

**Streszczenie w języku niespecjalistycznym**

## **INWESTYCJA: Krakowski Szybki Tramwaj (Etap IV)**



**Maj 2022**

**SPIS TREŚCI**

1	Opis Inwestycji .....	3
1.1	Wstęp i ogólny kontekst .....	3
1.2	Zakres inwestycji.....	4
1.3	Mapa inwestycji i typowe przekroje .....	5
2	Wprowadzenie .....	7
2.1	Uzasadnienie dla Inwestycji .....	7
2.2	Historia opracowania i planowania Inwestycji.....	8
2.3	Prawne aspekty Inwestycji .....	8
2.4	Aktualna sytuacja i uwarunkowania środowiskowe i społeczne .....	10
3	Proces OOS .....	11
3.1	Proces OOS .....	11
3.2	Konsultacje społeczne.....	13
4	Korzyści dla środowiska, oddziaływania negatywne i środki łagodzące .....	14
4.1	Jakość powietrza, oddziaływania i środki zarządzania .....	14
4.2	Ruch drogowy, hałas i wibracje: oddziaływania i środki zarządzania .....	14
4.3	Zarządzanie istniejącą zielenią.....	15
4.4	Zasoby wodne, oddziaływania i środki zarządzania.....	15
4.5	Inne zagadnienia .....	15
5	Korzyści społeczne, oddziaływania negatywne i środki łagodzące .....	17
5.1	Korzyści z Inwestycji .....	17
5.2	Pozyskiwanie gruntów i przesiedlenia .....	17
6	Monitorowanie oddziaływań .....	19
7	Gdzie interesariusze mogą znaleźć więcej informacji lub zgłaszać uwagi?.....	21
7.1	Procedura rozwiązywania wszelkich powstałych problemów.....	21

## 1 Opis Inwestycji

### 1.1 Wstęp i ogólny kontekst

Celem niniejszego dokumentu jest wprowadzenie czytelnika do projektu Krakowskiego Szybkiego Tramwaju, umieszczenie w kontekście powiązanych dokumentów i działań.

Kraków to jedno z największych i najstarszych miast w Polsce. Historia miasta sięga VII wieku i było to pierwsze europejskie miasto wpisane w 1978 roku na listę światowego dziedzictwa UNESCO (Organizacja Narodów Zjednoczonych do spraw Oświaty, Nauki i Kultury). Leży nad rzeką Wisłą w Małopolsce, liczy ok. 780 tys. mieszkańców, a w promieniu 100 km od jego Rynku Głównego mieszka jeszcze ok. 8 mln ludzi.. Kraków stanowi jeden z największych ośrodków turystycznych w Europie.



Rys. 1 Drzeworyt przedstawiający Kraków w roku 1493

Krakowski Szybki Tramwaj Etap IV (zwany dalej "Inwestycją") będzie nową linią tramwajową składającą się z 4,5 km dwutorowej linii tramwajowej łączącej dzielnice mieszkaniowe położone w północnej części Krakowa z centrum miasta. Celem projektu jest zmniejszenie ruchu samochodowego oraz poprawa jakości powietrza w śródmieściu i zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych w mieście poprzez zapewnienie alternatywnych możliwości transportu.

Projekt ten ma strategiczne znaczenie dla rozwoju miasta ze względu na szybkie połączenie tramwajowe osiedli położonych w północnej części Krakowa z centrum miasta. Planowana trasa tramwajowa łączy dwie istniejące linie w północnej części Krakowa, w Dzielnicy III Prądnik Czerwony i Dzielnicy XV Mistrzejowice. Przebiegnie przez następujące osiedla: Olsza, Ugorek, Prądnik Czerwony, Oświecenia, Mistrzejowice. To jest strefa mieszkalna z wieloma obiektami biurowymi, sklepami i rozbudowaną infrastrukturą transportową o dużym natężeniu ruchu. Większa część trasy przebiega w pasie zieleni (rozdzielającym ruch w przeciwnych kierunkach) na drodze dwujezdniowej. Trasa rozpoczyna się na skrzyżowaniu al. Jana Pawła II i ul. Lema, dalej biegnie ulicami Meissnera, Młyńską, Lublańską, Dobrego Pasterza, Krzesławicką, Bohomolca, ks. Kazimierza Jancarza do istniejącej pętli tramwajowej „Mistrzejowice”. - zob. rys. 2.





Rys. 2 Inwestycja Krakowski Szybki Tramwaj (Etap IV), źródło: Ocena oddziaływania na środowisko (OOS) Raport dla Inwestycji

## 1.2 Zakres inwestycji

Całkowita długość linii tramwajowej wynosi 4450,435 m, w tym 1230 m tunelu budowanego metodą odkrywkową (189 m najazdów, 684 m wykopu otwartego ze ścianami szczelinowymi lub oporowymi, 546 m tunelu).

Linia tramwajowa umożliwi przejazd do 556 tramwajów w ciągu doby. Kursowanie tramwajów będzie możliwe także w godzinach nocnych, jeśli w przyszłości zapadnie decyzja o uruchomieniu nocnej komunikacji tramwajowej na odcinku Meissnera - Mistrzejowice.

Oprócz projektu i budowy linii tramwajowej i jej eksploatacji przez okres 20 lat, przedsięwzięcie zakłada następujące zmiany w lokalnej infrastrukturze transportowej:

- Przebudowa ulic Meissnera i Młyńskiej w celu umożliwienia poprowadzenia linii tramwajowej między jezdniami
- Przebudowa ronda Młyńskiego
- Przebudowa ronda Barei w celu utworzenia skrzyżowania z sygnalizacją świetlną
- Modyfikacja skrzyżowania ulic Dobrego Pasterza., Aliny i Krzesławickiej
- Przebudowa ul. Krzesławickiej
- Przebudowa skrzyżowania ulic Bohomolca, Książnina i Krzesławickiej

