



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

WS-04.6220.132.2022.AD

Kraków, dnia 02 MAR 2023

DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie:

- art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 73 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b, art. 84 ust. 1, 2, art. 85 ust. 2 pkt 2 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 (Dz. U. z 2022 r. poz. 1029 z późn. zm.),
- § 3 ust. 1 pkt 62 i pkt 63 oraz ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 z późn. zm.),
- art. 104 oraz art. 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2022 r. poz. 2000 z późn. zm.),

po rozpatrzeniu wniosku z dnia 30.11.2022 r. Gminy Miejskiej Kraków reprezentowanej przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa, ul. Centralna 53, 31-586 Kraków oraz po przeprowadzeniu postępowania z zapewnionym udziałem stron zawiadamianych o czynnościach organu przez obwieszczenie zgodnie z art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2022 r. poz. 2000 z późn. zm.), w związku z art. 74 ust. 3 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 (Dz. U. z 2022 r. poz. 1029 z późn. zm.),

orzeka się, co następuje:

- I. **Stwierdza się brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko polegającego na przebudowie drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km oraz przebudowie linii tramwajowej w ramach inwestycji pn.: "Przebudowa torowiska tramwajowego w ciągu drogi kategorii gminnej - ul. Zwierzynieckiej i drogi kategorii powiatowej - ul. Kościuszki w Krakowie wraz z przebudową sąsiadujących skrzyżowań oraz sieci trakcyjnej, odwodnienia, oświetlenia, przebudową kolidującej infrastruktury technicznej, remontem pętli tramwajowej "Salwator" na działkach nr 291, 293/5, 293/7, 293/8, 294/8, 358, 359, 386, 387, 389 obr. 13 Krowodrza; 274/1, 297/14, 323/3, 323/4, 373/1, 373/9, 392/2, 392/5, 392/6, 393/3, 394, 395/3, 398, 399/6, 401/1, 403/2, 409/1, 412/2, 473, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 502, 507, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546 obr. 14 Krowodrza; 138, 139/5, 140, 143/1, 153, 159 obr. 145 Śródmieście; 79, 81/5, 84, 85 obr. 146 Śródmieście.**
- II. **Określa się warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia w następującym zakresie:**
 1. **Teren zaplecza budowy, miejsca postoju maszyn i pojazdów pracujących na budowie, miejsca tankowania pojazdów, miejsca przechowywania materiałów niebezpiecznych (np. paliwa, materiały smarne, rozpuszczalniki, farby) oraz miejsca magazynowania odpadów**

165800

- niebezpiecznych – należy uszczelnić (wyłożyć materiałami izolacyjnymi), zabezpieczając przed ewentualnym przedostaniem się substancji niebezpiecznych do środowiska gruntowo-wodnego;
2. Teren zaplecza budowy należy zlokalizować w odległości co najmniej 50 metrów od cieków wodnych;
 3. Należy stosować sprawny technicznie sprzęt budowlany i transportowy. Stan techniczny sprzętu musi zapewnić ochronę środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem produktami ropopochodnymi;
 4. Teren budowy należy wyposażyć w sorbenty substancji ropopochodnych;
 5. Ścieki bytowe, powstałe na etapie realizacji przedsięwzięcia, należy okresowo przechowywać w przenośnych sanitariatach, następnie opróżnić przez uprawnione podmioty;
 6. Wodę do celów socjalnych w trakcie realizacji przedsięwzięcia należy dostarczać beczkowitzem lub pobierać z miejskiej sieci wodociągowej;
 7. Wody pochodzące z odwodnienia rozjazdów z obszaru zwrotnic przed odprowadzeniem do kanalizacji deszczowej należy oczyszczać w separatorze substancji ropopochodnych;
 8. Podczas wykonywania prac remontowych, w tym rozbiórkowych w obrębie koryta cieków Rudawa należy stosować rozwiązania chroniące wody powierzchniowe przed zanieczyszczeniem np. mleczkiem lub zaprawą cementową oraz przedostawaniem się do wód surowców i materiałów, stosując np. siatki zabezpieczające, uszczelniając np. gipsem szczeliny pomiędzy deskowaniami podczas wykonywania betonowych elementów mostu.
 9. Prace należy prowadzić w sposób maksymalnie ograniczający męcenie wody;
 10. Nie należy prowadzić prac w okresie zagrożenia powodziowego. Prace remontowe mostu należy prowadzić przy niskich stanach wody w korycie rzeki Rudawa;
 11. Wszystkie prace w korycie cieków należy wykonywać z uwzględnieniem przepisów odrębnych w zakresie ochrony przyrody, w tym w szczególności z uwzględnieniem art. 56 oraz art. 118 Ustawy o ochronie przyrody;
 12. Przed rozpoczęciem prac należy powiadomić Nadzór Wodny w Krakowie;
 13. Należy zapewnić właściwe gospodarowanie odpadami, w sposób zabezpieczający środowisko gruntowo-wodne przed zanieczyszczeniami;
 14. Urządzenia oczyszczające należy okresowo poddawać czyszczeniu, a zgromadzone odpady usuwać i przekazywać specjalistycznym firmom do unieszkodliwienia;
 15. Odpady należy selektywnie magazynować w wyznaczonym miejscu na placu budowy, w sposób zabezpieczający środowisko wodno-gruntowe przed zanieczyszczeniem;
 16. W celu zmniejszenia uciążliwości hałasu powstającego w trakcie realizacji przedsięwzięcia, prace budowlane prowadzone z wykorzystaniem maszyn generujących nadmierny hałas, należy wykonywać w porze dziennej, tj. w godzinach 6.00 ÷ 22.00, za wyjątkiem prac, których przerwanie nie jest możliwe ze względów technologicznych;
 17. W ramach środków minimalizujących propagację hałasu w środowisku na całej długości projektowanego odcinka drogi należy zastosować „cichą nawierzchnię” typu SMA8 z granulatem gumowym oraz maty antywibracyjne w torowisku;
 18. Należy zachować i zabezpieczyć przed zniszczeniem jak największą ilość drzew i krzewów, przy czym drzewa oraz krzewy, które należy zachować, zostaną wskazane w stosownych decyzjach na późniejszym etapie procesu inwestycyjnego w szczególności w ewentualnych decyzjach w sprawie zezwolenia na usunięcie drzew lub krzewów;
 19. Drzewa i/lub krzewy znajdujące się w bezpośrednim otoczeniu planowanych prac (których nie przewiduje się usunąć) należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem np.:
 - a) poprzez wydzielenie drzewa/krzewu polegające na całkowitym ogrodzeniu zwartym płótnem powierzchni, na których rosną drzewa wraz z powierzchniami zajmowanymi przez korzenie, w obrębie rzutu koron,

- b) poprzez zabezpieczenie pnia drzewa w celu ochrony kory przed otarciami czy ubytkami - oszalowanie pnia lub owinięcie go matami np. ze słomy; przy zastosowaniu oszalowania z desek należy zwrócić uwagę aby deski szczelnie przylegały na całej powierzchni pnia do wysokości ok. 2 m (jeśli jest to możliwe, dolna część deski powinna być wkopana, a jeśli jest to niemożliwe to obsypana ziemią lub dodatkowo zabezpieczona drutem),
 - c) poprzez zabezpieczenie systemu korzeniowego w wykopach; w obrębie korony drzewa wykop należy wykonywać ręcznie,
 - d) poprzez zabezpieczenie konarów drzew przez np. podwiązanie najniższych czy też nisko ułożonych gałęzi, konarów do nadległych lub podparcie podporą tak aby nie uszkodzić ich kory;
20. Zakazuje się składowania materiałów budowlanych w zasięgu systemów korzeniowych drzew;
21. W przypadku konieczności prowadzenia prac ziemnych w zasięgu systemu korzeniowego drzew, prace należy prowadzić pod nadzorem osoby posiadającej wiedzę z zakresu dendrologii popartą stosownym certyfikatem (np. Inspektora Nadzoru Terenów Zieleni, Certyfikowanego Inspektora Drzew, Inspektora Nadzoru Polskiego Towarzystwa Chirurgów Drzew, itp.);
22. Prace związane z wycinką drzew i karczowaniem krzewów należy prowadzić poza okresem lęgowym oznaczonym indywidualnie dla poszczególnych gatunków ptaków, który dla większości gatunków ma miejsce w okresie od 16 października do końca lutego. W przypadku konieczności prowadzenia wycinki w okresie lęgowym, prace te należy prowadzić pod ścisłym nadzorem przyrodniczym. W sytuacji występowania gatunków chronionych, gniazd ptasich lub budek lęgowych w obrębie drzew lub krzewów przeznaczonych do wycinki, prace należy wstrzymać w celu uzyskania decyzji derogacyjnej, zezwalającej na czynności podlegające zakazom w stosunku do gatunków objętych ochroną. Realizację i eksploatację przedsięwzięcia należy prowadzić z uwzględnieniem przepisów o ochronie gatunkowej roślin, zwierząt i grzybów;
23. Bezpośrednio przed pracami remontowymi należy poddać kontroli chiropterologicznej i ornitologicznej most nad Rudawą w kontekście możliwości występowania pod nim nietoperzy oraz ptaków;
24. Ze względu na zabudowę zabytkową prace należy prowadzić ze szczególną ostrożnością, kontrolować drgania i wibracje tak aby nie naruszyć statyki budynków oraz nie doprowadzić do ich spękań;
25. Dla przedłużenia żywotności torów i rozjazdów, redukcji drgań i hałasu, poprawy komfortu podróży należy wykonać na całej trasie prewencyjne szlifowanie szyn polegające na:
- a) zeszlifowaniu warstwy odwęgłonej części główki szyny (0.3 mm),
 - b) poprawieniu profilu główki szyny na powierzchni toczenia się kół,
 - c) poprawieniu nachylenia płaszczyzny toczenia poprzez utrzymanie stałego pochylenia poprzecznego,
 - d) wyeliminowaniu nierówności powierzchni toczych szyn powstałych w trakcie spawania szyn.

III. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

IV. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

W dniu 30.11.2022 r. do Wydziału Kształtowania Środowiska Urzędu Miasta Krakowa wpłynął wniosek Gminy Miejskiej Kraków reprezentowanej przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa, ul. Centralna 53, 31-586 Kraków o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: "Przebudowa torowiska tramwajowego w ciągu drogi kategorii gminnej - ul. Zwierzynieckiej i drogi kategorii powiatowej - ul. Kościuszki w Krakowie wraz z przebudową sąsiadujących skrzyżowań oraz sieci trakcyjnej, odwodnienia, oświetlenia, przebudową kolidującej infrastruktury technicznej, remontem pętli tramwajowej "Salwator" na działkach nr 291, 293/5, 293/7, 293/8, 294/8, 358, 359, 386, 387, 389 obr. 13 Krowodrza; 274/1, 297/14, 323/3, 323/4, 373/1, 373/9, 392/2, 392/5, 392/6, 393/3, 394, 395/3, 398, 399/6, 401/1, 403/2, 409/1, 412/2, 473, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 502, 507, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546 obr. 14 Krowodrza; 138, 139/5, 140, 143/1, 153, 159 obr. 145 Śródmieście; 79, 81/5, 84, 85 obr. 146 Śródmieście.

Przedmiotowe przedsięwzięcie jest przedsięwzięciem wymienionym w § 3 ust. 1 pkt 62 i pkt 63 oraz ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 z późn. zm.).

Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 i pkt 63 oraz ust. 2 pkt 2 ww. rozporządzenia przedsięwzięciem mogącym potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko są:

- wg pkt 62 - „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”;
- wg pkt 63 - „linie tramwajowe, koleje linowe z wyłączeniem kolei linowych przeznaczonych do obsługi terenów narciarskich innych niż określone w pkt 49 lub 50 oraz wyciągów o długości nie większej niż 100 m, koleje podziemne, w tym metro, lub inne linie do przewozu pasażerów wraz z towarzyszącą im infrastrukturą”;
- wg ust. 2 pkt 2 - przedsięwzięcia polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w § 3 ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w § 3 ust. 1, o ile zostały one określone.

Teren inwestycji jest częściowo objęty obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego obszarów: „Salwator”, „Bulwary Wisły”, „Wzgórze św. Bronisławy II”. W myśl art. 80 ust. 2 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 (Dz. U. z 2022 r. poz. 1029 z późn. zm. - cyt. dalej jako „UWOŚ”), stwierdzenie zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nie dotyczy decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej dla drogi publicznej. Przedmiotowe przedsięwzięcie obejmuje przebudowę torowiska tramwajowego w ciągu ulic Zwierzynieckiej i Kościuszki, które również będą przebudowywane w ramach przedmiotowej inwestycji. W związku z czym przedmiotowe przedsięwzięcie ma charakter przebudowy drogi publicznej w rozumieniu art. 1 oraz 4 pkt 2 ustawy o drogach publicznych i rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. poz. 1518). A zatem w ramach przedmiotowego postępowania nie zachodziła konieczności badania zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Dnia 06.12.2022 r. w piśmie znak: WS-04.6220.132.2022.AD Prezydent Miasta Krakowa wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia złożonego wniosku.

