



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W KRAKOWIE**

OO.4200.17.2013.AK

Kraków, dnia **14 LIS. 2014**

**DECYZJA
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

Na podstawie art. 104 oraz art. 107 § 1, art. 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r. poz. 267), art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 6 oraz art. 82 i art. 85 ust. 1 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 (tekst jednolity z 2013 r., poz. 1235 ze zm.), a także § 3 ust. 2 pkt 2, w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 oraz § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jednolity z 2013 r., poz. 1235 ze zm.),

po rozpatrzeniu

wniosku z dnia 30.10.2013 r. znak: 147/JG/2227/13 Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie, działającego przez pełnomocnika Pana Andrzeja Garpiela, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Opracowanie wielowariantowego projektu koncepcyjnego rozbudowy al. 29 Listopada na odcinku od ul. Opolskiej do granic miasta Krakowa”.

po uzyskaniu opinii

Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego z dnia 23 lipca 2014 r. znak: NZ-PG-420-295/14, ZL/2014/07/345 w sprawie oceny oddziaływania na środowisko.

orzekam

I. Ustalam środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „Opracowanie wielowariantowego projektu koncepcyjnego rozbudowy al. 29 Listopada na odcinku od ul. Opolskiej do granic miasta Krakowa” dla Wariantu 1 i jednocześnie:

Określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedsięwzięcie obejmuje rozbudowę istniejącej ulicy na długości ok. 2,6 km, z przebudową obiektów inżynierskich oraz rozbudową, przebudową i budową infrastruktury: odwodnienia, oświetlenia, sygnalizacji świetlnej i kolidującego uzbrojenia. Aleja 29 Listopada jest obecnie główną drogą wylotową z Krakowa w kierunku północnym.

W chwili obecnej Al. 29 Listopada przebiega od wiaduktu nad terenami kolejowymi przy Cmentarzu Rakowickim do granicy miasta z gminą Zielonki (miejscowość Węgrzce). Odcinek przewidziany do rozbudowy rozpoczyna się za dwupoziomowym skrzyżowaniem z ul. Opolską. Stąd do ul. Powstańców ulica ma 4 pasy ruchu, po dwa w każdym kierunku.

rozdzielone betonową barierą. Od skrzyżowania z ul. Powstańców w stronę Warszawy (ku północy) prowadzi jeden pas ruchu (drugi pas ruchu jest skierowany w ulicę Powstańców). W przeciwną stronę (do centrum) ulica ma 2 pasy ruchu. Na wysokości wiaduktu kolejowego między ulicami Powstańców i Siewną następuje zężenie jezdni do 7.0 m (2 pasy ruchu po 3.5 m). Przy zespolonym skrzyżowaniu z ulicami Meiera i Kuźnicy Kołłątajowskiej ulica została po remoncie poszerzona do trzech pasów ruchu. Wprowadzono tutaj skoordynowaną sygnalizację świetlną. Dalej ku północy, od skrzyżowania z ul. Kuźnicy Kołłątajowskiej do granicy miasta ulica ma przekrój drogowy (jezdnia 7.0 m + pobocza). Po zachodniej stronie i tylko do ul. Banacha prowadzi chodnik, oddzielony od jezdni pasem zieleni.

Celem inwestycji jest poprawa warunków ruchu dla istniejącego układu komunikacyjnego. W ramach przedsięwzięcia inwestor zaprojektował poszerzenie ulicy do co najmniej dwóch jezdni po 2 pasy ruchu, przebudowę dwóch "za ciasnych" wiaduktów kolejowych, a ponadto budowę m. in. nowych chodników, ścieżek rowerowych, ekranów akustycznych, kanalizacji deszczowej.

2. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

- 2.1. Zaplecze budowy oraz przebieg prac budowlanych należy zorganizować w sposób minimalizujący możliwość zanieczyszczenia środowiska gruntowo – wodnego, w tym:
 - a. zaplecze budowy oraz bazy materiałowe należy zlokalizować poza bezpośrednim sąsiedztwem cieków wodnych,
 - b. należy stosować nowoczesny i sprawny technicznie sprzęt budowlany i transportowy,
 - c. należy zabezpieczyć odpowiednie ilości sorbentów przeznaczonych do zbierania rozlewów, w celu neutralizacji możliwych wycieków substancji niebezpiecznych, w tym ropopochodnych,
 - d. w sytuacji wystąpienia awarii, w skutek której grunt zostanie zanieczyszczony, należy niezwłocznie usunąć zanieczyszczone warstwy ziemi i przekazać specjalistycznej firmie posiadającej stosowne zezwolenia na prowadzenie działalności w zakresie gospodarowania odpadami niebezpiecznymi.
- 2.2. Organizacja placu budowy powinna uwzględniać ochronę powierzchni ziemi, polegającą w szczególności na ograniczeniu zajętości terenu i zmian ukształtowania:
 - a) należy przyjąć minimalną szerokość pasa robót tak, aby zniszczeniu uległa jak najmniejsza powierzchnia roślinności,
 - b) należy minimalizować powierzchnie pod zaplecze budowy oraz drogi technologiczne, a po zakończeniu budowy przywrócić te tereny do stanu wyjściowego.
- 2.3. Należy zapewnić bezpieczną organizację ruchu na czas budowy, w szczególności przez wyznaczenie bezpiecznych przejść dla pieszych, ograniczenie prędkości ruchu pojazdów oraz zabezpieczenie miejsca robót barierami ochronnymi.
- 2.4. Przed rozbiórką kolidujących obiektów figurujących w gminnej ewidencji obiektów zabytkowych należy dokonać ich inwentaryzacji architektonicznej w formie rysunkowej i fotograficznej, a dokumentację złożyć do archiwum Miejskiego Konserwatora Zabytków w Krakowie.
- 2.5. Należy odtworzyć obiekt budowlany „Jatka mięsna” w miejscu uzgodnionym z Miejskim Konserwatorem Zabytków w Krakowie i pod jego nadzorem.
- 2.6. Z uwagi na położenie części terenu inwestycji w strefie nadzoru archeologicznego (od ul. Kuźnicy Kołłątajowskiej do wiaduktu pod linią kolejową Kraków Mydlniki – Podłęże) konieczne jest zlecenie przez Inwestora na czas budowy nadzoru archeologicznego przez osobę uprawnioną do prowadzenia badań archeologicznych.
- 2.7. W przypadku ujawnienia w wykopach budowlanych przedmiotów mających cechy historyczne należy:
 - a) wstrzymać roboty mogące je zniszczyć lub uszkodzić,

- b) zabezpieczyć miejsce znaleziska,
 - c) niezwłocznie zawiadomić Miejskiego Konserwatora Zabytków w Krakowie.
- 2.8. Obiekty małej architektury sakralnej kolidujące z realizacją planowanego przedsięwzięcia należy przenieść w nowe miejsca, wraz z towarzyszącymi im ogrodzeniami, a sposób i termin przeniesienia należy opisać w programie prac konserwatorskich, który należy przedłożyć do akceptacji Miejskiego Konserwatora Zabytków w Krakowie.
 - 2.9. Miejsca nowych lokalizacji należy uzgodnić z dotychczasowymi właścicielami posesji i ze społecznością lokalną reprezentowaną przez samorząd i parafie. Należy zapewnić odpowiedni dostęp, a obiekty powinny być widoczne z drogi.
 - 2.10. Należy właściwie gospodarować odpadami w czasie budowy i eksploatacji, w tym minimalizować ich ilość i prowadzić selektywną zbiórkę – w szczelnych pojemnikach, w wydzielonych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed dostępem osób postronnych, a następnie przekazywać je podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia na odbiór, transport, odzysk lub unieszkodliwianie odpadów.
 - 2.11. Konieczne wycinki drzew należy prowadzić w okresie jesienno-zimowym, tj. w okresie od początku września do końca lutego, poza porą gniazdowania ptaków. W sezonie lęgowym sporadyczne prace wycinkowe można wykonywać wyłącznie po potwierdzeniu przez ornitologa, że ptaki nie gniazdują.
 - 2.12. Należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem pnie i systemy korzeniowe drzew nieprzeznaczonych do wycinki. W zasięgu systemów korzeniowych należy przestrzegać zakazów: składowania materiałów budowlanych, wylewania wody z osadami cementowymi lub wapiennymi, pracy i parkowania ciężkiego sprzętu.
 - 2.13. W związku z wycinką dużej ilości drzew należy zrekompensować stratę w środowisku, poprzez wprowadzenie nasadzeń w ilości odpowiadającej co najmniej ilości drzew wyciętych. Nasadzenia należy wykonać z gatunków rodzimego pochodzenia. Nasadzenia należy wykonać w ciągu 1 roku po zakończeniu budowy drogi, w miejscach nie zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego. Nasadzenia przydrożne powinny być odporne na zanieczyszczenia gleby (zasolenie) oraz zanieczyszczenie powietrza, a także powinny być odporne na złamania oraz mało wrażliwe na cięcia.
 - 2.14. W rejonie terenów chronionych pod względem oddziaływania akustycznego prace budowlane należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. 6.00 – 22.00.
 - 2.15. Na samochodach przewożących materiały pyłace lub emitujące gazy (np. gorąca masa bitumiczna) należy stosować zabezpieczenia (plandeki lub innego typu przykrycia), celem ograniczenia emisji niezorganizowanej.
 - 2.16. Podczas prowadzenia robót ziemnych i montażowo – budowlanych, powodujących wzmożone pylenie (zwłaszcza w okresie bezdeszczowym) należy stosować zraszanie (deszczowanie) dróg dojazdowych i technologicznych oraz poprzez systematyczne usuwanie z dróg błota.
 - 2.17. Dla zapobieżenia wtórnemu pyleniu gruntem wywiezionym kołami pojazdów obsługujących budowę jezdni winna zostać posprzątana z zalegającego błota.
 - 2.18. Materiały budowlane oraz odpady należy składować na terenie wyposażonym w zabezpieczenia przed zanieczyszczeniem środowiska gruntowo – wodnego.
 - 2.19. W strefie nadzoru archeologicznego ustanowionej w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego "Górka Narodowa Zachód" ziemne prace budowlane należy wykonać pod nadzorem archeologa.

II. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko:

W dokumentacji służącej do wydania ww. decyzji należy uwzględnić poniższe rozwiązania chroniące środowisko:

1. Określić sposób postępowania z masami ziemnymi.
2. Wody opadowe i roztopowe z projektowanej drogi ujęte w szczelne systemy kanalizacji opadowej należy oczyścić w zakresie zawiesiny i substancji ropopochodnych.
3. Należy zaprojektować węzły podczyszczające wszystkie ścieki deszczowe z nawierzchni szczelnych projektowanego układu drogowego do obowiązujących standardów.
4. Należy zastosować ekrany akustyczne, gwarantujące dotrzymanie standardów akustycznych na terenach podlegających ochronie w następującej lokalizacji:

L.P.	Oznaczenie ekranu	Strona	Wysokość ekranu	Długość ekranu	Lokalizacja ekranu wg kilometraża lokalnego	
			[m]	[m]	Początek ekranu	Koniec ekranu
					[km]	[km]
1	Ekran - 1	Zachód	4	64,0	657+896.92	657+944.51
2	Ekran - 2	Zachód	4	220,0	657+953.97	658+168.57
3	Ekran - 3	Zachód	4	80,0	658+767.24	658+808.36
4	Ekran - 4	Wschód	6	180,0	658+757.21	658+936.28
5	Ekran - 5	Wschód	4	74,0	659+178.66	659+241.25
6	Ekran - 6	Wschód (ul. Powstańców)	4	38,0	659+753.38	659+785.89
7	Ekran - 7	Wschód (ul. Powstańców)	4	20,0	659+867.18	659+880.43
8	Ekran - 8	Zachód	4	47,0	659+904.03	659+934.01
9	Ekran - 9	Wschód	4	28,0	659+995.57	660+024.07
10	Ekran - 10	Zachód	4	87,0	660+002.35	660+080.63
11	Ekran - 11	Zachód	4	58,0	660+089.97	660+141.96

Budynki objęte ochroną akustyczną należy ponownie zweryfikować przed przystąpieniem do projektu budowlanego.

5. Dopuszcza się stosowanie ekranów mieszanych.
 - a) Elementy przezroczyste ekranów akustycznych winny posiadać poziome, czarne pasy o szerokości 2 mm w odstępach 28 - 30 mm, bądź pionowe pasy koloru białego lub czarnego o szerokości 2 cm w odstępach co 10 cm. Większe odstępy między pasami niż 10 cm są niedopuszczalne. Dopuszcza się stosowanie mniejszych odstępów – 5 cm, przy szerokości pasów 2 lub 1 cm. Nie dopuszcza się stosowania ekranów przezroczystych bez pasów, bądź ekranów przezroczystych z naklejonymi sylwetkami ptaków drapieżnych,

niezależnie od powierzchni przezroczystego panelu. Nie dopuszcza się również stosowania przezroczystych ekranów oklejonych tylko kolorową folią ochronną, bez pasów. Ekranu powinny być wyposażone w pasy fabryczne, według trwałej technologii, odpowiadającej trwałości samych paneli. Zdecydowanie nie zaleca się montowania nowych paneli bez pasów i ich naklejania w późniejszym terminie. Opcjonalnie dopuszcza się również stosowanie pasów poziomych o szerokości 1 lub 2 cm w odstępach 5 cm, koloru białego lub czarnego, bądź stosowanie na danym odcinku kombinacji pasów poziomych z pasami pionowymi.

