



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.4191.2018

Kraków, 3 PAŹ. 2018

Pan
Aleksander Miszański
Radny Miasta Krakowa

W odpowiedzi na Pana interpelację w sprawie Trasy Łagiewnickiej, zgłoszoną na sesji Rady Miasta Krakowa w dniu 12 września 2018 r., poniżej przedstawiam szczegółowe informacje odnoszące się do poszczególnych punktów wystąpienia mieszkańców.

Odpowiedź na pytanie - część 2.4.1.

Stwierdzenie jakoby Raport o oddziaływaniu na środowisko w ramach ponownej oceny nie uwzględniał tego, że tunel TD-01 będzie w pełni funkcjonować dopiero po zbudowaniu Trasy Pychowickiej jest nieprawdziwe. Analizy wykorzystujące natężenia ruchu drogowego to przede wszystkim analiza oddziaływania na powietrze i analiza oddziaływania akustycznego. Analizy te są oparte na prognozach ruchu pojazdów zamieszczonych w rozdziale 2.5 Dane ruchowe. Prognozy ruchu zostały wykonane dla lat 2020 i 2030. Jak wynika z przytoczonych poniżej fragmentów tabel z raportu, w pierwszym horyzoncie czasowym dla odcinka „Grota Roweckiego - Kobierzyńska Tunel” (gdzie znajduje się tunel TD-01) ruch samochodowy nie występuje. Pojawia się dopiero w roku 2030, kiedy jak założono tunel będzie już w pełni wykorzystany.

Analizy rozprzestrzeniania substancji w powietrzu i hałasu uwzględniają to, zakładając na podstawie prognoz ruchu, że w pierwszym horyzoncie czasowym, na początkowym odcinku drogi całość będzie się odbywać na powierzchni.

Tabela 12 Dobowe natężenia ruchu w roku 2020

Odcinek	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Ciężarowe z przy-czepa	Suma poj/doba	Suma poj/godz
Grota Roweckiego - Kobierzyńska Tunel	-	-	-	-	-	-
Grota Roweckiego - Kobierzyńska Teren	12040	1160	290	1010	14500	604
Kobierzyńska - 8 Pułku Ułanów	12120	1170	290	1020	14600	608

Tabela 13 Dobowe natężenia ruchu w roku 2030

Odcinek	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. z przyczepą	Suma poj./doba	Suma poj./godz
Grota Roweckiego - Kobierzyńska Tunel	30540	2940	740	2580	36800	1533
Grota Roweckiego - Kobierzyńska Teren	9050	870	220	760	10900	454
Kobierzyńska - 8 Pułku Ułanów	37770	3640	910	3180	45500	1896

Biorąc powyższe pod uwagę, zarzuty o celowym fałszowaniu raportu można uznać za bezpodstawne.

Rozdział 2.4.1 Opis stanu projektowanego jest częścią rozdziału 2.4 Parametry przedsięwzięcia - zakres całego zamierzenia budowlanego. Zgodnie z tytułem rozdział ten dotyczy przedsięwzięcia, a nie zabudowy terenów z nim sąsiadujących. Zarzut o nieprawdziwości opisu także jest nietrafiony. Na odcinku gdzie zaprojektowano tunel TD-01 znajdują się zgodnie z opisem budynki mieszkalne wielorodzinne o wysokości od 5 do 12 kondygnacji, w pierwszej linii zabudowy. Budynki na dalszym odcinku w pierwszej linii zabudowy to budynki 5 - 7 kondygnacyjne, a więc znacznie niższe. Niezależnie od wysokości budynków oraz ich lokalizacji wszystkie mają zapewnione warunki akustyczne zgodne z wymaganiami rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku – na całym odcinku pomiędzy tunelami TD-01 i TD-04 zaprojektowano w tym celu ekrany akustyczne. Przekroczenia dopuszczalnych poziomów nie występują również w przypadku oddziaływania na powietrze.

Odpowiedź na pytanie - część 2.4.2.

Projektowanie dwóch pasów ruchu na jezdniach łącznicy Ł-1 i Ł-2 wynika ze względów bezpieczeństwa użytkowania drogi, które zostały określone przez inwestora w programie funkcjonalno-użytkowym. Przyjęto tam założenie, aby na łącznicach przy skrzyżowaniach bezkolizyjnych wprowadzić co najmniej dwa pasy ruchu (na wypadek awaryjnego zamknięcia tunelu), zapewniając tym samym właściwy dostęp dla pogotowia ratunkowego, straży pożarnej i policji. Dodanie pasa ruchu do jezdni łącznic zwiększa przepustowość drogi co pozytywnie wpływa na płynność ruchu, ogranicza występowanie niepotrzebnego zatrzymywania się i ruszania pojazdów, co pozostaje w zgodzie z zaleceniami decyzji środowiskowej i ogranicza emisję substancji i hałasu.

Odpowiedź na pytanie - część 2.4.3.

W kwestii połączenia/wjazdu do Trasy Łągiwnickiej istniejących ulic lokalnych (wyjazd z kościoła, posesje przy ul. Ruczaj 43) uprzejmie informuję, że jest to możliwe w sposób pośredni, w następujący sposób: wyjazd w prawo na przebudowaną jezdnię ul. Rostworowskiego, dojazd do skrzyżowania z ul. Kobierzyńską, gdzie możliwe będzie zawracanie na światłach w kierunku ulicy Nowoobozowej. Na skrzyżowaniu z ul. Nowoobozową projektowany jest węzeł drogowy umożliwiający wybór kierunku jazdy, w tym wjazd na jezdnię główne Trasy Łągiwnickiej.

W przypadku ulicy Rostworowskiego 16 wjazd na Trasę Łągiwnicką również będzie się odbywał w sposób pośredni, w następujący sposób: wyjazd w prawo na przebudowaną jezdnię ulicy Rostworowskiego, dalej łącznicą Ł-2 dojazd do ulicy Nowoobozowej, gdzie projektowany jest węzeł drogowy umożliwiający wybór kierunku jazdy, w tym wjazd na jezdnię główne Trasy Łągiwnickiej. Ponadto z ww. obszaru przywrócona jest, w ramach stałej organizacji ruchu, możliwość wjazdu na ulicę Kobierzyńską w miejscu aktualnie zablokowanego wjazdu po zachodniej stronie budynku wielorodzinnego przy u. Kobierzyńskiej 96.

Obecny, niepełny układ drogowy miasta powoduje, że wielu mieszkańców w swoich podróżach zmuszonych jest do wyboru dłuższych tras przejazdu. Realizacja odcinka III obwodnicy spowoduje powrót części z nich na trasy krótsze, a tym samym w ogólnym rozrachunku mniej uciążliwe (mniejsza ilość spalonego paliwa, mniejsza emisja). Jednocześnie utrzymanie wyższej prędkości na ciągu autostradowym niż na ciągu III obwodnicy nie stanowi zachęty dla przejazdów tranzytowych do korzystania z analizowanego odcinka. Dla ruchu tranzytowego, przy pokonywaniu dalekich tras ważnym elementem jest czas przejazdu, co w przypadku opuszczenia autostrady powoduje skrócenie długości trasy o niecałe 10 % (pomiędzy węzłami Łagiewniki i Balice I oraz przy założeniu zrealizowania całej trasy III obwodnicy i Trasy Balickiej), lecz wzrost czasu przejazdu o ok. 30 %.

Budowę wewnętrznej miejskiej obwodnicy należy analizować w szerszym kontekście całego układu komunikacyjnego Krakowa poczynając od najbardziej zewnętrznego układu obwodnicowego Krakowa realizowanego przez autostrady i drogi ekspresowe schodząc do wewnątrz czyli m.in. na projektowaną wewnętrzną obwodnicę. Cały układ ma za zadanie segregację ruchu i wykorzystanie najbardziej optymalnych i bezpiecznych rozwiązań komunikacyjnych dla odpowiedniej kategorii i typu ruchu. I tak ruch tranzytowy to potocznie rozumiany tranzyt międzymiastowy/międzywojewódzki realizowany na obrzeżach miasta przez autostrady i drogi ekspresowe z rzadkimi węzłami i połączeniami z układem dróg miejskich i wewnętrzny tranzyt Miejski, z którym mamy do czynienia czyli przemieszczaniem się pojazdów pomiędzy sąsiednimi dzielnicami. Dziś ten ruch już występuje i zwiększa się a brak budowy Trasy Łagiewnickiej nie zahamuje tego zjawiska. Dlatego budowa Trasy Łagiewnickiej przystosowanej zdecydowanie lepiej do takiego ruchu niż obecny niewydolny układ jednojezdniowych wąskich ulic może tylko poprawić komfort ruchu, a co za tym idzie zapewni dopuszczalne warunki oddziaływania przejeżdżających pojazdów. Układem wewnętrznej obwodnicy na pewno nie będzie się przemieszczał tranzyt międzymiastowy i wojewódzki.

Wszystkie kierunki poprzeczne i istniejące ciągi uliczne takie jak np.: Grota-Roweckiego, Kobierzyńska, Ruczaj, Pszczelna, Turonia, Zbrojarzy, Falowa, Ludwisarzy są przebudowywane do lepszych parametrów wraz z ich wyposażeniem w chodniki i ciągi pieszo-rowerowe oraz są skomunikowane w spójny system dróg i ulic lokalnych obsługujących teren przyległy a dodatkowo uwzględniane są nowe połączenia poprzeczne jak ciąg ulicy Nowoobozowej.

Odpowiedź na pytanie - część 2.5.

Aktualizacja Krakowskiego Modelu Ruchu 2013 (KMR 2013) do roku 2015/2016 obejmowała przede wszystkim aktualizację modelu sieci oraz w niezbędnym stopniu modelu generacji ruchu. Należy podkreślić, że KMR 2013 został opracowany przez konsorcjum firm, na którego czele stał zespół ekspertów Politechniki Krakowskiej pod przewodnictwem prof. Andrzeja Szaraty. Model został opracowany na zlecenie Wydziału Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Krakowa i jest udostępniany dla szerokiego spektrum prac planistycznych w tym m.in. do opracowywania prognoz ruchu dla obszaru miasta dla okresów perspektywicznych. Oprócz modelu ruchu stanu istniejącego obejmował on również informacje dotyczące przyszłych okresów lat 2025 i 2035 w zakresie planowanego zagospodarowania oraz planowanych przebiegów tras komunikacyjnych. Dostosowanie KMR 2013 do roku 2015/2016 obejmowało głównie uzupełnienia modelu sieci o zrealizowane w okresie 2013 - 2016 inwestycje drogowe, w tym również remonty, przebudowy, zmiany organizacji ruchu. Jednocześnie w rejonie analizowanej inwestycji drogowej uszczegółowieniu uległa sieć drogowa o ważniejsze odcinki ulic lokalnych, niewystępujących w KMR 2013. W zakresie generacji ruchu w rejonie opracowania uszczegółowieniu podlegały rejon

komunikacyjne wraz z ich podłączeniami. Generacja ruchu rejonów komunikacyjnych dla okresów opracowania prognozy podlegała interpolacji pomiędzy odpowiednimi okresami (2013 – 2025, 2025 – 2035) zawartymi w KMR 2013.

