



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

WS-04.6220.90.2016.WM

Kraków, dnia 12 GRU. 2016

DECYZJA o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 2, pkt 2, art. 73 ust. 1, art. 75 ust 1 pkt 4, 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 2016 r. poz. 353 z późn. zm.); § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 61, 60, 34 i 68 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2016 r., poz. 71); art. 104 i art. 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 05.07.2016 r., Gminy Miejska Kraków - Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie, ul. Centralna 53, 31-586 Kraków, działającej przez pełnomocników: Pana Marcina Korusiewicza (Dyrektora Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie, ul. Centralna 53, 31-586 Kraków), Panią Katarzynę Trojak (Progrek Sp. z o.o., 30-414 Kraków, ul. Dekarzy 7C), Panią Sylwię Kalista (adres do korespondencji: Progrek Sp. z o.o., 30-414 Kraków, ul. Dekarzy 7C) 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 2016 r. poz. 23), 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 2016 r. poz. 353 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 p.n.: „Przebudowa torowiska tramwajowego w al. Solidarności na odcinku od Placu Centralnego do ul. Bulwarowej (Etap I) oraz w ul. Ujastek od skrzyżowania z al. Solidarności do skrzyżowania z ul. Mrozową (Etap II)”, na działkach nr:**

Etap I: 43/2, 118, 160/14, 164, 170, 206/2 obr. 45 Nowa Huta; 199/1 obr. 44 Nowa Huta; 2/1, 15/3, 39/1, 44, 247, 251, 254, 261 obr. 47 Nowa Huta; **Etap II:** 11/5, 11/6, 11/12, 11/13, 1/112, 1/601, 1/610, 1/611, 1/633, 26/3, 27/5, 29, 30, 32/1, 32/2, 32/3, 32/4, 33/133, 33/134, 33/135, 33/136, 33/137, 33/138, 33/139, 33/140, 33/141, 33/142, 33/143, 33/144, 33/145, 33/146, 33/147, 33/153, 33/154, 33/155, 33/156, 33/157, 33/158, 33/159, 33/160, 33/161, 33/162, 33/163, 33/164, 33/165, 33/166, 33/167, 33/168, 33/169, 33/209, 33/210, 33/211, 33/212, 33/213, 33/214, 33/215, 33/216, 33/217, 33/218, 33/219, 33/220, 33/221, 33/222, 33/223, 33/224, 33/259,

33/260, 33/262, 33/263, 292, 293, 294, 295, 296, 297/1, 297/2, 298, 299 obr. 20 Nowa Huta; 383/1, 383/2, 400 obr. 44 Nowa Huta.

II. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

III. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

W dniu 05.07.2016 r. wnioskodawca: Gmina Miejska Kraków - Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie, ul. Centralna 53, 31-586 Kraków, działający przez pełnomocników: Pana Marcina Korusiewicza (Dyrektora Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie, ul. Centralna 53, 31-586 Kraków) oraz Panią Sylwię Kalistę (adres do korespondencji Progrek Sp. z o.o., 30-414 Kraków, ul. Dekarzy 7C), wystąpił z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia p.n.: „Przebudowa torowiska tramwajowego w al. Solidarności na odcinku od placu centralnego do ul. Bulwarowej”.

Następnie pismem z dnia 27.07.2016 r. pełnomocnik wnioskodawcy Pani Sylwia Kalista, rozszerzył zakres wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach obejmując nim przebudowę torowiska w ulicy Ujastek (stanowiącej II etap całości inwestycji). Natomiast pismem z dnia 10.08.2016 r. ww. pełnomocnik wnioskodawcy doprecyzował nazwę i zakres przedsięwzięcia objętego przedmiotowym wnioskiem.

W związku z powyższym przedsięwzięciem objętym wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest przedsięwzięcie p.n.: „Przebudowa torowiska tramwajowego w al. Solidarności na odcinku od Placu Centralnego do ul. Bulwarowej (Etap I) oraz w ul. Ujastek od skrzyżowania z al. Solidarności do skrzyżowania z ul. Mrozową (Etap II)”, na działkach nr: Etap I: 43/2, 118, 160/14, 164, 170, 206/2 obr. 45 Nowa Huta; 199/1 obr. 44 Nowa Huta; 2/1, 15/3, 39/1, 44, 247, 251, 254, 261 obr. 47 Nowa Huta; Etap II: 11/5, 11/6, 11/12, 11/13, 1/112, 1/601, 1/610, 1/611, 1/633, 26/3, 27/5, 29, 30, 32/1, 32/2, 32/3, 32/4, 33/133, 33/134, 33/135, 33/136, 33/137, 33/138, 33/139, 33/140, 33/141, 33/142, 33/143, 33/144, 33/145, 33/146, 33/147, 33/153, 33/154, 33/155, 33/156, 33/157, 33/158, 33/159, 33/160, 33/161, 33/162, 33/163, 33/164, 33/165, 33/166, 33/167, 33/168, 33/169, 33/209, 33/210, 33/211, 33/212, 33/213, 33/214, 33/215, 33/216, 33/217, 33/218, 33/219, 33/220, 33/221, 33/222, 33/223, 33/224, 33/259, 33/260, 33/262, 33/263, 292, 293, 294, 295, 296, 297/1, 297/2, 298, 299 obr. 20 Nowa Huta; 383/1, 383/2, 400 obr. 44 Nowa Huta.

Przedmiotowe przedsięwzięcie jest przedsięwzięciem określonym w § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 61, 60, 34 i 68 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2016 r., poz. 71).

Zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 61, 60, 34 i 68 ww. rozporządzenia przedsięwzięciem mogącym potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko jest rozbudowa i przebudowa zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w § 3 ust. 1 pkt 61 tj. „linii tramwajowej... wraz z towarzyszącą jej infrastrukturą”, w § 3 ust. 1 pkt 60 tj. „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32...”, w § 3 ust. 1 pkt 34 tj. „instalacji do przesyłu pary wodnej lub ciepłej wody, z wyłączeniem osiedlowych sieci ciepłowniczych i przyłączy do budynków” oraz w § 3 ust. 1 pkt 68 tj. „rurociągi wodociągowe magistralne do przesyłania wody... w wyłączeniu ich przebudowy metodą bezwykopową”.

