



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.808.2024

Kraków,

**Pani  
Agnieszka Łętocha  
Radna Miasta Krakowa**

Odpowiadając na Pani interpelację w sprawie hałasu generowanego przez samochody poruszające się po torowisku z płyt betonowych na ul. Kościuszki, przekazaną przez Pana Jakuba Koska, Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa 29 listopada 2024 r., uprzejmie informuję, że istotnie, opracowany przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa komunikat był nazbyt ogólny i mógł zostać błędnie odczytany. Jednostce chodziło o brak formalnych, pisemnych skarg mieszkańców w sprawie podwyższonego poziomu hałasu generowanego w związku z tą przebudową. ZDMK skorygował później ten przekaz.

Podkreślić także należy, że tego rodzaju duże inwestycyjne prace prowadzone w obrębie miejskiej i mieszkaniowej zabudowy zawsze będą generować określone uciążliwości, a niejednokrotnie ich minimalizacja jest utrudniona lub bardzo złożona. Poniżej prezentuję Pani Radnej kompleksowe stanowisko ZDMK w zakresie omawianej inwestycji.

Kwestia dotycząca hałasu na ul. Kościuszki była podnoszona na radach budowy m.in. przez Panią Radną i wyjaśniana na bieżąco. Projekt przebudowy ul. Kościuszki w zakresie konstrukcji torowiska tramwajowego został opracowany w oparciu o wytyczne zawarte w obowiązującym zarządzeniu nr 117/2019 Dyrektora Zarządu Dróg Miasta Krakowa z 6 września 2019 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wytycznych w zakresie projektowania infrastruktury w ramach zadań realizowanych przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa. Rozwiązania projektowe zostały zrealizowane zgodnie z tymi wytycznymi. Nawierzchnia torowiska wykonywana jest zgodnie z dokumentacją i założoną technologią. Torowisko zostało ułożone na matach wibroizolacyjnych, które umieszczane są bezpośrednio pod płytami torowymi zarówno na szlaku, jak i na rozjazdach. Zastosowane w konstrukcji torowiska maty poliuretanowe grubości 25 mm posiadają parametry zgodne z wymaganiami specyfikacji. Wieloletnie doświadczenie i praktyka potwierdzają, że tego typu rozwiązanie konstrukcyjne od wielu lat sprawdza się podczas codziennego użytkowania torowisk. Dodatkowo użycie podczas przebudowy torowisk mat wibroizolacyjnych skutecznie eliminuje drgania i hałas.

Na szlaku zastosowano system szyny w otulinie z zalewy dwuskładnikowej z wykorzystaniem torowych, prefabrykowanych płyt betonowych:

- 35-centymetrowa prefabrykowana płyta torowa żelbetowa z betonu klasy min. C35/45 dostosowana do mocowania szyn w technologii szyny w otulinie; długości płyt zależne lokalnie od geometrii toru;
- 2,5-centymetrowa mata wibroizolacyjna odporna na przemarzanie;
- 15-centymetrowa – warstwa wyrównawcza z betonu C16/20;
- min. 17-centymetrowa – warstwa podbudowy z mieszanki niezwiązanej C90/3 o uziarnieniu 0/31,5, CBR  $\geq 60\%$ , stabilizowana mechanicznie;
- 25-centymetrowa – warstwa podbudowy z mieszanki niezwiązanej C50/30 o uziarnieniu 0/31,5, CBR  $\geq 60\%$ ,  $k \geq 8\text{m/dobę}$ , stabilizowana rusztem trójosiowym;
- 20-centymetrowa warstwa podbudowy z mieszanki niezwiązanej C50/30 o uziarnieniu 0/31,5, CBR  $\geq 60\%$ ,  $k \geq 8\text{m/dobę}$ , stabilizowana rusztem trójosiowym;
- geowłóknina separacyjno-filtracyjna;
- istniejące podłoże gruntowe ( $E2 \geq 15\text{MPa}$ ,  $E2/E1 \leq 3,0$ ), łączna miąższość konstrukcji wynosi zatem min. 114,5 cm.

