

Aleksander Miszałski
Radny Miasta Krakowa

Kraków, 12.09.2018 r.

Szanowny Pan
Prof. Jacek Majchrowski
Prezydent Miasta Krakowa

Interpelacja

Szanowny Panie Prezydencie,

Zwracam się do Pana w sprawie Trasy Łagiewnickiej i ponownie sporządzonego raportu oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia polegającego na budowie ww. trasy od skrzyżowania z ul. Grota Roweckiego do skrzyżowania z ul. Beskidzką. Mieszkańcy złożyli wiele uwagi i wątpliwości do ww. raportu. Pismo mieszkańców z uwagami i wątpliwościami do raportu załączam do interpelacji. Bardzo proszę w odpowiedzi na interpelację, odpowiedzieć na pytania i wątpliwości mieszkańców zawarte w piśmie.

Ponadto proszę o ponowne rozważenie możliwości realizacji projektu Trasy Łagiewnickiej w dwóch etapach: pierwszym który zakończy się na ulicy Zakopiańskiej i drugim od ulicy Zakopiańskiej aż do ulicy Grota - Roweckiego. Drugi etap można by realizować dopiero gdy będą w budżecie odpowiednie środki by mieć pewność realizacji w krótkiej perspektywie po zakończeniu budowy Trasy Łagiewnickiej czasowej również Trasy Pychowickiej. Bez kontynuacji Trasy Łagiewnickiej Trasą Pychowicką droga ta będzie pełnić jedynie funkcję komunikacyjną Ruczaj – Kurdwanów a jest to bardzo kosztowna inwestycja i nie taka jest jej docelowa funkcja.

Z góry dziękuję za pozytywne rozpatrzenie mojej prośby.

Z poważaniem
Aleksander Miszałski



Urząd Miasta Krakowa
Wydział Architektury i Urbanistyki
Rynek Podgórski 1
30-533 Kraków

Dotyczy sprawy AU-01-2.6740.4.13.2017.MMS.AST

W związku z ponownym przeprowadzeniem oceny wpływu inwestycji „Budowa Trasy Łagiewnickiej – etap II: budowa odcinka od skrzyżowania z ul. Grota Roweckiego do ul. Ludwisarzy wraz z budową i przebudową sieci infrastruktury technicznej” na środowisko, wnosimy następujące uwagi:

UWAGI SZCZEGÓŁOWE

Część 2.4.1 – nie ma wątpliwości, że zmniejszenie uciążliwości TŁ w rejonie ulic Grota-Roweckiego i Kobierzyńska nastąpi dopiero po zbudowaniu tunelu TD-01, tj. po zrealizowaniu Trasy Pychowickiej. Do tego czasu wszelkie analizy i rozważania uwzględniające funkcjonowanie tego tunelu są bezzasadne. Przy ocenie oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko należy wziąć pod uwagę, że cały ruch samochodowy będzie przez co najmniej kilkanaście lat koncentrował się na powierzchni. Raport tego nie uwzględnia. (Porównaj opis w wierszu 2. od góry na stronie 21 oraz Lp. 1 w tabeli 3 na stronie 43). Można więc uznać, że wnioski podane w tej części Raportu są błędne lub celowo zafałszowane. **Ten fragment oceny powinien być przeprowadzony ponownie w sposób rzetelny i realistyczny.**

Należy ponadto podkreślić, że zawarty w Raporcie „Opis stanu projektowanego” jest nieprawdziwy i odnosi się najprawdopodobniej do stanu sprzed wielu lat, kiedy tereny za skrzyżowaniem z ul. Kobierzyńską nie były zabudowane. Jak bowiem inaczej rozumieć

działania inwestora, który z jednej strony „W celu zmniejszenia uciążliwości trasy na odcinku ul. Grota Roweckiego - ul. Kobierzyńska, podyktowanej istniejącą zabudową wielorodzinną zdecydowano się na poprowadzenie jezdni głównych trasy w tunelu (poziom -1).” (s. 32), a z drugiej decyduje się wyprowadzić tunel zaraz za skrzyżowaniem z Kobierzyńską, dosłownie na wysokości wysokiej zabudowy wielorodzinnej, 5 metrów od przedszkola i żłobka, 60 metrów od szkoły podstawowej?

Część 2.4.2 – w pierwotnych planach między ulicami Kobierzyńską i Nowoobozową dwie łącznice Ł1 i Ł2, które mają połączyć poziom Trasy Łagiewnickiej z ulicą Rostworowskiego biegnącą na powierzchni nad tunelem TD-01 , **miały mieć po jednym pasie**. W Raporcie pojawia się informacja o 2 łącznicach po 2 pasy .

Część 2.4.3 – na s. 32 nie opisano połączenia / zjazdu do Trasy istniejących ulic lokalnych (wyjazd z kościoła, posesje przy Ruczaj 43, Rostworowskiego 16 i in.) za skrzyżowaniem z ul. Kobierzyńską w kierunku wyjazdu z tunelu!

