



Kraków, dn. 13 lutego 2012 roku

Znak sprawy: KMR/4/2013

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

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

W związku z otrzymaniem od krakowskiego Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu wniosku o dofinansowanie inwestycji pn. „Przebudowa linii tramwajowej na odcinku ul. Mogilska – Plac Centralny wraz z systemem sterowania ruchem” z programu operacyjnego infrastruktura i środowisko, priorytet VII – transport przyjazny środowisku, działanie 7.3 - transport miejski w obszarach metropolitalnych, prosimy o udzielenie następujących informacji:

1/ W przedmiotowym wniosku, w punkcie 1.2.1 oraz D.2.2, znajduje się informacja, iż do wniosku w formie załącznika dołączony został opracowany w 2008 roku raport oddziaływania na środowisko dla inwestycji pn. „Przebudowa linii tramwajowej na odcinku ul. Mogilska – Plac Centralny – CA HTS – Ujastek – Kocmyrzowska – Wzgórza Krzesławickie wraz z systemem sterowania ruchem”. Raport ten był zresztą również podstawą do wydania przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach nr OO AK 6665-1-8-08, która to jest wzmiankowana w punkcie 1.3.1 oraz D.2.2.

Jednakże podstawą opracowania raportu, zgodnie z jego zapisami (rozdział 19 Raportu), był przede wszystkim przygotowany w roku 2008 roku przez firmę MP-Mosty sp. z o.o. projekt, który to obecnie nie będzie realizowany. W chwili obecnej inwestycja ta jest prowadzona w formule „zaprojektuj i zbuduj”, gdzie na podstawie opracowanego w 2011 roku Programu Funkcjonalno-Użytkowego (wzmiankowany w pkt. 5.1 wniosku o dofinansowanie) opracowywany jest przez wykonawcę zarówno nowy projekt koncepcyjny, jak i projekt budowlany.

W związku z powyższym pragniemy zadać pytanie, czy Państwa zdaniem, podstawą do oceny oddziaływania danej inwestycji na środowisko może być raport oddziaływania na środowisko opracowany na podstawie innego, niż realizowany, projektu. W takim przypadku mielibyśmy bowiem do czynienia z sytuacją, gdy inwestor może przedstawić ocenę oddziaływania inwestycji na środowisko, która to nie będzie miała zbyt wiele wspólnego z rzeczywistością. Raport taki opracowywany byłby na podstawie jednego projektu, przedstawiany do oceny oddziaływania inwestycji na środowisko, a następnie projekt byłby zmieniany, bez dokonywania zmian w raporcie oraz stosownej Decyzji.

2/ W części F wniosku o dofinansowanie Wnioskodawca informuje, iż na potrzeby niniejszej inwestycji określono wielkość zanieczyszczenia powietrza, które to wartości zostały oszacowane w raporcie oddziaływania inwestycji na środowisko. Jednakże, jak informowaliśmy już we wcześniejszym piśmie, w raporcie tym błędnie dobrane zostały istniejące w momencie opracowywania raportu wartości tła zanieczyszczenia.





Stowarzyszenie Kraków Miastem Rowerów

Przedmiotowa inwestycja, dla której opracowywany był raport, obejmuje swoim zasięgiem przebudowę ok. 10,5km torowiska oraz przyległych jezdni, które to torowisko poprowadzone jest w znacznie różniącym się od siebie terenie, zarówno w gęsto zabudowanym obszarze śródmiejskim, przez osiedla wielorodzinne, jak również w obszarze o małej zabudowie oraz charakteryzującym się dużą ilością zieleni. Wartości tła zostały dobrane ze stacji znajdującej się kilka kilometrów od centrum miasta, w terenie nie charakteryzującym się zwartą zabudową, która to stacja od lat podaje najniższe wyniki w skali całego miasta. Nie przeprowadzono przy tym żadnych dodatkowych pomiarów zanieczyszczenia powietrza wzdłuż obszaru inwestycji. Tak wybrane dane, z jednego punktu, nie mogą być danymi miarodajnymi dla inwestycji o tej skali poprowadzonej w tak różniącym się od siebie terenie.

Dodatkowo raport nie uwzględnia montażu znacznej ilości nowych sygnalizacji świetlnej na obszarze przedmiotowej inwestycji, za sprawą których to ruszające i zatrzymujące się co chwilę pojazdy emitować będą do atmosfery większe ilości zanieczyszczeń.