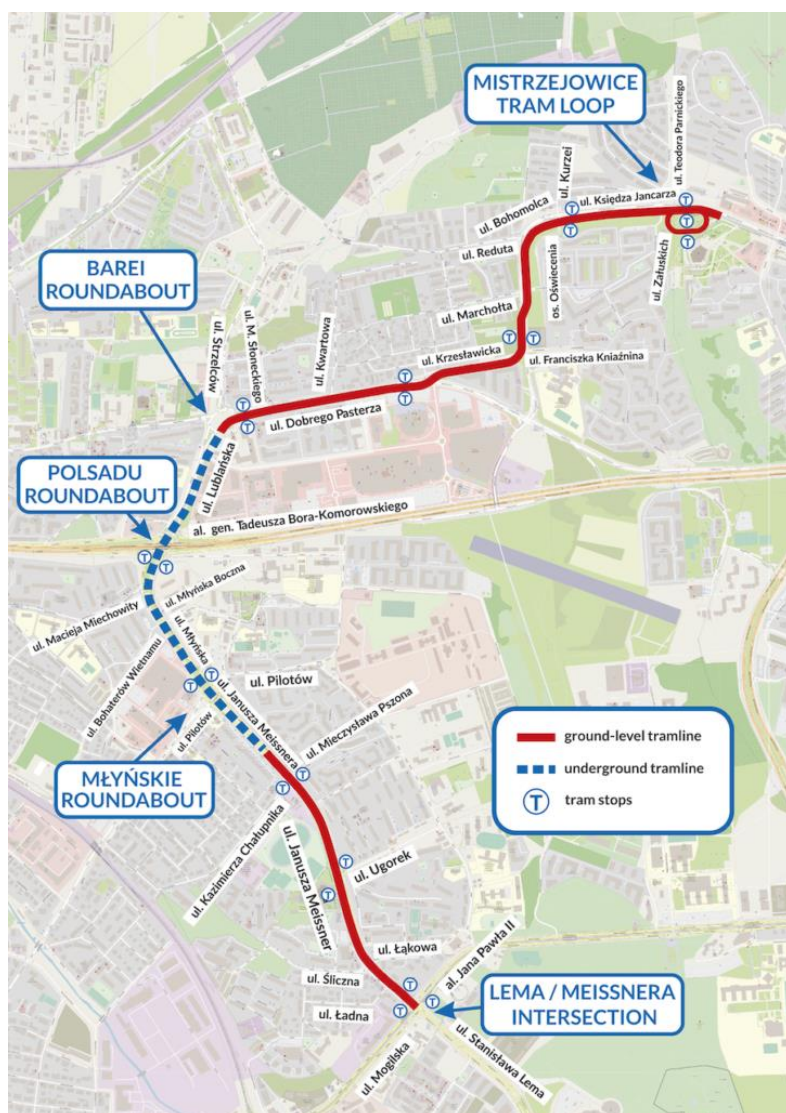
Ponadto zostaną zbudowane/rozbudowane następujące elementy:

- chodniki,
- drogi rowerowe,

- oświetlenie ulic,
- sygnalizacja świetlna,
- sieć światłowodowa dla Sterowania Ruchem Lokalnym,
- wideomonitoring,
- tablice informacyjne,
- znaki drogowe,
- sterowanie i ogrzewanie zwoznic,
- sieć trakcyjna z dwiema podstacjami,
- przebudowa infrastruktury miejskiej (sieć elektryczna, rury grzewcze, rury wodociągowe itd.),
- przebudowa stacji transformatorowej,
- odtworzenie zieleni, w tym elementów zielonych torowiska tramwajowego, lokalnych detali architektonicznych itp.

### 1.3 Mapa inwestycji i typowe przekroje

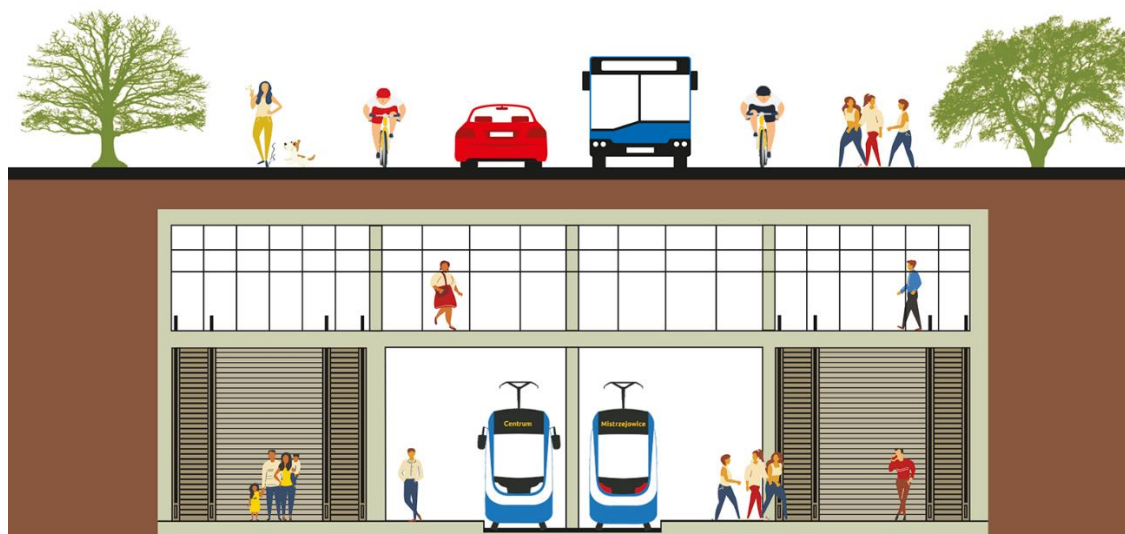
Mapę inwestycji przedstawiono na rys. 3.



Rys. 3 Inwestycja Krakowski Szybki Tramwaj (Etap IV), źródło: Gülermak.



Torowisko tramwajowe będzie budowane pomiędzy jezdniami dróg lub po bokach ulic. Przekrój poprzeczny tunelu pod rondem Polsad przedstawiono na rys. 4.

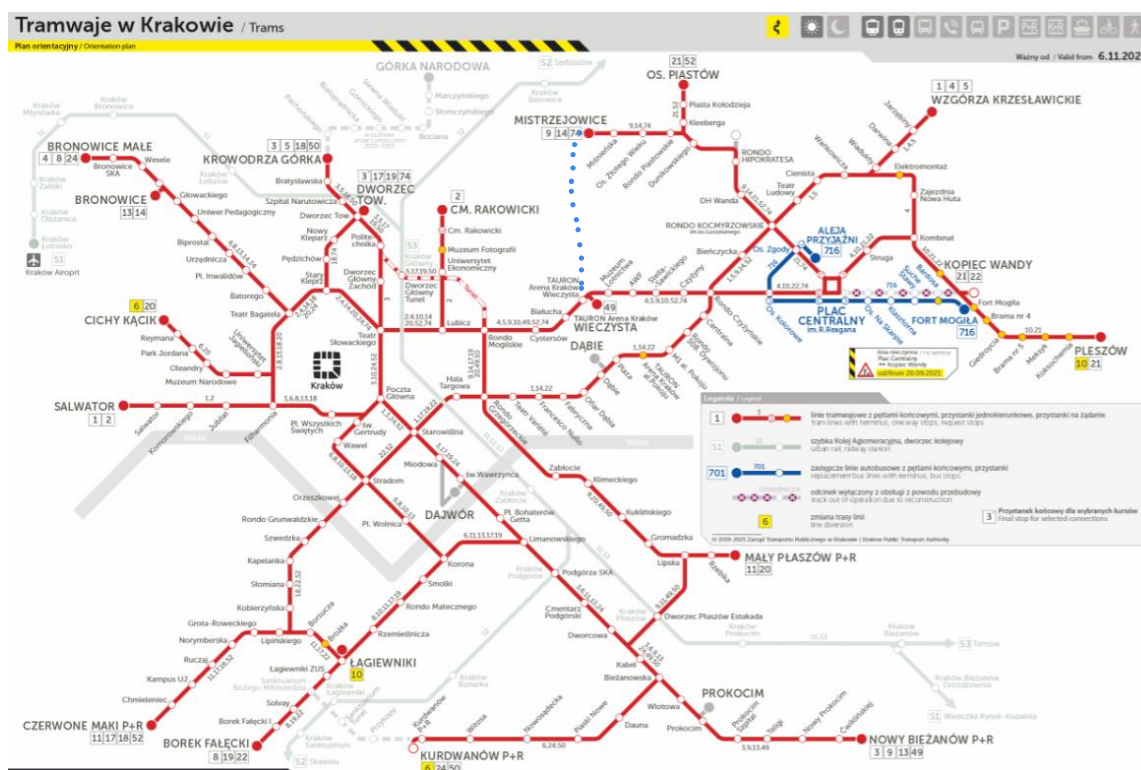


Rys. 4 Podziemny przystanek pod rondem Polsad, źródło: Prezentacja projektu Gülermak