Część 2.5 – brak tu informacji na temat metodologii aktualizacji modelu ruchu 2013 do poziomu ruchu 2015/2016. Poza tym w modelu ruchu 2013 prawdopodobnie nie ma precyzyjnych danych dla odcinków wymienionych w tabelach 12 i 13. Tymczasem do roku 2018 natężenie ruchu na terenach osiedli Ruczaj, Borek, Kurdwanów znacznie się zwiększyło w zw. z postępującą zabudową mieszkaniową.

Części 5.1.1 i 5.1.2 – wskaźniki oraz metodyka ich obliczania pochodzą sprzed ponad 10 lat, mają więc wątpliwą wartość. W jednym z fragmentów jest odniesienie do emisji substancji szkodliwych z samochodów gaźnikowych, których już się chyba nie produkuje od wielu lat. W zw. z tym podanych informacji nie powinno się brać pod uwagę lub zażądać ich aktualizacji.

Część 5.2.2 – tu znajduje się odniesienie do tunelu TD-01 dla uzasadnienia eliminacji hałasu na powierzchni; tymczasem tunel TD-01 nie będzie eksploatowany przez kilkanaście lat, więc podane twierdzenia są fałszywe. Poza tym odniesienie do ogólnych danych dotyczących hałasu jest zdawkowe. Brak danych pomiarowych, co podważa wiarygodność sformułowań i poczynionych wniosków.

Część 5.3.1 – dane w tabeli 18 są nieaktualne.

Część 5.3.2 – tekst dotyczy innej inwestycji, co świadczy o niedbałości i poziomie merytorycznym całego dokumentu. Skoro zamieszczone uwagi dotyczą innej inwestycji, to należy wnosić, że wnioski dotyczące wibracji na etapie eksploatacji są czysto teoretyczne.

Część 5.4.2 – brak źródeł dla danych w tabeli 20.

Część 5.5.2 – zamieszczone obliczenia dotyczą drogi 2x2 pasy, a w rzeczywistości Trasa to będzie w większości droga o parametrach 2x3 pasy w obu kierunkach. Poza tym w badaniu odstąpiono od obliczeniowej analizy stężenia węglowodorów ropopochodnych, ale wyciągnięto wnioski, że ich stężenie nie przekroczy wartości dopuszczalnych. Na jakiej podstawie tego dokonano?

Część 6 – co to jest Corine Land Cover 2012 i jak ma się do Trasy Łagiewnickiej? Ostatni akapit na str. 93 dotyczy wskazań i obostrzeń wymienionych w rozdziałach 0, a tymczasem nie ma takiego rozdziału. Na str. 94 pojawia się informacja, że przeprowadzono ponowną analizę rozprzestrzeniania hałasu, ale brak wskazania, gdzie znajduje się ta analiza.

Autor Raportu, wymieniając sposoby ograniczania hałasu generowanego przez ruch na Trasie (ekrany półtunele, płynny ruch), jednocześnie zamieszcza na s. 95 kuriozalne stwierdzenie, że:

„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 Łagiewnicka ma usprawnić ruch i skrócić czasy przejazdu, więc rozwiązanie to nie ma uzasadnienia.”

Wynika z niego wnioski, potwierdzony zresztą w wielu innych miejscach, że usprawnienie ruchu i skrócenie czasu przejazdu jest priorytetem wobec dobrostanu i zdrowia mieszkańców osiedli Ruczaj i Borek. Domagamy się wprowadzenia racjonalnych ograniczeń prędkości przejazdu na odcinkach przebiegających w pobliżu zabudowy jedno i wielorodzinnej, a także wymuszenia zmniejszenia prędkości przejazdu w godzinach nocnych 22.00-7.00.

Część 9 – znajduje się tu zapis, że przy odpowiedniej organizacji prac budowlanych, również na etapie realizacji, ryzyko poważnej awarii jest bardzo małe. Jednak nie podano jakie wielkości parametrów zastosowano w wymienionym algorytmie w związku z czym wartość obliczeń w Tabeli 23 jest wątpliwa.

Części 10.1 – 10.3 – tutaj opisano w sposób wyjątkowo ogólny elementy przyrodnicze środowiska, najczęściej powołując się na różnego rodzaju opracowania, które dotyczą województwa lub całego miasta Krakowa (np. *Raport o stanie środowiska w województwie małopolskim w latach 2013-2015* opublikowany przez WIOŚ) i nie odnoszą się w żaden sposób do terenów przebiegu Trasy Łagiewnickiej. Ponadto w części dotyczącej krajobrazu zupełnie pominięto zasadniczy element wpływający na jakość życia ludzi, a

mianowicie wpływ zieleni na zdrowie i kondycję psycho-fizyczną mieszkańców. W opinii wielu naukowców bliski dostęp do przyjaznej dla pieszych zieleni już od dziecka poprawia rozwój, zdrowie, jakość życia i przeżywalność. Nie bez znaczenia jest tu fakt, że zieleń osiedlowa wpływa na kształtowanie się społeczności lokalnych i tworzenie więzi społecznych. Powszechnie znany jest wpływ roślinności na estetykę. Widoki z dużym udziałem zieleni są najlepiej oceniane w testach jakości wizualnej miasta. Niestety, autorzy raportu w ogóle nie biorą pod uwagę tych kwestii. Co więcej, proponują zniszczenie kilkunastu hektarów zieleni, a także dewastację przestrzeni przy zastosowaniu siedmiometrowych ekranów akustycznych - rzekomo dla dobra mieszkańców.

