



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W KRAKOWIE**

OO.4200.11.2011.ASu



Kraków, dnia 2011-09-05

DECYZJA

**O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH
ZGODY NA REALIZACJĘ PRZEDSIĘWZIĘCIA**

Na podstawie art. 46 ust. 1 pkt 1 w związku z art. 51 ust. 1 pkt 2, art. 46a ust. 1 i ust. 9, art. 56 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, ze zm.) oraz art. 153 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko z dnia 3 października 2008 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 199, poz. 1227, ze zm.), w związku z § 3 ust. 1 pkt 56 oraz pkt 57 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. z 2004 r. Nr 257, poz. 2573, ze zm.), w związku z § 4 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010 r. Nr 213, poz. 1397) oraz na podstawie art. 104, art. 107 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, ze zm.),

p o p o n o w n y m r o z p a t r z e n i u

wniosku znak: A/MG/26/01/08 z dnia 23.01.2008 r. Pana Stanisława Albrichta z Pracowni Planowania i Projektowania Systemów Transportu „ALTRANS” z siedzibą w Krakowie, działającego z upoważnienia Inwestora tj. Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn.: „**Budowa Trasy Łagiewnickiej w Krakowie (od skrzyżowania z ul. Grota Roweckiego do skrzyżowania z ul. Halszki)**”, przebiegającego m.in. przez zamknięty PKP,

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

Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krakowie przy piśmie znak: NZ-PG-420-199/11(ZI/2011/04/192) z dnia 29.04.2011 r.,

o r z e k a m

- I. W zakresie zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa stwierdzam, że:**

1. dla odcinka trasy od skrzyżowania z ul. Grota Roweckiego do skrzyżowania z ul. Nowoobozową oraz od skrzyżowania z ul. Nowoobozową do skrzyżowania z ul. Halszki nie obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego;
2. dla skrzyżowania Trasy Łagiewnickiej z ul. Nowoobozową obowiązuje Uchwała Nr CXV/1553/10 Rady Miasta Krakowa z dnia 3 listopada 2010 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Rejonu przebiegu ulicy 8 Pułku Ułanów” i na tym odcinku lokalizacja przedmiotowego przedsięwzięcia jest zgodna z ustaleniami ww. planu;
3. dla terenów zamkniętych nie sporządza się miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (zgodnie z art. 14 ust 6 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym).

II. Wyrażam zgodę Zarządowi Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie na realizację przedsięwzięcia pn.: „Budowa Trasy Łagiewnickiej w Krakowie (od skrzyżowania z ul. Grota Roweckiego do skrzyżowania z ul. Halszki)”, na działkach stanowiących w części tereny zamknięte PKP, a także ustalam środowiskowe uwarunkowania dla tego przedsięwzięcia i jednocześnie określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedmiotem inwestycji jest budowa dwujezdniowej Trasy Łagiewnickiej (będącej fragmentem III obwodnicy Krakowa), o długości 3412 m, od skrzyżowania z ul. Grota Roweckiego do skrzyżowania z ulicami: Halszki i Beskidzką. Ponadto na długości 1710 m zaprojektowano trasę tramwajową dwutorową, włączoną do istniejącej trasy tramwajowej w ul. Zakopiańskiej oraz do istniejącej pętli tramwajowej w rejonie skrzyżowania z ul. Halszki.

Teren lokalizacji przedsięwzięcia znajduje się w południowej części Krakowa, obrębie dzielnic: VII Dębniki, IX Łagiewniki i XI Wola Duchacka. Projektowana trasa prowadzi będzie od skrzyżowania z ul. Grota-Roweckiego i Norymberską w kierunku południowo-wschodnim przez teren osiedla Ruczaj-Zaborze (obecna ul. Rostworowskiego) do skrzyżowania z ul. Kobierzyńską, dalej przez nieużytki i obszary jednorodzinnej zabudowy mieszkaniowej do skrzyżowania z ul. Zakopiańską. Po przekroczeniu ul. Zakopiańskiej i linii kolejowej Kraków Płaszów - Oświęcim Trasa przecina dolinę Wilgi i wysunięte najbardziej na północ osadniki poprodukcyjne Zakładów „Solvay”, zwane „białymi morzami”. Następnie na skrzyżowaniu z ulicami: Herberta i Turowicza Trasa włączy się w ul. Witosa, a kończyć się będzie skrzyżowaniem z ul. Beskidzką i Halszki na granicy osiedli: Wola Duchacka i Kurdwanów.

Usytuowanie i przebieg Trasy Łagiewnickiej przedstawiono w „Załączniku nr 2” stanowiącym integralną część niniejszej decyzji.

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

- a) Należy zabezpieczyć środowisko gruntowo-wodne przed przenikaniem zanieczyszczeń w okresie realizacji inwestycji.

- b) Należy stosować maszyny budowlane w dobrym stanie technicznym, gwarantującym brak zagrożenia skażenia gleby oraz wód powierzchniowych i gruntowych substancjami ropopochodnymi, ze szczególnym uwzględnieniem robót przy przekładaniu koryta rzeki Wilgi.
- c) Należy najpierw przełożyć rzekę Wilgę, a potem likwidować stare koryto. Po wykonaniu nowego koryta należy zagospodarować otoczenie zielenią, a zwierzęta chronione i pozostałe przenieść ze starego koryta do nowego.
- d) Nowe koryto rzeki Wilgi należy wykonać wykorzystując głównie materiały naturalne, maksymalnie ograniczając stosowanie umocnień betonowych.
- e) Wykorzystywany przy realizacji inwestycji sprzęt i środki transportowe winny charakteryzować się możliwie jak najmniejszym oddziaływaniem na środowisko oraz znajdować się w dobrym stanie technicznym, z właściwie uregulowanymi silnikami spalinowymi, spełniającymi wymagania techniczne odnośnie norm dotyczących emisji spalin.
- f) Nadmierne pylenie podczas prowadzenia prac ziemnych, zwłaszcza w okresie bezdeszczowym, należy eliminować poprzez zraszanie dróg dojazdowych i technologicznych. Aby zapobiec wtórnemu pyleniu, zanieczyszczeniu wód powierzchniowych gruntem wywiezionym pod kołami pojazdów obsługujących budowę, na wyjazdach z placu budowy należy usytuować stanowiska mycia kół i podwozi (z instalacją oczyszczającą ścieki), a jezdnia winna być systematycznie sprzątana z zalegających zanieczyszczeń.
- g) Materiały sypkie winny być przewożone i magazynowane w sposób eliminujący pylenie. Należy stosować zabezpieczenia (plandeki lub innego typu przykrycia) na samochodach przewożących materiały pyłące lub emitujące gazy (np. gorąca masa bitumiczna).
- h) Wszystkie materiały oraz powstałe w trakcie realizacji odpady winny być składowane w sposób wykluczający możliwość negatywnego oddziaływania na środowisko, zwłaszcza wodę, glebę i powietrze.
- i) Przed przystąpieniem do wyburzeń obiektów należy dokonać inwentaryzacji ewentualnej obecności azbestu, PCB (polichlorowane dwufenyle i ich pochodne). Z tego typu odpadami należy postępować zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami.
- j) Powstałe w trakcie budowy odpady należy segregować i magazynować selektywnie w wydzielonym miejscu, w odpowiednich pojemnikach, zapewniając ich odbiór przez uprawnione podmioty.
- k) Odpad wydobyty z rozkopywanych hałd po byłych Krakowskich Zakładach Sodowych należy zmagazynować przejściowo na powierzchni sąsiednich osadników.
- l) Masy ziemne, odpady z demontażu obiektów budowlanych i infrastruktury drogowej winny być w maksymalnym stopniu wykorzystane na miejscu, do celów między innymi niwelacji terenu.
- m) Wytworzone w fazie budowy odpady winny być przekazane do odzysku lub w przypadku braku możliwości ich odzysku, do unieszkodliwienia innym podmiotom, posiadającym stosowne zezwolenia (pozwolenia) właściwego organu na prowadzenie działalności w zakresie gospodarowania tymi odpadami, zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami.

- n) Transport przekazanych odpadów do miejsc ich odzysku lub unieszkodliwiania powinien być realizowany przez podmioty odbierające poszczególne rodzaje odpadów, w sposób nie powodujący zagrożenia dla środowiska i zdrowia ludzi, z zachowaniem obowiązujących w tym zakresie przepisów.
- o) Na etapie realizacji przedsięwzięcia należy zastosować środki techniczno-organizacyjne minimalizujące oddziaływanie akustyczne, między innymi poprzez:
- unikanie zbędnej koncentracji prac budowlanych z wykorzystaniem ciężkiego sprzętu mechanicznego na terenach zwartej zabudowy mieszkaniowej,
 - prowadzenie prac w pobliżu terenów chronionych akustycznie w godzinach dziennych tj. od godz. 6⁰⁰ do godz. 22⁰⁰,
 - lokalizowanie zapleczy budowy na terenie położonym możliwie najdalej od zabudowy mieszkaniowej,
 - opracowanie planu robót minimalizującego zbędne przejazdy sprzętu budowlanego i środków transportu przez tereny zabudowy mieszkaniowej.

