



Kraków, dn. 6 stycznia 2012 roku

Znak sprawy: KMR/13/2012

**Centrum Unijnych Projektów Transportowych
ul. Bonifraterska 17, 00-203 Warszawa**

dt. inwestycji: "Przebudowa linii tramwajowej na odcinku Rondo Mogiłskie - al. Jana Pawła II - Plac Centralny wraz z systemem sterowania ruchem w Krakowie", zadanie POIiŚ 7.3-27

Na podstawie ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej wnosimy o udostępnienie w wersji elektronicznej pełnego wniosku o dofinansowanie z programów unijnych inwestycji pn. "Przebudowa linii tramwajowej na odcinku Rondo Mogiłskie - al. Jana Pawła II - Plac Centralny wraz z systemem sterowania ruchem w Krakowie", która to inwestycja realizowana będzie przez gminę miejską Kraków.

Inwestycja ta znajduje się obecnie na liście projektów indywidualnych dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (zadanie POIiŚ 7.3-27).

W przypadku dużego rozmiaru wnioskowanych plików wnosimy o ich umieszczenie na BIP lub serwerze ftp oraz przesłanie w informacji zwrotnej adresu, z którego można pobrać wnioskowane pliki.

Równocześnie pragniemy zadać pytanie, czy przedstawiciele Centrum Unijnych Projektów Transportowych, jako instytucji wdrażającej, czuwają nad zgodnym z prawem oraz potrzebami społeczności lokalnej sposobem przeprowadzenia inwestycji.

Przebudowa ulicy Mogiłskiej oraz skrzyżowania z ulicą Lema w kształcie proponowanym przez inwestora oraz zgodnie z zapisami obecnego Programu Funkcjonalno-Użytkowego, poza planowanym wdrożeniem priorytetu dla tramwajów, skutkować będzie również zwiększeniem przepustowości skrzyżowań dla pojazdów indywidualnych, zwiększeniem ruchu samochodowego, jak również zanieczyszczenia powietrza, którego to normy już w chwili obecnej są na terenie miasta Krakowa wielokrotnie przekraczane (na początku grudnia o ok 800% (!)). Będzie również niezgodna z zapisami Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa. Finalnie, wbrew zapisom prawa lokalnego, powodować będzie to degradację sporej części przestrzeni, na której ma zostać przeprowadzona przedmiotowa inwestycja..

Zapisy znajdujące się w Programie Funkcjonalno-Użytkowym oraz projekcie koncepcyjnym są również niezgodne z szeregiem zapisów prawa ogólnopolskiego oraz prawa lokalnego oraz przewidują stworzenie niebezpiecznej dla uczestników ruchu i niezgodnej z prawem przestrzeni dla ruchu pieszego i rowerowego.

Mamy tutaj do czynienia z następującymi kwestiami:

1/ założenia do Programu Funkcjonalno-Użytkowego dla przedmiotowej inwestycji przewidują ciągły procentowy wzrost udziału ruchu samochodowego w ruchu ogólnym, jak również ciągły wzrost wskaźnika motoryzacji na terenie miasta, natomiast projekt ma wychodzić naprzeciw tym





Stowarzyszenie Kraków Miastem Rowerów

potrzebom, a nie przeciwdziałać temu zjawisku. Jest to sprzeczne z założeniami programu, z którego przedmiotowa inwestycja ma zostać dofinansowana.

Dodatkowo, na potrzeby niniejszej inwestycji, przyjęty został nieprawidłowy i celowo zawyżony wskaźnik motoryzacji, na którym to oparto założenia dt. trendu na terenie miasta Krakowa, tj. przyjęto wskaźnik motoryzacji charakterystyczny dla całego obszaru Niemiec, który to jest mocno zafałszowany przez dane dt. niemieckich wsi i nie ma nic wspólnego ze wskaźnikiem motoryzacji charakterystycznym dla miast, który jest znacząco niższy;

