



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W KRAKOWIE**

OO.4210.23.2016.JP

Kraków, dnia

04 PAZ 2017

DECYZJA

O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie art. 104 oraz art. 107 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. 2017 r. poz. 1257 j. t.) w związku z art. 16 ustawy z dnia 7 kwietnia 2017 r. o zmianie ustawy – Kodeks postępowania administracyjnego oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. 2017 r. poz. 935), a także na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b oraz ust. 6, art. 82 oraz 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. 2017 r. poz. 1405 j. t.), a także § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60, § 3 ust. 1 pkt 60, pkt 61, pkt 56 lit. a oraz pkt 33, a także zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2016 poz. 71 j. t.).

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

wniosku znak: GP/T/PT-354/004/16/AD z dnia 14.12.2016 r., złożonego przez Pana Adama Dowiat, działającego w imieniu Inwestora tj. Gminy Miejskiej Kraków, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Koncepcja programowo-przestrzenna układu komunikacyjnego w rejonie os. Piastów”

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

Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krakowie znak: NZ-PG-420-233/17 ZL/2017/06/410 z dnia 05.07.2017 r.

o r z e k a m

I. Ustalam środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „Koncepcja programowo-przestrzenna układu komunikacyjnego w rejonie os. Piastów” dla wariantu W2 i jednocześnie:

1. Określam:

1.1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedmiotem niniejszego postępowania administracyjnego jest wniosek dotyczący budowy układu komunikacyjnego w rejonie os. Piastów. Projektowana inwestycja obejmuje swoim zakresem obszar Miasta Krakowa położony na południe od linii kolejowych nr 8 i 95, w rejonie ul. Powstańców, Piasta Kołodzieja i Morcinka, a także obszar Gminy Zielonki pomiędzy ww. liniami kolejowymi, a drogą powiatową nr 2156K.

Połączenie gmin: Miasta Kraków i Zielonek będzie zrealizowane poprzez obiekt mostowy, dla którego wydana została decyzja Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie znak: 00.4210.9.2016.EC z dnia 13.02.2017 r. Rozwiązania objęte tą decyzją są integralnie związane z przedmiotowym projektem inwestycji, gdyż ronda tam zaprojektowane stanowią połączenie ruchu drogowego analizowanego w raporcie, a obiekt mostowy będzie służył m.in. dojazdowi do parkingu P&R w gminie Zielonki.

Realizacja układu komunikacyjnego będzie polegała m.in. na:

- budowie połączenia ul. Powstańców z ul. Morcinka w Krakowie,
- budowie przedłużenia linii tramwajowej w przebiegu od pętli tramwajowej przy ul. Piasta Kołodzieja do skrzyżowania Powstańców – Piasta Kołodzieja (w rejonie układu kolejowego) wraz z układem drogowym,
- budowie przystanku osobowego Kraków os. Piastów na trasie linii kolejowej 8 i 95,
- budowie parkingu P&R w gminie Zielonki.

W ramach koncepcji programowej zaprojektowane zostały dwa warianty przebiegu drogi wraz z podwariantami poszczególnych rozwiązań przyjętych w głównych wariantach: wschodnim i zachodnim.

Usytuowanie i orientacyjny przebieg przedmiotowego układu komunikacyjnego w rejonie os. Piastów określono graficznie w „Załączniku nr 2” stanowiącym integralną część niniejszej decyzji.

1.2. Istotne warunki korzystania ze środowiska 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:

1. Przedsięwzięcie należy realizować zgodnie z wariantem oznaczonym w raporcie jako W2.
2. Nawierzchnie stref, w których zostanie zlokalizowany postój maszyn i pojazdów pracujących na budowie, miejsca parkingów dla pracowników, miejsca tankowania pojazdów, miejsca przechowywania materiałów niebezpiecznych (np. paliwa, materiały smarne, rozpuszczalniki, farby), miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych - należy uszczelnić (wyłożyć materiałami izolacyjnymi), zabezpieczając przed ewentualnym przedostaniem się substancji niebezpiecznych do środowiska gruntowo-wodnego.
3. Teren budowy należy wyposażyć w stosowne środki do neutralizacji ewentualnych wycieków substancji niebezpiecznych.
4. W celu zmniejszenia uciążliwości hałasu powstającego w trakcie realizacji przedsięwzięcia, na wszystkich odcinkach planowanego przedsięwzięcia prace budowlano-montażowe w otoczeniu terenów i budynków chronionych akustycznie, prowadzonych z wykorzystaniem maszyn generujących nadmierny hałas, należy prowadzić w porze dziennej, w godzinach 6.00 ÷ 22.00.
5. Zaplecze budowy i place magazynowe materiałów budowlanych należy zlokalizować minimum 25 m od granic rozpoznanego siedliska występowania chomika europejskiego.
6. Zaplecze budowy i place magazynowe materiałów budowlanych zlokalizować w odległości minimum 25 m od istniejących zadrzewień, co zapewni uniknięcie mechanicznego niszczenia drzew nie przeznaczonych do wycinki.

7. Przed rozpoczęciem robót, wszystkie gatunki płazów i gadów stwierdzone na terenie planowanej budowy, winny być odłowione i wyniesione, poza teren realizacji inwestycji.
8. W trakcie prac należy unikać tworzenia okresowych zastoisk wodnych mogących być potencjalnymi miejscami rozrodu płazów (od początku marca do końca maja), a w przypadku ich powstania należy je natychmiast likwidować.
9. Prace związane z wycinką drzew i karczowaniem krzewów należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października. W przypadku konieczności prowadzenia wycinki w okresie lęgowym, prace te należy prowadzić pod ścisłym nadzorem przyrodniczym. W sytuacji występowania gatunków chronionych, gniazd ptasich lub budek lęgowych w obrębie drzew lub krzewów przeznaczonych do wycinki, prace należy wstrzymać w celu uzyskania decyzji derogacyjnej, zezwalającej na czynności podlegające zakazom w stosunku do gatunków objętych ochroną.
10. Należy wywiesić minimum 15 budek dla ptaków w proporcji 10:2:1:2 przeznaczonych kolejno dla małych ptaków (o średnicy otworu wlotowego 2,7 – 3,5 cm), dla średnich dziuplaków (o średnicy otworu 4,7 – 5,5 cm), dla dużych dziuplaków (o średnicy otworu 8,5 – 15 cm) oraz budek półotwartych. Budki powinny być zawieszane na drzewach na wysokości 2 – 4 m.
11. Drzewa i/lub krzewy znajdujące się w bezpośrednim otoczeniu planowanych prac (których nie przewiduje się usunąć) należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem np.:
 - a) 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,
 - b) 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,
 - c) poprzez zabezpieczenie systemu korzeniowego w wykopach; w obrębie korony drzewa wykop należy wykonywać ręcznie,
 - d) 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.

1.3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1, w szczególności w projekcie budowlanym, w przypadku decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko:

W dokumentacji służącej do wydania ww. decyzji należy uwzględnić następujące rozwiązania chroniące środowisko:

1. Wody opadowe pochodzące z projektowanego układu drogowego, torowiska oraz parkingu Park & Ride należy ująć w szczelny system kanalizacji opadowej i skierować

je do miejskiej sieci kanalizacji opadowej lub ogólnospławnej, na warunkach uzgodnionych z ich administratorami.

2. Wody opadowe pochodzące z terenu parkingu Park & Ride przed wprowadzeniem do kanalizacji miejskiej należy podczyszczać w separatorze substancji ropopochodnych i osadniku zawieszin.
 3. Dla wód opadowych pochodzących ze zlewni rowu przy ul. Powstańców należy przewidzieć urządzenia (zbiorniki retencyjne lub kanały retencyjne) do retencjonowania wód opadowych, o pojemności gwarantującej ograniczenie odpływu do poziomu max. 25,5 dm³/s.
 4. Ścieki sanitarne pochodzące z budynku obsługi podróżnych należy skierować do miejskiej kanalizacji sanitarnej.
 5. W celu minimalizacji wpływu planowanej wycinki na dostępność odpowiednich siedlisk dla ptaków, należy zastosować nasadzenia zastępcze gatunkami rodzimymi, w stosunku 1:1. Nasadzenia należy wykonać w ciągu 1 roku po zakończeniu budowy.
- 1.4. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska:**

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

- 1.5. Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko:**

Nie stwierdzono transgranicznego oddziaływania inwestycji na środowisko.

- II. Nie przewiduje się konieczności monitorowania oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.
- III. Nie stwierdza się konieczności przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.
- IV. Przedsięwzięcie wymaga nałożenia w decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 i 10 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, obowiązku sporządzenia analizy porealizacyjnej, w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu dotrzymanie standardów jakości środowiska, dla ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem, 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 do organu właściwego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
- V. Przedsięwzięcie należy do rodzaju przedsięwzięć, dla których może być utworzony obszar ograniczonego użytkowania. Na obecnym etapie nie stwierdza się konieczności utworzenia takiego obszaru. Ewentualny obszar ograniczonego użytkowania utworzyć należy w przypadku, gdy analiza porealizacyjna wykaże taką konieczność.
- VI. Przedsięwzięcie nie należy do inwestycji, dla których istnieje konieczność weryfikacji zgodności z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, w myśl art. 80 ust. 2

ustawy z 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

VII. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia:

Charakterystykę przedsięwzięcia przedstawiono w załączniku nr 1 do niniejszej decyzji.

VIII. Orientacyjny przebieg układu komunikacyjnego Os. Piastów pokazano na załączniku graficznym nr 2.

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

Gmina Miejska Kraków, działając przez Pełnomocnika Pana Adama Dowiat, przedstawiciela firmy Sweco Consulting Sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu, wystąpiła z wnioskiem znak: GP/T/PT-354/004/16/AD z dnia 14.12.2016 r. (data wpływu: 15.12.2016 r.) do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „**Koncepcja programowo-przestrzenna układu komunikacyjnego w rejonie os. Piastów**”.

Do wniosku załączono dokumenty wyszczególnione w art. 74 ust. 1 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.

Inwestorem przedmiotowego przedsięwzięcia jest Gmina Miejska Kraków, która jako jednostka samorządu terytorialnego zgodnie z art. 7 ust. 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej, zwolniona jest od opłaty skarbowej.

Zakresem wniosku w wariantcie preferowanym objęte są działki nr ewid. 1, 2 oraz 263/1 obr. Batowice, które zostały wyszczególnione w spisie działek, objętych decyzją nr 3 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych, stąd stosownie do zapisów art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b i ust. 6 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie jest właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji.

Niniejsze zamierzenie inwestycyjne kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60, § 3 ust. 1 pkt 60, pkt 61, pkt 56 lit. a oraz pkt 33, a także zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2016 poz. 71 j. t.). Dla przedsięwzięć tych stosownie do zapisów art. 63 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, wymagane jest ustalenie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przez właściwego Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie pismem z dnia 20.12.2016 r. znak: OO.4210.23.2016.JP powiadomił strony o wszczęciu postępowania zmierzającego do wydania niniejszej decyzji. Krąg stron postępowania przyjęto zgodnie z granicami obszaru oddziaływania inwestycji. Na podstawie przedłożonych map ewidencyjnych oraz wypisów z rejestru gruntów, ustalono, że liczba stron postępowania przekracza 20. Ze uwagi na powyższe, zgodnie z art. 74 ust. 3 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, zastosowano przepis art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego, mówiący o zawiadomianiu stron poprzez publiczne obwieszczenie. Zawiadomienia zostały skutecznie wywieszane na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Krakowie oraz na tablicach ogłoszeń Urzędu Miasta w Krakowie oraz Urzędu Gminy w Zielonkach. 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 Centrum Informacji o Środowisku.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie pismem z dnia 20.12.2016 r. znak: OO.4210.23.2016.JP wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krakowie o opinię w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i ewentualnego ustalenia zakresu raportu, o czym poinformował strony postępowania w ww. zawiadomieniu. Do tut. Organu w dniu 10.01.2017 r. wpłynęła opinia Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krakowie znak: NZ-PG-420-571/16 ZL/2016/12/1055, w której stwierdzono, iż przedmiotowa inwestycja nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Po wnikliwej analizie karty informacyjnej przedsięwzięcia, pomimo odmiennego stanowiska Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krakowie, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wydał postanowienie z dnia 11.01.2017 r. znak: OO.4210.23.2016.JP o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, określając zakres raportu oddziaływaniu na środowisko, a także zawiadamiając wszystkie strony postępowania o jego wydaniu. Obwieszczenie o przedmiotowym postanowieniu zamieszczone było skutecznie na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Krakowie oraz na tablicach ogłoszeń Urzędu Miasta w Krakowie oraz Urzędu Gminy w Zielonkach. Ponadto, informacja o wydaniu postanowienia zamieszczona została w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie, a także w publicznie dostępnym wykazie danych na stronach Centrum Informacji o Środowisku.

Pełnomocnik Inwestora, przy piśmie z dnia 07.04.2017 r. (data wpływu: 07.04.2017 r.) znak: GP/T/PT-354/033/17/AD przedłożył raport o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Z uwagi na pewne nieścisłości oraz braki w raporcie, pismem z dnia 08.05.2017 r. znak: OO.4210.23.2016.JP Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wezwał Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia raportu. Przy piśmie z dnia 31.05.2017 r. (data wpływu: 01.06.2017 r.) znak: GP/T/PT-354/036/17/AD Pełnomocnik przedłożył uzupełnienie do raportu, które odpowiadało w sposób kompleksowy na zagadnienia poruszone w ww. wezwaniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie.

W toku prowadzonego postępowania, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wystąpił pismem z dnia 06.06.2017 r. znak: OO.4210.23.2016.JP do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krakowie o wydanie opinii przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Krakowie wydał opinię sanitarną z dnia 05.07.2017 r. (data wpływu: 07.07.2017 r.) znak: NZ-PG-420-233/17 ZL/2017/06/410, uzgadniając pozytywnie przedmiotową inwestycję w zakresie wymagań higienicznych i zdrowotnych, z zastrzeżeniem uwzględnienia przy realizacji inwestycji uwag i wniosków zawartych w opracowanym dla przedmiotowego przedsięwzięcia raporcie oddziaływania na środowisko. Warunek Inspektora Sanitarnego został uwzględniony w nałożonych na Inwestora niniejszą decyzją środowiskowych uwarunkowaniach.

Ponadto, zgodnie z art. 33 ust. 1, w związku z art. 79 ust. 1 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, w celu zapewnienia możliwości udziału

społeczeństwa w postępowaniu, na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie, na stronach Centrum Informacji o Środowisku, a także na tablicach ogłoszeń Urzędu Gminy Kraków oraz Urzędu Gminy Zielonki, wywieszono obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 06.06.2017 r. znak: OO.4210.23.2016.JP, informujące 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 i możliwości składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie w terminie od 13.06.2017 r. do 12.07.2017 r., a w Gminie Zielonki w terminie od 16.06.2017 r. do 21.07.2017 r. Zamieszczenie obwieszczenia odbyło się w sposób skuteczny na tablicach ogłoszeń RDOŚ w Krakowie, Urzędu Gminy Zielonki, a także w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie. Z uwagi na nieskuteczne wywieszenie zawiadomienia na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Kraków – w Gminie tej został ponowiony udział społeczny. Obwieszczenie z dnia 04.07.2017 r. znak: OO.4210.23.2016.JP w przedmiotowej sprawie w sposób skuteczny zostało ponownie wywieszane na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Kraków w terminie od 05.07.2017 r. do 07.08.2017 r.

Do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie wpłynęło szereg uwag i wniosków dotyczących przedmiotowego przedsięwzięcia, których analiza została zawarta w dalszej części niniejszej decyzji.

Na podstawie art. 80 ust. 2 ww. ustawy, drogi publiczne zwolnione są z konieczności stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Niemniej jednak informuje się, że dla terenu objętego wnioskiem nie zostały uchwalone miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego.

ANALIZOWANE WARIANTY PRZEBIEGU UKŁADU DROGOWEGO

W ramach koncepcji programowej zaprojektowano dwa warianty przebiegu drogi wraz z podwariantami poszczególnych rozwiązań przyjętych w głównych wariantach: wschodnim i zachodnim. Ponadto, w raporcie uwzględniono wariant polegający na pozostawieniu istniejącego zagospodarowania bez zmian, oznaczając go jako W0.

Wariant „0” polega na pozostawieniu sieci ulicznej miasta bez zmian, przez co ruch lokalny wciąż poruszałby się w tych samych korytarzach transportowych. Przy stale rosnącej liczbie pojazdów na ulicach, wynikającej z wzrostu wskaźnika motoryzacyjnego w Polsce, w sytuacji braku alternatywnego połączenia drogowego omijającego miasto, sytuacja ta w przyszłości jeszcze by się pogarszała. Niepodejmowanie przedsięwzięcia byłoby więc niekorzystnym rozwiązaniem dla analizowanego obszaru.

W raporcie oceny oddziaływania na środowisko analizowano dwa główne warianty W1 – wschodni i W2 – zachodni, które związane są przede wszystkim z odmienną lokalizacją pętli tramwajowej, a także pozostałe podwarianty – W1A, W2B oraz W2C, dotyczące różnych rozwiązań w ramach rozpatrywanych wariantów głównych.

W celu wybrania najlepszego wariantu na etapie projektowania analizowano wiele możliwości przebiegu linii tramwajowej, lokalizacji pętli tramwajowej i autobusowej, przebiegu nowych odcinków dróg oraz szlaków, po których poprowadzony zostanie ruch rowerowy. Brano pod uwagę takie czynniki jak: możliwie największe odsunięcie od zabudowy, ukształtowanie geometryczno-wysokościowe zaproponowanych rozwiązań, pomiar sytuacyjny istniejących torów kolejowych, lokalizację obszarów wrażliwych pod względem środowiskowym, a także planowane zagospodarowanie działek objętych wnioskiem przez inne podmioty.

Każdy z wariantów został zaprojektowany z największą dbałością o dobro mieszkańców, stąd też w żadnym z analizowanych wariantów nie ma potrzeby wyburzeń budynków mieszkalnych. Chcąc zrealizować projektowany układ drogowy w rejonie już mocno zurbanizowanego Os. Piastów, niestety uniknięcie drobnych wyburzeń altanek czy budynków usługowych lub innego typu obiektów jest nieuniknione. W Tabeli nr 1 zestawiono poszczególne warianty pod kątem wyburzeń altanek na ogródkach działkowych oraz wyburzeń innego typu obiektów.

Tab. 1. Zestawienie obiektów przewidzianych do wyburzenia

Lp.	Wariant	Wyburzenia budynków mieszkalnych	Wyburzenia altanek	Wyburzenia garaży/warsztatów/ budynków usługowych
1.	W1	0	~ 61	~ 3
2.	W1A	0	~ 34	~ 7
3.	W2	0	~ 61	~ 1
4.	W2B	0	~ 34	~ 4
5.	W2C	0	~ 61	~ 1

Nowe odcinki drogowe niezależnie od wybranego wariantu będą przebiegały przez słabo użytkowane tereny rolne, przez ogródki działkowe, nieużytki, a częściowo będą wykorzystywały ślad istniejących dróg gruntowych i tramwajowych. W Tabeli nr 2 zestawiono główne elementy składowe dwóch wariantów wyjściowych W1 i W2.