W uzupełnieniu wniosku z dnia 08.12.2022 r. wnioskodawca przedłożył poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej, obejmującą przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz przewidywany obszar, o którym mowa w art. 74 ust. 3a zdanie drugie UWOŚ; mapę w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym

terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, o którym mowa w art. 74 ust. 3a zdanie drugie UUOŚ, wraz z wyznaczoną odległością, o której mowa w art. 74 ust. 3a pkt 1 UUOŚ, a także kartę informacyjną przedsięwzięcia, o której mowa w art. 62a UUOŚ. Przedłożona do akt sprawy karta informacyjna przedsięwzięcia, nie wymagała uzupełnienia, zawierała wszystkie dane określone w art. 62a UUOŚ i odpowiadała wymaganiom ustawy.

Zgodnie z art. 71 ust. 2 pkt 2 UUOŚ realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko jest dopuszczalna wyłącznie po uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W toku postępowania stwierdzono, że liczba stron postępowania przekracza 10, w związku z powyższym zgodnie z art. 74 ust. 3 UUOŚ, miał zastosowanie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2022 r. poz. 2000 z późn. zm. – cyt. dalej jako „k.p.a.”), w myśl którego zawiadomienie stron o decyzjach i innych czynnościach organu administracji publicznej może nastąpić w formie publicznego obwieszczenia, w innej formie publicznego ogłoszenia zwyczajowo przyjętej w danej miejscowości lub przez udostępnienie pisma w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej właściwego organu administracji publicznej. Zawiadomienie uważa się za dokonane po upływie czternastu dni od dnia, w którym nastąpiło publiczne obwieszczenie, inne publiczne ogłoszenie lub udostępnienie pisma w Biuletynie Informacji Publicznej.

W dniu 27.04.2022 r. poinformowano strony postępowania o wszczęciu przedmiotowego postępowania równocześnie występując, zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 1, 2 i 4 oraz ust. 1b, 1c i 1d UUOŚ o opinię do państwowego powiatowego inspektora sanitarnego w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, jeżeli przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko byłoby zdaniem tego organu wymagane oraz wystąpiono w tej samej sprawie o stanowisko regionalnego dyrektora ochrony środowiska oraz organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne.

Dnia 20.12.2022 r. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Krakowie wydał opinię znak: NZ.90831.1.144.2022, ZL/2022/12/469 o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie w piśmie z dnia 27.12.2022 r. znak: OO.4220.1.460.2022.TP wezwał wnioskodawcę za pośrednictwem Prezydenta Miasta Krakowa do uzupełnienia braków.

W odpowiedzi na ww. wezwanie, dnia 09.01.2023 r. wnioskodawca przedłożył stosowne uzupełnienia w formie Aneksu nr 1 do karty informacyjnej przedsięwzięcia. Uzupełnienie zostało przekazane za pismami z dnia 11.01.2023 r. znak: WS-04.6220.132.2022.AD do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie i Dyrektora Zarządu Zlewni w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krakowie, o czym poinformowane zostały również strony postępowania.

W związku z powyższymi okolicznościami Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Krakowie ponownie wydał opinię z dnia 17.01.2023 r. znak: NZ.90831.2.8.2023 o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie, dnia 20.01.2023 r. wyraził opinię również o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wskazując na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia w następującym zakresie:

1. W celu zmniejszenia uciążliwości hałasu powstającego w trakcie realizacji przedsięwzięcia, prace budowlane prowadzone z wykorzystaniem maszyn generujących nadmierny hałas, należy wykonywać w porze dziennej, tj. w godzinach 6.00 ÷ 22.00, za wyjątkiem prac, których przerwanie nie jest możliwe ze względów technologicznych.
2. Miejsca postoju maszyn i pojazdów pracujących na budowie, miejsca tankowania pojazdów, miejsca przechowywania materiałów niebezpiecznych (np. paliwa, materiały smarne, rozpuszczalniki, farby)

oraz miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych – należy uszczelnić (wyłożyć materiałami izolacyjnymi), zabezpieczając przed ewentualnym przedostaniem się substancji niebezpiecznych do środowiska gruntowo-wodnego.

3. W ramach środków minimalizujących propagację hałasu w środowisku na całej długości projektowanego odcinka drogi należy zastosować „cichą nawierzchnię” typu SMA8 z granulatem gumowym oraz maty antywibracyjne w torowisku.
4. Prace związane z wycinką drzew i karczowaniem krzewów należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października. W przypadku konieczności prowadzenia wycinki w okresie lęgowym, prace te należy prowadzić pod ścisłym nadzorem przyrodniczym. W sytuacji występowania gatunków chronionych, gniazd ptasich lub budek lęgowych w obrębie drzew lub krzewów przeznaczonych do wycinki, prace należy wstrzymać w celu uzyskania decyzji derogacyjnej, zezwalającej na czynności podlegające zakazom w stosunku do gatunków objętych ochroną.
5. Drzewa i/lub krzewy znajdujące się w bezpośrednim otoczeniu planowanych prac (których nie przewiduje się usunąć) należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem np.:
 - a) poprzez wydzielenie drzewa/krzewu polegające na całkowitym ogrodzeniu zwartym płótem powierzchni, na których rosną drzewa wraz z powierzchniami zajmowanymi przez korzenie, w obrębie rzutu koron,
 - b) poprzez zabezpieczenie pnia drzewa w celu ochrony kory przed otarciami czy ubytkami - oszalowanie pnia lub owinięcie go matami np. ze słomy; przy zastosowaniu oszalowania z desek należy zwrócić uwagę aby deski szczelnie przylegały na całej powierzchni pnia do wysokości ok. 2 m (jeśli jest to możliwe, dolna część deski powinna być wkopana, a jeśli jest to niemożliwe to obsypana ziemią lub dodatkowo zabezpieczona drutem),
 - c) poprzez zabezpieczenie systemu korzeniowego w wykopach; w obrębie korony drzewa wykop należy wykonywać ręcznie,
 - d) poprzez zabezpieczenie konarów drzew przez np. podwiązanie najniższych czy też nisko ułożonych gałęzi, konarów do nadległych lub podparcie podporą tak aby nie uszkodzić ich kory.
6. Bezpośrednio przed pracami remontowymi należy poddać kontroli chiropterologicznej i ornitologicznej most nad Rudawą w kontekście możliwości występowania pod nim nietoperzy oraz ptaków.
7. Podczas wykonywania prac remontowych, w tym rozbiórkowych w obrębie koryta cieku Rudawa należy stosować rozwiązania chroniące wody powierzchniowe przed zanieczyszczeniem np. mleczkiem lub zaprawą cementową oraz przedostawaniem się do wód surowców i materiałów, stosując np. siatki zabezpieczające, uszczelniając np. Gipsem szczeliny pomiędzy deskowaniami podczas wykonywania betonowych elementów mostu.
8. Ze względu na zabudowę zabytkową prace należy prowadzić ze szczególną ostrożnością, kontrolować drgania i wibracje tak aby nie naruszyć statyki budynków oraz nie doprowadzić do ich spękań.

W dniu 20.01.2023 r. Dyrektora Zarządu Zlewni w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w piśmie znak: KR.ZZŚ.2.435.359.2.2022.KM wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia oraz wyjaśnienia informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia.

Wnioskodawca w piśmie z dnia 25.01.2023 r. przedłożył do Dyrektora Zarządu Zlewni w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz do tut. Organu stosowne wyjaśnienia, w związku z czym organ ten, dnia 01.02.2023 r. wydał opinię znak: KR.ZZŚ.2.435.359.3.2022.KM w której podzielił stanowisko pozostałych organów opiniujących o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, natomiast organ ten wydał taką opinię przy uwzględnieniu w decyzji następujących warunków:

1. Teren zaplecza budowy, miejsca postojowe maszyn i urządzeń oraz miejsca magazynowania materiałów budowlanych należy utwardzić oraz zorganizować w sposób zapewniający ochronę środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem produktami ropopochodnymi.

2. Teren zaplecza budowy należy zlokalizować w odległości co najmniej 50 metrów od cieków wodnych.
3. Należy stosować sprawny technicznie sprzęt budowlany i transportowy. Stan techniczny sprzętu musi zapewnić ochronę środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem produktami ropopochodnymi.
4. Teren budowy należy wyposażyć w sorbenty substancji ropopochodnych.
5. Ścieki bytowe, powstałe na etapie realizacji przedsięwzięcia, należy okresowo przechowywać w przenośnych sanitariatach, następnie opróżniać przez uprawnione podmioty.
6. Wodę do celów socjalnych w trakcie realizacji przedsięwzięcia należy dostarczać beczkowitzem lub pobierać z miejskiej sieci wodociągowej.
7. Podczas wykonywania prac w obrębie koryta cieków należy zastosować rozwiązania chroniące wody powierzchniowe przed zanieczyszczeniem.
8. Prace należy prowadzić w sposób maksymalnie ograniczający mącenie wody.
9. Nie należy prowadzić prac w okresie zagrożenia powodziowego. Prace remontowe mostu należy prowadzić przy niskich stanach wody w korycie rzeki Rudawa.
10. Wody pochodzące z odwodnienia rozjazdów z obszaru zwrotnic przed odprowadzeniem do kanalizacji deszczowej należy oczyszczać w separatorze substancji ropopochodnych.
11. Urządzenia oczyszczające należy okresowo poddawać czyszczeniu, a zgromadzone odpady usuwać i przekazywać specjalistycznym firmom do unieszkodliwienia.
12. Wszystkie prace w korycie cieków należy wykonywać z uwzględnieniem przepisów odrębnych w zakresie ochrony przyrody, w tym w szczególności z uwzględnieniem art. 56 oraz art. 118 Ustawy o ochronie przyrody (Dz.U z 2022r. poz.916).
13. Przed rozpoczęciem prac należy powiadomić Nadzór Wodny w Krakowie.
14. Należy zapewnić właściwe gospodarowanie odpadami, w sposób zabezpieczający środowisko gruntowo-wodne przed zanieczyszczeniami.
15. Odpady należy selektywnie magazynować w wyznaczonym miejscu na placu budowy, w sposób zabezpieczający środowisko wodno-gruntowe przed zanieczyszczeniem.

Po przeanalizowaniu przez organ prowadzący postępowanie złożonych w piśmie z dnia 25.01.2023 r. wyjaśnień, tut. Organ uznał, iż miały one jedynie charakter wyjaśnień do informacji wskazanych już w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, w związku z czym nie było konieczności przesyłania ich do pozostałych organów opiniujących o ponowne zajęcie stanowiska co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Mając na uwadze powyższe, organ prowadzący postępowanie uznał za zasadne aby oprócz warunków wskazanych przez ww. organy opiniujące, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach uwzględnić również warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia w następującym zakresie:

1. Należy zachować i zabezpieczyć przed zniszczeniem jak największą ilość drzew i krzewów, przy czym drzewa oraz krzewy, które należy zachować, zostaną wskazane w stosownych decyzjach na późniejszym etapie procesu inwestycyjnego w szczególności w ewentualnych decyzjach w sprawie zezwolenia na usunięcie drzew lub krzewów;
2. Zakazuje się składowania materiałów budowlanych w zasięgu systemów korzeniowych drzew;
3. W przypadku konieczności prowadzenia prac ziemnych w zasięgu systemu korzeniowego drzew, prace należy prowadzić pod nadzorem osoby posiadającej wiedzę z zakresu dendrologii popartą stosownym certyfikatem (np. Inspektora Nadzoru Terenów Zieleni, Certyfikowanego Inspektora Drzew, Inspektora Nadzoru Polskiego Towarzystwa Chirurgów Drzew, itp.);
4. Dla przedłużenia żywotności torów i rozjazdów, redukcji drgań i hałasu, poprawy komfortu podróży należy wykonać na całej trasie prewencyjne szlifowanie szyn polegające na:
 - a) zeszlifowaniu warstwy odwęglonej części główki szyny (0.3 mm),
 - b) poprawieniu profilu główki szyny na powierzchni toczenia się kół,
 - c) poprawieniu nachylenia płaszczyzny toczenia poprzez utrzymanie stałego pochylenia poprzecznego,

d) wyeliminowaniu nierówności powierzchni tocznych szyny powstałych w trakcie spawania szyn.