## 2 Wprowadzenie

### 2.1 Uzasadnienie dla Inwestycji

Kraków był pierwszym polskim miastem, które w 1993 roku wprowadziło politykę zrównoważonego transportu. Miasto zdecydowało się na rozwijanie komunikacji tramwajowej jako bardziej przyjaznego dla środowiska środka transportu, zwłaszcza dla połączeń z centrum miasta. Obecnie Kraków ma rozbudowaną sieć tramwajową (zob. rys. 5).



Rys. 5 Schemat linii tramwajowych w Krakowie, źródło: <https://ztp.krakow.pl/>

#### Legenda

- 1 - linia tramwajowa z końcową pętlą, przystankami jednokierunkowymi i przystankami na żądanie;
- 51 - Kolej Miejska ze stacjami;
- 701 - tymczasowe linie autobusowe z pętlami i przystankami
- 702 - torowisko wyłączone z eksploatacji z powodu przebudowy;
- 703 - objazd
- 704 - Projektowana linia

Inwestycja stanowi kolejny etap wdrażania strategii rozwoju systemu transportu publicznego<sup>1</sup>, której celem jest poprawa obsługi poszczególnych rejonów miasta poprzez sieć szybkiego tramwaju. Projekt koncepcyjny przebiegu torów w ramach Inwestycji był szeroko konsultowany w mieście z interesariuszami w 2014 r. i dwa lata później podczas konsultacji społecznych w ramach procedury oceny oddziaływania na środowisko (OOS).

<sup>1</sup> Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Kraków oraz gmin sąsiadujących, z którymi Gmina Miejska Kraków zawarła porozumienie w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego przyjęty Uchwałą Nr LXXX/1220/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 28 sierpnia 2013 r. Aktualny plan: Plan Rozwoju Metropolii Krakowskiej do 2030 roku (Mobilność)

Inwestycja wpisuje się w ramy zaktualizowanej Polityki Transportowej Krakowa (2016-2025) i spełnia cztery z pięciu głównych celów polityki, a mianowicie: 1. Zapewnienie możliwości dogodnego przemieszczania się użytkownikom systemu transportowego, 2. Rozwój i promowanie zrównoważonych form podróżowania, 3. Poprawa stanu środowiska naturalnego, zmniejszenie uciążliwości transportu dla mieszkańców oraz wzrost bezpieczeństwa, 4. Poprawa efektywności gospodarki przestrzennej i transportu.

## 2.2 Historia opracowania i planowania Inwestycji

Inwestycja jest zgodna ze strategią zrównoważonego transportu w Krakowie (1993) oraz ze strategią rozwoju systemu transportu publicznego, której celem jest poprawa obsługi poszczególnych dzielnic miasta poprzez sieć szybkiego tramwaju. Przewidziano budowę linii szybkiego tramwaju, a jej realizację podzielono na pięć etapów. Pierwsze etapy zrealizowano w roku 2000. Obecna Inwestycja stanowi etap IV. Jeszcze jeden etap (etap V) realizowany będzie w przyszłości.

OOŚ dla inwestycji przeprowadzono między rokiem 2014 a 2017. Decyzję środowiskową (decyzja gminy o przystąpieniu do realizacji przedsięwzięcia) wydano 24 maja 2017 r. Ponowna OOŚ jest wymagana na mocy decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na etapie ZRID<sup>2</sup>/pozwolenia na budowę. Ponowna OOŚ nie została jeszcze sfinalizowana.

Ostatecznie 21 grudnia 2020 r. została podpisana umowa o partnerstwie publiczno-prywatnym pomiędzy Miastem Kraków a Partnerem Prywatnym na zaprojektowanie i wybudowanie linii tramwajowej wraz z jej eksploatacją i utrzymaniem.

Trasa linii została zweryfikowana i zmodyfikowana w związku z budową tunelu i optymalizacją jego długości w celu zmniejszenia zajętości terenu i usprawnienia ruchu przez rondo Polsad.

## 2.3 Prawne aspekty Inwestycji

Equator Principles Association uznaje Polskę za Kraj Wyznaczony, co oznacza, że posiada ona wysoko rozwinięty proces zarządzania środowiskowego i społecznego, systemy prawne i zdolności instytucjonalne mające na celu ochronę jej mieszkańców i środowiska naturalnego.<sup>3</sup> Należy zauważyć, że ramy prawne, proces konsultacji i procedury monitoringu w Polsce uznaje się za spełniające lub przewyższające standardy wynikające z założeń Equator Principles Association.

Planowanie Inwestycji realizowane było w oparciu o Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa z późniejszymi zmianami (Uchwała Nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 r., zmieniona Uchwałą Nr XCIII/1256/10 Rady Miasta Krakowa z dnia 3 marca 2010 r. oraz Uchwałą Nr CXII/1700/14 z dnia 9 lipca 2014 r.) oraz w oparciu o odpowiednie przepisy krajowe i lokalne. Uwzględniono również przepisy następujących ustaw:

- Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. 2020 r., poz. 1363 z późn. zm., zwana specustawą drogową),
- Dyrektywa 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej,

<sup>2</sup> Zezwolenie na realizację inwestycji drogowej.

<sup>3</sup> The Equator Principles Association czyni to poprzez wymaganie środków zastępczych, aby takie kraje były „zarówno członkami Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD) i figurowały na liście krajów o wysokich dochodach Banku Światowego” <https://equator-principles.com/about-the-equator-principles/designated-countries/> [Accessed 21 June 2022]



- Dyrektywa 2004/54/WE w sprawie minimalnych wymagań bezpieczeństwa dla tuneli w transeuropejskiej sieci drogowej.

Procedurę OOŚ przeprowadzono w oparciu o Ustawę o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz innych stosownych przepisów krajowych zgodnych z wymogami UE. Polskie postępowanie OOŚ jest zgodne z dyrektywą OOŚ UE.

Inwestycja jest również zgodna z następującymi przepisami, a także innymi stosownymi przepisami wykonawczymi:

- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008r. Nr 62 poz. 627, z późn. zm.),
- Dyrektywy siedliskowa i ptasia,

Kwestie pracownicze reguluje w Polsce Kodeks pracy, który jest zgodny z dyrektywą 2000/43/WE z dnia 29 czerwca 2000 r. wprowadzającą w życie zasadę równego traktowania pracowników bez względu na pochodzenie rasowe lub etniczne.