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym:

- a) Należy zapewnić dojazd do posesji przy ul. Ludwisarzy i ul. Piaseckiego.
- b) Należy zapewnić stały przejazd dla samochodów pomiędzy częściami osiedla leżącymi po obu stronach Trasy Łagiewnickiej, szczególnie w ciągu ul. Turonia i ul. Zbrojarzy.
- c) Należy zapewnić stałe dojście dla pieszych od przystanku tramwajowego przy ul. Zakopiańskiej (Sanktuarium) do budynków położonych przy ul. Tokarskiej, ul. Zbrojarzy, ul. Ludwisarzy oraz do ul. Piaseckiego.
- d) Rozwiązania techniczne i organizacyjne winny gwarantować płynność ruchu pojazdów, minimalizować konieczność ich zatrzymania i ruszania, skutkującą zmniejszonym zużyciem paliwa, a tym samym zmniejszoną emisją gazów i pyłów.
- e) Tunele samochodowe należy wykonać w formie dwóch rozdzielonych w sposób szczelny ciągów tunelowych, zapewniających odrębną mechaniczną, wzdłużną wentylację dla każdego z nich, zgodną z kierunkiem ruchu pojazdów. Wszystkie tunele (włącznie z tunelem tramwajowym) należy wykonać w sposób zapewniający wystąpienie naturalnej wentylacji grawitacyjnej.
- f) Rozwiązania projektowe i techniczno – organizacyjne wentylacji tuneli winny zapewnić dotrzymanie standardów jakości powietrza poza pasem drogowym w rejonie wylotów z tuneli.
- g) We wnętrzu tuneli należy zainstalować czujniki stężeń spalin, które w przypadku przekroczenia założonych dopuszczalnych stężeń tlenu węgla i tlenków azotu, poprzez połączenie z sygnalizacją świetlną wstrzymywałyby wjazd pojazdów do tunelu, przy równoczesnym wprowadzeniu nakazu wyłączenia silników przez kierowców oczekujących na wjazd do tunelu. Realizowany winien być wariant A przebiegu Trasy Łagiewnickiej, tj. budowa tunelu drogowego od km 0+945 do km 1+530 o długości 585 m na odcinku pomiędzy węzłem z ulicą Nowoobozową, a ulicą Zakopiańską.

- h) Należy ująć ścieki opadowe z powierzchni nowoprojektowanej drogi, łącznie z mostem, w szczelny system kanalizacji opadowej i odprowadzać je do miejskiej sieci ogólnospławnej.
- i) Przełożone koryto rzeki Wilgi winno posiadać parametry przekroju poprzecznego nie mniejsze niż na odcinkach powyżej i poniżej, obliczone na przeprowadzenie wód o przepływie $Q_{1\%}$.
- j) Przepusty drogowe winny mieć wymiary umożliwiające przeprowadzenie wszystkich spływów naturalnych do wód powierzchniowych.
- k) Planowany obiekt mostowy nie może powodować ograniczenia w przepływie wód powierzchniowych.
- l) Wody opadowe przed odprowadzeniem do wód lub ziemi należy wstępnie oczyścić w taki sposób, aby w odpływie do odbiornika zawartość zawieszin ogólnych była nie większa niż 100 mg/l, a substancji ropopochodnych – nie większa niż 15 mg.
- m) Celem ochrony przed hałasem, zwłaszcza obszarów podlegających ochronie akustycznej (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, wielorodzinna, tereny związane z stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, tereny rekreacyjno-wypoczynkowe) należy zainstalować ekrany akustyczne pochłaniające, o wysokości minimum 6 m, o parametrach (zgodnie ze standardem EN 1793-2):

- klasa absorpcji: A 4,
- klasa redukcji: B 3,

na następujących odcinkach trasy:

Strona prawa:

- km 0+015,00 – dł. 147 mb prostopadle do osi trasy, wzdłuż ul. Grota Roweckiego
- km 0+024,86 – 0+093,10
- km 0+105,79 – 0+218,75
- km 0+219,00 – dł. 42 mb prostopadle do osi trasy, wzdłuż ul. Kobierzyńskiej
- km 0+251,00 – dł. 34 mb prostopadle do osi trasy, wzdłuż ul. Kobierzyńskiej
- km 0+257,37 – 0+302,76
- km 0+299,85 – 0+345,37
- km 0+362,25 – 0+451,07
- km 0+451,50 – dł. 54 mb prostopadle do osi trasy, wzdłuż ul. Pszczelnej
- km 0+478,96 – 0+739,81
- km 0+764,35 – dł. 71 mb prostopadle do osi trasy, wzdłuż projektowanej ul. Nowoobozowej
- km 0+764,35 – 0+865,61
- km 0+861,66 – 0+951,60
- km 0+951,60 – dł. 36 mb prostopadle do osi trasy,
- km 1+527,74 – dł. 28 mb prostopadle do osi trasy,
- km 1+527,74 – 1+675,80
- km 1+740,80 – dł. 131 mb prostopadle do osi trasy, wzdłuż ul. Zakopiańskiej
- km 2+684,96 – 2+832,27
- km 2+859,86 – dł. 61 mb prostopadle do osi trasy, wzdłuż projektowanej ulicy dojazdowej do Centrum Jana Pawła II
- km 2+859,86 – 3+050,52

- km 3+050,52 – dł. 50 mb prostopadle do osi trasy, wzdłuż ul. Turowicza
- km 3+089,30 – dł. 46 mb prostopadle do osi trasy, wzdłuż ul. Turowicza
- km 3+089,30 – 3+165,73
- km 3+172,94 – 3+256,55
- km 3+330,13 – 3+405,07

Strona lewa:

- km 0+000,00 – dł. 94 mb równolegle do osi trasy, wzdłuż ul. Norymberskiej
- km 0+000,00 – dł. 160 mb prostopadle do osi trasy, wzdłuż ul. Grota Roweckiego
- km 0+020,20 – dł. 145 mb prostopadle do osi trasy, wzdłuż ul. Grota Roweckiego
- km 0+020,20 – 0+130,30
- km 0+138,10 – 0+222,85
- km 0+222,85 – dł. 50 mb prostopadle do osi trasy, wzdłuż ul. Kobierzyńskiej
- km 0+393,16 – 0+456,65
- km 0+458,00 – 0+710,77
- km 0+706,30 – 0+744,09
- km 0+754,60 – dł. 80 mb prostopadle do osi trasy, wzdłuż projektowanej ul. Nowoobozowej
- km 0+769,30 – dł. 107 mb prostopadle do osi trasy, wzdłuż projektowanej ul. Nowoobozowej
- km 0+769,30 – 0+845,59
- km 0+841,70 – 0+951,60
- km 1+527,74 – 1+697,88
- km 1+740,80 – dł. 186 mb prostopadle do osi trasy, wzdłuż ul. Zakopiańskiej
- km 2+676,73 – 2+798,61
- km 2+827,85 – 3+021,00
- km 3+025,14 – 3+043,54
- km 3+043,54 – dł. 12 mb prostopadle do osi trasy, wzdłuż ul. Turowicza
- km 3+050,52 – dł. 70 mb prostopadle do osi trasy, wzdłuż ul. Turowicza
- km 3+089,30 – dł. 41 mb prostopadle do osi trasy, wzdłuż ul. Turowicza
- km 3+089,30 – 3+155,91
- km 3+161,99 – 3+274,76

- n) Preferowane winny być ekrany typu „zielona ściana”.
- o) Ekrany akustyczne nie mogą powodować ograniczenia dostępu światła do pomieszczeń sąsiedniej zabudowy.
- p) Wzdłuż trasy należy zaprojektować zieleni wysoką i niską, w tym zimozieloną, pełniącą funkcje ochronne przed hałasem.
- q) Przy wylotach tuneli drogowych, w ich wnętrzu, na odcinku 10 m należy zainstalować elementy tłumiąco-pochłaniające energię akustyczną powodowaną ruchem pojazdów.
- r) Wierzchnia, ścierna warstwa jezdni winna zostać dobrana pod kątem minimalizacji emisji hałasu w wyniku toczenia się po niej kół pojazdów.
- s) Przedłużenie wylotów tunelu na odcinku pomiędzy ulicą Nowoobozową, a ulicą Zakopiańską osłoną akustyczną w postaci zadaszania opasującego drogę o długości 55 m w kierunku ul. Nowoobozowej oraz ok. 100 m w kierunku

ul. Zakopiańskiej winno zapewnić skuteczne ograniczenie emisji hałasu na obszary zabudowy mieszkaniowej.

- t) Ewentualne rozwiązania techniczne dotyczące lokalizacji stacji wentylatorów winny gwarantować dotrzymanie wartości dopuszczalnych w zakresie hałasu na terenach chronionych pod względem akustycznym.

4. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych:

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

5. Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko:

Nie stwierdzono transgranicznego oddziaływania inwestycji na środowisko.

III. Obowiązki dotyczące zapobiegania, minimalizacji skutków przyrodniczych oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko – nie przewidziano dodatkowych obowiązków w zakresie monitorowania wpływu przedsięwzięcia na środowisko.

IV. Przedsięwzięcie należy do rodzaju przedsięwzięć, dla których może być utworzony obszar ograniczonego użytkowania. Ewentualny obszar ograniczonego użytkowania wyznacza się na podstawie analizy porealizacyjnej.

V. Przedsięwzięcie wymaga sporządzenia analizy porealizacyjnej, w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkalnej 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 organu właściwego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

VI. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia:

Charakterystykę przedsięwzięcia zawiera „Załącznik nr 1” do niniejszej decyzji.

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

Pan Stanisław Albricht z Pracowni Planowania i Projektowania Systemów Transportu z siedzibą w Krakowie, działając z upoważnienia Inwestora tj. Zarządu Dróg i Transportu w Krakowie – obecnie Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie, wnioskiem znak: A/MG/26/01/08 z dnia 23.01.2008 r. wystąpił do Wojewody Małopolskiego o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie Trasy Łagiewnickiej w Krakowie (od skrzyżowania z ul. Grota Roweckiego do skrzyżowania z ul. Halszki), przebiegającego m.in. przez zamknięty PKP (działka nr 92/6 obr. 45, nr 430/9 i 361 obr. 46 j. ew. Kraków – Podgórze).

Wojewoda Małopolski przeprowadził postępowanie administracyjne w przedmiotowej sprawie, w wyniku którego wydał decyzję z dnia 09.09.2008 r. znak: SR.III.AK.6665-1-4-08 o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia. Do Wojewody Małopolskiego wpłynęły dwa odwołania Pani Ewy Zakrzewskiej – Przewodniczącej Stowarzyszenia na Rzecz Zmiany Lokalizacji Trasy Łagiewnickiej, będącej stroną przedmiotowego postępowania – z dnia 25.09.2008 r. oraz z dnia 29.09.2008 r. od ww. decyzji. W związku z faktem, iż nie znaleziono podstaw do zastosowania art. 132 Kpa, ww. odwołania oraz akta sprawy zostały przekazane do Ministra Środowiska.