Warunki wskazane przez organ prowadzący postępowanie wynikają z usytuowania przedsięwzięcia i konieczność podjęcia czynności, które ograniczą jego ewentualne oddziaływanie na środowisko. Zostały one również sformułowane w oparciu o art. 75 ustawy z 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2022 r. poz. 2556 z późn. zm.).

Organ dokonał również rozszerzenia warunku Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie dotyczącego okresu lęgowego oraz prac związanych z wycinką drzew i krzewów, wskazując na konieczność realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia z uwzględnieniem przepisów o ochronie gatunkowej roślin, zwierząt i grzybów w tym rozporządzeń Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin, z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów, z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt oraz przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

W związku z powyższym w niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach orzeczono o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko określając w niej jednocześnie istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji, eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, zgodnie z art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b UWOŚ (art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b UWOŚ wspomina o możliwości określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach istotnych warunków korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich) wynikające z ww. opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie i Dyrektora Zarządu Zlewni w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz wskazane przez organ prowadzący postępowanie.

W toku postępowania stronom zapewniono również możliwość zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań zgodnie z art. 10 § 1 k.p.a. Do organu nie wpłynęły żadne uwagi ani też zastrzeżenia stron.

Zgodnie z art. 84 ust. 1 UWOŚ w przypadku, gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy organ stwierdza brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z art. 84 ust. 1a UWOŚ w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy organ może określić warunki lub wymagania, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b lub c UWOŚ, lub nałożyć obowiązek działań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b lub c UWOŚ.

W myśl art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 UWOŚ decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wymaga uzasadnienia, zaś w przypadku, gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w uzasadnieniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy organ winien zawrzeć informacje o kryteriach, o których mowa w art. 63 ust. 1 UWOŚ uwzględnionych przy stwierdzaniu braku potrzeby przeprowadzenia takiej oceny.

Mając na uwadze powyższe właściwy organ uwzględnił łącznie następujące kryteria:

1) *rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:*

a) *skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie;*

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km oraz przebudowie linii tramwajowej w ramach inwestycji pn.: "Przebudowa torowiska tramwajowego w ciągu drogi kategorii gminnej - ul. Zwierzynieckiej i drogi kategorii powiatowej - ul. Kościuszki w Krakowie wraz z przebudową sąsiadujących skrzyżowań oraz sieci trakcyjnej, odwodnienia, oświetlenia, przebudową kolidującej infrastruktury technicznej, remontem pętli tramwajowej "Salwator" na działkach nr 291, 293/5, 293/7, 293/8, 294/8, 358, 359, 386, 387, 389 obr. 13 Krowodrza; 274/1, 297/14,

323/3, 323/4, 373/1, 373/9, 392/2, 392/5, 392/6, 393/3, 394, 395/3, 398, 399/6, 401/1, 403/2, 409/1, 412/2, 473, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 502, 507, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546 obr. 14 Krowodrza; 138, 139/5, 140, 143/1, 153, 159 obr. 145 Śródmieście; 79, 81/5, 84, 85 obr. 146 Śródmieście.

Długość przebudowywanego odcinka drogowego wynosi ok. 1,95 km, na co składa się: ok. 1,6 km ciąg ulic Zwierzyniecka-Kościuszki i ok. 0,35 km inne odcinki drogowe w zakresie przedsięwzięcia (wloty ulic na skrzyżowaniach). Długość przebudowywanego torowiska tramwajowego będzie realizowana na odcinku o długości ok. 1,6 km.

- b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem;

Na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, jak również w obszarze oddziaływania nie ma innych przedsięwzięć zrealizowanych, ani też realizowanych w zakresie w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.

- c) różnorodności biologicznej, wykorzystywania zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi;

Szate roślinną na omawianym terenie stanowi szpaler drzew przyulicznych wzdłuż ul. Zwierzynieckiej i Kościuszki. Pomimo warunków miejskich, stan większości egzemplarzy jest bardzo dobry. Drzewa posiadają regularne i gęste korony. Niewielka część drzew, których wielkości koron przekraczają możliwości wzrostu w warunkach miejskich, została przycięta, aby uniknąć kolizji z budynkami i siecią trakcyjną. Na terenie objętym opracowaniem zinventaryzowano 118 punktów, w tym: 114 drzew; 2 skupiny; 1 krzew; 1 pnącze.

W trakcie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia nie przewiduje się znacznego wykorzystania zasobów naturalnych.

Na etapie realizacji woda będzie wykorzystywana przez pracowników do celów socjalnych. Dodatkowo, woda może być wykorzystywana do utrzymania właściwej wilgotności gruntu oraz do wytwarzania betonów i zraszania nawierzchni w celu zapobieganiu pyleniu. Zgodnie z treścią Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 14 stycznia 2002 r. w sprawie określenia przeciętnych norm zużycia wody, realizacja robót budowlanych wymaga zużycia od 0,15 m³ do 3 m³ wody na jednostkę odniesienia, którą jest np.: 1 m³ przygotowanego materiału budowlanego. Na etapie realizacji przedsięwzięcia przewiduje się wykorzystanie surowców i materiałów takich jak: kruszywo, beton, płyty żelbetowe, płyty betonowe, szyny, kostka brukowa, asfalt, podsypka grysowa, geosiatka, geowłóknina, kable i elementy konstrukcyjne sieci trakcyjnej.

Na etapie realizacji inwestycji wykorzystywane będą urządzenia i maszyny (koparki, ładowarki, spychacze, walce drogowe, urządzenia do rozścielania asfaltu, mobilne agregaty prądotwórcze, mobilne sprężarki i inne), które będą czerpać energię ze spalania oleju napędowego. Średnie zużycie paliwa przez maszyny budowlane można oszacować na 40 dm³/h. Eksploatacja drogi będzie związana z wykorzystaniem energii elektrycznej w celu zasilania oświetlenia ulicznego oraz sygnalizacji świetlnej.

- d) emisji i występowania innych uciążliwości;

Emisja zanieczyszczeń powietrza związana będzie z pracą maszyn i urządzeń wykorzystywanych przy realizacji robót budowlanych, jednak ilość zanieczyszczeń nie wpłynie w sposób znaczący na pogorszenie się stanu jakości powietrza w obszarze realizacji przedsięwzięcia. W trakcie prowadzenia robót ziemnych i budowlanych emisja niezorganizowana zanieczyszczeń pyłowych zostanie ograniczona poprzez: transport materiałów sypkich w opakowaniach pojazdami do

tego przystosowanymi, magazynowanie materiałów sypkich w miejscach osłoniętych przed wiatrem (o ile to możliwe w opakowaniach fabrycznych) bądź przykrywanie ich np. plandeką, oraz w okresie wysokich temperatur zraszanie wodą powierzchni, z których może następować pylenie. Hałas emitowany podczas budowy przez maszyny i urządzenia będzie miał charakter okresowy, a uciążliwość z nim związana ustanie wraz z zakończeniem prac budowlanych. Prace prowadzone będą wyłącznie w porze dziennej, poza wyjątkowymi sytuacjami, gdzie ze względów technologicznych prace będą musiały być prowadzone w godzinach nocnych. Ze względu na lokalizację przedsięwzięcia przylegającego bezpośrednio do zabudowy zabytkowej prace będą prowadzone ze szczególną ostrożnością, powstające drgania i wibracje będą kontrolowane tak aby nie naruszyły statyki budynków oraz nie doprowadziły do spękań. Źródłami hałasu na terenie projektowanego przedsięwzięcia będzie ruch samochodowy, autobusowy oraz tramwajowy. Prognozę równoważonego poziomu hałasu komunikacyjnego wykonano w oparciu o program SoundPLAN wersja 8.2. Do wykonania prognoz oddziaływania ruchu samochodowego przyjęto francuską metodę obliczeniową NMPB Routes-96 (Guide du Bruit). Model obliczeniowy jest zgodny z normą PN-ISO 9613-2:2002. W odniesieniu do hałasu pochodzącego od pojazdów szynowych (tramwaj) zastosowano holenderską krajową metodę obliczania poziomów dźwięku pochodzących od pojazdów szynowych, opublikowaną w „Rekenen Meetvoorschrift Railverkeerslawaai "96. Ministerie Volkshuisvesting. Ruimtelijke Ordening en Milieu- beheer, 20 listopada 1996". Do oceny uciążliwości akustycznej powodowanej ruchem samochodów wykorzystano dane o istniejącym i prognozowanym natężeniu ruchu opracowane na potrzeby dokumentacji projektowej. W celu dokładniejszej oceny klimatu akustycznego wykonano obliczenia w receptorach na elewacjach budynków. Obliczenia przeprowadzono w punktach recepcyjnych zlokalizowanych na najbliższych terenach i zabudowie chronionej akustycznie. Planowane przedsięwzięcie podzielono na 23 odcinki, gdzie dla każdego z odcinków podano natężenie ruchu dla roku 2024 oraz 2032. Największe natężenie ruchu występuje na odcinku skrzyżowania z al. Krasickiego i mostem Dębnickim (II obwodnica Krakowa) i wynoszą ok. 76 856 poj./dobę w roku 2024 oraz 30 616 poj./dobę w roku 2032. Wskazano również, że po przebudowywanym odcinku torowiska będzie kursować ok. 239 tramwajów w godzinach dziennych i ok. 23 w godzinach nocnych. Przejazd taboru tramwajowego będzie się odbywał z maksymalną dopuszczalną prędkością 40 km/h. Z przeprowadzonej analizy oraz wykonanych obliczeń wynika, iż planowana inwestycja powoduje przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w sąsiedztwie zabudowań na terenach chronionych przed hałasem. W celu zmniejszenia poziomów hałasu zostanie zastosowana cicha nawierzchnia w postaci SMA8 z granulatem gumowym, maty antywibracyjne w torowisku wraz z zastosowaniem nowoczesnego cichego torowiska i nowoczesnych cichych tramwajów. Rozwiązania takie pozwolą na ograniczenie hałasu u źródła o około 3 dB. Ponadto zauważyć należy, że nowe inwestycje miasta Kraków takie jak: Budowa Trasy Zwierzynieckiej, Trasy Pychowickiej odciążą zarówno ulice T. Kościuszki jak i Zwierzyniecką i będą wywierały silny wpływ na zmniejszenie ruchu, co jak wskazano w dokumentacji będzie skutkowało zmniejszeniem hałasu w ciągu 10 lat w szczególności na ul. T. Kościuszki średnio o 1,5 do 2 dB. W ramach prognoz dla lat 2024 i 2032 uwzględnione zostały również inne inwestycje drogowe na terenie miasta mające wpływ na rozkład ruchu na pozostałych ulicach miasta. W związku z realizacją powyższych Tras przewiduje się również ograniczenie przepustowości na ciągu Alei Trzech Wieszców poprzez redukcję przekroju ulicy o dwa pasy ruchu (po jednym w każdym kierunku) oraz wyznaczenie pasów autobusowych na moście Dębnickim. Pojawienie się nowej trasy drogowej na przekroczeniu Wisły oraz wprowadzenie ograniczeń w poruszaniu się pojazdów wokół Alei Trzech Wieszców w konsekwencji zmniejszy ruch również na dojazdach do Alei i w kierunku centrum. Równocześnie w modelu ruchu uwzględnione zostały aktualne zmiany w zachowaniach komunikacyjnych mieszkańców wynikające ze zmian społeczno gospodarczych (praca zdalna) oraz realizowanej polityki transportowej miasta mającej na celu