Poza tym na przykład w części 10.2.1, dotyczącej stanu sanitarnego powietrza, autorzy Raportu powołują się na te same dane, które zaprezentowano na etapie wniosku o uzyskanie tzw. decyzji środowiskowej. Są to dane sprzed blisko 10 lat i zanotowane w innych rejonach Krakowa, odległych o wiele kilometrów od planowanej inwestycji. Nie dokonano żadnej ponownej oceny w tym zakresie w terenie przebiegu Trasy. W zw. z tym przedstawione dane należy uznać za nieprawdziwe.

Część 12 – ta część jest potraktowana wyjątkowo zdawkowo i nie przedstawia realnego problemu w takim zakresie, jakiego wymagają przepisy. 1) Nie wzięto pod uwagę kumulowania się zanieczyszczeń powietrza i hałasu z przeciążonych już obecnie ulic Kobierzyńskiej i Grota-Roweckiego. 2) Nie uwzględniono także wpływu zanieczyszczeń wynikających z 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. Ruch ten nie będzie przebiegał w sposób płynny, ponieważ będzie ograniczany przez podwójne światła!

Ponadto autor Raportu przeczy sam sobie, z jednej strony wielokrotnie podkreślając, że budowa Trasy poprawi stan aero-sanitarny Krakowa i nie będzie stanowić nowego źródła zanieczyszczenia, bo Trasa tylko będzie „zbierać” ruch (i zanieczyszczenia) z istniejących w okolicy ulic – por. np. stwierdzenie ze s. 200:

Realizacja inwestycji poprzez usprawnienie ruchu pozwoli więc na zmniejszenie emisji substancji ze źródeł komunikacyjnych w rejonie przedsięwzięcia. Ze względu na powyższe przekroczenia wartości dyspozycyjnej pyłu PM_{2,5}, pyłu PM₁₀ i dwutlenku azotu, jakie wykazała analiza rozprzestrzeniania substancji, nie będą występować.

a z drugiej stwierdzając na s. 139, że:

„Głównym źródłem oddziaływań, kształtującym klimat akustyczny i stan sanitarny powietrza w rejonie planowanej inwestycji będzie sama Trasa Łagiewnicka, z racji dużego natężenia ruchu, jakie będzie prowadzić. Oddziaływanie dróg poprzecznych w porównaniu z trasą główną, będzie zdecydowanie mniejsze. (...) Do oddziaływań skumulowanych z innymi drogami będzie dochodziło na węzłach łączących projektowanej drogę z drogami poprzecznymi.”

Rozbieżności te świadczą naszym zdaniem o stronniczości przeprowadzanych badań i budzą wielkie zaniepokojenie strony społecznej.

Część 13 – ta część zakłada zupełnie błędnie, że Trasa Łagiewnicka zwiększy przepustowość i płynność ruchu na istniejącej sieci drogowej w Krakowie, w konsekwencji czego zmniejszy się emisja z sektora transportu. Założenie to jest nedorzeczne, bo Trasa Łagiewnicka o długości 3,4 km, bez kontynuacji z Trasą Pychowicką i Trasą Zwierzyniecką, nie zmieni ani przepustowości, ani płynności ruchu w pozostałych częściach Krakowa poza obszarem między Kurdwanowem a Ruczajem, a już z pewnością nie wpłynie na ograniczenie ruchu w centrum miasta.

Należy podkreślić, że realizacja Trasy Łagiewnickiej nie jest wprost wskazana w Programie Ochrony Środowiska w Krakowie (jak piszą autorzy Raportu). W Programie mówi się o budowie III Obwodnicy, a Trasa Łagiewnicka jest tym odcinkiem III Obwodnicy, który, zdaniem wielu ekspertów, powinien być budowany jako ostatni. Co więcej, w Programie mowa jest o konieczności ograniczania ruchu tranzytowego w mieście. Tymczasem budowa III Obwodnicy spowoduje z pewnością przeniesienie znacznej części ruchu z Obwodnicy autostradowej, co oznacza zwiększenie ruchu tranzytowego przez bardzo mocno zabudowane osiedla.

Autorzy Raportu uważają też, że Trasa Łagiewnicka nie spowoduje znacznego wzrostu emisji zanieczyszczeń. Aż trudno uwierzyć, że można zakładać coś takiego.

Kolejnym nadużyciem jest stwierdzenie, że „niepodejmowanie przedsięwzięcia będzie miało niekorzystny wpływ na warunki akustyczne Krakowa, szczególnie terenów zlokalizowanych przy II Obwodnicy, a więc w śródmieściu”. Aż trudno polemizować z takim sądem. Jego absurdalność jest tak gigantyczna, że pod znakiem zapytania należy postawić profesjonalizm autorów Raportu i rzetelność całego dokumentu.