Stosowanie do art. 153 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko z dnia 3 października 2008 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 199, poz. 1227) do spraw wszczętych na podstawie przepisów Prawa ochrony środowiska przed dniem wejścia w życie tej ustawy, a niezakończonych decyzją ostateczną, stosuje się przepisy dotychczasowe, z tym że dotychczasowe kompetencje ministra właściwego do spraw środowiska, z dniem 15 listopada 2008 r. przejął Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska. Uchylił On ww. decyzję Wojewody Małopolskiego z dnia 09.09.2008 r. znak: SR.III.AK.6665-1-4-08 o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn.: „Budowa Trasy Łagiewnickiej w Krakowie (od skrzyżowania z ul. Grota Roweckiego do skrzyżowania z ul. Halszki)”, swoją decyzją z dnia 29.05.2009 r. znak: DOOŚidk-074/640/352/2009/ER-20 i przekazał sprawę do ponownego rozpatrzenia przez organ pierwszej instancji. Powodem uchylenia ww. decyzji Wojewody Małopolskiego i przekazania sprawy do ponownego rozpatrzenia przez organ pierwszej instancji był „nieprawidłowy sposób przeprowadzenia postępowania – zwłaszcza w zakresie informowania społeczeństwa i jego udziału w procedurze (wskazanie niewłaściwego miejsca, gdzie można zapoznać się z dokumentacją podczas 21-dniowego terminu przeznaczanego na składanie uwag i wniosków, brak informacji w zawiadomieniu na temat możliwości zapoznania się z raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko a jedynie z kartą informacyjną przedsięwzięcia, niepoddanie udziałowi społeczeństwa opracowanego Aneksu do raportu)”. W niniejszym postępowaniu Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie naprawił wszystkie błędy, które miały miejsce w poprzednim postępowaniu.

Przedmiotowe przedsięwzięcie tj. „Budowa Trasy Łagiewnickiej w Krakowie (od skrzyżowania z ul. Grota Roweckiego do skrzyżowania z ul. Halszki)”, przebiegającego m.in. przez teren zamknięty PKP kwalifikuje się do II grupy przedsięwzięć – zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 56 („drogi publiczne o nawierzchni utwardzonej, niewymienione w § 2 ust. 1 pkt 29 i 30, z wyłączeniem ich remontu i przedsięwzięć polegających na budowie, przebudowie, montażu, remoncie lub rozbiórce: zjazdu z drogi publicznej, przejazdu drogowego, pasa postojowego, pasa dzielącego, pobocza, chodnika, ścieżki rowerowej, konstrukcji oporowej, przepustu, kładki oraz obiektów i urządzeń wyposażenia technicznego dróg”) oraz § 3 ust. 1 pkt 57 („linie tramwajowe, koleje napowietrzne lub podziemne - metro, kolejki linowe lub linie szczególnego charakteru, wraz z towarzyszącą infrastrukturą, używane głównie do przewozu pasażerów”) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573, ze zm.), w związku z § 4 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U z 2010 r. Nr 213, poz. 1397).

Przedsięwzięcie realizowane będzie m.in. na terenie zamkniętym PKP, dlatego zgodnie z art. 46a ust. 9 ustawy Prawo ochrony środowiska właściwym organem do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia był wojewoda. Stosowanie do art. 153 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko, do spraw wszczętych na podstawie przepisów Prawa ochrony środowiska przed dniem wejścia w życie tej ustawy, a niezakończonych decyzją ostateczną, stosuje się przepisy dotychczasowe, z tym że dotychczasowe kompetencje wojewody z dniem 15 listopada 2008 r. przejął regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Po przekazaniu przez Generalną Dyрекcyj Ochrony Środowiska do tut. Dyrekcji dokumentacji sprawy, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie pismem z dnia 07.09.2010 r. oraz z dnia 09.12.2010 r. i dnia 18.01.2011 r. wezwała Pełnomocnika do przedłożenia aktualnej, kompletnej dokumentacji, w tym jednolitego raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, uwzględniającego dane zawarte w Aneksie do raportu, dane zawarte we wszystkich dotychczasowych pismach, stanowiących uzupełnienia do raportu.

Po przedłożeniu przez Pełnomocnika przy pismach z dnia 22.10.2010 r., z dnia 29.11.2010 r., dnia 21.12.2010 r. i z dnia 25.02.2011 r. uzupełnionego materiału dowodowego, w tym jednolitego raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie, na podstawie art. 61 § 4 Kodeksu postępowania administracyjnego, pismem z dnia 31.03.2011 r. znak: OO.4200.11.2011.ASu zawiadomił wszystkie strony o przystąpieniu do ponownego rozpatrzenia sprawy dotyczącej wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Ze względu na fakt, iż liczba stron postępowania przekracza 20, zgodnie z delegacją art. 46a ust. 5 ustawy Prawo ochrony środowiska, zastosowano przepis art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego, mówiący o zawiadamianiu stron poprzez obwieszczenie. Przedmiotowe zawiadomienie było zamieszczone na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Miasta Krakowa w terminie od 01.04.2011 r. do 16.04.2011 r., a także na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie w terminie od 04.04.2011 r. do 29.04.2011 r. Ponadto, informacja o wszczęciu postępowania zamieszczona była w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie, a także w publicznie dostępnym wykazie danych na stronach Centrum Informacji o Środowisku.

W toku postępowania Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wystąpił pismem z dnia 31.03.2011 r. znak: OO.4200.11.2011.ASu do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krakowie o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowej inwestycji. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Krakowie wydał postanowienie znak: NZ-PG-420-199/11 (Z1/2011/04/192) z dnia 31.03.2011 r. uzgadniając pozytywnie przedmiotową inwestycję, z zastrzeżeniem, iż przy realizacji należy uwzględnić uwagi i wnioski zawarte w opracowanym dla przedmiotowej inwestycji raporcie o oddziaływaniu na środowisko.

Z uwagi na obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz na przedłożenie jednolitego, uaktualnionego dokumentu, zachodziła konieczność zapewnienia udziału społeczeństwa w postępowaniu, zgodnie z art. 53 ustawy Prawo ochrony środowiska.

Zgodnie z art. 32 ust. 1 pkt 1 ustawy Prawo ochrony środowiska, w celu zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu, na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie oraz w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie, a także na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Miasta Krakowa, wywieszono Zawiadomienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 31.03.2011 r. znak: OO.4200.11.2011.ASu, informujące o przystąpieniu do ponownego rozpatrzenia sprawy i umieszczeniu w publicznie dostępnym wykazie danych o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy (w tym z nowym, jednolitym raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko) oraz składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie w terminie 21 dni tj. od dnia 06.04.2011 r. do dnia 26.04.2011 r. Zamieszczenie ww. zawiadomienia na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie miało miejsce w terminie od 04.04.2011 r. do 29.04.2011 r., natomiast na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Miasta Krakowa w terminie od dnia 06.04.2011 r. do dnia 26.04.2011 r. Do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie, w toku postępowania w sprawie powtórnego rozpatrzenia sprawy nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski w przedmiotowej sprawie, zarówno od społeczeństwa, jak i od organizacji społecznych i ekologicznych.

Z uwagi na fakt iż poprzednia decyzja została uchylona, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska, w ramach niniejszego postępowania ponownie przeanalizował uwagi i wnioski złożone w ramach pierwotnego postępowania.

Ww. uwagi i wnioski złożyli: pismem z dnia 07.04.2008 r. znak: 72/TnROP/08 Pan Mariusz Waszkiewicz – Prezes Towarzystwa na Rzecz Ochrony Przyrody, pismem z dnia 07.04.2008 r. Pani Wanda Bazior – Przewodnicząca Stowarzyszenia Mieszkańców „Borek Fałęcki”, pismem z dnia 07.04.2008 r. Pani Ewa Zakrzewska – Przewodnicząca Stowarzyszenia na Rzecz Zmiany Lokalizacji Trasy Łagiewnickiej, pismem z dnia 07.04.2008 r. Pani Teresa Nowak, Pan Stanisław Nowak, Pani Anna Nowak, Pan Piotr Nowak oraz pismem z dnia 04.04.2008 r., przekazanym postanowieniem Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 16.04.2008 r. znak: WS-04.GM.0717-61/08, Pani Anna Strzebońska. Pismem z dnia 10.04.2008 r. uwagi i wnioski w sprawie (z upoważnienia Pani Emilii Filipiak) złożyła Pani Maria Parzelska. Mimo, iż nastąpiło to po wyznaczonym terminie, postulaty Pani Marii Parzelskiej zostały przeanalizowane w poprzednim oraz w niniejszym postępowaniu.

Złożone uwagi i wnioski dotyczyły głównie protestów przeciwko budowie Trasy Łagiewnickiej lub zmiany jej lokalizacji. Część z nich była bezpośrednio związana z prowadzonym postępowaniem poprzedzającym złożenie wniosku w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, stąd nie mogła zostać uwzględniona w tym postępowaniu. Większość merytorycznych uwag dotyczących propagacji hałasu, emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz wpływu przedsięwzięcia na dobra materialne została uwzględniona w trakcie postępowania prowadzonego przez Wojewodę Małopolskiego. Wszystkie złożone podczas postępowania prowadzonego przez Wojewodę Małopolskiego uzupełnienia dokumentacji, zostały zawarte w jednolitym raporcie o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, a ten został ogłoszony dla udziału społecznego i udostępniony na 21 dni w toku niniejszego postępowania. Nikt nie złożył żadnych dodatkowych uwag i wniosków do tego dokumentu.

