



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

Kraków, 12. 06. 2007

OR-05.0057-548/XIV/07

Pan
Mirosław Gilarski
Radny Miasta Krakowa

W odpowiedzi na Pana interpelację w sprawie Trasy Łagiewnickiej, zgłoszoną na XIV Sesji Rady Miasta Krakowa w dniu 23 maja 2007 r., uprzejmie informuję:

Ad 1.

Koncepcja wybranego wariantu przebiegu Trasy Łagiewnickiej została opracowana w listopadzie 2006 r. Materiały do wniosków o wydanie decyzji ULICP autor koncepcji przygotował wyprzedzająco przed zakończeniem opracowania i złożył w Wydziale Architektury i Urbanistyki w dniu 6 września 2006 r. następujące wnioski o ULICP dla:

- „Budowy Trasy Łagiewnickiej wraz z węzłami, tunelem, linią tramwajową, drogami zbiorczymi, chodnikami, ścieżkami rowerowymi, kładką dla pieszych na odcinku od ul. Zakopiańskiej do ul. Turowicza z infrastrukturą techniczną” (sygnatura sprawy: AU-02-2-WKA.7331-2933/06),
- „Budowy Trasy Łagiewnickiej wraz z kładką, z węzłami, drogami zbiorczymi, chodnikami, linią tramwajową, ścieżkami rowerowymi na odcinku od ul. Nowoobozowej do ul. Zakopiańskiej z infrastrukturą techniczną” (sygnatura sprawy: AU-02-2-WKA.7331-2934/06),
- „Budowy Trasy Łagiewnickiej wraz z węzłami, tunelem, drogami zbiorczymi, chodnikami, ścieżkami rowerowymi na odcinku od ul. Grota-Roweckiego do ul. Nowoobozowej wraz z infrastrukturą techniczną” (sygnatura sprawy: AU-02-2-WKA.7331-2937/06).

Postępowania w sprawie ustalenia lokalizacji inwestycji celu publicznego dla powyższych zamierzeń inwestycyjnych zostały wszczęte w dniu 6 września 2006 r. (data wpływu wniosków). Natomiast o wszczęciu postępowań w powyższych sprawach oraz o możliwości zapoznania się z materiałem dowodowym, jak również możliwości wypowiedzenia się w sprawie zebranych dowodów i materiałów współwłaściciele działek objętych wnioskami zostali zawiadomieni pismami z dnia 26 września 2006 r. (zawiadomienia o wszczęciu postępowań), natomiast pozostałe osoby będące stronami ww. postępowań za pośrednictwem obwieszczeń z dnia 18 września 2006 r. wywieszonych na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Krakowa (Wydział Architektury i Urbanistyki UMK, Rynek Podgórski 1) oraz opublikowanych na stronie internetowej Urzędu Miasta Krakowa.

Tryb przygotowania koncepcji i materiałów do decyzji ULICP nie przewiduje uzyskiwania uzgodnień (w tym m.in. Rady Dzielnicy, na której obszarze działania zlokalizowana jest planowana inwestycja) z mieszkańcami przyległego terenu. Wydział Architektury i Urbanistyki w trakcie prowadzonego postępowania administracyjnego uzyskuje wymagane przepisami opinie. Z przebiegiem projektowanej Trasy mieszkańcy mogli zapoznać się w Wydziale Architektury i Urbanistyki (jeżeli byli stronami toczącego się

postępowania) lub Radzie Dzielnicy IX i Krakowskim Zarządzie Dróg (wszyscy mieszkańcy zainteresowani inwestycją).

Ad 2.

Na skutek uwag zgłaszanych przez mieszkańców ulic Piaseckiego, Ludwisarzy i Tokarskiej zarówno do Wydziału Architektury i Urbanistyki jak i Krakowskiego Zarządu Dróg autor koncepcji wprowadził zmiany do rozwiązań projektowych polegające na poprawie dostępności komunikacyjnej ww. ulic po wybudowaniu Trasy. W grudniu 2006 r. Krakowski Zarząd Dróg udostępnił Radzie Dzielnicy IX Miasta Krakowa skorygowany egzemplarz koncepcji w celu przeprowadzenia konsultacji społecznych.

Na stronie internetowej Dzielnicy IX (www.dzielnica9.krakow.pl) została zamieszczona informacja o możliwości zapoznania się w siedzibie Rady Dzielnicy z materiałami dotyczącymi planowanego przebiegu Trasy Łagiewnickiej. Wielu mieszkańców z tej propozycji skorzystało a zgłoszone przez nich uwagi zostały przekazane do Krakowskiego Zarządu Dróg.

