



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.2359.2017

Kraków,

24 MAR 2017

Pan
Stanisław Rachwał
Radny Miasta Krakowa

W odpowiedzi na Pana interpelację w sprawie budowy linii tramwajowej KST etap III: osiedle Krowodrza Górka – Azory, zgłoszoną między sesjami Rady Miasta Krakowa w dniu 14 marca 2017 r., uprzejmie informuję.

W wyniku przeprowadzonych w 2015 r. konsultacji społecznych zostały przygotowane i zaprezentowane trzy warianty z przebiegiem nowej trasy tramwajowej:

- Wariant A - projektowany przebieg linii tramwajowej prowadzi od pętli tramwajowo - autobusowej Krowodrza Górka, wzdłuż ul. Opolskiej po stronie południowej do skrzyżowania wielopoziomowego ul. Weissą i ul. Opolskiej. Długość projektowanej trasy wynosi ok. 1,6 km;
- Wariant B - przebieg linii tramwajowej prowadzi od skrzyżowania ul. Bratysławskiej i ul. Doktora Twardego, wzdłuż ulic Wybickiego, Władysława Łokietka oraz Batalionu "Skała" AK (wschodnia strona Parku Krowoderskiego). Następnie biegnie wzdłuż ul. Opolskiej w kierunku zachodnim, do skrzyżowania wielopoziomowego ul. Weissą z ul. Opolską. Długość projektowanej trasy wynosi ok. 2,5 km;
- Wariant C - projektowany przebieg linii tramwajowej prowadzi ul. Wybickiego od skrzyżowania z ul. Bratysławską i ul. Doktora Twardego, do skrzyżowania z ul. Władysława Łokietka. Następnie biegnie wzdłuż ul. Władysława Łokietka, po zachodniej stronie Parku Krowoderskiego, wzdłuż ul. Opolskiej, w kierunku zachodnim do skrzyżowania wielopoziomowego ul. Weissą z ul. Opolską. Długość projektowanej trasy wynosi ok. 2,4 km.

Po przeanalizowaniu wszystkich wniosków konsultacyjnych wybrano do dalszego procedowania przebieg projektowanego torowiska tramwajowego według wariantu A. Wyboru tego dokonano na podstawie największego poparcia społecznego wyrażonego w przesłanych wnioskach konsultacyjnych. Wariant ten jest zgodny z zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru „Linia tramwajowa od Pętli Krowodrza Górka do Górki Narodowej - Zachód w Krakowie”, przyjętego uchwałą nr CVIII/1458/10 Rady Miasta Krakowa z dnia 8 września 2010 r. oraz ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa, przyjętego uchwałą nr CXII/1700/14 Rady Miasta Krakowa z dnia 9 lipca 2014 r.

W konsekwencji zgłoszonych pytań i wniosków w ramach wybranego wariantu wprowadzono w opracowaniu projektu koncepcyjnego wielobranżowego następujące zmiany w zakresie części rozwiązań:

- zmiana lokalizacji przystanku końcowego - przystanek końcowy zlokalizowano w rejonie pętli autobusowej Azory; ustalono, iż pod obiektem inżynierskim w ciągu ul. Opolskiej zostanie zlokalizowany tor techniczny z rezerwą terenową pod budowę peronów przystankowych;
- w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej i ul. Mehoffera przewidziano kładkę dla pieszych, która pozwoli na bezkolizyjne przeprowadzenie potoków pieszych przez ul. Opolską;
- wprowadzenie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul. Weissa i ul. Różyckiego;
- zlikwidowano zatokę autobusową przy ul. Weissa po północnej stronie skrzyżowania z ul. Różyckiego;
- przewidziano zadaszenie projektowanej pętli autobusowo-tramwajowej;
- zapewniono dojazd pojazdów od ul. Różyckiego do zabudowy przy ul. Chełmońskiego;
- uwzględniono wykonanie kładki rowerowej nad ul. Weissa zlokalizowanej po południowej stronie istniejącego obiektu inżynierskiego w ciągu ul. Opolskiej;
- parking typu Park & Ride przewidziano jako trzypoziomowy nadziemny z możliwością rozbudowy o kolejne kondygnacje.

Ponadto, duże zainteresowanie wzbudził temat ochrony istniejącej zabudowy mieszkalnej przed wpływem hałasu i drgań od ruchu tramwajowego. Po przeprowadzonej analizie akustycznej oraz analizie drgań wyznaczono nowe miejsca dla lokalizacji ekranów akustycznych oraz przeprowadzono korektę przebiegu ekranów istniejących, tak aby w pełni spełniały swoją funkcję przy wprowadzeniu nowych rozwiązań do układu drogowego.