Tab. 2. Główne elementy składowe wariantów wyjściowych - W1 i W2

Element projektowany:	WARIANT W1 - zachodni	WARIANT W2 - wschodni
Przebieg linii tramwajowej	po stronie zachodniej ul. Piasta Kołodzieja	po stronie wschodniej ul. Piasta Kołodzieja
Lokalizacja pętli tramwajowo-autobusowej	po stronie zachodniej ul. Piasta Kołodzieja	po stronie wschodniej ul. Piasta Kołodzieja z uwzględnieniem rozbiórki istniejącego budynku biura budowy firmy "Dom-Bud"
Przebieg drogi klasy Z 1x2	wzdłuż torów PKP	
Przebieg drogi klasy L na odcinku: ul. Powstańców - ul. Piasta Kołodzieja - ul. Morcinka	w wariantach głównych przebieg taki sam	
Rodzaj skrzyżowania w ciągu ul. Piasta Kołodzieja przy Urzędzie Skarbowym	skrzyżowanie zwykle z ulicą klasy L 1x2: 2 pasy na wlotach ul. Piasta Kołodzieja (osobny lewoskręt i wspólny pas na wprost i w prawo), 1 pas na wlotach ulicy klasy L	skrzyżowania częściowo skanalizowane z ulicą klasy L 1x2
Rodzaj skrzyżowania na przecięciu ul. Powstańców i ulicy klasy L 1x2 (rejon zachodni)	skrzyżowanie skanalizowane	małe rondo
Rodzaj skrzyżowania na przecięciu ul. Morcinka i ulicy klasy Z 1x2 i L 1x2 (rejon wschodni)	małe rondo	
Prowadzenie ruchu rowerowego w ciągu drogi klasy Z 1x2	poprzez dwukierunkową ścieżkę rowerową po stronie południowej drogi	
Prowadzenie ruchu rowerowego w ciągu drogi klasy L 1x2	na jezdni wspólnie z ruchem samochodów, w rejonie skrzyżowań przejazdu rowerowe	
Zatoki autobusowe w ciągu drogi klasy Z 1x2	tak, na wylotach skrzyżowań	

Element projektowany:	WARIANT W1 - zachodni	WARIANT W2 - wschodni
Zatoki autobusowe w ciągu drogi klasy L 1x2	nie	
Perony kolejowe	jednokrawędziowe	dwukrawędziowe (na międzytorzu) i jednokrawędziowe

W ramach ww. wariantów głównych, przewidziano również następujące podwarianty: W1A i W2B oraz W2C. Zestawienie głównych elementów składowych podwariantów W1A, W2B oraz W2C przedstawia Tabela nr 3.

Tab. 3. Główne elementy składowe podwariantów W1A, W2B oraz W2C

Element projektowany:	Podwariant W1A - zachodni	Podwariant W2B - wschodni	Podwariant W2C - wschodni
Przebieg linii tramwajowej	po stronie zachodniej ul. Piasta Kołodzieja	po stronie wschodniej ul. Piasta Kołodzieja	po stronie wschodniej ul. Piasta Kołodzieja
Przebieg drogi klasy Z 1x2	zgodny ze SUIKZP – brak przedłużenia ul Powstańców do ul. Morcinka		wzdłuż torów PKP
Przebieg drogi klasy L 1x2 na odcinku: ul. Powstańców - ul. Piasta Kołodzieja - ul. Morcinka	brak		jak w wariantach W1 i W2
Rodzaj skrzyżowania w ciągu ul. Piasta Kołodzieja przy Urzędzie Skarbowym	skrzyżowanie częściowo skanalizowane z ulicą klasy Z 1x2: 2 pasy na wlotach ul. Piasta Kołodzieja (osobny lewoskręt i wspólny pas na wprost i w prawo), 1 pas na skanalizowanych wlotach ulicy klasy Z	skrzyżowania częściowo skanalizowane z ulicą klasy Z 1x2: 1 pas na skanalizowanych wlotach ulicy klasy Z i ul. Piasta Kołodzieja	skrzyżowanie zwykle z ulicą klasy L 1x2: 2 pasy na wlotach ul. Piasta Kołodzieja (osobny lewoskręt i wspólny pas na wprost i w prawo), 1 pas na wlotach ulicy klasy L
Rodzaj skrzyżowania na przecięciu ul. Powstańców i ulicy klasy Z 1x2 (rejon zachodni)	małe rondo		
Rodzaj skrzyżowania na przecięciu ul. Morcinka i ulicy klasy Z 1x2 (rejon wschodni)	małe rondo		
Prowadzenie ruchu rowerowego w ciągu drogi klasy Z 1x2	poprzez jednokierunkowe pasy ruchu dla rowerów po obu stronach w poziomie jezdni	poprzez dwukierunkową ścieżkę rowerową po stronie południowej drogi	
Zatoki autobusowe w ciągu drogi klasy Z 1x2	tak, na wylotach skrzyżowań		

Jak wynika z informacji zawartych w Tabeli 2 i Tabeli 3, różnice pomiędzy poszczególnymi wariantami dotyczą elementów składowych i rozwiązań komunikacyjnych projektowanego układu drogowego. Różnice te są efektem dogłębnych analiz i opcji wariantowych, mających na celu wypracowanie najkorzystniejszego z punktu widzenia środowiska - wariantu.

W celu uzasadnienia wyboru wariantu przewidzianego do realizacji, w raporcie przeprowadzono analizę wielokryterialną rozpatrywanych wariantów pod względem ich oddziaływania na najistotniejsze elementy środowiska, posługując się analizą wielokryterialną AHP.

Z uwagi na fakt, iż przedmiotowe przedsięwzięcie znajduje się w terenie zurbanizowanym, wpływ poszczególnych wariantów na środowisko przyrodnicze będzie porównywalny. Oddziaływanie na bioróżnorodność w poszczególnych wariantach również będzie porównywalne.

Przedsięwzięcie to dotyczy niewielkiego obszaru, zatem nie zaburzy ono obecnego i przyszłego świata roślinnego i zwierzęcego na danym terenie.

Najistotniejszym elementem układu drogowego, mającym przełożenie na oddziaływanie inwestycji na środowisko jest przebieg linii tramwajowej oraz lokalizacja pętli autobusowo-tramwajowej w ciągu ul. Piasta Kołodzieja. Lokalizacja przedłużenia sieci trakcyjnej oraz pętli tramwajowej była przedmiotem analiz już w wariantach wyjściowych inwestycji. Ich położenie po stronie wschodniej lub po stronie zachodniej względem sieci drogowej ul. Piasta Kołodzieja ma istotne przełożenie na poziom hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej. Z przeprowadzonej analizy wariantowej wynika, iż wariantem najkorzystniejszym dla środowiska jest wariant W2, którego eksploatacja w przeciwieństwie do wariantu W1 nie będzie powodowała ponadnormatywnego oddziaływania na obszarach z zabudową mieszkaniową.

Istotną różnicą pomiędzy poszczególnymi wariantami jest także realizacja lub brak realizacji drogi klasy Z 1x2 wzdłuż torów kolejowych PKP. Podwarianty W1A i W2B w przeciwieństwie do pozostałych analizowanych wariantów nie uwzględniają przedłużenia ul. Powstańców do ul. Morcinka, ograniczając tym samym możliwość rozładowania natężenia ruchu napływającego do Krakowa z kierunku północnego. Jak wynika z raportu, połączenie ul. Powstańców z ul. Morcinka jest niezbędnym elementem miejskiej sieci drogowej, który zapewni obsługę nowych terenów zabudowy położonych po obu jej stronach. Droga połączy też osiedla w Mistrzejowicach i Zesławicach oraz poprawi przepustowość istniejącego układu dróg, odciążając rondo Piastowskie i ul. Wiślicką. Mając na uwadze powyższe należy stwierdzić, iż realizacja inwestycji w wariantach W1A oraz W2B byłaby mało korzystna, stąd została odrzucona.

Tak samo istotne we wszystkich ocenianych wariantach jest oddziaływanie czynników związanych z ochroną powietrza czy też gospodarki wodnej. W analizowanych wariantach ta sytuacja jest praktycznie analogiczna. W wariantcie W2 wkomponowanie pętli tramwajowej w istniejącą zabudowę i bliskie skomunikowanie piesze z parkingiem zlokalizowanym za linią kolejową oraz peronami kolejowymi jest rozwiązaniem bezpieczniejszym niż w wariantach zachodnich (W1 i W1A). Jednocześnie możliwa będzie do realizacji inwestycja związana z budową mieszkaniowo-usługową po przeciwnej stronie ul. Piasta Kołodzieja (na terenie lokalizacji pętli tramwajowej w wariantcie W1 i W1A). Przy realizacji inwestycji zgodnie z wariantem W2 zaproponowane jest również pełne połączenie ul. Powstańców z ul. Mistrzejowicką i Morcinka (co analizowano już wcześniej) bez konieczności pokonywania osiedla Piastów, tak jak ma to miejsce w sytuacji obecnej i w planowanych wariantach W1A i W2B.

Co więcej, jak już wcześniej wspomniano, w wariantcie W2 i W2C nie stwierdzono przekroczeń wartości dopuszczalnych w zakresie emisji hałasu. W pozostałych wariantach przekroczenia te mają miejsce, a z uwagi na istniejące i planowane zagospodarowanie oraz wąski teren drogowy, nie ma możliwości wprowadzenia skutecznych zabezpieczeń, które spowodowałyby dotrzymanie obowiązujących norm.

Podsumowując, jako wariant najlepszy w analizie wielokryterialnej został wskazany wariant W2, który jest jednocześnie wariantem najkorzystniejszym dla środowiska, a którego „elementem” jest również człowiek. Jest to wariant rekomendowany przez Inwestora.

OPIS PLANOWANEGO DO REALIZACJI PRZEDSIĘWZIĘCIA

Będące przedmiotem postępowania przedsięwzięcie będzie polegało na budowie układu komunikacyjnego w rejonie os. Piastów, który swoim zakresem obejmuje obszar Miasta Krakowa położony na południe od linii kolejowych nr 8 i 95, w rejonie ul. Powstańców, Piasta Kołodzieja i Morcinka, a także obszar Gminy Zielonki pomiędzy ww. liniami kolejowymi, a drogą powiatową nr 2156K. Na całość projektu układu drogowego składa się wiele elementów, z czego do

najważniejszych należą m.in. budowa drogi klasy Z – ul. Powstańców wzdłuż torów kolejowych, budowa drogi klasy L – ul. Nowa Powstańców, przebudowa ul. Piasta Kołodzieja wraz z przedłużeniem linii tramwajowej, budowa dworca autobusowo-tramwajowego i przystanków kolejowych, a także budowa parkingu Park&Ride oraz parkingu w miejscu zlikwidowanej pętli tramwajowej.

W preferowanym wariantcie W2 planuje się budowę przedłużenia ul. Powstańców wzdłuż torów kolejowych na odcinku od skrzyżowania ulicy Powstańców z ul. Piasta Kołodzieja (od ronda południowego realizowanego w ramach odrębnej inwestycji) do ulic Morcinka i Mistrzejowickiej. Planowana droga będzie klasy Z (zbiorcza). Wariant ten przewiduje również budowę chodnika oraz dwukierunkowej ścieżki dla rowerów. W ciągu projektowanej drogi biegnącej wzdłuż torów kolejowych zaprojektowano budowę przystanków komunikacji zbiorowej z peronami i wiatami. Przewiduje się także budowę nowych zjazdów oraz przebudowę zjazdów istniejących do przyległych posesji w dowiązaniu do stanu istniejącego.

Planowane rozwiązania dotyczące przedmiotowej drogi klasy Z w wariantcie W2 są jednakowe lub zbliżone do rozwiązań w wariantach W1 oraz W2C.

Inwestycja obejmuje również budowę nowej drogi na odcinku od ul. Powstańców, przez ul. Piasta Kołodzieja w rejonie istniejącego Urzędu Skarbowego do ulic Morcinka i Mistrzejowickiej. Planowana droga będzie klasy L (lokalna). W wariantcie preferowanym przewiduje się po obu stronach drogi budowę chodnika oraz miejsc parkingowych w dostosowaniu do istniejącej i planowanej zabudowy. W ciągu projektowanej drogi przewiduje się budowę nowych zjazdów oraz przebudowę zjazdów istniejących do przyległych posesji oraz budowę i przebudowę miejsc parkingowych i dróg wewnętrznych w dowiązaniu do stanu istniejącego.

Planowane rozwiązania dotyczące przedmiotowej drogi klasy L w wariantcie W2 są jednakowe lub zbliżone do rozwiązań w wariantach W1 oraz W2C.

Koncepcja programowo-przestrzenna zakłada przebudowę ul. Piasta Kołodzieja na odcinku od istniejącej pętli tramwajowej do planowanego włączenia do ronda na przedłużeniu ul. Piasta Kołodzieja. Przebudowywana droga jest klasy Z (zbiorcza). W wariantcie preferowanym W2, wzdłuż ul. Piasta Kołodzieja przewiduje się budowę chodnika oraz budowę ciągu pieszo-rowerowego. Na całym odcinku przebudowywanej drogi ul. Piasta Kołodzieja, po jej wschodniej stronie, projektuje się wydzieloną linię tramwajową. Skrzyżowania projektowanej drogi z innymi drogami publicznymi zaprojektowano w postaci skrzyżowania zwykłego z drogą klasy L oraz ronda na skrzyżowaniu z ul. Powstańców (rondo południowe realizowane w ramach odrębnej inwestycji). W ciągu projektowanej drogi przewiduje się budowę nowych zjazdów oraz przebudowę zjazdów istniejących do przyległych posesji oraz miejsc parkingowych i dróg wewnętrznych w dowiązaniu do stanu istniejącego.

Planowane rozwiązania dotyczące ul. Piasta Kołodzieja w wariantcie W2 są jednakowe lub zbliżone do rozwiązań w wariantach W2B i W2C.

W rejonie os. Piastów zakłada się również przedłużenie linii tramwajowej w ciągu ul. Piasta Kołodzieja po wschodniej stronie ulicy. Początek projektowanej linii zlokalizowany będzie w obrębie istniejącej pętli tramwajowej przewidzianej do likwidacji. W rejonie istniejącej pętli planuje się przeprowadzić linię tramwajową na wschodnią stronę ul. Piasta Kołodzieja, której koniec zaprojektowano w postaci pętli zlokalizowanej po wschodniej stronie ul. Piasta Kołodzieja, jako wspólny dworzec autobusowo-tramwajowy. Wariant inwestycyjny zakłada realizację wydzielonego dwutorowego zielonego torowiska tramwajowego. Na przejazdach przez drogi i skrzyżowania przewiduje się torowisko jako zintegrowaną nawierzchnię drogowo-tramwajową w technologii bezpodsypkowej.

Planowane rozwiązania dotyczące linii tramwajowej w wariantcie W2 są jednakowe lub zbliżone do rozwiązań w wariantach W2B i W2C.

W ramach budowy układu komunikacyjnego przewidziano do realizacji budowę dworca autobusowego wspólnego z pętlą tramwajową po wschodniej stronie ul. Piasta Kołodzieja. Dworzec skomunikowany będzie za pomocą projektowanych zjazdów jedno i dwukierunkowych z ul. Piasta Kołodzieja oraz z ul. Powstańców. Zaprojektowano także ok. 5 stanowisk odjazdowych oraz ok. 2 stanowiska przyjazdowe wraz z peronami. W obrębie dworca przewidziano również miejsca postojowe dla Taxi, miejsca postoju do ok. 2 min. Kiss&Ride (K+R) oraz zadaszony parking dla rowerów. Na dworcu zaprojektowano również miejsce pod zabudowę kubaturową.

Planowane rozwiązania dotyczące dworca autobusowego w wariantach W2 są jednakowe lub zbliżone do rozwiązań w wariantach W2B i W2C.

Przewidziany do realizacji wariant W2 zakłada budowę kolejowego przystanku osobowego Kraków Os. Piastów zlokalizowanego w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanego dworca autobusowego, pętli tramwajowej oraz parkingu P+R. Zaprojektowano zewnętrzne jednokrawędziowe perony oraz wewnętrzny peron dwukrawędziowy dla dwóch kierunków linii 8 oraz 95. Nowe perony umożliwią dostępność do usług kolejowych bez konieczności dojazdu do Dworca Głównego.

Planowane rozwiązania dotyczące przystanku kolejowego w wariantach W2 są jednakowe lub zbliżone do rozwiązań w wariantach W2B i W2C.

W gminie Zielonki, w bezpośrednim sąsiedztwie przystanku kolejowego, zostanie zrealizowany parking Park&Ride. W obrębie parkingu przewidziano także zadaszony parking dla rowerów oraz miejsce pod zabudowę kubaturową. Parking skomunikowany będzie z projektowanym rondem na przedłużeniu ul. Piasta Kołodzieja (objętego decyzją RDOŚ w Krakowie znak: 00.4210.9.2016.EC z dnia 13.02.2017 r.) poprzez projektowaną drogę łączącą parking P+R z rondem.

Planowane rozwiązania dotyczące parkingu P+R w wariantach W2 są jednakowe lub zbliżone do rozwiązań w wariantach W1, W1A, W2B oraz W2C.

Komunikacja piesza pomiędzy projektowanym przystankiem kolejowym, dworcem autobusowym oraz pętlą tramwajową i parkingiem P&R zapewniona zostanie za pomocą nowo projektowanej kładki dla pieszych oraz wiaduktu w ciągu ul. Piasta Kołodzieja (realizowanego wg odrębnego opracowania). Zarówno od strony wiaduktu drogowego w ciągu ul. Piasta Kołodzieja oraz projektowanej kładki dla pieszych przewiduje się wykonanie schodów łączących obiekty z peronami kolejowymi. Ponadto, przy każdym schodach przewiduje się lokalizację windy.

W miejscu istniejącej pętli tramwajowej, która w ramach inwestycji zostanie zlikwidowana, przewiduje się budowę parkingu. Parking skomunikowany będzie za pomocą projektowanego zjazdu z ul. Piasta Kołodzieja. Przewiduje się także wykonanie połączenia drogowego z parkingiem przy biurowcu „Columbus Office Center”, umożliwiającego skomunikowanie od ul. Piasta Kołodzieja zamiast likwidowanego zjazdu z ul. Piasta Kołodzieja.

Planowane rozwiązania dotyczące parkingu w wariantach W2 są jednakowe lub zbliżone do rozwiązań w wariantach W1, W1A, W2B oraz W2C.

W ramach planowanej inwestycji przewiduje się wykonanie wszystkich niezbędnych elementów służących sprawnemu, bezpiecznemu i bardziej komfortowemu poruszaniu się uczestników ruchu. Ponadto, przed przejściami dla pieszych zastosowane zostaną systemowe rozwiązania dotyczące ułatwienia poruszania się i zapewnienia większego bezpieczeństwa osobom niewidomym i słabowidzącym. W zakres inwestycji wchodzić będzie między innymi budowa sieci związanych z drogą (w tym oświetlenia ulicznego), chodników, ścieżek rowerowych i/lub ciągów pieszo-rowerowych, zatok autobusowych, realizacja niezbędnych obiektów i infrastruktury towarzyszącej (m. in. murów oporowych), wykonanie elementów organizacji ruchu w postaci oznakowania poziomego i pionowego, opcjonalnie sygnalizacji świetlnej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także wymagane będzie przeprowadzenie wycinki kolidujących z inwestycją drzew.

Realizacja analizowanej inwestycji będzie także wiązała się z koniecznością przebudowy następujących odcinków sieci: wodociągowych, gazowych, ciepłowniczych, kanalizacji deszczowej i sanitarnej oraz ogólnospławnej, sieci teletechnicznych i elektroenergetycznych, sieci oświetlenia ulicznego oraz sieci trakcyjnych (kolejowej i tramwajowej). Szczegółowe rozpoznanie, zakres oraz uszczegółowienie rozwiązań projektowych zostanie wykonane na etapie projektu budowlanego.

W wariantcie wybranym do realizacji, planowana do przebudowy infrastruktura kolidująca nie stanowi samodzielnego przedsięwzięcia, poza jednym wyjątkiem - przebudową gazociągu wysokiego ciśnienia. W miejscach kolizji istniejący gazociąg wysokiego ciśnienia zostanie przebudowany zgodnie z warunkami technicznymi udzielonymi przez właściciela sieci przesyłowych.

