor w raporcie zapewnił, iż gospodarowanie odpadami w czasie budowy i eksploatacji będzie prowadzone właściwie, w tym m.in. poprzez minimalizowanie ich ilość, prowadzenie selektywnej zbiórki – w szczelnych pojemnikach, w wydzielonych miejscach, w warunkach zapobiegających pyleniu i rozwiewaniu frakcji lekkich w warunkach zabezpie-

czających przed dostępem osób postronnych. Usuwanie odpadów niebezpiecznych i innych niż niebezpieczne powstających podczas prac budowlanych powierzone zostanie wyspecjalizowanej firmie posiadającej stosowne zezwolenia.

Część usuniętych mas ziemnych, która nie może być zagospodarowana do celów niwelacji terenu, z uwagi na niekorzystne parametry geotechniczne, potraktowana zostanie jak odpad i przekazana specjalistycznej firmie do odzysku. Masy ziemne spełniające kryteria geotechniczne zostaną wykorzystane na miejscu w celu niwelacji terenu, w sposób opisany w projekcie budowlanym.

Planowana budowa linii tramwajowej wchodzi w niewielkiej części, na odległość ok. 50 m, na teren użytku ekologicznego „Dolina Prądnika” utworzonego Uchwałą Rady Miasta Krakowa nr LX/782/08 z dnia 17 grudnia 2008 roku. Użytek ten ma powierzchnię 14,145 ha, a utworzony został w celu zachowania naturalnie meandrującego koryta rzeki Prądnik, będącego siedliskiem wielu chronionych gatunków zwierząt. Na terenie tym występuje m.in. 19 gatunków ssaków, w tym bóbr i wydra oraz 51 gatunków ptaków, spośród których jako ciekawy gatunek należy wymienić pliszkę górską, mającą na terenie użytku ekologicznego jedyne stwierdzone w Krakowie miejsce występowania. Zinwentaryzowane w pracach nad mapą roślinności Krakowa zbiorowisko łągu jesionowo – olszowego (w obrębie użytku ekologicznego) podlega ochronie na mocy rozporządzeń Ministra Ochrony Środowiska; z 14 VIII 2001 r. (Dz. U. nr. 92, poz. 1029) i z dnia 1 V 2005 (Dz. U. Nr. 94, poz. 795).

Najbliższy obszar Natura 2000 to obszar o znaczeniu dla Wspólnoty Łąki Nowohuckie PLH120069 i zlokalizowany jest w odległości ok. 6 km. Na obszarze tym przedmiotami ochrony są: siedlisko niżowych i górskich świeżych łąk użytkowanych ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*) oraz cztery gatunki motyli: modraszek telejus (*Phengaris teleius*), modraszek nausitous (*Phengaris nausithous*), czerwończyk nieparek (*Lycaena dispar*) i czerwończyk fioletek (*Lycaena helle*). W przypadku czerwończyka fioletka jest to najprawdopodobniej największa tak zwarta populacja w Europie. Wynika to z małej fragmentacji siedlisk tego motyla (łąk z rdestem węzownikiem) na tym obszarze. Obszar pełni ważną funkcję w zapewnieniu ciągłości siedlisk wymienionych motyli w skali Polski Południowej. Występują tu cenne siedliska roślin i ptaków, związanych z siedliskami nieleśnymi. Do głównych zagrożeń dla ochrony obszaru należą: niewłaściwe użytkowanie łąki, szuwarów trzcinowych, młak – zbyt wczesny termin koszenia. Ze względu na znaczną odległość planowanych prac, nie przewiduje się możliwości znaczącego negatywnego wpływu na etapie budowy i eksploatacji na powyższy obszar Natura 2000.

W trakcie inwentaryzacji flory w obrębie planowanych prac nie stwierdzono występowania gatunków podlegających ochronie prawnej. Zatem inwestycja nie spowoduje istotnych szkód w otaczającej jej florze z uwagi na brak cennych przyrodniczo i rzadkich zbiorowisk roślinnych, a także prawnie chronionych roślin.

W celu realizacji przedsięwzięcia konieczne będzie przeprowadzenie wycinki drzew i krzewów oraz zniszczenia części pokrywy roślinnej występującej na terenie inwestycji. Zgodnie z przeprowadzoną inwentaryzacją przyrodniczą z zakresu flory, nie będzie wśród nich gatunków chronionych ani pomników przyrody. W celu uniknięcia uszkodzeń systemu korzeniowego, pni, koron oraz przysypania roślin ziemią na okres prac budowlanych należy wykonać zabezpieczenia drzew i krzewów zlokalizowanych w zakresie robót, a nieprzeznaczonych do wycinki. Ponadto ze względu na ochronę powietrza oraz w ramach zapobieganiu zmianom klimatycznym, zaleca się wykonać nasadzeń zastępczych w stosunku 1:1. Nasadzenia gatunków rodzimych winny być wprowadzone na terenie miasta Krakowa.

W trakcie prac inwentaryzacyjnych z zakresu fauny stwierdzono występowanie typowych dla terenów miejskich gatunków ssaków takich jak: kret, jeż, wiewiórka pospolita, kuna

domowa czy lis, a w dolinie Prądnika stwierdzono okresowe występowanie bobra europejskiego, gdzie gatunek ten był obserwowany na odcinku miejskim tej rzeki w ciągu ostatnich 2-3 lat, jednak na odcinku powyżej planowanej inwestycji. Jedynie na północ od ul. Kuźnicy Kollatajowskiej, ze względu na połączenie z podmiejskimi terenami otwartymi (polami uprawnymi, łąkami, zadrzewieniami) oprócz ww. ssaków obserwowano również sarnę i okresowo dziki. Zatem z uwagi na fakt, iż znaczna część inwestycji przebiega przez tereny miejskie nie przewiduje się obecności dużych i średnich ssaków. Jednak jako, że doliny rzeczne są naturalnymi szlakami migracyjnymi zwierząt, nawet na terenach miejskich, powinny umożliwić migrację zwierząt pod obiektami inżynieryjnymi na ciekach. Do migracji zwierzęta potrzebują suchego terenu wzdłuż ciek. Może to być naturalny pas ziemny pomiędzy ciekami a przyczółkiem mostu lub specjalna konstrukcja w postaci półki. Półki najlepiej konstruować z betonu lub tworzywa sztucznego. Nie zaleca się używania gabionów jako konstrukcji do migracji zwierząt. Doświadczenie pokazuje, że gabiony jako półki dla zwierząt są konstrukcjami nietrwałymi. Ich powierzchnia musi być pokryta chudym betonem i humusem. Warunki atmosferyczne powodują uszkodzenia powierzchni przeznaczonych do migracji lub wypłukują warstwę humusu. Uszkodzone gabiony stanowią zagrożenie dla zwierząt lub nawet pułapkę antropogeniczną, w której migrujące zwierzęta blokują się i giną.

W trakcie waloryzacji awifauny na obszarze planowanego przedsięwzięcia i terenach z nim sąsiadujących stwierdzono występowanie gatunków pospolitych, charakterystycznych dla zadrzewień, zakrzaczeń i terenów otwartych. Na przebiegu północnego odcinka planowanej inwestycji, gdzie teren jest atrakcyjny krajobrazowo i jak na warunki miejskie, stosunkowo niezmieniony przez człowieka. Podobny charakter ma również dolina Prądnika, gdzie można było stwierdzić gatunki rzadsze. Na terenie użytku ekologicznego „Dolina Prądnika”, obejmującego odcinek rzeki od ul. Górnickiego na północ, aż do granic miasta Krakowa, w latach poprzednich wykazywano pliszkę górską, jednak w czasie inwentaryzacji w ramach przedsięwzięcia gatunku tego nie stwierdzono.