Następnym krokiem procedowania zamierzenia inwestycyjnego było opracowanie Raportu Oddziaływania Przedsięwzięcia na Środowisko i uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 17 lutego 2017 r. Raport Oddziaływania Przedsięwzięcia na Środowisko zawiera między innymi wnioski na podstawie wykonanych analiz dla oddziaływania projektowanej linii tramwajowej, a mianowicie:

„Jak wynika z analizy przebiegu poszczególnych izofon wykonanych dla oddziaływania projektowanej linii tramwajowej, inwestycja ta nie będzie powodować negatywnego, ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego.

Torowisko zaprojektowano z wykorzystaniem nowoczesnych technologii przyczyniających się do redukcji emisji hałasu, tj. szyny bezстыkowe, osłony szyn, smarownice oraz maty wibroizolacyjne.

Cicha nawierzchnia torowiska wykonana poprzez zastosowanie torów z prefabrykowanych płyt torowych oraz torowiska zielonego, będzie znacznie wpływać na redukcję hałasu. Dodatkowo w konstrukcji torowiska zaprojektowano maty wibroizolacyjne. Maty stanowią barierę na drodze transmisji wibracji od nawierzchni do podtorza i dalej poprzez grunt do zabudowań w pobliżu trasy. Maty wibroizolacyjne są stosowane w drodze szynowej w celu zmniejszenia pionowych drgań materiałowych oraz drgań poprzecznych transmitowanych od toru do otoczenia trasy. Jest to dodatkowy element tłumiący, stosowany głównie do zabezpieczenia budynków oraz ich mieszkańców przed wpływem drgań i hałasu.

Ponadto na etapie eksploatacji planuje się konserwację torów poprzez szlifowanie szyn, nie rzadziej niż co trzy lata, lub natychmiast w przypadku stwierdzenia powstania fał, celem niedopuszczenia do ich pogłębiania.

Oddziaływanie akustyczne linii tramwajowej w dużej mierze związane jest ze stanem infrastruktury technicznej, dlatego też należy dbać o prawidłowy stan torowiska oraz taboru.

Po wykonaniu obliczeń oraz przeanalizowaniu przebiegu izofon, opracowanych dla oddziaływania hałasu drogowego, których modelowanie przeprowadzono na podstawie stanu istniejącego, wyznaczono lokalizację nowych ekranów akustycznych oraz skorygowano położenie i ukształtowanie ekranów istniejących wzdłuż ul. Opolskiej, tak aby w maksymalny sposób chroniły najbliższą zabudowę przed negatywnym oddziaływaniem akustycznym.

Otrzymane wyniki dla pory dnia oraz nocy, zakładają najbardziej niekorzystny wariant oddziaływania inwestycji, z uwzględnieniem dość dużego, istniejącego obecnie natężenia ruchu w ciągu 24 godzin. Z uwagi na zakładaną w projekcie niewielką ingerencję w obecny układ drogowy ul. Opolskiej, nie będzie on wywierał wpływu na dane dot. potoków ruchu, a co za tym idzie zmniejszenie oddziaływań akustycznych. W zawiązku z powyższym, działania dla danego odcinka prowadzą się do zastosowania w projekcie technologii tzw. cichego torowiska oraz dostosowania lokalizacji ekranów akustycznych do założeń projektowych budowy linii tramwajowej.

W miejscach, gdzie będą prowadzone prace ingerujące w układ drogowy, zastosuje się możliwie najkorzystniejsze rozwiązania technologiczne oraz organizacyjne mające na celu maksymalne zminimalizowanie emisji hałasu, co w analizowanym przypadku zostanie spełnione poprzez wykonanie tzw. cichego torowiska oraz wprowadzenia rozwiązań prowadzących do uspokojenia ruchu (przewężenie jezdni do jednego pasa - ul. Wojciecha Weiss'a), zastosowanie cichej nawierzchni jezdni SMA 0/8, dostosowanie lokalizacji ekranów akustycznych do założeń projektowych budowy linii tramwajowej. Nie przewiduje się likwidacji ekranów akustycznych, a jedynie ich modernizację, poprzez odpowiednie umiejscowienie ich względem źródeł hałasu, tak aby w maksymalny sposób spełniały swoją funkcję ochronną."

W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach również określone zostały wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym dla przedmiotowego przedsięwzięcia, między innymi rozwiązania w zakresie redukcji wibracji i hałasu związanego z eksploatacją linii. Przedmiotowa decyzja nakłada również dodatkowe warunki dotyczące sporządzenia analizy porealizacyjnej w zakresie skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu dotrzymanie standardów jakości środowiska, w tym ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem na etapie eksploatacji po upływie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

Mając na uwadze powyższe, przedstawiony w treści złożonej przez Pana interpelacji sprzeciw mieszkańców bloku przy ul. Różyckiego 4 i 6 wobec planowanej inwestycji w tym miejscu nie znajduje uzasadnienia.

z up. PREZYDENTA MIASTA
Tadeusz Trzmiel
Z-ca Prezydenta Miasta Krakowa

Otrzymują:

1. Adresat
2. Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie
3. Biuletyn Informacji Publicznej
4. Aa