Nabycie nieruchomości odbywa się zgodnie z prawem polskim, w tym z następującymi ustawami:

- Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej; uchwalona 2 kwietnia 1997 r. (Dz.U. 1997 Nr 78 poz. 483), która chroni prawo własności i dziedziczenia. Zgodnie z art. 21 Konstytucji, pozbawienie lub ograniczenie prawa własności może być dokonane jedynie „na cele publiczne i za słusznym odszkodowaniem”.
- Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (Dz.U. z 2020 r., poz. 1740, z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2020 r., poz. 1990 z późn. zm.), która określa zasady wywłaszczenia nieruchomości i wyceny. Zgodnie z ustawą wywłaszczenie nieruchomości może nastąpić wyłącznie na cele publiczne. Wycena nieruchomości może być wykonana wyłącznie przez rzeczoznawcę majątkowego.
- Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. 2020 r., poz. 1363 z późn. zm., zwana specustawą drogową), która reguluje zasady wykupu nieruchomości oraz wskazuje organy odpowiedzialne za przeprowadzenie procedur wykupu. Nieruchomości położone na obszarze wskazanym dla lokalizacji drogi mogą zostać nabyte w drodze zwykłego zakupu lub wywłaszczenia za odpowiednim odszkodowaniem. W przypadku, gdy wykupywana jest tylko część nieruchomości, a pozostała część nie nadaje się do normalnego użytkowania, również ta część nieruchomości powinna zostać nabyta na podstawie wniosku właściciela lub użytkownika wieczystego.
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r., Prawo Ochrony Środowiska (Dz. U. 2008 r. Nr 62, poz. 627 z późn. zm.), zgodnie z którą wymaga się wykupu nieruchomości położonych na obszarze ograniczonego użytkowania, pod warunkiem, że nie jest możliwe zastosowanie odpowiednich technicznych środków ochrony w tym obszarze (np. przed hałasem).

Jednocześnie projekt podlega również wymogom kredytodawców i międzynarodowych instytucji finansowych, takich jak EBOR (Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju) i EBI (Europejski Bank Inwestycyjny). Ich dodatkowe wymagania również zostały uwzględnione.

## 2.4 Aktualna sytuacja i uwarunkowania środowiskowe i społeczne

Inwestycja realizowana jest w silnie przekształconym środowisku miejskim. Trasę dla torowiska tramwajowego zaplanowano wzdłuż istniejących dróg, pomiędzy dwoma jezdniami jednokierunkowymi lub z boku istniejących ulic. Część torowiska tramwajowego planowana jest jako tunel, co pokazano na rys. 3.

Jako że Inwestycja zlokalizowana jest na obszarze miejskim, nie ma tam obszarów chronionych na mocy Ustawy o ochronie przyrody czy dyrektywy siedliskowej lub ptasiej. Obszar ten jest mało wartościowy przyrodniczo, a fauna i flora ogranicza się do gatunków synantropijnych, co zapisano w decyzji środowiskowej.

Ilość gatunków drzew i krzewów jest ograniczona. Są to w większości nasadzenia miejskie. Inwentaryzację drzew i krzewów przeprowadzono w trakcie przygotowywania raportu OOŚ do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i planuje się przesadzenie drzew tam, gdzie to możliwe oraz nasadzenie nowych drzew po oddaniu do użytku linii tramwajowej.

Wykupionych zostanie 30,6 ha gruntów – 26,2 ha działek niezabudowanych (z czego tylko 8,7 ha to działki prywatne) oraz 4,4 ha działek zabudowanych (z czego 0,01 ha to działki prywatne). Nie ma oddziaływania na obszary mieszkalne ani rolnicze i oczekuje się jedynie ograniczonej liczby przesiedleń ekonomicznych. W czasie realizacji inwestycji przewiduje się również zachowanie dostępu do lokalnych przedsiębiorstw i usług dla społeczności lokalnych. Tylko niewielka liczba podmiotów gospodarczych będzie wymagała relokacji.

### 3 Proces OOS

#### 3.1 Proces OOS

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach została wydana 24 maja 2017 r. po uzgodnieniu warunków realizacji przedsięwzięcia z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Krakowie oraz po uzyskaniu opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krakowie.

W trakcie procedury OOS i konsultacji społecznych interesariuszom udostępniono następujące informacje:

Data	Podane informacje i link
23 lipca 2015	Obwieszczenie o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, możliwości zapoznania się z aktami sprawy (udostępnionymi w siedzibie burmistrza), możliwości wniesienia uwag oraz wystąpienia do Powiatowego Państwowego Inspektora Sanitarnego (PPIS) i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (RDOŚ) o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz określenia zakresu raportu OOS. <a href="https://www.bip.krakow.pl/?news_id=69678">https://www.bip.krakow.pl/?news_id=69678</a>
21 grudnia 2015	Złożenie dodatkowych informacji do dokumentu informacyjnego projektu (Karta informacyjna projektu - KIP), możliwość wglądu do akt sprawy (jak wyżej: w urzędzie lub na wniosek) oraz ponowne złożenie opinii wydanych przez PPIS i RPO. <a href="https://www.bip.krakow.pl/?news_id=72910">https://www.bip.krakow.pl/?news_id=72910</a>
12 lutego 2016	Obwieszczenie WS-04.6220.55.2015.RJ wydane w dniu 12 lutego 2016 r. w sprawie obowiązku przeprowadzenia pełnej procedury OOS oraz zakresu raportu OOS (screening i scoping), możliwości zapoznania się z aktami w urzędzie oraz wniesienia zażalenia do Samorządowego Kolegium Odwoławczego (SKO) w terminie 7 dni od daty wydania postanowienia. <a href="https://www.bip.krakow.pl/?news_id=73915">https://www.bip.krakow.pl/?news_id=73915</a>
5 kwietnia 2016	Obwieszczenie z dnia 5. kwietnia 2016 r. znak: WS-04.6220.55.2015.RJ o wydaniu postanowienia o obowiązku uzupełnienia złożonego raportu OOS. <a href="https://www.bip.krakow.pl/?news_id=75139">https://www.bip.krakow.pl/?news_id=75139</a>
7 lipca 2016	Obwieszczenie o możliwości wniesienia uwag do dokumentacji projektowej dostępnej w siedzibie Burmistrza <b>w terminie 21 dni od daty ukazania się obwieszczenia</b> (tj. od 8.07 do 29.07.2016 r.). Obwieszczenie zawiera wykaz działek, na których ma być zlokalizowana inwestycja. <a href="https://www.bip.krakow.pl/?news_id=77615">https://www.bip.krakow.pl/?news_id=77615</a>
7 października 2016	Po złożeniu Aneksu do raportu OOS organy poinformowały o <b>możliwości zgłaszania uwag do dokumentacji projektowej w terminie 21 dni od ukazania się obwieszczenia</b> (tj. od 7.10 do 28.10), a także o złożeniu do PPIS wniosku o ponowne wydanie opinii. <a href="https://www.bip.krakow.pl/?news_id=79964">https://www.bip.krakow.pl/?news_id=79964</a>
1 lutego 2017	Po złożeniu Aneksu do raportu OOS organy poinformowały o <b>możliwości zgłaszania uwag do dokumentacji projektowej w terminie 21 dni od ukazania się ogłoszenia</b> (tj. od 1.02 do 22.02), a także o złożeniu do PPIS wniosku o ponowne wydanie opinii. <a href="https://www.bip.krakow.pl/?news_id=83417">https://www.bip.krakow.pl/?news_id=83417</a>