Podstawowym celem realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, usprawnienie układu komunikacyjnego oraz tam gdzie wskazują na to wymogi bezpieczeństwa - wprowadzenie właściwej przestrzeni ruchu dla niechronionych użytkowników ruchu tj. pieszych i rowerzystów.

Realizacja niniejszego przedsięwzięcia poprzez budowę pętli tramwajowej i autobusowej, parkingu P&R oraz przystanków osobowych na trasie linii kolejowej wpłynie na zwiększenie wykorzystania miejskiego i kolejowego taboru transportowego. Pozwoli to na zmniejszenie ruchu samochodów osobowych na terenie miasta Krakowa, wpływając nie tylko na przywrócenie płynności w miejskim ruchu drogowym, ale również na zmniejszenie zanieczyszczenia pyłowo-gazowego związanego z emisją spalin. Realizacja przedsięwzięcia dzięki poprawie płynności i komfortu jazdy wpłynie także pozytywnie na zdrowie i życie użytkowników drogi oraz stan środowiska. Dzięki wyeliminowaniu zagrożenia w postaci kolein i ubytków w nawierzchni istniejących dróg nastąpi wzrost poziomu bezpieczeństwa ruchu, a tym samym zmniejszenie ryzyka powstawania wypadków i kolizji.

Zgodnie z informacją podaną w raporcie, planowany termin oddania analizowanego przedsięwzięcia do eksploatacji wyznaczono na rok 2020.

OPIS STANU ISTNIEJACEGO

Inwestycja pomimo, iż częściowo położona jest na terenie otuliny Dłubniańskiego Parku Krajobrazowego, zlokalizowana jest w regionie o przeciętnych walorach krajobrazowych. Znaczna część terenu objętego wnioskiem jak i terenu sąsiedniego jest już przekształcona antropogenicznie. Na terenie miasta Krakowa znajduje się zarówno zabudowa wielorodzinna jak i usługowa, tereny ogródków działkowych, tereny rolne i nieużytki. Fragment gminy Zielonki obejmuje obszar należący do PKP, a także tereny rolne z uprawą ciągłą oraz fragmentem wzdłuż linii kolejowej stanowiącym nieużytek, w oddali znajduje się zabudowa jednorodzinna. Teren planowanego parkingu P&R zlokalizowany jest pomiędzy linią kolejową, a planowaną obwodnicą miasta Krakowa.

Stan techniczny dróg w zakresie analizowanego wniosku jest niezadawalający, nie tylko ze względu na zły stan nawierzchni ale przede wszystkim ze względu na małą przepustowość ulic. Istniejący obiekt mostowy łączący gminę Zielonki i Miasto Kraków, jak i ul. Powstańców, Piasta Kołodzieja, ul. Morcinka jest jednojezdniowy, dwukierunkowy. Z uwagi na fakt, iż gmina Zielonki stanowi „sypialnię” miasta Krakowa, ilość kierowców poruszających się wiaduktem jest znacząca. W godzinach szczytu tworzą się długie „korki”, co powoduje problemy z wyjazdem z osiedla. Powyższe przekłada się na frustrację zarówno kierowców jak i pieszych, a także ich bezpieczeństwo. Ponadto brak utwardzenia całej ul. Powstańców i bezpośredniego jej połączenia z ul. Morcinka wpływa na zwiększony ruch wewnątrz osiedla Piastów.

ETAPOWANIE INWESTYCJI

Ze względu na szeroki zakres prac jaki obejmuje planowana inwestycja, przedsięwzięcie na etapie realizacji będzie wykonywane etapami. Podział na poszczególną ilość etapów oraz zakres prac w nie wchodzących zostanie ustalony na etapie projektu budowlanego.

BUDOWA GEOLOGICZNA

Według regionalizacji fizyczno-geograficznej Kondrackiego, planowana inwestycja znajduje się na terenie prowincji Wyżyny Polskie, podprowincji Wyżyna Małopolska, makroregionie Niecka Nidziańska, w obrębie mezoregionu Płaskowyż Proszowicki.

Analizowany teren pod względem budowy geologicznej i morfostruktury położony jest na styku skłonu wyniesienia Proszowickiego (dział Mistrzejowicki zbudowany z utworów lessowych plejstocenu) z terasą wysoka doliny Wisły (dominacja utworów aluwialnych i mad holocenijskich). Terasę doliny Wisły na obszarze inwestycji budują w podłożu osady peryferyjnej części stożka napływowego Prądnika zapadające pod utwory terasy Czyżyńskiej, a także miejscami pod lessy. Pod kątem morfologicznym obszar znajduje się na styku równiny akumulacji lodowcowo-rzecznej oraz równiny terasy akumulacyjnej podścielonych utworami piaszczysto-żwirowymi stożka napływowego Prądnika.

Głębokie podłoże terenu objętego wnioskiem budują utwory skaliste jury i kredy (wapienie, margle, opoki). Są to zręby tektoniczne wynurzające się na powierzchnię, bądź izolowane nadległymi utworami o średniej miąższości 20-60 m. Powyżej tych utworów zalegają trzeciorzędowe iły mioceńskie, a na nich osady czwartorzędowe – lessy górne (pyły i gliny pylaste lodowcowo-rzecznej akumulacji plejstocenijskiej) oraz mułki, gliny i piaski, mady (akumulacja holocenijska teras rzecznych) – o miąższości od 7 do 14 m. Ważne znaczenie dla warunków geologicznych i hydrogeologicznych ma obecność utworów peryferyjnej części stożka napływowego Prądnika (drobne i grubsze piaski i żwiry rzeczno-peryglacialne akumulacji plejstocenijskiej), które na głębokości 5-8 m p.p.t. podścielają utwory holocenijskiej terasy Czyżyńskiej doliny Wisły, a także miejscami lessy górne. Na obszarze inwestycji oraz w najbliższym jego sąsiedztwie nie ma udokumentowanych złóż surowców mineralnych.

Na analizowanym obszarze nie zostały zarejestrowane złoża i tereny zagrożone ruchami masowymi. Na terenie inwestycji nie występują także udokumentowane obszary osuwisk, intensywnego spełzywania pokryw, procesy sufozyjne oraz nie zaobserwowano zjawiska i procesów geodynamicznych mogące spowodować osuwanie się mas ziemnych.

POKRYWA GLEBOWA

Na całym obszarze inwestycji poza fragmentami zabudowanymi i przekształconymi (grunty nasypowe w obrębie osiedli, linii komunikacyjnych, terenów przemysłowych) podstawowym typem gleb są gleby wytworzone z lessów.

Z uwagi na zagospodarowanie i częściowe wykorzystanie pod funkcję rolniczo-ogrodniczą terenów wchodzących w zakres planowanej inwestycji zachowały się tu płaty pierwotnych żyznych gleb brunatnych właściwych i wylugowanych typowych dla pylasto-gliniastych utworów powierzchniowych w północnej części Krakowa. Dominującym typem gleb, który występuje na analizowanym terenie są gleby brunatne właściwe należące do rzędu gleb brunatno ziemnych, wyodrębnionych w dziale gleb autogenicznych. Obecny na analizowanym terenie typ gleb powstał z glin morenowych, utworów pyłowych i piasków gliniastych. Poza niewielkimi włączeniami, teren objęty jest klasyfikacją bonitacyjną i stanowi według ewidencji gruntów i budynków klaso użytk RIIIa. W klasyfikacji bonitacyjnej są to gleby klas II i III. Niewielką część powierzchni zajmują gleby

klas niższych (łąki i pastwiska klasy IV). Część gleb na terenach zabudowanych i zurbanizowanych należy do gleb antropogenicznych.

Oddziaływanie na gleby w otoczeniu eksploatowanej inwestycji jest ściśle powiązane z ilością zanieczyszczeń, które są przenoszone przez inne ośrodki tj. powietrze i wodę (tzw. emisja wtórna). Kumulacja zanieczyszczeń w glebach zależy od wielu czynników m. in. natężenia ruchu, prędkości i płynności ruchu, struktury potoku pojazdów samochodowych, rodzaju stosowanego paliwa, obecności pasów zieleni izolacyjnej (średniej i wysokiej), warunków atmosferycznych, topografii terenu czy odporności gleby. Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania oraz zakładaną prognozę ruchu na analizowanym terenie uznano, że wpływ planowanego przedsięwzięcia w fazie eksploatacji na gleby będzie niewielki, i że projektowana budowa nie wpłynie znacząco na stężenie substancji zanieczyszczających w glebie. Rozwiązania chroniące gleby przed negatywnym oddziaływaniem inwestycji są ściśle związane z metodami chroniącymi wody, gdyż źródłem zanieczyszczeń gleb podobnie jak wód w stanie istniejącym są głównie spływy zanieczyszczeń z powierzchni jezdni. Zmniejszenie zagrożenia gleb związanego ze spływami zanieczyszczeń zapewnią proponowane systemy odprowadzania wody opadowej z powierzchni drogi, parkingów, przystanków i zajezdni oraz utrzymanie ich sprawności technicznej.

OBIEKTY ZABYTKOWE I STANOWISKA ARCHEOLOGICZNE

W zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia brak jest obiektów wpisanych do rejestru zabytków województwa małopolskiego oraz do wojewódzkiej ewidencji zabytków. Nie zewidencjonowano również stanowisk archeologicznych.

W sąsiedztwie projektowanego przedsięwzięcia znajdują się obiekty forteczne. Najbliżej inwestycji, po stronie zachodniej względem ul. Piasta Kołodzieja zlokalizowany jest Fort Artyleryjski 48 „Batowice”, natomiast po stronie wschodniej - Fort Pancerny 48A „Mistrzejowice”. Forty stanowią pozostałości oręża obronnego Krakowa z czasów I Wojny Światowej, którym w chwili obecnej towarzyszą tereny zielone, parki rekreacyjne z alejkami i ławkami, porośnięte drzewami i krzewami. Fort Batowice otacza starodrzew, głównie robinie akacjowe, krzewy tarniny oraz głogu, tworzące park miejski przy osiedlu Złotego Wieku. Planowana inwestycja znajduje się w znacznej odległości od ww. obiektów fortecznych, a więc jej realizacja oraz późniejsza eksploatacja nie będą miały wpływu na stan obiektów zabytkowych.

W związku z możliwością natrafienia podczas realizacji inwestycji na zabytki archeologiczne, zgodnie z art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. 2014 r. poz.1446 z późn. zm.) osoba, która w trakcie prowadzenia prac budowlanych lub ziemnych odkryje przedmiot, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem, ma obowiązek wstrzymania wszelkich robót, mogących uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot, zabezpieczenia przy użyciu dostępnych środków tego przedmiotu i miejsca jego znalezienia oraz niezwłocznego powiadomienia o tym właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków, a jeśli nie jest to możliwe, właściwego wójta (burmistrza, prezydenta miasta). Wówczas mogą zostać podjęte archeologiczne badania wykopaliskowe. Dla powyższej inwestycji nie przewiduje się nadzoru archeologicznego w trakcie trwania fazy realizacji. Nadzór taki proponuje się tylko w sytuacji napotkania w trakcie prac obiektów, co do których istnieje przypuszczenie, iż są one zabytkami.

WPLYW NA WALORY KRAJOBRAZOWE

W zakresie struktury krajobrazowej analizowany obszar nie zawiera elementów o wartościach zasługujących na szczególną uwagę. W stanie istniejącym w zależności od miejsca, dominantami w krajobrazie analizowanej inwestycji są poszczególne budynki zakładów usługowych i przemysłowych, budynki mieszkalne, ale także grupy drzew, czy przecinająca analizowany teren linia kolejowa. Obok zaniedbanych obiektów budowlanych, elementem obniżającym wartość

krajobrazu na terenie inwestycji są napowietrzne linie energetyczne sieci niskich i średnich napięć oraz zlokalizowana przy parkingu tymczasowa zabudowa usługowa.

W strukturze użytkowania gruntów, tereny zieleni urządzonej, nieurządzonej oraz tereny nieużytkowanych gruntów rolnych zajmują łącznie ok. 27 % powierzchni obszaru objętego analizą. Pozostałą powierzchnię stanowią tereny zainwestowane zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, jednorodzinnej, usługowej oraz tereny komunikacji i infrastruktury technicznej, co stanowi ok. 73 % powierzchni obszaru.

Łącząc aspekt przyrodniczy i stan krajobrazu otaczającego planowaną inwestycję oraz krajobraz na terenie omawianego przedsięwzięcia można stwierdzić, że teren, a w szczególności sąsiedztwo północnej części inwestycji należy ocenić jako obszar o średnich walorach krajobrazowych, mimo cech podnoszących te walory (teren porośnięty roślinnością zielną, łąkową, tereny zadrzewień).

Krajobraz terenów na których zlokalizowana jest projektowana inwestycja należy zaliczyć do typu krajobrazu kulturowego, znajdującego się pod dużym wpływem działalności człowieka. Budowa drogi, linii tramwajowej oraz obiektów związanych z komunikacją publiczną, szczególnie na obszarach niezajętych urbanistycznie, wiąże się z jego przekształceniem i nasileniem antropizacji krajobrazu. Przedsięwzięcie nie będzie jednak zabierało dużo nowej powierzchni. W miejscach gdzie nie będzie kolizji z infrastrukturą techniczną będą wykonane nasadzenia zieleni. Inwestor na etapie prac projektowych będzie dążył, aby wszelkie obiekty związane z infrastrukturą drogową były możliwie dobrze wkomponowane w otaczający krajobraz, nawiązywały do jego charakterystycznych cech, a także podnosiły jego walory estetyczne. W przypadku planowanej inwestycji będzie to nadal krajobraz kulturowy, który po wybudowaniu drogi będzie nosił znamiona krajobrazu nowocześniejszego. Przy zachowaniu odpowiedniej estetyki, inwestycja może wpłynąć pozytywnie na jej postrzeganie w krajobrazie przestrzennym miasta.

ADAPTACJA DO ZMIAN KLIMATU

Zgodnie z prognozami synoptyków klimat w ciągu kolejnych 100 lat może ulec znacznym zmianom. Średnia temperatura w Polsce może wzrosnąć nawet o 4-5 °C, a prędkość wiatrów jak i wartość opadów w umiarkowanej strefie klimatycznej może ulec wzrostowi. Długofalowe przedsięwzięcie infrastrukturalne, jakim jest oddanie do użytku planowanej inwestycji, jest często podatne na coraz bardziej znaczące zmiany klimatu, w tym rosnącą liczbę klęsk żywiołowych związanych ze zjawiskami pogodowymi.

Sektor transportu ma wpływ na takie elementy klimatu jak: zmiany opadów, temperatury (wysokie, niskie), wiatr, czy mgłę. W ramach niniejszego zdania inwestycyjnego, nie przewiduje się wpływu na klimat ani w skali globalnej ani lokalnej, gdyż zaproponowana nawierzchnia drogi nie będzie powodowała zniekształceń terenu z uwagi na możliwe wysokie temperatury, zapewniony zostanie system utrzymywania nawierzchni podczas ujemnych temperatur, oblodzeń i powstających zasp śnieżnych, projektowany system odwodnienia jest gotowy na prawdopodobieństwo wyższych stanów wód i wystąpienia powodzi, a nasadzane drzewa będą tak dobierane gatunkowo i zlokalizowane w takich miejscach, aby ich system korzeniowy nie ingerował w infrastrukturę techniczną i nie dochodziło do ich powalania podczas silnych wiatrów.

Do rozwiązań wpływających na ochronę analizowanej infrastruktury oraz otaczającego środowiska, pod kątem zmian klimatu, można zaliczyć:

- odpowiednią technologię robót, gwarantującą wytrzymałość struktur drogowych, przy temperaturach występujących w ostatnich latach, a także w przyszłości,
- odpowiednie wytyczenie ciągów komunikacyjnych oraz niwelety,

- odpowiednie wyznaczenie zaplecza budowy (np. poza obszarami podmokłymi) oraz zabezpieczenie podłoża przed przesiąkaniem zanieczyszczeń np. w wyniku długotrwałych opadów deszczu czy nawałnic,
- odpowiednie składowanie materiałów, zlokalizowanych na terenie zaplecza budowy (przy pomocy plandek, kontenerów, zbiorników, czy nawet śmietników – odpady wytwarzane przez robotników pracujących przy rozbudowie), zapewniające jak najmniejsze zanieczyszczenie terenu w wypadku silnych wiatrów, czy sporadycznie występujących trąb powietrznych,
- na etapie budowy, w celu minimalizacji oddziaływań na klimat lokalny, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr) teren budowy zraszany będzie wodą, a materiały sypkie przewożone będą samochodami wyposażonymi w oponcze lub plandeki.

Biorąc powyższe pod uwagę można sądzić, iż planowana inwestycja jest odpowiednio zaadaptowana do zmieniającego się charakteru zjawisk atmosferycznych. Zastosowane w procesie planowania materiały, konstrukcje, rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne mają na celu wytworzenie odporności inwestycji na zdarzenia związane ze zmianami klimatycznymi, które mogłyby wpłynąć na trwałość inwestycji.

POWIETRZE ATMOSFERYCZNE

W trakcie realizacji inwestycji emisja zanieczyszczeń do powietrza będzie pochodziła zarówno z ruchu pojazdów po terenie inwestycji, jak i z pracy ciężkiego sprzętu na terenie budowy. Emisja wtórna powstawać może podczas transportu i składowania sypkich materiałów budowlanych oraz pylenia odkrytych powierzchni gruntu. Również odpady w postaci sypkiej mogą ulegać pyleniu oraz rozwiewaniu.

Ilość emitowanych zanieczyszczeń będzie zależała m. in. od zastosowanych technologii oraz podjętych działań minimalizujących negatywny wpływ inwestycji na środowisko. Do działań takich należą m. in. stosowanie zabezpieczeń (np. plandek lub innego typu przykryć) na samochodach przywożących materiały sypkie, celem ograniczenia emisji niezorganizowanej, czy też zraszanie dróg dojazdowych i technologicznych podczas prowadzenia robót ziemnych i montażowo-budowlanych, celem ograniczenia pylenia - zwłaszcza w okresie bezdeszczowym. Ponadto zaleca się, aby jezdnie dróg publicznych oczyszczać z zalegającego błota, dla zapobieżenia wtórnemu pyleniu gruntem wywiezionym kołami pojazdów obsługujących budowę. W zależności od zaawansowanych robót, czasu pracy oraz ilości maszyn i urządzeń, różnorodne będzie ich oddziaływanie na jakość powietrza atmosferycznego, polegające na emisji zanieczyszczeń gazowych (głównie NO_x, SO₂) i pyłów. Oddziaływania te będą jednak odwracalne i krótko- lub średnioterminowe (w zależności od czasu wykonywania robót oraz lokalizacji zapleczy budowy i baz materiałowych).

Wpływ warunków meteorologicznych na jakość powietrza jest znany od dawna. Zwracają na to uwagę przepisy Unii Europejskiej, które w obowiązującej od 2008 r. Dyrektywie 2008/50/WE, umożliwiają wzięcie pod uwagę niekorzystnych warunków meteorologicznych, jako czynnika usprawiedliwiającego niedotrzymanie standardów jakości powietrza.

Lokalizacja aglomeracji krakowskiej w inwersyjnej, zasłoniętej od strony wiatrów zachodnich przez Garb Tenczyński i Wyżynę Krakowską, dolinie Wisły powoduje bardzo słabą wymianę powietrza między miastem a otoczeniem, czego wynikiem jest podwyższone stężenie zanieczyszczeń i występowanie smogu.

