



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.5124.2023

Kraków, 2023-05-24

**Pan  
Łukasz Maślona  
Radny Miasta Krakowa**

Odpowiadając na Pana interpelację w sprawie wycinki drzew i realizacji nasadzeń w związku z budową tramwaju do Mistrzejowic (KST IV), przekazaną przez Pana Rafała Komarewicza, Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa 17 maja 2023 r., uprzejmie informuję.

Celem przedmiotowej inwestycji jest budowa linii tramwajowej. Projekt nie przewiduje budowy dodatkowych pasów dla samochodów, poza buspasem stanowiącym przedłużenie prawoskrętu z ul. Młyńskiej w ul. Pilotów. W innych miejscach krótkie odcinki pasów ruchu posłużą jako np. pas wjazdu na rondo turbinowe.

Przy opracowywaniu dokumentacji projektowej tej inwestycji zarówno podmiot publiczny, jak i partner prywatny wielokrotnie kontaktowali się z przedstawicielami Dzielnicy Miasta Krakowa, Mieszkańców oraz organizacji społecznych. Działania informacyjno-promocyjne podejmowano od grudnia 2020 r. do maja 2023 r. i obejmowały one m.in. uruchomienie profili w mediach społecznościowych Facebook i LinkedIn, publikacje w prasie lokalnej i ogólnopolskiej, zorganizowanie konferencji prasowych, uruchomienie strony internetowej projektu, spotkania z Radą Dzielnicy III Prądnik Czerwony i Radą Dzielnicy XV Mistrzejowice, konsultacje społeczne, działanie mobilnego punktu informacyjnego na rondzie Młyńskim w listopadzie 2021 r.

Ponadto organizowane były indywidualnie spotkania z protestującymi Mieszkańcami, Radnymi, przedsiębiorcami, wysyłano na bieżąco informacje prasowe m.in. o zagospodarowaniu zieleni.

W maju 2022 r. wydano względem dokumentacji projektowej polecenie zmiany nr 3, wskazując, że w ramach prac należy doprowadzić do zredukowania liczby ekranów akustycznych oraz zwiększenia liczby nasadzeń zastępczych uwzględniając następujące uwagi:

- Przyjęcie przekroju poprzecznego ulicy zgodnego z obecną stałą organizacją ruchu, tj. 2x1 plus pasy postojowe. Przyjęcie szerokości jezdni 6,5 m łącznie na odcinkach prostych. Za jezdnią wzdłuż miejsc postojowych wykonanie opaski szerokości użytkowej 0,75 m. Zaprojektowany chodnik służący do obsługi miejsc postojowych należy przeznaczyć na teren zielony. Ewentualne przyszłe ekrany akustyczne należy przysunąć w kierunku jezdni, w związku z czym nasadzenia drzew należy zbliżyć do projektowanej ścieżki rowerowej. Celem ochrony

zieleni dopuszcza się lokalne zawężenia chodników i ścieżek rowerowych. Rezygnacja z ekranów pozwala na pominięcie konieczności stosowania rezerwy pod zachowanie widoczności dla pieszych, rowerzystów i samochodów. Drzewa należy nasadzać ok. 75 cm od ostatniego elementu nawierzchni ścieżki rowerowej.

- Uwzględnienie poprawki kalibracyjnej wynikającej z wykonanych pomiarów natężenia hałasu w lipcu 2021 r. Prognozę ruchu należy przyjąć dla przekroju 2x1 plus pasy postojowe. Wszelkie konsekwencje należy uwzględnić w dokumentacji (dopuszcza się na etapie projektu wykonawczego).
- Uwzględnienie zastosowania przez przewoźnika nowoczesnego taboru tramwajowego oraz monitoring stanu technicznego wózków taboru tramwajowego. Na odcinku wspólnym dla KST IV i Premetra należy uwzględnić rozwiązania techniczne oraz rezerwę terenową pod wydłużenie peronów do długości 65mb. Należy wykonać nawierzchnię torowiska w konstrukcji z płyt monolitycznych na długości docelowej.
- Uwzględnienie ograniczenia w ruchu dla pojazdów ciężkich oraz wprowadzenia elektrycznej floty autobusowej.
- Uwzględnienie w miejscach szczególnie narażonych na zwiększony poziom hałasu zmianę nawierzchni na nawierzchnię o podwyższonych parametrach wygłuszających hałas.