W końcowym fragmencie tej części, oznaczonym 13.3, nagromadzenie nieprawdy i absurdów jest niewyobrażalne w przypadku dokumentów dotyczących tak ważnych dla mieszkańców Krakowa inwestycji. Z omawianego tekstu można wyciągnąć wniosek, że Trasa Łagiewnicka zmniejszy emisję zanieczyszczeń w wodach opadowych do środowiska w całym

Krakowie dlatego, że wszyscy użytkownicy dróg w Krakowie przeniosą się na tę drogę i będą korzystali tylko z niej. Tymczasem ze względu na brak kontynuacji Trasa nie przyniesie zapowiadanych w Raporcie korzyści – duży ruch będzie się kumulował na niedrożnym końcu w okolicy dwóch skrzyżowań ze światłami (ul. Kobierzyńska i Grota-Roweckiego), przyczyniając się do niewyobrażalnej degradacji gęsto zabudowanej i zaludnionej okolicy. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska powinna zadbać o to, aby realizacja Trasy następowała logicznymi etapami, a zatem aby odcinek Zakopiańska – Grota-Roweckiego był budowany dopiero wówczas, gdy będzie można udrożnić tunel TD-01, a więc razem z Trasą Pychowicką, nie wcześniej. Ponadto należy wywrzeć nacisk na inwestora, aby tak przeprojektował tunel TD-01, aby jego wylot znajdował się kilkadziesiąt / kilkaset metrów za szkołą podstawowa przy ul. Pszczelnej i zabudową wielorodzinną, a nie na ich wysokości.

Część 14 i 16 – brakuje racjonalnego wariantu alternatywnego dla etapu II oraz brakuje wskazania argumentacji pozwalającej na uznanie danej wersji za najkorzystniejsze rozstrzygnięcie dla środowiska. Oba braki są wadą formalno-prawną, która powinna mieć wpływ na treść rozstrzygnięć administracyjnych (wyrok WSA w Krakowie II SA/Kr 71/16). Ponadto przedstawienie w raporcie jedynie wariantu wnioskodawcy oraz wariantu polegającego na zaniechaniu realizacji przedsięwzięcia nie jest, zgodnie z orzecznictwem, wystarczające. Wariant niepodjęcia przedsięwzięcia nie może być uznany za racjonalny wariant alternatywny wobec wariantu wnioskodawcy. W kontekście toczącego się postępowania w sprawie stwierdzenia nieważności decyzji środowiskowej uchybienie to powinno być, także na tym etapie postępowania, wzięte pod uwagę.

Ponadto realne jest, że Trasa Łagiewnicka przez kilkanaście lat nie będzie miała kontynuacji w postaci Trasy Pychowickiej, a mimo to wariant istnienia niepełnej III obwodnicy w ogóle nie został dokładnie i racjonalnie przeanalizowany w Raporcie.

Część 15 – część ta zawiera szereg wniosków dotyczących wpływu na środowisko, które nie mają podstaw w zaprezentowanych wyliczeniach lub/i są lakoniczne, a także pozbawione logiki. W dokumencie stwierdza się na przykład, że:

„Poza tym, że budowa drogi wg wybranego wariantu spowoduje zniszczenie zadrzewień w miejscu budowy drogi to nastąpi również swego rodzaju odcięcie istniejących terenów (wykonanie ekranów akustycznych) od obszarów sąsiednich. Nie przewiduje się jednak, aby separacja terenów przez planowaną Trasę Łagiewnicką w analizowanej lokalizacji miała znaczny wpływ w porównaniu do stanu obecnego. Planowana inwestycja została, bowiem poprowadzona w terenie miejskim, silnie przekształconym antropogenicznie.”

Na jakiej podstawie „nie przewiduje się”, by tak poważna dewastacja środowiska nie miała wpłynąć znacząco na środowisko i przestrzeń życia ludzi? O takiej fundamentalnej zmianie nie można wypowiedzieć się jednym stwierdzeniem.

To samo dotyczy systemu odwodnienia drogi. Tu stwierdza się, że będzie on odpowiedni. Na koniec części 15.1.1 stwierdza się zupełnie bezpodstawnie, że „realizacja inwestycji zmniejszy oddziaływanie istniejących dróg na środowisko, dzięki uporządkowaniu systemu odwodnienia”. Brak przekonującej analizy, w jaki sposób i na jakiej podstawie autorzy Raportu tak twierdzą.

W odniesieniu do zieleni stwierdza się, że:

„W fazie realizacji, w sąsiedztwie linii zajętości terenu może dojść do uszkodzenia drzew niewytypowanych do wycinki np. w skutek przycinania korzeni, zanieczyszczenia gleby substancjami niebezpiecznymi z niesprawnych maszyn budowlanych, czy opierania o pnie drzew materiałów budowlanych. Ryzyko uszkodzeń systemu korzeniowego, kory drzew i krzewów rosnących w bezpośrednim sąsiedztwie pasa budowy, dróg dojazdowych i składowisk występuje przede wszystkim w miejscach, gdzie analizowana inwestycja sąsiaduje z pomnikami przyrody, nieużytkami oraz drzewami zinwentaryzowanymi w sąsiedztwie linii zajętości terenu.”

ale „roślinność ta charakteryzuje się dużymi możliwościami regeneracji i odnawiania.”. Czyli kilkunastoletnie lub starsze drzewa zregenerują się i odnowią – pytanie, kiedy i czy na pewno?