ograniczenie ruchu pojazdów w ścisłym centrum miasta (podnoszenie opłat w Strefie Płatnego Parkowania, wprowadzenie Strefy Czystego Transportu). Powyższe argumenty pozwalają na stwierdzenie, że na analizowanym obszarze (ul. Kościuszki, ul. Zwierzyniecka oraz ulice przyległe) nastąpi spadek ruchu zgodnie z opracowaną prognozą. Pomimo powyższych rozwiązań w dalszym ciągu mogą wystąpić niewielkie przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na zabudowie przy ul. Kościuszki i Zwierzynieckiej, która zlokalizowana jest w większości przypadków na granicy pasa drogowego, niestety zastosowanie ekranów akustycznych w ścisłym centrum Krakowa nie jest możliwe z uwagi na: wysokie walory architektoniczne, konieczność ochrony krajobrazu kulturowego, brak fizycznej możliwości ich usytuowania z uwagi na liczne zabudowania zlokalizowane w bliskiej odległości od jezdni, infrastrukturę podziemną, widoczności na skrzyżowaniach i zjazdach. W takim przypadku zgodnie z art. 114 ust. 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 2556 z późn. zm.) ochrona przed hałasem polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach. W związku z tym w Karcie Informacyjnej Przedsięwzięcia (KIP) przeprowadzono ocenę poziomu dźwięku w pomieszczeniach, przyjmując typowe materiały budowlane, stosowane dla analizowanej klasy budynków. W fasadach uwzględniono występowanie okien zawierających szyby zespolone, o średnim stopniu zużycia i prawidłowym montażu. Biorąc pod uwagę przyjęte założenia oraz poziomy hałasu obliczone na elewacjach budynków w KIP wykazano, że dopuszczalne poziomy hałasu wewnątrz pomieszczeń w porze dziennej i nocnej nie będą przekroczone. W wyniku realizacji inwestycji powstanie nowa cichsza nawierzchnia, nowoczesne torowisko oraz w perspektywie dekady nastąpi zmniejszanie natężenia ruchu na analizowanych odcinkach. Należy zatem podkreślić, że inwestycja ta przyczyni się do poprawy klimatu akustycznego, a pomimo nieznacznych przekroczeń na fasadach budynków zlokalizowanych na granicy pasa drogowego standardy wewnątrz pomieszczeń zostaną dochowane w myśl art. 114 ust. 4 ustawy Prawo ochrony środowiska. Emisja zanieczyszczeń powietrza na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia związana będzie z ruchem samochodów i autobusów. Natężenie ruchu w obszarze projektowanego przedsięwzięcia wskazano dla roku 2024 i 2032 dodatkowo dokonując podziału na poszczególne odcinki między skrzyżowaniami. Jak oszacowano najwyższe maksymalne natężenie w 2024 r. będzie na odcinku skrzyżowania z al. Krasickiego i mostem Dębnickim, które w chwili obecnej służą jako II obwodnica Krakowa i wyniesie ok. 76 856 poj./dobę. W dokumentacji przedstawiono prognozowanie stężeń zanieczyszczeń w powietrzu. Do prognozy rozkładu przestrzennego zanieczyszczeń zastosowano program Operat FB, korzystający z modelu Caline3. Model ten jest zgodny z metodyką zawartą w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu. Przeprowadzone obliczenia rozprzestrzeniania się substancji w powietrzu wskazują, że emisja będzie niższa od wartości dopuszczalnych, natomiast przy uwzględnieniu tła zanieczyszczeń odnotowano przekroczenia dla pyłu zawieszonego PM_{2,5} oraz tlenków azotu wyrażonych jako NO₂. Należy jednak podkreślić, że przekroczenia poziomów dyspozycyjnych dla pyłu zawieszonego PM_{2,5} oraz tlenków azotu wyrażonych jako NO₂ wynikają przede wszystkim z bardzo wysokiego tła gdyż w stanie istniejącym normy są przekroczone. W oparciu o przeprowadzoną analizę rozprzestrzeniania substancji w powietrzu stwierdza się, że emisja substancji do powietrza w związku z użytkowaniem drogi i torowiska nie będzie powodowała przekroczeń standardów jakości środowiska – wartości odniesienia i poziomów dopuszczalnych poza terenem przedsięwzięcia.

W fazie realizacji przedsięwzięcia będą wytwarzane odpady w związku z pracami ziemnymi, usuwaniem nawierzchni z istniejących ciągów (w ramach przebudowy torowiska, drogi i dojazdów likwidowane będą fragmenty nawierzchni a także infrastruktura tramwajowa), układaniem nawierzchni, przebudową instalacji będących w kolizji, istniejących sieci i urządzeń

teletechnicznych, budową obiektów kubaturowych i podtorza oraz montażem szyn tramwajowych. Ponadto część odpadów będzie związana z funkcjonowaniem zaplecza sanitarnego. Miejsca magazynowania odpadów zostaną zlokalizowane na terenie zaplecza budowy. Odpady magazynowane będą selektywnie; odpady niebezpieczne i sypkie w pojemnikach lub kontenerach; gruz, metale oraz gleba i ziemia mogące zawierać składniki niebezpieczne na placach składowych, zabezpieczonych (uszczelnionych) w taki sposób aby odcieki nie przedostawały się do gruntu i wód podziemnych (podłoże będzie zabezpieczone 10 cm podsypką z piasku i wywiniętą folią – w przypadku przedostania się substancji do podsypki, zostanie ona zebrana wraz z substancją chemiczną), a pozostałe rodzaje odpadów innych niż niebezpieczne na wyznaczonym terenie utwardzonym. Odpady komunalne będą magazynowane w kontenerach lub pojemnikach, które będą regularnie opróżniane.

W związku z realizacją inwestycji planuje się wycinkę drzew oraz przesadzenie części drzew poza teren inwestycji. Prace w tym zakresie powinny uwzględniać wytyczne zawarte w uchwale nr XXXIV/886/20 Rady Miasta Krakowa z dnia 22 stycznia 2020 r. w sprawie ochrony drzew na terenie Gminy Miejskiej Kraków. Ze względu na planowaną wycinkę oraz remont mostu prace będą prowadzone pod nadzorem przyrodniczym.

- e) *ocenionego w oparciu o wiedzę naukową ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu;*

Zgodnie z obowiązującymi mapami zagrożenia powodziowego, o których mowa w art. 169 ustawy z dnia 20 lipca 2017r. Prawo wodne (Dz. U. 2022 r. poz. 2625 ze zm.), wnioskowany teren inwestycji znajduje się w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią, gdzie prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest wysokie i wynosi 10% (raz na 10 lat) oraz gdzie prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi 1% (raz na 100 lat).

W niniejszej decyzji wskazano ograniczenia na etapie realizacji w zakresie, braku możliwości prowadzenia prac w okresie zagrożenia powodziowego, oraz konieczności prowadzenia prac remontowych mostu przy niskich stanach wody w korycie rzeki Rudawa.

W związku z powyższym nie stwierdza się ryzyka wystąpienia poważnej awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii. Ponadto nie stwierdza się ryzyka związanego ze zmianą klimatu.

- f) *przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko, w przypadkach gdy planuje się ich powstawanie;*

Rodzaje i szacunkowe ilości odpadów powstających podczas realizacji planowanego przedsięwzięcia:

Lp	Kod odpadu	Rodzaj odpadu	Ilość [Mg]	Właściwości/ wpływ na środowisko	Sposób postępowania (wg zał. 1,2 ust. o odpadach)
Odpady niebezpieczne					
1.	15-02-02*	Sorbenty, materiały filtracyjne, (w tym filtry olejowe nieujęte w innych grupach), tkaniny do wycierania i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi	0,05	Odpad stały/unieszkodliwienie lub odzysk	Odzysk w procesie R1, R2 unieszkodliwienie w procesie D9, D10
2.	16 02 15*	Niebezpieczne elementy lub części składowe usunięte ze zużytych urządzeń (ze sprzętu	0,05	Odpad stały/odzysk	Transport, odzysk wg procesu R4, R11

Lp	Kod odpadu	Rodzaj odpadu	Ilość [Mg]	Właściwości/ wpływ na środowisko	Sposób postępowania (wg zał. 1,2 ust. o odpadach)
		budowlanego, z demontowanych elementów torowiska, sieci trakcyjnej itp.)			
3.	17 04 10*	Kable zawierające ropę naftową, smołę i inne substancje niebezpieczne	2,0		
Odpady inne niż niebezpieczne					
1.	02 01 03	Odpadowa masa roślinna	10,0	Odpad stały/odzysk	Transport, odzysk wg procesu R1, R4, R11
2.	15 01 01	Opakowania z papieru i tektury	3,0		
3.	15 01 02	Opakowania z tworzyw sztucznych	3,0		
4.	15 01 04	Opakowania z metali	1,0		
5.	15 01 06	Zmieszane odpady opakowaniowe	5,0		
6.	15 02 03	Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania (np. szmaty, szmatki) i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15-02-02	0,20	Odpad stały/odzysk	Transport, odzysk wg procesu R1, R11
7.	17 01 81	Odpady z remontów i przebudowy dróg	200,0	Odpad stały/unieszkodliwienie i/lub odzysk	Transport, odzysk wg procesu R5, lub unieszkodliwienie wg D1
8.	17 04 05	Żelazo i stal	30,0	Odpad stały, odzysk	Odzysk, proces R4, R5, R11
9.	17 04 07	Mieszanki metali (przewody)	10,0	Odpad stały/odzysk lub unieszkodliwienie	Transport, odzysk wg procesu R4, R11
10.	17 04 11	Kable inne niż wymienione w 17-04-10	10,0		
11.	17 05 04	Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03	40000,0	Odpad stały/unieszkodliwienie	Transport, unieszkodliwienie wg D1
12.	17 06 04	Materiały izolacyjne inne niż wymienione w 17 06 01 i 17 06 03	15,0	Odpad stały/odzysk lub unieszkodliwienie	Transport, odzysk wg procesu R5, lub unieszkodliwienie wg D1
13.	20 03 01	Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	1,5	Odpad stały/obciążający	Deponowane na składowisku odpadów, D1

Na etapie eksploatacji powstawać będą głównie odpady związane z utrzymaniem w porządku i dobrym stanie technicznym torowiska, drogi i towarzyszących im urządzeń oraz odpady o charakterze odpadów komunalnych.

Rodzaje odpadów przewidzianych do wytwarzania na etapie eksploatacji:

Rodzaj odpadu	Kod	Ilość [Mg/rok]	Właściwości/ wpływ na środowisko	Miejsce gromadzenia	Sposób postępowania
Odpady niebezpieczne					
Szlamy z odwadniania olejów w separatorach	13 05 02*	0,5	Odpad półpłynny/odzysk	Nie są gromadzone	Natychmiast wywożone przez specjalistyczną firmę w szczelnym pojemniku. Oddawane do odzysku wg procesów R1, R9
Oleje z odwadniania olejów w separatorach	13 05 06*	0,1			
Zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 12 *	16 02 13*	0,05	Odpad stały/odzysk	Nie gromadzone	Odbierane przez specjalistyczne firmy podczas konserwacji oświetlenia ulicznego i przekazywane do odzysku (proces R11)
Odpady inne niż niebezpieczne					
Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	20 03 01	0,2	Odpad stały/obciążający	Kosze na odpady opróżniane przez specjalistyczną firmę	Zabierane przez firmę prowadzącą prace porządkowe. Deponowane na składowisku odpadów, D1
Odpady z czyszczenia placów i ulic	20 03 03	2,0	Odpad stały/obciążający	Nie są magazynowane,	

W przypadku, jeśli przestrzegane będą wszystkie wymagania wynikające z ustawy o odpadach w zakresie: zapobiegania powstawaniu, minimalizacji ich ilości, ich wykorzystaniu, usuwaniu i unieszkodliwianiu, przedmiotowa inwestycja nie będzie stanowiła zagrożenia dla środowiska i zdrowia ludzi z uwagi na powstawanie odpadów. Projektowany sposób gromadzenia i czasowego przechowywania odpadów nie stanowi zagrożeń dla środowiska. Proponowane miejsca i sposób unieszkodliwiania odpadów spełniają wymogi ochrony środowiska.

g) *zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikające z emisji;*

Podczas wykonywania prac budowlanych, na obszarach sąsiadujących z terenem budowy, może lokalnie wystąpić pogorszenie się klimatu akustycznego. Uciążliwości związane z etapem realizacji ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych.

Planowana inwestycja będzie zlokalizowana w ciągu istniejącej i przebudowywanej drogi i linii tramwajowej. Zmiana parametrów torowiska oraz nawierzchni jezdni doprowadzi do zmniejszenia oddziaływania akustycznego w rejonie terenów podlegających ochronie akustycznej jak również w sąsiedztwie zabudowy. W związku z tym prognozuje się polepszenie warunków akustycznych w jej sąsiedztwie. Wymiana torowiska oraz zastosowanie cichej nawierzchni przyczyni się do polepszenia komfortu mieszkańców, a równoczesna rozbudowa sieci drogowej w Krakowie spowoduje spadek natężenia ruchu na przedmiotowym odcinku drogi w dalszym horyzoncie czasowym.

W związku z powyższym nie przewiduje się wystąpienia negatywnego oddziaływania na tereny sąsiednie, w tym nie przewiduje się zagrożenia dla zdrowia ludzi.