Data	Podane informacje i link
24 maja 2017	Obwieszczenie o wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia, możliwości zapoznania się z aktami sprawy i treścią decyzji, możliwości wniesienia odwołania w terminie 14 dni od daty podania do publicznej wiadomości do Samorządowego Kolegium Odwoławczego (SKO). <a href="https://www.bip.krakow.pl/?news_id=86532">https://www.bip.krakow.pl/?news_id=86532</a>

Zgodnie z zapisami decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, partner prywatny zobowiązany jest do uwzględnienia przy opracowywaniu dokumentacji projektowej następujących wymagań środowiskowych:

- Określić ustalenia dotyczące zagospodarowania urobku;
- Ustalić parametry geotechniczne gruntu zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa;
- Dokonać ponownej oceny i zweryfikować budynki wskazane jako wymagające ochrony akustycznej;
- Przygotować szczegółowy projekt ekranów akustycznych poprzedzony szczegółowymi obliczeniami zgodnie z obowiązującymi wytycznymi (opracowanymi przez Wydział Zarządzania Środowiskiem dla Zarządu Dróg) dotyczącymi projektowania ekranów akustycznych, w celu ustalenia optymalnych parametrów ekranów i ich dokładnej lokalizacji;
- Stosować trwałe i nieszkodliwe dla środowiska materiały, posiadające niezbędne aprobaty techniczne;
- W stosownych przypadkach rozważyć zastosowanie smarownic torowych;
- Przy projektowaniu torowiska tramwajowego zastosować rozwiązania ograniczające drgania i hałas związany z eksploatacją tramwaju;
- Uwzględnić w projekcie budowlanym nasadzenia roślinności ekranującej (drzewa, krzewy), maksymalizując liczbę roślin;
- W tunelu zastosować wymuszoną wentylację mechaniczną w układzie podłużnym z zastosowaniem wentylatorów strumieniowych; oraz
- Zapewnić oddymianie w tunelu przez wentylatory wentylacji oraz dodatkowe wentylatory strumieniowe służące wyłącznie do oddymiania.

Kwestie klimatu i odporności na zmiany klimatu nie zostały przedstawione w Raporcie OOŚ, ponieważ został on opracowany przed wdrożeniem do polskiego prawa dyrektywy OOŚ 2014/52/UE. Luka ta zostanie uzupełniona w kolejnym raporcie OOŚ i ponownej procedurze OOŚ, która jest częścią procesu decyzyjnego ZRID. Oznacza to, że kwestie związane z łagodzeniem skutków zmian klimatu i odpornością na nie będą częścią projektu.

### **Ponowna OOŚ**

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wymaga przedłożenia raportu ponownej oceny oddziaływania na środowisko na etapie ZRID/pozwolenia na budowę. Zgodnie z obowiązującymi przepisami raport ten powinien uwzględniać dane wynikające z rozwiązań projektowych, które pojawiły się po wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia, a także zawierać wszelkie zalecenia wynikające z tej decyzji.

Ponowna OOŚ zostanie podjęta w ramach postępowania o wydanie pozwolenia na budowę/ZRID. Ewentualne zmiany wynikające z raportu i procesu aktualizacji OOŚ muszą być wprowadzone do dokumentacji projektowej.

### 3.2 Konsultacje społeczne

Konsultacje społeczne dotyczące Inwestycji zostały przeprowadzone zgodnie z polskimi przepisami, które są zgodne z unijną dyrektywą OOS. Odpowiednie informacje zostały podane do publicznej wiadomości, a uwagi zebrane i rozpatrzone. Projekt został zmieniony na podstawie zgłoszonych uwag i wniosków społeczeństwa, w szczególności w celu ograniczenia wpływu na lokalnych przedsiębiorców i ograniczenia zakresu wywłaszczenia. Dodatkowe konsultacje społeczne mają być przeprowadzone w trakcie ponownej procedury OOS zgodnie z polskimi przepisami oraz zgodnie z unijną dyrektywą OOS.

Spółka celowa (SPV) prowadzi obecnie szereg działań informacyjnych. Większość działań związanych z konsultacjami prowadzonych do tej pory to komunikacja online (tj. kanały mediów społecznościowych) lub komunikacja pośrednia (konferencja prasowa, spotkanie z przedstawicielami rady dzielnicy, spotkania z mieszkańcami), a także dystrybucja ulotek lub gazetek, wszystko zgodnie z wymogami Umowy PPP. Jak stwierdzono podczas analizy i weryfikacji projektu, brak było ogólnej wiedzy na temat Inwestycji i jej wpływu zarówno wśród osób mieszkających na obszarze oddziaływania, jak i prowadzących tam działalność gospodarczą. Począwszy od czerwca/lipca 2021 r., SPV przeprowadziła wiele działań komunikacyjnych i konsultacji społecznych.

## 4 Korzyści dla środowiska, oddziaływania negatywne i środki łagodzące

Inwestycja jest zlokalizowana w wysoce zmienionym środowisku miejskim, dlatego kluczowe korzyści środowiskowe, negatywne oddziaływania i środki łagodzące są specyficzne dla tego typu obszaru. Kluczowe kwestie do rozważenia to jakość powietrza i emisja zanieczyszczeń oraz hałas, a także zagospodarowanie istniejącej zieleni (konieczna wycinka drzew i krzewów). Mniej znaczące oddziaływanie spodziewane jest w odniesieniu do zasobów wodnych i gospodarki ściekowej oraz odpadów. Nie przewiduje się żadnych istotnych kwestii związanych z innymi aspektami realizacji Inwestycji.

### 4.1 Jakość powietrza, oddziaływania i środki zarządzania

Budowa trasy tramwajowej może spowodować wzrost emisji zanieczyszczeń do powietrza w związku ze zwiększoną eksploatacją maszyn budowlanych zasilanych olejem napędowym lub benzyną, emisją pyłów powstających w wyniku działalności na budowie oraz zmianami w organizacji ruchu. Oddziaływania te będą niewielkie i czasowe.

Emisja w fazie eksploatacji ulegnie zmniejszeniu na tym obszarze. Eksploatacja tramwaju zmniejszy wykorzystanie pojazdów z silnikami spalinowymi, przejmując część przewozów, które w przeciwnym razie byłyby wykonywane przez autobusy lub samochody prywatne. Tym samym wystąpi korzyść z realizacji Inwestycji polegająca na zmniejszeniu emisji zanieczyszczeń i poprawie jakości powietrza.