Albo:

„Na etapie eksploatacji na florę występującą w sąsiedztwie drogi wpływ mogłoby mieć zapylenie występujące zawsze w otoczeniu dróg, związane z unoszeniem się drobin pyłu wskutek ruchu przejeżdżających pojazdów. Zapylenie powstaje podczas ścierania się opon, tarcz hamulcowych pojazdów, a także w wyniku zimowego posypywania jezdni piaskiem. Kumulacja zanieczyszczeń komunikacyjnych oraz soli w pasie przylegającym do drogi w dłuższym okresie może wpływać na skład gatunkowy zbiorowisk, kondycję poszczególnych drzew oraz funkcje biologiczne gleby. W tym przypadku wrażliwe gatunki mogą być wypierane przez rośliny bardziej odporne, jednak ze względu na typowo antropogeniczny charakter otoczenia i skład gatunkowy, w którym już teraz występuje roślinność synantropijna i odporna na czynniki antropogeniczne, przewiduje się, że ewentualne zmiany florystyczne nie zmienią charakteru tych zbiorowisk i nie nastąpią negatywne oddziaływania z tego tytułu.”

Wynika z tego wniosek, że również pod tym względem nie będzie negatywnego wpływu inwestycji. W całej tej części najpierw stwierdza się, że zniszczone zostaną np. siedliska gadów, płazów czy ptaków, ale zwierzęta znajdą sobie lepsze miejsca bytowania, co w pełni zdejmuje odpowiedzialność z barków inwestora.

W odniesieniu do hałasu i zanieczyszczeń powietrza stwierdza się, że stan sanitarny powietrza zamknie się w liniach rozgraniczających drogi. Należy więc sądzić, że kilka milionów pojazdów rocznie nie spowoduje wielokrotnego przekroczenia norm hałasu i zanieczyszczenia powietrza. Czy wobec powyższego stwierdzenia – jawnie sprzecznego ze zdrowym rozsądkiem – organy powołane do ochrony środowiska nie powinny stanowczo zareagować?

W części 15.8 temat łagodzenia skutków zmian klimatu wpływających na ludzi jest potraktowany wyjątkowo lakonicznie i w sposób dalece niewystarczający, gdyż brakuje jakichkolwiek analiz na ten temat! Dużą część tekstu poświęcono natomiast wpływowi zmian klimatu na inwestycję. Jest to wyjątkowo perfidne podejście do zagadnienia! Tymczasem nie ulega wątpliwości, że cała inwestycja spowoduje znaczne lokalne pogorszenie warunków życia mieszkańców, zwłaszcza w okresie letnim. Zakładane zniszczenie dużych powierzchni zieleni przez wiele lat nie zostanie zrekomensowane przez nowe nasadzenia. W wyniku budowy Trasy Łagiewnickiej powstanie kolejna ogromna „wyspa ciepła”, której negatywnych skutków dla ludzi inwestor nie zniweluje w żaden sposób.

Na str. 180 autorzy Raportu powołują się na rekomendacje projektu KLIMADA – niestety, nie wiadomo w jakim celu i dlaczego.

Część 17 – w tej części opisano działania minimalizujące negatywne skutki inwestycji na etapie realizacji i eksploatacji. W części 17.1.3. mowa o dobroczynnych skutkach zieleni dla człowieka, brak jednak szczegółowych wyliczeń porównawczych, jakie obszary zieleni zostaną wycięte i zniszczone i co w zamian zostanie nasadzone, a także kiedy nowe nasadzenia osiągną parametry drzew i krzewów usuniętych / wyciętych, a więc kiedy (po ilu latach?) zostanie zrekomensowana realna strata poczyniona dewastacyjnym działaniem inwestora. W ogóle brak szczegółów – co, gdzie i w jakiej skali będzie nasadzone. Czy w zamian za stare, kilkudziesięcioletnie drzewa nasadzone zostaną drzewa duże, wieloletnie czy też młode sadzonki w postaci patyczków? Jakie nasadzenia przewiduje inwestor wzdłuż ulicy Rostworowskiego za skrzyżowaniem z Kobierzyńską (w kierunku ul. Nowoobozowej) i w ogóle wzdłuż bloku przy Kobierzyńskiej 96, po wycięciu kilkudziesięciu ponad dwudziestoletnich brzoź i innych starszych drzew, które stanowią jedyną enklawę zieleni w tej okolicy?