2) *Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym i planowanym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego - uwzględniające:*

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w centralnej części Krakowa, w obrębie dzielnic: I Stare Miasto i VII Zwierzyniec, w bliskim sąsiedztwie rzeki Wisły. W rejonie inwestycji znajduje się głównie zabudowa mieszkaniowa z usługami w parterze oraz obiekty kulturalno-turystyczne i hotele.

W stanie obecnym ul. Zwierzyniecka-Kościuszki stanowi ulicę śródmiejską z prowadzonym pośrodku torowiskiem tramwajowym. Charakter zagospodarowania terenu w wyniku realizacji przedsięwzięcia nie ulegnie zmianie. W granicach opracowania znajdują się podziemne i nadziemne sieci uzbrojenia technicznego.

Zakres przedsięwzięcia rozpoczyna się skrzyżowaniem ul. Zwierzynieckiej z ulicami: Straszewskiego i Franciszkańską. Skrzyżowanie to znajduje się w ścisłym centrum Krakowa, bezpośrednio sąsiaduje z Plantami i obszarem Starego Miasta. Dalej ul. Zwierzyniecka biegnie w kierunku południowo-zachodnim przez obszar ścisłej zabudowy śródmiejskiej. Na odcinku tym znajdują się skrzyżowania z ulicami: Małą, Tarłowską, Felicjanek, Retoryka, Powiśle. Za skrzyżowaniem z ulicami Retoryka i Powiśle ulica Zwierzyniecka wychodzi na otwartą przestrzeń i dochodzi do skrzyżowania ul. Zwierzynieckiej z al. Zygmunta Krasińskiego i Mostem Dębnickim (tzw. „skrzyżowanie pod Jubilatem”). Ciąg ulic: Krasińskiego-Most Dębnicki stanowi element jednego z głównych ciągów komunikacyjnych Krakowa.

Ulica Kościuszki biegnie w kierunku południowo-wschodnim od ww. skrzyżowania, niemal równoległe do koryta Wisły. W początkowym odcinku od południowej strony ulicy znajduje się Skwer Konika Zwierzynieckiego. Począwszy od skrzyżowania z ul. Włóczków z dwóch stron otacza ją śródmiejska zabudowa. Za skrzyżowaniem z ul. Kasztelańską ul. Kościuszki przechodzi przez most na rzece Rudawie i wchodzi na obszar Salwatora, gdzie kończy się skrzyżowaniem z ulicami: Królowej Jadwigi, Księcia Józefa, św. Bronisławy. Na odcinku od mostu na Rudawie do końcowego skrzyżowania po północnej stronie znajduje się pętla tramwajowa Salwator oraz wylot ul. Emaus, po stronie południowej – zabudowania Kościoła i Klasztoru ss. Norbertanek oraz ujście Rudawy do Wisły. Na przedmiotowym odcinku ul. Kościuszki znajdują się skrzyżowania z ulicami: Włóczków, Tatarską, Borelowskiego-Lelewela, Jaskółczą, Dojazdową, Komorowskiego, Flisacką, Senatorską, Kasztelańską.

Dolina Rudawy oraz dolina Wisły stanowią korytarze przewietrzania, wzdłuż dolin obu tych rzek napływa nad obszar Krakowa czyste powietrze.

Teren inwestycji jest częściowo objęty obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego obszarów: „Salwator”, „Bulwary Wisły”, „Wzgórze św. Bronisławy II”.

Ponadto uwzględniające:

- a) *obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łągowe oraz ujścia rzek;*

Planowane przedsięwzięcie nie będzie zlokalizowane na terenach podmokłych.

W granicach opracowania znajduje się rzeka Rudawa, lewobrzeżny dopływ Wisły. Objęty granicami inwestycji odcinek Rudawy przylega bezpośrednio do jej ujścia do Wisły i otoczony jest wałami przeciwpowodziowymi.

W ramach inwestycji planowany jest remont mostu nad Rudawą wraz z remontem umocnienia koryta rzeki. Dla przedmiotowej inwestycji uzyskano decyzję Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie z dnia 03.08.2022r. znak: KR.RPP.4272.48.2021.MJ zwalniającą z zakazów wynikających z art. 176 ust. 1 pkt 3 i 5 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne w przedmiocie prowadzenia przez osoby nieuprawnione robót lub czynności ingerujących w konstrukcję wałów przeciwpowodziowych, w tym ich rozkopywania, uszkodzenia darniny lub innych umocnień skarp i korony wałów, wbijania słupków i ustawiania znaków, wykonania obiektów budowlanych, kopania dołów oraz rowów w odległości mniejszej niż 50 m od stopy wału i muru przeciwpowodziowego rzeki Rudawy po stronie odpowietrznej i odwodnej oraz w odległości mniejszej niż 50 m od stopy wału i muru przeciwpowodziowego rzeki Wisły po stronie odpowietrznej.

Realizacja przedsięwzięcia nie będzie wiązała się z ingerencją w koryta cieków.

- b) *obszary wybrzeży i środowisko morskie;*

Przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie wolnym od obszarów wybrzeży.

- c) *obszary górskie lub leśne;*
Przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie wolnym od obszarów górskich lub leśnych.
- d) *obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych;*
Przedsięwzięcie znajduje się na terenie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 450 – Dolina rzeki Wisła (Kraków).
Przedsięwzięcie planowane jest poza terenami ochrony pośredniej stref ochronnych ujęć wody. Przewarżająca część przedsięwzięcia zlokalizowana jest w zasięgu działania systemu bariery odwadniającej wykonanej w związku z podniesieniem się wód podziemnych na skutek spiętrzenia wód rzeki Wisły przez stopień wodny Dąbie. System odwodnieniowy bariery składa się z kilkudziesięciu studni wierconych, które w sposób ciągły utrzymują poziom zwierciadła wód podziemnych na ustalonej stałej wysokości.
- e) *obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000, oraz pozostałe formy ochrony przyrody;*
Najbliżej położonym obszarem Natura 2000 znajdującym się w odległości ok. 3 km w kierunku południowo-zachodnim od terenu inwestycji i oddzielnym od planowanej inwestycji rzeką Wisłą, jest Dębnicko-Tyniecki obszar łąkowy PLH120065. Ponadto w dalszej odległości ok. 7 km od obszaru lokalizacji przedsięwzięcia w kierunku północno-wschodnim znajduje się obszar Natura 2000 Łąki Nowohuckie (PLH120069) oraz w odległości ok. 7,8 km w kierunku południowo-zachodnim znajduje się obszar Natura 2000 Skawiński Obszar łąkowy (PLH120079). Ze względu na lokalizację przedsięwzięcia poza ww. obszarami oraz charakter inwestycji, stwierdzono, iż jej realizacja nie wpłynie znacząco negatywnie na stan siedlisk przyrodniczych dla ochrony których wyznaczony został wyżej wymienione obszary Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000.
Część przedsięwzięcia znajduje się w otulinie Bielańsko-Tynieckiego Parku Krajobrazowego (uchwała Nr VII/64/19 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 25 marca 2019 r. w sprawie Bielańsko-Tynieckiego Parku Krajobrazowego) a także nieznacznie wchodzi w obszar Parku. Teren na którym będzie realizowane przedsięwzięcie znajduje się w strefie miejskiej i jest antropogenicznie przekształcony. Realizacja przedsięwzięcia polegająca na przebudowie istniejącej infrastruktury nie wpłynie negatywnie na cele ochrony dla których został powołany Park.
- f) *obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia;*
Planowane przedsięwzięcie znajduje się w obszarze, gdzie standardy jakości środowiska bywają przekroczone z uwagi na jakość powietrza. W oparciu o przeprowadzoną analizę rozprzestrzeniania substancji w powietrzu stwierdza się, że emisja substancji do powietrza w związku z użytkowaniem drogi i torowiska nie będzie powodowała przekroczeń standardów jakości środowiska – wartości odniesienia i poziomów dopuszczalnych poza terenem przedsięwzięcia.
- g) *obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne;*
Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w centrum miasta, w terenie o zwartej zabudowie przyulicznej, przy znacznym udziale obiektów wpisanych do rejestrów zabytków, terenów ochrony konserwatorskiej oraz stanowisk archeologicznych. W związku z powyższym wszelkie działania inwestycyjne w granicach ochrony konserwatorskiej zabytków prowadzone będą pod nadzorem Konserwatora Zabytków.
- h) *gęstość zaludnienia;*
Inwestycja położona jest wśród terenów o wysokiej gęstości zaludnienia (centrum miasta).
- i) *obszary przylegające do jezior;*
Przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie zlokalizowane na obszarach przylegających do jezior.

j) *uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej;*

Przedsięwzięcie nie będzie lokalizowane na terenie uzdrowiska i obszarze ochrony uzdrowiskowej.

k) *wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe;*

Zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w zlewni jednolitej części wód powierzchniowych JCWP o kodzie:

- JCWP Rudawa od Raclawki do ujścia, kod: PLRW20009213699. Jest to silnie zmieniona część wód, dla której wyznaczono cele środowiskowe: dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny. Jest to JCWP w złym stanie ogólnym, zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych, dla której wyznaczono derogację ze względu na brak możliwości technicznych. W zlewni JCWP nie zidentyfikowano presji mogącej być przyczyną występujących przekroczeń wskaźników jakości. Konieczne jest dokonanie szczegółowego rozpoznania przyczyn w celu prawidłowego zaplanowania działań naprawczych. Rozpoznanie przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu zapewni realizacja działań na poziomie krajowym: utworzenie krajowej bazy danych o zmianach hydromorfologicznych, przeprowadzenie pogłębionej analizy presji pod kątem zmian hydromorfologicznych, opracowanie dobrych praktyk w zakresie robót hydrotechnicznych i prac utrzymaniowych wraz z ustaleniem zasad ich wdrażania oraz opracowanie krajowego programu renaturalizacji wód powierzchniowych.
- JCWP Wisła od Skawinki do Podłęzanki, kod: PLRW2000192137759. Jest to silnie zmieniona część wód, dla której wyznaczono cele środowiskowe: dobry potencjał ekologiczny, możliwość migracji organizmów wodnych na odcinku ciekła istotnego - Wisła od Podłęzanki do Skawinki oraz dobry stan chemiczny. Jest to JCWP w złym stanie ogólnym, zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych, dla której wyznaczono derogację ze względu na brak możliwości technicznych oraz dysproporcjonalne koszty. Wpływ działalności antropogenicznej na stan JCWP oraz brak możliwości technicznych ograniczenia tych oddziaływań na wody, generuje konieczność ustalenia mniej rygorystycznych celów w zakresie wskaźników charakteryzujących zasolenie. Jednocześnie czas niezbędny dla realizacji działania polegającego na ustaleniu wartości granicznej dla dobrego stanu lub potencjału, dla parametrów, dla których obniżono cel środowiskowy, powoduje konieczność przesunięcia w czasie osiągnięcia celów środowiskowych przez JCWP. Występująca działalność gospodarcza człowieka związana jest ściśle z występowaniem bogactw naturalnych i przemysłowym charakterem obszaru zlewni.

Planowane przedsięwzięcie znajduje się na terenie jednolitej części wód podziemnych JCWPd o kodzie:

- JCWPd o kodzie: PLGW2000131, dla której wyznaczono cele środowiskowe: dobry stan ilościowy i dobry stan chemiczny, niezagrażona nieosiągnięciem celów środowiskowych. Ocena stanu wykazała dobry stan ilościowy i dobry stan chemiczny.
- JCWPd kod: PLGW2000148. Jest to JCWPd w dobrym stanie ilościowym i dobrym stanie chemicznym, zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

W odniesieniu do obszarów chronionych w rozumieniu art. 16 pkt 32 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (obejmujących: jednolite części wód przeznaczone do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi, jednolite części wód przeznaczone do celów rekreacyjnych, w tym kąpieliskowych, obszary wrażliwe na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych, obszary przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie, obszary przeznaczone do ochrony gatunków zwierząt

wodnych o znaczeniu gospodarczym) na terenie, na którym planowane jest przedsięwzięcie wyznaczono jednolitą część wód powierzchniowych i jednolitą część wód podziemnych przeznaczone do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi oraz obszar wrażliwy na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych.

Z uwagi na rodzaj, charakterystykę i lokalizację planowanej inwestycji, nie przewiduje się negatywnego wpływu tego przedsięwzięcia na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych, jednolitych części wód podziemnych oraz obszarów chronionych, o których mowa w art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy Prawo wodne.