Stowarzyszenie na Rzecz Zmiany Lokalizacji Trasy Łagiewnickiej w swym wystąpieniu zarzuca, iż przedłożony przez Pełnomocnika raport jest powierzchowny oraz nie

zawiera żadnych badań, ani pomiarów w zakresie wpływu inwestycji na otoczenie w trakcie jej realizacji. W ocenie tut. Dyrekcji zarzut ten nie jest słuszny, gdyż na obecnym etapie prac projektowych przedstawienie dokładnych ekspertyz oceniających oddziaływanie inwestycji na etapie wykonywania prac budowlanych nie jest możliwe. Zauważyć należy, iż raport sporządza się metodą prognozowania i przewidywania oddziaływań planowanego przedsięwzięcia na środowisko i obejmuje on etap eksploatacji, a także etap realizacji tego przedsięwzięcia.

Zarzut, iż raport nie opisuje wariantu polegającego na niepodejmowaniu przedsięwzięcia i żądanie uzupełnienia tego zagadnienia w drodze „stosownych badań (analiz)”, zostały uznane za nieuzasadnione, gdyż w raporcie przedstawiono i omówiono ocenę wariantu polegającego na niepodejmowaniu przedsięwzięcia.

Należy wyjaśnić, iż przedmiotowa Trasa Łagiewnicka posiadać będzie zasadniczo przekrój dwujezdniowy po dwa pasy w każdym kierunku ruchu, a nie 6 pasów jak podnosi w swym wystąpieniu Stowarzyszenie na Rzecz Zmiany Lokalizacji Trasy Łagiewnickiej. Jedynie w rejonie skrzyżowań oraz wjazdów i wyjazdów z tuneli ilość pasów ruchu zwiększa się, co jednak nie ma wpływu na podstawową przepustowość trasy.

Zarzut dotyczący przyjęcia przez autorów raportu norm przewidzianych dla innych obszarów niż dla budownictwa jednorodzinnego na odcinku od ul. Nowoobozowej do ul. Zakopiańskiej nie został uwzględniony, gdyż w raporcie przedłożonym w ramach niniejszego postępowania (tekst jednolity str. 41) jednoznacznie wskazano: „z uwagi na fakt, iż na odcinku od ul. Zakopiańskiej do ul. Turonia brak jest aktualnego planu zagospodarowania przestrzennego, a występującą zabudowę mieszkaniową w przeważającej części określić można jako jednorodzinną proponuje się powyższy teren zakwalifikować do dalszych analiz jako **teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej**”. Ponadto, raport (str. 42) mówi, iż realizacja wariantu A, z tunelem drogowym na odcinku pomiędzy skrzyżowaniem z ul. Nowoobozową, a ul. Zakopiańską, zapewnia „skuteczne ograniczenie emisji hałasu na tereny zabudowy mieszkaniowej znajdującej się w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanej inwestycji. Obliczone poziomy hałasu na tym terenie oscylują poniżej wartości dopuszczalnej (**55 dB pora dzienna, 50 dB pora nocna tak jak dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej**)”.

W zakresie uwagi dotyczącej braku wyszczególnienia i odniesienia się w raporcie do oddziaływań drgań i wibracji, należy zauważyć, iż zagadnienie wpływu drgań przenoszonych na budynki mieszkalne oraz ich mieszkańców nie jest regulowane przez ustawę Prawo ochrony środowiska. Zagadnienie drgań regulują przepisy budowlane, m. in. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2002 r. Nr 75, poz. 690, z późn. zm.), a kontrola przestrzegania i stosowania przepisów Prawa budowlanego należy do zadań organów nadzoru budowlanego.

Błędna informacja odnośnie dostępności informacji w pokoju 107 w budynku przy ul. Raclawickiej 56, o której wspomina w swym wystąpieniu Stowarzyszenie na Rzecz Zmiany Lokalizacji Trasy Łagiewnickiej, wynikała z błędu w systemie komputerowym. Niemniej jednak w niniejszym postępowaniu wszystkie błędy w zakresie informowania stron i społeczeństwa zostały naprawione.

W swoim wystąpieniu Pani Wanda Bazior – Przewodniczącej Stowarzyszenia Mieszkańców „Borek Fałęcki” podnosi, iż nie uwzględniono „zasady zrównoważonego rozwoju do całości przedsięwzięcia” w trakcie procesu uzgadniania projektu Trasy

Łagiewnickiej i wyboru wariantu na etapie poprzedzającym złożenie wniosku o wydanie decyzji środowiskowych uwarunkowaniach. Zarzut ten jest nieuzasadniony, gdyż Inwestor wybrał do realizacji wariant z odcinkiem od ul. Nowoobozowej do ul. Zakopiańskiej przebiegającym w tunelu, czyli ten, który był zaproponowany przez Stowarzyszenie Mieszkańców „Borek Fałęcki”.

Ponadto, wskazuje ona na błędne przyjęcie przez autorów raportu wartości dopuszczalnych hałasu na ww. odcinku dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, gdy faktycznie na terenie tym istnieje zabudowa jednorodzinna. Jak już wspomniano powyżej na str. 42 raportu jednolitego jasno określono charakter zabudowy na w. odcinku jako zabudowę jednorodzinną, gdzie wartości dopuszczalne hałasu wynoszą 55 dB pora dzienna, 50 dB pora nocna.

Wniosek o przedstawienie informacji na temat danych do obliczeń i obliczeń hałasu został uwzględniony, gdyż zostały one załączone do raportu jednolitego i można było się z nimi zapoznać w ramach niniejszego postępowania, w którym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska ponownie rozpatrywał przedmiotową sprawę.

Stowarzyszenie Mieszkańców „Borek Fałęcki” zgłosiło również obawy dotyczące przekroczenia norm hałasowych na wylotach tunelu na odcinku pomiędzy ulicą Nowoobozową, a ulicą Zakopiańską. W niniejszej decyzji zobowiązano Inwestora do przedłużenia wylotów tunelu na ww. odcinku osłoną akustyczną w postaci zadaszenia opasującego drogę o długości 55 m w kierunku ul. Nowoobozowej oraz ok. 100 m w kierunku ul. Zakopiańskiej, a w ich wnętrzu, na odcinku 10 m do zainstalowania elementów tłumiących – pochłaniających energię akustyczną powodowaną ruchem pojazdów, co winno zapewnić skuteczne ograniczenie emisji hałasu na obszary zabudowy mieszkaniowej.

W odpowiedzi na obawy dotyczące natężenia hałasu pochodzącego od wentylatorów zastosowanych w tunelu na ww. odcinku Trasy Łagiewnickiej w niniejszej decyzji zobowiązano Inwestora do zaprojektowania takich rozwiązań technicznych w zakresie lokalizacji stacji wentylatorów, które zagwarantują dotrzymanie wartości dopuszczalnych w zakresie hałasu na terenach chronionych pod względem akustycznym. Jednocześnie wyjaśnić należy, iż wnioskiwane przez Panią Prezes Stowarzyszenia Mieszkańców „Borek Fałęcki” wartości dopuszczalne hałasu 50 dB w dzień i 40 dB w nocy dla terenów rekreacyjnych stanowiących część osiedla domów jednorodzinnych na odcinku pomiędzy ulicą Nowoobozową, a ulicą Zakopiańską nie znajduje odzwierciedlenia w Załączniku do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w Tabeli 1. W tabeli tej wartości dopuszczalne hałasu dla dróg lub linii kolejowych na terenie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub terenie zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży wynoszą 55 dB w dzień i 50 dB w nocy, a dla terenów rekreacyjno – wypoczynkowych 60 dB w dzień i 50 dB w nocy. Ponadto, zgodnie z objaśnieniem do ww. Tabeli 1 „w przypadku niewykorzystywania tych terenów, zgodnie z ich funkcją, w porze nocy, nie obowiązuje na nich dopuszczalny poziom hałasu w porze nocy”.

Wniosek o wykonanie obliczeń sprawdzających w zakresie natężenie hałasu w rejonie bloków wielorodzinnych (ul. Krokusowa) został uwzględniony w niniejszej decyzji poprzez nakazanie Inwestorowi wykonania analizy porealizacyjnej, która porówna ustalenia zawarte w raporcie i decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z rzeczywistymi oddziaływaniami przedsięwzięcia na środowisko. Wykaże ona przekroczenie dopuszczalnych norm, Inwestor

ma obowiązek podjąć działania prowadzące do minimalizacji uciążliwości lub utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Wniosek dotyczący zastosowania zespołu wentylatorów o parametrach zapewniających dotrzymanie standardów jakości powietrza w rejonach wylotów z tuneli został uwzględniony w niniejszej decyzji.

Wniosek dotyczący nakazania wykonania na koszt Inwestora ekspertyz budynków mogących ulec uszkodzeniu w wyniku drgań i wibracji przed i po wykonaniu trasy, jak i nakazania wypłacenia ewentualnych odszkodowań nie mógł zostać uwzględniony, gdyż art. 52 ustawy Prawo ochrony środowiska, określający zakres raportu o oddziaływaniu na środowisko, nie przewiduje możliwości uwzględnienia tego rodzaju oddziaływań. Zagadnienie to regulują natomiast przepisy Prawa budowlanego.

W ramach niniejszej decyzji uwzględniono wnioski Stowarzyszenia Mieszkańców „Borek Fałęcki” i zobowiązano Inwestora do zapewnienia:

- dojazdu do posesji przy ul. Ludwisarzy i ul. Piaseckiego,
- przejazdu dla samochodów pomiędzy częściami osiedla leżącymi po obu stronach Trasy Łagiewnickiej, szczególnie w ciągu ul. Turonia i ul. Zbrojarzy,
- dojścia dla pieszych od przystanku tramwajowego przy ul. Zakopiańskiej (Sanktuarium) do budynków położonych przy ul. Tokarskiej, ul. Zbrojarzy, ul. Ludwisarzy oraz do ul. Piaseckiego.