Cześć 17.2.2, zawiera stwierdzenia kuriozalne i nieprawdziwe, wręcz sprzeczne z wieloma sformułowaniami zawartymi w innym miejscu tego samego Raportu:

„Działaniem minimalizującym oddziaływanie ruchu pojazdów na środowisko w fazie eksploatacji jest realizacja niniejszej inwestycji. Pozwoli ona na przeniesienie ruchu pojazdów na drogę o znacznie lepszych parametrach ruchu, dostosowaną do prowadzenia ruchu tranzytowego o dużym natężeniu. Ruch na takiej drodze może się odbywać płynnie, bez zbędnych operacji hamowania i zatrzymywania jak ma to miejsce na drogach lokalnych. Realizacja inwestycji poprzez usprawnienie ruchu pozwoli więc na zmniejszenie emisji substancji ze źródeł komunikacyjnych w rejonie przedsięwzięcia. Ze względu na powyższe przekroczenia wartości dyspozycyjnej pyłu PM_{2,5}, pyłu PM₁₀ i dwutlenku azotu, jakie wykazała analiza rozprzestrzeniania substancji, nie będą występować.” (s. 200)

Warto dobitnie podkreślić, że odciążenie Śródmieścia Krakowa przez budowę III Obwodnicy dokona się kosztem mieszkańców dzielnic oddalonych od centrum o zaledwie 3,5 km. Jeśli priorytetem władz miasta jest wyprowadzanie ruchu tranzytowego z jego centrum na obrzeża, to realizacja Trasy Łagiewnickiej jest tego zaprzeczeniem. Po drugie – powyższe zapewnienia autorów Raportu dotyczą w sposób oczywisty funkcjonowania całej III Obwodnicy (mowa bezkolizyjnej jeździe na całej długości III Obwodnicy), a tymczasem Trasa Łagiewnicka będzie się kończyć / zaczynać w okolicy Ruczaju **dwoma skrzyżowaniami ze światłami**, co spowoduje ogromną kumulacją samochodów w tej okolicy, pociągając za sobą niewyobrażalną degradację środowiska i wieloletnie dociążenie mocno zakorkowanych ulic osiedlowych, dopóki nie powstanie Trasa Pychowicka i nie zostanie udrożniony tunel TD-01.

Część 17.3.2 zawiera opis działań minimalizujących uciążliwości akustyczne i wibracyjne generowane przez ruch na Trasie w fazie eksploatacji. Pojawiają się tu m.in. takie stwierdzenia:

- odnośnie sposobu organizacji ruchu, że zastosowano takie zaprojektowanie 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”. Pytanie brzmi – jakie działania minimalizujące uciążliwości akustyczne, wibracyjne i stanu sanitarnego powietrza podjęto w okolicy dwóch skrzyżowań ze światłami z ul. Rostworowskiego z ul. Grota Roweckiego, a zwłaszcza z ulicą Kobierzyńską?

- odnośnie ograniczania prędkości ruchu, co zmniejsza hałas powstający na styku droga – opona i hałas aerodynamiczny, że „należy jednak pamiętać, że Trasa Łagiewnicka ma usprawnić ruch i skrócić czasy przejazdu, więc rozwiązanie to nie ma uzasadnienia”. Jest to

stwierdzenie wysoce bulwersujące, ponieważ jasno z niego wynika, iż zdrowie i życie ludzkie jest mniej ważne niż rzekomo krótszy czas przejazdu!

Część 18 – w tej części błędnie wskazano, że Trasa spowoduje uspokojenie ruchu poprzez ograniczenie ruchu tranzytowego. Trasa Łagiewnicka o parametrach lepszych od obwodnicy autostradowej wywoła odwrotne skutki. Tym bardziej, że przecież jest planowana jako droga tranzytowa dla ruchu ciężkiego.

Część 20 – pragniemy z całą mocą podkreślić, że na przestrzeni 26 lat w dzielnicy VIII nie odbyły się żadne konsultacje społeczne dotyczące Trasy Łagiewnickiej (patrz odpowiedź Rady Dzielnicy VIII na zapytanie Magdaleny Ruty z dn. 13.III.2017). Dopiero na skutek nalegania mieszkańców, zaniepokojonych powołaniem w lutym 2016 r. Spółki Trasa Łagiewnicka, Rada Dzielnicy zorganizowała 2 spotkania informacyjne w czerwcu i we wrześniu tegoż roku.

Część 21 - brak informacji o dostępnych wynikach innego monitoringu wymaganych zgodnie z art. 66 ust. 1 pkt 16 ustawy z dnia 3 X 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

UWAGI OGÓLNE dot. BRAKÓW DOSTRZEŻONYCH W RAPORCIE

Przy ocenie oddziaływania na środowisko inwestycji Trasa Łagiewnicka w etapie II inwestor w ogóle nie wziął pod uwagę **oceny skutków dewastacji przestrzeni publicznej**, w rezultacie przecięcia na pół dużego osiedla Ruczaj w rejonach zwartej zabudowy wysokiej. Przewidywane skutki dewastacji przestrzeni publicznej to m.in.:

- **Efekt bariery w funkcjonowaniu tej części osiedla**, którego jedna strona odcięta zostanie od dostępu do szkoły podstawowej nr 40, a druga część – od dostępu do kościoła parafialnego p.w. Ducha Świętego. Proponowana przez inwestora kładka łącząca ulice Ruczaj z Pszczelną na wysokości SP nr 40 nie spełni swojego zadania w sposób wystarczający, ponieważ: 1) nie uchroni uczniów przed przekraczaniem Trasy w miejscu niedozwolonym na wysokości wjazdu do kościoła pw. Ducha Świętego, co ma miejsce nieustannie od wielu lat. Budowa Trasy przyniesie ze sobą **zagrożenie wypadkowe!** 2) nie zapewni bezpiecznej przeprawy górą po kładce w miesiącach jesienno-zimowych po zmroku (czyli po godz. 15.00) np. samotnie idącym małuchom. Kładka będzie **miejszem potencjalnych rozbojów!** 3) w razie awarii windy kładka uniemożliwi osobom niepełnosprawnym / matkom z wózkami / rowerzystom itp. przejście na drugą stronę możliwie najkrótszą drogą. Trasa będzie realną **barierą w przemieszczaniu się pieszych!**

Jedynym racjonalnym i oczekiwanym przez mieszkańców rozwiązaniem jest takie wydłużenie planowanego tunelu o co najmniej 200-300 metrów w stronę wschodnią, aby wjazd do niego następował w znacznej odległości przed SP nr 40. Wówczas na jej wysokości można by poprowadzić przejście naziemne ze światłami.

- **Degradacja estetyczna przestrzeni publicznej** za sprawą ekspansji betonu, wycinki drzew, instalacji nieprzyjaznych człowiekowi ekranów akustycznych. W efekcie degradacji estetyki przestrzeni wspólnej zwyczajowo dochodzi nie tylko do pogarszania się poczucia dobrostanu, zaburzeń bieżącego samopoczucia i obniżenia nastroju mieszkańców zdegradowanych terenów, ale także do rozmaitych chorób psychicznych i niekorzystnych zjawisk społecznych jak wzrost patologii i przestępczości w rejonach podzielonych barierami. Raport o oddziaływaniu na środowisko w ogóle nie poświęca uwagi oddziaływaniu inwestycji na dobrostan i zdrowie psychiczno-społeczne osób zagrożonych tą inwestycją (etap II na terenie dzielnicy VIII), ani też nie przewiduje działań zmierzających do niwelacji realnych zagrożeń czy rekompensaty za przewidywane straty! Planowana od lat 70. ubiegłego wieku Trasa, która miała przebiegać przez słabo zaludnione okolice, przetnie tereny miejskie, na których w czasie ostatnich 25 lat wyrosło ogromne osiedle. Prezydent miasta, za którego wiedzą i zgodą się to dokonało (brak planów zagospodarowania dla znacznej części osiedla Ruczaj!), powinien zrobić wszystko, aby uchronić mieszkańców przed destrukcyjnym wpływem tak potężnej inwestycji. Jedynym wyjściem jest poprowadzenie Trasy w tunelu na całej długości terenów zabudowanych blokami i domkami jednorodziennymi.

- **Niebezpieczne oddziaływanie środowiskowe na zdrowie fizyczne mieszkańców** budynków sąsiadujących z przebiegiem Trasy, zwłaszcza w rejonach wylotów z tuneli oraz naziemnych skrzyżowań z ulicami Kobierzyńską i Grota-Roweckiego. Jedynym rozwiązaniem niwelującym przewidywane zagrożenia jest poprowadzenie Trasy w tunelu na całym odcinku przebiegu przez tereny zabudowane przy równoczesnym zmniejszeniu jej rozmiarów do 2 x 2 pasów w części naziemnej. Mowa oczywiście o funkcjonowaniu Trasy po wybudowaniu Trasy Pychowickiej. Do czasu powstania Trasy Pychowickiej etap II nie powinien być w ogóle realizowany ze względu na trudną sytuację komunikacyjną i drogową w okolicach ul. Kobierzyńskiej. Ulica ta oraz okoliczne uliczki już w tej chwili osiągnęły maksymalne możliwości przepustowe, obsługując dużo większy ruch samochodowy niż ten, do obsługi którego były projektowane.

- **Znaczne obniżenie wartości finansowej nieruchomości** położonych w bezpośrednim sąsiedztwie Trasy. Nieruchomości te często są jedyną lokatą życiowych oszczędności

właścicieli, a spadek ich realnej wartości w żaden sposób nie zostanie zrekompensowany przez inwestora.