2/ zapisy programu funkcjonalno-użytkowego dla przedmiotowej inwestycji oraz rozwiązania w projekcie koncepcyjnym są niezgodne m.in. z:

a/ Uchwałą nr XVIII/225/07 Rady Miasta Krakowa z dnia 4 lipca 2007 r. w sprawie przyjęcia Polityki Transportowej dla Miasta Krakowa na lata 2007 – 2015;

- w zakresie celów ustanowionych przedmiotową uchwałą oraz sposobów ich realizacji, w szczególności zapisów dotyczących układu drogowego i organizacji ruchu. W przedmiotowej uchwale czytamy, iż podczas budowy elementów sieci drogowo-ulicznej należy dążyć m. in do uwolnienia obszarów zwartej zabudowy od zewnętrznego ruchu tranzytowego oraz centralnych obszarów miasta od ruchu międzydzielnicowego. Program funkcjonalno-użytkowy dla przedmiotowej inwestycji zakłada coś zupełnie odmiennego, tj. wraz z przebudową skrzyżowania z ulicą Lema zakłada zwiększenie ruchu tranzytowego oraz międzydzielnicowego w śródmiejskim obszarze miasta jakim jest ulica Mogilska.

b/ Uchwałą Nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 r. (zmienioną uchwałą Nr XCIII/1256/10 z dnia 3 marca 2010 r.), w sprawie przyjęcia Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa;

- w zakresie funkcji, jaką pełnić ma po przebudowie ulica Mogilska. W Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa ulica Mogilska ujęta jest jako jeden z głównych ciągów miejskich, tj. ciąg komunikacyjny obudowany bogatym programem usług o charakterze ogólnie miejskim. Jako główne kierunki zagospodarowania ciągów miejskich wskazano:

--- kształtowanie ciągów ulic o charakterze usługowym, jako wewnątrz urbanistycznych o atrakcyjnej formie i wysokiej jakości architektury budynków, obiektów małej architektury, zieleni, nawierzchni, oświetlenia itd.;

--- dążenie do różnorodności funkcjonalnej związanej głównie z usługami o charakterze miejskim i administracją;

--- rozbudowa powiązań komunikacyjnych (pieszych i kołowych) zapewniających dostępność zlokalizowanego tam programu usług oraz powiązań z obszarami sąsiednimi;

Program Funkcjonalno-Użytkowy dla przedmiotowej inwestycji, w przeciwieństwie do wzmiankowanej uchwały, zakłada podporządkowanie charakteru przedmiotowej ulicy ruchowi tranzytowemu, jak również znaczące zmniejszenie dostępności zlokalizowanych tam usług poprzez spore ograniczenie ilości miejsc postojowych w okolicy, co sprzyjać będzie degradacji przedmiotowego obszaru w zakresie atrakcyjności lokowania tam usług oraz rozwojowi w kierunku przeciwnym, niż założono w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa. Również proponowane rozwiązania w zakresie infrastruktury pieszej, w szczególności niestandardowe bardzo wąskie chodniki, sprzyjać będą spadkowi atrakcyjności tego obszaru z punktu widzenia usług;





Stowarzyszenie Kraków Miastem Rowerów

c/ Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Wodnej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie;

- w zakresie planowanego przebiegu infrastruktury rowerowej i pieszej, geometrii, szerokości oraz skrajni dróg rowerowych;

d/ Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem;

- w zakresie planowanego oznakowania infrastruktury pieszej i rowerowej, które to planowane jest jako niezgodne z zapisami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach;

e/ Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach;

- w zakresie planowanego oznakowania infrastruktury pieszej i rowerowej oraz braku wymaganych prawem danych dt. natężenia ruchu;

3/ Organ odpowiedzialny za przeprowadzenie inwestycji nie stosuje się do Zarządzenia Nr 465/2010 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 9 marca 2010 r. w sprawie zatwierdzenia Katalogu Inwestycji Miejskich wybranych do pełnych konsultacji społecznych, tj. nie przeprowadził konsultacji społecznych dla przedmiotowej inwestycji, co sprzyjać będzie rozwojowi przedmiotowego obszaru w sposób odmienny od oczekiwań mieszkańców oraz niezgodny z zapisami Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa. Przeprowadzonych w 2009 roku konsultacji społecznych, dla innego projektu i koncepcji przebudowy, nie sposób uznać za aktualne;