Część terenu planowanego przedsięwzięcia (Etap I) jest objęty obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego obszaru „Centrum Nowej Huty” w Krakowie (Uchwała nr XCII/1362/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 4 grudnia 2013r.), jednak w myśl art. 80 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 353 z późn. zm. - cyt. dalej jako „UUOŚ”, stwierdzenie zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nie dotyczy decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej dla drogi publicznej. Etap I inwestycji obejmuje swoim zakresem przebudowę torowiska tramwajowego w al. Solidarności oraz przebudowę al. Solidarności w Krakowie, która jest drogą publiczną.

Wnioskodawca przedłożył zgodnie z art. 74 ust. 1 UUOŚ poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidziany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie (będącą jednocześnie załącznikiem graficznym przedstawiającym zasięg oddziaływania przedsięwzięcia), a także kartę informacyjną przedsięwzięcia, o której mowa w art. 3 ust. 1 pkt 5 UUOŚ. Przedłożona do akt sprawy (za pismem z dnia 10.08.2016 r.) karta informacyjna przedsięwzięcia, nie wymagała uzupełnienia, zawierała wszystkie dane określone w art. 3 ust. 1 pkt 5 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 20, w związku z powyższym zgodnie z art. 74 ust. 3 UUOŚ, miał zastosowanie art. 49 k.p.a., w myśl którego organ administracji właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach może zawiadamiać strony o decyzjach i innych czynnościach przez obwieszczenie lub w inny zwyczajowo przyjęty w danej miejscowości sposób publicznego ogłaszania.

W dniu 23.08.2016 r. poinformowano strony postępowania o wszczęciu przedmiotowego postępowania.

W toku postępowania uzyskano opinię sanitarną Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krakowie z dnia 09.09.2016 r. znak: NZ-PG-420-419/16 ZL/2016/08/1285 o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Pismem z dnia 22.09.2016 r. pełnomocnik wnioskodawcy uzupełnił wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Uzupełnienie to stanowiło odpowiedź inwestora na wezwania Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia.

Powyższe uzupełnienie przekazano również do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krakowie, celem zajęcia stanowiska w przedmiocie aktualności opinii sanitarnej z dnia 09.09.2016 r., w świetle przedłożonych dodatkowych materiałów.

W toku postępowania zgodnie z art. 64 ust. 1 UUOŚ uzyskano opinię Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 06.10.2016 r., znak: OO.4240.1.421.2016.ASu (podtrzymaną pismem znak OO.4240.1.421.2016.ASu z dnia 16.11.2016 r.) oraz ponowną opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krakowie z dnia 18.10.2016 r., znak: NZ-PG-420-467/16 ZL/2016/10/447, stwierdzające brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Prezydent Miasta Krakowa przeprowadził postępowanie wyjaśniające, w trakcie którego po przeanalizowaniu materiałów zgromadzonych w sprawie nie stwierdził zaistnienia uwarunkowań, które w myśl art. 63 ust.1 UUOŚ uzasadniałyby konieczność przeprowadzenia

oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i z uwagi na charakter przedsięwzięcia postanowieniem z dnia 17.11.2016 r., znak: WS-04.6220.90.2016.WM odstąpił od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

W toku postępowania, za pismem z dnia 07.11.2016 r. przedłożono kolejne pełnomocnictwo do działania w imieniu wnioskodawcy dla Pani Katarzyny Trojak (Progres Sp. z o.o., 30-414 Kraków, ul. Dekarzy 7C).

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 UUOŚ 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.

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

W myśl art. 63 ust.1 właściwy organ dokonał analizy towarzyszących przedsięwzięciu uwarunkowań:

1) rodzaju i charakterystyki przedsięwzięcia z uwzględnieniem:

a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji;

Planowane przedsięwzięcie podzielone zostało na dwa oddzielne etapy.

Etap I – przebudowa al. Solidarności na odcinku od Placu Centralnego do ul. Bulwarowej oraz etap II – przebudowa ul. Ujastek wraz z budową pętli tramwajowo-autobusowej w rejonie bramy głównej Kombinat.

Zamierzenie inwestycyjne w ramach Etapu I polegać będzie na przebudowie torowiska tramwajowego wraz z przystankami oraz towarzyszącymi sieciami infrastruktury (typu sieć trakcyjna) wzdłuż alei Solidarności na odcinku od Placu Centralnego do ul. Bulwarowej. Ponadto w ramach planowanego przedsięwzięcia planuje się przebudowę /modernizację istniejącego układu drogowego, poprzez wymianę nawierzchni drogi, wyznaczenie miejsc postojowych oraz wymianę nawierzchni chodników w alei Solidarności na tym samym odcinku, a także budowę ścieżki rowerowej po południowej stronie al. Solidarności. W ramach Etapu II zamierzenie inwestycyjne polegać będzie na: przebudowie torowiska tramwajowego wraz z przystankami oraz towarzyszącymi sieciami infrastruktury (typu sieć trakcyjna) w ul. Ujastek od skrzyżowania ul. Ujastek z al. Solidarności i dalej wzdłuż ul. Ujastek do skrzyżowania z ul. Mrozową; przebudowie ulic, skrzyżowań, zjazdów, zatok autobusowych oraz miejsc postojowych; przebudowie i budowie chodników oraz ścieżek rowerowych; budowie pętli tramwajowo - autobusowej w rejonie bramy głównej Kombinat (co będzie wiązało się z koniecznością wyburzenia części budynków garażowych oraz usługowych); budowie budynku ekspedycji dla nowej pętli tramwajowo - autobusowej. Etap I zamierzenia inwestycyjnego obejmować będzie przebudowę drogi na odcinku o długości ok. 1,29 km. Natomiast przebudowa drogi w ramach Etapu II wynosić będzie ok. 1,13 km. Ponadto w ramach etapu II ze względu na kolizję istniejącej sieci ciepłowniczej z budową pętli tramwajowo-autobusowej oraz kolizję istniejącej sieci wodociągowej magistralnej z przebudową układu drogowo-torowego oraz z budową ww. pętli, zajdzie konieczność przebudowy poszczególnych odcinków ww. sieci.

W ramach planowanego przedsięwzięcia planuje się także przebudowę, bądź zabezpieczenie istniejących sieci uzbrojenia terenu m. in.: ciepłowniczej, gazowej (o ciśnieniu mniejszym niż 0,5 MPa), wodociągowej, kanalizacyjnej oraz podziemnych sieci elektroenergetycznych (poniżej 110 kV).