Według informacjami uzyskanych od Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Krakowie (pismo z dnia 18 listopada 2016 r. znak WM.7016.236.2016), na terenie planowanej inwestycji w 2016 r. wystąpiły przekroczenia wartości stężeń średniorocznych substancji takich jak pył PM₁₀, pył PM_{2,5} oraz benzo(a)piren.

Oceny roczne z lat poprzednich w stosunku do zanieczyszczeń powietrza w Krakowie wskazują na powtarzający się co roku problem z dotrzymaniem wartości normatywnych stężeń zanieczyszczeń i występujący smog. Źródłem tego stanu jest m.in. struktura źródeł energii wykorzystywanych na potrzeby indywidualnego ogrzewania budynków, a więc niska emisja, jak również brak przewietrzania miasta (o czym wspomniano wyżej), wynikający z naturalnego ułożenia topograficznego w niecce doliny Wisły. Również emisja komunikacyjna, z uwagi na stale rosnącą ilość pojazdów, w znaczący sposób przyczynia się do wzrostu zanieczyszczeń, szczególnie w dużych miastach o wysokiej, zwartej zabudowie uniemożliwiającej szybkie ich rozprzestrzenianie się.

Analizowany układ drogowy przebiega przez północny fragment miasta Krakowa, graniczący z terenem gminy Zielonki. W otoczeniu występuje zabudowa mieszkaniowa i usługowa, ale także zlokalizowane są tereny rolne, nieużytki, ogródki działkowe oraz tory kolejowe, a więc obecne zagospodarowanie terenu sprzyja przewietrzaniu tej części miasta. Projektowany układ drogowy jest infrastrukturą liniową, która w żaden sposób nie ograniczy możliwości cyrkulacyjnych wymiany mas powietrza.

Kryterium oceny oddziaływania planowanej inwestycji na stan powietrza atmosferycznego stanowi dotrzymanie standardów określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U 2012 poz. 1031). Rozporządzenie to określa poziomy dopuszczalne dla niektórych substancji w powietrzu, zróżnicowane ze względu na ochronę zdrowia ludzi oraz na ochronę roślin.

W fazie eksploatacji, przedsięwzięcie będzie źródłem niezorganizowanej emisji substancji do powietrza powstającej w wyniku spalania paliw w silnikach pojazdów poruszających się po drogach oraz między innymi w wyniku ścierania się opon i unoszenia się zanieczyszczeń z powierzchni jezdni. Należy mieć na uwadze, że emitowane przez pojazdy zanieczyszczenia w znacznej mierze wliczane są już do zanieczyszczeń tła, a budowa planowanego układu drogowego spowoduje jedynie przeniesienie części ruchu na ulice projektowane.

W celu określenia wpływu inwestycji na stan aerosanitarny w jej otoczeniu wykonano prognozę rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń powietrza. Do obliczeń emisji zanieczyszczeń powietrza wykorzystano program Copert, natomiast obliczenia emisji wykonano za pomocą programu OpaCal3m ver 4.2, służącego do modelowania zanieczyszczenia powietrza wokół dróg i autostrad według modelu dyspersji Caline3 US-EPA. Obliczenia stężeń średniorocznych oraz stężeń godzinowych przeprowadzono dla takich substancji jak: NO_2 , PM_{10} , SO_2 , benzen, węglowodory alifatyczne oraz węglowodory aromatyczne.

Ze względu na specyfikę użytego w analizie programu (Copert), który przelicza ogólną emisję tlenków azotu (NO_x) nie dzieląc ich na poszczególne tlenki, uzyskaną wartość emisji NO_x przyjęto za wartość emisji NO_2 , jako że NO_2 ma największy udział w całości tlenków azotu. Niniejsze założenie pozwoliło porównać stężenia tlenków azotu z wartością dopuszczalną.

Prognozę zanieczyszczeń powietrza wykonano dla następujących horyzontów czasowych: roku 2020 i roku 2035. Na potrzeby obliczeń, układ drogowy podzielono na odcinki jednorodne pod względem warunków ruchowych (o takim samym natężeniu ruchu) i geometrii.

Podstawowym parametrem, na podstawie którego oparte są obliczenia w zakresie emisji pyłów i gazów wprowadzanych do powietrza, a także omówiona poniżej emisja hałasu, czy też emisja zanieczyszczeń gruntowo-wodnych jest wielkość natężenia ruchu. W celu określenia natężenia ruchu na analizowanym odcinku drogi oraz określenia struktury rodzajowej pojazdów skorzystano z danych uzyskanych w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu. Prognozowane natężenie ruchu dla wariantu inwestycyjnego W2 kształtuje się na poziomie od 2037 poj./dobę na ul. Nowa Powstańców Wsch. do 7292 poj./dobę na ul. Powstańców Zach. w 2020 r. oraz od 3396 poj./dobę na ul. Nowa Powstańców Wsch. do 10769 poj./dobę na ul. Powstańców Zach. w horyzoncie czasowym - 2035 r.

W każdym z horyzontów czasowych oraz odnośnie każdego analizowanego zanieczyszczenia, wyniki emisji od planowanego układu drogowego wskazały na brak przekroczeń wartości dopuszczalnych w odniesieniu do emisji od stricte planowanego układu drogowego. Mając na uwadze, iż przedmiotowa inwestycja funkcjonować będzie jako element układu drogowego w Krakowie i gminie Zielonki, a emisja od pojazdów poruszających się po drodze jest jednym ze składników obecnego tła zanieczyszczeń, istnieje możliwość zachowania standardów jakości środowiska, gdyż wielkość ładunku zanieczyszczeń pochodzących od przedmiotowej drogi, nie będzie przyczyną przekroczeń wartości dopuszczalnych.

Podsumowując można stwierdzić, że przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie generować silnego negatywnego wpływu na jakość powietrza w swym otoczeniu. Mając na uwadze wartości dopuszczalne dla okresu roku kalendarzowego dla analizowanych substancji, żadna z substancji zanieczyszczających nie będzie emitowana w ponadnormatywnych ilościach. Ponieważ nie przewiduje się wystąpienia negatywnego oddziaływania w zakresie powietrza atmosferycznego, nie proponuje się dodatkowych środków jego ochrony. Ponadto, ze względu na niskie emisje normowanych zanieczyszczeń powietrza nie przewiduje się konieczności prowadzenia monitoringu w tym zakresie w otoczeniu analizowanego układu drogowego.

Z uwagi na niewielkie różnice w prognozie ruchu dla wariantów inwestycyjnych (W1 i W2) oraz wykazany w analizie brak przekroczeń, odstąpiono od wykonywania obliczeń dla wariantu wyjściowego W1.

KLIMAT AKUSTYCZNY

Podczas realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia wystąpią niekorzystne zjawiska hałasowe związane z pracą ciężkich maszyn oraz przemieszczaniem się samochodów o dużym tonażu. Samochody transportujące maszyny i urządzenia oraz materiały budowlane będą generować hałas o poziomie większym niż dopuszczalny dla terenów podlegających ochronie akustycznej. Niemniej jednak należy mieć na uwadze, że hałas emitowany w trakcie prowadzenia prac będzie zjawiskiem okresowym, a charakteryzować go będzie duża dynamika zmian oraz odwracalność, dlatego też nie ma potrzeby stosowania tymczasowych urządzeń ochrony przed hałasem.

Najlepszym rozwiązaniem ograniczającym hałas w czasie budowy będzie obniżenie go u źródła przez stosowanie nowoczesnych, dobrze utrzymanych maszyn wyposażonych w elementy zmniejszające emisję hałasu do środowiska. Obniżenie emisji hałasu na terenach przyległych do terenu budowy będzie można uzyskać również poprzez odpowiednie usytuowanie sprzętu, a także lokalizację zaplecza budowy jak najdalej od budynków pełniących funkcję mieszkaniową. Ponadto, istotnym jest aby prace budowlano-montażowe w otoczeniu terenów i budynków chronionych akustycznie, prowadzone z wykorzystaniem maszyn generujących nadmierny hałas prowadzić w porze dziennej tj. między godz. 6.00 a 22.00. Rozwiązaniem zapobiegającym zwiększeniu emisji hałasu do środowiska w otoczeniu budowy przedmiotowej drogi będzie również unikanie jednoczesnej pracy maszyn ciężkich odpowiedzialnych za generację ponadnormatywnych wartości równoważnego poziomu dźwięku oraz wyeliminowanie pracy pojazdów oraz maszyn budowlanych na biegu „jałowym”. Pojazdy biorące czynny udział w budowie podczas postoju oraz załadunku będą mieć w miarę możliwości wyłączony silnik, co również pozwoli na ograniczenie emisji hałasu do środowiska na etapie realizacji inwestycji.

Na kształtowanie się klimatu akustycznego w środowisku mają istotny wpływ liniowe szlaki komunikacyjne. Przez teren inwestycji w chwili obecnej przebiega już mocno obciążona ruchem pojazdów lekkich oraz ciężkich ul. Piasta Kołodzieja. Dodatkowo, w jej sąsiedztwie znajduje się torowisko oraz pętla tramwajowa, na których ruch tramwajów dochodzi do 12 poj./h w godzinach szczytu.

Ważnym elementem z punktu widzenia oddziaływania akustycznego w analizowanym obszarze, są znajdujące się po północnej stronie ul. Powstańców dwie dwutorowe linie kolejowe: nr 8 oraz nr 95. Linia kolejowa nr 8 jest mocno obciążona ruchem pociągów dalekobieżnych oraz osobowych lokalnych. Linia nr 95 natomiast przeznaczona jest głównie do kursów długich składów towarowych (średnio 30 wagonów), z czego 50 % z nich odbywa się w porze nocnej. Warto jednak zwrócić uwagę, że omawiana linia kolejowa przebiega w wykopie, który z punktu widzenia akustycznego ma charakter ekranujący.

Dominującym rodzajem terenu wymagającym ochrony przed hałasem są w każdym z analizowanych wariantów tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej (wartości dopuszczalne 65 dB w porze dnia oraz 56 dB w porze nocy) oraz tereny ogródków działkowych, które z punktu widzenia ochrony przed hałasem traktowane są jako tereny rekreacyjno-wypoczynkowe (65 dB/-).

W celu określenia stanu klimatu akustycznego terenów sąsiadujących zarówno z istniejącym przebiegiem ul. Piasta Kołodzieja oraz ul. Powstańców jak i na pozostałych terenach zajętych pod układ drogowy, w programie SoundPLAN wykonano model obliczeniowy, w którym scharakteryzowano parametry liniowego źródła dźwięku jakim są przedmiotowe drogi, linia tramwajowa oraz linia kolejowa. W obliczeniach emisji oraz propagacji hałasu w środowisku posłużono się metodyką NMPB-Routes-96 (Guide du Bruit) zalecaną dla państw członkowskich UE nie posiadających krajowych metod obliczeniowych. Prognozy propagacji hałasu wykonano dla wszystkich projektowanych wariantów. Analizy przeprowadzono w dwóch horyzontach czasowych: 2020 oraz 2035. Otrzymane wyniki propagacji dźwięku pozwoliły na dokonanie oceny klimatu akustycznego w sąsiedztwie chronionej zabudowy mieszkaniowej, na analizowanych odcinkach projektowanego przedsięwzięcia.

Na podstawie otrzymanych zasięgów izolinii dokonano szczegółowej analizy wartości równoważnego poziomu dźwięku występującego na fasadach budynków, dla których możliwe jest występowanie przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu. W tym celu, przy elewacjach zabudowy chronionej zlokalizowano punkty receptorowe, w których wyznaczono wartości LAeq. Równoważny poziom dźwięku zweryfikowano na wszystkich kondygnacjach poszczególnych budynków umieszczając je w odległości 1 m od fasady budynku. Punkty receptorowe na poszczególnych kondygnacjach w programie SoundPLAN zamodelowano tak, aby program dokonywał redukcji wartości równoważnego poziomu dźwięku z uwagi na wpływ odbić fali akustycznej (promienia) od płaskich, pionowych powierzchni. Zgodnie z Załącznikiem nr 3 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem (Dz. U. 2011 Nr 140, poz. 824, z późn. zm.), w przypadku lokalizacji punktu pomiarowego przy elewacji budynku, w odległości do 2 m od niej, przy oknach zamkniętych lub uchylonych, wartość LAeq T należy pomniejszyć o 3 dB.

Z punktu widzenia akustycznego, najbardziej wrażliwym miejscem w rejonie os. Piastów jest projektowane skrzyżowanie ul. Piasta Kołodzieja z nowym przebiegiem ul. Powstańców oraz linią tramwajową. Jednak jak pokazały przeprowadzone symulacje propagacji hałasu, głównym źródłem oddziaływania w tym miejscu będzie hałas drogowy. Hałas tramwajowy w analizowanym miejscu, z uwagi na niskie prędkości tramwajów dojeżdżających do pętli ale również nowoczesne torowisko (wyposażone w warstwę wibroizolacyjną w postaci mat wibroizolacyjnych lub inną technologię tłumienia drgań) oraz nowoczesny tabor nie będzie stanowić istotnego źródła hałasu.

Wyniki przeprowadzonych analiz w punktach receptorowych pokazują, że dla Wariantu W1 przekroczenia równoważnego poziomu dźwięku występować będą dla horyzontu czasowego 2035. Przekroczenia te występują na frontowych elewacjach budynku zlokalizowanego najbliżej projektowanego skrzyżowania tj. os. Piastów 65. Na ponadnormatywny hałas narażone są zwłaszcza niższe kondygnacje budynku wielorodzinnego. Jest to spowodowane głównie przewidywanym

wzrostem natężenia ruchu drogowego na przestrzeni kilkunastu lat. Rozpatrując jednak tak odległy horyzont czasowy należy zwrócić uwagę na możliwy rozwój parku samochodowego oraz taboru tramwajowego, który spowoduje zmniejszenie emisji hałasu. Z drugiej strony jednak nieuniknione są zmiany w strukturze drogi oraz powierzchni tocznej torowiska, które to mogą powodować wzrost emitowanego hałasu.

W obydwóch wariantach wyjściowych tj. wariantach W1 i W2 oddziaływanie akustyczne o wartości do 65 dB w sąsiedztwie wszystkich ogródków działkowych zawierać się będzie w granicy pasa drogowego przedmiotowej inwestycji.

Wariant preferowany W2 z uwagi na odsunięcie się głównego źródła hałasu tj drogi, od zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej w kierunku zachodnim, korzystnie wpłynie na oddziaływanie akustyczne od inwestycji. Przeniesienie linii tramwajowej, która jest mniej istotnym źródłem hałasu bliżej budynków mieszkalnych wielorodzinnych jest korzystniejszym – co pokazuje przeprowadzone modelowania akustyczne – rozwiązaniem, niż jej realizacja po zachodniej stronie ul. Piasta Kołodzieja. Otrzymane wyniki obliczeń wskazują, że w przypadku Wariantu W2 nie będzie dochodzić do przekroczeń równoważnego poziomu dźwięku w żadnym z analizowanych horyzontów czasowych.

Z punktu widzenia akustycznego podwariant W1A od wariantu W1 różni się jedynie przebiegiem zachodniej części nowoprojektowanej ul. Powstańców. Podobnie jak dla pozostałych analizowanych wariantów, w podwariantcie W1A wykonano obliczenia w punktach receptorowych. Tak jak w przypadku wariantu W1, w wariantcie W1A dla zabudowy chronionej występują przekroczenia LAeq. Ze względu na inny prognozowany ruch na analizowanych odcinkach podwariantów, minimalne przekroczenia (zawierające się w przedziale niepewności obliczeniowej) występują również w roku 2020. Dodatkowo nowoprojektowany odcinek ul. Powstańców, po stronie zachodniej przechodzi w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (ul. Powstańców 62), dla której również stwierdza się występowanie przekroczeń LAeq.

Podobna sytuacja jest w przypadku analizowanych wariantów W2 i W2B. W stosunku do wariantu preferowanego W2, podwariant W2B z punktu widzenia akustycznego różni się jedynie przebiegiem zachodniej części nowoprojektowanej ul. Powstańców. Również analogicznie do wariantu W2, zdecydowanie mniej istotnym źródłem hałasu oddziaływującym na wielorodzinną zabudowę mieszkaniową zlokalizowaną przy ul. Piasta Kołodzieja jest hałas tramwajowy. Otrzymane wyniki obliczeń w punktach receptorowych pokazują, że dla wariantu W2B przekroczenia LAeq występować będą na elewacji jednego budynku mieszkalnego (jednorodzinne) w porze dnia, na pierwszej kondygnacji przy ul. Powstańców 62.

Należy zauważyć, że podwariant W2C jest pod względem akustycznym analogiczny do wariantu W2, przez co wyniki otrzymane dla wariantu preferowanego W2 można również bezpośrednio odnosić do stanu klimatu akustycznego dla inwestycji w podwariantcie W2C.

W wyniku wykonanych obliczeń otrzymano informacje dotyczące rozprzestrzeniania się dźwięku na terenach sąsiadujących z analizowanym przedsięwzięciem w podziale na porę dnia oraz porę nocy. Szczegółowe analizy równoważnego poziomu dźwięku na fasadach budynków wykazały występowanie przekroczeń w wariantcie W1 oraz podwariantach W1A oraz W2B. W takiej sytuacji, z uwagi na konieczność zastosowania rozwiązań minimalizujących oddziaływanie akustyczne od przedmiotowej inwestycji, a co za tym idzie wzrost kosztów jej budowy, warianty te zostają odrzucone i nie proponuje się dla nich rozwiązań minimalizujących.

Wariantem najbardziej korzystnym pod względem oddziaływania hałasu na zabudowę mieszkaniową jest Wariant W2 oraz W2C, w których nie stwierdza się występowania przekroczeń LAeq w porze dnia oraz nocy, w żadnym z analizowanych horyzontów czasowych. W takiej sytuacji

nie ma konieczności stosowania dodatkowych rozwiązań redukujących oddziaływanie akustyczne od przedmiotowej inwestycji.

Niemniej jednak, przeprowadzona zostanie analiza porealizacyjna w celu weryfikacji dotrzymania wartości dopuszczalnych. Na podstawie otrzymanych wyników rzeczywistych pomiarów, zostanie zweryfikowane, czy konieczna będzie realizacja dodatkowych zabezpieczeń.

WPLYW DRGAŃ

Ocenę oddziaływania na środowisko drgań wykonuje się biorąc pod uwagę dwa aspekty: wpływ na konstrukcje budynków oraz wpływ na człowieka. Dla określonych grup budynków zostały opracowane skale wpływów dynamicznych (SWD-I i SWD-II) pokazujące graniczne wartości drgań skutkujących narastającymi zniszczeniami, natomiast dla ludzi zostały określone wartości graniczne poziomów komfortu wibracyjnego w pomieszczeniach przeznaczonych na pobyt ludzi. Skala oddziaływania inwestycji w zakresie drgań zależy od szeregu czynników m.in. natężenia drgań, własności materiałów, z jakich zbudowana jest nawierzchnia, odległości obiektu od źródła wibracji, własności podłoża budowlanego, własności gruntu otaczającego pas drogi (ośrodką, w którym drgania będą się rozprzestrzeniać), a także cech dynamicznych samego obiektu.

Oddziaływanie na otoczenie analizowanej inwestycji w zakresie drgań może wystąpić zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji inwestycji. W okresie realizacji będzie to związane z pracą ciężkich maszyn na terenie przedsięwzięcia, natomiast w przypadku eksploatacji będą to drgania powstające w wyniku ruchu drogowego i tramwajowego. Ze względu na to, że zdecydowana część trasy przebiega w odległości od terenów zabudowy mieszkaniowej, mieszkańcy okolicznych terenów nie będą zagrożeni negatywnym oddziaływaniem drgań.

Prawo ochrony środowiska nie normuje zagadnienia drgań, jedynie Prawo budowlane do nich się odnosi.

ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE

W obszarze przedmiotowego przedsięwzięcia planowane są m.in. następujące, projektowane inwestycje:

- Północna Obwodnica Miasta Krakowa – po północnej stronie torów kolejowych,
- „Budowa wiaduktu nad torami, łączącego ul. Powstańców w Krakowie z drogą powiatową nr 2156K w miejscowościach Batowice i Dziekanowice wraz z przebudową przyległego układu drogowego” realizowana przez Gminę Zielonki,
- Zabudowa mieszkaniowa po stronie wschodniej ul. Piasta Kołodzieja, realizowana przez Przedsiębiorstwo Budowlane „DOM-BUD” M. Szaflarski, Spółka Jawna,
- Zabudowa mieszkaniowa po stronie zachodniej ul. Piasta Kołodzieja, realizowana przez Grupę „INTER-BUD”,
- Zabudowa mieszkaniowa po stronie wschodniej ul. Piasta Kołodzieja w rejonie ul. Ognistych Wici, realizowana przez Wawel Service Sp. z o.o.

W przypadku inwestycji drogowej i kolejowej, jaką jest planowane przedsięwzięcie, głównym oddziaływaniem, jakie może wystąpić, a które może ulegać kumulacji z innymi przedsięwzięciami, powodując wzrost niekorzystnych zjawisk w środowisku jest oddziaływanie w zakresie hałasu.

W prognozach ruchu jakie zostały przyjęte do obliczeń emisji hałasu w wariantcie inwestycyjnym – zgodnie z uzyskanymi z Wydziału Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Krakowa informacjami – uwzględniona została realizacja inwestycji komunikacyjnych zgodnie z ich planowanym harmonogramem. W związku z tym, w modelach ruchu uwzględniona została budowa m. in. trasy S7 do granicy województwa świętokrzyskiego, Północnej Obwodnicy Krakowa oraz

wiaduktu nad torami, łączącego ul. Powstańców w Krakowie z drogą powiatową nr 2156K w miejscowościach Batowice i Dziekanowice. Realizacja planowanych przedsięwzięć inwestycyjnych z zakresu transportu indywidualnego i zbiorowego przyczyni się do zmiany rozkładu ruchu i spowoduje odciążenie niektórych newralgicznych ciągów ulicznych. Budowa trasy S7, przebudowa al. 29 Listopada wraz z budową wydzielonych buspasów, a także przedłużenie linii tramwajowej z os. Piastów w rejon projektowanego zintegrowanego węzła przesiadkowego, powinny wpłynąć na zmianę w podziale zadań przewozowych oraz przyczynić się do zachęcenia użytkowników do korzystania z transportu zbiorowego, a tym samym spowodować odciążenie ul. Piasta Kołodzieja od ruchu samochodowego.

W każdym wariantcie inwestycyjnym założono powstanie Północnej Obwodnicy Miasta Krakowa, która spowoduje prawie całkowite odciążenie ul. Piasta Kołodzieja z ruchu tranzytowego, który będzie dostawał się do tej części miasta nie od południa - jak w stanie istniejącym, lecz od północy (kierowcy będą zjeżdżali z obwodnicy). Głównym zadaniem Północnej Obwodnicy Miasta Krakowa jest przejście znacznej części ruchu tranzytowego przejeżdżającego w chwili obecnej przez Miasto Kraków. Obwodnica zatem sama w sobie nie będzie generowała dodatkowego ruchu pomiędzy gminą Zielonki, a miastem Kraków. W chwili obecnej ruch lokalny łączący obie gminy w tym rejonie jest prowadzony przez istniejący wiadukt drogowy nad linią kolejową (połączenie drogi powiatowej 2156K z ul. Powstańców) nieznacznie odsuniętą na zachód od planowanego obiektu mostowego (analizowanego wg odrębnego wniosku), który uzyskał decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie znak: 00.4210.9.2016.EC z dnia 13.02.2017 r.

W ramach przedmiotowej inwestycji, dzięki realizacji ul. Nowej Powstańców (droga klasy L) na odcinku od ul. Powstańców przez ul. Piasta Kołodzieja do ulic Morcinka i Mistrzejowickiej oraz przedłużeniu ul. Powstańców (droga klasy Z) do ulic Morcinka i Mistrzejowickiej powstaną alternatywne możliwości związane z wyborem trasy. Tak rozbudowana sieć zmieni przyzwyczajenia kierowców i zaoferuje nowe możliwości dojazdu lub wyjazdu z tej części miasta. Ruch który obecnie obciąża głównie jeden odcinek – ul. Piasta Kołodzieja - rozłoży się na odcinki alternatywne (ul. Powstańców i ul. Nowa Powstańców), a część ruchu przeniesie się na inną część sieci drogowej (np. obwodnicę).

Dlatego też, prognozowane zmniejszenie natężenia ruchu na ul. Piasta Kołodzieja spowodowane jest głównie planowaną rozbudową układu drogowego (realizowaną w ramach różnych inwestycji), prognozowanym znacznym przeniesieniem ruchu tranzytowego na planowaną obwodnicę i tym samym odciążeniem ulicy Piasta Kołodzieja oraz zwiększeniem ilości alternatywnych tras dojazdu do poszczególnych rejonów w analizowanym obszarze. Istotną kwestią jest również możliwość wykorzystania parkingu P&R oraz parkingów kolejowych, tramwajowych i autobusowych, oraz budowa ścieżek rowerowych, które wpłyną na zwiększenie wykorzystania transportu zbiorowego i niskoemisyjnego, kosztem transportu samochodowego.

Przeprowadzona analiza akustyczna uwzględniająca zasięg izolacji hałasu od projektowanego układu drogowego w wariantcie W2, od linii kolejowej oraz tramwajowej, a także od wiaduktu i ronda, które nie są objęte wnioskiem, wykazuje brak ponadnormatywnych oddziaływań na terenach podlegających analizie akustycznej.

W sąsiedztwie przedmiotowej inwestycji trakcja kolejowa przebiega w głębokim wykopie, który ekranuje oddziaływanie akustyczne pochodzące od linii kolejowej, dlatego też nie dochodzi do istotnego oddziaływania skumulowanego mającego wpływ na występowania przekroczeń równoważnego poziomu dźwięku.

Dla innych komponentów środowiska nie przewiduje się wpływu skumulowanego. W zakresie emisji do powietrza, obliczenia przeprowadzono uwzględniając istniejące tło zanieczyszczeń, na podstawie których stwierdza się brak przekroczeń wartości dopuszczalnych.

GOSPODARKA WODNO-ŚCIEKOWA

Etap realizacji inwestycji niesie ze sobą zagrożenie w postaci zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego w przypadku np. niekontrolowanej emisji substancji niebezpiecznych do gruntu, czy też używania niesprawnego sprzętu budowlanego, będącego źródłem wycieków substancji niebezpiecznych.

W celu zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego i wód powierzchniowych przed negatywnym wpływem inwestycji, na etapie jej realizacji przewiduje się zastosowanie następujących rozwiązań: m. in. używanie sprawnego technicznie sprzętu budowlanego, niepowodującego zanieczyszczeń, wycieków paliwa i smarów, wyposażenie zaplecza budowy w przenośne sanitariaty oraz wyposażenie zaplecza budowy w środki do neutralizacji ewentualnych wycieków substancji niebezpiecznych, takie jak: sypkie sorbenty hydrofobowe, hydrofobowe maty sorpcyjne, poduszki i rękawy sorpcyjne czy biopreparaty. Dodatkowym czynnikiem determinującym zachowanie właściwej gospodarki wodno-ściekowej będzie wyznaczanie uszczelnionych np. materiałami izolacyjnymi stref, w których będzie zlokalizowany postój maszyn, pojazdów pracujących na budowie, miejsca parkingów dla pracowników, miejsca tankowania pojazdów, miejsca przechowywania materiałów niebezpiecznych (np. paliwa, materiały smarne, rozpuszczalniki, farby), miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych, zabezpieczając tym samym przed ewentualnym przedostaniem się substancji niebezpiecznych do środowiska gruntowo-wodnego. Ponadto, w przypadku stwierdzenia konieczności stosowania odwodnienia na etapie realizacji inwestycji, czas jego prowadzenia ograniczony zostanie do minimum.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia wody opadowe pochodzące z dróg wchodzących w zakres inwestycji, planowanego torowiska oraz parkingu Park & Ride odprowadzane będą do istniejącej lub projektowanej miejskiej kanalizacji opadowej oraz istniejącej miejskiej kanalizacji ogólnospławnej. Wody opadowe z jezdni odprowadzane będą poprzez ścieki przykrawężnikowe do wpustów ulicznych, a następnie zostaną ujęte w system kanalizacji deszczowej. Wody opadowe z planowanego torowiska tramwajowego ujmowane będą za pomocą drenażu, a następnie poprzez studnie i przykanaliki odprowadzane będą do kanalizacji deszczowej.

Odbiornikami końcowymi wód opadowych odprowadzanych z miejskiej kanalizacji opadowej (do której odprowadzane będą wody opadowe z przedmiotowej inwestycji) będą rowy znajdujące się w zlewni Dłubni: rów odwodnieniowy znajdujący się w pobliżu ogródków działkowych, położonych wzdłuż nasypu kolejowego oraz rów przydrożny w ciągu ulicy Powstańców. Zgodnie z informacjami zawartymi w raporcie, rów odwodnieniowy biegnący w pobliżu ogródków działkowych jest w stanie przyjąć zwiększoną ilość wód opadowych. Z kolei rów przydrożny w ciągu ulicy Powstańców nie posiada wystarczającej przepustowości, w związku z czym przewiduje się retencjonowanie wód opadowych w jego zlewni. Dla ograniczenia odpływu wód opadowych w zlewni rowu w ciągu ul. Powstańców przewiduje się retencje kanałową – kanał Φ 1200 mm zakończony regulatorem przepływu. Przewidywana retencja wód opadowych pozwoli na ograniczenie odpływu do rowu z 72,43 dm³/s do 25,5 dm³/s. Również przed odprowadzeniem wód opadowych pochodzących z parkingu Park & Ride przewiduje się retencjonowanie wód opadowych w szczelnym zbiorniku o pojemności ok. 92,7 m³.

Z obliczeń zawartych w raporcie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wynika, że odprowadzane z projektowanego torowiska oraz układu drogowego wody opadowe nie będą zawierać ponadnormatywnych stężeń zanieczyszczeń, tj. nie będą przekraczać 100 mg/dm³ zawiesin ogólnych i 15 mg/dm³ węglowodorów ropopochodnych. Tym niemniej wody opadowe pochodzące z terenu planowanego parkingu Park & Ride, przed odprowadzeniem do kanalizacji miejskiej, oczyszczane będą w separatorze substancji ropopochodnych i osadniku zawiesin. Również, przed odprowadzeniem wód opadowych do rowów w zlewni Dłubni, przewiduje się realizację urządzeń oczyszczających – separatora substancji ropopochodnych i osadnika zawiesin.

Ścieki sanitarne z budynku obsługi podróżnych planowanego na terenie dworca autobusowo-tramwajowego odprowadzane będą do miejskiej sieci kanalizacji sanitarnej.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana będzie poza strefami ochronnymi ujęć wód. Najbliżej położonym ujęciem jest studnia St-2, znajdująca się na działce nr ewid. 74/11 przy ul. Powstańców 66. Jest to ujęcie awaryjne dla studni St-1 na działce nr ewid. 74/7. Studnia St-2 nie koliduje z planowanym przedsięwzięciem, zlokalizowana jest ponad 50 m od terenu na którym prowadzone będą prace budowlane. Przedsięwzięcie nie będzie wymagało prowadzenia głębokich wykopów, zatem ewentualne odwodnienie wykopów nie będzie wiązało się ze znacznym obniżaniem zwierciadła wód podziemnych i nie będzie miało wpływu na studnię St-2.

Zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, stanowiącym załącznik do Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r., w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. 2016 poz. 1911), inwestycja realizowana będzie w zlewniach dwóch jednolitych części wód powierzchniowych:

1. JCWP Dłubnia od Minóžki (bez Minóžki) do ujścia (kod RW20009213769). Ww. JCWP została wyznaczona jako silnie zmieniona część wód, a jej stan oceniony został jako zły. Na ocenę tą złożył się dobry stan chemiczny i umiarkowany potencjał ekologiczny. Celem środowiskowym dla niej wyznaczonym jest osiągnięcie dobrego stanu wód. Jest to JCWP zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych, dla której dopuszczono derogacje czasową: 4(4)-1. Jako uzasadnienie dopuszczenia odstępstwa podano brak możliwości technicznych i występowanie w zlewni JCWP niezidentyfikowanej presji mogącej być przyczyną występujących przekroczeń wskaźników jakości.
2. JCWP Sudół Dominikański (kod RW20006213748), jest to silnie zmieniona część wód. Jej stan ogólny oceniony został jako zły, ze względu na słaby potencjał ekologiczny. Osiągnięcie celów środowiskowych, tj. osiągnięcie dobrego potencjału ekologicznego i utrzymanie dobrego stanu chemicznego, zostało uznane za zagrożone i jednocześnie dla przedmiotowej JCWP dopuszczono derogację 4(4) – 1, ze względu na brak możliwości technicznych i występującą w zlewni JCWP presję komunalną. Założono, że osiągnięcie dobrego stanu wód możliwe będzie do 2027 r.

Wg podziału JCWPd zawartego w ww. Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, projekt realizowany będzie w obrębie JCWPd 131. Stan ilościowy i chemiczny JCWPd 131 oceniony został jako dobry, a osiągnięcie celów środowiskowych, tj. utrzymanie tego stanu, uznane zostało za niezagrażone.

Przedmiotowa inwestycja nie przecina cieków powierzchniowych i w ramach prac nie przewiduje się ingerencji w koryta cieków, w związku z czym nie wpłynie ona na elementy morfologiczne i biologiczne ww. JCWP. Zgodnie z przedłożonymi informacjami, wody opadowe pochodzące z torowiska i planowanych w ramach inwestycji dróg nie będą zawierać ponadnormatywnych stężeń zawiesin ogólnych i substancji ropopochodnych. Tym niemniej, prewencyjnie przewiduje się zastosowanie urządzeń oczyszczających – separatorów substancji ropopochodnych i osadników zawiesin. Powstające na terenie dworca autobusowo-tramwajowego ścieki socjalno-bytowe odprowadzane będą do miejskiej kanalizacji sanitarnej. Powyższe rozwiązania zagwarantują, iż inwestycja nie będzie mieć również negatywnego wpływu na elementy fizykochemiczne i stan chemiczny JCWP Sudół Dominikański i JCWP Dłubnia od Minóžki (bez Minóžki) do ujścia. W świetle powyższego uznaje się, że inwestycja nie będzie wywierać dodatkowej presji, która mogłaby przyczynić się do nieosiągnięcia celów środowiskowych wyznaczonych dla JCWP Sudół Dominikański i JCWP Dłubnia od Minóžki (bez Minóžki) do ujścia.

Również w odniesieniu do JCWPd 131 planowana inwestycja nie będzie zagrażać celom środowiskowym dla niej wyznaczonym. Etap realizacji wiązać się może z okresowym prowadzeniem odwodnień, jednak mając na uwadze, że przedsięwzięcie nie będzie wymagać wykonywania głębokich wykopów, oddziaływania te będą mieć niewielki zasięg i ustąpią po zakończeniu prac.

Na etapie eksploatacji inwestycja nie będzie wiązała się z poborem wód podziemnych. W świetle powyższego uznaje się, że nie wpłynie ona na stan ilościowy JCWPd 131. Zastosowanie szczelnego systemu odwodnienia, oczyszczanie wód opadowych w zakresie usuwania substancji ropopochodnych i zawiesin oraz planowane zabezpieczenia na etapie prowadzenia prac, zabezpieczą również przed negatywnym wpływem na stan chemiczny JCWPd 131.

GOSPODARKA ODPADAMI

Podczas budowy inwestycji powstawać będą odpady z następujących prac: rozbiórki istniejących obiektów drogowych, kubaturowych, sieci uzbrojenia terenu, itp., wycinki drzew i krzewów, robót ziemnych, odwodnienia, ułożenia nawierzchni drogi, linii tramwajowej, chodników, budowy zatok autobusowych, peronów kolejowych, budowy oświetlenia drogi, przebudowy oraz zabezpieczenia sieci uzbrojenia terenu oraz prac związanych z zapleczem sanitarnym i placem budowy.

Wszystkie odpady powstające na etapie realizacji będą segregowane i magazynowane selektywnie w wydzielonym miejscu, na szczelnym podłożu, w oznaczonych pojemnikach i przyzmach zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty. W przypadku odpadów magazynowanych na placu budowy, niedopuszczalne jest przechowywanie ich na terenach wrażliwych pod względem przyrodniczym, w tym sąsiedztwie stwierdzonego siedliska chomika europejskiego. Zakładając, że gospodarka odpadami w fazie realizacji inwestycji będzie prowadzona zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie, nie powinna stanowić zagrożenia dla środowiska, niezależnie od ilości i rodzaju powstających odpadów. Zasięg oddziaływania przedmiotowej inwestycji będzie ograniczony do pasa drogowego, zaplecza budowy oraz parku maszyn. Czas oddziaływania zależny będzie od postępu realizacji przedsięwzięcia.

W oparciu o dostępne dane i oceny stwierdzono, iż na etapie realizacji inwestycji wytworzone zostaną również odpady niebezpieczne. Odpady te będą gromadzone w szczelnych pojemnikach, a następnie będą przekazywane specjalistycznym firmom, uprawnionym do ich unieszkodliwiania. Zgodnie z art. 21 ustawy o odpadach nie można mieszać ich z innymi rodzajami odpadów, o ile nie służy to efektywności unieszkodliwiania, a ich transport powinien się odbywać zgodnie z zaleceniami dotyczącymi transportu towarów niebezpiecznych.

Powstała na etapie realizacji inwestycji ziemia z wykopów (kod 17 05 04) będzie magazynowana na gruncie w wyznaczonym miejscu w uporządkowany sposób – z rozdziałem na ziemię urodzajną i pozostałą. Masy ziemne z wykopów Wykonawca robót budowlanych powinien wykorzystać na miejscu na cele związane z realizacją inwestycji, np. do formowania nasypów czy do rekultywacji terenu. Gleba (humus) z terenów trwale zajmowanych pod drogę powinna zostać wykorzystana do tworzenia warstwy urodzajnej w późniejszych etapach budowy, np. może być użyta do umacniania skarp, czy urządzania terenów zieleni przydrożnej.

Podczas eksploatacji układu drogowego powstawanie odpadów będzie związane z: remontami, utrzymaniem i konserwacją dróg (m.in. odpady związane z czyszczeniem poboczy np. gruz, ziemia, humus, fragmenty pojazdów), funkcjonowaniem oświetlenia drogi, parkingu, peronów kolejowych (np. zużyte źródła światła i oprawy oświetleniowe), funkcjonowaniem elementów odwodnienia oczyszczających wody spływające z powierzchni jezdni (np. osadniki wpustów deszczowych), kolizjami i wypadkami drogowymi. Wśród odpadów pochodzących z tych zdarzeń znajdują się również odpady niebezpieczne.

Powstające na etapie eksploatacji odpady niebezpieczne takie jak elementy zużyte zawierające np. rtęć (oświetlenie), odpady paliw ciekłych, a także odpady niebezpieczne powstałe wskutek wystąpienia zdarzenia o charakterze awarii, będą przekazywane specjalistycznym firmom posiadającym stosowane uprawnienia, celem ich unieszkodliwiania. Transport ww. odpadów będzie

odbywał się zgodnie z wymaganiami zawartymi w przepisach prawnych. Ponadto, zużyte źródła światła (lampy), które zawierają rtęć, przed przekazaniem do unieszkodliwienia będą magazynowane w oddzielnych, szczelnych pojemnikach.