Analiza wpływu na emisję gazów cieplarnianych przeprowadzona w ramach raportu GET (Green Economy Transition) wykazuje zmniejszenie o 55% emisji gazów cieplarnianych dzięki realizacji inwestycji. Wynika to głównie ze zmniejszenia wykorzystania samochodu dzięki zmianie środka transportu przez osoby korzystające z samochodów na tramwaj.

### 4.2 Ruch drogowy, hałas i wibracje: oddziaływania i środki zarządzania

Emisja hałasu na etapie budowy została pominięta w raporcie OOŚ, ale działania budowlane będą ograniczone do pory dziennej (6.00 - 22.00), z wyłączeniem działań wymagających ciągłości ze względów technicznych.

Poziom hałasu w fazie eksploatacji został szczegółowo zbadany, ponieważ pierwsze wyniki wykazały przekroczenie norm hałasu przy niektórych fragmentach linii tramwajowej. Należy podkreślić, że normy hałasu są już przekroczone i wpływ linii tramwajowej na wzrost emisji hałasu nie jest w tej sprawie decydujący, zwłaszcza biorąc pod uwagę, że decyzja środowiskowa narzuca m.in. następujące rozwiązania mające na celu zmniejszenie poziomu hałasu od linii tramwajowej:

- zastosowanie cichego asfaltu – co najmniej SMA8 – na wszystkich ulicach przebudowywanych w ramach inwestycji;
- zastosowanie systemów typu Rail Comfort System w celu ograniczenia emisji hałasu i wibracji na odcinku 2+400 – 3+500 torowiska tramwajowego (część ul. Dobrego Pasterza, ul. Krzesławickiej i część ul. Bohomolca),
- montaż ekranów akustycznych w określonych miejscach,
- zastosowanie warstwy wibroizolacyjnej w konstrukcji torowiska tramwajowego.

Decyzja środowiskowa **nakłada** również **konieczność** przygotowania projektu wykonawczego ekranów akustycznych poprzedzonego obliczeniami modelowymi hałasu w celu określenia optymalnych parametrów ekranów i ich dokładnej lokalizacji. Ponowna OOŚ



zawierać będzie zaktualizowaną analizę i zweryfikuje lokalizację ekranów akustycznych i ich parametry, a także określi dalsze potrzebne środki ochrony przed hałasem.

#### 4.3 Zarządzanie istniejącą zielenią

W zasięgu oddziaływania inwestycji nie występują obszary chronione na podstawie przepisów odrębnych, w tym w szczególności chronione na podstawie ustawy o ochronie przyrody, ale występuje zróżnicowanie gatunkowe istniejących drzew i krzewów. Drzewa i krzewy rosnące w tym zasięgu to w większości nasadzenia miejskie. Inwentaryzacja drzew i krzewów została przeprowadzona w trakcie opracowywania raportu do decyzji OOŚ (w latach 2014-2015) i zaktualizowana na etapie pozwolenia na budowę. Z analizy inwentaryzacji metodą "bottom-up" oraz wyników wizji lokalnej można stwierdzić, że wiele drzew i krzewów rozwija się w sposób prawidłowy i jest w dobrym stanie zdrowotnym.

W inwentaryzacji końcowej ujęto 1.728 drzew i 11.015 m<sup>2</sup> krzewów na terenie inwestycji oraz w najbliższym otoczeniu (gdzie może wystąpić kolizja z infrastrukturą techniczną). Ogółem zinwentaryzowano około 83 gatunków drzew i krzewów. Zieleń ma charakter miejski, jest pielęgnowana. Nie stwierdzono występowania cennych gatunków fauny.

Liczba drzew i krzewów jest znaczna, na co zwrócono uwagę w decyzji środowiskowej żądając kolejnego raportu OOŚ. Zgodnie z treścią tej decyzji, w miarę możliwości drzewa mają być przesadzone. Aby zrekompensować negatywny wpływ usuwania drzew i krzewów, typową dobrą praktyką jest sadzenie nowych. W trakcie procesu ponownej OOŚ, gdy szczegółowo określona zostanie liczba drzew i krzewów przeznaczonych do wycięcia, może zostać zapisane zobowiązanie dotyczące liczby drzew i krzewów do posadzenia.

#### 4.4 Zasoby wodne, oddziaływania i środki zarządzania

Inwestycja znajduje się w odległości ponad 1 km od najbliższego naturalnego zbiornika wód powierzchniowych, stąd nie przewiduje się żadnego potencjalnego oddziaływania. Najbliższy ciek o nazwie Sudół Dominikański jest ciekami sztucznym, częściowo ujętym w rurociąg.

W fazie budowy woda dostarczana będzie z wodociągu miejskiego lub ze zbiorników (tylko w sytuacjach awaryjnych potrzeb). Ścieki sanitarne będą odprowadzane do gminnej sieci kanalizacyjnej lub gromadzone w szambach i wywożone do oczyszczalni ścieków. Wody z wykopów będą pompowane do kanalizacji deszczowej zgodnie z warunkami technicznymi określonymi przez organ administracji. Przewiduje się poszerzenie przekroju poprzecznego rury potoku Sudół Dominikański w celu uwzględnienia zwiększonego przepływu wód opadowych.

W trakcie eksploatacji linii tramwajowej zużycie wody będzie nieznaczne. Wody opadowe po sedymentacji będą odprowadzane do kanalizacji burzowej lub rowów drogowych. Planuje się również odprowadzenie wód opadowych do potoku Sudół Dominikański.

#### 4.5 Inne zagadnienia

Projekt został opracowany zgodnie z polskimi przepisami dotyczącymi planowania przestrzennego, zagospodarowania terenu, bezpieczeństwa i higieny pracy, gospodarki odpadami oraz ochrony środowiska. Polskie przepisy są zgodne z wymogami unijnymi, a więc spełniają unijne standardy.

Procedura OOS została przeprowadzona przez właściwe organy i uzyskano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Nie stwierdzono istotnego wpływu na bioróżnorodność flory i fauny oraz siedliska krytyczne, jednak należy przygotować plany nasadzeń i przenoszenia roślin.

Ponieważ przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obrębie miasta Krakowa, na terenie miejskim, oddziaływanie na krajobraz i oddziaływania wizualne są niewielkie, gdyż tramwaj jest typowym elementem krajobrazu miejskiego, zwłaszcza w Krakowie, gdzie jest powszechnie używanym środkiem transportu.

Gospodarka odpadami podczas budowy i eksploatacji ma być prowadzona zgodnie z przepisami krajowymi i wewnętrznymi procedurami SPV.

Efektywna gospodarka zasobami została przeanalizowana podczas procedury OOS w zakresie użytkowania gleby i wymagane jest wykorzystanie ziemi z robót ziemnych do celów budowlanych, jeśli spełnia ona wymagania techniczne.

Wszystkie zmiany w organizacji ruchu muszą być uzgodnione i zatwierdzone przez władze lokalne, by zachowany został odpowiedni poziom bezpieczeństwa.