Etap I niniejszej inwestycji będzie realizowany na podstawie decyzji pozwolenia na budowę zgodnie z Ustawą z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, natomiast etap II na podstawie decyzji zezwolenia na realizację inwestycji drogowej zgodnie z ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

Teren planowanego przedsięwzięcia, realizowanego w etapie I stanowi obecnie drogę publiczną. Wzdłuż krawędzi jezdni zlokalizowane są chodniki oraz elementy infrastruktury technicznej. Powierzchnia terenu to ok. 6,011 ha. Długość projektowanej w etapie I przebudowy torowiska wynosi ok. 2570,69 mtp (metrów toru pojedynczego).

Natomiast teren planowanego przedsięwzięcia, realizowanego w etapie II stanowi drogę publiczną, teren pętli autobusowej, częściowo tereny usługowe oraz grunty zadrzewione i zakrzewione. Wzdłuż jezdni i torowiska zlokalizowane są chodniki, elementy infrastruktury technicznej oraz tereny zieleni. Powierzchnia terenu to ok. 5,426 ha. Długość projektowanej w etapie II przebudowy torowiska tramwajowego to ok. 1760,63 mtp., natomiast długość projektowanej w etapie II budowy torowiska to ok. 930,25 mtp.

- b) *powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;*

Ze względu na charakter oraz lokalizację przedmiotowej inwestycji stwierdzić należy, iż nie wystąpi kumulacja oddziaływań przedsięwzięć planowanego i już istniejących.

- c) *wykorzystywania zasobów naturalnych;*

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

- d) *emisji i występowania innych uciążliwości;*

Podczas robót budowlanych może dojść do chwilowego zwiększenia emisji zanieczyszczeń pyłowych i gazowych oraz hałasu z maszyn drogowych i środków transportu, przejazdu pojazdów przewożących materiały sypkie do budowy obiektu wraz z towarzyszącą infrastrukturą oraz pylenia będącego skutkiem prowadzonych robót budowlanych. Emisje te będą miały charakter czasowy, tzn. zanikną wraz z zakończeniem prac budowlanych. Z uwagi na sąsiedztwo zabudowy mieszkaniowej, prace budowlane będą odbywały się poza porą nocnego odpoczynku tj. w godzinach 6:00 – 22:00.

Klimat akustyczny na terenie sąsiadującym z planowanym przedsięwzięciem kształtowany będzie w głównej mierze poprzez hałas generowany przez ruch samochodowy i tramwajowy. Planowana inwestycja jest działaniem mającym na celu między innymi ochronę środowiska przed hałasem. Zaproponowane rozwiązania techniczne niosą za sobą istotną poprawę klimatu akustycznego w rejonie przedsięwzięcia. W ramach inwestycji projektuje się zastosowanie warstwy ścieralnej SMA, tj. nawierzchni o zredukowanej hałaśliwości, co może przełożyć się na redukcję hałasu o 3 dB, a w połączeniu z koordynacją sygnalizacji oraz wprowadzeniem odpowiednich ograniczeń prędkości, może przyczynić się do ogólnej redukcji hałasu drogowego z terenu inwestycji o ok. 5 dB. Modernizowane torowisko zaprojektowano z wykorzystaniem nowoczesnych technologii przyczyniających się do redukcji emisji hałasu. W Al. Solidarności rozwiązaniem tłumiącym hałas i drgania jest zastosowanie

torowiska zielonego w technologii podkładów na ławach żelbetowych. Ponadto, we wszystkich konstrukcjach, jako element tłumiący hałas i drgania, zastosowano gumowe profile przyszynowe. Dodatkowo w ul. Ujastek zastosowane zostaną maty wibroizolacyjne pod konstrukcją w technologii podlewu ciągłego (rozjazdu i przejazdu w rejonie pętli i węzeł Mrozowa), na odcinkach: km 0+130 - 0+160, km 0+245 - 0+270, km 0+366 - 0+395, km 0+444 - 0+532, km 0+759 - 0+868. Prognozuje się, iż razem działania te przyczynią się do redukcji hałasu o ok. 5 dB. Stopień uciążliwości akustycznej przedsięwzięcia na środowisko określono przeprowadzając analizę akustyczną, z której wynika, że przy założonych parametrach planowanej inwestycji, nie zostaną przekroczone dopuszczalne poziomy hałasu na sąsiednich terenach podlegających ochronie przed hałasem. Potwierdzono to przedstawionymi obliczeniami hałasu w wybranych punktach recepcyjnych.

Na etapie eksploatacji planowana inwestycja będzie źródłem ponadnormatywnych zanieczyszczeń gazowych i pyłowych do atmosfery wynikających z poruszania się samochodów po planowanym do przebudowy odcinku drogi. W trakcie eksploatacji linii tramwajowej nie występuje emisja zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego. Planowana inwestycja nie spowoduje zwiększenia istniejącej już w tym rejonie emisji do powietrza, gdyż nie będzie generowała większego ruchu niż obecnie. Równocześnie w związku z planowanym wprowadzeniem projektowanych rozwiązań nastąpi poprawa płynności ruchu na rozpatrywanej drodze, co w konsekwencji wpłynie na ograniczenie wielkości emisji zanieczyszczeń do powietrza w stosunku do stanu obecnego. Biorąc powyższe pod uwagę, należy stwierdzić, że planowana inwestycja nie pogorszy stanu jakości powietrza na analizowanym terenie, również w zakresie pyłu PM₁₀ i PM_{2,5}. Wody opadowe i roztopowe z układu drogowego oraz pochodzące z odwodnienia torowiska tramwajowego odprowadzane będą do miejskich sieci kanalizacyjnych (etap I - kanalizacja ogólnospławna, etap II - kanalizacja opadowa) poprzez studzienki osadnikowe. W wyniku realizacji przedsięwzięcia ilość odprowadzanych wód opadowych i roztopowych nie ulegnie zmianie. W przypadku konieczności odprowadzania wód gruntowych i opadowych z wykopów, przed odprowadzeniem do kanalizacji miejskiej (zgodnie z warunkami uzyskanymi u administratorów sieci) wody te będą podczyszczane w osadnikach.

Fazę budowy poprzedzi faza rozbiórki istniejącego układu torowo-drogowego oraz innych elementów infrastruktury technicznej, co będzie się wiązało z powstaniem odpadów z tych prac. Ponadto, w ramach etapu II zajdzie konieczność rozbiórki istniejących budynków, m.in. budynków handlowo usługowych typu: kiosk, piekarnia, warsztat, budynek socjalny obsługi pętli, sklep, lotto oraz budynków garażowych. Z uwagi na ograniczone powierzchnie na terenie budowy wytworzone odpady z demontażu oraz wycięte drzewa będą na bieżąco wywożone do miejsc ich odzysku lub unieszkodliwiania przez specjalistyczne firmy posiadające stosowne zezwolenia na gospodarowanie odpadami. Podczas fazy eksploatacji inwestycji powstawać będą odpady związane z prowadzeniem prac remontowych oraz porządkowych taborów, przystanków i okolic przystanków. Wytwórcami odpadów będą wykonawcy robót budowlanych, remontowych i porządkowych, którzy zobowiązali się do przejęcia odpowiedzialności prawnej za wytwarzane odpady, na podstawie umów zawartych ze zleceniodawcami.