W dniach 20 lutego br. i 8 marca br. z [wyłączenie jawności w zakresie danych osobowych; na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001r. o dostępie do informacji publicznej; jawność wyłączył Ryszard Marek Pełnomocnik Prezydenta Miasta Krakowa ds. Ochrony Informacji Niejawnych], Przewodniczącą Stowarzyszenia na Rzecz Zmiany Lokalizacji Trasy Łagiewnickiej oraz przedstawicielami tego Stowarzyszenia a także Panem Adamem Migdałem, Przewodniczącym Rady Dzielnicy IX Miasta Krakowa spotkał się Pan Krzysztof Adamczyk, Pełnomocnik Prezydenta Miasta Krakowa ds. Inwestycji Strategicznych. Celem spotkania było omówienie problemów występujących na etapie projektowania Trasy.

W związku z pismem [wyłączenie jawności w zakresie danych osobowych; na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001r. o dostępie do informacji publicznej; jawność wyłączył Ryszard Marek Pełnomocnik Prezydenta Miasta Krakowa ds. Ochrony Informacji Niejawnych] z dnia 2 kwietnia 2007 r. Pan Krzysztof Adamczyk w uzgodnieniu ze mną ustalił termin spotkania roboczego w sprawie budowy Trasy Łagiewnickiej z mieszkańcami Dzielnicy IX, które odbędzie się w dniu 12 czerwca br. z udziałem przedstawicieli Firmy Altrans (autor projektu), Krakowskiego Zarządu Dróg, Wydziału Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska, Wydziału Skarbu Miasta, Wydziału Inwestycji oraz Rady Dzielnicy IX.

Ad 3.

Z propozycją wariantów przebiegu Trasy Łagiewnickiej można zapoznać się w siedzibie Krakowskiego Zarządu Dróg przy ul. Centralnej 53.

Ad 4.

Analiza porównawcza wariantów wykazała, że najkorzystniejszym wariantem jest wariant 1. Wariant 3 (niezgodny ze Studium) w ocenie wypadł najgorzej, był też zdecydowanie droższy od pozostałych ze względu na przebieg ulicy w tunelu o długości ok. 2,5 km. Ocena wariantów nastąpiła na posiedzeniu Rady Programowej ds. Rozwoju Infrastruktury Transportowej (powołanej zarządzeniem Nr 284/2003 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 4 marca 2003 r. z późn. zm.) w dniu 8 marca 2006 r. Wówczas wybrany został wariant do dalszego opracowania.

Dla wybranego wariantu opracowano 5 dodatkowych wariantów różniących się przebiegiem przez tereny Sanktuarium Bożego Miłosierdzia. Celem ich opracowania było wyeliminowanie kolizji Trasy Łagiewnickiej z planami rozbudowy Sanktuarium oraz budową Centrum Jana Pawła II. Wnioskowany przebieg Trasy, na odcinku od ul. Zakopiańskiej do ul. Witosa był wypracowany na spotkaniach z udziałem m.in. Ekscelencji Arcybiskupa Stanisława Dziwisza, przedstawicieli fundacji „Centrum Jana Pawła II”, przedstawicieli Zgromadzenia Sióstr Matki Bożej Miłosierdzia, Pana Krzysztofa Adamczyka, Pełnomocnika Prezydenta Miasta Krakowa ds. Inwestycji Strategicznych, Pana Kajetana d'Obryna, Radnego Miasta Krakowa. Ostateczna akceptacja wybranego wariantu nastąpiła na spotkaniu zorganizowanym w dniu 5 maja 2006 r. przez Pana Krzysztofa Adamczyka z

przedstawicielami „Centrum Jana Pawła II”, Kurii i Zgromadzenia Sióstr Bożego Miłosierdzia.

Ad 5.

Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, póź. 430), dla ulicy klasy GP, do jakiej zalicza się Trasa Łagiewnicka, przewiduje możliwość wykonania jezdni o przekroju 2 x 3 (dwie jezdnie po trzy pasy ruchu). Szerokość pasa ruchu wynosi 3,5 m. W przypadku budowy nowej ulicy Rozporządzenie nie dopuszcza zmniejszenia szerokości pasa ruchu. Minimalna szerokość w liniach rozgraniczających ulicy wynosi 50 m.