Mocowanie szyn odbywa się za pomocą elastycznej zalewy dwuskładnikowej w sposób ciągły bez przekładki podszynowej. Jest to powszechnie stosowana technologia podczas przebudowy torowisk. Płyty układane są zgodnie z zaprojektowanym rozmieszczeniem płyt pod ścisłym nadzorem geodezyjnym zarówno pod kątem sytuacyjnym, jak i wysokościowym. Rozmieszczenie płyt jest elementem dokumentacji. Precyzyjne ustawienie każdej płyty następuje zgodnie z zaprojektowaną „układką”.

Ruch samochodowy odbywać się będzie po torowisku w ul. Kościuszki na odcinku od budynku nr 82 do nr 72 (jednostronnie w kierunku ul. Flisackiej z uwagi na konieczność przeprowadzenia głównej ścieżki rowerowej). Ścieżka rowerowa posiada szerokość 3 m. Równoległe do ścieżki (od strony budynków) prowadzony jest ciąg pieszy, dlatego też w przekroju ulicy na przedmiotowym odcinku ul. Kościuszki nie ma miejsca na pas ruchu stanowiący jezdnię wyłącznie dla samochodów. Ponadto docelowo ul. Kościuszki ma być objęta strefą ograniczonej prędkości do 30 km/h, co również wpłynie na uspokojenie ruchu i zmniejszenie hałasu.

Zadaniem Zarządu Dróg Miasta Krakowa jest polepszenie stanu infrastruktury, co wpływa na polepszenie jakości życia mieszkańców. Ulica Kościuszki została zakwalifikowana do remontu z uwagi na jej stan techniczny generujący liczne uciążliwości eksploatacyjne i ruchowe. Żadne zabiegi techniczne nie są jednak w stanie całkowicie wyeliminować hałasu powodowanego ruchem pojazdów, tym bardziej że ul. Kościuszki przebiega linia tramwajowa.

Podkreślam, że ul. Kościuszki nadal jest placem budowy i dopiero po zakończeniu wszystkich prac i oddaniu inwestycji do użytkowania będzie możliwa obiektywna ocena poziomu hałasu generowanego przez ruch samochodowy na tej ulicy.

Dyskusja w kwestii hałasu komunikacyjnego na ul. Kościuszki jest prowadzona obecnie na podstawie przypuszczeń dotyczących emisji hałasu generowanego po zakończeniu inwestycji. Uwzględniając fakt, że ul. Kościuszki nadal trwają prace oraz, że znaczący udział w ruchu na tej ulicy mają ciężkie pojazdy budowy poruszające się najczęściej wyłącznie po torowisku, hałas odczuwalny aktualnie może być większy, aniżeli będzie to miało miejsce po zakończeniu wszystkich prac i oddaniu do użytku ul. Kościuszki.

W zakresie komunikacji i dostępu do informacji w odniesieniu do ZDMK uprzejmie informuję, że jednostka deklaruje pełną otwartość jeśli chodzi o kontakt poprzez wszystkie swoje kanały teleadresowe. Przypomina także, że na odbywające się cotygodniowe rady budowy dostęp mają wszyscy zainteresowani, z możliwością zadawania pytań i uzyskiwania odpowiednich informacji. Informacja o radach budowy jest przesyłana do właściwych Rad i Zarządów Dzielnic Miasta Krakowa. Poleciłem, aby ta komunikacja z mieszkańcami była prowadzona w sposób jak najbardziej otwarty i efektywny, a realizowane działania w możliwie optymalny sposób zapewniały komfort funkcjonowania mieszkańców na tym terenie.

z up. PREZYDENTA MIASTA

*Stanisław Kracik*

Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

Otrzymują:

1. Adresat
2. Zarząd Dróg Miasta Krakowa
3. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie
4. Wydział Komunikacji Społecznej
5. Biuletyn Informacji Publicznej
6. Aa