Na podstawie przedłożonej do akt sprawy karty informacyjnej przedsięwzięcia wraz z jej uzupełnieniami przewiduje się, iż planowane przedsięwzięcie nie będzie źródłem ponadnormatywnej emisji i nie będzie przyczyną przekraczania standardów jakości środowiska, a odpady powstające na tym etapie nie będą stanowić zagrożenia dla środowiska pod warunkiem przestrzegania przepisów ochrony środowiska oraz przepisów dotyczących odpadów.

- e) *ryzyka wystąpienia poważnej awarii, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii;*

Nie stwierdza się ryzyka wystąpienia poważnej awarii, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii.

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

Teren inwestycji realizowanej w etapie I obejmować będzie działki nr 43/2, 118, 160/14, 164, 170, 206/2 obr. 45 Nowa Huta; 199/1 obr. 44 Nowa Huta; 2/1, 15/3, 39/1, 44, 247, 251, 254, 261 obr. 47 Nowa Huta, natomiast w etapie II obejmować będzie działki nr 11/5, 11/6, 11/12, 11/13, 1/112, 1/601, 1/610, 1/611, 1/633, 26/3, 27/5, 29, 30, 32/1, 32/2, 32/3, 32/4, 33/133, 33/134, 33/135, 33/136, 33/137, 33/138, 33/139, 33/140, 33/141, 33/142, 33/143, 33/144, 33/145, 33/146, 33/147, 33/153, 33/154, 33/155, 33/156, 33/157, 33/158, 33/159, 33/160, 33/161, 33/162, 33/163, 33/164, 33/165, 33/166, 33/167, 33/168, 33/169, 33/209, 33/210, 33/211, 33/212, 33/213, 33/214, 33/215, 33/216, 33/217, 33/218, 33/219, 33/220, 33/221, 33/222, 33/223, 33/224, 33/259, 33/260, 33/262, 33/263, 292, 293, 294, 295, 296, 297/1, 297/2, 298, 299 obr. 20 Nowa Huta; 383/1, 383/2, 400 obr. 44 Nowa Huta.

Inwestycja jest w całości zlokalizowana w granicach miasta Krakowa.

Otoczenie terenu inwestycji w ramach etapu I stanowią głównie tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej oraz usługowej, a także tereny zieleni urządzonej. Jest to obszar zlokalizowany w dużej mierze na terenach silnie przekształconych przez człowieka - ośrodek miejski. Całość terenu etapu I planowanej inwestycji wchodzi swoim zakresem w obszar Miejsowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego „Centrum Nowej Huty” w Krakowie (Uchwała nr XCII/1362/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 4 grudnia 2013r.). Zgodnie z zapisami ww. planu tereny te pod względem akustycznym zakwalifikowane zostały jako tereny zlokalizowane w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców. Obszar etapu II inwestycji nie jest objęty obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Teren etapu II stanowią obszary silnie przekształcone przez człowieka, poprodukcyjne. W bezpośrednim sąsiedztwie znajduje się dawny Kombinat Metalurgiczny Huty im. T. Sendzimira. Wokół planowanej inwestycji znajdują się tereny niezamieszkałe, produkcyjne i usługowe. Najbliżej położona zabudowa mieszkaniowa znajduje się w odległości ok. 269 m na zachód od granicy inwestycji.

W granicach inwestycji zinventaryzowano: w ramach etapu I - 373 drzewa oraz 75 krzewów lub drzew form krzewiastych. W składzie gatunkowym dominują lipy, klony oraz tawuły, natomiast w ramach etapu II - 475 drzew oraz 88 krzewów lub drzew form krzewiastych. W składzie gatunkowym dominują topole, graby, brzozy oraz czeremchy.

W ramach inwestycji konieczna będzie wycinka drzew i krzewów (w etapie I - ok. 24 drzewa i 19 krzewów, w etapie II - ok. 202 drzew i 33 krzewów lub drzew form krzewiastych). Jest to zielenie znajdująca się w kolizji z elementami przedmiotowej inwestycji oraz z infrastrukturą towarzyszącą nadziemną i podziemną. W ramach kompensacji zieleni na terenie przedmiotowej inwestycji, planuje się realizację nasadzeń drzew oraz krzewów ozdobnych w ilości nie mniejszej niż usuwane. W miarę możliwości nasadzenia zastępcze będą lokalizowane w istniejących zieleńcach w pasie drogowym Al. Solidarności oraz ul. Ujastek, a także w zieleńcach na terenie oraz wokół projektowanej

pętli autobusowo - tramwajowej przy bramie Kombinatu. Zakłada się wykorzystanie gatunków rodzimych, bądź nieinwazyjnych, w odmianach o cechach i pokroju wykazujących większą odporność na warunki miejskie, a ponadto charakteryzujących się walorami dekoracyjnymi.

W ramach etapu II inwestycji, realizowanego na podstawie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, prace przygotowawcze polegające na wycince drzew i krzewów będą prowadzone na działkach nr 11/6, 11/12, 1/610, 1/611, 27/5, 29, 30, 32/2, 32/4, 33/167, 33/168, 33/169, 33/262, 33/263, 293, 294, 295, 296, 297/2, 298 obr. 20 Nowa Huta; 400 obr. 44 Nowa Huta.

Ponadto uwzględniające:

a) obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych;

Planowane przedsięwzięcie nie będzie zlokalizowane na terenie podmokłym.