Uwagi i wnioski Pani Marii Parzelskiej zamieszkałej w rejonie skrzyżowania Trasy Łagiewnickiej z ul. Turowicza i Herberta, oprócz protestu przeciwko realizacji trasy sprowadzają się do postulatów, aby tramwaj i ruch z Trasy Łagiewnickiej prowadzony był tunelem pod ul. Turowicza. Inwestor nie zgłosił takiego wariantu w przedłożonej do tutejszego Urzędu dokumentacji, a zatem powyższy wariant nie mógł być przedmiotem oceny w ramach niniejszego postępowania.

Pani Teresa Nowak w swym wystąpieniu, poza protestem przeciwko realizacji inwestycji podnosi kwestię ewentualnego spadku wartości nieruchomości znajdujących się i w okolicy projektowanej Trasy Łagiewnickiej, co nie jest przedmiotem niniejszego postępowania. Ponadto, wyraża obawy dotyczące zdrowia i życia okolicznych mieszkańców, które z uwagi na ich zbyt ogólnikowy charakter nie mogły zostać rozpatrzone. Niemniej jednak, należy zwrócić uwagę na fakt, iż przedmiotowa inwestycja uzyskała dwukrotnie pozytywną opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krakowie w zakresie wymagań higienicznych i zdrowotnych (postanowieniem z dnia 07.04.2008 r. znak: NZ-PG-420-148/08 – w toku postępowania prowadzonego przez Wojewodę Małopolskiego oraz opinią znak: NZ-PG-420-199/11(ZI/2011/04/192) z dnia 29.04.2011 r. – w toku niniejszego postępowania). Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie po uzgodnieniu z Państwowym Powiatowym Inspektorem Sanitarnym w Krakowie, uznał, iż przy zastosowaniu wszystkich środków zaproponowanych w raporcie oraz niniejszej decyzji, szczególnie przy realizacji planowanych ekranów akustycznych, zarówno realizacja jak i eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na zdrowie i życie ludzi, w tym na mieszkańców terenów najbliższych.

Uwagi i wnioski złożone do Urzędu Miasta Krakowa, a przekazane postanowieniem Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 16.04.2008 r. znak: WS-04.GM.0717-61/08, dotyczą fazy zapoznawania społeczeństwa z koncepcją Trasy Łagiewnickiej przed złożeniem formalnego wniosku do Wojewody Małopolskiego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych

uwarunkowaniach, co nie jest przedmiotem niniejszego postępowania. Natomiast uwaga dotycząca niemożności uzyskania rzetelnych informacji w sprawie przedsięwzięcia w Małopolskim Urzędzie Wojewódzkim w Krakowie jest nieprawdziwa, gdyż szereg osób fizycznych, stowarzyszeń i organizacji ekologicznych skorzystało z tej możliwości.

W ramach niniejszego postępowania Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie, zgodnie z art. 10 Kodeksu postępowania administracyjnego zawiadomił strony o zakończeniu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zebranych dowodów i materiałów. Zawiadomienie z dnia 03.06.2011 r. znak: OO.4200.11.2011.ASu było zamieszczone na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Miasta Krakowa w terminie od 08.06.2011 r. do 23.06.2011 r. oraz na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie w terminie od 06.06.2011 r. do 21.06.2011 r. Ponadto, ww. zawiadomienie było umieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie. Żadna ze stron nie wypowiedziała się i nie złożyła uwag w sprawie przedmiotowej inwestycji.

Inwestycja przebiega w części na terenie, na którym obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego (Uchwała Nr CXV/1553/10 Rady Miasta Krakowa z dnia 3 listopada 2010 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Rejonu przebiegu ulicy 8 Pułku Ułanów”) i jest z nim zgodna, a w części na terenie, na którym nie obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego. Dla terenów zamkniętych nie sporządza się miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, zgodnie z art. 14 ust 6 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Planowana budowa Trasy Łagiewnickiej, stanowić będzie fragment III obwodnicy Krakowa oraz główne połączenie drogowe pomiędzy osiedlem Ruczaj, ul. Zakopiańska, a osiedlami Wola Duchacka i Kurdwanów. Budowa nowej trasy odciążą istniejące ulice i skrzyżowania i przy prognozowanym wzroście natężenia ruchu na obszarze Krakowa ograniczy tworzenie się korków komunikacyjnych, zwiększając płynność i bezpieczeństwo ruchu.

Trasa przebiegać będzie od istniejącego skrzyżowania ulic: Grota Roweckiego, Norymberskiej i Rostworowskiego wzdłuż ulicy Rostworowskiego (na tym odcinku główne ulice Trasy poprowadzone zostaną w tunelu), następnie od skrzyżowania z ul. Ruczaj i Pszczelną przez teren nieużytków (gdzie docelowo powstanie skrzyżowanie z projektowaną ul. Nowoobozową), rejon ulic: Zbrojarzy, Ludwisarzy, Falowa, Tokarska (w przyjętym do realizacji wariantcie A na tym odcinku Trasa poprowadzona zostanie w tunelu) do skrzyżowania z ul. Zakopiańską. Od ul. Zakopiańskiej do skrzyżowania z ul. Turowicza i Herberta Trasa poprowadzona zostanie tunelem pod „białymi morzami”, tunel wykonany zostanie również pod skrzyżowaniem z ul. Turowicza. Przebieg Trasy zakończy się na istniejącym skrzyżowaniu ulic: Witosa, Halszki i Beskidzkiej.

Projektowana Trasa będzie miała długość 3412 m (z czego ok. 1920 m w tunelach), ponadto na długości 1710 m zaprojektowano trasę tramwajową, włączoną do istniejącej trasy tramwajowej w ul. Zakopiańskiej oraz do istniejącej pętli tramwajowej w rejonie skrzyżowania z ul. Halszki. Na obszarze pomiędzy ul. Zakopiańską i Turowicza tramwaj poprowadzony zostanie w tunelu.

W związku z realizacją Trasy konieczne będzie przełożenie koryta rzeki Wilgi na odcinku pomiędzy ul. Zakopiańską a ul. Turowicza oraz wykonanie nowych mostów na Wildze: drogowych i kolejowych.

Trasa wykonana zostanie z zastosowaniem nowoczesnych technologii i rozwiązań, zapewniających ochronę środowiska i zdrowia ludzi. W jej przebiegu powstaną skrzyżowania dwupoziomowe, chodniki i przejścia dla pieszych, ścieżki rowerowe, przystanki tramwajowe i autobusowe, ekrany akustyczne. Tunele wyposażone zostaną w nowoczesne rozwiązania służące bezpieczeństwu ruchu oraz ochronie zdrowia ludzi.

Przebudowane i zmodernizowane zostaną odcinki istniejących ulic, włączone w przebieg Trasy bądź też się z nią przecinające. Posadzona zostanie zieleń wysoka, pełniąca również funkcje ochronne przed hałasem i zanieczyszczeniami powietrza, założone zostaną trawniki i zieleńce, a w rejonie Sanktuarium Bożego Miłosierdzia powstanie deptak spacerowy wzdłuż przełożonego koryta rzeki Wilgi.

Konieczne będzie wyburzenie 25 budynków mieszkalnych (zabudowa niska) i 47 budynków gospodarczych kolidujących z przebiegiem ulic.

Na etapie eksploatacji występować będą uciążliwości związane z emisją hałasu i zanieczyszczeń powietrza w stopniu typowym dla tras komunikacyjnych na obszarze miejskim.

W przebiegu Trasy analizowano dwa warianty na odcinku pomiędzy ul. Nowoobozową a ul. Zakopiańską:

- Wariant A – na odcinku od węzła z ul. Nowoobozową do węzła z ul. Zakopiańską zaprojektowano tunel o długości 585 m. Rozwiązanie to umożliwi zachowanie istniejącego przebiegu ul. Turonia oraz ul. Zbrojarzy. Po zakończeniu budowy tunelu teren na jego stropie może zostać zagospodarowany pod powierzchnie zielone, boiska sportowe oraz ścieżki rowerowe i chodniki. Wariant ten umożliwia również zasadzenie drzew równoległe do zewnętrznej ściany tunelu oraz budowę dodatkowych miejsc parkingowych przeznaczonych dla mieszkańców.
- Wariant B – od ul. Nowoobozowej do ul. Zakopiańskiej Trasa przebiega po terenie (częściowo w śladzie obecnej ul. Falowej) i rozcina ul. Turonia oraz ul. Łukasińskiego. Z ul. Łukasińskiego i ul. Zbrojarzy ruch włączony będzie na prawe skrzyżowanie. Zachowana zostanie ul. Ludwisarzy oraz odcinek ul. Zbrojarzy jako równoległe do Trasy ulice serwisowe. W ciągu ul. Zbrojarzy zaprojektowano wiadukt nad Trasą z możliwością połączenia terenu po stronie północnej z centrum osiedla Borek Fałęcki.

Wariant A – z tunelem na odcinku pomiędzy ulicami: Nowoobozową a Zakopiańską, po przeprowadzonej analizie okazał się wariantem korzystniejszym z punktu widzenia ochrony środowiska, zwłaszcza w zakresie: ochrony powietrza, ochrony przed hałasem, ochrony zdrowia ludzi.

Jak wynika z analizy wykonanej przez autorów raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, w przypadku przyjętego do realizacji wariantu A (z tunelem na odcinku pomiędzy ul. Nowoobozową a Zakopiańską) zanieczyszczenia motoryzacyjne emitowane z pojazdów poruszających się po projektowanej drodze nie spowodują wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych poziomów stężeń substancji zanieczyszczających w powietrzu, w rejonach zajętych obecnie przez jedno- i wielorodzinną

zabudowę mieszkaniową, tym samym nie będą miały istotnego wpływu na zdrowie mieszkańców okolicznych budynków.