Oddziaływanie wszystkich wyżej wymienionych odpadów na środowisko będzie niewielkie. Powstaną one w pasie drogowym, kolejowym (głównie na powierzchni uszczelnionej) i są łatwe do usunięcia, a następnie do zutylizowania lub ponownego wykorzystania. Obowiązek zagospodarowania odpadów powstających w fazie bezawaryjnej eksploatacji drogi, podobnie jak w trakcie budowy drogi, zgodnie z ustawą o odpadach spoczywać będzie na Wytwórcy odpadów. Przy zapewnieniu warunków właściwej organizacji systemu gospodarki odpadami, zarówno realizacja, jak i eksploatacja przedsięwzięcia nie będą generować znaczących oddziaływań na ten komponent środowiska.

PRACE PRZYGOTOWAWCZE i PRACE ROZBIÓRKOWE

W ramach realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia nie przewiduje się wykonywania prac przygotowawczych, o których mowa w art. 74 ust. 1 pkt 7 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.

W ramach niniejszej inwestycji nie przewiduje się prac rozbiórkowych dotyczących przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, poza rozbiórką istniejącej pętli tramwajowej, na miejscu której powstanie parking samochodowy.

ŚWIAT PRZYRODNICZY

Zgodnie z rzeczywistą mapą roślinności miasta Krakowa dostępną na stronach internetowych Urzędu Miasta Krakowa, teren objęty inwestycją nie zalicza się do obszarów szczególnie wrażliwych przyrodniczo i jest to teren w znacznej części zurbanizowany. Teren ten należy do obszaru miejskiego, silnie przekształconego przez człowieka, z zabudową mieszkaniową wielorodzinną i usługową. Pozostałe tereny to obszary łąk, upraw rolnych oraz ogródków działkowych, na których występują gatunki zwierząt synantropijnych.

Planowane przedsięwzięcie polegające m.in. na budowie pętli tramwajowej, parkingu P&R oraz przebudowie ulic, realizowane będzie na terenie otuliny Dłubniańskiego Parku Krajobrazowego, przy jego południowej granicy, w odległości ok. 4 km od obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Łąki Nowohuckie PLH120069. Ze względu na zakres prac przewidzianych do realizacji, a także ze względu na odległość od ww. form ochrony przyrody, nie przewiduje się żadnych znaczących negatywnych oddziaływań.

Realizacja inwestycji wiązać się będzie z wykonaniem wycinki drzew i krzewów rozproszonych na działkach wchodzących w zakres inwestycji. W ramach przedsięwzięcia planuje się wycinkę ok. 169 drzew i 4,3 ha krzewów. Liczba przewidzianych do usunięcia drzew i krzewów będzie wynikiem wytyczenia terenu dla nowej drogi, zjazdów, chodników, ścieżek rowerowych, pętli tramwajowo-autobusowej. Drzewa i krzewy przeznaczone do usunięcia nie będą obejmować gatunków objętych ochroną. Wycinkę tę należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków (czyli poza okresem od 1 marca do 15 października), a jeżeli nie będzie to możliwe (np. ze względu na przyjęty harmonogram prac lub rozwiązania techniczne) dopuszcza się usunięcie drzew i krzewów w okresie lęgowym ptaków, lecz pod nadzorem specjalisty przyrodnika, który przed dokonaniem wycinki dokona oględzin pod kątem obecności lęgów ptaków. W przypadku stwierdzenia gniazd lub lęgów – prace zostaną wstrzymane i odbywać się będą kontrole do czasu wyprowadzenia tychże lęgów, kiedy to prace będą mogły być podjęte, chyba że uzyskane zostaną stosowne derogacje od zakazów, określonych ustawą o ochronie przyrody.

Ze względu na fakt, iż przedmiotowa inwestycja wiązać się będzie z wycinką znacznej ilości drzew i krzewów, w ramach zachowania różnorodności biologicznej oraz zachowania terenów biologicznie czynnych ważnych np. w okresach występowania deszczy nawalnych czy okresów suszy należy zastosować nasadzenia kompensacyjne w stosunku 1:1. Ważnym jest, by nasadzenia te uwzględniały gatunki rodzime, a także stanowiły potencjalną bazę pokarmową dla owadów i ptaków.

Dodatkowo wywieszonych zostanie minimum 15 budek lęgowych dla ptaków. Średnica otworów wlotowych montowanych budek powinna być zróżnicowana, tak aby odpowiadać jak najszerszemu spektrum gatunkowemu dziuplaków. Planowane jest wywieszenie budek w proporcji 10:2:1:2 przeznaczonych kolejno dla: małych ptaków (o średnicy otworu wlotowego 2,7 – 3,5 cm), dla średnich dziuplaków (o średnicy otworu 4,7 – 5,5 cm), dla dużych dziuplaków (o średnicy otworu 8,5 – 15 cm) oraz budek półotwartych. Budki powinny być zawieszane na drzewach na wysokości 2 - 4 m.

Z fazą realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia związane jest ryzyko uszkodzeń systemu korzeniowego oraz kory drzew i krzewów rosnących w bezpośrednim sąsiedztwie pasa budowy, dróg dojazdowych. Szczególną uwagę trzeba zwrócić na drzewa nie przeznaczone do usunięcia, które rosną w bezpośrednim sąsiedztwie pasa budowy. Prace należy prowadzić w taki sposób, aby nie spowodować ich uszkodzenia, zwłaszcza otarć kory i uszkodzeń systemu korzeniowego. W tym wypadku stosowane będą specjalne osłony dla poszczególnych drzew.

Nie można wykluczyć możliwości pojawienia się mniejszych zwierząt w obrębie inwestycji podczas prowadzenia prac budowlanych. W związku z powyższym, na czas prowadzonych prac powinna być zapewniona kontrola głębokich wykopów (także tych zalewanych wodą mogących stanowić potencjalne miejsca rozrodu płazów) oraz zabezpieczenie tych wykopów przed przedostawaniem się do nich gatunków gadów i płazów itp. W przypadku stwierdzenia obecności zwierząt na terenie prowadzonych robót, winny być one odłowione i wyniesione, poza teren realizacji inwestycji.

Ponadto, w związku ze stwierdzonym w raporcie siedliskiem chomika europejskiego zaleca się, aby zaplecze budowy i place magazynowe materiałów budowlanych lokalizować w odległości minimum 25 m od siedliska jego występowania.

WNIOSKI STRON I UDZIAŁ SPOŁECZNY

W trakcie postępowania dotyczącego wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, złożone zostały wnioski o dopuszczenie do udziału w postępowaniu na prawach strony oraz przedłożone zostały uwagi i wnioski odnoszące się do przebiegu przedmiotowego układu komunikacyjnego oraz raportu oceny oddziaływania na środowisko.

Dnia 24.02.2017 r. na skrzynkę nadawczą sekretariatu Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie wpłynął e-mail od Stowarzyszenia Mieszkańców Krakowa – Mistrzejowic z prośbą o uznanie ww. Stowarzyszenia za stronę w niniejszym postępowaniu administracyjnym, z załącznikiem w postaci notatki ze spotkania z Prezydentem Krakowa z dnia 21.05.2015 r.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie pismem z dnia 28.02.2017 r. znak: OO.4210.23.2016.JP poinformował Stowarzyszenie Mieszkańców Krakowa – Mistrzejowic o konieczności zgłoszenia wniosku w sposób formalny (drogą pocztową lub przez ePUAP) oraz o powołaniu się na właściwy artykuł ustawy, chcąc uczestniczyć w postępowaniu na prawach strony.

Pismem z dnia 20.02.2017 r. (data wpływu: 01.03.2017 r.) również Zarząd Wspólnoty Mieszkaniowej os. Piastów 65 w Krakowie wniósł o dołączenie Wspólnoty Mieszkaniowej jako strony niniejszego postępowania administracyjnego.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska pismem z dnia 09.03.2017 r. znak:

OO.4210.23.2016.JP wskazał, aby Zarząd Wspólnoty Mieszkaniowej przedłożył wykaz działek, których Wspólnota Mieszkaniowa os. Piastów 65 jest dysponentem oraz aby wykazał interes prawny i zdolność do występowania w charakterze strony.

Stowarzyszenie Mieszkańców Krakowa – Mistrzejowic pismem z dnia 24.02.2017 r. (data wpływu: 09.03.2017 r.) złożyło wniosek w sposób formalny o dopuszczenie w postępowaniu na prawach strony, powołując się na art. 44 ust. 1 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.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska wskazał w piśmie z dnia 20.03.2017 r. znak: OO.4210.23.2016.JP, iż Stowarzyszenie Mieszkańców Krakowa – Mistrzejowic według informacji zawartych w Krajowym Rejestrze Sądowym (KRS: 0000648105), zostało zarejestrowane 30.11.2016 r., a więc warunek prowadzenia działalności statutowej w zakresie ochrony środowiska lub ochrony przyrody przez minimum 12 miesięcy przed dniem wszczęcia niniejszego postępowania nie został spełniony. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska poinformował Stowarzyszenie, iż powołując się na art. 31 §1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego, oraz spełniając jego zapisy, organizacja społeczna może zostać dopuszczona do udziału w postępowaniu administracyjnym na prawach strony.

Stowarzyszenie Mieszkańców Krakowa – Mistrzejowic przy piśmie z dnia 16.05.2017 r. (data wpływu: 22.05.2017 r.) chcąc udowodnić, że spełniają warunek 12 miesięcy działalności, wskazują, iż działają już od 29.12.2014 r., czego dowodem ma być notatka ze spotkania z Prezydentem Miasta Krakowa przedłożona uprzednio. Stowarzyszenie na ówczesny moment chciało nadal przystąpić do postępowania w oparciu o ustawę 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, wnosząc iż w poprzednich latach działało jako Stowarzyszenie zwykłe.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska kolejny raz poinformował Stowarzyszenie Mieszkańców Krakowa – Mistrzejowic, iż chcąc przystąpić do postępowania na prawach strony w oparciu o ustawę 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, muszą zostać spełnione przesłanki art. 44 ww. ustawy. Wobec powyższego, przy piśmie z dnia 29.05.2017 r. znak: OO.4210.23.2016.JP wniesiono o przedłożenie dowodu w postaci wpisu do ewidencji/rejestru Stowarzyszeń zwykłych, potwierdzającego, iż Stowarzyszenie Mieszkańców Krakowa – Mistrzejowic prowadzi działalność statutową w zakresie ochrony środowiska lub ochrony przyrody przez minimum 12 miesięcy. Powoływanie się jedynie na spotkanie z Prezydentem Miasta Krakowa w dniu 21.05.2015 r. jest niewystarczającym dowodem, zwłaszcza, że notatka nie jest potwierdzona żadnym podpisem osób uczestniczących w spotkaniu.

Z uwagi na nie wykazanie przez Zarząd Wspólnoty Mieszkaniowej os. Piastów 65 interesu prawnego i zdolności do występowania na prawach strony, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie ponownie wystąpił do Wspólnoty Mieszkaniowej os. Piastów 65 przy piśmie znak: OO.4210.23.2016.JP z dnia 01.08.2017 r. z prośbą o przedłożenie dowodu, w postaci statutu bądź uchwały, na podstawie której Wspólnota Mieszkaniowa działa, oraz o przedłożenie stosownych pełnomocnictw dla osób/osoby mogących reprezentować Wspólnotę Mieszkaniową os. Piastów 65 w niniejszym postępowaniu.

Również Stowarzyszenie Mieszkańców Krakowa – Mistrzejowic chcąc występować na prawach strony w oparciu o ustawę 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, nie przedłożyło dowodu w postaci wpisu do ewidencji/rejestru Stowarzyszeń zwykłych. Wobec powyższego, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska przy piśmie znak: OO.4210.23.2016.JP z dnia 01.08.2017 r. ponownie wystąpił do Stowarzyszenia Mieszkańców

Krakowa – Mistrzejowic o przedłożenie dowodu potwierdzającego, iż Stowarzyszenie spełnia przesłanki art. 44 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, na podstawie której występują. W innym przypadku, pouczono, że Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska uzna Stowarzyszenie Mieszkańców Krakowa – Mistrzejowic za stronę w postępowaniu, lecz w oparciu o zasady ogólne Kodeksu postępowania administracyjnego.

Z uwagi na brak reakcji ze strony Stowarzyszenia Mieszkańców Krakowa – Mistrzejowic w wyznaczonym terminie, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie postanowieniem znak: OO.4210.23.2016.JP z dnia 29.08.2017 r. dopuścił na podstawie art. 31 §2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego, Stowarzyszenie Mieszkańców Krakowa – Mistrzejowic do udziału w przedmiotowym postępowaniu administracyjnym na prawach strony.

Po dość długim czasie, zdanie w przedmiotowej sprawie zajęła Wspólnota Mieszkaniowa os. Piastów 65 w Krakowie. Przy piśmie z dnia 24.08.2017 r. (data wpływu: 28.08.2017 r.) ww. Wspólnota Mieszkaniowa przesłała Uchwałę nr 4/2010, a także kopię repetytorium w sprawie formy sprawowania Zarządu wraz z kopią podpisów. Ponadto, w piśmie zawarto informację o aktualnym składzie Zarządu Wspólnoty oraz przedłożono fragment mapy z przebiegiem linii tramwajowej z zaznaczoną działką nr ewid. 292/2, która to działka jest własnością Wspólnoty Mieszkaniowej Piastów 65 w Krakowie. Wspólnota zwróciła się również do tut. Dyrekcji o udzielenie informacji dlaczego nie została włączona do postępowania na prawach strony w sposób automatyczny, korzystając z ogólnie dostępnych narzędzi, czy Ksiąg Wieczystych.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska przy piśmie znak: OO4210.23.2016.JP z dnia 29.08.2017 r. poinformował Wspólnotę Mieszkaniową os. Piastów 65, iż jako właściciel działki nr 292/2, która objęta jest zakresem wniosku, Wspólnota Mieszkaniowa ma zdolność do udziału w postępowaniu administracyjnym na prawach strony od samego początku procedowania przedmiotowego postępowania. Poinformowano również Wspólnotę, iż w aktach sprawy winno znajdować się potwierdzenie w postaci statutu bądź uchwały na funkcjonowanie przedmiotowej Wspólnoty, dlatego też Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska o to wzywał. Równie istotnie było wskazanie przez Wspólnotę osób, które mogą reprezentować Wspólnotę Mieszkaniową os. Piastów 65 w niniejszym postępowaniu.

Na końcowym etapie postępowania, przy piśmie z dnia 12.09.2017 r. (data wpływu: 18.09.2017 r.), Spółka Piwnice Win Importowanych VINFORT Sp. z o.o. w imieniu, której wystąpił Pan Pełnomocnika Bartosz Gajek, złożyła wniosek o dopuszczenie do postępowania na prawach strony. Do wniosku załączono kserokopię pełnomocnictwa.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie poinformował przy piśmie znak: OO.4210.23.2016.JP z dnia 20.09.2017 r. Spółkę Piwnice Win Importowanych VINFORT Sp. z o.o., iż jako władający teren m.in. działką nr ewid. 290 obręb 0001 Nowa Huta, która objęta jest zakresem procedowanego wniosku, Spółka jest stroną w niniejszym postępowaniu. Tut. Organ poinformował również w ww. piśmie, iż chcąc występować w postępowaniu za pośrednictwem pełnomocnika, należy przedłożyć oryginał lub notarialnie poświadczony odpis tegoż pełnomocnictwa.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie dokonał analizy uwag i wniosków stron i społeczeństwa złożonych w trakcie postępowania. Poniżej przedstawiono zagadnienia, które zostały poruszone na etapie udziału społecznego wraz z odpowiedzią organu w jaki sposób zostały uwzględnione wnioski stron i wyniki postępowania z udziałem społeczeństwa.

Stowarzyszenie Mieszkańców Krakowa – Mistrzejowic w piśmie z dnia 16.05.2017 r. (data wpływu: 22.05.2017 r.) dotyczącym chęci uczestnictwa w postępowaniu na prawach strony, wniosło również szereg uwag dotyczących przedmiotowego przedsięwzięcia. Stowarzyszenie zawnioskowało, aby badania dotyczące zanieczyszczeń jakim jest hałas wywołany drganiami spowodowanymi

planowanym przebiegiem tramwaju przeprowadziła Politechnika Krakowska. Ponadto Stowarzyszenie wniosło, aby analizę obszaru oddziaływania na środowisko poszerzyć o działkę Urzędu Skarbowego, stwarzając tym samym - według ich opinii - możliwość zaprojektowania odmiennych rozwiązań służących prawidłowej komunikacji. Zdaniem Stowarzyszenia, realizacja inwestycji w wariacie z pętlą tramwajową po stronie wschodniej ul. Piasta Kołodzieja będzie miała niekorzystny wpływ z uwagi na wstrzymywanie ruchu i ponowne wprawianie samochodów w ruch w momencie przecięcia pasa drogowego linią tramwajową. Stowarzyszenie zawnioskowało również, że realizacja przedstawionej koncepcji będzie wiązała się z zajęciem pasa działki należącego do Wspólnoty Mieszkaniowej os. Piastów 65, który w chwili obecnej przeznaczony jest pod parking dla ok. 47 samochodów mieszkańców. Zajęcie parkingu pod inwestycję będzie ograniczało możliwość prawidłowej gospodarki postojowej dla mieszkańców.

Odp.: Raport oceny oddziaływania na środowisko opracowywany jest na zlecenie Inwestora przez firmę projektową, która zazwyczaj wylaniana zostaje w drodze przetargu. Ustawa o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko nie wskazuje na odmienny sposób postępowania. W ustawie określone są wymagania, kto ma sporządzić raport i jakie elementy winny być w nim zawarte. Zadaniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska jest analiza tegoż raportu w toku postępowania administracyjnego o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Tut. Organ nie ma podstaw żądać od Inwestora przeprowadzenia ponownej analizy akustycznej przez inny podmiot, niż ten przez niego wybrany, a tym bardziej nie ma możliwości do zlecenia takiej analizy we własnym zakresie i na własny koszt. Ponadto, do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska nie wpłynęły żadne konkretne dowody potwierdzające, iż przeprowadzone w raporcie obliczenia i analizy zostały przeprowadzone w sposób niewłaściwy.

Wyznaczony w raporcie zakres oddziaływania inwestycji na środowisko uwzględnia działkę nr ewid. 126/9 na terenie której znajduje się m.in. parking przy Urzędzie Skarbowym. W każdym z analizowanych wariantów na terenie działki nr ewid. 126/9 przewidywane są roboty związane z przebudową układu drogowego, natomiast ostateczne i bardziej szczegółowe rozwiązania dotyczące m.in. prawidłowej komunikacji będą znane na etapie opracowania projektu budowlanego.

Specyfika ruchu kołowego w rejonie planowanego przejazdu tramwajowego przez ul. Piasta Kołodzieja jest co najmniej podobna do specyfiki ruchu na wlotach podporządkowanych na skrzyżowaniach oraz na wjazdach z publicznych i prywatnych posesji i wiąże się z koniecznością bezwzględnej lub warunkowej zatrzymania pojazdu w wyznaczonym miejscu w celu ustąpienia pierwszeństwa przejazdu. W związku z powyższym, z uwagi na problematykę ruchu i charakteru emisji typową dla obszarów zurbanizowanych, nie ma konieczności przeprowadzenia szczegółowych analiz dla konkretnego punktu zlokalizowanego na odcinku ul. Piasta Kołodzieja, ze względu na wykonane analizy dla całego odcinka ul. Piasta Kołodzieja.