Teren, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie, położony jest w obrębie zlewni dwóch jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) - JCWP Wisła od Skawinki do Podłężanki (kod JCWP RW2000192137759) oraz JCWP Dłubnia od Minóžki (bez Minóžki) do ujścia (kod JCWP RW20009213769). Obie ww. JCWP posiadają status silnie zmienionych części wód. Celem środowiskowym dla silnie zmienionych jednolitych części wód powierzchniowych jest ochrona tych wód oraz poprawa ich potencjału ekologicznego i stanu chemicznego, tak aby osiągnąć dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny wód powierzchniowych, a także zapobieganie pogorszeniu ich potencjału ekologicznego oraz stanu chemicznego. Zgodnie z planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (M.P. 2011 Nr 49 poz. 549), stan obu ww. JCWP oceniany jest jako zły, przy czym zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego jest JCWP Wisła od Skawinki do Podłężanki. Dla JCWP Wisła od Skawinki do Podłężanki osiągnięcie celu środowiskowego zostało przesunięte w czasie (derogacja 4(4)-3). Ponadto, teren przedsięwzięcia położony jest w granicach jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) - JCWPd nr 138 (kod JCWPd PLGW2200138). Celem środowiskowym dla jednolitych części wód podziemnych jest zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania do nich zanieczyszczeń, zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa ich stanu, ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnienie równowagi między poborem a zasilaniem tych wód, tak aby osiągnąć ich dobry stan. W planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły stan ilościowy JCWPd nr 138 oceniony został jako zły, natomiast stan chemiczny oceniono jako dobry. Możliwość osiągnięcia celów środowiskowych przez JCWPd nr 138 oceniono jako niezagrożoną. Zgodnie z proponowanym nowym podziałem jednolitych części wód podziemnych przedsięwzięcie położone jest w obrębie JCWPd nr 131 (kod JCWPd PLGW2000131), której zarówno stan chemiczny jak i stan ilościowy oceniane są jako dobre, a możliwość osiągnięcia wyznaczonych celów środowiskowych oceniana jest jako niezagrożona. Realizacja przedsięwzięcia nie będzie wiązała się z ingerencją w koryta cieków. Podczas realizacji przedsięwzięcia wykorzystywany będzie sprzęt sprawny technicznie, co w znacznym stopniu ograniczy ryzyko ewentualnego zanieczyszczenia gruntu oraz wód gruntowych substancjami ropopochodnymi. Wody opadowe i roztopowe z torowiska oraz układu drogowego objętego przedsięwzięciem odprowadzane będą do miejskich systemów kanalizacyjnych na warunkach uzgodnionych z ich administratorami. W związku z realizacją przedsięwzięcia nie zwiększy się ilość odprowadzanych wód opadowych i roztopowych. Dlatego należy uznać, iż realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie negatywnie na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych wyznaczonych dla JCWP i JCWPd, w obrębie których jest zlokalizowane, jak również nie pogorszy ich aktualnego stanu.

- b) *obszary wybrzeży;*
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;*
Obszar przebudowy torowiska w ul. Ujastek (etap II) zlokalizowany jest częściowo na terenie strefy ochronnej ujęcia wody podziemnej „Pas A” w Krakowie wyznaczonej rozporządzeniem nr 3/2015 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie z dnia 4 lutego 2015 roku, w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wody podziemnej „Pas A” w Krakowie (Dz. Urz. Woj. Małop. 2015 poz. 564). Proponowany sposób realizacji przedsięwzięcia nie łamie zakazów ww. rozporządzenia. Na etapie prowadzenia prac, zaplecze budowy zlokalizowane będzie poza strefą ochrony pośredniej ujęcia wody podziemnej „Pas A”.
- e) *obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody;*
Przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami chronionymi na mocy ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Najbliżej zlokalizowanym obszarem Natura 2000 są „Łąki Nowohuckie” PLH 120069. Znajduje się on w odległości około 350 m od planowanego przedsięwzięcia. Został wyznaczony w celu ochrony ostatniego, dobrze zachowanego fragmentu łąk nadwiślańskich, które powstały w miejscu dawnego XVII-to wiecznego koryta Wisły. Na dzień dzisiejszy jedyną pozostałością po starorzeczu jest niewielkie oczko wodne. Na obszarze można zaobserwować ponad 10 zróżnicowanych zbiorowisk roślinnych: szuwały wysokich turzyc i część szuwarów trzcinowych (zespoły naturalne), podmokłą łąkę z ostrożniem łąkowym, świeżą łąkę z rajgrasem wynikłym, szuwar z kosaćcem żółtym (zespoły półnaturalne). Obszar stanowi siedlisko populacji czterech gatunków motyli objętych ochroną na podstawie przepisów europejskich i polskich: modraszek nausitous, modraszek telejus, czerwонецzyk nieparek, czerwонецzyk fioletek. Obszar pełni ważną funkcję w zapewnieniu ciągłości siedlisk powyższych bezkręgowców w południowej Polsce. Ponadto na terenie tym występują siedliska cennych roślin i ptaków. Do zagrożeń odnoszących się do ww. obszaru Natura 2000 należy zaliczyć: niewłaściwe użytkowanie łąk, szuwarów trzcinowych, młak - zbyt wczesny termin koszenia, koszenie równomierne na całej powierzchni, co utrudnia motylom przejście pełnego cyklu rozrodczego, wyprowadzanie na spacer psów bez smyczy w okresie lęgowym ptaków.
Biorąc pod uwagę fakt, iż przedsięwzięcie polega na przebudowie już od lat funkcjonującego układu komunikacyjnego tej części miasta, a także nie stanowi zagrożenia dla obszaru Natura 2000, należy stwierdzić, że planowane przedsięwzięcie, ze względu na swój rodzaj i charakter, zarówno podczas budowy jak i późniejszego użytkowania nie będzie miało negatywnego wpływu na siedliska przyrodnicze oraz gatunki zwierząt i roślin, dla ochrony których został on wyznaczony.
- f) *obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone;*
Klimat akustyczny na terenie sąsiadującym z planowanym przedsięwzięciem kształtowany jest w głównej mierze poprzez hałas generowany przez ruch samochodowy

i tramwajowy. Zaproponowane rozwiązania techniczne spowodują istotną poprawę klimatu akustycznego w rejonie przedsięwzięcia.

g) *obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne;*
Całość terenu inwestycji realizowanej w etapie I oraz część terenu inwestycji, realizowanej w ramach etapu II, znajduje się na obszarze zewidencjonowanego obszaru urbanistycznego Nowa Huta. Ponadto, obszar II etapu inwestycji zlokalizowany jest częściowo w strefie nadzoru archeologicznego, a także w bezpośrednim sąsiedztwie zaewidencjonowanego zabytku: Huta - Centrum Administracyjne HTS. W związku z powyższym prace prowadzone będą pod nadzorem Konserwatora Zabytków.

h) *gęstość zaludnienia;*
Inwestycja położona jest wśród terenów o wysokiej i średniej gęstości zaludnienia (tereny zlokalizowane w strefie śródmiejskiej, tereny produkcyjne i usługowe).

i) *obszary przylegające do jezior;*
Nie stwierdzono obszarów przylegających do jezior.

j) *uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowskiej;*
Przedsięwzięcie nie będzie lokalizowane na terenie uzdrowiska i obszarze ochrony uzdrowskiej.