W chwili obecnej na zabudowę mieszkaniową położoną na terenach przeznaczonych w sąsiedztwie projektowanej Trasy oddziałuje ponadnormatywny hałas komunikacyjny z pobliskich ulic o dużym natężeniu ruchu. Przeprowadzone obliczenia wykazały, że po realizacji inwestycji przewidziane ekrany akustyczne o wysokości 6 m wpłyną na poprawę klimatu akustycznego, zwłaszcza w rejonie ul. Zakopiańskiej (tu dodatkowo zmniejszeniu ulegnie natężenie ruchu) oraz skrzyżowań Trasy z ulicami: Grota Roweckiego, Koberzyńska oraz Herberta-Turowicza.

Trasa nie będzie miała wpływu na położony w jej pobliżu zabytkowy Zespół klasztorny Sióstr Matki Bożej Miłosierdzia, a dzięki poprowadzeniu jej w tunelu na odcinku pomiędzy ul. Zakopiańską i Turowicza nie ulegnie zmianie krajobraz i stan środowiska w rejonie Sanktuarium Bożego Miłosierdzia.

W przebiegu projektowanej drogi nie stwierdzono obszarów i obiektów chronionych na podstawie ustawy o ochronie przyrody. W odległości ok. 250 m od planowanego przedsięwzięcia zlokalizowany jest Bielańsko-Tyniecki Park Krajobrazowy, jednak w ocenie tut. Dyrekcji przedmiotowa inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na jego przedmiot ochrony. Ponadto w odległości ok. 1 km od planowanej drogi zlokalizowany jest obszar Natura 2000 Dębnicko-Tyniecki Obszar Łąkowy PLH120065. Z uwagi na rodzaj i charakter inwestycji oraz na odległość jaka dzieli projektowaną drogę od ww. obszaru, należy stwierdzić, iż przedmiotowa inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na ten obszar.

Na podstawie analiz przeprowadzonych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko określono oddziaływania i zagrożenia środowiska związane z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia. Przeprowadzone analizy pozwoliły na zaproponowanie w niniejszej decyzji środków zapobiegawczych i minimalizujących potencjalne negatywne oddziaływania.

Prace budowlane powinny być wykonywane z należytą starannością, w sposób wykluczający możliwość zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego przed przenikaniem zanieczyszczeń. W szczególności należy dbać o utrzymywanie maszyn budowlanych w dobrym stanie technicznym, gwarantującym brak zagrożenia skażenia gleby oraz wód powierzchniowych i gruntowych substancjami ropopochodnymi, ze szczególnym uwzględnieniem robót przy przekładaniu koryta rzeki Wilgi.

Aby zapewnić możliwie małą emisję gazów i pyłów, przy realizacji inwestycji powinny pracować jedynie urządzenia i maszyny w dobrym stanie technicznym, z właściwie uregulowanymi silnikami spalinowymi. Konieczna jest prawidłowa eksploatacja w/w sprzętu, który nie powinien być przeciążany i przeladowywany. Należy również stosować zabezpieczenia (plandeki lub innego typu przykrycia) na samochodach przewożących materiały pyłące lub emitujące gazy (np. gorąca masa bitumiczna).

Materiały budowlane oraz powstałe w trakcie realizacji przedsięwzięcia odpady winny być składowane w sposób wykluczający możliwość negatywnego oddziaływania na środowisko, zwłaszcza wodę, glebę, powietrze, roślinność. Wytworzone w fazie budowy odpady winny być przekazane w pierwszej kolejności do odzysku lub w przypadku braku możliwości ich odzysku, do unieszkodliwienia podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia na prowadzenie działalności w zakresie gospodarowania tymi odpadami. W związku ze spodziewanym zwiększeniem ilości i rodzajów wytwarzanych odpadów,

należy wystąpić z wnioskiem w sprawie aktualizacji pozwolenia na wytwarzanie odpadów. Wytwórca odpadów, który prowadzi działalność polegającą na świadczeniu usług m. in. w zakresie budowy, rozbiórki, remontu obiektów, winien legitymować się decyzją zatwierdzającą program gospodarki odpadami (zgodnie z ustawą z dnia 27 kwietnia 2002 r. o odpadach – tekst jedn. Dz. U. z 2010 r. Nr 185 poz. 1243). Transport odpadów do miejsc ich odzysku lub unieszkodliwiania, winien być realizowany przez wytwórców odpadów lub przez podmioty odbierające poszczególne rodzaje odpadów, w sposób nie powodujący zagrożenia dla środowiska i zdrowia ludzi, z zachowaniem obowiązujących w tym zakresie przepisów. Zlecający usługę transportu odpadów jest obowiązany wskazać prowadzącemu działalność w zakresie transportu odpadów miejsce odbioru odpadów oraz posiadacza odpadów, do którego należy dostarczyć te odpady.

W trakcie realizacji budowy zostanie rozkopana część (głównie skarpa) najstarszych osadników (1,2,4,5) znajdujących się z dolinie rzeki Wilgi, a wydobyty materiał zostanie przejściowo złożony na powierzchni osadnika. Umożliwi to wykorzystanie istniejących systemów odwadniania hałd (drenaż opaskowy) i nie spowoduje dodatkowego zagrożenia dla środowiska, ponieważ wydobyty podczas prac budowlanych materiał będzie przejściowo składowany na terenie, w którym aktualnie jest deponowany. Zgodnie z art. 54a ustawy z dnia 27 kwietnia o odpadach odpady składowane na składowisku odpadów mogą być z niego wydobyte, a wydobyć to wymaga uzyskania pozwolenia na wytwarzanie odpadów. Dotyczy to również wydobywania odpadów ze zwałowisk odpadów, dla których nie było wymagane uzyskanie decyzji lokalizacyjnych lub decyzji o pozwoleniu na budowę.

Celem ochrony akustycznej istniejącej zabudowy mieszkalnej usytuowanej w rejonie przedsięwzięcia na etapie realizacji należy przedsięwziąć środki organizacyjne minimalizujące oddziaływanie akustyczne, takie jak np. unikanie zbędnej koncentracji prac budowlanych z wykorzystaniem ciężkiego sprzętu mechanicznego na terenach zwartej zabudowy mieszkaniowej, prowadzenie prac w pobliżu terenów chronionych akustycznie w godzinach dziennych tj. od godz. 6⁰⁰ do godz. 22⁰⁰, lokalizowanie zapleczy budowy na terenie położonym możliwie najdalej od zabudowy mieszkaniowej, opracowanie planu robót minimalizującego zbędne przejazdy sprzętu budowlanego i środków transportu przez tereny zabudowy mieszkaniowej. Ponadto, w niniejszej decyzji zobowiązano Inwestora do zastosowania w rejonie obszarów podlegających ochronie akustycznej (tj. w kilometrażu wyszczególnionym w rozstrzygnięciu niniejszej decyzji) ekranów akustycznych pochłaniających, o wysokości minimum 6 m, a przy wylotach tuneli drogowych, w ich wnętrzu, na odcinku 10 m należy zainstalować elementy tłumiące – pochłaniające energię akustyczną powodowaną ruchem pojazdów.

Aby ograniczyć do minimum zagrożenia dla wód podziemnych i powierzchniowych, ścieki opadowe po uprzednim podczyszczeniu, odprowadzane będą do miejskiej sieci kanalizacyjnej.

Właściwą wentylację projektowanych tuneli powinno zapewnić zainstalowanie w ich wnętrzu czujników stężeń spalin, które w przypadku przekroczenia założonych dopuszczalnych stężeń tlenu węgla i tlenków azotu, poprzez połączenie z sygnalizacją świetlną wstrzymywałyby wjazd pojazdów do tunelu, a także nakazywałyby kierowcom oczekującym na wjazd wyłączyć silniki. Ponadto, w projekcie budowlanym należy uwzględnić wykonanie dwóch rozdzielonych w sposób szczelny ciągów tunelowych oraz zastosowanie odrębnej mechanicznej wentylacji wzdłużnej, o kierunku zgodnym z kierunkiem ruchu pojazdów, wspomagającej naturalną wentylację grawitacyjną.

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

Na podstawie rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 9 kwietnia 2002 r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których istnienie w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. Nr 58, poz. 535 ze zm.) stwierdzono, iż planowane przedsięwzięcie nie należy do kategorii zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii. W związku z powyższym, nie zachodził obowiązek określenia wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych.

Postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko wykazało, że przy zastosowaniu dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych w postaci np. ekranów akustycznych dźwiękochłonna – izolacyjnych, standardy oddziaływania hałasu na obszarach chronionych pod względem oddziaływania akustycznego powinny zostać dotrzymane. Jednakże, w niniejszej decyzji nałożono na Inwestora obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, która porówna ustalenia zawarte w raporcie i decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z rzeczywistymi oddziaływaniami przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi w celu jego ograniczenia, a także oceni czy w raporcie przyjęto słuszne założenia oraz czy w związku z tym zaproponowano wystarczające zabezpieczenia. W przypadku, gdy prowadzone pomiary wykażą przekroczenie dopuszczalnych norm, Inwestor na podstawie niniejszej decyzji ma obowiązek podjąć działania prowadzące do minimalizacji uciążliwości lub utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

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 powodować 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 (00-922 Warszawa, ul. Wawelska 52/54) za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie, w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Niniejsza decyzja podlega zwolnieniu z opłaty skarbowej zgodnie z ustawą z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2006 r. nr 225, poz. 1635 ze zm.).

Wobec służących niniejszej decyzji

(postanowienia) w czasie i w trybie

ustawowo przewidzianym stała(o) się

ona(o) ostateczna(c) z dniem

i podlega wykonaniu.