Ogółem w trakcie inwentaryzacji awifauny stwierdzono 52 gatunki ptaków, najczęściej związanych z terenami miejskimi, jak sierpówka, grzywacz, jerzyk, dzięcioł duży, słowik szary, kopciuszek, kos, kwiczoł, łozówka, cierniówka, piecuszek, muchołówka szara, bogatka, sroka, gawron, wróbel, mazurek, szczygieł. Jedynym gatunkiem wymienionym w Załączniku do Dyrektywy Ptasiej, który stwierdzono na omawianym obszarze (1 para), jest gąsiorzek, który w skali Europy jest gatunkiem rzadkim, jednak w Polsce występuje dość licznie, a w ostatnich latach wykazuje nawet umiarkowany wzrost liczebności (*Chodkiewicz i in., Monitoring populacji ptaków Polski w latach 2012 – 2013. Biuletyn Monitoringu Przyrody 11: 1 – 72*). Budowa linii tramwajowej, jak również późniejsza eksploatacja, mogą mieć wpływ na zanik stwierdzonego stanowiska gąsiorzka, które znajduje się w bezpośrednim jej sąsiedztwie, jednak nie będzie to miało znaczenia dla całkowitej liczebności populacji tego gatunku w skali Małopolski, czy w skali całego kraju. Liczebność gąsiorzka w Małopolsce szacowana jest na 30 000 – 50 000 (*Walasz i Mielczarek, Atlas ptaków lęgowych Małopolski, Wrocław 1992*), a w całej Polsce na 300 000 - 400 000 par lęgowych (*Kuźniak S., Gąsiorzek *Lanis collurio*. w: Sikora A. i in. Atlas rozmieszczenia ptaków lęgowych Polski 1985 – 2004. Poznań 2007 s: 458 – 459*). Pozostałe gatunki stwierdzonych ptaków lęgowych zalicza się w Polsce do pospolitych i bardzo pospolitych. Planowana inwestycja może wpłynąć na zanik pojedynczych stanowisk tych gatunków, jednak jej całkowity wpływ nie będzie mieć istotnego znaczenia dla lokalnych populacji tych gatunków, a tym bardziej dla populacji krajowej.

Dla ograniczenia możliwych oddziaływań wycinka drzew i krzewów prowadzona będzie poza okresem lęgowym ptaków, tj. wycinka prowadzona będzie od 16 października do 1 marca, jednak dopuszcza się wycinkę pojedynczych drzew i krzewów w innym terminie, pod warunkiem stwierdzenia, że nie występują na nich lęgi oraz pod ścisłym nadzorem orni-

tologa, który po stwierdzeniu wystąpienia łągu zatrzyma planowaną wycinkę i dopuści ją po zakończeniu tego łągu i stałym wyprowadzeniu młodych z gniazda. Ponadto przewiduje się nasadzenia zastępcze drzew i krzewów kompensujące przeprowadzoną wycinkę.

Przeprowadzono obserwację w terenie w celu stwierdzenia występowania płazów i gadów oraz określenia ich potencjalnych siedlisk. Począwszy od rejonu ulicy Opolskiej, gdzie inwestycja przecina rzekę Sudół, potencjalne może występować żaba trawna, która to rzeka Sudół, może być miejscem zimowania tego gatunku. Podobna sytuacja ma miejsce w korycie rzeki Prądnik/Białucha w rejonie ul. Górnickiego, gdzie również może występować żaba trawna, korzystając tu przede wszystkim z potencjalnych zimowisk. Rzeka jest tu płytka i mało jest miejsc dogodnych dla zimowania, niemniej jednak w kilku miejscach potencjalnie mogą zimować płazy. Ponadto rzeka ta biegnie na tym odcinku przez tereny parkowe, zatem może być wykorzystywana, jako siedlisko aktywności lądowej tego gatunku. Na terenie planowanej inwestycji stwierdzono jaszczurkę zwinkę, płazy (żaba trawna, ropucha szara i rzekotka drzewna) oraz gady. Na całym terenie inwestycji a także w jego pobliżu brak jest stałego zbiornika rozrodczego dla płazów. Jedynym miejscem gdzie należy się spodziewać nawet większej liczby płazów i gadów, jest teren na zachód i północ od ulic Adama Marczyńskiego i Macieja Słomczyńskiego.

Inwestycja nie zagraża zatem bezpośrednio płazom, gadom, są jednak miejsca, w których należy zastosować szczególne środki ostrożności. Płazy są zwierzętami, które są przywiązane do miejsc rozrodu i będą podążać w kierunku „swoich” miejsc godów. W okresie życia aktywnego mogą oddalać się od miejsca rozrodu na znaczną odległość. Może to powodować, że w okresie wiosennym wędrujące płazy pojawią się w większej liczbie na terenie prowadzonej inwestycji.

Dla zmniejszenia możliwych oddziaływań w trakcie prowadzonych prac należy zapewnić stały nadzór herpetologiczny, który w razie zaistnienia takiej potrzeby, nakaze zastosować jedną z najbardziej odpowiednich w danej sytuacji działań minimalizujących, jak np.:

- Jeżeli na terenie inwestycji zostaną stwierdzone sezonowe migracje płazów, teren budowy należy zabezpieczyć, tak aby uniemożliwić płazom przedostanie się na teren, gdzie w wyniku prac byłyby zagrożone – w tym celu należy ustawić specjalne płotki, a płazy należy przenieść poza teren inwestycji w miejsce o podobnych warunkach siedliskowych, na tyle oddalone od terenu inwestycji, aby zwierzęta nie mogły powrócić na ten teren do czasu zakończenia prac; należy zastosować wygradzenia terenu w oparciu o ogrodzenie z folii lub siatki o oczkach 0,5 x 0,5 cm lub agrotkaniny, rozpiętej na palikach, do wysokości ok. 0,5 m n.p.t., z 10 - 15 cm daszkiem górnym (nawisem), w dolnej części wkopanej w podłoże do głębokości min 15 cm, w celu uniemożliwienia przedostawania się zwierząt na teren budowy.

- Nie dopuszczanie do tworzenia się głębokich kolein, należy je zasypywać na bieżąco. Należy zwracać uwagę na głębokie wykopy, które powinny być zabezpieczone w sposób uniemożliwiający wpadanie tam zwierząt. Osobniki takie należy odławiać i wynosić poza teren budowy.

- Na terenie budowy znajdują się też studzienki, dreny odwadniające i inne ew. pułapki, do których mogą wpadać płazy. Muszą one być tak zabezpieczone, żeby płazom, ale także innym małym zwierzętom uniemożliwić dostanie się do nich. Przede wszystkim studzienki powinny wystawać ponad powierzchnię gruntu na wysokość około 25 – 30 cm. Otwory górne powinny być szczelnie zamknięte, lub jeśli to nie jest możliwe, zabezpieczone siatką o oczkach 0.5 x 0.5 cm (lub mniejszych). Identycznie powinny być zabezpieczone wszelkie wloty boczne. W tych miejscach siatka musi być zamontowana na stałe, bez możliwości przejścia pod nią małych płazów. Miejsca takie powinny być systematycznie kontrolowane a ewentualne znajdujące się w „pułapkach” płazy i inne zwierzęta muszą być niezwłocznie uwalniane.