Przyjęta w koncepcji szerokość w liniach rozgraniczających została miejscowo zawężona, ale jest to zgodne z zapisami § 6 Rozporządzenia. Zatem szerokości Trasy Łagiewnickiej zawarte w koncepcji są zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r.

Ad 6.

Decyzją ostateczną jest:

- decyzja organu II instancji (wydana na skutek odwołania),
- decyzja organu I instancji, jeżeli bezskutecznie upłynął termin do wniesienia środka prawnego (odwołania),
- decyzja organu I instancji, jeżeli ustawa nie wprowadza zwyczajnego środka prawnego (wyjątkowo).

Decyzja ostateczna podlega wykonaniu; od momentu uzyskania waloru ostateczności strony mogą skutecznie powoływać się na prawa i obowiązki wynikające z decyzji (art. 130 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego - Dz. U. z 2000 r. Nr 98, póź. 1071 z późn. zm.). Decyzja nieostateczna jest uznawana za nietrwałą i nie może podlegać wykonaniu, chyba że zachodzą wyjątkowe okoliczności określone w art. 130 § 3 i § 4 ww. ustawy (rygor natychmiastowej wykonalności, zgodność z żądaniem wszystkich stron).

Art. 16 § 1 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego ustanawia zasadę trwałości decyzji ostatecznych, z której wynika, że uchylenie lub zmiana takich decyzji, stwierdzenie nieważności, wznowienie postępowania może nastąpić tylko w przypadkach przewidzianych w tej ustawie lub ustawach szczególnych. Wywodzi się z tego tzw. domniemanie prawidłowości decyzji, tzn. decyzja obowiązuje i jest uznawana za skuteczną, dopóki wyraźnie nie zostanie pozbawiona mocy obowiązującej innym aktem.

Prawomocność decyzji jest to cecha, którą decyzje administracyjne nabywają w związku z możliwością wniesienia skargi do sądu administracyjnego.

Decyzja staje się prawomocna, jeżeli:

- bezskutecznie minął termin do wniesienia skargi do sądu administracyjnego,
- skarga na decyzję została przez sąd oddalona, a wyrok sądowy jest prawomocny (wyrok wojewódzkiego sądu administracyjnego, na który nie została wniesiona skarga kasacyjna, wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego),
- w stosunku do danej decyzji administracyjnej ustawodawca nie przewidział możliwości zaskarżenia do sądu administracyjnego (wyjątkowo).

Przedmiotowe zamierzenia inwestycyjne zostały już uzgodnione z upoważnienia Marszałka Województwa Małopolskiego przez Małopolski Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w zakresie melioracji wodnych oraz zaopiniowane przez merytoryczne wydziały

Urzędu Miasta Krakowa, tj. Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska UMK w zakresie ochrony środowiska i obsługi komunikacyjnej, Wydział Kultury i Dziedzictwa Narodowego UMK (Miejski Konserwator Zabytków) oraz Biuro Planowania Przestrzennego. Aktualnie trwa ustalanie danych stron postępowania. Zgodnie bowiem z art. 53 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80, póź. 717 z późn. zm.), o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego oraz postanowieniach i decyzji kończącej postępowanie - właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości, na których będą lokalizowane inwestycje celu publicznego - zawiadamia się na piśmie.

Brak adresów w rejestrze gruntów współwłaścicieli części działek objętych wnioskami o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego dla ww. zamierzeń inwestycyjnych, powoduje konieczność ustalenia aktualnych adresów osób żyjących, bądź spadkobierców osób nieżyjących, celem ich zawiadomienia zgodnie z dyspozycjami cytowanego powyżej przepisu.

Ustalenie adresu dla doręczeń współwłaścicieli (lub ich ewentualnych spadkobierców) działek objętych wnioskami o ustalenie lokalizacji inwestycji celu publicznego dla ww. zamierzeń inwestycyjnych jest niezbędne dla zapewnienia prawidłowego toku powyższych postępowań administracyjnych.

Termin wydania decyzji jest uzależniony w takim przypadku od ostatecznego ustalenia pełnego kręgu stron przedmiotowych postępowań.

Zgodnie z art. 53 ust. 3 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w sprawach wymagane będzie jeszcze przeprowadzenie analizy warunków i zasad zagospodarowania terenu oraz jego zabudowy, wynikających z przepisów odrębnych, jak również stanu faktycznego i prawnego terenu, na którym przewidywana jest realizacja inwestycji. Następnie projekty decyzji podlegać będą uzgodnieniu z właściwymi organami wskazanymi w art. 53 ust. 4 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu, w tym m.in. z właściwym zarządcą drogi - w odniesieniu do obszarów przyległych do pasa drogowego.