Kraków, dnia

Z up. Regionalnego Dyrektora

Ochrony Środowiska w Krakowie

mgr inż. Bogdan Pofomski

NACZELNIK WYDZIAŁU OCEN

ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

Regionalny
Dyrektor Ochrony Środowiska
w Krakowie



mgr inż. Jerzy Wertz

Otrzymują:

1. P. Stanisław Albricht ALTRANS, ul. J. Lea 114, 30 – 133 Kraków – Pełnomocnik,
2. Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie, ul. Centralna 53, 31-586 Kraków,

3. Prezydent Miasta Krakowa, Pl. Wszystkich Świętych 3-4, 31-004 Kraków,
4. PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami, ul. Mogilska 1, 31-516 Kraków,
5. Pozostałe strony postępowania zawiadamiane przez obwieszczenie w trybie art. 49 Kpa,
6. OO.ASu a/a.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie Trasy Łagiewnickiej (stanowiącej fragment III obwodnicy Krakowa), od skrzyżowania z ul. Grota Roweckiego, do skrzyżowania z ulicami Halszki i Beskidzką. Projektowana trasa jest ulicą dwujezdniową o przekroju 2x7,0 oraz 2x10,5. Zaprojektowano również trasę tramwajową, dwutorową, włączoną do istniejącej trasy tramwajowej w rejonie ul. Zakopiańskiej oraz do istniejącej pętli tramwajowej w rejonie skrzyżowania z ul. Halszki.

Zakłada się parametry rozwiązania drogowego odpowiadające $v_p=70$ km/h ($v_m=80$ km/h).

W przekroju poprzecznym zaprojektowano:

- dwie jezdnie o szerokościach 10,5 m oraz 7,0 m,
- pas dzielący o szerokości 2,20-6,40 m,
- ciągi piesze o szerokości 1,50-3,00 m,
- ciągi rowerowe o szerokościach 2,00 m – ciągi dwukierunkowe,
- torowisko tramwajowe dwutorowe.

W rejonach skrzyżowań zastosowano rozwiązania dwupoziomowe, poszerzenia jezdni z wydzielaniem pasów dla relacji skrzyżowania w lewo lub prawo w poziomie rozrzędu ruchu, zatoki autobusowe, perony przystankowe.

W przebiegu trasy zastosowano łuki poziome o promieniach $R=312-1050$ m. Spadki podłużne niwelety jezdni zaprojektowano w zakresie 0,75-8,0 %.

Projektowana trasa tramwajowa została wysokościowo dostosowana do istniejących i projektowanych jezdni trasy drogowej.

Wzdłuż całej trasy przewidziano realizację czterech przystanków tramwajowych, w dostosowaniu do istniejącej i projektowanej zabudowy. Odległość pomiędzy nimi wynosi od 350 do 650 m. Perony przystankowe zaprojektowano o długości 50 m.

Dla rozwiązań drogowych, stosownie do stwierdzonych warunków gruntowo-wodnych, wstępnie przyjęto następującą konstrukcję nawierzchni:

- | | |
|---|--------------------|
| • warstwa ścieralna z betonu asfaltowego | 5 cm |
| • warstwa wiążąca z betonu asfaltowego | 8 cm |
| • podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego | 10 cm |
| • podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego | 20 cm |
| • dwie warstwy z gruntów stabilizowanych cementem | 32 cm |
| | <u>razem 75 cm</u> |

Konstrukcja zatok autobusowych:

- warstwa ścieralna z betonu cementowego B 40, dylatowanego i zbrojonego wg PN 75/S/96015 - 22 cm
- warstwa poślizgowa z papy
- podbudowa zasadnicza z chudego betonu cement. RM=8-9 MPa - 16 cm
- podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego 0/63 mm stabilizowanego mechanicznie - 9 cm
- razem 47 cm
- podłoże wzmocnione do G1

Konstrukcja nawierzchni chodników, ścieżek rowerowych i peronów przystankowych:

- kostka brukowa betonowa wibroprasowana 8 cm
- podsypka piaskowa 3 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 0/31.5 mm stabilizowanego mechanicznie 15 cm
- razem 26 cm

Dla torowiska tramwajowego zaprojektowano podłoże gruntowe wyprofilowane, ze spadkiem 2% od środka torowiska, następnie warstwę filtracyjną z geowłókniny i warstwę odsączającą z piasku gruboziarnistego. Jako bezpośrednią podbudowę pod podkład strunobetonowy, w którym zamontowane są szyny, zastosowano warstwę tłucznia 31,5-50 mm o grubości 30 cm. W celu ograniczenia uciążliwości związanej z ruchem wagonów tramwajowych tj. obniżenia hałasu powstającego od taboru oraz wytłumienia drgań i wibracji, zastosowano technologię sprężysto-elasticznego zamocowania torowiska do podłoża wraz z układem warstw tłumiących energię, z przekładkami tłumiącymi wibrację pod szynami tramwajowymi. W przyjętym rozwiązaniu konstrukcji torowiska tramwajowego w tunelu jego wielowarstwową podbudowę stanowią: warstwa wibroizolacyjna w postaci gumowej maty podtorowej np. Phoenix typ S 22-04 (22 mm), następnie podbudowa zasadnicza w postaci płyt betonowych o grubości 0,50 m z betonu zbrojonego klasy B 35 wykonana pod każdym torem osobno.

W przebiegu Trasy przewidziana jest realizacja następujących odcinków tuneli:

- od km 0+000 do km 0+395 tunel prowadzący główne jezdnie trasy pod skrzyżowaniami z ul. Grota Roweckiego i Kobierzyńską,
- od km 0+945 do km 1+530 tunel na odcinku pomiędzy węzłem z ul. Nowo-obozową a ul. Zakopiańską,
- od km 1+997 do km 2+675 (jezdnie północna) i od km 2+030 do km 2+685 (jezdnie południowa) tunel pod terenami Sanktuarium Bożego Miłosierdzia oraz budowy Centrum im. Jana Pawła II, w strefie „białych mórz”,
- od km 2+900 do km 3+160 tunel prowadzący główne jezdnie trasy pod skrzyżowaniem z ul. Turowicza i Herberta,
- tunel tramwajowy o długości 700 m od linii kolejowej Kraków Płaszów – Oświęcim do mostu na Wildze, pod terenami Sanktuarium Bożego Miłosierdzia oraz budowy Centrum im. Jana Pawła II.

Tunele projektuje się jako żelbetową konstrukcję ramową, dwunawową, posadowioną na rzędach ścianek szczelinowych. Obiekty będą wykonane w wykopie otwartym, o ścianach zabezpieczonych szalunkami. W przypadku tunelu realizowanego na terenie stawów osadowych byłych Krakowskich Zakładów Sodowych, w tym „białych mórz” zastosowana zostanie też palisada z wierconych pali kotwionych.

W tunelach będą przebiegać dwie rozdzielone jezdnie:

- w tunelu Grota Roweckiego - Kobierzyńska i tunelu pod ul. Turowicza po dwa pasy ruchu każda,
- w tunelu „białe morza” po trzy pasy ruchu każda.

Przewidziano również chodniki rewizyjne dla obsługi oraz możliwość ułożenia urządzeń branżowych.

Izolacja wykonana zostanie w formie hydroizolacji typu ciężkiego. Dodatkowo przewiduje się wykonanie odwodnienia powierzchniowego jezdni w formie kanalizacji deszczowej oraz systemu drenażu opaskowego oraz wgłębnego dla ochrony przed napływem wody gruntowej i opadowej.

Przewiduje się wykonanie wentylacji wymuszonej wspomagającej naturalną wentylację grawitacyjną, z wymuszeniem ruchu powietrza wzdłuż osi tunelu.

Dla tunelu Grota Roweckiego – Kobierzyńska przewiduje się w rejonie skrzyżowania z ul. Grota Roweckiego dodatkową wentylację nawiewno-wywiewną o układzie poprzecznym, ze względu na lokalne przewyższenie niwelety tunelu.

Dla tunelu „białe morza” przewiduje się w rejonie przystanku tramwajowego (km 2+288) dodatkową wentylację nawiewno-wywiewną o układzie poprzecznym.

W tunelu tramwajowym przewiduje się wentylację grawitacyjną.

Ze względu na długość tuneli powyżej 200 m przewiduje się oświetlenie sufitowe w formie lamp wiszących o zmiennym rozstawie, co zapewni zmianę luminacji w obiekcie. Dodatkowo konieczne jest wprowadzenie systemu elementów odbłaskowych na krawężnikach, liniach rozdzielających pasy ruchu oraz ścianach tunelu.

W tunelu tramwajowym przewiduje się oświetlenie liniowe o stałej luminacji.

Z uwagi na konieczność szczególnej ochrony użytkowników ruchu w tunelu zastosowany zostanie system stałego monitorowania przestrzeni tuneli wewnątrz, na terenie ponad nim oraz na odcinkach dojazdowych do tuneli, obejmujący: telewizję przemysłową ze stałym dozorem, czujniki stężenia spalin, radary mierzące prędkość pojazdów. Na odcinkach dojazdowych przewiduje się zamontowanie sygnalizacji świetlnej oraz systemu znaków ograniczenia prędkości o zmiennej treści dostosowującej się do aktualnej sytuacji drogowej.

Tunele powinny być także wyposażone w nisze ratunkowe rozmieszczone mijankowo na przeciwległych ścianach, w odległościach nie większych niż 100 m między niszami na każdej ze ścian. Nisze wyposażone będą w instalację wentylacyjną nadciśnieniową w stosunku do atmosfery tunelu oraz w oświetlenie awaryjne włączane automatycznie w razie pożaru.

Roboty ziemne związane z realizacją odcinków tunelowych Trasy prowadzone będą na dużych głębokościach (głębokość wykopu w rejonie „białych mórz” sięga nawet 23 m).