4/ Zapisy decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji (decyzje nr nr OO.AK.6665-1-8-08 oraz WS-04.RJ.7627-536/09) są niezgodne z zapisami Uchwały NR LXXXIII/1093/09 Rady Miasta Krakowa z dnia 21 października 2009 r. w sprawie przyjęcia i określenia "Programu ochrony środowiska przed hałasem dla Miasta Krakowa", a przedstawione środki zaradcze nie zapewniają odpowiedniej ochrony przed hałasem oraz zanieczyszczeniem powietrza dla mieszkańców ulicy Mogilskiej. Dodatkowo opracowany raport oddziaływania na środowisko, będący podstawą wydania przedmiotowej decyzji, zawiera kluczowe błędy, mające wpływ na nieprawidłową ocenę stanu środowiska po zakończeniu inwestycji. W szczególności:

- przy ocenie oddziaływania inwestycji na stan zanieczyszczenia powietrza, dla śródmiejskiego obszaru miasta jakim jest ulica Mogilska, jako dane wyjściowe przyjęto pomiary zanieczyszczenia powietrza wykonane na stacji zlokalizowanej w zupełnie innym obszarze miasta, tj. przy ulicy Bulwarowej w dzielnicy Nowa Huta. Stacja ta charakteryzuje się położeniem w obszarze znacząco odmiennym od ulicy Mogilskiej, z dala od centrum miasta, bez zwartej zabudowy oraz charakteryzującym się odmiennym natężeniem ruchu kołowego. Obszar ulicy Mogilskiej to natomiast w większości zwarta zabudowa śródmiejska oraz wąski pas drogowy, co sprzyja kumulowaniu się zanieczyszczeń oraz utrudnia przewietrzanie.

Różnice dla poszczególnych obszarów miasta są znaczące, co prezentują tabele poniżej. Aleja Krasińskiego to ulica znajdująca się w niewielkiej odległości od centrum Krakowa, w bardziej zwartej zabudowie niż ul. Bulwarowa:





Stowarzyszenie Kraków Miastem Rowerów

tabela – stężenie dwutlenku azotu na terenie miasta Krakowa
w poszczególnych latach [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|------------------------------|------|------|------|------|------|------|
| Kraków - Aleja Krasieńskiego | 61 | 65 | 70 | 70 | 73 | 71 |
| Kraków - Nowa Huta | 30 | 30 | 31 | 31 | 29 | 29 |

tabela – stężenie pyłu zawieszonego PM10 na terenie miasta Krakowa
w poszczególnych latach [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|------------------------------|------|------|------|------|------|------|
| Kraków - Aleja Krasieńskiego | 81 | x | x | 79 | 77 | x |
| Kraków - Nowa Huta | 59 | 60 | 60 | x | x | 56 |

tabela – stężenie tlenków azotu na terenie miasta Krakowa
w poszczególnych latach [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|------------------------------|------|------|------|------|------|------|
| Kraków - Aleja Krasieńskiego | 203 | 238 | 244 | 244 | 251 | 231 |
| Kraków - Nowa Huta | 64 | 69 | 66 | 65 | 67 | 61 |

Na potrzeby raportu oddziaływania na środowisko, dla całej inwestycji przyjęto dane, które nie mają żadnego odzwierciedlenia w stosunku do stanu faktycznego na ulicy Mogilskiej. Dane te w sposób znaczący fałszują obraz i prowadzą do nieprawidłowych wniosków, wskazując, iż na całym obszarze inwestycji zarówno obecnie, jak również w przyszłości, nie będzie dochodzić do przekroczeń dopuszczalnych norm zanieczyszczenia powietrza, co jest twierdzeniem niemającym żadnych podstaw. Przedmiotowa inwestycja obejmuje swoim zasięgiem znaczny obszar miasta różniący się znacznie pod względem zabudowy i przyjmowanie danych z jednego jej krańca nie jest miarodajne względem całości;