Odpowiedź na pytanie - części 5.1.1 i 5.1.2.

Fragment w rozdziale 5.1.2 raportu, do którego odnosi się uwaga, opisuje przykładowe źródła emisji z parowania. Jak opisano w ww. rozdziale pojazdy poruszające się w przeprowadzonej symulacji podzielono ze względu na wiek, pojemność i technologię wykonania silnika. Technologia silników jest związana z latami produkcji pojazdów i europejskimi normami emisyjnymi EURO. Wprowadzone kategorie pojazdów uwzględniają: ciężar pojazdu, rodzaj paliwa, rodzaj silnika, pojemność silnika (dla benzyn oraz dla oleju napędowego). Program obliczeniowy uwzględnia starsze i nowsze technologie w jakich zostały wyprodukowane silniki pojazdów - w dalszej perspektywie czasowej udział pojazdów o wyższej (bardziej restrykcyjnej) normie emisyjnej zwiększa się.

Obliczenia emisji substancji z drogi wykonano stosując certyfikowany program komputerowy Operat FB z modułem „Samochody” przygotowany przez Firmę: Proeko Ryszard Samoć z Kalisza. Program wykonuje obliczenia emisji substancji w oparciu o metodykę EMEP/Corinair Group 7: Road transport, opublikowaną w 2007 r. Wielkości emisji poszczególnych substancji dla szacowanych natężeń ruchu pojazdów dla analizowanych horyzontów czasowych przedstawiono w załączniku nr 3 do Raportu.

Odpowiedź na pytanie - część 5.2.2.

Analizy oddziaływania drogi zawarte w raporcie uwzględniają fakt, że tunel TD1 będzie eksploatowany dopiero po oddaniu do użytku pozostałych odcinków obwodnicy. Materiałem wyjściowym do analiz oddziaływania wykonanych w raporcie są prognozy natężenia ruchu pojazdów (rozdział 2.5 Dane ruchowe). W tabelach 12 i 13 pokazujących przewidywane natężenia ruchu dla lat 2020 i 2030 (odpowiednio) ruch pojazdów w tunelu TD1 w roku 2020 nie występuje - fragmenty tabel poniżej.

Tabela 12 Dobowe natężenia ruchu w roku 2020

Odcinek	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Ciężarowe z przyczepą	Suma poj/doba	Suma poj/godz
Grota Roweckiego - Kobierzyńska Tunel	-	-	-	-	-	-
Grota Roweckiego - Kobierzyńska Teren	12040	1160	290	1010	14500	604
Kobierzyńska - 8 Pułku Ułanów	12120	1170	290	1020	14600	608

Tabela 13 Dobowe natężenia ruchu w roku 2030

Odcinek	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Cięż. z przyczepą	Suma poj/doba	Suma poj/godz
Grota Roweckiego - Kobierzyńska Tunel	30540	2940	740	2580	36800	1533
Grota Roweckiego - Kobierzyńska Teren	9050	870	220	760	10900	454
Kobierzyńska - 8 Pułku Ułanów	37770	3640	910	3180	45500	1896

Ruch pojazdów przed oddaniem do użytku pozostałej części obwodnicy będzie się odbywać na jezdniach nad tunelem, co uwzględniono w prognozach oddziaływania dla roku 2020. Zarzuty pod tym względem są więc bezpodstawne.

Ogólne dane o parametrach akustycznych pojazdów przytoczono w celach poglądowych. Metodyka prowadzenia analizy rozprzestrzeniania hałasu NMPB-Routes - 96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB) jest opisana w rozdziale 15.3.3 Faza eksploatacji - Metodyka

obliczeń. Parametry akustyczne pojazdów są odzwierciedlone w ww. metodyce. Analizy pomiarowe będą wykonane w ramach analizy porealizacyjnej, po oddaniu przedsięwzięcia do użytkowania. Mapa rozprzestrzeniania hałasu została dołączona do raportu – II. Załączniki graficzne – rysunki: 2.4.1 Mapa rozprzestrzeniania hałasu 2020 rok i 2.4.2 Mapa rozprzestrzeniania hałasu 2030 rok.

Odpowiedź na pytanie - część 5.3.1.

Niepełna wersja tabeli pojawiła się w raporcie w efekcie błędu edycyjnego, co nie oznacza, że część budynków została w analizie pominięta. Analiza oddziaływania wibracji przeprowadzona w rozdziale 5.3 Wibracje obejmowała wszystkie budynki znajdujące się w sąsiedztwie projektowanej trasy i zachowuje ważność. Ważność zachowują także wnioski płynące z analizy oddziaływania inwestycji w zakresie wibracji. Poniżej przedstawia się pełną tabelę nr 18.

Tabela 18 - Budynki mieszkalne położone w odległości mniejszej niż 25 m od krawędzi jezdni.

Strona lewa		
Kilometraż	Ilość budynków	Liczba kondygnacji
Etap II		
0+448 t	1	3
0+570	1	1
0+900	1	2
1+100 t	1	1
1+150 t	1	1
1+215 t	1	2
1+251 t	1	1
1+270 t	1	1
1+350 – 1+420 t	2	2
	3	1
1+450 – 1+574 t	3	1
	5	2
	1	3

Strona prawa		
Kilometraż	Ilość budynków	Liczba kondygnacji
Etap II		
1+000 t	1	1
1+025 – 1+080 t	1	2
	2	1
1+130 – 1+200 t	1	2
	2	1
1+250 t	1	2
1+430 – 1+580 t	2	3
	4	2
	3	1
1+585	1	1

Objaśnienia: t – droga poprowadzona w tunelu.

Odpowiedź na pytanie - część 5.3.2.

Rozdział 5.3.2 dotyczy oddziaływania w zakresie wibracji w czasie eksploatacji inwestycji. W rozdziale przytoczono wnioski z pomiarów drgań wykonanych w ramach analizy porealizacyjnej dla inwestycji „Budowa Trasy Siekierskiej” w Warszawie – części obwodnicy Warszawy. Przedstawienie wniosków z analizy wykonanej dla innej funkcjonującej drogi pozwala na ocenę oddziaływania analizowanego przedsięwzięcia, które obecnie nie istnieje, więc nie można wykonać pomiarów jego oddziaływania i rozpatrywać go praktycznie. Zarzuty o poziomie merytorycznym całego dokumentu oraz niedbałości są pozbawione podstaw.

Odpowiedź na pytanie - część 5.4.2.

Dane zamieszczone w tabeli 20 to dane szacowane na podstawie opracowań własnych. Tabela przedstawia szacowane ilości odpadów powstające na etapie eksploatacji, uśrednione na podstawie danych z podobnych obiektów.

Odpady powstające w czasie eksploatacji przedsięwzięcia są efektem zdarzeń losowych (wypadki, kolizje), zachowań użytkowników drogi (wyrzucanie odpadów z pojazdów), utrzymania drogi (naprawy drogi i infrastruktury). Ilość tych odpadów jest zależna od rodzaju drogi, jej położenia, warunków meteorologicznych i innych czynników, których nie można na obecnym etapie przewidzieć. W tabeli przedstawiono wartości szacunkowe w celu zobrazowania zagadnienia.

Odpowiedź na pytanie - część 5.5.2.

Na analizowanym odcinku trasy występują zarówno dwupasowe i trzypasowe odcinki jezdni. Zgodnie z normą PN-S-02204 *Drogi samochodowe - Odwodnienie dróg*, stężenie zawiesiny w wodach odprowadzanych z dróg jest zależne od natężenia ruchu i rośnie wraz z jego wzrostem. Jak wspomniano w rozdziale 5.5.2 raportu (Etap eksploatacji - Metodyka przyjęta do analizy) stężenie zawiesiny (S_z) oblicza się wykorzystując prognozowane natężenia ruchu drogowego wg tabeli 21 - wartości pośrednie interpolowano liniowo). Uwzględniając współczynnik poprawkowy o wartości $5,2/n$, gdzie n oznacza liczbę pasów ruchu, obliczone stężenie zawiesin jest mniejsze w przypadku przyjęcia większej ilości pasów ruchu. Przyjęcie do obliczeń sześciu pasów ruchu (2×3) doprowadziłoby do zaniżenia wyniku stężenia zawiesin, a w konsekwencji nieodpowiedniego doboru urządzeń podczyszczających. W związku z powyższym przyjęcie 2 pasów ruchu stanowi założenie bardziej niekorzystnego rozwiązania dla środowiska. Dla takiego wariantu zostały dobrane urządzenia podczyszczające wody opadowe z dróg co zapewni im poprawne funkcjonowanie również przy zwiększonym stężeniu zawiesiny, np. po dłuższym okresie bezdeszczowym lub po sezonie zimowym.

Nie przeprowadzono obliczeń stężenia węglowodorów ropopochodnych, gdyż jak zaznaczono w rozdziale 5.5.2 raportu, norma PN-S-02204/1997, ani żadne specjalistyczne poradniki nie podają metodyki wyznaczania stężenia węglowodorów ropopochodnych. Stwierdzenie o niskim stężeniu węglowodorów ropopochodnych w wodach opadowych oparto o wyniki badań przedstawione w fachowych publikacjach, które wymieniono w rozdziale 24 raportu (Ekologiczne zagadnienia odwodnienia pasa drogowego, dr hab. Urszula Kołodziejczyk, dr inż. Janusz Bohatkiewicz, Warszawa, 2009, Wytyczne prognozowania stężenia zawiesin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych w ściekach z dróg krajowych, dr inż. Janusz Bohatkiewicz, Warszawa, Październik 2006). Wykonywana w 2006 roku na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad „Analiza zanieczyszczeń w wodach opadowych i roztopowych z dróg krajowych”, jednoznacznie wykazała, że w większości analizowanych punktów, w których pobrano próby ścieków deszczowych z powierzchni dróg, nie wystąpiły przekroczenia wartości dopuszczalnej substancji ropopochodnych (15 mg/l). Jednocześnie prawie połowa analizowanych prób (633 na 1403) wykazała stężenie ropopochodnych mniejsze od granicy oznaczalności 0,001 mg/l.