- Należy również zwracać uwagę na tworzenie się wszelkich szczelin i niewielkich pułapek, do których mogą dostać się płazy.
- Każdy płaz, i inne małe zwierzę stwierdzone na terenie prowadzonych robot, powinien być odłowiony i wyniesiony poza teren zagrożony działaniami budowlanymi.

Z uwagi na występowanie populacji ropuchy szarej i żaby trawnej w rejonie ulic Słomczyńskiego i Gorka Narodowa należy w tym rejonie przeprowadzić działania kompensacyjnych w postaci budowy stawu dla rozrodu płazów oraz zachowania/odtworzenia fragmentów zadrzewionych. Nawet niewielkie, ale stałe siedlisko rozrodcze przy zachowaniu niewielkich fragmentów zieleni pozwoli na utrzymanie się i rozród istniejącej populacji płazów, będących gatunkami chronionymi.

Gatunki chronione płazów należy przenieść do stawu zastępczego i/lub stawu kompensacyjnego, spełniającego wymogi siedliskowe dla tych gatunków, po uzyskaniu decyzji zezwalającej na zniszczenie siedlisk gatunków chronionych, a także na ich chwytanie i przenoszenie, zgodnie z art. 56 ust. 2 pkt. 2 ustawy o ochronie przyrody.

Wody opadowe i roztopowe z projektowanego układu drogowego zostaną odprowadzone poprzez studzienki kanalizacyjne zlokalizowane przy krawędzi jezdni, a następnie zostaną ujęte poprzez zamknięty system kanalizacji deszczowej.

Wody opadowe i roztopowe z projektowanego torowiska z zabudową z asfaltu twardego zostaną odprowadzone poprzez odwodnienie powierzchniowe i poprowadzone w rowkach szyn zgodnie z pochyleniem niwelety torów do skrzynek odwadniających (torowych lub szynowych). Ze skrzynek odwadniających woda odprowadzana będzie za pomocą przykanałików do projektowanej kanalizacji deszczowej. System odwodnienia zwrotnic rozjazdów, podlegających okresowemu smarowaniu wyposażony będzie w separatory (łapacze) oleju.

Wody opadowe i roztopowe z projektowanego torowiska tłuczniowego będą odprowadzone poprzez odwodnienie wglębne, z drenażem ułożonym w osi torowiska. Wody opadowe z drenażu odprowadzane będą poprzez studzienki pośrednie i zbiorcze do projektowanej kanalizacji deszczowej. Wody opadowe i roztopowe z obiektów inżynierskich oraz parkingów również zostaną włączone do projektowanej kanalizacji deszczowej.

Przewiduje się, że ujmowane wody opadowe i roztopowe z projektowanego układu drogowego i torowiska, a także obiektów inżynierskich i parkingów przed odprowadzeniem do odbiorników oczyszczane będą w separatorach koalescencyjnych i osadnikach zawieszin.

Odbiornikami odprowadzanych wód opadowych będą:

- miejska kanalizacja ogólnospławna,
- miejska kanalizacja deszczowa,
- odbiorniki naturalne (Sudół, Białucha).

Trasę projektowanej inwestycji podzielono na 13 zlewni:

- **Z1** – km ok. 0+012,70 ÷ 0+522,10 Trasy Wolbromskiej (ul. Bratysławska - ul. Pachońskiego) i km ok. 0+000,00 ÷ 0+503,73 linii tramwajowej, odbiornikiem wód opadowych z tych odcinków będzie istniejąca kanalizacja ogólnospławna. Przed odprowadzeniem wód opadowych do odbiornika przewiduje się zastosowanie zbiornika retencyjnego o pojemności 15 m³.
- **Z2** - km ok. 0+522,10 ÷ 0+855,50 Trasy Wolbromskiej (ul. Bratysławska - ul. Pachońskiego) i km ok. 0+503,73 ÷ 0+832,94 linii tramwajowej, odbiornikiem wód opadowych z tych odcinków będzie miejska kanalizacja ogólnospławna. Przed od-

przewodzeniem wód opadowych do odbiornika przewiduje się zastosowanie zbiornika retencyjnego o pojemności 45 m³.

- **Z3** - km ok. 0+855,50 ÷ 0+937,96 Trasy Wolbromskiej (ul. Bratysławska - ul. Pachońskiego), km ok. 0+832,94 ÷ 0+936,15 linii tramwajowej oraz km 0+000,00 ÷ 0+677,47 ul. Opolskiej. Odbiornikiem wód opadowych z tych odcinków będzie istniejąca miejska kanalizacja ogólnospławna. Przed odprowadzeniem wód opadowych do kanalizacji miejskiej przewiduje się zastosowanie zbiornika retencyjnego o pojemności 15 m³.
- **Z4** - km ok. 0+937,96 ÷ 1+297,45 Trasy Wolbromskiej (ul. Bratysławska - ul. Pachońskiego) i km ok. 0+936,15 ÷ 1+264,91 linii tramwajowej, odbiornikiem wód opadowych z tych odcinków będzie potok Sudół, przed odprowadzeniem wód opadowych do wód powierzchniowych przewiduje się zastosowanie zbiornika retencyjnego o pojemności 150 m³.
- **Z5** - km ok. 1+297,45 ÷ 1+320,68 Trasy Wolbromskiej (ul. Bratysławska - ul. Pachońskiego), km ok. 0+000,00 ÷ 0+744,60 ul. Pachońskiego, ul. Siewna (ul. Tr. Wolbromska - ul. Mackiewicza) i km ok. 1+264,91 ÷ 1+864,61 linii tramwajowej. Odbiornikiem wód opadowych z tych odcinków będzie miejska kanalizacja ogólnospławna, przed odprowadzeniem wód opadowych do odbiornika przewiduje się zastosowanie kanału retencyjnego o pojemności 10 m³.
- **Z6** - km ok. 0+744,60 ÷ 0+928,28 ul. Pachońskiego, ul. Siewna (ul. Tr. Wolbromska - ul. Mackiewicza) i km ok. 1+864,61 ÷ 2+044,82 linii tramwajowej. Odbiornikami wód opadowych z tych odcinków będzie rzeka Białucha i miejska kanalizacja deszczowa. Przed wylotem do Białuchy przewiduje się zastosowanie zbiornika retencyjnego o pojemności 30 m³.
- **Z7** - km ok. 0+928,28 ÷ 1+027,46 ul. Pachońskiego, ul. Siewna (ul. Tr. Wolbromska - ul. Mackiewicza) i km ok. 2+044,82 ÷ 2+150,60 linii tramwajowej. Odbiornikami wód opadowych będzie Białucha i kanalizacja deszczowa. Przed wylotem do Białuchy przewiduje się zastosowanie zbiornika retencyjnego o pojemności 50 m³.
- **Z8.1** - km ok. 1+027,46 ÷ 1+470,55 ul. Pachońskiego, ul. Siewna (ul. Tr. Wolbromska - ul. Mackiewicza) i km ok. 2+150,60 ÷ 2+586,54 linii tramwajowej. Odbiornikiem wód opadowych będzie miejska kanalizacja deszczowa.
- **Z8.2** - km ok. 1+469,92 ÷ 1+504,03 ul. Pachońskiego, ul. Siewna (ul. Tr. Wolbromska - ul. Mackiewicza) i km ok. 2+586,54 ÷ 2+620,08 linii tramwajowej. Odbiornikiem wód opadowych będzie istniejąca kanalizacja deszczowa.
- **Z8.3** - km ok. 1+504,03 ÷ 1+715,40 ul. Pachońskiego, ul. Siewna (ul. Tr. Wolbromska - ul. Mackiewicza) i km ok. 2+620,08 ÷ 2+779,22 linii tramwajowej. Odbiornikiem wód opadowych będzie miejska kanalizacja deszczowa.
- **Z9.1** – km ok. 0+000,00 ÷ 0+329,62 ul. Bociana i km ok. 2+779,22 ÷ 3+563,14 linii tramwajowej. Odbiornikiem wód opadowych będzie miejska kanalizacja deszczowa.
- **Z9.2** – km ok. 0+000,00 ÷ 0+363,80 nowego odcinka drogi pn-płd. do al. 29 Listopada i km ok. 3+563,14 ÷ 4+391,10 linii tramwajowej. Odbiornikiem wód opadowych będzie miejska kanalizacja deszczowa. Dla tej zlewni przewiduje się zastosowanie zbiornika retencyjnego o pojemności 45 m³.
- **Z10** - km 0+363,80 ÷ 0+648,26 nowego odcinka drogi pn-płd. do al. 29 Listopada + dworzec i km 4+391,10 ÷ 4+538,31 linii tramwajowej + pętla tramwajowa. Odbiornikiem wód opadowych będzie miejska kanalizacja deszczowa. Dla tej zlewni przewiduje się zastosowanie zbiornika retencyjnego o pojemności 95 m³.