- w zakresie ochrony przed hałasem postanowienia Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach są niejednokrotnie sprzeczne z zapisami Programu Ochrony przed Hałasem dla m. Krakowa, tj. niejednokrotnie sugerują zastosowanie innych technologii ochrony przed hałasem, niż wynika to z postanowień uchwały. Przykładowo dla części ulicy Mogilskiej, w pobliżu skrzyżowania z ulicą Lema, przewidziano ochronę przed hałasem poprzez budowę ekranów akustycznych i zastosowanie zwykłej nawierzchni asfaltowej, podczas gdy uchwała, z racji charakteru okolicy, przewiduje brak ekranów oraz stosowanie wyciszzonego torowiska, cichej nawierzchni asfaltowej oraz szlifowanie szyn;





Stowarzyszenie Kraków Miastem Rowerów

- raport oddziaływania na środowisko dla przedmiotowej inwestycji jednoznacznie stwierdza, iż na odcinku ulicy Mogilskiej zlokalizowanym w obszarze śródmiejskim, w 2007 roku znacząco przekroczone były normy hałasu. Przy dopuszczalnym poziomie natężenia hałasu wynoszącym 65 dB w dzień oraz 55 dB w nocy, podczas pomiarów notowano wartości rzędu 68,2 dB w dzień oraz 62,1 dB w nocy. Zgodnie z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji, sposobem na przeciwdziałanie temu zjawisku ma być zastosowanie tzw. cichej nawierzchni, które jednak jak wykazują badania pozwala ograniczyć poziom hałasu o jedynie 4-5dB. Aby zapewnić zgodny z normami poziom hałasu, konieczne jest więc również ograniczenie natężenia ruchu w przedmiotowym miejscu, czego ani DŚU, ani PFU nie przewiduje. Co więcej, inwestor przewiduje wzrost natężenia ruchu w kolejnych latach, co skutkować będzie wzrostem poziomu hałasu.

W związku z poruszonymi powyżej kwestiami wnosimy, aby przedstawiciele Centrum Unijnych Projektów Transportowych, jako instytucji wdrażającej, wymogli na Organie odpowiedzialnym za przeprowadzenie przedmiotowej inwestycji:

- zmiany w programie funkcjonalno-użytkowym tak, aby projekt był zgodny kierunkami rozwoju miasta Krakowa, tj. w szczególności realizował cele zapisane w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa oraz był zgodny z miejską Polityką Transportową;
- zmiany w założeniach dla inwestycji tak, aby realizacja inwestycji była zgodna z założeniami zrównoważonego transportu oraz nie wychodziła naprzeciw wzrastającemu udziałowi ruchu indywidualnego w ruchu ogólnym, a przeciwdziałała temu zjawisku;
- zmiany w programie funkcjonalno-użytkowym tak, aby projekt realizował założenia Uchwały NR LXXXIII/1093/09 Rady Miasta Krakowa z dnia 21 października 2009 r. w sprawie przyjęcia i określenia "Programu ochrony środowiska przed hałasem dla Miasta Krakowa";
- zmiany w programie funkcjonalno-użytkowym oraz projekcie koncepcyjnym tak, aby projekt był zgodny z zapisami prawa ogólnopolskiego oraz prawa lokalnego;
- przeprowadzenie pełnych konsultacji społecznych dla przedmiotowej inwestycji, zgodnie z zapisami Zarządzenia Nr 465/2010 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 9 marca 2010 r. w sprawie zatwierdzenia Katalogu Inwestycji Miejskich wybranych do pełnych konsultacji społecznych;

Z poważaniem,

Za zarząd stowarzyszenia,

Jakub Stępak

Otrzymują:

CUPT
 a/a