Odpowiedź na pytanie - część 6.

Zgodnie z zapisami rozdziału 6: Corine Land Cover 2012 to źródło danych o sposobie użytkowania terenu. Zgodne z przytoczonym adresem ogólnie dostępnej strony internetowej (<http://clc.gios.gov.pl/>) istotą programu CORINE Land Cover (CLC) jest dostarczenie aktualnej informacji dotyczącej pokrycia terenu/użytkowania ziemi na obszarze całej Europy w regularnym cyklu oraz wykazanie zmian zachodzących między kolejnymi cyklami. Corine Land Cover 2012 jest jednym ze źródeł danych o sposobie użytkowaniu terenu w otoczeniu przedsięwzięcia.

Treść ostatniego akapitu na stronie 93 powinna być następująca:

„Opisane wykorzystanie zasobów naturalnych w fazie realizacji i eksploatacji inwestycji nie spowoduje znaczących negatywnych oddziaływań jeśli będzie odbywać się z zachowaniem wskazań i obostrzeń wymienionych w rozdziałach 17.4 Działania minimalizujące uciążliwości w zakresie wód powierzchniowych i podziemnych i 17.5 Działania minimalizujące uciążliwości w zakresie powierzchni ziemi oraz gleby niniejszego raportu.”,

zamiast treści:

„Opisane wykorzystanie zasobów naturalnych w fazie realizacji i eksploatacji inwestycji nie spowoduje znaczących negatywnych oddziaływań jeśli będzie odbywać się z zachowaniem

wskazań i obostrzeń wymienionych w rozdziałach 0. Analiza oddziaływania akustycznego przedsięwzięcia wykonana w raporcie sporządzonym na etapie uzyskiwania decyzji środowiskowej wykazała, że konieczne będzie zastosowanie zabezpieczeń przed emisją hałasu w postaci ekranów akustycznych.

W niniejszym opracowaniu przeprowadzono ponowną analizę rozprzestrzeniania hałasu, która uwzględnia obowiązujące przepisy prawa oraz aktualne rozwiązania projektowe. Zgodnie z analizą należy wybudować ekrany akustyczne. Lokalizację ekranów przedstawiono na załączniku graficznym. Zestawienie ekranów oraz ich parametry podano w rozdziale 2.4.6.

Oprócz ekranów akustycznych do ograniczania emisji hałasu z dróg stosuje się również inne rozwiązania, które wymieniono poniżej i zastosowano w ramach analizowanej inwestycji: Zadaszenia typu półtunel przyjęte w km około 0+890 do km około 1+008,00, oraz od km około 1+530,00 do końca odcinka drogi w etapie II.

Stosowanie rozwiązań dotyczących sposobu organizacji ruchu - polega to na takim zaprojektowaniu drogi aby ruch odbywał się jak najbardziej płynnie, z uniknięciem zbędnego hamowania i rozpędzania pojazdów; zaprojektowana droga spełnia te kryteria dzięki zaprojektowaniu jej jako dwujezdniowej z bezkolizyjnymi połączeniami z innymi drogami; z pewnością wpłynie to korzystnie na warunki akustyczne w otoczeniu drogi, jednak jest działaniem niewystarczającym.

Ograniczanie prędkości ruchu - w pewnym zakresie prędkości pojazdów daje to wymierne efekty, ponieważ zmniejsza hałas powstający na styku droga - opona i hałas aerodynamiczny, należy jednak pamiętać, że Trasa Łągiwnicka ma usprawnić ruch i skrócić czasy przejazdu, więc rozwiązanie to nie ma uzasadnienia.

Działania minimalizujące uciążliwości w zakresie wód powierzchniowych i podziemnych i 17.5 Działania minimalizujące uciążliwości w zakresie powierzchni ziemi oraz gleby niniejszego raportu.”

Powyższe jest efektem błędu edycyjnego, niewpływającego na wartość merytoryczną tekstu. Błąd polega na umieszczeniu w niewłaściwym miejscu tekstu z innej części raportu i jest spowodowany wadliwym działaniem mechanizmu wstawiania odsyłaczy przez edytor tekstów. Zgodnie z rozdziałem 17.3.2 Faza eksploatacji:

Analiza oddziaływania akustycznego przedsięwzięcia wykonana w raporcie sporządzonym na etapie uzyskiwania decyzji środowiskowej wykazała, że konieczne będzie zastosowanie zabezpieczeń przed emisją hałasu w postaci ekranów akustycznych.

W niniejszym opracowaniu przeprowadzono ponowną analizę rozprzestrzeniania hałasu, która uwzględnia obowiązujące przepisy prawa oraz aktualne rozwiązania projektowe.

W raporcie na etapie ponownej oceny wykonano ponowną analizę rozprzestrzeniania hałasu, gdyż wcześniejsza została wykonana na etapie uzyskiwania decyzji środowiskowej.

Poniżej przytacza się rozdziały raportu dotyczące analizy akustycznej:

5.2 Emisja hałasu.

5.2.1 Etap budowy.

5.2.2 Eksploatacji.

10.3 Klimat akustyczny.

13. Opis przewidywanych skutków dla środowiska w przypadku niepodejmowania przedsięwzięcia, uwzględniający dostępne informacje o środowisku oraz wiedzę naukową.

13.2 Emisję hałasu.

15.3 Opis przewidywanych skutków realizacji przedsięwzięcia w odniesieniu do stanu akustycznego środowiska.

15.3.1 Aktualne warunki akustyczne.

15.3.2 Faza budowy.

15.3.3 Faza eksploatacji.

17.3 Działania minimalizujące uciążliwości w zakresie hałasu drogowego i wibracji.

17.3.1 Faza budowy.

17.3.2 Faza eksploatacji.

Stwierdzenie:

„Ograniczanie prędkości ruchu – w pewnym zakresie prędkości pojazdów daje to wymierne efekty, ponieważ zmniejsza hałas powstający na styku droga – opona i hałas aerodynamiczny, należy jednak pamiętać, że Trasa Łągiwnicka ma usprawnić ruch i skrócić czasy przejazdu, więc rozwiązanie to nie ma uzasadnienia.” wynika z badań hałasu emitowanego przez poruszające się pojazdy.

Wniosek sformułowany przez autora uwagi jest błędny.

Niewątpliwie celem budowy nowych dróg jest usprawnienie ruchu pojazdów i skrócenie czasu przejazdu, jednak nie odbywa się to kosztem mieszkańców terenów położonych przy drogach. Zapewniają to przepisy dotyczące ochrony przed oddziaływaniem drogi, które między innymi wymuszają budowę ekranów akustycznych lub innych rozwiązań w celu ochrony tych mieszkańców. Arbitralne wprowadzenie ograniczeń prędkości ruchu przeczyłoby idei inwestycji. Zwraca się uwagę, że zostały zaprojektowane zabezpieczenia, które odpowiednio ograniczają oddziaływanie przedsięwzięcia przy utrzymaniu prędkości ruchu, dla których drogę zaprojektowano.

Odpowiedź na pytanie - część 9.

Do obliczenia prawdopodobieństwa poważnej awarii wykorzystano dane prognozy ruchu przedstawione w rozdziale 2.5 raportu.

Prawdopodobieństwo wystąpienia poważnych awarii wyznaczane jest również za pomocą współczynnika ASS, przy założeniu, że uwolnienie substancji już nastąpiło, a w przypadku pożarów i wybuchów, że nastąpił już zapłon.

Współczynniki ASS dla prawdopodobieństwa wystąpienia pożaru, określa się na podstawie poniższej tabeli:

Tabela 1- Współczynniki ASS dla prawdopodobieństwa wystąpienia pożaru.

TJM	Gęstość zaludnienia – ilość mieszkańców/km ² w strefie bliskiej	
	> 2.000	< 2.000
> 30.000	ASS = 0,30	ASS = 0,30
15.000 – 30.000	ASS = 0,25	ASS = 0,20
5.000 – 15.000	ASS = 0,15	ASS = 0,10
< 5.000	ASS = 0,05	ASS = 0,01

Współczynniki ASS dla prawdopodobieństwa wystąpienia wybuchu, określa się na podstawie poniższej tabeli.

Tabela 2 - Współczynnik ASS dla prawdopodobieństwa wystąpienia wybuchu

TJM	Gęstość zaludnienia – ilość mieszkańców/km ² w strefie bliskiej	
	> 2.000	< 2.000
> 30.000	ASS = 0,80	ASS = 0,80
15.000 – 30.000	ASS = 0,55	ASS = 0,50
5.000 – 15.000	ASS = 0,30	ASS = 0,20
< 5.000	ASS = 0,15	ASS = 0,05

Współczynniki ASS dla prawdopodobieństwa uwolnienia substancji toksycznych, określa się na podstawie poniższej tabeli.

Tabela 3 - Współczynniki ASS dla prawdopodobieństwa wystąpienia uwolnienia substancji toksycznych

TJM	Gęstość zaludnienia – ilość mieszkańców/km ² w strefie bliskiej	
	> 2.000	< 2.000
Gęstość zaludnienia- ilość mieszkańców/km² na obszarze odległym > 5.000		
> 30.000	ASS = 0,65	ASS = 0,65
15.000 – 30.000	ASS = 0,50	ASS = 0,45
5.000 – 15.000	ASS = 0,35	ASS = 0,30
< 5.000	ASS = 0,25	ASS = 0,15
Gęstość zaludnienia- ilość mieszkańców/km² na obszarze odległym < 5.000		
> 30.000	ASS = 0,65	ASS = 0,60
15.000 – 30.000	ASS = 0,50	ASS = 0,40
5.000 – 15.000	ASS = 0,30	ASS = 0,20
< 5.000	ASS = 0,15	ASS = 0,05

Współczynniki ASS dla prawdopodobieństwa wystąpienia uwolnienia węglowodorów ze względu na ochronę wód podziemnych, określa się na podstawie poniższej tabeli.