Zgodnie z przedłożonymi w raporcie informacjami dla zlewni 8.1, 8.2, 8.3 i 9.1, z uwagi na niewielki wzrost ilości wód opadowych w stosunku do stanu aktualnego, nie zachodzi konieczność zastosowania urządzeń retencjonujących wody opadowe.

W związku z realizacją terminala autobusowo-tramwajowego po zachodniej stronie planowanego węzła al. 29 Listopada z projektowaną ul. Iwaszki, na etapie eksploatacji powstawać będą ścieki bytowe, w ilości ok $1,35 \text{ m}^3/\text{dobę}$. Ścieki te kierowane będą do istniejącej miejskiej kanalizacji sanitarnej biegnącej w Al. 29 listopada. Woda na potrzeby terminala dostarczana będzie z miejskiej sieci wodociągowej. Przewidywane zapotrzebowanie wynosić będzie ok. $1,35 \text{ m}^3/\text{dobę}$

Trasa projektowanej inwestycji przecina trzy ciek powierzchniowe: Sudół, Bibiczanekę i Białuchę (Prądnik). W ramach inwestycji przewiduje się wykonanie obiektu inżynierskiego nad potokiem Sudół, mostu nad rzeką Białucha i przepustu na potoku Bibiczanka. Planowane obiekty posiadać będą parametry gwarantujące swobodne przeprowadzenie wód powodziowych o prawdopodobieństwie wystąpienia $Q_{1\%}$, zgodnie z warunkami określonymi przez administratora cieków, tj. Małopolski Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Krakowie.

Z informacji zawartych w raporcie wynika, iż podpory mostów zlokalizowane będą poza korytami cieków.

W rejonie planowanych obiektów, koryta cieków zostaną umocnione za pomocą narzutu kamiennego. Przewidywana długość umocnień na potoku Sudół wynosić będzie 98 m, na rzece Białucha – 45 m, na potoku Bibiczanka – 80 m.

W przypadku potoku Sudół odcinkowa korekta przebiegu na długości ok. 280 m i polegać będzie na odsunięciu koryta od ul. Opolskiej w kierunku północnym. Na przedmiotowym odcinku już aktualnie koryto potoku nie ma charakteru naturalnego – potok został pogłębiony, umocniony i wyprostowany.

Zgodnie z informacjami podanymi w raporcie na trasie inwestycji wody podziemne występują na głębokości od 1,8 m p.p.t. do 11 m p.p.t.. A w promieniu do 200 m od przedsięwzięcia nie występują ujęcia wód podziemnych.

W ramach inwestycji przewiduje się realizację tunelu o długości ok 102 m dla przeprowadzenia ul. Opolskiej w poziomie -1, tj. pod projektowaną linią KST oraz skrzyżowaniem z „Trasą Wolbromską”. Na odcinkach dojazdowych droga będzie poprowadzona w ścianach oporowych wykonanych w technologii ścian szczelinowych. Tunel projektuje się jako żelbetowy, oddzielny dla każdego kierunku ruchu. Szczegółowe informacje dotyczące konieczności i sposobu obniżenia poziomu zwierciadła wody podziemnej, podczas prac budowlanych ustalone zostaną na etapie projektu budowlanego i pozwolenia na budowę.

Celem zabezpieczenia wód powierzchniowych, podziemnych i środowiska gruntowo wodnego na etapie realizacji prac przewiduje się: zastosowanie sprawnego sprzętu używanego do prac, w celu zminimalizowania możliwości wycieku substancji ropopochodnych; zlokalizowanie miejsc parkowania, tankowania i obsługi pojazdów na szczelnym podłożu; wyposażenie terenu budowy w środki do neutralizacji potencjalnych rozlewów substancji ropopochodnych i innych substancji niebezpiecznych; w przypadku wystąpienia wycieków substancji niebezpiecznych, zanieczyszczony grunt będzie niezwłocznie usuwany i przekazywany do utylizacji uprawnionym podmiotom.

Przedmiotowa inwestycja położona jest w zlewni następujących JCWP:

- Sudół (kod RW20006213746) – jest to potok wyżynny węglanowy z substratem drobnoziarnistym na lessach i lessopodobnych, wyznaczony jako naturalna część wód, niezagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych. Przedmiotowa JCWP nie jest

objęta monitoringiem wód powierzchniowych, natomiast w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły jego stan oceniono jako zły.

- Bibiczanka (kod RW20006213744) - potok wyżynny węglanowy z substratem drobnoziarnistym na lessach i lessopodobnych, wyznaczona jako naturalna część wód, której stan w Planie oceniony został jako zły, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za niezagrażone. Jest to JCWP nieobjęta monitoringiem WIOŚ.
- Prądnik od Garliczki bez Garliczki do ujścia (kod RW20009213749) - mała rzeka wyżynna węglanowa wyznaczona jako silnie zmieniona część wód. Osiągnięcie celów środowiskowych uznano za niezagrażone. Przedmiotowa JCWP jest objęta monitoringiem wód powierzchniowych prowadzonym przez WIOŚ. Wg oceny za 2014 rok, stan wód przedmiotowej JCWP oceniony został jako zły, a na ocenę tą złożył się umiarkowany potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny.

Na etapie realizacji inwestycji może wystąpić okresowy wzrost stężenia zawiesiny i pogorszenia warunków tlenowych, będą to jednak oddziaływania krótkotrwałe i odwracalne, które po realizacji inwestycji ustąpią.

W zakresie elementów biologicznych największy wpływ inwestycja będzie mieć na etapie prowadzenia prac związanych z umocnieniem koryt cieków oraz przełożeniem potoku Sudół. Dojdzie wtedy do odcinkowych zniszczeń i uszkodzeń siedlisk w strefie nadbrzeżnej i w obrębie koryt cieków. Jednak również w tym zakresie należy uznać, iż z uwagi na niewielkie odcinki planowanych prac, zniszczenia te nie będą istotne i w odniesieniu do całej długości JCWP Sudół, JCWP Bibiczanka i JCWP Prądnik od Garliczki (bez Garliczki) do ujścia nie będą stanowić zagrożenia dla celów środowiskowych. Ponadto po realizacji inwestycji siedliska te będą miały możliwość szybkiego odtworzenia się.