3) *Rodzaj, cechy i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do kryteriów wymienionych w pkt 1 i 2 oraz w art. 62 ust. 1 pkt 1, wynikające z:*

a) *zasięgu oddziaływania - obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać;*

Przewiduje się, że zasięg oddziaływania będzie zamykał się w granicach terenu, na którym realizowane będzie przedmiotowe przedsięwzięcie.

b) *transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze;*
Nie stwierdzono transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze.

c) *charakteru, wielkości, intensywności i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu rozpoczęcia oddziaływania;*

Przedsięwzięcie powiązane jest funkcjonalnie z istniejącym układem drogowo-torowym, co nie spowoduje zmian w dotychczasowym użytkowaniu przedmiotowego terenu. W ramach przedsięwzięcia przebudowana zostanie istniejąca infrastruktura techniczna.

Mając na uwadze powyższe przewiduje się, że oddziaływanie będzie nieznaczne, jak również nie stwierdza się złożoności ww. oddziaływania z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej.

d) *prawdopodobieństwa oddziaływania;*

Przedsięwzięcie z uwagi na swój charakter i zastosowane rozwiązania eliminujące uciążliwe oddziaływanie na etapie realizacji oraz eksploatacji nie będzie źródłem zagrożeń, które w sposób znaczący miałyby negatywny wpływ na środowisko naturalne, w tym zdrowie ludzi.

e) *czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania;*

Oddziaływanie przedsięwzięcia w fazie realizacji ma charakter lokalny, krótkotrwały i odwracalny.

Oddziaływanie na etapie eksploatacji będzie stałe o niewielkim nasileniu.

f) *powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia - w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem;*

Nie przewiduje się ww. oddziaływań.

g) *możliwości ograniczenia oddziaływania;*

Przy zastosowaniu planowanych rozwiązań ograniczających oddziaływanie planowego przedsięwzięcia na środowisko zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, jej uzupełnieniach oraz zawartych w niniejszej decyzji, jego realizacja i eksploatacja nie będzie powodować ponadnormatywnych emisji zanieczyszczeń do powietrza i hałasu zarówno na etapie realizacji i eksploatacji. Zastosowane zabezpieczenia i rozwiązania chronić będą środowisko gruntowo - wodne. Powstające odpady nie będą stanowić zagrożenia dla

środowiska pod warunkiem przestrzegania przepisów ochrony środowiska oraz przepisów dotyczących odpadów. Nie przewiduje się również ażeby inwestycja stwarzała zagrożenie dla środowiska w zakresie pozostałych komponentów środowiska.

Przedmiotowe przedsięwzięcie o wyżej wskazanej charakterystyce nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko z uwagi na swój charakter i faktycznie niewielki stopień oddziaływania na komponenty środowiska. Wyżej wymienione cechy przedsięwzięcia przeanalizowane w kontekście kryteriów, o których mowa w art. 63 ust. 1 UUOŚ potwierdzają trafność zawartego w sentencji rozstrzygnięcia.

Treść decyzji uwzględnia opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krakowie z dnia 17.01.2023 r., znak: NZ.90831.2.8.2023, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 20.01.2023 r., znak: OO.4220.1.460.2022.TP oraz Dyrektora Zarządu Zlewni w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z dnia 01.02.2023 r., znak: KR.ZZŚ.2.435.359.3.2022.KM.

Na wniosek Gminy Miejskiej Kraków reprezentowanej przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa, złożony w piśmie z dnia 14.02.2023 r., - w trybie art. 108 § 1 k.p.a. - niniejszej decyzji został nadany rygor natychmiastowej wykonalności.

W myśl art. 108 § 1 k.p.a. decyzji, od której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony.

Wnioskodawca prośbę swą argumentuje ważnym interesem społecznym. Szybka realizacja planowanej przebudowy torowiska tramwajowego wraz z towarzyszącą infrastrukturą jest niezbędna dla zapewnienia bezpieczeństwa wszystkim użytkownikom układu drogowego, zarówno pieszym jak i kierowcom. Obecnie torowisko tramwajowe, jezdnia oraz większość chodników są w krytycznym stanie technicznym zagrażającym bezpieczeństwu ich użytkowników, co szczególnie widoczne jest w okresie wiosennym, kiedy nagminnie pojawiają się wybrzuszenia szyn paraliżując komunikację publiczną na tym obszarze. Niezwłoczna przebudowa również znacznie poprawi komfort poruszania się niepełnosprawnych, ze względu za zaprojektowaną geometrię układu drogowego, tj. wyniesione przejścia dla pieszych, ciągłość nawierzchni na chodnikach oraz wprowadzenie pasów prowadzących dla osób niewidomych i niedowidzących na całej długości ul. Kościuszki.

Ponadto dla przedmiotowej inwestycji Inwestor – Gmina Miejska Kraków pozyskała finansowanie unijne, które trzeba rozliczyć w bieżącym roku kalendarzowym do czego niezbędne jest niezwłoczne rozpoczęcie prac budowlanych na przedmiotowych ulicach.

Dodać ponadto należy, że wedle poglądu prawnego zawartego w wyroku NSA z dnia 21 czerwca 1999 r. (IV SA 1425/97) nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji, która ma m. in. na celu usunięcie przeszkody w realizacji planowych zamierzeń inwestycyjnych, nie może być oceniane jako naruszające prawo.

Zgodnie z art. 84 ust. 2 UUOŚ charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

Mając na uwadze powyższe orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Krakowie, ul. Lea 10, 30-048 Kraków, za pośrednictwem Prezydenta Miasta Krakowa (Wydział Kształtowania Środowiska Urzędu Miasta Krakowa, os. Zgody 2, 31-949 Kraków) w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia (art. 127 § 1 i 2 oraz art. 129 § 1 i 2 k.p.a.).

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania, składając stosowne oświadczenie organowi, który decyzję wydał, nie później niż w terminie

14 dni od dnia doręczenia decyzji (art. 127a § 1 k.p.a.).

Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna (art. 127a § 2 k.p.a.). Skutkiem zrzeczenia się odwołania jest niemożność zaskarżenia decyzji do organu odwoławczego i wniesienia skargi do sądu administracyjnego.

Niniejsza decyzja podlega zwolnieniu z opłaty skarbowej zgodnie z art. 7 ust. 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2022 r. poz. 2124 z późn. zm.).

URZĄD MIASTA KRAKOWA
WYDZIAŁ KSZTAŁTOWANIA ŚRODOWISKA
31-949 Kraków, os. Zgody 2

z up. PREZYDENTA MIASTA

Małgorzata Mrugała
Dyrektor
Wydziału Kształtowania Środowiska

Decyzja niniejsza jest ostateczna
w administracyjnym trybie postępowania

z dniem 08.04.2023 r.

Kraków, dnia 19.04.2023 r.

GLÓWNY SPECJALISTA

Aneta Drózdź

Otrzymują:

1. Pan Grzegorz Grabowski, Pracownia Planowania i Projektowania Systemów Transportu ALTRANS ul. Juliusza Lea 114 lok. 112, 30-133 Kraków
2. Pozostałe strony postępowania zawiadamiane przez obwieszczenie zgodnie z art. 49 k.p.a.
3. WS-04 aa.

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Krakowie, ul. Makuszyńskiego 9, 31-752 Kraków.
2. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie, ul. Mogilska 25, 31-542 Kraków.
3. Dyrektor Zarządu Zlewni w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie ul. Morawskiego 5, 30-102 Kraków
4. Organ ochrony środowiska zgodnie z art. 86a UWOŚ.

GLÓWNY SPECJALISTA

Aneta Drózdź

2.03.2023

02.03.23
KIEROWNIK REFERATU

Włodzimierz Motyka

potw. skier

02.03.2023

[Signature]



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

Załącznik do decyzji Prezydenta Miasta Krakowa o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 02 MAR 2023 r. znak: WS-04.6220.132.2022.AD

Charakterystyka przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km oraz przebudowie linii tramwajowej w ramach inwestycji pn.: "Przebudowa torowiska tramwajowego w ciągu drogi kategorii gminnej - ul. Zwierzynieckiej i drogi kategorii powiatowej - ul. Kościuszki w Krakowie wraz z przebudową sąsiadujących skrzyżowań oraz sieci trakcyjnej, odwodnienia, oświetlenia, przebudową kolidującej infrastruktury technicznej, remontem pętli tramwajowej "Salwator" na działkach nr 291, 293/5, 293/7, 293/8, 294/8, 358, 359, 386, 387, 389 obr. 13 Krowodrza; 274/1, 297/14, 323/3, 323/4, 373/1, 373/9, 392/2, 392/5, 392/6, 393/3, 394, 395/3, 398, 399/6, 401/1, 403/2, 409/1, 412/2, 473, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 502, 507, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546 obr. 14 Krowodrza; 138, 139/5, 140, 143/1, 153, 159 obr. 145 Śródmieście; 79, 81/5, 84, 85 obr. 146 Śródmieście.

Przedsięwzięcie polega na przebudowie torowiska tramwajowego w ciągu drogi kategorii gminnej - ul. Zwierzynieckiej i drogi kategorii powiatowej - ul. Kościuszki w Krakowie wraz z przebudową sąsiadujących skrzyżowań oraz sieci trakcyjnej, odwodnienia, oświetlenia, przebudową kolidującej infrastruktury technicznej, remontem pętli tramwajowej „Salwator”.

W zakres przedsięwzięcia wchodzi również następujące działania: przebudowa ciągu ulic: Zwierzyniecka-Kościuszki wraz ze skrzyżowaniami oraz wlotami-wylotami przecinających je ulic; przebudowa zjazdów indywidualnych; przystanki komunikacji zbiorowej; miejsca postojowe; przebudowa kanalizacji deszczowej - odwodnienie ciągu komunikacyjnego; przebudowa gazociągu w ciągu ul. Zwierzynieckiej; budowa i przebudowa sieci trakcyjnej, elektroenergetycznej, oświetlenia drogowego, sygnalizacji świetlnej; likwidacja kolizji z istniejącymi sieciami teletechnicznymi; remont pętli tramwajowej; remont mostu nad Rudawą; remont ścian oporowych; przebudowa schodów terenowych i pochylni; wykonanie obiektów małej architektury; zagospodarowanie terenu zielenią.

Długość przebudowywanego odcinka drogowego wynosi ok. 1,95 km, na co składa się: ok. 1,6 km ciąg ulic Zwierzyniecka-Kościuszki i ok. 0,35 km inne odcinki drogowo w zakresie przedsięwzięcia (wloty ulic na skrzyżowaniach). Długość przebudowywanego torowiska tramwajowego będzie realizowana na odcinku o długości ok. 1,6 km.

Parametry przebudowywanych odcinków drogowych:

- ul. Kościuszki: droga powiatowa klasy Z; droga jednojezdniowa dwupasowa z torowiskiem tramwajowym w osi jezdni (1x2+T); prędkość projektowa - $V_p=40\text{km/h}$; prędkość miarodajna - $V_m=50\text{km/h}$; podstawowa szerokość pasa ruchu - 2,75m; minimalna szerokość chodnika przyulicznego - 2,0m z lokalnym przewężeniem do 1,4m; szerokość przejść dla pieszych - 2,5m; 3,0m; 4,0m; 6,0m; szerokość przejazdu rowerowego - 2,0 m, 3,0m; długość odcinka do przebudowy - ok. 1,1km
- ul. Zwierzyniecka: droga gminna klasy L; droga jednojezdniowa dwupasowa o zmiennym przekroju (1x2+T); prędkość projektowa $V_p=30\text{km/h}$; prędkość miarodajna $V_m=40\text{km/h}$; szerokość wydzielonego pasa ruchu dla samochodów 3,0-3,25m; minimalna szerokość chodnika przyulicznego - 2,0m; szerokość przejść dla pieszych - 3,0m; 4,0m; 6,0m; długość odcinka do przebudowy - ok. 0,5km

Parametry przebudowywanych skrzyżowań:

- Skrzyżowanie nr 1 – ul. Kościuszki – ul. Księcia Józefa – ul. Królowej Jadwigi – ul. Św. Bronisławy: skrzyżowanie zwykłe, czterowlotowe i z sygnalizacją świetlną; ul. Księcia Józefa – droga wojewódzka nr 780 klasy Z – jednojezdniowa, dwupasowa, dwukierunkowa (1x2); ul. Królowej Jadwigi – droga powiatowa klasy L - jednojezdniowa, jednopasowa, jednokierunkowa (1x1); ul. Świętej Bronisławy – droga gminna klasy D - jednojezdniowa, dwupasowa, dwukierunkowa (1x2); wlot ul. Księcia Józefa szerokości 7,7m, dwukierunkowy, dwupasowy; wlot ul. Królowej Jadwigi szerokości 7,5m, jednokierunkowy do ul. Kościuszki, dwupasowy z kontrapasem rowerowym szerokości 1,5m; wlot ul. Świętej Bronisławy szerokości 5,0m, dwukierunkowy, dwupasowy; długość odcinków wlotów ul. Księcia Józefa, Św. Bronisławy i Królowej Jadwigi do przebudowy – ok. 20m
- Skrzyżowanie nr 2 – ul. Kościuszki – ul. Senatorska: skrzyżowanie zwykłe bez sygnalizacji świetlnej; ul. Senatorska - droga gminna klasy L – jednojezdniowa, jednopasowa, jednokierunkowa (1x1); wlot ul. Senatorskiej szerokości 7,05m, jednokierunkowy do ul. Kościuszki, jednopasowy z kontrapasem rowerowym szerokości 1,50m; długość odcinka wlotu ul. Senatorskiej do przebudowy – ok. 30m
- Skrzyżowanie nr 3 – ul. Kościuszki – ul. Flisacka: skrzyżowanie zwykłe, trzywlotowe i bez sygnalizacji świetlnej; ul. Flisacka - droga gminna klasy D – jednojezdniowa, dwupasowa, dwukierunkowa (1x2); wlot ul. Flisackiej zawężony z 7,7m do 5,0m i wyniesiony do poziomu przyległych chodników na długości 6,5 m; długość odcinka wlotu ul. Flisackiej do przebudowy – ok. 16m
- Skrzyżowanie nr 4 – ul. Kościuszki – ul. Komorowskiego – ul. Dojazdowa: skrzyżowanie zwykłe, czterowlotowe i bez sygnalizacji świetlnej; ul. Komorowskiego - droga gminna klasy D – jednojezdniowa, jednopasowa, jednokierunkowa (1x1); ul. Dojazdowa - droga gminna klasy D – jednojezdniowa, dwupasowa, dwukierunkowa (1x2); wlot ul. Komorowskiego jednokierunkowy od ul. Kościuszki do ul. Senatorskiej, jednostronnie zawężony z 7,15m do 5,00m; wlot ul. Dojazdowej dwukierunkowy, jednostronnie zawężony z 6,60m do 5,50m, wyniesiony do poziomu przyległych chodników na długości 4,0m; długość odcinków wlotów ul. Komorowskiego i ul. Dojazdowej do przebudowy – ok. 15m
- Skrzyżowanie nr 5 – ul. Kościuszki – ul. Jaskółcza: skrzyżowanie zwykłe, trzywlotowe i bez sygnalizacji świetlnej; ul. Jaskółcza - droga gminna klasy D – jednojezdniowa, dwupasowa, dwukierunkowa, „ślepa” (1x2); wlot ul. Jaskółczej szerokości 5,80m; długość odcinka wlotu ul. Jaskółczej do przebudowy – ok. 15m
- Skrzyżowanie nr 6 – ul. Kościuszki – ul. Borelowskiego-Lelewela: skrzyżowanie zwykłe, trzywlotowe i bez sygnalizacji świetlnej; ul. Borelowskiego-Lelewela - droga gminna klasy D – jednojezdniowa, jednopasowa, jednokierunkowa (1x1); wlot ul. Borelowskiego-Lelewela jednokierunkowy od ul. Kościuszki do ul. Senatorskiej szerokości 5,40m; długość odcinka wlotu ul. Lelewela do przebudowy – ok. 10m
- Skrzyżowanie nr 7 – ul. Kościuszki – ul. Tatarska: skrzyżowanie zwykłe, trzywlotowe i bez sygnalizacji świetlnej; ul. Tatarska - droga gminna klasy D – jednojezdniowa, jednopasowa, jednokierunkowa (1x1); wlot ul. Tatarskiej jednokierunkowy od ul. Kościuszki, jednostronnie zawężony z 5,50m do 4,50m i wyniesiony do poziomu przyległych chodników na długości 4,0m; długość odcinka wlotu ul. Tatarskiej do przebudowy – ok. 10m
- Skrzyżowanie nr 8 – ul. Kościuszki – ul. Włóczków: skrzyżowanie zwykłe, trzywlotowe i bez sygnalizacji świetlnej; ul. Włóczków - droga gminna klasy D – jednojezdniowa, dwupasowa, dwukierunkowa (1x2); wlot ul. Włóczków zawężony z 12,30m do 6,50m; długość odcinka wlotu ul. Włóczków do przebudowy – ok. 45m
- Skrzyżowanie nr 9 – ul. Kościuszki – al. Krasińskiego – Most Dębnicki – ul. Zwierzyniecka: skrzyżowanie skanalizowane, czterowlotowe i z sygnalizacją świetlną; al. Zygmunta Krasińskiego - droga powiatowa klasy Z, dwujezdniowa, dwupasowa z dodatkowym pasem ruchu dla autobusów (2x3); Most Dębnicki – połączenie al. Krasińskiego i ul. Marii Konopnickiej – jednojezdniowy, czteropasowy (1x4); wlot ul. Kościuszki szerokości 6,0m, dwupasowy; wylot ul. Kościuszki szerokości 9,15m, jednopasowy (2,75m) z torowiskiem; wlot al. Zygmunta Krasińskiego szerokości

12,20m, czteropasowy, dwa pasy na wprost i po jednym dla relacji skrętnych; wylot al. Zygmunta Krasińskiego szerokości 7,50m, dwupasowy; Most Dębnicki szerokości 12,15m po dwa pasy na wlocie i wylocie; wlot ul. Zwierzynieckiej szerokości 9,2m, jednopasowy (3,0m) z torowiskiem; wylot ul. Zwierzynieckiej szerokości 9,2m, jednopasowy (3,0m) z torowiskiem; długość odcinka wlotu al. Krasińskiego do przebudowy – ok. 30m; długość odcinka wlotu na Most Dębnicki do przebudowy – ok. 30m

- Skrzyżowanie nr 10 – ul. Zwierzyniecka – ul. Retoryka – ul. Powiśle: skrzyżowanie skanalizowane, czterowlotowe i bez sygnalizacji świetlnej; ul. Retoryka – droga gminna klasy D, dwujezdniowa, jednopasowa z rozdzielonym wlotem i wylotem; ul. Powiśle – droga powiatowa klasy L, jednojezdniowa, trójpasowa, dwukierunkowa; wlot ul. Retoryka jednopasowy, jednostronnie zawężony z 6,55m do 4,00m i wyniesiony do poziomu przyległych chodników na długości 4,0m; wylot ul. Retoryka jednopasowy, jednostronnie zawężony z 7,80m do 4,00m i wyniesiony do poziomu przyległych chodników na długości 4,0m; wlot ul. Powiśle szerokości 3,50m, jednopasowy; wylot ul. Powiśle szerokości 6,75m, jednopasowy oddzielony wyspą azylu szerokości 2,0m; długość odcinka wlotu ul. Powiśle do przebudowy – ok. 15m; długość odcinka wlotu ul. Retoryka do przebudowy – ok. 15m; długość odcinka wylotu ul. Retoryka do przebudowy – ok. 10m
- Skrzyżowanie nr 11 – ul. Zwierzyniecka – ul. Felicjanek: skrzyżowanie jak w stanie istniejącym w formie zjazdu; ul. Felicjanek – droga gminna klasy D, jednojezdniowa, jednopasowa, jednokierunkowa w stronę ul. Zwierzynieckiej; wlot szerokości 4,70m; długość odcinka wlotu ul. Felicjanek do przebudowy – ok. 10m
- Skrzyżowanie nr 12 – ul. Zwierzyniecka – ul. Mała: skrzyżowanie jak w stanie istniejącym w formie zjazdu; ul. Mała – droga gminna klasy D, jednojezdniowa, jednopasowa, jednokierunkowa w stronę ul. Felicjanek; wlot szerokości 6,22m; długość odcinka wylotu ul. Małej do przebudowy – ok. 15m

Parametry przebudowywanego torowiska tramwajowego: $V_{max}=40\text{km/h}$ na szlaku; $V_{max}=10\text{km/h}$ przejazd taboru przez pętlę Salwator; minimalna długość peronu 43m; szyny 60R2, tor bezстыkowy; podtorze tramwajowe na poziomie spodu konstrukcji nawierzchni $E2 \geq 120\text{MPa}$.

Parametry przebudowywanych przystanków komunikacji zbiorowej:

- przystanek autobusowy pn. „Salwator” o podwójnym peronie długości 25,0m i 29,0m oraz szerokości min. 2,0m zlokalizowany na wydzielonych stanowiskach postojowych dla autobusów w formie zatoki w ciągu ul. Kościuszki przed wejściem do Klasztoru ss. Norbertanek przeznaczony dla wysiadających z autobusów linii aglomeracyjnych,
- przystanek autobusowy pn. „Salwator” o podwójnym peronie długości 25,0m i 21,3m oraz szerokości min. 2,0m (przed wiatą przystankową) zlokalizowany na wydzielonym stanowisku postojowym dla autobusów w rejonie skrzyżowania ul. Kościuszki i ul. Senatorskiej przeznaczony dla wsiadających do autobusów linii aglomeracyjnych,
- przystanek tramwajowo-autobusowy pn. „Salwator” w kierunku wschodnim o długości 45,0m i peronie szerokości 4,0m zlokalizowany na jezdni w ciągu ul. Kościuszki w rejonie mostu na Rudawie,
- przystanek tramwajowo-autobusowy pn. „Salwator” w kierunku zachodnim o długości 45,0m w ciągu ul. Kościuszki zaprojektowany jako peron typu wiedeńskiego o wyniesionym pasie ruchu szerokości 3,45m i właściwym peronie szerokości min. 2,0m (przed wiatą przystankową),
- przystanek tramwajowo-autobusowy pn. „Komorowskiego” w kierunku zachodnim o długości 44,5m w ciągu ul. Kościuszki zaprojektowany jako peron typu wiedeńskiego o wyniesionym pasie ruchu szerokości 3,45m i właściwym peronie szerokości min. 2,0m (przed wiatą przystankową),
- przystanek tramwajowo-autobusowy pn. „Komorowskiego” w kierunku wschodnim o długości 45,0m w ciągu ul. Kościuszki zaprojektowany jako peron typu wiedeńskiego o wyniesionym pasie ruchu szerokości 3,45m i właściwym peronie szerokości min. 2,25m (przed wiatą przystankową),
- przystanek tramwajowy pn. „Jubilat” w kierunku wschodnim o długości 45,0m i peronie szerokości 3,00m (1,70m do wiaty przystankowej) zlokalizowany w osi ulicy Kościuszki,
- przystanek tramwajowy pn. „Jubilat” w kierunku zachodnim o długości 46,72m i peronie szerokości 2,70-3,50m (2,20m do wiaty przystankowej) zlokalizowany w osi ulicy Kościuszki.

Parametry przebudowywanych miejsc postojowych: miejsca postojowe dla samochodów osobowych w układzie równoległym do jezdni – 2,5x6,0m; w układzie ukośnym do jezdni – 2,5x5,0m; w układzie prostopadłym do jezdni – 2,5x5,0m.

Projektowane rozwiązania sytuacyjne:

Ul. Kościuszki: projektuje się przekrój jednojezdniowy dwupasowy z torowiskiem tramwajowym zlokalizowanym w osi jezdni. Pasy ruchu zaprojektowano o podstawowej szerokości 2,75m i nawierzchni bitumicznej. Wzdłuż obu krawędzi ulicy projektuje się przebudowę istniejących chodników przyulicznych wraz z zieleńcami i zjazdami oraz budowę zatok postojowych. Zakres przebudowy ulicy Kościuszki sięga od skrzyżowania z ulicami Księcia Józefa – Św. Bronisławy i Królowej Jadwigi do skrzyżowania z aleją Krasińskiego i ul. Zwierzyniecką, tj. na długości ok. 1,1km.

Ul. Zwierzyniecka: zaprojektowano przekrój jednojezdniowy dwupasowy, gdzie ruch samochodowy odbywać się będzie po torowisku – brak wydzielonych bitumicznych pasów ruchu. Wzdłuż obu krawędzi jezdni projektuje się przebudowę istniejących chodników przyulicznych wraz z zieleńcami i zatokami postojowymi. Zakres przebudowy ulicy Zwierzynieckiej sięga od skrzyżowania z aleją Krasińskiego i ul. Kościuszki do wysokości budynku Filharmonii Krakowskiej tj. na długości ok 0,5km.