3) *rodzaju i skali możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w pkt 1 i 2, wynikających z:*

a) *zasięgu oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać;*
Przyjęto, że zasięg oddziaływania będzie nieznacznie wykraczał poza teren, na którym realizowane będzie przedmiotowe przedsięwzięcie. Jednakże przewidziane środki organizacyjne i techniczne gwarantują, iż planowane przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać w sposób szkodliwy, ponadnormatywny, na obszary znajdujące się poza terenem inwestycji.

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

c) *wielkości i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej;*
Przedsięwzięcie powiązane jest funkcjonalnie z istniejącym układem drogowo-torowym, jednak mając na uwadze jego skalę, nie przewiduje się na danym obszarze wystąpienia znaczącego, ponadnormatywnego skumulowanego oddziaływania. Nie zmieni się również w sposób znaczący istniejące użytkowanie przedmiotowego terenu. Największa zmiana dotyczyć będzie rejonu budowy pętli tramwajowo-autobusowej, gdzie zajdzie konieczność wyburzenia części budynków oraz wiat garażowych przyległych do terenu istniejącej pętli autobusowej.

d) *prawdopodobieństwa oddziaływania;*

Nie przewiduje się istotnego prawdopodobieństwa znacznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Z uwagi na zastosowanie skutecznych i powszechnie stosowanych dla tego rodzaju inwestycji rozwiązań technologicznych, zabezpieczeń środowiska gruntowo wodnego, rozwiązań w zakresie gospodarki odpadami jak również z uwagi na niedużą wielkość i rodzaj emisji substancji do powietrza oraz planowane sposoby ograniczenia oddziaływania akustycznego, stwierdza się, że 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, związany z emisją substancji oraz energii do środowiska spowodowaną eksploatacją urządzeń budowlanych.

Oddziaływanie na etapie eksploatacji będzie stałe o niewielkim nasileniu.

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 uwarunkowań, o których mowa w art. 63 ust. 1 UUOS potwierdzają trafność zawartego w sentencji rozstrzygnięcia.

Na wnioski Gminy Miejskiej Kraków - Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie ul. Centralna 53, 31-586 Kraków, złożone za pismami z dnia 08.09.2016 r. oraz z dnia 17.10.2016 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 argumentując ww. wnioski podkreśla, iż pilna realizacja inwestycji podyktowana jest koniecznością poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w rejonie objętym inwestycją. Wykonana w ramach inwestycji przebudowa torowiska tramwajowego, wraz z układem drogowym w tym m.in. przebudowa skrzyżowań, przystanków komunikacji tramwajowej oraz autobusowej, rozbudowa chodników i ścieżek rowerowych oraz budowa miejsc postojowych poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego, w tym komfort życia mieszkańców. Ponadto wykonanie torowiska w nowej technologii oraz wykonanie nowej nawierzchni wpłynie na zmniejszenie emisji hałasu. Wnioskodawca stwierdza także, iż przedmiotowa inwestycja jest niewrażliwa dla miasta Krakowa oraz, że ze względu na rangę zadania jest ono niezbędne dla zabezpieczenia ważnego interesu społecznego, polegającego na wykonaniu istotnej dla miasta inwestycji zgodnie z planowanym terminem.

Przedstawione wyżej argumenty niewątpliwie dowodzą, że realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wpłynie na poprawę bezpieczeństwa, zdrowia, a tym samym na poprawę komfortu życia mieszkańców. Bezsprzeczne w przypadku przedmiotowej decyzji jest fakt, iż nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności podyktowane jest również istotnym interesem społecznym. Argumenty przytoczone przez inwestora odpowiadają przesłankom, o których mowa w art. 108 K.p.a.

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 UWOŚ 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, oś. Zgody 2, 31-949 Kraków) w terminie 14 dni od daty jej doręczenia (art. 127 § 1 i 2 oraz art. 129 § 1 i 2 k.p.a.).

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 2015 r. poz. 783 z późn. zm.).



z up. PREZYDENTA MIASTA

Krzysztof Smilek
Z-ca Dyrektora
Wydziału Kształtowania Środowiska

Otrzymują:

1. Sylwia Kalista (adres do korespondencji Progreg Sp. z o.o., 30-414 Kraków, ul. Dekarzy 7C) – pełnomocnik wnioskodawcy.
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, Plac Na Stawach 3, 30-107 Kraków.
3. Organ ochrony środowiska zgodnie z art. 86a UWOŚ.



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

**Załącznik do decyzji Prezydenta Miasta Krakowa o środowiskowych uwarunkowaniach
znak: WS-04.6220.90.2016.WM z dnia1.2.GRU.2016**

Charakterystyka przedsięwzięcia p.n.: „Przebudowa torowiska tramwajowego w al. Solidarności na odcinku od Placu Centralnego do ul. Bulwarowej (Etap I) oraz w ul. Ujastek od skrzyżowania z al. Solidarności do skrzyżowania z ul. Mrozową (Etap II)”, na działkach nr:

Etap I: 43/2, 118, 160/14, 164, 170, 206/2 obr. 45 Nowa Huta; 199/1 obr. 44 Nowa Huta; 2/1, 15/3, 39/1, 44, 247, 251, 254, 261 obr. 47 Nowa Huta; **Etap II:** 11/5, 11/6, 11/12, 11/13, 1/112, 1/601, 1/610, 1/611, 1/633, 26/3, 27/5, 29, 30, 32/1, 32/2, 32/3, 32/4, 33/133, 33/134, 33/135, 33/136, 33/137, 33/138, 33/139, 33/140, 33/141, 33/142, 33/143, 33/144, 33/145, 33/146, 33/147, 33/153, 33/154, 33/155, 33/156, 33/157, 33/158, 33/159, 33/160, 33/161, 33/162, 33/163, 33/164, 33/165, 33/166, 33/167, 33/168, 33/169, 33/209, 33/210, 33/211, 33/212, 33/213, 33/214, 33/215, 33/216, 33/217, 33/218, 33/219, 33/220, 33/221, 33/222, 33/223, 33/224, 33/259, 33/260, 33/262, 33/263, 292, 293, 294, 295, 296, 297/1, 297/2, 298, 299 obr. 20 Nowa Huta; 383/1, 383/2, 400 obr. 44 Nowa Huta.