W świetle powyższego uznaje się, iż inwestycja nie będzie obejmować działań, które mogłyby zagrażać osiągnięciu celów środowiskowych wyznaczonych dla ww. JCWP.

Zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (M.P. 2011 Nr 49 Poz. 549) inwestycja położona jest na obszarze JCWPd 150 (kod europejski PLGW2200150) Stan ilościowy i chemiczny JCWPd 150 w Planie oceniony został jako dobry a osiągnięcie celów środowiskowych, tj. utrzymanie tego stanu uznano jako niezagrażone.

Z kolei wg podziału jednolitych części wód podziemnych proponowanego w projekcie aktualizacji Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, projekt realizowany będzie w obrębie JCWPd 131. Stan ilościowy i chemiczny ww. JCWPd wg podziału w projekcie aktualizacji Planu oceniony został jako dobry, zatem celem środowiskowym dla tej JCWPd jest utrzymanie tego stanu.

Biorąc pod uwagę, iż wody opadowe z całego zakresu przedsięwzięcia zostaną ujęte w szczelny system kanalizacji opadowej zakończony urządzeniami oczyszczającymi oraz fakt, iż inwestycja nie będzie wiązać się z poborem wód podziemnych należy uznać, że na etapie eksploatacji nie będzie ona negatywnie wpływać na stan ilościowy i chemiczny JCWPd 150.

Również przewidziane na etapie realizacji inwestycji, ww. rozwiązania zagwarantują minimalizację potencjalnego negatywnego wpływu inwestycji na wody podziemne.

W świetle powyższego należy uznać, że inwestycja, przy zastosowaniu rozwiązań przedstawionych w raporcie nie będzie negatywnie wpływać na wody podziemne i tym samym nie zagrazi celom środowiskowym wyznaczonym dla JCWPd 150.

W niniejszej decyzji nie nałożono obowiązku przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, ponieważ planowane przedsięwzięcie nie będzie wiązało się z ryzykiem oddziaływania poza granice Rzeczypospolitej Polskiej.

Na podstawie rozporządzenia Ministra Gospodarki sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których istnienie w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej stwierdzono, iż planowane przedsięwzięcie nie należy do kategorii zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii. W związku z powyższym, nie zachodził obowiązek określenia wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych.

Dla przedmiotowego przedsięwzięcia konieczne jest wykonanie analizy porealizacyjnej, w wyniku której można będzie stwierdzić, czy zastosowane rozwiązania mające na celu ochronę środowiska i zdrowia ludzi są wystarczające oraz celem weryfikacji założeń przyjętych w raporcie, dla których wykonywane były symulacje komputerowe. Analiza porealizacyjna obejmować będzie pomiary hałasu i zanieczyszczeń pyłowo gazowych wprowadzanych do powietrza.

Wyjaśnienia przedstawione przez pełnomocnika Inwestora w pismach odnoszących się do uwag stron czy też społeczeństwa nie stanowiły nowego dowodu w niniejszej sprawie, nie miały zatem wpływu na konieczność powtórzenia o opinię PPIS czy też udziału społecznego. Wpływ na środowisko wybranego przez Inwestora wariantu nr 1 został szczegółowo opisany w Raporcie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Odpowiedzi Inwestora na uwagi i wnioski społeczeństwa zawierały informację, że istnieje możliwość zmiany parametrów technicznych planowanych urządzeń takich jak np. mosty, oraz korekty infrastruktury technicznej i dróg dojazdowych w granicach terenu inwestycji przewidzianego we wniosku. Zmiany te nie będą miały wpływu na przebieg trasy planowanej inwestycji, nie będą powodowały dodatkowych uciążliwości środowiska. Negatywne oddziaływanie planowanej inwestycji nie zwiększy się, a w niektórych przypadkach takich jak np. połączenie dwóch ekranów w rejonie ul. Górnickiego niewątpliwie polepszy klimat akustyczny w rejonie zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Zastąpienie dwóch konstrukcji – mostu nad doliną potoku Sudół oraz wiadukt nad ul. Nad Sudołem – jednym obiektem mostowym o długości pozwalającej na pełnienie funkcji przeprawy ponad dwóm wyżej wymienionymi przeszkodami nie spowoduje dodatkowych uciążliwości. Zmiana ta podyktowana jest jedynie oczekiwaniami społeczeństwa. Podobnie przeprowadzenie pod mostem nad rzeką Białuchą, zlokalizowanym w ciągu projektowanej ul. Pachońskiego, ciągu rekreacyjnego (pieszo –rowerowego) wzdłuż ciekli związane jest z wprowadzeniem udogodnień dla społeczeństwa. Jak już wcześniej wspomniano Inwestor starał się w granicach swoich możliwości pozytywnie rozpatrzyć uwagi i wnioski społeczeństwa i wprowadzić rozwiązania satysfakcjonujące ogół mieszkańców Krakowa.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie w drodze obwieszczenia informował wszystkich zainteresowanych o pismach składanych przez pełnomocnika Inwestora, wskazując w obwieszczeniach, gdzie można zapoznać się z ich treścią tj. w siedzibie RDOS w Krakowie i w jakim czasie strony mogą wypowiedzieć się co do poruszanych w nich kwestii.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie, zgodnie z art. 10 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego, zawiadomił strony o zakończeniu postępowania dowodowego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zebranych dowodów i materiałów. Zawiadomienie z dnia 4 lutego 2016 roku znak: OO.4210.8.2015.JS było zamieszczone na tablicy ogłoszeń (5.02.2016 – 20.02.2016) i na stronie internetowej RDOŚ,

a także na tablicach ogłoszeń Urzędu Miasta Krakowa (8.02.2016 – 23.02.2016), Siedzibie Rady Dzielnicy III Prądnik Czerwony (8.02.2016 – 23.02.2016), IV Prądnik Biały (8.02.2016 – 23.02.2016) i V Krowodrza (8.02.2016 – 25.02.2016).

W toku postępowania w wyniku wyżej wymienionego postępowania dwie osoby skorzystały z możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zebranych dowodów i materiałów: pełnomocnik Auto Centrum Golemo Spółka jawna oraz właścicielka firmy przy ul. Białoprądnickiej.