Ponadto projekt przewiduje realizację następujących obiektów:

- tunel pod ul. Nowoobozową,
- tunel pod ul. Zakopiańską,
- kładka pieszo-rowerowa na wysokości włączenia ulic Ruczaj i Pszczelna (km 0+482,35),
- wiadukt w ciągu ul. Zbrojarzy (km 1+452,35),

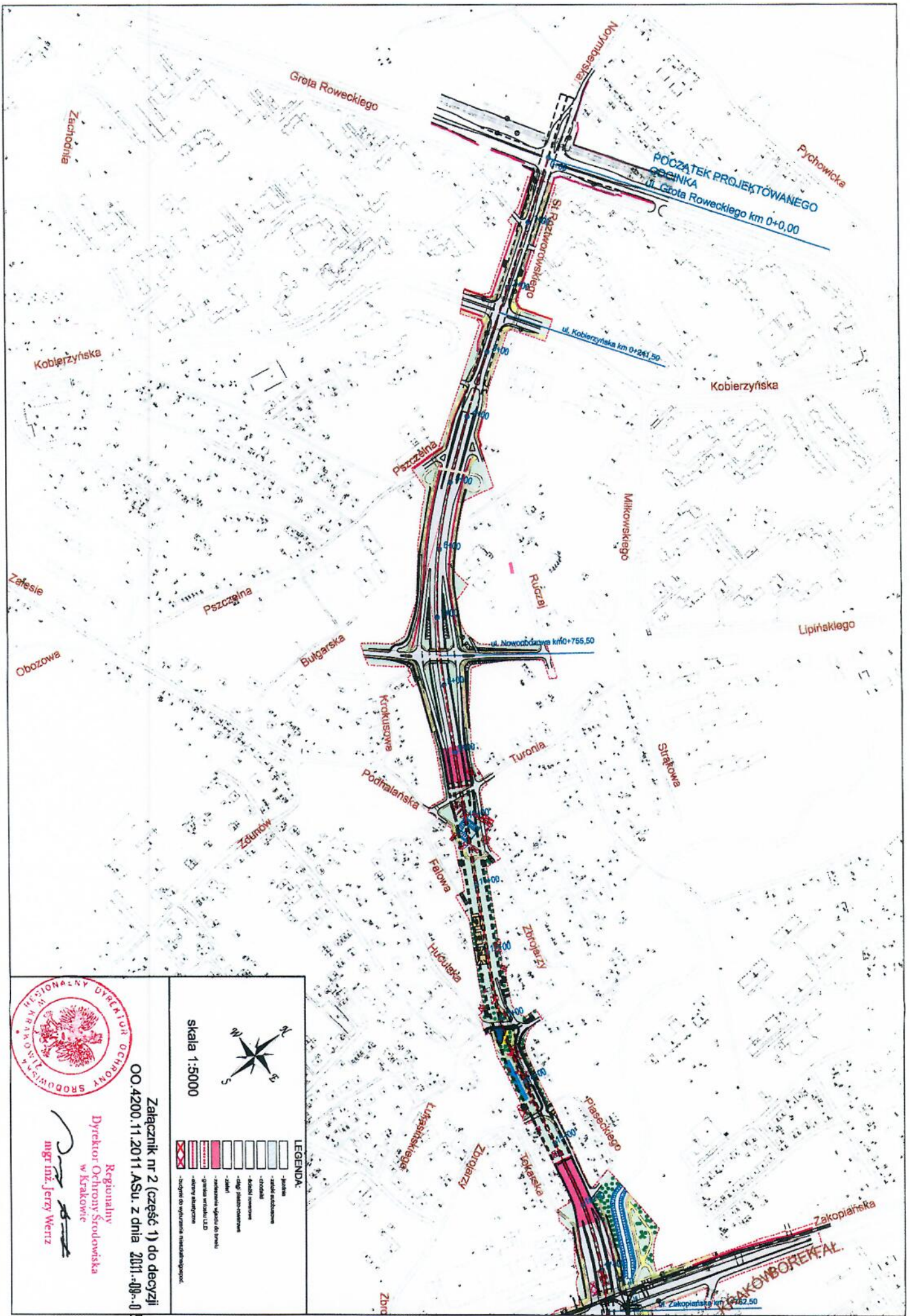
- kładka pieszo-rowerowa w ciągu obecnych ulic Zbrojarzy-Łukasińskiego (km 1+285,17),
- przepust drogowy ramowy w ciągu rowu Młynny Kobierzyński,
- przejście rzeki Wilgi i towarzyszącego jej ciągu pieszo-rowerowego pod linią kolejową Kraków Płaszów – Oświęcim,
- most na rzece Wildze w ciągu ul. Zakopiańskiej,
- most na rzece Wildze w ciągu Trasy Łagiewnickiej,
- przebudowa koryta rzeki Wilgi na odcinku około 550 m.

Całość wód opadowych z terenów utwardzonych projektowanego przedsięwzięcia drogowego odprowadzana zostanie do istniejącej w okolicy ogólnospławnej sieci MPWiK.



Regionalny
Dyrektor Ochrony Środowiska
w Krakowie


mgr inż. Jerzy Wertz

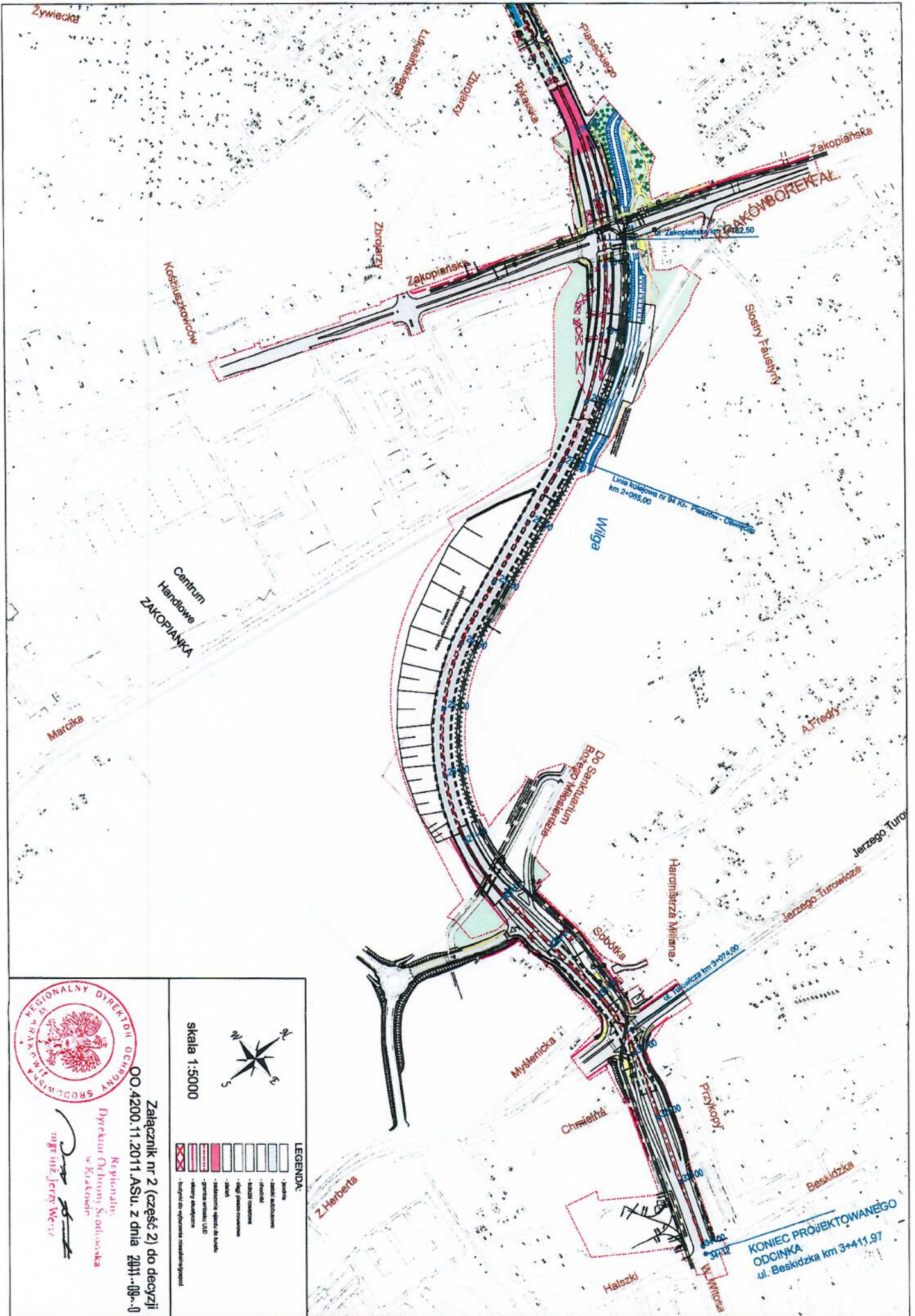


Regionalny
 Dyrektor Ochrony Środowiska
 w Krakowie
 mgr inż. Jerzy Wentz

Załącznik nr 2 (część 1) do decyzji
 OO.4200.11.2011.ASu. z dnia 2011.09.05

skala 1:5000

LEGENDA:
 - linia
 - ścieżka asfaltowa
 - chodnik
 - ścieżka rowerowa
 - ścieżka pieszo-rowerowa
 - zjazd
 - granica obszaru objętego projektem
 - granica terenu LRD
 - linia elektryczna
 - linia do wyburzenia nieruchomości



Załącznik nr 2 (część 2) do decyzji
 OO.4200.11.2011.ASu. z dnia 29.11.2011.09.05

Regionalny
 Dyrektor Ochrony Środowiska
 w Krakowie
 mgr inż. Jerzy Węgr

skala 1:5000



- LEGENDA:
- linia
 - zbiornik wodny
 - las
 - teren zielony
 - linie energetyczne
 - linie techniczne
 - linia kolejowa
 - skrzyżowanie
 - skrzyżowanie kolejowe
 - skrzyżowanie drogowo-kolejowe
 - skrzyżowanie kolejowo-kolejowe
 - skrzyżowanie drogowo-drogowe
 - skrzyżowanie kolejowo-drogowe
 - skrzyżowanie kolejowo-kolejowo-drogowe

KONIEC PROJEKTOWANEGO
 ODCINKA
 ul. Beskidzka km 3+411,97