Ponadto Raport oddziaływania na środowisko nie uwzględnia następujących elementów niosących zagrożenie dla dobrostanu i zdrowia psycho-społecznego mieszkańców osiedla Ruczaj:

- **brak badania skutków wzrostu natężenia ruchu samochodowego dla sytuacji komunikacyjnej okolicznych uliczek osiedlowych**, które powstały wówczas, gdy okolica obejmowała zabudowę jednorodzinną. Już dzisiaj ulice takie jak Ruczaj, Pszczelna, Pastelowa, Magnolii, Sądzińska, Łany – wąskie, z reguły dwukierunkowe, w części nieremontowane, pozbawione pobocza i bez wytyczonych chodników – są niewydolne i to nie tylko w godzinach szczytu. To drogi, którymi dzieci w wieku 6-15 lat przemierzają się do okolicznych szkół podstawowych (SP nr 40, SP nr 158, SP nr 151). Zza biurka nie da się dostrzec realnych zagrożeń, z jakimi już dzisiaj borykają się piesi w tamtych okolicach. Znaczne zwiększenie liczby pojazdów zjeżdżających z Trasy Łagiewnickiej w okolicach węzłów Turonia i Ruczaj bez wątpienia doprowadzi do katastrofalnej sytuacji komunikacyjnej w ww. okolicy, a efektem będzie realne zagrożenie życia pieszych, nie mówiąc o dobrostanie i bezpieczeństwie mieszkańców. Dlatego domagamy się **uzupełnienia Raportu oddziaływania na środowisko o dokładne rozpoznanie sytuacji komunikacyjnej w okolicy ulic Kobierzyńska, Ruczaj, Pszczelna, Pastelowa, Magnolii, Sądzińska, Łany, Miłkowskiego, Bułgarska itp. i wyczerpującego opisu przewidywanych skutków wzmożonego ruchu, a także opisu proponowanych działań zminimalizowania negatywnych skutków wzmożonego ruchu samochodowego w okolicy.**

- 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** (zapylenie, wycieki, hałas, drgania, niedoświetlenie ze względu na wysokie ekrany). Jaki skutek dla ich zdrowia psychicznego i fizycznego oraz efektywnej nauki przyniesie bezpośrednio – bo w odległości ok. 20 metrów od frontu budynku szkoły! – sąsiedztwo dziewięciopasmowej drogi o ruchu ciężkim? Jaki skutek dla zdrowia małych dzieci przyniesie przebieg Trasy Łagiewnickiej w ciągu ul. Rostworowskiego na wysokości posesji Ruczaj 43 w odległości 5 metrów od działających tam przedszkola i żłobka? W jaki sposób wpłyną na zdrowie dzieci we wspomnianych instytucjach zanieczyszczenia wydobywające się z tunelu, do którego wjazdu usytuowany ma być w odległości ok. 5 metrów od przedszkola i żłobka przy Ruczaj 43 i ok. 60 metrów od SP nr 40? Czy rodzice

dzieci uczęszczających do wszystkich tych instytucji wiedzą o tym, w jakich warunkach będą przebywać ich dzieci?

- 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**. Ponieważ w chwili obecnej nie ma żadnych przesłanek, aby utrzymywać, że Trasa Pychowicka powstanie do roku 2030 (brak przygotowań teoretycznych i praktycznych, brak zabezpieczonego finansowania na przygotowanie ww. inwestycji, brak uzgodnień z wojskiem – gospodarzem newralgicznej części terenu w Pychowicach, czy brak jednoznacznych ustaleń z organizacjami ekologicznymi, brak decyzji co do kształtu przeprawy przez Wisłę itp.), a wręcz obawiamy się, że Trasa Pychowicka nie powstanie nigdy, domagamy się ponownego przeprowadzenia badania wieloletniego oddziaływania na środowisko Trasy Łagiewnickiej **bez Trasy Pychowickiej** – a więc bez planowanego tunelu TD-01, z intensywnym ruchem samochodowym kończącym się na ulicach Rostworowskiego, Kobierzyńska, Grota-Rostworowskiego. Żądamy dogłębnego opisanie wieloletniego wpływu takiego wariantu Trasy Łagiewnickiej na środowisko lokalne, ale także szczegółowego wyliczenia realnych korzyści, jakie Trasa ta konkretnie przyniesie dla odciążenia Alei Trzech Wieszców.

UWAGI dot. FAKTYCZNYCH ZMIAN UWARUNKOWAŃ ŚRODOWISKOWYCH od roku 2010

W postanowieniu OO.4240.5.26.2017.BoP z dnia 5.10.2017 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie stwierdził, że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji z dnia 5.9.2011 r. znak OO.4200.11.2011.ASu o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn. „Budowa Trasy Łagiewnickiej w Krakowie”. W uzasadnieniu postanowienia RDOŚ przytacza **deklarację inwestora**, że zmiany uwarunkowań środowiska, jakie nastąpiły od momentu wydania w/w decyzji nie wpływają 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 X 2018 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko do dnia 6. X. 2021. Tymczasem **to, co deklaruje inwestor, jest nieprawdą**. Od

roku 2010/2011 w bezpośrednim sąsiedztwie przebiegu planowanej Trasy Łagiewnickiej powstało – I NADAL POWSTAJE - wiele bloków mieszkalnych, np. budynki osiedla Słoneczny Zakątek przy ul. Ruczaj 43, Bułgarskiej, inne inwestycje przy ul. Ruczaj, Pszczelnej itd. O nierzetelności ww. stwierdzenia inwestora świadczą choćby zdjęcia załączone do niniejszego Raportu, na których nie ma wielu istniejących obecnie budynków.