Miasto przeanalizowało ponownie kwestie zagospodarowania zielenią. Podawana liczba 1059 drzew jest maksymalną ujętą w decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (nakazującą też przecież analogiczne nasadzenia w proporcji 1:1 w obszarze inwestycji), co nie oznacza, że tyle drzew zostanie wyciętych w ramach realizacji projektu.

Partner prywatny dysponuje już nadzorem dendrologicznym i przyrodniczym, który zostanie uzupełniony zewnętrznym nadzorem przyrodniczym powołanym przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa.

Opinia nadzoru przyrodniczego będzie przedstawiana i podejmowana odrębnie dla każdego drzewa i będzie wiążąca przy każdej decyzji związanej z kolizją projektu z drzewem, czyli tym samym będzie decydować, czy dane drzewo nadaje się do wycinki, czy można je przesadzić bądź ominąć w czasie realizacji prac.

Powyższe działania wpisują się w założenia ustalone uchwałą nr XXXIV/886/20 Rady Miasta Krakowa z dnia 22 stycznia 2020 r. w *sprawie ochrony drzew na terenie Gminy Miejskiej Kraków*.

Budowa linii tramwajowej w systemie Krakowskiego Szybkiego Tramwaju - etap IV to ok. 4,5 km odcinek, który poprowadzony jest w terenie rezerwy terenowej. Została ona utworzona w latach 90. Aktualnie teren ten wygląda zupełnie inaczej, jest zdecydowanie bardziej zazieleniony i zadrzewiony. Budowa linii tramwajowej będzie wiązać się z jak najmniejszą ingerencją w tę zieleń, jednak zamiarem wszystkich stron kontraktu jest wykonanie inwestycji. Główny cel to nowa linia, która będzie dostosowana do zmian klimatu. Takie oczekiwania w zakresie poszanowania przyrody są też jasno postawione przez instytucje, które ją finansują.

Inwestycja mogła rozpocząć się kilka miesięcy temu, jednak po wnikliwej analizie zmieniono projekt, aby zaoszczędzić 200 drzew. Na placu budowy wycinka będzie oceniana przez dendrologa. Celem zachowania części drzew zostaną wykonane (tam gdzie jest to możliwe) korekty chodnika czy przebiegu instalacji. Liczba drzew, która ostatecznie zostanie usunięta będzie mniejsza, niż ta ujęta w decyzji. Za każde usunięte drzewo zostanie posadzone

nowe i będą to gatunki dostosowane do zmian klimatu. Przewiduje się również przesadzanie cennych okazów. W przypadku zieleni niskiej po inwestycji nastąpi jej wzrost o około 2 tys. m<sup>2</sup>.

W zasięgu inwestycji znajdują się dorodne drzewa, jednak nie stanowią one większości. Około 60% drzew posiada różne defekty, a ich usunięcie nie wymaga decyzji na wycinkę (np. samosiejki, drzewka owocowe). Jedna piąta z tych drzew rośnie na terenie inwestycji krócej niż 10 lat, nie są to zatem cenne przyrodniczo drzewa.

Na początku maja br. inwestycja przeszła ponowną ocenę oddziaływania na środowisko. Cały projekt, zgodnie z przepisami 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* (tekst jednolity Dz. U. z 2022 r. poz. 1029 z późn. zm.) był wystawiony do wiadomości publicznej i można było zgłaszać do niego uwagi. Wpłynęło ich osiem, z czego połowa była zdublowana. Po zapoznaniu się z dokumentacją oraz wspomnianymi uwagami, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska pozytywnie zaopiniował projekt, uznając jego poprawność pod względem wpływu na krakowską przyrodę i korzyści, jakie ze sobą niesie (np. poprzez ograniczenie ruchu samochodowego).

PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

Jacek Majchrowski

Otrzymują:

1. Adresat
2. Zarząd Dróg Miasta Krakowa
3. Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie
4. Wydział Kształtowania Środowiska
5. Biuletyn Informacji Publicznej
6. aa