Tabela 4 - Współczynniki ASS dla prawdopodobieństwa wystąpienia uwolnienia węglowodorów ze względu na ochronę wód podziemnych

Warstwy piezometryczne	Przepuszczalność gleby*		
	słaba	średnia	wysoka
< 2m	ASS = 0,05	ASS = 0,20	ASS = 0,50
2m – 10m	ASS = 0,01	ASS = 0,05	ASS = 0,20
> 10m	ASS = 0,01	ASS = 0,01	ASS = 0,05
* Przepuszczalność gleby jest definiowana za pomocą współczynnika K w następujący sposób k słaba < 10 ⁻⁵ m/s, (piasek drobny, frakcja gliniasta), 10 ⁻⁵ < k średnia < 10 ⁻³ m/s (żwir limonowy, piasek) k wysoka > 10 ⁻³ m/s (żwir)			

Współczynniki ASS dla prawdopodobieństwa wystąpienia uwolnienia cieczy mogących znacznie zmienić jakość wód podziemnych, określa się na podstawie poniższej tabeli.

Tabela 5 - Współczynniki ASS dla prawdopodobieństwa wystąpienia uwolnienia cieczy mogących znacznie zmienić jakość wód podziemnych

Warstwy piezometryczne	Przepuszczalność gleby*		
	słaba	średnia	wysoka
Odległość pomiędzy obszarem chronionym a drogą < 50m			
< 2m	ASS = 0,20	ASS = 0,50	ASS = 1,00
2m – 10m	ASS = 0,05	ASS = 0,20	ASS = 0,80
> 10m	ASS = 0,01	ASS = 0,05	ASS = 0,50
Odległość pomiędzy obszarem chronionym a drogą od 50m do 200 m			
< 2m	ASS = 0,01	ASS = 0,05	ASS = 0,10
2m – 10m	ASS = 0,01	ASS = 0,01	ASS = 0,05
> 10m	ASS = 0,01	ASS = 0,01	ASS = 0,01
* Przepuszczalność gleby jest definiowana za pomocą współczynnika K w następujący sposób k słaba < 10 ⁻⁵ m/s, (piasek drobny, frakcja gliniasta), 10 ⁻⁵ < k średnia < 10 ⁻³ m/s (żwir limonowy, piasek) k wysoka > 10 ⁻³ m/s (żwir)			

Współczynniki ASS dla prawdopodobieństwa wystąpienia uwolnienia cieczy mogących znacznie zmienić jakość wód powierzchniowych, określa się na podstawie poniższej tabeli.

Tabela 6 - Współczynniki ASS dla prawdopodobieństwa wystąpienia uwolnienia cieczy mogących znacznie zmienić jakość wód powierzchniowych

Przepływ [m ³ /s]	Odległość od szlaków komunikacyjnych	
	< 50 m	50m – 200m
Bez wyraźnej infiltracji		
10 – 75	ASS = 0,40	ASS = 0,10
75 – 125	ASS = 0,20	ASS = 0,05
> 125	ASS = 0,10	ASS = 0,01
Z wyraźną infiltracją		
10 – 75	ASS = 0,50	ASS = 0,15
75 – 125	ASS = 0,30	ASS = 0,10
> 125	ASS = 0,30	ASS = 0,10

Odpowiedź na pytanie - część 10.1 - 10.3.

Dla terenu przedsięwzięcia dostępne są różne materiały informacyjne w większej lub mniejszej skali. Przygotowując raport nie wykluczano żadnego z nich.

Projektowany odcinek III obwodnicy Krakowa na przeważającym zakresie przebiegał będzie wśród terenów intensywnie zabudowanych, poprzecinanych gęstą siecią infrastruktury drogowej. W otoczeniu przedsięwzięcia występuje krajobraz typowo miejski, silnie przekształcony. Tereny zielone jakie występują to głównie przydomowe ogródki, zieleń przydrożna, zieleń nieurządzona na terenach niezagospodarowanych. Krajobraz w obrębie planowanej inwestycji został zdeteminowany działalnością człowieka. Na terenie inwestycji nie znajdują się obiekty zabytkowe, ani inne obiekty cenne kulturowo. Nie ma tam też żadnych form ochrony przyrody oprócz jednego pomnika przyrody, który nie jest przeznaczony do wycinki. W obrębie inwestycji nie znajdują się też siedliska chronione. Informacje na ten temat zawiera raport o oddziaływaniu na środowisko. Przedsięwzięcie nie pomija wpływu na jakość życia ludzi. W rozdziale 2.4.13.2 zieleń projektowana, opisano planowane w ramach inwestycji nasadzenia zieleni. Projektuje się wprowadzenie zieleni niskiej i wysokiej, na terenie placów zabaw i skwerów zostanie zaprojektowana roślinność dekoracyjna - kompozycje niskich drzew i krzewów, bezpiecznych dla ludzi.

Stosowanie ekranów akustycznych jest podyktowane wymaganiami przepisów dotyczących ochrony przed hałasem. Autorzy uwag wielokrotnie sygnalizują potrzebę zastosowania środków ochrony przed hałasem w stosunku do projektowanej inwestycji. Obecnie ekrany są najskuteczniejszym środkiem ochrony przed hałasem drogowym.

Odpowiedź na pytanie - część 10.2.1.

Rozdział 10.2.1 omawia stan sanitarny powietrza w rejonie lokalizacji inwestycji uwzględniając także dane obowiązujące na etapie uzyskiwania decyzji środowiskowej. Jest zatem zrozumiałe, że przytacza się dane z tego okresu, czyli z roku 2007. W dalszej części powołano się na dostępne dokumentacje dotyczące stanu powietrza wykonywane nie tylko w skali województwa lecz uwzględniające różne stacje pomiarowe na terenie Krakowa.

Obecny stan powietrza został określony w piśmie Małopolskiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 16 lutego 2017 r., znak WM.7016.55.2017, gdzie zapisano: „Stosownie do wniosku z dnia 20.01.2017 roku przekazujemy informację dotyczącą stanu zanieczyszczenia powietrza na terenie budowy Trasy Łągiwnickiej na odcinku ul. Witosa - ul. Norymberska w Krakowie (...)”. W związku z tym przekazane przez MWIOŚ dane dotyczą ściśle miejsca lokalizacji przedsięwzięcia. Pomimo sugestii ze strony autora uwagi, za źródło aktualnych i reprezentatywnych danych odnośnie stanu powietrza w rejonie lokalizacji przedsięwzięcia uważa się Małopolskiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Krakowie.

W analizie rozprzestrzeniania substancji w powietrzu bierze się pod uwagę (jak zapisano w rozdziałach dotyczących tego zagadnienia) aktualne dane o stanie powietrza, czyli te, które zostały przekazane w ww. piśmie MWIOŚ. Dane z uprzednich etapów przedsięwzięcia zamieszczono informacyjnie.

Odpowiedź na pytanie - część 12.

Ulica Grota-Roweckiego znajduje się poza zakresem ponownej oceny oddziaływania. Ale natężenia ruchu i dane dotyczące połączeń i relacji kierunków przemieszczania się pojazdów, a co za tym idzie wpływ na przyjętą do wszystkich analiz prognozę ruchu opracowano z uwzględnieniem jej występowania jako głównej arterii komunikacyjnej połączonej komunikacyjnie z inwestycją budowy Trasy Łągiwnickiej.

Ulica Kobierzyńska jest uwzględniona w analizie rozprzestrzeniania hałasu i substancji w powietrzu jako źródło emisji. W tabelach 12 i 13, w rozdziale 2.5 Dane ruchowe znajdują się odcinki: „Kobierzyńska północ” i „Kobierzyńska południe”, którym przypisano natężenia ruchu prognozowane na ul. Kobierzyńskiej.

Zagadnienie dotyczące „faktu, że przez kilkanaście lub kilkadziesiąt lat duży ruch samochodowy na odcinku ul. Pszczelna - ul. Grota-Roweckiego przebiegał będzie na powierzchni, a nie w tunelu TD-01” wyjaśniono w punkcie dotyczącym części 2.4.1 i 5.2.2.

Celem przedsięwzięcia jest poprawa warunków ruchu w mieście poprzez poprawę funkcjonowania połączeń pomiędzy jego częściami i tym samym przejęcie części ruchu miejskiego przez obwodnice dostosowane do obecnego i przewidywanego w przyszłości ruchu. Przedsięwzięcia tego rodzaju są nieodzowne w każdej metropolii, gdzie zawsze występuje znaczny ruch pojazdów. Budowa każdej drogi w dużym mieście zawsze będzie źródłem konfliktów społecznych, przede wszystkim wśród mieszkańców terenów, przez które trasa będzie przebiegać, niezależnie od tego jakie korzyści przynosi w projektowanym terenie, jak i w innych obszarach. Zgodnie z „Programem Ochrony Środowiska dla miasta Krakowa na lata 2012-2015 z uwzględnieniem zadań zrealizowanych w 2011 roku oraz perspektywą na lata 2016-2019” przyjętym uchwałą nr LXI/863/12 Rady Miasta Krakowa z dnia 21 listopada 2012 r.: „Istotne znaczenie dla miasta mają ciągi ulic i dróg rozmieszczonych pierścieniowo wokół centrum, tworząc zespół czterech koncentrycznych obwodnic. (...) Głównym zadaniem trzeciej obwodnicy Krakowa jest usprawnienie komunikacji pomiędzy wszystkimi dzielnicami miasta, (...)”. Potrzeba budowy obwodnic i korzyści z tego wynikające wykazywane są zatem nie

tylko w przedmiotowym raporcie o oddziaływaniu na środowisko. Powszechnie znany jest fakt, że oddziaływanie pojazdu poruszającego się z w miarę stabilną, ekonomiczną prędkością po obwodnicy jest mniejsze niż w przypadku jego ruchu w miejskim korku. W pierwszym przypadku pojazd może poruszać się na wyższym biegu z większą prędkością, w drugim prędkość jest niewielka i znacznie częściej pojazd jest zatrzymywany i rozpędzany, co powoduje większe zużycie paliwa i większe emisje. Obwodnica pozwala więc na pokonanie drogi pomiędzy dwoma punktami w mieście szybciej i z mniejszym zużyciem paliwa, co jest celem inwestycji i polityki ograniczania zanieczyszczania miast. Powyższe nie zwalnia obwodnicy z obowiązku dostosowania jej do norm środowiskowych, co opisano w rozdziałach dotyczących ograniczania oddziaływania drogi na środowisko.