W dniu 25 lutego 2016 roku do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie wpłynęło pismo pełnomocnika Auto Centrum Golemo Spółka jawna z dnia 24 lutego 2016 r. Strona zarzuca że:

- 1) *„Inwestor nie ustosunkował się do wszystkich zgłoszonych przez Stronę w piśmie z dnia 12 stycznia 2016 roku uwag do raportu oddziaływania przedsięwzięcia na Środowisko, zaś sam raport nadal nie spełnia wymagań wynikających z przepisu art. 66 ustawy z dnia 3 października 2018 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie (...)”*

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie przeanalizował szczegółowo przedłożony raport oddziaływania przedsięwzięcia wraz z uzupełnieniami i ocenił, iż spełnia on wymagania wynikające z przepisu art. 66 ustawy oos. Uwagi pełnomocnika Spółki zostały przekazane Inwestorowi, który ponownie potwierdził co następuje:

- Projektowane miejsca postojowe będą realizowane w ramach pasa drogowego i zgodnie z aktualnymi planami są planowane jako parking typu P&R.
- Na etapie uzyskiwania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji, określana jest lokalizacja i podstawowe gabaryty (długość, wysokość) ekranów akustycznych. Szczegółowe parametry techniczne poszczególnych ekranów i ich wypełnienia zostaną opracowane na etapie przygotowania projektów budowlanych.
- Zgodnie z planem sytuacyjnym zarówno od strony ul. Opolskiej jak i projektowanej Trasy Wolbromskiej nie są projektowane ekrany akustyczne przesłaniające nieruchomość należącą do Auto Centrum Golemo. Najbliższy ekran pochłaniający jest projektowany w odległości ok 150 m od zabudowań Auto Centrum (od strony ul. Opolskiej, przed zjazdem na stację benzynową).
- Zgodnie ze złożonymi wyjaśnieniami dostępność zostanie zapewniona w zakresie dojazdu i dojścia do posesji. Szczegóły zostaną opracowane na etapie wykonania prac w ramach projektów tymczasowej organizacji ruchu (będą one odrębnie uzgadniane).
- W przekazanych wyjaśnieniach opisano, iż nie występują sprzeczności dotyczące zapisów w Raporcie – „Zawarty w przytoczonym punkcie opis nie wyklucza budowy obiektów jakimi są parkingi zgodnie z stanowiącym integralną część opracowania Załącznikiem 1. Plan sytuacyjny.”
- Przedmiotem postępowania jest inwestycja polegająca na budowie linii tramwajowej na Górkę Narodową i dlatego wyjaśnienia ograniczają się tylko do zakresu tej inwestycji. Planowana inwestycja nie obejmuje linii tramwajowej na Azory.
- Odnośnie dalszego prowadzenia działalności przez Auto Centrum Golemo to niewykonalna jest ocena możliwości dalszego prowadzenia działalności gospodarczej w przypadku wykupu części terenu pod inwestycję publiczną z powodu braku obiektywnych danych. Na podstawie dostępnych danych Inwestor ocenił, iż dalsza działalność jednak będzie możliwa (np. zwiększenie powierzchni parkingowej na zmniejszonej działce poprzez budowę parkingu kubaturowego).
- W trakcie tworzenia dokumentacji doszło do zmiany nazwy zamierzenia budowlanego, z: „Opracowanie koncepcji dla budowy linii tramwajowej KST etap III A

(os. Korowodrza Górka – ul. Bociana – Górka Narodowa Zachód oraz budowy estakady w ciągu ul. Opolskiej)” na: „Opracowanie koncepcji dla budowy linii tramwajowej KST etap III A (os. Korowodrza Górka– Górka Narodowa) wraz z budową dwupoziomowego skrzyżowania w ciągu ul. Opolskiej”.

Na skutek analiz przeprowadzonych w trakcie przygotowywania projektu, wariant z estakadą nie był optymalny, głównie na skutek istniejącego ukształtowania terenu. Zmiana nazwy umożliwiła szersze podejście do możliwych rozwiązań skrzyżowania planowanej drogi z ul. Opolską wprowadzając inne możliwe opcje, m.in. tunel.

W konsekwencji nie ma uzasadnienia dla stwierdzenia, iż zmiana w nazwie z estakady na określenie szersze – dwupoziomowe skrzyżowanie wprowadzała w błąd. Rozwiązania techniczne za każdym razem zawierały się w zakresie tego samego obszaru i argument o ograniczeniu udziału okolicznego społeczeństwa ze względu na zmianę nazwy jest nietrafiony.

- Ustosunkowano się do wpływu inwestycji na nieruchomości należącą do Auto Centrum Golemo. Regulacje dotyczące ewentualnego wykupu terenów będą procedowane na dalszych etapach wykonania projektu.

Odnosząc się do zarzutów, iż nie opracowano:

- „analizy wpływu wybranego wariantu na dobra materialne i możliwość dalszego prowadzenia działalności” – zgodnie z wymogami ustawy (Dz.U.2013 poz. 1235) przeanalizowano wpływ na dobra materialne (ROŚ pkt. 7.3 Wpływ na dobra materialne, str. 164). W przypadku nieruchomości Auto Centrum Golemo, zajęcie terenu nie obejmuje żadnych obiektów a jedynie teren, który aktualnie jest wykorzystywany przez Właściciela do parkowania pojazdów. Zatem wpływ na dobra materialne ogranicza się do wykupu części terenu i nie wymaga dodatkowych analiz. Odnośnie prowadzenia działalności gospodarczej to ograniczenie powierzchni postoju pojazdów poprzez wykup części terenu nie musi skutkować całkowitą utratą aktualnej ilości miejsc parkingowych np. poprzez parkowanie wielopoziomowe.
- „metody kompensacji wpływu inwestycji” – zgodnie z procedurami zaproponowano podstawową metodę kompensacji wykupowanego gruntu – ekwiwalent pieniężny,
- „opisu krajobrazu” – ROŚ zawiera opis krajobrazu. Obszar planowanej inwestycji nie jest terenem o specyficznych i wyjątkowych walorach krajobrazowych. Tramwaj i drogi stanowią jeden z elementów typowej infrastruktury miejskiej, a ekrany akustyczne są jednym z niewielu skutecznych zabezpieczeń akustycznych wprowadzanych od 20 lat do krajobrazu miejskiego. Tut. Organ nie widzi uzasadnienia opisu każdej pojedynczej posesji, gdyż nie na tym polega ocena krajobrazowa. Realizacja inwestycji nie przyczyni się do utraty walorów krajobrazowych strefy miejskiej.

- 2) *„Inwestycja w wybranym przez Inwestora wariantcie nie spełnia wymagań określonych w art. 80 ust.2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku (...) – brak zgodności planowanego przedsięwzięcia z ustaleniami obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego.”*

Zgodnie z nomenklaturą techniczną tramwaj jest elementem drogi i jako taki element uzyskanie decyzji środowiskowej procedowane jest zgodnie z procedurą dla drogi publicznej. Dla przedmiotowej inwestycji będzie uzyskiwana decyzja zezwolenie na realizację inwestycji drogowej (zgodnie z Ustawą z dnia 10.04.2003 o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych).

Zgodnie z powyższym oraz art. 80 ust. 2. ustawy o oś nie jest wymagana zgodność lokalizacji przedmiotowej inwestycji z MPZP.

- 3) *„Realizacja przedsięwzięcia w wybranym przez Inwestora wariantcie z uwagi na duży zakres zajętości inwestycji na nieruchomościach Spółki bez jakiegokolwiek rekompensaty utraconych, a wymaganych z uwagi na charakter prowadzonej działalności gospodarczej, miejsc parkingowych, będzie mieć negatywny wpływ na dobra Spółki, gdyż uniemożliwi Spółce kontynuację dotychczasowej działalności gospodarczej.”*

W odpowiedzi na ten wniosek Inwestor ponownie potwierdził, że w zakresie wykupu terenu jest wypłacane odszkodowanie zgodnie z obowiązującym prawem.