Uprzejmie informuję, że Wojewoda Małopolski postanowieniem Nr 3/Z/2006 z dnia 13 listopada 2006 r. (znak: RR.XV.BC.7045-2-42-06) zawiesił postępowanie w sprawie ustalenia lokalizacji inwestycji celu publicznego dla inwestycji pn. „Budowa Trasy Łagiewnickiej na odcinku od ul. Zakopiańskiej do ul. Turowicza (przekroczenie układu torowego PKP szlaku Kraków Bonarka - Kraków Swoszowice)” na działkach nr 430/9, 361 obr. 46, nr 92/6 obr. 45 Kraków-Podgórze (teren zamknięty) prowadzone z wniosku Krakowskiego Zarządu Dróg z dnia 18 października 2006 r. - do czasu wydania przez Prezydenta Miasta Krakowa decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego dla pozostałej części przedmiotowej inwestycji poza terenem zamkniętym.

Ze względu na brak adresów dużej liczby stron biorących udział w postępowaniu administracyjnym prowadzonym przed ustaleniem lokalizacji inwestycji celu publicznego oraz w związku z wejściem w życie ustawy z dnia 18 października 2006 r. o zmianie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 220, póź. 1601), zarządzeniem Nr 822/2007 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 13 kwietnia 2007 r. w sprawie zmian w budżecie Miasta Krakowa i w układzie wykonawczym budżetu Miasta Krakowa na rok 2007 zmieniony został zakres rzeczowy zadania inwestycyjnego nr S-4.5 „Budowa Trasy Łagiewnickiej wraz z linią tramwajową” na 2007 r. Wprowadzony został zapis o opracowaniu materiałów do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia oraz materiałów do wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi.

Realizując powyższe ustalenia Krakowski Zarząd Dróg ogłosił przetarg nieograniczony na opracowanie materiałów do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i

decyzji ULD. Zgodnie z warunkami technicznymi zamówienia publicznego materiały do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach będą opracowane wariantowo w celu wybrania najkorzystniejszego rozwiązania pod względem ochrony środowiska.

Ad 7.

Zgodnie z art. 46 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity z 2006 r. Nr 129, póź. 902 z późn. zm.) realizacja przedsięwzięcia polegającego na budowie Trasy Łagiewnickiej wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wydanie takiej decyzji poprzedzone jest postępowaniem w sprawie oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia. Jakkolwiek w myśl § 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, póź. 2573 z późn. zm.) przedmiotowe zamierzenie jedynie może wymagać sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko, to jednak praktyka stosowania prawa w omawianym zakresie prowadzi do wniosku, że obowiązek sporządzenia takiego raportu zostanie w toku prowadzonego postępowania nałożony na wnioskodawcę. Zgodnie z art. 53 ustawy Prawo ochrony środowiska „organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zapewnia możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach którego sporządzany jest raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko”. Przedstawiciele społeczeństwa będą zatem mogli w ramach określonych przepisami prawa składać w postępowaniu swoje uwagi i wnioski. Strony zaś postępowania będą mogły zgodnie z przepisami ustawy Kodeks postępowania administracyjnego brać czynny udział w toczącym się postępowaniu.

Ewentualne ustalenia dotyczące obszaru ograniczonego użytkowania, analizy porealizacyjnej oraz pozostałych działań koniecznych z punktu widzenia ochrony środowiska (np. lokalizacji ekranów akustycznych) będą wynikiem przeprowadzenia ww. postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z przyjętymi w koncepcji rozwiązaniami projektowymi najmniejsza odległość budynków od krawędzi jezdni głównej Trasy wynosi 9-10 m. Wszystkie te budynki chronione są ekranami akustycznymi. Na odcinku od ul. Grota Roweckiego do ul. Zakopiańskiej przewiduje się budowę po obu stronach ulicy ekranów akustycznych o długości 2795 m i o wysokości zmiennej od 3,5 do 8,0 m. Dla zapewnienia całkowitej skuteczności zabezpieczeń projektant zaproponował zamknięcie ścian ekranów od góry owalną, przeszkloną płytą i utworzenie „tunelu”. Boczne ściany „tunelu” będą zazielenione. Powyższa technologia ekranów jest jedną z propozycji. Po konsultacji z mieszkańcami może ona ulec zmianie. W przypadku budynków wyższych niż 2 kondygnacje (zabudowa wielorodzinna po obu stronach Trasy), a także w szczególnie niekorzystnych przypadkach usytuowania pojedynczych budynków mieszkalnych, bądź budynków o funkcji oświatowej konieczne może okazać się wprowadzenie okien o podwyższonej izolacyjności akustycznej.