Należy zwrócić uwagę, że brak budowy trasy nie zmniejszy istniejącej liczby samochodów i nie powstrzyma występującej na całym świecie tendencji do ich wzrostu. Godząc się z tym faktem jedyną alternatywą umożliwiającą zmniejszenie zanieczyszczeń jest upłynnienie ruchu i zwiększenie prędkości przejazdu pojazdów poprzez budowę sprawnego układu komunikacyjnego. Powyższych kwestii dotyczy rozdział 17.2 Działania minimalizujące uciążliwości w zakresie zanieczyszczeń powietrza – 17.2.2 Etap eksploatacji, z którego zaczerpnięto pierwszy przytoczony fragment.

W rozdziale 12 Informacje na temat powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajduje się drugi fragment. Z całości rozdziału jednoznacznie wynika, że projektowana trasa będzie głównym źródłem oddziaływania w porównaniu z drogami poprzecznymi, które ją przecinają, co jest zjawiskiem normalnym w każdej sieci drogowej. W rozdziale wskazano również, że źródła mogące się kumulować z trasą zostały uwzględnione w analizie.

Jak wykazano powyżej zarzut o stronniczości badań i sprzecznościach w dokumentacji jest bezpodstawny.

Odpowiedź na pytanie - część 13.

Zgodnie z wyjaśnieniami udzielonymi w punktach 2.4.1 i 5.2.2 raport uwzględnia okres, w którym Trasa Łagiewnicka będzie funkcjonować samodzielnie, jednak również wtedy przyniesie ona korzyści w postaci poprawy warunków ruchu pomiędzy Kurdwanowem a Ruczajem, co słusznie zauważa autor uwagi.

Program Ochrony Środowiska dla miasta Krakowa mówi o budowie obwodnic jako o elemencie o istotnym znaczeniu dla miasta. Trzecia obwodnica będzie częścią tego systemu, a Trasa Łagiewnicka jej integralnym elementem, pozwalającym na poprawne funkcjonowanie całości. Do tego stwierdzenia odnosi się zapis mówiący, że „Realizacja tej inwestycji jest wskazana w Programie Ochrony Środowiska Krakowa, jako jedno z działań mających służyć poprawie stanu sanitarnego w mieście”. Interpretacja zapisu raportu jest w tym przypadku tendencyjna.

Jak wcześniej wspomniano raport przedstawia oddziaływanie Trasy Łagiewnickiej bez połączenia z sąsiednim odcinkiem obwodnicy oraz z połączeniem. W obydwu przypadkach zapewniono spełnienie norm środowiskowych.

Obecny, niepełny układ drogowy miasta powoduje, że wielu mieszkańców w swoich podróżach zmuszonych jest do wyboru dłuższych tras przejazdu. Realizacja odcinka III obwodnicy spowoduje powrót części z nich na trasy krótsze, a tym samym w ogólnym rozrachunku mniej uciążliwe. Jednocześnie utrzymanie wyższej prędkości na ciągu autostradowym niż na ciągu III obwodnicy nie stanowi zachęty dla przejazdów tranzytowych do korzystania analizowanego odcinka. Dla ruchu tranzytowego, przy pokonywaniu dalekich tras ważnym elementem jest czas przejazdu, co w przypadku opuszczenia autostrady powoduje

skrócenie długości trasy o niecałe 10 % (pomiędzy węzłami Łagiewniki i Balice I oraz przy założeniu zrealizowania całej trasy III obwodnicy i Trasy Balickiej), lecz wzrost czasu przejazdu o ok. 30 %.

Budowę wewnętrznej miejskiej obwodnicy należy analizować w szerszym kontekście całego układu komunikacyjnego Krakowa poczynając od najbardziej zewnętrznego układu obwodnicowego Krakowa realizowanego przez autostrady i drogi ekspresowe schodząc do wewnątrz czyli m.in. na projektowaną wewnętrzną obwodnicę. Cały układ ma za zadanie segregację ruchu i wykorzystanie najbardziej optymalnych i bezpiecznych rozwiązań komunikacyjnych dla odpowiedniej kategorii i typu ruchu. I tak ruch tranzytowy to potocznie rozumiany tranzyt międzymiastowy/międzywojewódzki realizowany na obrzeżach miasta przez autostrady i drogi ekspresowe z rzadkimi węzłami i połączeniami z układem dróg miejskich i wewnętrzny tranzyt miejski, z którym mamy do czynienia czyli przemieszczaniem się pojazdów pomiędzy sąsiednimi dzielnicami. Dziś ten ruch już występuje i zwiększa się a brak budowy Trasy Łagiewnickiej nie zahamuje tego zjawiska. Dlatego budowa Trasy Łagiewnickiej przystosowanej zdecydowanie lepiej do takiego ruchu niż obecny niewydolny układ jednojezdniowych wąskich ulic może tylko poprawić komfort ruchu, a co za tym idzie zapewni dopuszczalne warunki oddziaływania przejeżdżających pojazdów. Układem wewnętrznej obwodnicy na pewno nie będzie się przemieszczał tranzyt międzymiastowy i wojewódzki.

Uruchomienie nowej drogi będzie powodować oddziaływanie na środowisko, jednak oddziaływanie to nie może powodować przekroczeń standardów środowiskowych. Dotyczy to każdej inwestycji.

Jak wynika z raportu standardy te nie będą przekraczane, co osiągnięto także dzięki stosowaniu rozwiązań chroniących środowisko. Jest oczywiste, że na nowej drodze będzie się odbywać ruch o określonym natężeniu, jednak otwarcie drogi nie powoduje wzrostu liczby pojazdów na terenie miasta o wartość ruchu na tej drodze, lecz przemieszczenie ruchu z dróg istniejących na nową. To samo stosuje się do emisji substancji i energii. Emisje prognozowane w raporcie nie będą „dodane” do już występujących w mieście powodując znaczny wzrost emisji, zmienione będzie miejsce ich powstawania stosownie do przeniesienia ruchu pojazdów z istniejących przeciążonych dróg na nową. Należy zwrócić uwagę, że w licznych uwagach i wnioskach stron fakt korkowania się i trudności w dotarciu do osiedli i zabudowy mieszkaniowej, szkoły i kościoła jest podnoszony jako stan obecny potwierdzający, że te utrudnienia występują już dziś na niesprawnej i niewydolnej sieci układu dróg i ulic lokalnych w przedmiotowym rejonie inwestycji. Trudno w takim przypadku zaprzeczyć stwierdzeniu, że wskutek zaprojektowania w tym miejscu układu drogi głównej Trasy Łagiewnickiej prowadzonej na przeważającej długości w tunelach lub pod poziomem istniejącego terenu oraz układu dodatkowego układu ulic poprzecznych i wzdłużnych na poziomie istniejącego terenu do obsługi ruchu lokalnego nie poprawi się sytuacja komunikacyjna całej dzielnicy i otaczającej jej zabudowy.

Obwodnice i nowe połączenia drogowe są tworzone w celu umożliwienia funkcjonowania miast w obliczu zwiększającego się ruchu pojazdów, który wymusza budowę nowych połączeń drogowych. Przenoszenie ruchu z istniejących miejskich ulic na nowe drogi o wyższych parametrach jest normalne w każdej metropolii i zawsze zakłada się, że wraz ruchem przeniesione będzie oddziaływanie, które on powoduje.

Rezygnacja z przedsięwzięcia uniemożliwi poprawne funkcjonowanie całej planowanej sieci drogowej Krakowa, której obwodnica III jest istotną częścią, a w skład której wchodzi Trasa Łagiewnicka. Zgodnie z Programem ochrony środowiska przed hałasem dla Miasta Krakowa na lata 2014 -2018, przyjętym uchwałą nr XCII/1379/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 4 grudnia 2013 r., na terenie Krakowa nastąpiło zmniejszenie zasięgów hałasu drogowego związane

z inwestycjami w zakresie przebudowy i rozbudowy sieci drogowej miasta. Rozwój sieci drogowo-ulicznej i parkingowej z priorytetem elementów obwodowych jest jednym z elementów mających prowadzić do osiągnięcia zrównoważonego systemu transportu miasta i obszaru metropolitalnego. Z programu ochrony przed hałasem wynika również fakt znacznego obciążenia ruchem i hałasem terenów przy drugiej obwodnicy. Ze wspomnianych dokumentów, a także z funkcjonowania różnych organizmów miejskich jednoznacznie wynika, że rezygnacja z rozbudowy systemu komunikacyjnego niekorzystnie wpływa na warunki środowiskowe w miastach. Uwaga dotycząca niepodejmowania przedsięwzięcia nie ma uzasadnienia.

Odpowiedź na pytanie - część 13.3.

Z treści rozdziału 13.3 nie wynikają wnioski sformułowane przez autora uwagi. Rozdział wyraźnie odnosi się do Trasy Łagiewnickiej i do emisji ścieków tylko z tej drogi. Droga będzie wyposażona w urządzenia do podczyszczania wód opadowych dostosowane do występującego na niej ruchu, więc siłą rzeczy zapewni ograniczenie emisji substancji do wód poniżej poziomów dopuszczalnych.

Kwestia uwzględniania w raporcie drożności sąsiadującego odcinka obwodnicy jest omówiona w punktach 2.4.1 i 5.2.2. Rozwiązania chroniące środowisko przedstawione w raporcie zapewniają dotrzymanie standardów środowiskowych. Inwestycja przewiduje oprócz budowy niezbędnej wyłącznie dla funkcjonowania trasy kanalizacji deszczowej przebudowę i modernizację na bazie najnowszych dostępnych na rynku budowlanych całej kolidującej z trasą infrastruktury kanalizacyjnej i wodociągowej służącej głównie mieszkańcom i istniejącej zabudowy mieszkaniowej.

Etapowanie realizacji obwodnicy III wykracza poza zakres przedmiotowego przedsięwzięcia.

Odpowiedź na pytanie - część 14 i 16.

Zgodnie z treścią rozdziału 14 „analiza wariantów realizacji przedsięwzięcia została przeprowadzona w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wykonanym na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.” Zgodnie z rozdziałem 15 określenie przewidywanego oddziaływania analizowanych wariantów na środowisko „Na obecnym etapie przedsięwzięcia analizę wariantów (lokalizacyjnych) przedsięwzięcia uznaje się za zakończoną, w związku z czym niniejszy rozdział dotyczy wariantu wybranego do realizacji – zgodnie z opracowanym projektem budowlanym.”