- 4) *„W związku z treścią przepisu art. 81 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku (...) Strona wnosi o nałożenie na Inwestora obowiązku przedłożenia alternatywnej wersji koncepcji realizacji przedsięwzięcia w zakresie lokalizacji łącznika pomiędzy linią tramwajową a pętlą tramwajową Górka Narodowa z ograniczeniem jego zajętości w stosunku do nieruchomości Spółki.”*

Inwestor przeanalizował różne warianty planowanej inwestycji, wysłuchał szeregu uwag i wniosków społeczeństwa w ramach konsultacji społecznych. W wyniku przeprowadzonych analiz i wspomnianych wcześniej konsultacji społecznych wybrał najbardziej korzystny dla środowiska oraz najbardziej akceptowalny dla społeczeństwa wariant. Inwestor zdaje sobie sprawę z tego, iż nie jest w stanie zaspokoić oczekiwań każdej strony. Nie mniej jednak podjął rozmowy ze Spółką Golemo w celu znalezienia najbardziej korzystnego rozwiązania. Mając na względzie interes strony Inwestor wraz z projektantami szukają rozwiązania, które ograniczy zajętość przez planowaną inwestycję terenów Spółki. Rozwiązanie to zostanie szczegółowo przedstawione w projekcie budowlanym oraz w raporcie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, który zostanie sporządzony do ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko na etapie wydawania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.

W tym miejscu należy stwierdzić iż tut. Organ uznał wyjaśnienia Inwestora za poprawne.

Reasumując należy podkreślić, że w ramach przygotowywania inwestycji zostały przeprowadzone konsultacje społeczne gdzie dokonano oceny wszystkich społecznych wniosków i konfliktów związanych z przedsięwzięciem.

Inwestor dołożył wszelkich starań aby minimalizować potencjalną uciążliwość inwestycji, w tym również w zakresie oddziaływania na nieruchomość Auto Centrum Golemo. Inwestor odbył szereg spotkań z przedstawicielami Auto Centrum Golemo (także w obecności Projektanta) mających na celu osiągnięcie kompromisu.

Każda inwestycja drogowa ma swoich zwolenników jak i przeciwników. Inwestor nigdy nie jest w stanie zapewnić wszystkich zgłaszanych żądań, jednak zgodnie z zapisami niniejszej decyzji będzie dążył do zminimalizowania oddziaływania drogi i nowej linii tramwajowej.

Analiza przedłożonego wniosku oraz raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko wraz z jego uzupełnieniami i wyjaśnieniami wskazuje, że przy spełnieniu warunków zawartych w niniejszej decyzji zamierzone do realizacji przedsięwzięcie nie będzie powodować ponadnormatywnych uciążliwości dla środowiska. Biorąc zatem pod uwagę powyższe, za najkorzystniejszy dla środowiska uznano przebieg projektowanej inwestycji wg wariantu 1.

Pismem z dnia 8 marca 2016 r. Pełnomocnik Inwestora, na podstawie art. 108 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności. Pełnomocnik uzasadnił swoją prośbę ważnym interesem społecznym.

Pełnomocnik Inwestora uzasadnia wniosek, iż najistotniejszą korzyścią, związaną bezpośrednio z zaplanowanym przedsięwzięciem, jest pozytywny wpływ przewidywanej linii tramwajowej, wraz z infrastrukturą jej towarzyszącą, na ludność zarówno zamieszkującą obszar sąsiadujący z nią bezpośrednio jak i pozostałe obszary miasta Kraków. Planowana inwestycja – linia tramwajowa na Górkę Narodową – jest przedsięwzięciem rozwijającym transport publiczny i promującą zrównoważony rozwój miasta Krakowa. Wraz z linią tramwajową na odcinku do ul. Pachoskiego została zaprojektowana także część Trasy Wolbromskiej, która również pełniła będzie bardzo istotną funkcję w zakresie rozwoju komunikacyjnego miasta Krakowa i otaczającego go regionu. Plan budowy tego ciągu drogowego wynika z przyjętego planu rozwoju sieci drogowej miasta Kraków.

Rozbudowa sieci komunikacji publicznej działa korzystnie na jej postrzeganie przez potencjalnych, nowych użytkowników i sprzyja optymalnemu podziałowi zadań transportowych w mieście. Oznacza to redukcję liczby środków transportu indywidualnego, które mają bezpośredni wpływ na wzrost zanieczyszczenia środowiska. Powyższe ma szczególnie duże znaczenie w przypadku terenów miasta, przez które zaplanowany został przebieg przedmiotowej linii, w związku z utrudnionym dojazdem do centrum miasta.

Kolejnym bardzo ważnym aspektem przemawiającym za koniecznością możliwie najszybszej realizacji analizowanego w ramach niniejszego postępowania połączenia tramwajowego, jest fakt, iż inwestycja ta jest jednym z działań przewidzianych do wdrożenia w ramach „Programu Ochrony Powietrza dla województwa małopolskiego”.

Również bardzo istotnym faktem jest to, że projekt pn. „Budowa linii tramwajowej KST etap III (os. Krowodrza Górka - Górka Narodowa) wraz z budową dwupoziomowego skrzyżowania w ciągu ul. Opolskiej”, został ujęty w wykazie projektów zidentyfikowanych w ramach trybu pozakonkursowego i jest on planowany do współfinansowania ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020. Wystąpienie ewentualnych opóźnień na obecnym etapie będzie skutkowało przesunięciem w czasie kolejnych prac związanych z realizacją przedmiotowej inwestycji (prace projektowe, a następnie budowlane). W przypadku przekroczenia ram czasowych określonych w nadrzędnych dokumentach dotyczących przytoczonego programu finansowania przedsięwzięć, przekazanie środków z Unii Europejskiej zostanie wstrzymane. Tego typu sytuacja skutkowałą będzie wystąpieniem znacznych zmian w zaplanowanym budżecie, które mogą doprowadzić do zawieszenia przedmiotowej inwestycji do czasu pozyskania dodatkowych wpływów z innych źródeł.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie, uznając, iż spełnione są przesłanki art. 108 Kodeksu postępowania administracyjnego, a przedsięwzięcie faktycznie jest niezwykle ważne ze względu na interes społeczny, przychylił się do wniosku i nadał niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

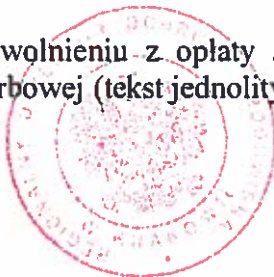
W związku z powyższym, orzeczono jak w sentencji

P o u c z e n i e

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie (ul. Wawelska 52/54, 00-922 Warszawa), za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie (Plac Na Stawach 3, 30-107 Kraków), w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

W przypadku konieczności zniszczenia siedliska gatunku chronionego w trakcie prac budowlanych, należy zwrócić się z wnioskiem do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie o uzyskanie stosownego zezwolenia. W przypadku konieczności zniszczenia gatunku chronionego należy zwrócić się z wnioskiem do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska o uzyskanie stosownego zezwolenia.

Niniejsza decyzja podlega zwolnieniu z opłaty skarbowej zgodnie z ustawą z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 783 ze zm.).



Regionalny
Dyrektor Ochrony Środowiska
w Krakowie
mgr Rafał Rostecki

Otrzymują:

1. Gmina Miejska Kraków działająca przez pełnomocnika Panią Katarzynę Kurek,
2. Pozostałe strony postępowania zawiadamiane w trybie art. 49 Kpa,
3. OO.JS. a/a.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowana inwestycja stanowić będzie północny fragment linii szybkiego tramwaju na odcinku od osiedla Krowodrza Górka przez Prądnik Biały, ulicę Pachońskiego do Górki Narodowej.