W odniesieniu do parkingów zlokalizowanych przy os. Piastów 65, największe możliwości związane z parkowaniem zapewniają warianty W1, W2 oraz W2C, głównie z uwagi na dodatkowe zatoki postojowe wzdłuż ulicy klasy L, które mogą być również wykorzystywane przez potencjalnych mieszkańców planowanej w przyszłości zabudowy mieszkaniowej. Wariant W1 przewiduje realizację 39 miejsc postojowych (31 przebudowanych i 8 istniejących + zatoki), wariant W2 – 30 miejsc postojowych (21 przebudowanych, 9 istniejących + zatoki), a wariant W2C – 43 miejsc postojowych (35 przebudowanych i 8 istniejących + zatoki). Najgorsze warunki związane z parkowaniem przewidują warianty W1A oraz W2B, głównie z uwagi na brak zlokalizowanych zatok postojowych wzdłuż ulicy klasy Z. W wariantach W1A i W2B przewidziano realizację po 30 miejsc postojowych (21 przebudowanych, 9 istniejących), bez możliwości parkowania na zatokach postojowych wzdłuż planowanej ulicy klasy L. Podsumowując, w wariantach z ulicą klasy L, w tym w wariacie

preferowanym W2, przewiduje się, iż sumaryczna liczba dostępnych miejsc postojowych w rejonie os. Piastów 65 wzrośnie w stosunku do 47 miejsc w stanie istniejącym.

W trakcie udziału społecznego uwagi złożył Pan Marek Szaflarski, reprezentujący DOM-BUD M. Szaflarski Spółka Jawna, przedkładając pismo z dnia 22.06.2017 r. (data wpływu: 22.06.2017 r.). Jako strona postępowania i użytkownik wieczysty terenów objętych koncepcją programowo-przestrzenną, spółka DOM-BUD wypowiedziała się co do zagrożenia, jakie istnieje w przypadku wykonania raportu na zlecenie Inwestora oraz braku obiektywizmu w raporcie w wyborze wariantu. Zdaniem Wnoszącego, biorąc pod uwagę stopień oddziaływania na istniejącą zabudowę mieszkaniową oraz względy techniczne, korzystniejszym wariantem do realizacji byłby wariant W1, a więc usytuowanie pętli i linii tramwajowej po stronie zachodniej ul. Piasta Kołodzieja. Spółka DOM-BUD zarzuca autorom raportu, iż w sposób mało przekonujący wskazali za korzystniejszy do realizacji wariant W2. Ich zdaniem, obiektywna ocena obu lokalizacji powinna być inna, a podane w raporcie argumenty dokonania wyboru wariantu winny zawierać niepodważalne dowody dokumentujące wskazanie tej lepszej lokalizacji. Spółka DOM-BUD zwróciła się do tut. Organu o zbadanie prawidłowości ustaleń i wyborów dokonanych w raporcie, a także o rozważenie powołania niezależnego biegłego, celem opracowania nowego raportu lub oceny obecnego opracowania.

Odp.: W celu wybrania najlepszego wariantu na etapie koncepcji analizowano wiele możliwości przebiegu linii tramwajowej, lokalizacji pętli tramwajowej i autobusowej, przebiegu nowych odcinków dróg oraz szlaków, po których poprowadzony zostanie ruch komunikacyjny. Celem uzasadnienia wyboru wariantu przewidzianego do realizacji, w raporcie przeprowadzono analizę wielokryterialną rozpatrywanych wariantów pod względem ich oddziaływania na najistotniejsze elementy środowiska. Przeprowadzona analiza wielokryterialna wyraźnie wykazała, iż wariantem najkorzystniejszym dla środowiska, dającym możliwość rozwoju układu komunikacyjnego przy jednoczesnym dotrzymaniu standardów jakości środowiska jest wariant W2. Projektowana koncepcja układu drogowego jest przedsięwzięciem typowym dla rozwijającego się miasta, a nie czymś niepowtarzalnym. W Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska pracują wykwalifikowani urzędnicy i specjaliści z branży ochrony środowiska, umiejący analizować i oceniać wpływ projektowanego przedsięwzięcia na środowisko, dlatego też powołanie biegłego i wykonywanie kolejnych analiz w przypadku tak standardowego przedsięwzięcia zdaniem tut. Organu nie było konieczne. Tym bardziej, że jak już wspomniano - do tut. Organu nie wpłynęły żadne konkretne uwagi mogące podważyć analizy zawarte w raporcie oddziaływania na środowisko.

Mieszkańcy os. Piastów 65 przy piśmie z dnia 03.07.2017 r. (data wpływu: 05.07.2017 r.) wnieśli uwagi, iż nie chcą realizacji inwestycji w wariantcie preferowanym, z projektowaną linią tramwajową po stronie wschodniej ul. Piasta Kołodzieja. Mieszkańcy wnoszą, iż wariant ten zakłada realizację linii tramwajowej w bezpośrednim sąsiedztwie ich bloku, ograniczając jednocześnie istniejący pas zieleni. Mieszkańcy os. Piastów 65 wnioskuje o pozostawienie linii tramwajowej po stronie osiedla Bohaterów Września, gdyż ich zdaniem – przeniesienie linii tuż przed pętlą końcową może znacząco zaburzyć i wstrzymać ruch samochodowy. Ponadto, mieszkańcy nadmienili, że to z mediów telewizyjnych dowiedzieli się o rzekomych konsultacjach społecznych, które miały mieć miejsce w sprawie rozbudowy linii tramwajowej, a o których wcześniej nic nie wiedzieli.

Podobne uwagi wnieśli - Stowarzyszenie Mieszkańców Krakowa – Mistrzejowic wspólnie z Wspólnotą Mieszkaniową os. Piastów 65 przy piśmie z dnia 03.07.2017 r. (data wpływu: 11.07.2017 r.). Wnoszący ubolewają, że jako Zarząd Wspólnoty Mieszkaniowej os. Piastów 65 reprezentujący jej członków, jak również jako członkowie Stowarzyszenia Mieszkańców Krakowa Mistrzejowic, nie zostali włączeni jako strony postępowania administracyjnego w pierwszej fazie projektu, jak również nie zostali poinformowani o konsultacjach w sprawie rozbudowy ul. Piasta Kołodzieja. W piśmie wskazano, iż jako mieszkańcy popierają przedmiotową inwestycję, jednak nie

w wariantcie preferowanym. Stowarzyszenie Mieszkańców Krakowa – Mistrzejowic oraz Wspólnota Mieszkaniowa os. Piastów 65 wskazali w przedłożonym piśmie uwagi do projektowanej koncepcji układu drogowego, proponując następujące rozwiązania:

- przebieg linii tramwajowej od strony Urzędu Skarbowego,
- przesunięcie osi drogi i tramwaju tak, aby przebiegała ona bliżej Urzędu Skarbowego, częściowo po jego parkingach,
- opracowanie koncepcji wjazdu na teren osiedla Piastów 65, z zachowaniem obecnych, istniejących miejsc postojowych, jak również koncepcji ich rozbudowy,
- budowę pętli autobusowej i tramwajowej po stronie zachodniej, unikając tym samym kolizji ruchu kołowego z linią tramwajową.

Wnoszący wskazują także, iż być może najkorzystniejszym wariantem byłoby przeprowadzenie linii tramwajowej bezpośrednio od pętli na os. Piastów, w linii prostej do torów kolejowych, „na tyłach” Urzędu Skarbowego.

Przybliżone jw. uwagi w dniu 14.07.2017 r. wpłynęły na skrzynkę pocztową e-mail Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie od Pani Anny Wójcik, która jako mieszkanka i właścicielka nieruchomości na os. Piastów 65 zabrała głos w przedmiotowej sprawie. Uwagi dotyczyły m.in. braku informacji o planowanej inwestycji na etapie projektowym oraz realizacji inwestycji w wariantcie preferowanym. Wnosząca zarzuciła, iż realizacja linii tramwajowej w wariantcie zakładanym do realizacji spowoduje, iż linia ta będzie przebiegała pod oknami mieszkańców, zabierając jednocześnie wąski pas zieleni i istniejące miejsca postojowe. Pani Anna Wójcik zarzuciła, iż najlepszym rozwiązaniem byłoby poprowadzenie linii tramwajowej na tyłach Urzędu Skarbowego, który to wariant w ogóle nie był rozważany. Innym rozwiązaniem mogłoby być według Wnoszącej, poprowadzenie linii tramwajowej po stronie os. Bohaterów Września, a więc zgodnie z przebiegiem wskazanym w wariantcie W1.

Odp.: W odniesieniu do ww. uwag informuje się, iż w ramach procedury uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach tj. pierwszego etapu inwestycyjnego odbywały się konsultacje społeczne, podczas których zarówno strony postępowania jak i pozostałe społeczeństwo mogli zgłaszać uwagi w przedmiotowej sprawie. O konsultacjach społecznych zawiadomiono skutecznie strony postępowania i społeczeństwo, poprzez publiczne obwieszczenie na tablicach ogłoszeń RDOŚ w Krakowie, Urzędu Miasta Krakowa oraz Urzędu Gminy Zielonki. Ponadto informacja ta została zamieszczona w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie.

Gmina Miejska Kraków jest zobowiązana do zapewnienia obsługi komunikacyjnej wszystkim mieszkańcom Krakowa, zarówno obecnym jak i przyszłym, a także osobom korzystającym z transportu publicznego. Zasadę tą uznaje także Stowarzyszenie Mieszkańców Krakowa – Mistrzejowic oraz Wspólnota Mieszkaniowa os. Piastów 65, jednak nie w wariantcie preferowanym W2.

Zawarte w raporcie oddziaływania na środowisko poszczególne warianty przedstawiają różne koncepcje przebiegu linii tramwajowej wzdłuż ul. Piasta Kołodzieja, zarówno od strony Urzędu Skarbowego jak i od strony zabudowy wielorodzinnej os. Piastów 65-67. Projektowany układ komunikacyjny każdorazowo ingeruje w istniejące zagospodarowanie terenu zlokalizowane zarówno po wschodniej jak i zachodniej stronie ul. Piasta Kołodzieja. Niemniej jednak, celem projektowanych rozwiązań w poszczególnych wariantach była m.in. możliwie najbardziej kompromisowa ingerencja w parking przy Urzędzie Skarbowym jak i układ komunikacyjny przy budynkach os. Piastów 65 i 67.

Z raportu oceny oddziaływania na środowisko wynika, iż wariantem korzystniejszym do realizacji od wskazanego przez Stowarzyszenie Mieszkańców Krakowa – Mistrzejowic oraz Wspólnotę Mieszkaniową os. Piastów 65 jest wariant W2. Należy zwrócić uwagę, iż w wariantcie preferowanym projektowane przedłużenie linii tramwajowej będzie oddalone od budynków

mieszkalnych w najwęższym miejscu o ponad 10 m. Obecnie stosowane materiały (m. in. maty wibroizolacyjne) pozwalają na znaczną redukcję drgań i hałasu. Dodatkowo, istotnym czynnikiem jest również ilość kursów (bezemisyjnego) tramwaju, która będzie znacznie mniejsza (zwłaszcza w nocy) od ilości pojazdów (produkujących spaliny oraz powodujących wtórną emisję pyłów) poruszających się ul. Piasta Kołodzieja. Ponadto wariant wschodni inwestycji zapewni najlepszą integrację wszystkich środków transportu i zapewni dogodne dojścia piesze do planowanego przystanku kolejowego. Z przedstawionych w raporcie analiz wynika, iż oddziaływanie w zakresie emisji hałasu jest determinowane lokalizacją drogi, a nie położeniem linii tramwajowej, dlatego też wariant W2 jest bardziej korzystny pod względem akustycznym niż wariant W1, i to on został wybrany do realizacji. Jest to najważniejszy z analizowanych aspektów, który niestety wyklucza możliwość realizacji linii tramwajowej i pozostałego układu drogowego w preferowanym przez Wnoszących wariantcie zachodnim W1. Tym bardziej, że wąski pas dzielący budynki mieszkalne od pasa drogowego nie daje możliwości wprowadzenia innych zabezpieczeń np. w postaci ekranów akustycznych, które pozwoliłyby na dotrzymanie wartości dopuszczalnych hałasu na elewacjach budynków.

Wnoszący w ww. pismach wnosili również zastrzeżenia co do zajętości terenu w wybranym wariantcie inwestycyjnym, wskazując, iż wariant ten wiąże się z istotną likwidacją miejsc postojowych oraz przeniesieniem wjazdu z terenu osiedla Piastów 65. Pomimo korekty układu drogowego, wynikającej z realizacji wybranego preferowanego wariantu W2, usługa komunikacyjna mieszkańców os. Piastów zostanie zapewniona w podobnym stopniu do sytuacji obecnej. Co prawda przewiduje się przeniesienie zjazdu z ul. Piasta Kołodzieja na osiedle Piastów 67 o ok. 75 w kierunku południowym od istniejącej lokalizacji zjazdu, niemniej jednak obsługa komunikacyjna nieruchomości nadal będzie zapewniona, i również dostęp służb ratowniczych nie zostanie utrudniony. Realizacja inwestycji w wariantcie W2 wiązać się będzie ze zmniejszeniem ilości miejsc postojowych przy os. Piastów 67 o 2-3 w stosunku do stanu istniejącego, niemniej jednak nie jest to znacząca ilość, która miałaby determinować zasadność realizacji inwestycji w wybranym wariantcie preferowanym. Dodatkowo, w ramach inwestycji przewiduje się realizację wydzielonej pasem zieleni ścieżki rowerowej oraz chodnika, które to jako infrastruktura towarzysząca drodze ułatwią dostęp pieszych i rowerzystów do istniejących lokali usługowych zlokalizowanych na parterze budynku os. Piastów 65, co nie ma miejsca w chwili obecnej.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska zaznacza, że w przypadku terenu przy Urzędzie Skarbowym, rozwiązania projektowe w wariantach W1 i W2 przewidują likwidację ok. 6-7 miejsc postojowych na parkingu zlokalizowanym pomiędzy budynkiem Urzędu Skarbowego a ul. Piasta Kołodzieja. W związku z powyższym, pod względem likwidacji miejsc postojowych, większa ingerencja planowana jest po stronie Urzędu Skarbowego, a nie po stronie os. Piastów.

Chcąc odnieść się do ostatniego aspektu poruszanego przez Wnoszących – tj. poprowadzenia linii tramwajowej po stronie zachodniej ul. Piasta Kołodzieja, „na tyłach” Urzędu Skarbowego, informuje się, iż realizacja takiego wariantu nie jest możliwa z uwagi na ograniczenia zarówno terenowe jak i formalno-prawne m. in. obowiązujące decyzje o pozwoleniu na budowę inwestycji planowanych na nieruchomościach w rejonie Urzędu Skarbowego. Z uwagi na powyższe wariant ten nie był analizowany w raporcie oddziaływania na środowisko.

W trakcie trwania udziału społecznego podobnych uwag jak wyżej wpłynęło więcej.

Głos w sprawie zabrała m.in. mieszkanka os. Piastów 65, Pani Agnieszka Białko. Pani Białko, jako członek Wspólnoty Mieszkaniowej os. Piastów 65 zawnioskowała o unieważnienie procedury zmierzającej do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz o uznanie Wspólnoty oraz mieszkańców za stronę w niniejszym postępowaniu administracyjnym. Pani Białko zarzuciła również, iż za strony w toczącym się postępowaniu RDOŚ uznał jedynie właścicieli użytkowników wieczystych, których obejmuje Wariant W2. W piśmie

z dnia 11.07.2017 r. (data wpływu: 12.07.2017 r.) Pani Biało wypunktowała następujące uwagi do procedowanego układu drogowego:

- wskazano sprzeciw wobec wyboru wariantu W1 z uwagi na przyjęte, uciążliwe dla mieszkańców rozwiązania tj.:
 - zmianę organizacji ruchu polegającą na likwidacji obecnego wjazdu z osiedla DOM-BUD i skierowanie całego ruchu z tego osiedla na nowy wyjazd do ul. Piasta Kołodzieja drogą na północ przy budynkach Wspólnoty Mieszkaniowej Piastów 65, co stanowić będzie znaczącą uciążliwość dla mieszkańców tej Wspólnoty,
 - likwidację wprowadzonych rozwiązań (m.in. droga przeciwpożarowa) w północno-zachodnim narożniku terenu Wspólnoty Mieszkaniowej Piastów 65 z powodu korekty układu komunikacyjnego,
 - odcięcie dostępu do zlokalizowanych w parterach Wspólnoty Mieszkaniowej Piastów 65 lokali sklepowych z powodu usytuowania po stronie wschodniej trasy tramwajowej, która zapewne będzie wygradzona (a być może także zastosowane zostaną ekrany akustyczne),
 - usytuowanie linii tramwajowej przed oknami budynku mieszkalnego,
- wniesiono zastrzeżenie w związku z wprowadzeniem do postępowania dróg, które zostały skreślone z planów Gminy Miejskiej Kraków (dotyczy budowy drogi na południe od Wspólnoty Mieszkaniowej Piasta 65),
- wątpliwości budzi zastosowany w raporcie sposób wyboru wariantu, gdyż opracowanie w tym zakresie jest mało konkretne i nieprzekonywujące.

Takie same uwagi i wnioski wnieśli: Państwo Marta i Adam Foryś (pismo z dnia 10.07.2017 r.), Państwo Paulina i Paweł Szymański (pismo z dnia 10.07.2017 r.), Pan Krzysztof Nowak (pismo z dnia 11.07.2017 r.), Pani Sylwia Wójcik (pismo z dnia 11.07.2017 r.) oraz Pan Paweł Nowak (pismo z dnia 11.07.2017 r.).

Podobne zastrzeżenia jak wyżej miał Pan Andrzej Szymański, który jako członek Wspólnoty Mieszkaniowej os. Piastów 65 również przy piśmie z dnia 11.07.2017 r. (data wpływu: 12.07.2017 r.) wniósł o unieważnienie procedury zmierzającej do wydania decyzji środowiskowej oraz o uznanie Wspólnoty i mieszkańców budynku os. Piastów 65 za stronę w niniejszym postępowaniu. Poza takimi uwagami jak wniosła Pani Agnieszka Biało i inni, Pan Andrzej Szymański zarzucił dodatkowo, iż przyjęcie wariantu z pętlą i linią tramwajową po stronie wschodniej ul. Piasta Kołodzieja spowoduje, iż linia ta będzie znajdować się w bezpośredniej bliskości lokali mieszkalnych, a przyjęcie tego wariantu do realizacji spowoduje utrudnienie dostępu do budynku dla służb ratowniczych.

Takie same uwagi i wnioski wniósł także Pan Jacek Rząsa (pismo z dnia 11.07.2017 r.).

Analogiczne uwagi w przedmiotowej sprawie złożyła przy piśmie z dnia 12.07.2017 r. (data wpływu: 17.07.2017 r.) Pani Małgorzata Ohly-Radomska, działająca z upoważnienia Pani Marty Radomskiej-Kirchlechner. Uwagi w większości pokrywały się z tymi co składali mieszkańcy Wspólnoty Mieszkaniowej os. Piastów 65, a więc dotyczyły: unieważnienia procedury wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, uznania Wspólnoty oraz jej mieszkańców za stronę w postępowaniu, braku konsultacji społecznych, a także wzięcia za stronę tylko tych właścicieli/użytkowników wieczystych, których obejmuje jeden z wariantów. W piśmie zawarto również sprzeciw przeciwko wyborowi wariantu W1, który będzie powodował zdaniem Pani Małgorzaty Ohly-Radomskiej pewne uciążliwości i generował niekorzystne rozwiązania o których była już mowa wyżej. Zdaniem Wnoszącej, wybór wariantu preferowanego faworyzuje innych właścicieli/użytkowników wieczystych kosztem członków Wspólnoty Mieszkaniowej Piastów 65, m.in. przez likwidację ich własnym miejsc parkingowych w zamian za ogólnodostępne, a ponadto według Wnoszącej zastanawiającym jest fakt opracowania tylko 2 wariantów.