Przywołany przez autora uwagi wyrok WSA w Krakowie II SA/Kr 71/16 dotyczy przedsięwzięcia pn. „Budowa zespołu 65-u budynków mieszkalnych jednorodzinnych wraz z infrastrukturą techniczną przy ul. [...] w K.”, – źródło: <http://www.orzeczenia-nsa.pl/wyrok/ii-sa-kr-71-16>. Jest to inwestycja inna niż rozpatrywana.

Kwestia uwzględnienia w raporcie połączenia Trasy Łagiewnickiej z Trasą Pychowicką była omawiana w punktach 2.4.1 i 5.2.2.

Odpowiedź na pytanie - część 15.

Przytoczony tekst jest kolejnym fragmentem Raportu wyrwanym z większej całości. Autor uwagi pomija dalszą część rozdziału 15, gdzie wyjaśniono oddziaływanie inwestycji na komponenty środowiska w podrozdziałach 15.1 do 15.13.

System odwodnienia drogi jest opisany w rozdziale 2.4.7 Odwodnienie drogi – 2.4.7.1 Projektowane odwodnienie. Oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko jest opisane w rozdziale 15.5 Opis przewidywanych skutków realizacji przedsięwzięcia w odniesieniu do

wód powierzchniowych i podziemnych. W raporcie, a także w niniejszym piśmie wyjaśniano, że przeniesienie ruchu samochodowego z istniejących dróg, które nie mogą sprostać obecnemu natężeniu ruchu na nową drogę, która jest do niego dostosowana będzie dla środowiska korzystniejsze. Dotyczy to również sieci odwodnieniowej drogi, która została zaprojektowana dla prognozowanych w przyszłości natężeń ruchu.

Należy zwrócić uwagę, że w licznych uwagach i wnioskach stron fakt korkowania się i trudności w dotarciu do osiedli i zabudowy mieszkaniowej, szkoły i kościoła jest podnoszony jako stan obecny potwierdzający, że te utrudnienia występują już dziś na niesprawnej i niewydolnej sieci układu dróg i ulic lokalnych w przedmiotowym rejonie inwestycji. Trudno w takim przypadku zaprzeczyć stwierdzeniu, że w skutek zaprojektowania w tym miejscu układu drogi głównej Trasy Łagiewnickiej prowadzonej na przeważającej długości w tunelach lub pod poziomem istniejącego terenu oraz układu dodatkowego ulic poprzecznych i wzdłużnych na poziomie istniejącego terenu do obsługi ruchu lokalnego nie poprawi się sytuacji komunikacyjnej całej dzielnicy i otaczającej jej zabudowy.

Wszystkie kierunki poprzeczne i istniejące ciągi uliczne takie jak np.: Grota-Roweckiego, Kobierzyńska, Ruczaj, Pszczelna, Turonia, Zbrojarzy, Falowa, Ludwisarzy są przebudowywane do lepszych parametrów wraz z ich wyposażeniem w chodniki i ciągi pieszo-rowerowe oraz są skomunikowane w spójny system dróg i ulic lokalnych obsługujących teren przyległy a dodatkowo uwzględniane są nowe połączenia poprzeczne jak ciąg ulicy Nowoobozowej.

Budowa wewnętrznej miejskiej obwodnicy należy analizować w szerszym kontekście całego układu komunikacyjnego Krakowa poczynając od najbardziej zewnętrznego układu obwodnicowego Krakowa realizowanego przez autostrady i drogi ekspresowe schodząc do wewnątrz czyli m.in. na projektowaną wewnętrzną obwodnicę. Cały układ ma za zadanie segregację ruchu i wykorzystanie najbardziej optymalnych i bezpiecznych rozwiązań komunikacyjnych dla odpowiedniej kategorii i typu ruchu. I tak ruch tranzytowy to potocznie rozumiany tranzyt międzymiastowy/międzywojewódzki realizowany na obrzeżach miasta przez autostrady i drogi ekspresowe z rzadkimi węzłami i połączeniami z układem dróg miejskich i wewnętrzny tranzyt miejski z którym mamy do czynienia czyli przemieszczaniem się pojazdów pomiędzy sąsiednimi dzielnicami. Dziś ten ruch już występuje i zwiększa się a brak budowy Trasy Łagiewnickiej nie zahamuje tego zjawiska. Dlatego budowa Trasy Łagiewnickiej przystosowanej zdecydowanie lepiej do takiego ruchu niż obecny niewydolny układ jednojezdniowych wąskich ulic może tylko poprawić komfort ruchu, a co za tym idzie zapewni dopuszczalne warunki oddziaływania przejeżdżających pojazdów. Układem wewnętrznej obwodnicy na pewno nie będzie się przemieszczał tranzyt międzymiastowy i wojewódzki.

W celu wyjaśnienia kwestii dotyczącej zieleni konieczna jest lektura całego rozdziału 15, a także rozdziałów dotyczących projektowanej zieleni: 2.4.13 Zieleń.

Raport przedstawia rzeczywiste możliwości oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Zmiana zagospodarowania terenu niewątpliwie wprowadza zmiany w środowisku, które opisano w raporcie. Likwidacja terenów zielonych następująca w związku z budową drogi jest rekompensowana poprzez nowe nasadzenia zieleni oraz tworzenie fauny i flory warunków do funkcjonowania po realizacji inwestycji. Działania minimalizujące oddziaływanie przedsięwzięcia na faunę i florę opisano w rozdziale 17 Opis przewidywanych działań mających na celu unikanie, zapobieganie, ograniczanie, lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko.

Oddziaływanie przedsięwzięcia na warunki akustyczne oraz stan powietrza analizowano w rozdziałach:

5.1 Emisja zanieczyszczeń do powietrza.

5.2 Emisja hałasu.

15.2 Opis przewidywanych skutków realizacji przedsięwzięcia w odniesieniu do stanu powietrza atmosferycznego.

15.3 Opis przewidywanych skutków realizacji przedsięwzięcia w odniesieniu do stanu akustycznego Środowiska.

Analizy przeprowadzone w raporcie wykazały w niektórych przypadkach ponadnormatywne oddziaływanie przedsięwzięcia. W związku z tym zastosowano rozwiązania ograniczające to oddziaływanie opisane w rozdziale 17 Opis przewidywanych działań mających na celu unikanie, zapobieganie, ograniczanie, lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko.

Odpowiedź na pytanie - część 15.8.

Rozdział 15.8 przedstawia analizę zmian klimatu, które mają związek tylko z przedmiotową drogą. Porównując zjawiska mające wpływ na globalne zmiany klimatu oraz zjawiska kształtujące oddziaływanie drogi, zauważa się znaczną różnicę w randze tych zjawisk oraz ich zasięgu. Z tego wynika, że znacznie większy jest wpływ zmian klimatu na drogę, niż eksploatacji drogi na klimat. Odzwierciedla się to w treści rozdziału 15.8, gdzie wskazuje się także działania minimalizujące w zakresie klimatu.

Klimada „Opracowanie i wdrożenie strategicznego planu adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu” jest strategicznym planem adaptacji sektorów i obszarów do zmian klimatu. Za koordynację prac nad planem odpowiedzialny jest Minister Środowiska i z jego polecenia Instytut Ochrony Środowiska-Państwowy Instytut Badawczy. Głównym celem strategicznego planu adaptacji jest zwiększenie odporności gospodarki i społeczeństwa na oczekiwane zmiany klimatu w ostatnich dekadach XXI wieku. Cel ten zamierza się osiągnąć poprzez realizację następujących celów częściowych stanowiących podstawę strategii adaptacyjnej:

- ocenę oczekiwanych zmian klimatu w Polsce,
- ocenę wpływu zmian klimatu i wrażliwości społeczeństwa i gospodarki na te zmiany,
- zdefiniowanie niezbędnych działań adaptacyjnych różnych dziedzin gospodarki i życia społecznego do zmieniających się warunków klimatycznych z oszacowaniem niezbędnych kosztów,
- włączenie zagadnień adaptacji do zmian klimatu do polityki społeczno-gospodarczej państwa,
- zwiększenie świadomości decydentów różnych szczebli o zagrożeniach związanych z wpływem klimatu.

Ze względu na powyższe wykorzystanie projektu Klimada w raporcie uznano za celowe.

Odpowiedź na pytanie - część 17.

Tak jak zaznaczono w raporcie, większość istniejących drzew znajdujących się w liniach rozgraniczających (pasie drogowym) i kolidujących z drogą jest planowana do wycinki. Liczbę drzew i krzewów planowanych do wycinki przedstawiono w raporcie. Jednocześnie projekt budowlany przewiduje wykonanie nowych nasadzeń drzew w miejscach niekolidujących z drogą oraz infrastrukturą podziemną. Szczegółowe rozwiązania przedstawiono w projekcie budowlanym (tom XVIII branża zieleni), z którym społeczeństwo ma możliwość zapoznać się w Urzędzie Miasta Krakowa, w którym złożono wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Odpowiedź na pytanie - część 17.2.2.

Zawartość raportu jest zgodna z art. 66 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Analizy oddziaływania w raporcie przeprowadzono zarówno dla sytuacji bez Trasy Pychowickiej (rok 2020), jak i sytuacji z „czynną” Trasą Pychowicką (rok 2030) i dla obu tych założeń wykazano, że przy zastosowaniu urządzeń ochrony środowiska, Trasa Łagiewnicka będzie spełniać wszystkie normy środowiskowe.