W ramach przedsięwzięcia zrealizowane zostaną:

- budowa ulicy w śladzie Trasy Wolbromskiej jako dróg kategorii powiatowych i gminnych o parametrach klasy Z (odcinek ul. Fieldorfa Nila – ul. Pachońskiego) i L (odcinek ul. Bratysławska – ul. Fieldorfa Nila),
- rozbudowa i budowa ulicy Pachońskiego jako drogi gminnej o parametrach klasy L,
- przebudowa ul. Siewnej jako drogi gminnej o parametrach kategorii klasy L,
- przebudowa ul. Bociana jako drogi gminnej o parametrach klasy L,
- budowa nowego odcinka drogi na Osiedlu Górka Narodowa od projektowanego skrzyżowania z ul. Banacha do al. 29 Listopada jako drogi gminnej o parametrach klasy Z,
- przebudowa skrzyżowań w ciągu układu komunikacyjnego w śladzie Trasy Wolbromskiej,
- przebudowa skrzyżowania układu komunikacyjnego w śladzie Trasy Wolbromskiej z ul. Pachońskiego,
- przebudowa skrzyżowań w ciągu ul. Pachońskiego,
- przebudowa skrzyżowań w ciągu ul. Siewnej,
- przebudowa skrzyżowań w ciągu ul. Bociana,
- przebudowa skrzyżowań w ciągu nowoprojektowanego odcinka dróg na osiedlu Górka Narodowa,
- budowa i rozbudowa torowiska tramwajowego, przystanków tramwajowych i zatok autobusowych,
- przebudowa pętli tramwajowej Krowodrza Górka oraz budowa pętli autobusowo-tramwajowej Górka Narodowa,
- budowa miejsc postojowych dla samochodów osobowych w granicach pasa drogowego,
- budowa terminala autobusowo-tramwajowego po zachodniej stronie planowanego węzła al. 29 Listopada z projektowaną ul. Iwazki,
- budowa parkingu wielopoziomowego w systemie „P&R” przy pętli końcowej Górka Narodowa,
- budowa obiektów inżynierskich: tunelu w ciągu ulicy Opolskiej, wiaduktu nad ul. Nad Sudołem, mostu na potoku Sudoł, kładki pieszej nad Trasą Wolbromską, mostu na rzece Białucha i przepustu na potoku Bibiczanka, wiaduktu kolejowego,
- budowa murów oporowych wzdłuż ul. Opolskiej i w rejonie Górki Narodowej, planuje się mur z koszy siatkowo – kamiennych i/lub gruntu zbrojonego,

- budowa i przebudowa ekranów akustycznych,
- budowa zbiorników retencyjnych, przepompowni ścieków deszczowych, urządzeń oczyszczających,
- trakcji tramwajowej, podstacji trakcyjnych z instalacjami technologicznymi i wewnętrznymi, kanalizacji dla systemu sterowania obszarowego i informacji pasażerskiej,
- budowa i przebudowa sieci uzbrojenia terenu: sieci telekomunikacyjnej, kanalizacji ogólnospławnej, sanitarnej, deszczowej, sieci wodociągowej, gazowej i ciepłowniczej, technologicznych kanałów przeładunkowych, oświetlenia drogowego, sieci elektroenergetycznych nN, SN, WN,
- rozbiórka pięciu budynków mieszkalnych, trzech usługowych oraz obiektów tymczasowych jak baraki i garaże.
- rozbiórka obiektów budowlanych.

Przedsięwzięcie, będzie realizowane jednoetapowo, przy czym planowana długość torowiska wyniesie 4,538 km, a długość jezdni 4,97 km.

W raporcie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przedstawiono szczegółowo wariant nr 1 - „wynikowy”, przyjęty na podstawie analiz wcześniejszych wariantów przebiegu linii tramwajowej w nawiązaniu do wspólnych relacji z układem drogowym, a także nawiązujący do oczekiwań społecznych wyrażonych podczas konsultacji.

W wariantcie tym trasa linii tramwajowej przebiega po wschodniej stronie projektowanej Trasy Wolbromskiej (od skrzyżowania ulic Wybickiego, Bratysławskiej i Doktora Twardego krzyżując się w jednym poziomie z ul. Opolską do ul. Pachońskiego).

Dalej biegnie wzdłuż ul. Pachońskiego po południowej jej stronie do skrzyżowania z ul. Mackiewicza. Za skrzyżowaniem z ul. Mackiewicza trasa linii przechodzi na północną stronę ul. Siewnej dochodząc do południowej strony ul. Bociana. Trasa tramwajowa na tym odcinku, krzyżując się z ul. Bociana biegnie w kierunku północnym, krzyżując się z linią kolejową (przejście tunelem pod linią), następnie z ul. Kuźnicy Kołłątajowskiej. Dalej biegnie po wschodniej stronie projektowanej ulicy łączącej ul. Kuźni Kołłątajowskiej z Al. 29 Listopada.

Oprócz linii tramwajowej planuje się budowę oraz przebudowę istniejącego układu drogowego, która obejmie następujące odcinki:

- budowę układu drogowego w śladzie Trasy Wolbromskiej, na odcinku od skrzyżowania z ul. Fieldorfa Niła do skrzyżowania z ul. Pachońskiego,
- budowę nowego przebiegu ul. Pachońskiego od skrzyżowania z ul. Zielińską do skrzyżowania z ul. Mackiewicza,
- rozbudowę ulicy Siewnej na odcinku od obecnego ronda do ul. Bociana oraz rozbudowę fragmentu ulicy Bociana,
- budowę nowego odcinka drogowego od ul. Banacha do nowo projektowanego skrzyżowania al. 29 Listopada z projektowaną ul. Iwazki.

W ramach proponowanych rozwiązań przewiduje się następujące obiekty inżynierskie:

- tunel w ciągu ul. Opolskiej,

- obiekt inżynierski nad ul. Nad Sudolem i nad potokiem Sudół,
- kładka dla pieszych nad trasą KST na wysokości ul. Szopkarzy i Danka,
- most na rzece Białucha,
- most na potoku Bibiczanka,
- tunel tramwajowy pod istniejącą linią kolejową,
- wykop otwarty oraz konstrukcje oporowe na Górcie Narodowej dla toru tramwajowego.

Ponadto w ramach przedsięwzięcia zrealizowane zostaną:

- parking w systemie P&R (Górka Narodowa),
- terminal autobusowo-tramwajowy na pętli końcowej Górka Narodowa,
- miejsca postojowe dla samochodów osobowych w rejonie pętli tramwajowej Krowodrza Górka i przy skrzyżowaniu dróg w śladzie Trasy Wolbromskie z ul. Pachońskiego,
- oświetlenie uliczne,
- sygnalizacja świetlna,
- sieć światłowodowa dla Obszarowego Sterowania Ruchem,
- monitoring video,
- tablice informacji pasażerskiej,
- tablice drogowe,
- sterowanie i ogrzewanie zwrotnic,
- sieć trakcyjna,
- podstacja trakcyjna,
- przebudowa sieci uzbrojenia terenu dla usunięcia kolizji z siecią: elektroenergetyczną, ciepłą, wodociągową, kanałów sanitarnych, deszczowych ogólnospławnych, gazową, telekomunikacyjną.

Regionalny
Dyrektor Ochrony Środowiska
w Krakowie
mgr Rafał Kostecki