Odp.: Wskazana przez Wnoszących uwaga o unieważnieniu procedury zmierzającej do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest bezzasadna, gdyż organ jest zobligowany do prowadzenia procedury, jeżeli tylko są spełnione wymagania ustawy co do kompletności, zasadności i rzeczowości wniosku. Przedłożony do tut. Organu wniosek został właściwie złożony przez pełnomocnika Inwestora, zawierał wszystkie wymagane prawem załączniki i jest procedowany przez organ do tego wskazany w ustawie o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Z kolei Wspólnota Mieszkaniowa os. Piastów 65 nie została postanowieniem uznana za stronę w postępowaniu, gdyż jako właściciel działki nr ewid. 292/2, która objęta jest zakresem wniosku, Wspólnota miała zdolność do udziału w postępowaniu administracyjnym na prawach strony od samego początku procedowania przedmiotowej procedury administracyjnej.

Wariantem preferowanym do realizacji jest wariant W2, dlatego też za strony postępowania przedmiotowego postępowania administracyjnego uznano właścicieli działek objętych zakresem realizacji i oddziaływania przedmiotowej inwestycji. Stawiany przez Wnoszących zarzut co do ustalonego kręgu stron postępowania może świadczyć, iż Wnoszący mylnie pojmują oznaczenia wariantów analizowanych w raporcie.

Zgodnie z ustawą o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, w raporcie należy przeanalizować wariant: proponowany przez wnioskodawcę oraz racjonalny wariant alternatywny, a także racjonalny wariant najkorzystniejszy dla środowiska. Nie ma więc wskazań ile wariantów ma być poddane ocenie, każdy jednak z zaproponowanych wariantów musi być możliwy do wykonania. Taka sytuacja miała miejsce w raporcie, dlatego też zarzut stawiany wobec wyboru wariantu jest bezpodstawny.

Wprowadzone korekty w układzie drogowym oraz organizacji ruchu uwzględniały istniejące zagospodarowanie terenu, jak również kwestie związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, czytelnością układu drogowego oraz poprawą płynności ruchu (w tym z uwzględnieniem hierarchizacji dróg pod względem klas technicznych i kontroli dostępności). Należy podkreślić, że żaden z przedstawionych wariantów koncepcji nie ogranicza dostępności do budynków, w tym lokali sklepowych. Ponadto, w każdym z wariantów jest zapewnione dojście do budynku poprzez zastosowanie chodnika i drogi dla rowerów (wariant W2) lub ciąg pieszo-rowerowy (wariant W1).

Podobne uwagi i zarzuty co do wyboru wariantu z lokalizacją linii tramwajowej po stronie wschodniej ul. Piasta Kołodzieja wnieśli Państwo Aneta i Grzegorz Przyłucy. Państwo Ci są przeciwni inwestycji. Według nich niedopuszczalne jest utworzenie linii tramwajowej pod oknami ich bloku, gdyż powodować to będzie ciągły hałas i emisję spalin zwiększoną w stosunku do dotychczasowej, ze względu na konieczność przepuszczenia tramwaju przez samochody. W piśmie z dnia 10.07.2017 r. (data wpływu: 13.07.2017 r.) pojawiły się również zarzuty co do wyboru wariantu przewidzianego do realizacji, gdyż zdaniem Wnoszących, wątpliwości w tym zakresie budzi raport oceny oddziaływania na środowisko.

Odp.: Jak już wcześniej wspomniano, z raportu oddziaływania na środowisko wyraźnie wynika, iż wariantem najkorzystniejszym dla okolicznych mieszkańców os. Piastów jest wariant preferowany W2, który nie spowoduje niedotrzymania norm w zakresie emisji hałasu – jak to ma miejsce w innych wariantach, w tym w wariantcie bezinwestycyjnym, gdzie oddziaływanie było największe.

Raport oddziaływania na środowisko został przygotowany przez osoby do tego uprawnione i posiadające wymaganą w tym zakresie wiedzę. Sposób wyboru wariantu rekomendowanego uwzględniał aspekty środowiskowe oraz kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego (w tym bezpieczeństwo niechronionych użytkowników ruchu, którymi są m.in. piesi i rowerzyści). Uwaga, że wybór wariantu w raporcie budzi wątpliwości, bez wskazania szerszego uzasadnienia jest

bezpodstawna. W raporcie wykazano bowiem na jakie elementy środowiska oddziałuje każdy z wariantów i w jakim stopniu.

W trakcie udziału społecznego wpłynęły uwagi od Rodzinnych Ogródków Działkowych oraz ich właścicieli/użytkujących, którzy w głównej mierze sprzeciwiają się lokalizacji inwestycji przez ogrody działkowe. Szczegółowe zarzuty przedstawiono poniżej.

Polski Związek Działkowców Stowarzyszenie Ogrodowe w Warszawie Okręgowy Zarząd Małopolski w Krakowie, przy piśmie znak: L.dz.2029/Inw./2017 z dnia 11.07.2017. r. (data wpływu: 12.07.2017 r.), zawniósł o zmianę preferowanego wariantu na taki, który swoim przebiegiem będzie omijał rodzinne ogrody działkowe. Wnioskujący zaznaczył, iż realizacja inwestycji skutkować będzie likwidacją znacznej części ogródków działkowych, a nawet w przypadku ich częściowej likwidacji, użytkowanie pozostałych ogródków działkowych będzie utrudnione. Polski Związek Działkowców nadmienia, iż biorąc pod uwagę zagrożenie smogiem, warto przeanalizować kwestię sukcesywnej degradacji terenów zielonych w Krakowie.

Pozew zbiorowy wniósł także Polski Związek Działkowców Stowarzyszenie Ogrodowe w Warszawie Rodzinny Ogród Działkowy „Złoty Wiek” Kraków – Batowice, którego prezesem jest Pan Marian Antos. W piśmie z dnia 11.07.2017 r. (data wpływu: 14.07.2017 r.) generalnie wyrażono sprzeciw przeciwko projektowanemu układowi komunikacyjnemu, który miałby przebiegać przez nr gruntów 169 i 165 na których znajdują się działki ROD „Złoty Wiek”. W piśmie wniesiono o powrót do koncepcji niniejszego układu drogowego poza ogródkami działkowymi, nawiązując do zapisów Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.

Uwagi w przedmiotowej sprawie wniósł także Polski Związek Działkowców Stowarzyszenie Ogrodowe w Warszawie Rodzinny Ogród Działkowy „Mistrzejowice – II”, którego Prezesem jest Pani Jeanette Migda. Przy piśmie z dnia 25.07.2017 r. (data wpływu: 26.07.2017 r.) poproszono o szczegółowe przedstawienie proponowanych inwestycji w obrębie terenu ogródków działkowych „Mistrzejowice – II”. W piśmie zawarto informacje o przedmiotowym ogrodzie działkowym zlokalizowanym na działce nr ewid. 151/32 obręb 2 Nowa Huta. Zdaniem Rodzinnych Ogródków Działkowych „Mistrzejowice – II”, teren ten objęty jest aktualnym planem zagospodarowania przestrzennego, w którym określono go jako zielenią urządzonej. W ocenie Wnoszących każda ingerencja w teren ogrodu powodująca jego zniszczenie nie może mieć miejsca.

Ponadto, uwagi w przedmiotowej sprawie wniósł także Pan Kazimierz Budnik, który po zapoznaniu się z dokumentacją wskazał w piśmie z dnia 10.07.2017 r. (data wpływu: 12.07.2017 r.), iż przez Jego teren będzie przebiegał projektowany układ drogowy w wariantcie preferowanym. W stanowisku Pana Kazimierza Budnika znalazło się powołanie na Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, w którym planowany układ komunikacyjny projektowany był w innym przebiegu, omijając działki ROD Złoty Wiek – Batowice.

Odp.: Zgodnie z obowiązującymi przepisami inwestycje celu publicznego nie muszą być zgodne z zapisami Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego, czy też nawet zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Inwestor, w tym przypadku Gmina Miejska Kraków podejmując analizy lokalizacji nowego połączenia komunikacyjnego jest zobligowany do takiego wyznaczenia trasy, która zapewni bardzo dobre wykorzystanie terenów sąsiednich dla stanu obecnego jak i przyszłego.

W chwili obecnej na terenie projektowanego układu komunikacyjnego brak jest obowiązującego planu miejscowego. Z kolei informuje się, iż przedłużenie linii tramwajowej wzdłuż ul. Piasta Kołodzieja do ul. Powstańców zostało zaplanowane zarówno w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa (Uchwała Nr XII/87/03 z dnia 16 kwietnia 2003 r. zmieniona uchwałą Nr XCIII/1256/10 z dnia 3 marca 2010 r. zmieniona uchwałą Nr CXII/1700/14 z dnia 9 lipca 2014 r.) z roku 2003 jak i jego aktualizacji. W zasadniczej większości przebiegi

projektowanych dróg i tras tramwajowych w wariantcie preferowanym W2 pokrywają się z przebiegami wskazanymi w SUIKZP. Jedynym odcinkiem drogi, który został zmodyfikowany, jest odcinek drogi łączącej ul. Powstańców z ul. Piasta Kołodzieja – ul. Nowa Powstańców Zach., której przebieg został zaproponowany w wariantach W1 oraz W2 w dostosowaniu do istniejącej zabudowy – ogródków działkowych oraz istniejącej i planowanej zabudowy gospodarczo-usługowej. Proponowany przebieg ul. Nowa Powstańców na odcinku zachodnim od ul. Piasta Kołodzieja koliduje tylko z kilkoma ogródkami działkowymi, zachowując tym samym zabudowę mieszkaniową, gospodarczo-usługową oraz pozostałe ogródki działkowe, jednocześnie poprawiając ich obsługę komunikacyjną. Z kolei analizowane w raporcie warianty W1A oraz W2A są zgodne z zapisami SUIKZP, jednak kolidują z istniejącą zabudową gospodarczo-usługową.

Niestety każdy wariant inwestycyjny koliduje z interesem osób prywatnych. Jednak wydaje się być uzasadnione, aby nowe drogi planować w przebiegu nie kolidującym przede wszystkim z istniejącą zabudową mieszkaniową oraz gospodarczo-usługową – zgodnie z wariantami W1 i W2. Nadmienić również należy – biorąc pod uwagę opracowane warianty jak i analizę dostępności terenu i możliwości technicznych, iż przy obecnych założeniach niemożliwa jest realizacji przedmiotowej inwestycji bez jakiegokolwiek ingerencji w istniejące ogródki działkowe zlokalizowane głównie po stronie wschodniej ul. Piasta Kołodzieja w rejonie ulic Mistrzejowicka i Morcinka. Każdy wariant opracowany w ramach przedmiotowej koncepcji jak i ewentualny inny dodatkowy wariant będzie kolidował z ogródkami działkowymi.

Zaprojektowane w ramach przedmiotowej koncepcji ulice w sąsiedztwie ogródków działkowych są niezbędnym uzupełnieniem sieci drogowej wynikającej z zapewnienia dojazdu do innych działek. Niemniej jednak informuje się, iż w pierwszej kolejności realizowana będzie część inwestycji związana z przedłużeniem linii tramwajowej, budową pętli tramwajowo-autobusowej, budową przystanku kolejowego oraz budową parkingu P&R. Inwestycja drogowa, w zakresie obejmującym ogrody działkowe będzie realizowana w późniejszym horyzoncie czasowym.

Uwagi w przedmiotowej sprawie, przy piśmie z dnia 07.08.2017 r. (data wpływu: 08.08.2017 r.) złożył Rodzinny Ogród Działkowy „Paproc”, z ramienia prezesa Pana Jarosława Czaja. Rodzinny Ogród Działkowy „Paproc” wnioskuje o zmianę preferowanego wariantu na taki, który swoim przebiegiem będzie omijał przedmiotowy ogród działkowy. Realizacja inwestycji w wybranym wariantcie, zdaniem Wnioskującego, będzie skutkować likwidacją części ogrodu, a użytkowanie układu komunikacyjnego w przyszłości znacznie utrudni funkcjonowanie pozostałej jego części.

Odp.: Planowana inwestycja nie powinna wpłynąć na utrudnienia w funkcjonowaniu Rodzinnego Ogrodu Działkowego „Paproc”. Ponadto prognozowane natężenie na planowanych trasach jest na tyle małe, że nie wpłynie na przekroczenia standardów ochrony środowiska poza pasem drogowym, zatem obecne użytkowanie na działkach nie zajętych przez inwestycję pozostanie na dotychczasowych zasadach. Lokalizacja chodników i ścieżek rowerowych wzdłuż drogi pozwoli również na szybki dojazd na teren ogródków działkowych.

Należy zauważyć, że część z uwag, które wpłynęły do tut. Organu, niewłaściwie odnosiły się do analizowanych wariantów, myląc oznaczenia wariantów W1 i W2 – który to wariant jest wariantem preferowanym, przewidzianym do realizacji. Ponadto, z większości zgłoszonych uwag można wyczytać, że osoby składające pisma sugerują inne przebiegi przedsięwzięcia – przez tereny odsunięte od ich posesji czy ogródków działkowych, twierdząc, że w innej lokalizacji nie będzie odczuwalnych kolizji. Zauważalna jest więc postawa osób, wyrażająca sprzeciw wobec pewnych działań w swoim najbliższym sąsiedztwie, choć świadomość o ich potrzebie w społeczeństwie istnieje.

Podsumowując – i odnosząc się do wszystkich przesłanych uwag, a zwłaszcza tej o wyborze wariantu preferowanego, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie informuje, iż wybór

wariantu został oparty głównie na ocenie funkcjonalności zaproponowanych przebiegów wariantów i jego oddziaływaniu w zakresie hałasu. Mając na uwadze powyższe, przeprowadzona analiza wielokryterialna wykazała, iż wariantem najkorzystniejszym jest wariant W2, w którym stwierdzono brak przekroczeń wartości dopuszczalnych, a lokalizacja pętli tramwajowej i autobusowej po prawej stronie ul. Piasta Kołodzieja wpłynie na sprawne i bezkolizyjne przemieszczanie się osób pomiędzy nimi, a parkingiem, czy przystankami kolejowymi.

Celem weryfikacji przyjętych w raporcie założeń, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska nałożył na Inwestora konieczność przeprowadzenia pomiarów weryfikujących oddziaływanie w zakresie emisji hałasu w ramach analizy porealizacyjnej, przeprowadzonej po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania. Powyższe pozwoli na sprawdzenie, czy obliczenia zawarte w raporcie, przyjęte prognozy ruchu i lokalizacja infrastruktury drogowej spełnią wymagania w zakresie ochrony środowiska, czy też zaistnieje konieczność wprowadzenia dodatkowych zabezpieczeń np. na fasadach budynków mieszkalnych od strony ul. Piasta Kołodzieja.

Pismem z dnia 30.08.2017 r. znak: OO.4210.23.2016.JP Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie zawiadomił strony o zakończeniu postępowania dowodowego w sprawie wydania niniejszej decyzji oraz o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia, co do zebranych dowodów, w terminie 7 dni od dnia doręczenia zawiadomienia. Zawiadomienie zamieszczone było w sposób skuteczny na tablicach ogłoszeń: RDOŚ w Krakowie, Urzędu Gminy Kraków oraz Urzędu Gminy Zielonki, a także w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie.

Uwagi we wskazanym terminie złożył przy piśmie z dnia 06.09.2017 r. (data wpływu: 06.09.2017 r.) Pan Marek Szaflarski, przedstawiciel DOM-BUD M. Szaflarski Spółka Jawna. W piśmie zawnioskowano o uzupełnienie materiału dowodowego o analizę natężenia ruchu drogowego w 2020 r. i w 2035 r. Zdaniem Wnoszącego, w przedłożonym materiale dowodowym brak jest dokumentów świadczących o wykonaniu prognozy hałasu w oparciu o sporządzoną przez profesjonalny podmiot specjalistyczny analizę prognozy natężenia ruchu w 2035 r.

Odp.: Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska informuje, iż obliczenia emisji hałasu dla analizowanego przedsięwzięcia zostały wykonane przez firmę posiadającą akredytację. Obliczenia akustyczne zostały wykonane na podstawie danych przedłożonych przez Inwestora, w tym na podstawie rzeczywistych pomiarów ruchu. Należy mieć na uwadze, że wykonywanie oddalonych prognoz zawsze jest obarczone błędem, zwłaszcza w obszarze, który do końca nie jest zagospodarowany. Nigdy nie można zagwarantować jaki będzie rozwój infrastruktury za 18 lat, i jakie będzie zagospodarowanie terenów sąsiednich, stąd jak sama nazwa wskazuje jest to prognoza. Dlatego też w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wprowadzono obowiązek wykonania pomiarów weryfikujących obliczenia przedstawione w raporcie, po zrealizowaniu inwestycji.

Ponadto, obowiązek udowodnienia postawionej tezy obciąża obok organu administracji również strony postępowania. Zgodnie z art. 7 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego – „(...) organy administracji publicznej (...) podejmują wszelkie czynności niezbędne do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz do załatwienia sprawy (...)”, nie zaś wszelkie możliwe do przeprowadzenia czynności. Nie można wymagać od organów administracji, aby przeprowadzały dowody, w celu weryfikacji twierdzeń skarżącego, które nie zostały należycie uprawdopodobnione. Aby skutecznie podważyć raport, skarżący winien przedłożyć ekspertyzę, która nie tylko krytykuje raport, ale jest też kontrraportem” (Wyrok WSA 15.11.2016 Sygn. akt. IV SA/WA 3026/15). Do czasu wydania niniejszej decyzji, do tut. Organu nie zostały przedłożone żadne dowody, mogące podważyć prawidłowość przeprowadzonych w raporcie analiz.

W niniejszej decyzji nie określono wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, gdyż eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie zalicza się do zakładów

„o zwiększonym ryzyku” wystąpienia awarii albo do zakładów „o dużym ryzyku” awarii, zgodnie z definicją określoną w art. 248 ustawy Prawo ochrony środowiska.

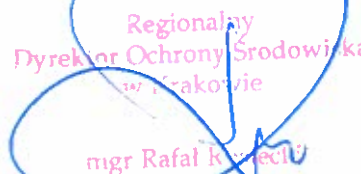
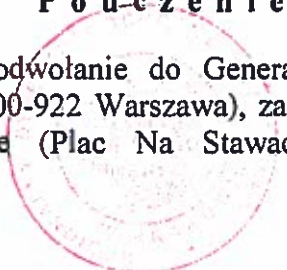
W niniejszej decyzji nie określono wymogów w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko, ponieważ ze względu na znaczną odległość od granic państwa oraz charakter przedsięwzięcia, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania poza granice Rzeczypospolitej Polskiej.

Analiza przedłożonego wniosku oraz raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko wskazuje, że przy spełnieniu warunków zawartych w niniejszej decyzji zamierzone do realizacji przedsięwzięcie nie będzie powodowało ponadnormatywnych uciążliwości dla środowiska.

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.



Regionalny
Dyrektor Ochrony Środowiska
w Krakowie
mgr Rafał K...

Otrzymują:

1. Pan Adam Dowiat, SWECO CONSULTING Sp. z o.o., Biuro Regionalne Południe, ul. Sokolska 65, 40-087 Katowice – Pełnomocnik Inwestora,
2. Pozostałe strony postępowania zawiadamiane w trybie art. 49 Kpa,
3. OO.JP. a/a.

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Krakowie, ul. Makuszyńskiego 9, 31-752 Kraków (zgodnie z art. 74 ust. 4 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku (...)).