Przedmiotowe przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie torowiska tramwajowego oraz układu drogowego w al. Solidarności na odcinku od Placu Centralnego do ul. Bulwarowej oraz w ul. Ujastek, wraz z budową pętli tramwajowo-autobusowej w rejonie bramy głównej Kombinatoru.

Planowane przedsięwzięcie podzielone zostało na dwa oddzielne etapy.

Etap I – przebudowa al. Solidarności na odcinku od Placu Centralnego do ul. Bulwarowej oraz etap II – przebudowa ul. Ujastek wraz z budową pętli tramwajowo-autobusowej w rejonie bramy głównej Kombinatoru.

Zamierzenie inwestycyjne w ramach etapu I polegać będzie na przebudowie torowiska tramwajowego wraz z przystankami oraz towarzyszącymi sieciami infrastruktury (typu sieć trakcyjna) wzdłuż alei Solidarności na odcinku od Placu Centralnego do ul. Bulwarowej. Ponadto w ramach etapu I planowanego przedsięwzięcia planuje się przebudowę /modernizację istniejącego układu drogowego, poprzez wymianę nawierzchni drogi, wyznaczenie miejsc postojowych oraz wymianę nawierzchni chodników w alei Solidarności na tym samym odcinku, a także budowę ścieżki rowerowej po południowej stronie al. Solidarności.

W ramach Etapu II zamierzenie inwestycyjne polegać będzie na: przebudowie torowiska tramwajowego wraz z przystankami oraz towarzyszącymi sieciami infrastruktury (typu sieć trakcyjna) w ul. Ujastek od skrzyżowania ul. Ujastek z al. Solidarności i dalej wzdłuż ul. Ujastek do skrzyżowania z ul. Mrozową; przebudowie ulic, skrzyżowań, zjazdów, zatok autobusowych oraz miejsc postojowych; przebudowie i budowie chodników oraz ścieżek rowerowych; budowie pętli tramwajowo - autobusowej w rejonie bramy głównej Kombinatoru (co będzie wiązało się z koniecznością wyburzenia części budynków garażowych oraz usługowych); budowie budynku ekspedycji dla nowej pętli tramwajowo - autobusowej.

Etap I zamierzenia inwestycyjnego obejmować będzie przebudowę drogi na odcinku o długości ok. 1,29 km. Natomiast przebudowa drogi w ramach etapu II wynosić będzie ok. 1,13 km. Ponadto w ramach etapu II ze względu na kolizję istniejącej sieci ciepłowniczej

z budową pętli tramwajowo-autobusowej oraz kolizję istniejącej sieci wodociągowej magistralnej z przebudową układu drogowo-torowego oraz z budową ww. pętli, zajdzie konieczność przebudowy poszczególnych odcinków ww. sieci.

Etap I niniejszej inwestycji będzie realizowany na podstawie decyzji pozwolenia na budowę zgodnie z Ustawą z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, natomiast etap II na podstawie decyzji zezwolenia na realizację inwestycji drogowej zgodnie z ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

Teren planowanego przedsięwzięcia, realizowanego w etapie I stanowi obecnie drogę publiczną. Wzdłuż krawędzi jezdni zlokalizowane są chodniki oraz elementy infrastruktury technicznej. W stanie istniejącym Aleja Solidarności na odcinku objętym opracowaniem (od Placu Centralnego do rzeki Dłubni) posiada przekrój dwujezdniowy 2x2+T o nawierzchni bitumicznej jezdni. W środkowym pasie dzielącym znajdują się wydzielone torowisko tramwajowe wykonane jako klasyczne z tłucznia na drewnianych podkładach. Wszystkie ulice poprzeczne do Al. Solidarności na przedmiotowym odcinku (tj. al. Przyjaźni, ul. Mierzwy, ul. Struga, ul. Orkana oraz ul. Bulwarowa) posiadają przekrój jednojezdniowy 1x2 oraz nawierzchnię bitumiczną. Wzdłuż krawędzi jezdni przedmiotowej ulicy zlokalizowane są obustronnie utwardzone pobocza z dopuszczonym parkowaniem, bezpieczniki, pasy zieleni, ścieżki rowerowe oraz chodniki przylegające do elewacji kamienic. Istniejące nawierzchnie chodników wykonane są z płytek betonowych, natomiast ścieżki rowerowe posiadają nawierzchnię bitumiczną.

Rozwiązanie sytuacyjne al. Solidarności na odcinku objętym opracowaniem (od Placu Centralnego do rzeki Dłubni) zaprojektowano o przekroju dwujezdniowym 2x2+T. Torowisko tramwajowe zlokalizowano w osi ulicy o rozstawie torów 3,90 m zaprojektowano jako zielone na belkach wzdłużnych, natomiast na przejazdach torowisko wykonane będzie z płyt prefabrykowanych. Wzdłuż projektowanego torowiska tramwajowego w odległości 2,0 m od osi toru do krawędzi jezdni ulicy, zaprojektowano pasy ruchu o szerokości po 3,0 m. Zaprojektowano przebudowę istniejących skrzyżowań al. Solidarności z ulicami: al. Przyjaźni, ul. Mierzwy, ul. Struga, ul. Orkana oraz ul. Bulwarowa - zastosowano wyłukowania o promieniach $R=10,0$ m oraz $R=12,0$ m. Wzdłuż przedmiotowej ulicy na odcinku od Placu Centralnego do ul. Bulwarowej zaprojektowano wyznaczone miejsca postojowe na chodniku. Na wszystkich wylotach skrzyżowania ulic al. Solidarności - ul. Struga - ul. Orkana zaprojektowano zatoki autobusowe oraz na skrzyżowaniu z ul. Bulwarową na obu wylotach al. Solidarności. Na wszystkich skrzyżowaniach zaprojektowano przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe oraz dodatkowo przejście dla pieszych pomiędzy ul. Bulwarową a ul. Orkana.

Długość projektowanej w etapie I przebudowy torowiska wynosi ok. 2570, 69 mtp (metrów toru pojedynczego).

