



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.21.2025

**Pani  
Agnieszka Łętocha  
Radna Miasta Krakowa**

Odpowiadając na Pani interpelację w sprawie realizacji remontu ul. Kościuszki, przekazaną przez Pana Jakuba Koska, Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa 15 stycznia 2025 r., uprzejmie informuję, że inwestycja realizowana jest zgodnie z wydanymi decyzjami administracyjnymi i zatwierdzonym projektem budowlanym, zatem nie można potwierdzić zarzutu dotyczącego jakichkolwiek nieprawidłowości podczas realizacji ww. inwestycji.

W ramach realizowanej inwestycji nie nałożono obowiązku wykonania pomiarów hałasu w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach znak: WS-04.6220.132.2022.AD z dnia 2 marca 2023 r. oraz w decyzji zatwierdzającej projekt zagospodarowania terenu oraz projekt architektoniczno-budowlany i udzielającej pozwolenia na budowę nr 165/6740.2/2023 z dnia 24 marca 2023 r. Oddziaływanie 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 (...)* na środowisko zostało poddane analizie w ramach oceny oddziaływania na środowisko. Na wniosek Zarządu Dróg Miasta Krakowa w oparciu o dane zawarte w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, w dniu 2 marca 2023 r. wydana została ww. decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach. Karta informacyjna przedsięwzięcia zawiera wyniki analiz akustycznych prognozowanego poziomu hałasu dla zabudowy wymagającej ochrony akustycznej, zlokalizowanej w otoczeniu przedmiotowej inwestycji. Ocenę wykonano przy pomocy metody obliczeniowej w dwóch horyzontach czasowych, tj. na 2022 r. oraz 2032 r.

Z analizy wykonanych obliczeń wynika, iż najskuteczniejszym rozwiązaniem ochrony przed hałasem jest wykonanie ekranów akustycznych. Jednakże zastosowanie ekranów akustycznych w ścisłym centrum Krakowa nie jest możliwe z uwagi na ochronę krajobrazu, brak fizycznej możliwości ich usytuowania powodowanej liczną zabudową zlokalizowaną w bliskiej odległości od jezdni, infrastrukturę podziemną, widoczność na skrzyżowaniach i zjazdach. Nowe inwestycje będą wywierały silny wpływ na zmniejszenie ruchu w Krakowie, tj.: Budowa Trasy Zwierzynieckiej, Trasy Pychowickiej odciążą zarówno ul. Kościuszki, jak

i ul. Zwierzyniecką. Zmniejszenie ruchu będzie skutkowało zmniejszeniem hałasu w ciągu 10 lat, w szczególności na ul. Kościuszki średnio o 1,5 do 2 dB.

Zgodnie z art. 118 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (tekst jednolity: Dz. U. z 2024 r., poz. 54 z późn. zm.) podstawowym źródłem danych do informowania społeczeństwa o stanie klimatu akustycznego jest strategiczna mapa hałasu, sporządzana raz na 5 lat, na podstawie badań stanu środowiska, w tym na podstawie pomiarów akustycznych. Aktualnie podstawę taką stanowi strategiczna mapa hałasu sporządzona w 2022 r., która dostępna jest pod adresem: [https://msip.um.krakow.pl/kompozycje/?config=config\\_halas\\_22.json](https://msip.um.krakow.pl/kompozycje/?config=config_halas_22.json).

Ponadto na potrzeby realizacji mapy w 2021 r. przeprowadzono pomiary poziomu hałasu w ściśle wyznaczonych punktach pomiarowych, służących kalibracji niniejszego opracowania. Protokoły pomiarowe udostępnione zostały pod adresem: [https://www.krakow.pl/start/267070.artykul.pomiary\\_do\\_strategiczej\\_mapy\\_halasu\\_miasta\\_krakowa\\_2022.html](https://www.krakow.pl/start/267070.artykul.pomiary_do_strategiczej_mapy_halasu_miasta_krakowa_2022.html). Zarząd Dróg Miasta Krakowa nie wykonuje dodatkowych pomiarów interwencyjnych na wnioski mieszkańców.

Odnosząc się do wyniesionych przejść dla pieszych informuję, że standardowo wyniesienie nawierzchni chodnika względem jezdni wynosi 10 - 12 cm. Zarówno najazd, jak i zjazd z wyniesionej nawierzchni odbywa się na długości 1,2 m, co daje spadek podłużny na kierunku jazdy samochodem około 8,3 - 10 %. Jeśli chodzi o ul. Flisacką, z uwagi na fakt wyniesienia równocześnie ścieżki rowerowej i chodnika, przejazd jest ukształtowany etapami. Jadąc od ul. Kościuszki w kierunku ul. Flisackiej znajduje się najazd na długości 1,2 m na wysokość 5 cm aby znaleźć się na nawierzchni ścieżki rowerowej. Przejeżdżając ścieżkę rowerową szerokości 2,5 m pokonuje się różnicę wysokości 5 cm z uwagi na spadek poprzeczny ścieżki. Dzięki temu wyniesienie chodnika względem jezdni wynosi 10 cm od strony ul. Kościuszki. W dalszej kolejności pokonuje się chodnik szerokości 4 m, co daje różnicę wysokości 4 cm z uwagi na spadek poprzeczny chodnika. Połączenie nawierzchni wyniesionego chodnika z jezdnią ul. Flisackiej odbywa się na długości 1,2 m - zaprojektowano spadek podłużny 10%, co daje różnicę wysokości wynosząca 12 cm. Wszystkie wyniesione przejścia dla pieszych zostały wykonane na podstawie dokumentacji projektowej. Odwodnienie ulic zaprojektowano z uwzględnieniem wyniesień na skrzyżowaniach. Zasadnicze ukształtowanie oraz sposób odwodnienia ul. Flisackiej nie został zmieniony. Aktualnie zmiana sposobu odwodnienia nie znajduje uzasadnienia.

Odnosząc się do kwestii pętli tramwajowej informuję, że podstawą przyjętych rozwiązań układu torowego były wymagania zawarte w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia oraz ustalenia czynione z zamawiającym na spotkaniach koordynacyjnych. Zaprojektowano linię tramwajową dwutorową jako torowisko wbudowane w jezdnię w ciągu ul. Zwierzynieckiej i ul. Kościuszki o rozstawie osi torów na prostej 3,20 m (ul. Kościuszki) oraz 2,90 m (ul. Zwierzyniecka). W rejonie mostu nad rzeką Rudawą odtworzono istniejący rozstaw osi torów równy 2,74 (z uwzględnieniem poszerzenia). Również geometrię pętli tramwajowej „Salwator” odtworzono po istniejącym śladzie. Prace dotyczące samej pętli prowadzone były wyłącznie w ramach remontu pętli tramwajowej „Salwator” i zostały wykonane zgodnie z dokumentacją projektową. Na pętli tramwajowej krawężniki wzdłuż torowiska pomiędzy kruszywem a kostką zostały zlokalizowane zgodnie z obowiązującymi przepisami uwzględniającymi skrajnię tramwajową odpowiednio poszerzoną na łuku w planie. Poprowadzenie krawężnika w bliższej odległości byłoby błędem projektowym. Błąd ten

dopuszczyłby sytuację niebezpieczną w postaci stojącego pieszego przy krawężniku, który znajdowałby się w przestrzeni poruszającego się tramwaju.

z up. PREZYDENTA MIASTA

*Stanisław Kracik*

Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

Otrzymują:

1. Adresat
2. Zarząd Dróg Miasta Krakowa
3. Wydział Środowiska, Klimatu i Powietrza
4. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie
5. Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury
6. Biuletyn Informacji Publicznej
7. Aa