Planowane są niewielkie inwestycje w infrastrukturę towarzyszącą, głównie modernizacje lokalnej sieci elektrycznej oraz renowację potoku Sudół Dominikański. Cała istniejąca infrastruktura odkryta w trakcie budowy ma zostać odbudowana.

Oddziaływania skumulowane zostały odpowiednio uwzględnione w zakresie emisji zanieczyszczeń i hałasu.

Eksploatacja linii tramwajowej zmniejszy ruch tramwajowy na liniach alternatywnych, korzystających z dłuższej trasy, zmniejszając ogólne oddziaływania związane z użytkowaniem tych linii.

Wykonawca przygotował plan działań środowiskowych i społecznych. Obejmuje on informacje dotyczące działań niezbędnych do spełnienia wymogów prawnych, wymogów banków inwestycyjnych lub dobrych praktyk, a także potrzeby inwestycyjne i harmonogram realizacji działań.

## 5 Korzyści społeczne, oddziaływania negatywne i środki łagodzące

### 5.1 Korzyści z Inwestycji

Inwestycja poprawi komunikację publiczną w obszarze przebiegu linii tramwajowej oraz zmniejszy emisję gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń dzięki zmianie modalnej z autobusów i pojazdów prywatnych na tramwaje. Skróci się czas przejazdu do śródmieścia dla osób mieszkających lub pracujących w pobliżu linii tramwajowej.

Nowoczesna infrastruktura tramwajowa, oświetlenie na przystankach tramwajowych, oświetlenie przestrzeni publicznej oraz nowoczesne tramwaje poprawią bezpieczeństwo w komunikacji miejskiej, zwłaszcza kobiet.

Podczas budowy ruch lokalny będzie uwzględniony w projektach tymczasowej organizacji ruchu, które zostaną przygotowane i zatwierdzone przez właściwe organy. Rozwiąże kwestie ruchu lokalnego i dostępu do nieruchomości z dróg publicznych.

Wszystkie kwestie związane z zarządzaniem wykonawcami, bezpieczeństwem i higieną pracy oraz sprawami pracowniczymi prowadzone są zgodnie z przepisami krajowymi, zbieżnymi z wymogami UE.

Zmiana rozwiązań projektowych w rejonie Ronda Polsadu uwzględnia także konieczność ochrony dawnych terenów zespołu folwarcznego Benedyktynów. Kwestie dziedzictwa kulturowego były i będą brane pod uwagę w trakcie realizacji i eksploatacji projektu.

### 5.2 Pozyskiwanie gruntów i przesiedlenia

Projekt wiąże się z ograniczonym nabywaniem gruntów. Zgodnie z projektem wstępnym powierzchnia Projektu wynosi ok. 30,6 ha i **nie dotyczy to gruntów mieszkalnych ani rolniczych**.

Większość nieruchomości leżących na terenie przyszłej linii tramwajowej należy już do miasta Krakowa. W większości przypadków inwestycja obejmie tylko niewielką część działek. Będzie to wymagało formalnego podziału działek, który zostanie dokonany decyzją ZRID. Według danych dostarczonych przez Gülermak realizacja projektu będzie wymagała zakupu 26,2 ha niezabudowanych działek (tylko 8,7 ha to działki prywatne) oraz 4,4 ha zabudowanych (0,01 ha to działki prywatne).

W chwili pisania tej części dokumentu, na wszystkich działkach KSR i SPV zidentyfikowały 10 aktywnych nieruchomości gospodarczych i do 30 PAP (właścicieli nieruchomości gospodarczych, podmiotów gospodarczych i pracowników) potencjalnie podlegających przemieszczeniu gospodarczemu w wyniku wywłaszczenia. Z wyżej wymienionymi PAP zostały przeprowadzone ankiety lub są w trakcie przeprowadzania ankiet, a szczegóły zostały zebrane i przeanalizowane w sierpniu i wrześniu 2022 r.

Zgodnie z polskim prawem 50 prywatnych właścicieli działek oraz 10 prywatnych właścicieli prowadzących posiadających nieruchomości służące do prowadzenia działalności gospodarczych, na których projekt ma wpływ, mają prawo do odszkodowania według aktualnej wartości rynkowej, bez wymogu rekompensaty dla właścicieli nieruchomości, podmiotów gospodarczych i ich pracowników, których to dotyczy, z tytułu utraty dochodów i środków do życia.



Jednak zgodnie z wymaganiami EBOR Performance Requirement 5, prywatni właściciele działek i właściciele nieruchomości służących do prowadzenia działalności gospodarczych są uprawnieni do rekompensaty w wysokości *pełnego kosztu odtworzenia* za zajęcie gruntów i nieruchomości, a poszkodowani właściciele nieruchomości biznesowych, podmioty gospodarcze i ich pracownicy są uprawnieni do odszkodowania za utraty dochodów i środków do życia. W rezultacie niezależna wycena uprawnień i uprawnień PAP została zlecona przez SPV w celu uzupełnienia wycen państwowych zgodnie z ZRID, tak aby kwoty rekompensat przyznane PAP spełniały wymogi EBOR PR5.

Jest to zgodne z obowiązkami Partnerów Prywatnych i Podmiotu Publicznego, aby wspólnie znaleźć najlepsze rozwiązania w zakresie spełniania zarówno krajowych, jak i lokalnych wymogów prawnych, a także wymogów EBOR w zakresie przesiedleń. W ramach tych obowiązków koszty związane z odszkodowaniem przesiedleńczym pokrywa Gmina, ale SPV jest zobowiązana do dostarczenia Podmiotowi Publicznemu dokumentacji w celu wsparcia procesu wywłaszczenia.

## 6 Monitorowanie oddziaływań

Zaproponowano następujące zasadnicze procesy monitorowania oddziaływań inwestycji:

### **Stabilność gruntu i poziom wód gruntowych**

Zbadane zostaną parametry geotechniczne gruntu oraz poziom wód gruntowych. Woda gruntowa będzie monitorowana, co pozwoli inżynierom na właściwe zaprojektowanie tunelu i wybór odpowiedniej metody zabezpieczenia wykopów. Pozwoli to również na ocenę ewentualnego długotrwałego oddziaływania tunelu na poziomy i przepływy wód gruntowych.

### **Drzewa i krzewy**

W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach określono następujące warunki budowy i eksploatacji inwestycji:

1. Pozostawić i chronić jak najwięcej drzew i krzewów, aby poprzez naturalne ekranowanie zmniejszyć uciążliwość ruchu drogowego dla mieszkańców pobliskich domów; jest to realizowane poprzez bieżące mikroregulacje.
2. Sporządzić projekt zieleni obejmujący:
  - zieleń izolacyjną w różnych formach,
  - zaprojektowanie rozmieszczenia gatunków drzew i krzewów oraz lokalizacji zapewniającej pochłanianie pyłów i innych zanieczyszczeń,
  - przesadzenie młodych drzew i krzewów będących w dobrym stanie,
  - zaprojektowanie zieleni ozdobnej (roślinność niska w postaci kęp i żywopłotów strzyżonych w formie estetycznych wielobarwnych kompozycji) wzdłuż linii tramwajowej, w szczególności w okolicach rond i pętli,
  - nasadzenia kompensacyjne (drzewa i krzewy), trawniki;
3. Wycinka drzew i krzewów powinna odbywać się poza okresem lęgowym ptaków, tj. między 16 października a 1 marca. Drzewa i krzewy mogą być wycinane, poza tym okresem, ale tylko w przypadku nie znalezienia gniazd i pod ścisłym nadzorem ornitologa;
4. Drzewa i/lub krzewy w sąsiedztwie placu budowy należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem.