Skrzyżowania:

- skrzyżowanie ulic Kościuszki - Księcia Józefa - Królowej Jadwigi – Św. Bronisławy zaprojektowano jako skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną z ograniczonymi relacjami. Na wlotach i wylotach ulic Kościuszki, Księcia Józefa i Św. Bronisławy zaprojektowano po jednym pasie ruchu, natomiast na wlocie ul. Królowej Jadwigi dwa pasy po jednym dla relacji skrętnych oraz kontrapas rowerowy.
- skrzyżowania w ciągu ulicy Kościuszki zaprojektowano jako skrzyżowania zwykłe trój- lub czterowlotowe bez sygnalizacji świetlnej z pełnymi lub ograniczonymi relacjami w zależności od dozwolonych kierunków ruchu na wlotach podporządkowanych. Na wlotach ulic gdzie nie przewiduje się ruchu autobusów zastosowano wyniesienie wlotu do poziomu przyległych chodników przy zachowaniu ciągłości nawierzchni chodnika.
- skrzyżowanie ul. Kościuszki – al. Krasińskiego – ul. Zwierzynieckiej – Most Dębnicki zaprojektowano jak w stanie istniejącym tj. jako skrzyżowanie czterowlotowe skanalizowane z sygnalizacją świetlną. Ulica Kościuszki posiadać będzie w osi jezdni peron przystankowy stanowiący równocześnie wyspę rozdzielającą kierunki ruchu. Na wlocie znajdować się będą dwa pasy ruchu do skrętu w prawo na Most Dębnicki przy czym pas bliższy osi jezdni służyć będzie również relacji na wprost w kierunku ulicy Zwierzynieckiej. Na wlocie ul. Kościuszki zaprojektowano jeden pas ruchu. Na Moście Dębnickim pozostawiono przekrój jednojezdniowy czteropasowy bez rozdziału kierunków ruchu. Na wlocie dozwolony jest przejazd na wprost w kierunku al. Krasińskiego oraz skręt w prawo w kierunku ul. Zwierzynieckiej z zewnętrznego pasa ruchu. Przekrój ulicy Zwierzynieckiej zaprojektowano analogicznie do ulicy Kościuszki z różnicą w postaci dwóch pasów ruchu na wlocie. Na wlocie Alei Zygmunta Krasińskiego zaprojektowano cztery pasy ruchu: jeden do skrętu w prawo w ul. Kościuszki, dwa na wprost na Most Dębnicki oraz jeden dla relacji w lewo w kierunku ul. Zwierzynieckiej.
- skrzyżowanie ulic Zwierzynieckiej – Powiśle – Retoryka pozostawiono jako skrzyżowanie czterowlotowe bez sygnalizacji świetlnej o przesuniętym wlocie ul. Retoryka. Na wlocie ul. Powiśle zaprojektowano dodatkową wysepkę rozdzielającą kierunki ruchu, a na wschodnim wlocie ul. Zwierzynieckiej wysepkę azylu dla pieszych. Wlot i wylot ul. Retoryka zaprojektowano jako wyniesione do poziomu przyległych chodników.
- skrzyżowania ulic Zwierzynieckiej – Felicjanek i Zwierzynieckiej – Mała pozostawiono w formie jak w stanie istniejącym. Projektuje się jedynie wymianę nawierzchni wlotów ulic Felicjanek i Małej oraz dostosowanie do nowego przebiegu krawędzi ul. Zwierzynieckiej.

Zjazdy: w ramach zadania zaprojektowano przebudowę istniejących i budowę nowych zjazdów zlokalizowanych w zakresie opracowania. Przebudowa polegać będzie na zmianie długości

w dostosowaniu do nowej krawędzi jezdni, wymianie nawierzchni i zastosowaniu jednakowych skosów 1:1.

Parkowanie: w ciągu ulicy Kościuszki zaprojektowano 55 miejsc postojowych dla samochodów osobowych (w tym 3 przeznaczone dla osób niepełnosprawnych), w układzie równoległym lub ukośnym (45°) do jezdni, a w ciągu ul. Zwierzynieckiej zaprojektowano 33 miejsca (w tym 2 dla osób niepełnosprawnych) w układzie równoległym.

Torowisko tramwajowe:

Projektuje się linię tramwajową dwutorową jako torowisko wbudowane w jezdnię w ciągu ulic Zwierzynieckiej i Kościuszki o rozstawie osi torów na prostej 3,20m (ul. Kościuszki) oraz 2,90m (ul. Zwierzyniecka). W rejonie mostu nad rzeką Rudawą odtworzono istniejący rozstaw osi torów równy 2,74 (z uwzględnieniem poszerzenia). Również geometrie pętli tramwajowej „Salwator” odtworzono po istniejącym śladzie.

Początek opracowania stanowi projektowana pętla Salwator, natomiast koniec dowiązanie do istniejącego węzła rozjazdowego w rejonie Filharmonii Krakowskiej. Ruch na pętli Salwator odbywać się za pośrednictwem dwóch rozjazdów torowych z wykorzystaniem zwrotnic R50m. Na długości przebudowywanych torów na szlaku zastosowano przechyłki umożliwiające przejazd taboru z maksymalną dopuszczalną prędkością 40 km/h. Perony przystankowe utrzymano w zbliżonych do istniejących lokalizacjach, przy zbliżeniu krawędzi peronu do wymaganej, normatywnej odległości od osi toru wynoszącej 1,25m z uwzględnieniem normatywnych poszerzeń. Wysokość krawędzi peronów od płaszczyzny geodezyjnej toków szynowych zasadniczo wynosić będzie 0,17m. Krawędzie peronów wykonane będą z krawężników najazdowych o wyprofilowanej krawędzi.

Projektowany układ torowy ma 3434,538 mtp długości. Poszczególne tory stanowią:

- Tor 1 – 1542,156 mtp,
- Tor 2 – 1506,145 mtp,
- Tor 3 (Pętla zewnętrzny) – 171,105 mtp,
- Tor 4 (Pętla wewnętrzny) – 155,040 mtp.
- Tor 5 (Pętla – odstawczy) – 60,092 mtp.

Trakcja: roboty budowlane związane z budową i przebudową sieci trakcyjnej obejmują:

- demontaż istniejącej sieci trakcyjnej jezdnej obejmujący przewód jezdny, konstrukcje nośne oraz kotwienia końcowe przewodów jezdnych;
- demontaż konstrukcji wsporczych w postaci stalowych, rurowych i kratowych słupów trakcyjnych;
- montaż nowych konstrukcji wsporczych w postaci stalowych, rurowych słupów trakcyjnych, osadzonych na fundamentach;
- wykonanie nowych konstrukcji nośnych sieci jezdnej w postaci wysięgników oraz linkowych zawieszonych poprzecznych kotwionych do nowych konstrukcji wsporczych;
- wywieszenie nowych odcinków liny nośnej i przewodu jezdnego wraz z kotwieniami końcowymi i środkowymi.

Most nad Rudawą:

Remont mostu zakłada odsłonięcie konstrukcji nośnej łuku do poziomu fundamentów oraz naprawy ustroju nośnego polegające na uzupełnieniu ubytków betonu. Zdegradowane elementy konstrukcji łuku zostaną oczyszczone, a następnie odtworzone za pomocą zapraw. Dylatacja podłużna łuku zostanie zabezpieczona systemową taśmą dylatacyjną oraz masą trwale plastyczną. Po stronie stykającej się z gruntem na konstrukcji zostanie odtworzona hydroizolacja wraz z warstwą ochronną. Ściany oporowe w zadowalającym stanie technicznym zostaną zabezpieczone płaszczem żelbetowym od strony gruntu. Zdegradowane lub uszkodzone ściany oporowe zostaną rozebrane do poziomu pęknięcia, a następnie zostaną odtworzone w pierwotnym kształcie. Na wszystkich powierzchniach ścian stykających się z gruntem zostanie odtworzona hydroizolacja. Dylatacje ścian zostaną zabezpieczone systemowymi taśmami dylatacyjnymi oraz masą trwale plastyczną. Po zakończeniu prac remontowych na obiekcie zostanie odtworzony nasyp drogowy. Dodatkowo pod obiektem zostanie wykonany remont umocnienia koryta rzeki.

W celu przywrócenia prawidłowego funkcjonowania umocnienia zabezpieczającego fundament mostu i ścian bocznych przed rozmyciem zostanie wykonany remont umocnienia skarp. Umocnienie skarp koryta przewidziano w postaci narzutu kamiennego na zaprawie typu ciężkiego – kamienie o wymiarach >50cm. Zabezpieczenie w obrębie ścian bocznych zostanie wykonane w postaci płyty żelbetowej na gruncie o szerokości 120 cm i grubości 30 cm.

W ramach niniejszego opracowania zaprojektowano również remont ścian oporowych od ul. Królowej Jadwigi i od ul. Tadeusza Kościuszki, przebudowę istniejących schodów terenowych w rejonie budynku nr 3 przy ul. Kościuszki oraz przebudowę istniejących schodów terenowych w rejonie budynku przy skrzyżowaniu ul. Królowej Jadwigi - Św. Bronisławy – Kościuszki oraz zaplanowano małą architekturę w zakresie: biletomaty, parkometry, stojaki rowerowe, stacje roweru miejskiego, kraty ochronne drzew wykonane z żeliwa lakierowanego.

W celu zminimalizowania liczby przeszkód dla osób niepełnosprawnych poruszających się po terenie objętym zakresem inwestycji zastosowano rozwiązania projektowe takie jak:

- wtopiony krawężnik pomiędzy miejscami postojowymi dla niepełnosprawnych a chodnikiem,
- zachowanie ciągłości chodnika na wlotach podporządkowanych w miejscu niewyznaczonych przejść dla pieszych,
- pasy medialne z kostki integracyjnej w kolorze kontrastowym w miejscach wyznaczonych przejść dla pieszych i w kolorze żółtym na przystankach komunikacji miejskiej; szerokość minimalna 0,8m na przejściu i 0,3m na peronach; długości w dostosowaniu do lokalizacji;
- sygnalizacja dźwiękowa przy sygnalizacji świetlnej,
- nawierzchnia chodnika z płyt bezfazowych,
- przystanki wiedeńskie i podniesione perony autobusowe.

Odwodnienie zostało zaprojektowane jako powierzchniowe z odprowadzeniem wody do projektowanych studzienek wodościekowych i odwodnień liniowych, a następnie do istniejącej kanalizacji ogólnospławnej. Pod konstrukcją nawierzchni torowiska i jezdni ulic Kościuszki i Zwierzynieckiej projektuje się drenaż w postaci przewodu drenarskiego (rurowego) Ø150 obsypanego warstwą drenującą ze żwiru płukanego 8/16 i zabezpieczonego geowłókniną separacyjno-filtracyjną układaną na zakład. Woda z projektowanego drenażu odprowadzana będzie do projektowanych wpustów deszczowych a dalej do istniejącej sieci kanalizacji ogólnospławnej. Odwodnienie torowiska w zabudowie z płyt prefabrykowanych realizowane będzie poprzez systemowe torowe odwodnienia liniowe wbudowane w prefabrykowane płyty odwodnieniowej, pozwala to na przejście wód opadowych z płaszczyzny międzytorowej i międzyszynowej oraz rowka szyny. System torowych płyt odwodnieniowych musi umożliwiać odebranie napływającej wody z rowka szyny. Odwodnienie rozjazdów z obszaru zwrotnicy realizowane będzie poprzez wpusty rurowe Ø100 mm lokalizowane w skrzyni napędu oraz pod każdą półzwrotnicą z odprowadzeniem wód przykanalikami do separatorów substancji oleistych, następnie do kolektorów zbiorczych i dalej do sieci kanalizacji deszczowej. Odwodnienie torowiska na pętli Salwator odwodnienie wgłębne. Projektuje się warstwy przesiąkliwe umożliwiające migrację wody opadowej do projektowanego drenażu.

Dla przedłużenia żywotności torów i rozjazdów, redukcji drgań i hałasu, poprawy komfortu podróży na całej trasie zostanie wykonane prewencyjne szlifowanie szyn polegające na:

- zeszlifowaniu warstwy odwęglonej części główki szyny (0.3 mm),
- poprawieniu profilu główki szyny na powierzchni toczenia się kół,
- poprawieniu nachylenia płaszczyzny toczenia poprzez utrzymanie stałego pochylenia poprzecznego,
- wyeliminowaniu nierówności powierzchni toczych szyny powstałych w trakcie spawania szyn.

Przebudowa infrastruktury technicznej, które będzie wykonana w ramach przedmiotowej inwestycji z uwagi na jej parametry i zakres prac nie kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

GŁÓWNY SPECJALISTA

Aneta Drózd
2.03.2023

02.03.23
KIEROWNIK REFERATU

Włodzisław Młotyka

z up. PREZYDENTA MIASTA

Małgorzata Mrugała
Dyrektor
Wydziału Kształtowania Środowiska