Teren planowanego przedsięwzięcia, realizowanego w etapie II stanowi drogę publiczną, teren pętli autobusowej, częściowo tereny usługowe oraz grunty zadrzewione i zakrzewione. Wzdłuż jezdni i torowiska zlokalizowane są chodniki, elementy infrastruktury technicznej oraz tereny zieleni. W stanie istniejącym torowisko w ciągu ul. Ujastek jest dwutorowe, wydzielone po lewej stronie jezdni w konstrukcji podsypkowej z podkładami strunobetonowymi typu PS-83, mocowaniem SB i szynami kolejowymi lub tramwajowymi oraz podkładami drewnianymi z mocowaniem typu „K”. Przejścia dla pieszych wykonane są w technologii bezpodsypkowej – podlew ciągły z nawierzchnią z kostki betonowej. Węzły rozjazdowe wykonane są w konstrukcji bezpodsypkowej. Szyny połączone są spawami termitowymi. Torowisko jest w złym stanie technicznym. Liczne nierówności poziome i pionowe szyn powodują zwiększenie szerokości toru i miejscowe ograniczenia prędkości jazdy tramwajów. Zaobserwowano ubytki w wyposażeniu mocowań szyn do podkładów

(śruby stopowe, nakrętki, mocowania SB) oraz zanieczyszczenie tłucznia w znacznym stopniu uniemożliwiające odwadnianie torowiska. Słupy trakcyjne znajdują się w osi torowiska.

W ramach rozwiązań koncepcyjnych w rejonie bramy głównej kombinatu zaprojektowano budowę pętli tramwajowo – autobusowej wraz z przebudową układu drogowego i pomiędzy węzłami rozjazdów Ujastek i Mrozowa. Główny wjazd na pętlę zaprojektowano od strony północnej zjazdem o szerokości 7,0 m przechodzącym w jezdnię manewrową jednokierunkową, przy której zlokalizowano 3 przystanki autobusowe dla wysiadających. Wewnątrz pętli zaprojektowano 8 parkingów dla autobusów miejskich usytuowanych pod kątem 60 stopni o wymiarach 4,0 m na 20,0 m. Dla autobusów niekorzystających z w/w parkingów zaprojektowano przejazd jezdnią manewrową przebiegającą południową stroną pętli. Po stronie wschodniej pętli zaprojektowano 4 przystanki autobusowe o długościach po 20,0 m. Wyjazd z pętli odbywać się będzie w kierunku północnym, zjazdem o szerokości 5,55 m. W obrębie skrzyżowania ulic al. Solidarności i ul. Ujastek zaprojektowano budowę dróg rowerowych dwukierunkowych o szerokości po 2,0 m wzdłuż obu stron jezdni al. Solidarności. Przebudowę skrzyżowania ulic Ujastek i Mrozowa zaprojektowano z zachowaniem pasów ruchu o szerokości po 3,5 m wraz z przebudową węzła torowego na w/w skrzyżowaniu. W ulicy Ujastek zaprojektowano dodatkowe pasy ruchu o szerokości po 3,5 m do lewoskrętu w ulicę Mrozową oraz do zjazdu publicznego na teren Centrum medycznego „Ujastek”. Wlot ulicy Mrozowej do ulicy Ujastek przesunięto w kierunku północno – zachodnim w celu zminimalizowania ilości punktów kolizji układu drogowego z układem torowym. W celu zachowania przejezdności dla pojazdów ciężarowych przekroje jezdni ulic zawężono stosując powierzchnie przejezdne wybrukowane kostką kamienną. Ruch pieszych na w/w skrzyżowaniu zostanie poprowadzony podobnie jak w stanie istniejącym wschodnią stroną ulicy Ujastek z przejściem dla pieszych przez jezdnię i torowisko tramwajowe zlokalizowane w ulicy Mrozowej.

Długość projektowanej w etapie II przebudowy torowiska tramwajowego to ok. 1760,63 mtp., natomiast długość projektowanej w etapie II budowy torowiska to ok. 930,25 mtp.

Technologia wykonania robót budowlanych nie będzie się różniła od typowego zakresu dla tego typu inwestycji. W pierwszej kolejności nastąpi rozbiórka istniejących elementów torowiska oraz drogi, wycinka kolizyjnej zieleni, a następnie przygotowanie terenu pod realizację projektowanych nawierzchni i elementów sieci. Po zakończeniu robót budowlanych teren inwestycji zostanie uprzątnięty, a także wykonane zostaną nasadzenia zamienne. Ze względu na zakres inwestycji oraz natężenie ruchu na ul. Ujastek, prace wykonywane będą etapowo, tak aby zachować przejezdność drogi. Dla rejonu istniejącej pętli autobusowej na czas prowadzenia robót budowlanych zostaną wyznaczone przystanki zastępcze oraz objazdy. W al. Solidarności rozwiązaniem tłumiącym hałas i drgania będzie zastosowanie torowiska zielonego w technologii podkładów na ławach żelbetowych. Ponadto, we wszystkich konstrukcjach, jako element tłumiący hałas i drgania, zastosowane zostaną gumowe profile przyszynowe. Dodatkowo w ul. Ujastek zastosowane zostaną maty wibroizolacyjne pod konstrukcją w technologii podlewu ciągłego (rozjazdy i przejazdy w rejonie pętli i węzeł Mrozowa), na odcinkach: km 0+130 - 0+160, km 0+245 - 0+270, km 0+366 - 0+395, km 0+444 - 0+532, km 0+759 - 0+868.

W ramach etapu II inwestycji, realizowanego na podstawie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, prace przygotowawcze polegające na wycince drzew i krzewów będą prowadzone na działkach nr 11/6, 11/12, 1/610, 1/611, 27/5, 29, 30, 32/2, 32/4, 33/167, 33/168, 33/169, 33/262, 33/263, 293, 294, 295, 296, 297/2, 298 obr. 20 Nowa Huta; 400 obr. 44 Nowa Huta.

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia planuje się realizację nasadzeń zamiennych za usunięte drzewa i krzewy. W ramach kompensacji zieleni na terenie

przedmiotowej inwestycji, planuje się nasadzenia drzew oraz krzewów ozdobnych. Zakłada się wykorzystanie gatunków nieinwazyjnych, w odmianach o cechach i pokroju wykazujących wysoką odporność na warunki miejskie (tj. odporne na działanie spalin, zasolenie gleby, czy zanieczyszczenie metalami ciężkimi), a ponadto charakteryzujących się walorami dekoracyjnymi, m.in. klon zwyczajny, klon jawor, lipa drobnolistna.

W ramach planowanego przedsięwzięcia planuje się także przebudowę, bądź zabezpieczenie istniejących sieci uzbrojenia terenu m. in.: ciepłowniczej, gazowej (o ciśnieniu mniejszym niż 0,5 MPa), wodociągowej, kanalizacyjnej oraz podziemnych sieci elektroenergetycznych (poniżej 110 kV).

z up. PREZYDENTA MIASTA


Krystyna Smilek

Z-ca Dyrektora
Wydziału Kształtowania Środowiska