Budowę wewnętrznej miejskiej obwodnicy należy analizować w szerszym kontekście całego układu komunikacyjnego Krakowa poczynając od najbardziej zewnętrznego układu obwodnicowego Krakowa realizowanego przez autostrady i drogi ekspresowe schodząc do wewnątrz czyli m.in. na projektowaną wewnętrzną obwodnicę. Cały układ ma za zadanie segregację ruchu i wykorzystanie najbardziej optymalnych i bezpiecznych rozwiązań komunikacyjnych dla odpowiedniej kategorii i typu ruchu. I tak ruch tranzytowy to potocznie rozumiany tranzyt międzymiastowy/międzywojewódzki realizowany na obrzeżach miasta przez autostrady i drogi ekspresowe z rzadkimi węzłami i połączeniami z układem dróg miejskich i wewnętrzny tranzyt Miejski, z którym mamy do czynienia czyli przemieszczaniem się pojazdów pomiędzy sąsiednimi dzielnicami. Dziś ten ruch już występuje i zwiększa się a brak budowy Trasy Łagiewnickiej nie zahamuje tego zjawiska. Dlatego budowa Trasy Łagiewnickiej przystosowanej zdecydowanie lepiej do takiego ruchu niż obecny niewydolny układ jednojezdniowych wąskich ulic może tylko poprawić komfort ruchu, a co za tym idzie zapewni dopuszczalne warunki oddziaływania przejeżdżających pojazdów. Układem wewnętrznej obwodnicy na pewno nie będzie się przemieszczał tranzyt międzymiastowy i wojewódzki.

Ostatnim ogniwem całej sieci układu drogowego są wszystkie istniejące ciągi uliczne takie jak np.: Kobierzyńska, Ruczaj, Pszczelna, Turonia, Zbrojarzy, Falowa, Ludwisarzy które są przebudowywane do lepszych parametrów wraz z ich wyposażeniem w chodniki i ciągi pieszo-rowerowe oraz są skomunikowane w spójny system dróg i ulic lokalnych obsługujących teren przyległy, a dodatkowo uwzględniane są nowe połączenia poprzeczne jak ciąg ulicy Nowoobozowej które łącznie będą służyły bezpośredniemu dojazdowi do zabudowań mieszkalnych, zakładów pracy, szkół itp. obiektów.

Odpowiedź na pytanie - część 17.3.2.

Działania minimalizujące oddziaływanie w okolicy skrzyżowania ul. Roztworowskiego z ul. Kobierzyńską przedstawione są w rozdziale, którego dotyczy uwaga - są to ekrany akustyczne - „Lokalizację ekranów przedstawiono na załączniku graficznym. Zestawienie ekranów oraz ich parametry podano w rozdziale 2.4.6.” Zgodnie z rozdziałem 5.3 Wibracje – 5.3.2 Etap eksploatacji „czynnikiem w największym stopniu zwiększającym zasięg oraz wielkość negatywnego wpływu drgań jest pojawienie się kolein oraz uszkodzeń nawierzchni drogowej. Dlatego bardzo ważnym jest utrzymanie nawierzchni planowanej inwestycji w dobrym stanie przez cały czas eksploatacji.” – jest to działanie dotyczące całego odcinka drogi więc także skrzyżowania. Działania minimalizujące oddziaływanie w zakresie powietrza są przedstawione w rozdziale 17.2 Działania minimalizujące uciążliwości w zakresie zanieczyszczeń powietrza – 17.2.2 Etap eksploatacji. Ulica Grota-Roweckiego jest poza zakresem ponownej oceny. Ale natężenia ruchu i dane dotyczące połączeń i relacji kierunków przemieszczania się pojazdów, a co za tym idzie wpływ na przyjętą do wszystkich analiz prognozę ruchu opracowano z uwzględnieniem jej występowania jako głównej arterii komunikacyjnej połączonej komunikacyjnie z inwestycją budowy Trasy Łagiewnickiej.

W rozdziale 17.3.2 wyjaśniono, że w przypadku nowej drogi mającej usprawnić ruch w mieście wprowadzanie ograniczeń prędkości jest nieuzasadnione, ponieważ zastosowano inne skuteczne rozwiązania. Droga została zaprojektowana zgodnie z zasadami bezpieczeństwa ruchu drogowego. Uwaga bezpodstawa. Zasada segregacji ruchu na poszczególne kategorie projektowanych i użytkowanych dróg została już powyżej szeroko opisana (17.2.2.).

Odpowiedź na pytanie - część 18.

Fragment tekstu, do którego odnosi się uwaga jest zacytowanym działaniem długoterminowym Programu Ochrony Środowiska miasta Krakowa (rozdział 18.4 raportu). Określenie uspokojenia ruchu odnosi się do istniejącej sieci dróg w mieście, który może nastąpić między innymi dzięki przejęciu ruchu z podrzędnych dróg na III obwodnicę Krakowa. Zasada segregacji ruchu na poszczególne kategorie projektowanych i użytkowanych dróg została już powyżej szeroko opisana (17.2.2.).

Odpowiedź na pytanie - część 20.

Postępowanie w sprawie wydania decyzji środowiskowej i konsultacji społecznych było przedmiotem odwołań i stosownych rozstrzygnięć organów odpowiedzialnych za to postępowanie. Autorzy dokumentacji i raportu powtórnej oceny oddziaływania na środowisko mogą udzielać informacji dotyczących obecnego postępowania.

Odpowiedź na pytanie - część 21.

W rozdziale 21 raportu przedstawiono informacje na temat monitoringu, jaki zaleca się wprowadzić w celu zbadania oddziaływań powstałych na skutek eksploatacji drogi. W przypadku raportu opracowanego dla etapu II Trasy Łagiewnickiej zalecono monitoring nietoperzy obejmujący nasłuchy detektorowe i zbadanie martwych osobników. Nie są dostępne wyniki innego monitoringu chiropterofauny występującej w rejonie etapu II Trasy Łagiewnickiej.

Informacje na temat innych dostępnych wyników monitoringu, mających znaczenie dla ustalenia oddziaływania przedmiotowej drogi, zawarto w rozdziale 10 raportu (aktualne tło zanieczyszczeń jako wyniki monitoringu powietrza WIOŚ, ocena stanu JCWP jako wyniki monitoringu wód powierzchniowych WIOŚ, mapy akustyczne jako wyniki monitoringu Miejskiego Systemu Informacji Przestrzennej Krakowa).

Odpowiedz na pytanie – uwagi ogólne dot. braków dostrzeżonych w raporcie.

„Efekt bariery w funkcjonowaniu tej części osiedla”.

- 1) budowa kładki nie uchroni uczniów przed przekraczaniem Trasy w niedozwolonym miejscu – obiekt kładki dla pieszych został zaprojektowany zgodnie z przepisami i będzie obiektem bezpiecznym dla pieszych. Projekt nie zakłada łamania przepisów przez pieszych uczestników ruchu.
- 2) budowa kładki nie zapewni bezpiecznej przeprawy po zmroku – kładka będzie oświetlona. Projekt zapewnia warunki bezpiecznego przejścia przez kładkę.
- 3) awaria windy uniemożliwi niepełnosprawnym korzystanie z kładki – ewentualne awarie windy przy kładce będą niezwłocznie naprawiane.

W zakresie przesunięcia wylotu tunelu (przesunięcie ok. 200-300 metrów) uprzejmie informuję, że postulowany wniosek dotyczący przesunięcia tunelu oraz rezygnacji z kładki dla pieszych nie jest możliwy ze względu na zapisy decyzji środowiskowej, ponieważ określono w niej lokalizację obu tych obiektów. Zaprojektowane rozwiązanie uwzględnia ponadto

konieczność bezkolizyjnego i bezpiecznego skomunikowania obu stron Trasy Łagiewnickiej dla ruchu pieszego uczniów i rodziców korzystających ze Szkoły Podstawowej nr 40 zlokalizowanej przy ulicy Pszczelnej.

Ponadto przesunięcie wylotu tunelu o ok. 200-300 m spowodowałoby likwidację łącznic Ł-1 i Ł-2 co ograniczyłoby dostępność do Trasy Łagiewnickiej. Oprócz tego po przesunięciu tunel wychodziłby ponad istniejący teren co jest rozwiązaniem niepoprawnym pod względem technicznym.

„Degradacja estetyczna przestrzeni publicznej”.

Projekt budowlany przewiduje wykonanie nowych nasadzeń drzew w miejscach niekolidujących z drogą oraz infrastrukturą podziemną. Szczegółowe rozwiązania przedstawiono w projekcie zieleni. Zaprojektowana zieleń będzie pełniła funkcję zdrowotną, ekologiczną i krajobrazową w przestrzeni miejskiej. Zaprojektowana zieleń wraz z pozostałymi urządzeniami ochrony środowiska (ekrany akustyczne, urządzenia podczyszczające wody opadowe) oraz obiekty takie jak kładka dla pieszych, chodniki oraz ścieżki rowerowe sprawią, że cała inwestycja będzie przyjazna mieszkańcom. W przedłożonym raporcie wykazano, że inwestycja nie będzie powodować uciążliwości dla ludzi, o czym świadczą między innymi wykonane analizy rozprzestrzeniania zanieczyszczeń w powietrzu oraz analiza akustyczna. Zakres przedłożonego raportu jest zgodny z art. 66 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

„Niebezpieczne oddziaływanie środowiskowe na zdrowie fizyczne mieszkańców”.

Analiza emisji i rozprzestrzeniania zanieczyszczeń w powietrzu wykazała, że projektowana trasa poza projektowanym pasem drogowym nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu ustalonych ze względu na ochronę zdrowia ludzi. Oddziaływanie akustyczne projektowanej trasy również zostanie utrzymane poniżej poziomu dopuszczalnego, przez co nie będzie szkodliwe dla zdrowia ludzi. Przedmiotowa inwestycja została zaprojektowana w taki sposób, aby zostały zachowane wszystkie normy, przepisy i standardy jakości środowiska, w tym normatywne poziomy oddziaływania na zdrowie i życie ludzi.

Odnosząc się do uwagi dotyczącej sytuacji komunikacyjnej na drogach lokalnych, uprzejmie informuję, że analizy oddziaływania przeprowadzone w raporcie uwzględniają oddziaływania skumulowane wynikające z dróg poprzecznych i przedstawiają rozwiązania ograniczające te oddziaływania do poziomu dopuszczalnego. Przedmiotem raportu nie są natomiast drogi lokalne położone poza liniami rozgraniczającymi – postulaty odnoszące się do tych dróg nie są możliwe do wypełnienia w ramach inwestycji Trasy Łagiewnickiej.

Należy zwrócić uwagę, że w licznych uwagach i wnioskach stron fakt korkowania się i trudności w dotarciu do osiedli i zabudowy mieszkaniowej, szkoły i kościoła jest podnoszony jako stan obecny potwierdzający, że te utrudnienia występują już dziś na niesprawnej i niewydolnej sieci układu dróg i ulic lokalnych w przedmiotowym rejonie inwestycji. Trudno w takim przypadku zaprzeczyć stwierdzeniu, że w skutek zaprojektowania w tym miejscu układu drogi głównej Trasy Łagiewnickiej prowadzonej na przeważającej długości w tunelach lub pod poziomem istniejącego terenu oraz układu dodatkowego ulic poprzecznych i wzdłużnych na poziomie istniejącego terenu do obsługi ruchu lokalnego nie poprawi się sytuacji komunikacyjnej całej dzielnicy i otaczającej jej zabudowy.