W związku z powyższym pragniemy zadać pytanie, czy takie dane są dla Państwa, jako instytucji nadzorującej przeprowadzenie przedmiotowej inwestycji, satysfakcjonujące i mogą być podstawą rzetelnej oceny oddziaływania inwestycji na środowisko.

3/ We wspomnianym raporcie oddziaływania inwestycji na środowisko przedstawione zostały mapy akustyczne, z których wynika wprost, iż po przeprowadzeniu inwestycji skumulowany hałas, pochodzący od pojazdów szynowych oraz samochodów, w niektórych miejscach znacząco przekraczał będzie obowiązujące normy. Równocześnie przedstawiono tam mapy natężenia hałasu pochodzącego jedynie od pojazdów szynowych, gdzie normy nie są przekroczone.

Jednym z takich miejsc jest ulica Mogilska, gdzie zgodnie z zapisami Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach dla inwestycji wprowadzona ma zostać tzw. cicha nawierzchnia, jak również zastosowane ma zostać tzw. ciche torowisko tramwajowe, tj. torowisko zielone lub o podsypce żwirowej sięgającej główki szyny. Jednakże działania te nie są w stanie obniżyć hałasu poniżej obowiązujących norm. Z racji szerokości pasa drogowego, jak również budynków znajdujących się w niewielkiej odległości od niego, nie będzie tam możliwe wprowadzenie w przyszłości ekranów akustycznych, w związku z czym jedynym realnym rozwiązaniem pozostanie wprowadzenie strefy ograniczonego użytkowania.

W związku z powyższym pragniemy zadać pytanie, czy w świetle powyższych informacji, słuszne jest zdaniem państwa opieranie przez Inwestora koncepcji na założeniach iż ruch samochodowy w przedmiotowym miejscu będzie ciągle wzrastał oraz wdrażanie w projekcie rozwiązań mających wychodzić naprzeciw takiemu wzrostowi i umożliwiać zwiększony ruch pojazdów indywidualnych.

4/ W związku z faktem, iż wspomniana w pkt. 1 Decyzja o Środowiskowych Uwarunkowaniach dla inwestycji nr OO AK 6665-1-8-08 oparta została na raporcie oddziaływania na środowisko, który to opracowany został na podstawie projektu innego, niż projekt, który będzie realizowany, pragniemy zadać pytanie, czy uważają Państwo, iż zapisy takiej decyzji mogą być podstawą realizacji przedmiotowej inwestycji, tj. realizacji projektu innego niż ten, na podstawie którego decyzja została wydana.

Przedmiotowa inwestycja jest inwestycją bardzo ważną z punktu widzenia funkcji komunikacyjnych, urbanistycznych oraz miastotwórczych. Swym obszarem obejmuje ona również





Stowarzyszenie Kraków Miastem Rowerów

znaczny obszar miasta Krakowa, przez co znacząco oddziaływać będzie na sporą ilość jego mieszkańców. Dlatego nie można zgodzić się, aby przeprowadzona była w oparciu o niepełne lub fałszywe dane. Wnosimy więc do zobligowania Inwestora, aby uzupełnił istniejący, lub opracował nowy, raport oddziaływania na środowisko, który to po zmianach oparty powinien być na mającym zostać zrealizowanym projekcie. Wnosimy również do zobligowania inwestora do wystąpienia z wnioskiem o wznowienie postępowania dt. Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach dla inwestycji nr OO AK 6665-1-8-08, tak, aby decyzja ta opierała się na wnioskach z poprawionego raportu.

Jednocześnie stoimy na stanowisku, iż zakwalifikowanie się przedmiotowej inwestycji do dofinansowania ze środków unijnych na lata 2007-14 nie może być podstawą do tego, aby przedmiotową inwestycję zrealizować „jak najszybciej i w jakikolwiek sposób” jedynie po to, aby uzyskać przedmiotowe dofinansowanie. Pragniemy zauważyć, iż tak przebudowana infrastruktura służyć będzie mieszkańcom miasta przez następne kilkadziesiąt lat (!). Okres ten jest o wiele dłuższy, niż ew. opóźnienie, które może wynikać z konieczności poprawnego wykonania dokumentacji i konieczności wnioskowania o dofinansowanie przedmiotowej inwestycji z puli pieniędzy przeznaczonych na kolejną perspektywę budżetową.

Oświadczenie:

Korespondencję w tej sprawie proszę kierować do nas za pomocą środków komunikacji elektronicznej zgodnie z art. 39' ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.).

Z poważaniem,

Za zarząd stowarzyszenia,

Jakub Stępak

Otrzymują:

CUPT

a/a