Kilka drzew, zwłaszcza tych niedawno posadzonych, zostanie przeniesionych w różne miejsca poza trasę linii tramwajowej oraz poza obszar zajęty przez przebudowywane drogi i infrastrukturę techniczną. Decyzje dotyczące zieleni podejmowane są po potwierdzeniu ostatecznego układu torów i przeprowadzeniu szczegółowej inwentaryzacji.

### **Emisje do powietrza**

Na etapie budowy stosowane będą technologie dobrych praktyk w celu ograniczenia emisji do powietrza, zwłaszcza uciążliwości pyłowej. Wewnętrzna "Procedura zarządzania środowiskiem" firmy Gülermak określa zasady zapobiegania i kontroli zanieczyszczeń. Procedura ta, podobnie jak inne procedury zarządzania projektem, zostanie przejęta od Gülermak do SPV i będzie stosowana podczas budowy i eksploatacji. Procedura będzie aktualizowana w zależności od etapu eksploatacji i utrzymania.

### **Hałas i wibracje**

Dokumentacja projektowa musi być opracowana zgodnie z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach. Z reguły im bliżej planowanej inwestycji znajdują się budynki mieszkalne, tym większe prawdopodobieństwo zabezpieczenia ich ekranami akustycznymi. Dokładne

ustawienie ekranów jest indywidualnie dostosowywane do ukształtowania terenu i poziomu komfortu mieszkańców. Trwa opracowywanie projektu i zbieranie uwag mieszkańców. Opinie o projekcie wydają również wszystkie jednostki gminne oraz instytucje odpowiedzialne za przegląd dokumentacji, dostawcy mediów czy organy ochrony środowiska. Projektant musi ponownie ocenić oddziaływanie projektu na środowisko - dokładniej lub musi dokonać przeglądu rozwiązań, które są zawarte w projekcie budowlanym.

Skrzyżowanie z jezdnią ul. Krzesławickiej i Bohomolca, a także przejazdy drogowe, ścieżki rowerowe, przejścia dla pieszych i torowisko tramwajowe w tunelu, zostaną wykonane w technologii "pływającej szyny", co znacznie ograniczy drgania i hałas wytwarzany przez tramwaje.

Dodatkowo przed łukami umieszczone zostaną smarownice torowe, które zapobiegą hałasowi w postaci zgrzytów lub pischczenia spowodowanego tarciami kół o szyny.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach przewiduje ekrany akustyczne wzdłuż odcinków trasy tramwajowej. Postanowienia decyzji mogą zostać zmienione po wprowadzonych w projekcie zmianach (jak obniżenie trasy tramwajowej w rejonie ronda Młyńskiego, co jest pozytywną zmianą dla terenów sąsiednich z punktu widzenia emisji hałasu). Dlatego też zmiany w dokumentacji projektowej zostaną uwzględnione w drugim raporcie OOŚ (w przygotowaniu).

Po oddaniu do użytku prowadzony będzie monitoring hałasu w celu weryfikacji skuteczności środków ograniczających hałas.

Rozpoczęcie prac budowlanych planowane jest na pierwszą połowę 2023 roku. Roboty będą wykonywane etapami wraz z wprowadzeniem tymczasowej organizacji ruchu, która będzie musiała być uzgodniona i zatwierdzona przez organy i służby miejskie. Przed wprowadzeniem jakichkolwiek zmian w układzie komunikacyjnym, SPV wraz z organami miejskimi z wyprzedzeniem powiadomi sąsiadów nowej linii oraz pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej o takich zmianach. Dostęp do prywatnych posesji zostanie zachowany, a prace będą prowadzone w sposób możliwie najmniej uciążliwy.

Rozwiązania dla rowerzystów i pieszych zaprojektowane w ramach trasy tramwajowej KST IV uzyskały pozytywną opinię zespołu, którego zadaniem jest przegląd bezpieczeństwa wrażliwych użytkowników dróg. Projektant doda jeszcze drobne uwagi z opinii.

### **Obiekty dziedzictwa kulturowego**

Prawdopodobieństwo jakichkolwiek przypadkowych znalezisk ocenia się jako bardzo niskie. Jeżeli na etapie budowy zostanie odkryte jakiekolwiek stanowisko lub obiekt archeologiczny, wykonawca robót budowlanych jest zobowiązany przez polskie prawo do podjęcia odpowiednich działań (wstrzymania prac i skontaktowania się z odpowiednim urzędem ochrony zabytków). Zgodnie z wymaganiami Umowy PPP, wykonawca robót budowlanych zorganizuje nadzór archeologa podczas wykonywania robót ziemnych.

### **Tymczasowe zarządzanie ruchem drogowym**

Tymczasowa organizacja ruchu zostanie przygotowana i uzgodniona przed rozpoczęciem robót. Uzgodnienia muszą być zatwierdzone przez Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa po uzyskaniu opinii Komendanta Policji oraz pozytywnej akceptacji Zarządu Dróg Miasta Krakowa (ZDMK) i Zarządu Transportu Publicznego (ZTP). Zarządzanie ruchem tymczasowym i sygnalizacją zostanie zlecone doświadczonej lokalnej firmie.



## 7 Gdzie interesariusze mogą znaleźć więcej informacji lub zgłaszać uwagi?

Plan zaangażowania interesariuszy (SEP) przygotowany przez SPV obejmuje różne kanały komunikacji dostępne dla społeczeństwa umożliwiające znalezienie większej ilości danych i dostarczenie informacji o Inwestycji. Mechanizm składania skarg jest uwzględniony w SEP jako narzędzie do zgłaszania dalszych uwag dotyczących Inwestycji.

Wszelkie bezpośrednie zapytania można kierować na adres:

Numer telefonu: +48 722 220 088

e-mail: [info@tramwajdomistrzejowic.pl](mailto:info@tramwajdomistrzejowic.pl)

### 7.1 Procedura rozwiązywania wszelkich powstałych problemów

SEP określa proces rozwiązywania wszelkich problemów, które mogą się pojawić oraz przypisuje role i obowiązki w ramach mechanizmu składania skarg. SEP obejmuje pięć etapów:

1. Przyjęcie skargi
2. Wstępna ocena skargi
3. Rozpatrzenie skargi
4. Udzielenie odpowiedzi
5. Sporządzenie sprawozdania



KANCELARIA ŚRODOWISKOWA  
RONIKIER I WSPÓLNICY SP.ZO.O.