Wszystkie kierunki poprzeczne i istniejące ciągi uliczne takie jak np.: Grota-Roweckiego, Kobierzyńska, Ruczaj, Pszczelna, Turonia, Zbrojarzy, Falowa, Ludwisarzy są

przebudowywane do lepszych parametrów wraz z ich wyposażeniem w chodniki i ciągi pieszo-rowerowe oraz są skomunikowane w spójny system dróg i ulic lokalnych obsługujących teren przyległy a dodatkowo uwzględniane są nowe połączenia poprzeczne jak ciąg ulicy Nowoobozowej.

„Znaczne obniżenie wartości finansowej nieruchomości położonych w bezpośrednim sąsiedztwie trasy”.

Budowa Trasy Łagiewnickiej przy zastosowaniu urządzeń ochrony środowiska i wypełnieniu wszystkich norm i przepisów, będzie korzystna dla mieszkańców sąsiadujących z nową drogą, m.in. przez dogodne połączenie komunikacyjne, jakie zapewni wraz z pozostałymi odcinkami III obwodnicy Krakowa. Zagadnienia finansowe nie są przedmiotem ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

„Brak badania skutków wzrostu natężenia ruchu samochodowego dla sytuacji komunikacyjnej okolicznych uliczek osiedlowych”.

Projektowana Trasa Łagiewnicka nie wpłynie na wzrost natężenia ruchu na lokalnych drogach osiedlowych. Są to drogi wykorzystywane przez mieszkańców osiedli w ruchu dojazdowym do nich. Potoki ruchu związane z Trasą Łagiewnicką przenoszone będą przede wszystkim przez ulice układu podstawowego (zbiorcze, główne).

Budowa wewnętrznej miejskiej obwodnicy należy analizować w szerszym kontekście całego układu komunikacyjnego Krakowa poczynając od najbardziej zewnętrznego układu obwodnicowego Krakowa realizowanego przez autostrady i drogi ekspresowe schodząc do wewnątrz czyli m.in. na projektowaną wewnętrzną obwodnicę. Cały układ ma za zadanie segregację ruchu i wykorzystanie najbardziej optymalnych i bezpiecznych rozwiązań komunikacyjnych dla odpowiedniej kategorii i typu ruchu. I tak ruch tranzytowy to potocznie rozumiany tranzyt międzymiastowy/międzywojewódzki realizowany na obrzeżach miasta przez autostrady i drogi ekspresowe z rzadkimi węzłami i połączeniami z układem dróg miejskich i wewnętrzny tranzyt Miejski, z którym mamy do czynienia czyli przemieszczaniem się pojazdów pomiędzy sąsiednimi dzielnicami. Dziś ten ruch już występuje i zwiększa się a brak budowy Trasy Łagiewnickiej nie zahamuje tego zjawiska. Dlatego budowa Trasy Łagiewnickiej przystosowanej zdecydowanie lepiej do takiego ruchu niż obecny niewydolny układ jednojezdniowych wąskich ulic może tylko poprawić komfort ruchu, a co za tym idzie zapewni dopuszczalne warunki oddziaływania przejeżdżających pojazdów. Układem wewnętrznej obwodnicy na pewno nie będzie się przemieszczał tranzyt międzymiastowy i wojewódzki.

Ostatnim ogniwem całej sieci układu drogowego są wszystkie istniejące ciągi uliczne takie jak np.: Kobierzyńska, Ruczaj, Pszczelna, Turonia, Zbrojarzy, Falowa, Ludwisarzy, które są przebudowywane do lepszych parametrów wraz z ich wyposażeniem w chodniki i ciągi pieszo-rowerowe oraz są skomunikowane w spójny system dróg i ulic lokalnych obsługujących teren przyległy, a dodatkowo uwzględniane są nowe połączenia poprzeczne jak ciąg ulicy Nowoobozowej które łącznie będą służyły bezpośredniemu dojazdowi do zabudowań mieszkalnych, zakładów pracy, szkół itp. obiektów.

Trudno w takim przypadku zaprzeczyć stwierdzeniu, że w skutek zaprojektowania w tym miejscu układu drogi głównej Trasy Łagiewnickiej prowadzonej na przeważającej długości w tunelach lub pod poziomem istniejącego terenu oraz układu dodatkowego ulic poprzecznych i wzdłużnych na poziomie istniejącego terenu do obsługi ruchu lokalnego

właśnie będzie służyć poprawie sytuacji komunikacyjnej całej dzielnicy i otaczającej jej zabudowy w tym pieszym i rowerzystom.

„Domagamy się uzupełnienia Raportu oddziaływania na środowisko o dokładne rozpoznanie sytuacji komunikacyjnej w okolicy ulic” Kobierzyńska, Ruczaj, Pszczelna, Pastelowa, Magnolii, Sąsiedzka, Łany, Miłkowskiego, Bułgarska itp.”

Analizy oddziaływania przeprowadzone w raporcie uwzględniają oddziaływania skumulowane wynikające z dróg poprzecznych i przedstawiają rozwiązania ograniczające te oddziaływania do poziomu dopuszczalnego. Przedmiotem raportu nie są natomiast drogi lokalne położone poza liniami rozgraniczającymi. Analizy przeprowadzone w raporcie, jak i pozostała zawartość raportu są zgodne z odpowiednimi przepisami prawa (art. 66 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko). Szerokiej odpowiedzi na te uwagi przedstawiono w pkt 17.2.2 oraz w poprzedzającym wyjaśnieniu jak wyżej.

„Nigdzie w Raporcie nie ma mowy o przewidywanym oddziaływaniu zanieczyszczeń generowanych przez Trasę Łagiewnicką na uczniów SP nr 40 oraz żłobka i przedszkola przy ul. Ruczaj 43”.

Przeprowadzona w raporcie analiza emisji i rozprzestrzeniania zanieczyszczeń wykazała, że zaprojektowana trasa nie przyczyni się do przekroczeń dopuszczalnych poziomów ustalonych ze względu na ochronę zdrowia ludzi. Szerszych wyjaśnień udzielono już w wielu poprzedzających odpowiedziach jak wyżej w treści pisma.

„Raport o oddziaływaniu na środowisko został stworzony dla inwestycji, która docelowo ma mieć kontynuację w postaci Trasy Pychowickiej, w zw. z tym nie zawiera badania oddziaływania Trasy Łagiewnickiej na środowisko w wariantcie bez Trasy Pychowickiej”.

Stwierdzenie niezgodne z prawdą. Raport uwzględnia funkcjonowanie i oddziaływanie Trasy Łagiewnickiej bez Trasy Pychowickiej w roku 2020. Zarzut ten pojawia się kilkakrotnie w niniejszym piśmie, a szczegółową odpowiedź zawarto w punkcie 2.4.1, w części „UWAGI SZCZEGÓŁOWE”.

Odpowiedz na pytanie - uwagi dot. faktycznych zmian uwarunkowań środowiskowych od roku 2010.

Zmiany związane z powstaniem nowych budynków w rejonie przedmiotowej inwestycji nie wpływają na aktualność warunków realizacji przedsięwzięcia określonych w obowiązującej decyzji środowiskowej. Zgodnie z uzasadnieniem postanowienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 5 października 2017 r., znak OO.4240.5.26.2017.BoP – „Inwestor zadeklarował, iż zarówno budowa, jak i późniejsza eksploatacja planowanej inwestycji oparta będzie o wytyczne, określone w ww. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie. Zatem aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w tej decyzji. Zmiany uwarunkowań środowiska, jakie nastąpiły od momentu wydania ww. decyzji, wynikają z faktu, iż planowana droga zlokalizowana będzie na terenie miasta Krakowa, w dzielnicach, które wykazują się dość dynamicznym rozwojem urbanistycznym. Zgodnie z deklaracją inwestora, zmiany te nie wpływają jednak na zmianę uwarunkowań środowiskowych analizowanych w ramach inwestycji, a także na konieczność zmiany warunków realizacji przedsięwzięcia określonych w obowiązującej decyzji środowiskowej, a zatem będzie ona mogła stanowić załącznik do wniosków o wydanie decyzji wymienionych w art. 72 ust. 1 lub

zgłoszeń, o których mowa w art. 72 ust. 1a) 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 i jego ochronie do dnia 6 października 2021 r.

W raporcie o oddziaływaniu na środowisko uwzględniono aktualne miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, uzyskano opinie o lokalizacji terenów chronionych przed hałasem dla obszarów, które planów zagospodarowania nie posiadają, wykorzystano zaktualizowane prognozy ruchu. Projekt i raport opracowano na aktualnej mapie do celów projektowych zaewidencjonowanej w ośrodku dokumentacji geodezyjnej miasta Krakowa. Raport oparto na przepisach prawnych obowiązujących w czasie jego wykonywania.

Raport wykonany w ramach ponownej oceny wykazał, że Trasa Łagiewnicka nie będzie powodować uciążliwości dla sąsiadujących budynków mieszkalnych, niezależnie od tego, czy są to budynki starsze czy nowsze. W przekazanym raporcie wykazano, że inwestycja została zaprojektowana i zostanie wybudowana zgodnie z wszystkimi przepisami z zakresu ochrony środowiska oraz przy jej eksploatacji zostaną dochowane wszystkie standardy jakości środowiska.

Jednocześnie informuję, że ze względu na stopień zaawansowania prac projektowych oraz procedowanych decyzji formalno-prawnych nie ma możliwości realizacji inwestycji w podziale na etap od ul. Beskidzkiej do ul. Zakopiańskiej i od ul. Zakopiańskiej do ul. Grota-Roweckiego.

Ponadto informuję, iż zgłoszone uwagi do opracowanego raportu ponownej oceny oddziaływania inwestycji na środowisko dla etapu II podlegają obecnie szczegółowej analizie stosownych organów administracji publicznej.



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA
Jacek Majchrowski

Otrzymują:

1. Adresat
2. Trasa Łagiewnicka SA
3. Biuletyn Informacji Publicznej
4. aa