Ostateczne decyzje dotyczące ochrony akustycznej, w tym ewentualnego ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania określi decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

Odnosząc się do sformułowań Pana Radnego dotyczących prasowych wystąpień Pana Krzysztofa Adamczyka, Pełnomocnika Prezydenta Miasta Krakowa ds. Inwestycji Strategicznych na temat Trasy Łagiewnickiej informuję uprzejmie, że cytaty, które Pan przytoczył nie pochodziły z autoryzowanych wypowiedzi mojego Pełnomocnika.

Sposób przedstawienia i jakość merytoryczna powyższego zagadnienia w przytoczonej publikacji prasowej są w oczywisty sposób powierzchowne, ogólnikowe i uproszczone.

Z wyrozumiałością przyjmuję zdziwienie Pana Radnego. Informuję uprzejmie, że Pełnomocnik Prezydenta Miasta Krakowa ds. Inwestycji Strategicznych nie ma możliwości dysponowania wiedzą (teza o posiadaniu takiego rzekomego obowiązku brzmi kuriozalnie) na temat np. odległości w danym miejscu budynków od krawężnika jezdni przyszłego połączenia drogowego. Taką wiedzą można operować precyzyjnie posiadając projekt przed sobą. Tym zakresem informacji dysponują autorzy i zlecający opracowania projektowe lub też odpowiednie gminne komórki organizacyjne prowadzące postępowania administracyjne dotyczące wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody czy decyzji lokalizacyjnych.

Nie można zdefiniować uciążliwości zaprojektowanej trasy komunikacyjnej na kanwie kilku wyrywkowo przedstawionych liczb czy argumentów protestujących osób. To żmudny proces kompilacji wniosków wynikających ze specjalistycznej wiedzy bazującej na branżowych opracowaniach, normach, warunkach technicznych itd. W tym kontekście niepoważnie brzmią sformułowania Pana Radnego związane z zobowiązaniem Pana Krzysztofa Adamczyka do realizacji zabezpieczeń przeciwhałasowych czy przemilczaniem przez niego tych zagadnień. Aktualnie nikt nie jest w stanie przedstawić ostatecznych granic określonych odpowiednimi decyzjami lokalizacyjnymi powyższej trasy jak również ewentualnych szerszych stref ograniczonego użytkowania. Z kolei zakres wykupów czy odszkodowań określi odpowiednia dokumentacja poprzedzona właściwą wiedzą, analizami i opracowaniami a nie subiektywna ocena kogokolwiek.

Ad 8.

Wśród dużych inwestycji drogowych, które nie doszły do skutku ze względu na protesty mieszkańców wymienić można Trasę Bagrową stanowiącą fragment III obwodnicy, dla której znaleziono rozwiązanie zamienne w postaci Trasy Nowopłaszowskiej. Ponadto wszystkie rozpoczynane duże inwestycje drogowe są w większym lub mniejszym stopniu oprotestowane. Inwestycje drogowe o takiej skali wywołują zawsze znaczne niezadowolenie mieszkańców pobliskich ulic i niestety nie jest możliwe sprostanie wszystkim - niejednokrotnie sprzecznym - oczekiwaniom.

Informuję uprzejmie, że opinia Pana Krzysztofa Adamczyka w tym względzie dotyczyła istnienia pewnych społecznych mechanizmów, skądinąd naturalnych lecz często uciążliwych i nieprzejeźdźnych w kontekście interesów miasta i jego mieszkańców jako całości.

v

PREZYDENT MIASTA KRAKÓWA
Jacek Majewski

Otrzymują:

1. Adresat
2. Krakowski Zarząd Dróg
3. Wydział Architektury i Urbanistyki
4. Biuro Planowania Przestrzennego
5. Pełnomocnik Prezydenta Miasta Krakowa ds. Inwestycji Strategicznych
6. Pełnomocnik Prezydenta Miasta Krakowa ds. Ochrony Informacji Niejawnych
7. Biuletyn Informacji Publicznej
8. A/a