- b) Panele pochłaniające i/lub przezroczyste o wskaźniku izolacyjności klasy co najmniej B2 przyjętym na poziomie DLR=24 dB (zgodnie z klasą właściwości pochłaniających wg PN-EN 1793-1:2001)

6. Należy sporządzić projekt zieleni obejmujący nasadzenia drzew w relacji co najmniej 1:1.

III. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych:

Przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie występowania poważnych awarii przemysłowych.

IV. Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko:

Nie stwierdzono transgranicznego oddziaływania inwestycji na środowisko.

V. Nie nakładam obowiązku dotyczącego zapobiegania, minimalizacji skutków przyrodniczych i monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko

VI. Nakładam obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 i 10 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

W raporcie do ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko należy przede wszystkim szczegółowo przedstawić zaproponowane rozwiązania projektowe.

VII. Przedsięwzięcie wymaga nałożenia w decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 i 10 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, obowiązku sporządzenia analizy porealizacyjnej, w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu dotrzymanie poza terenem budowy standardów jakości środowiska, w tym ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem a, po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i jej przedstawienia w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania do organu ochrony środowiska właściwego do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, a także organu właściwego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Analizę należy wykonać po upływie 1 roku od oddania obiektu do użytkowania i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W zakresie analizy porealizacyjnej zaleca się wykonać pomiary hałasu przy budynkach wskazanych poniżej, od strony al. 29 Listopada.

Lp.	Adres	Nr działki
1	u. Banacha 1, narożny 29 Listopada	630/4
2	Meiera 3	170
3	Powstańców 4	182
4	29 Listopada 133	201
5	29 Listopada 114-114a	265, 266/2
6	29 Listopada 104	272, 271/1
7	29 Listopada 102	250, 251
8	29 Listopada 107, narożny Boboli	383/5
9	29 Listopada 101, narożny Weronicza	386

- VIII. Przedsięwzięcie należy do rodzaju przedsięwzięć, dla których może być utworzony obszar ograniczonego użytkowania.
Na obecnym etapie nie stwierdzono konieczności utworzenia takiego obszaru. Ewentualny obszar ograniczonego użytkowania wyznaczyć należy w przypadku, gdy analiza porealizacyjna wykaże taką konieczność.
- IX. Stwierdzenie zgodności z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
Przedsięwzięcie dotyczy budowy drogi publicznej zatem nie ma konieczności stwierdzania zgodności jego realizacji z obowiązującymi mpzp. Niemniej dokonano weryfikacji i niniejsze przedsięwzięcie nie koliduje z zapisami mpzp obowiązującymi na tym terenie.
- X. Decyzji nadać się rygor natychmiastowej wykonalności.
- XI. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia:
Charakterystykę przedsięwzięcia przedstawiono w załączniku nr I do niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

Pan Andrzej Garpiel, działając w imieniu Inwestora tj. Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie, wystąpił z wnioskiem z dnia 30.10.2013 r. znak: 147/JG/2227/13, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą: „Opracowanie wielowariantowego projektu koncepcyjnego rozbudowy al. 29 Listopada na odcinku od ul. Opelskiej do granic miasta Krakowa”.

Do wniosku dołączono kartę informacyjną przedsięwzięcia, poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, wypisy i wyrisy z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, wypis z ewidencji gruntów obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, upoważnienie dla Pana Andrzeja Garpiela do występowania w imieniu Inwestora przed organami i instytucjami administracyjnymi m.in. do składania wniosków, uzyskiwania pozwoleń, opinii i decyzji administracyjnych dotyczących przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego.

Przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne zaliczone jest do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60 („drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”) oraz zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2, w związku z § 2 ust. 1 pkt 29 oraz rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010 r. Nr 213, poz. 1397 ze zm.).

Przedmiotowa droga realizowana będzie w części na terenie zamkniętym, stąd zgodnie z art. 75 ust. 6 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 (tekst jednolity z 2013 r., poz. 1235 ze zm.) organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie.

Pismem z dnia 19.12.2013 r. znak: OO.4200.17.2013.AK Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krakowie o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i ustalenia zakresu raportu. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Krakowie pismem z dnia 31.12.2013 r. znak: NZ-PG-4200544/13 ZL/2013/12/1057

wydał opinię sanitarną stwierdzając, iż przedmiotowe przedsięwzięcie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie, na podstawie art. 61 § 4 Kodeksu postępowania administracyjnego pismem z dnia 19.12.2013 r. znak: OO.4200.17.2013.AK zawiadomił wszystkie strony o wszczęciu postępowania zmierzającego do wydania niniejszej decyzji. Ze względu na fakt, iż liczba stron postępowania przekraczała 20, co wynika z przedłożonych do wniosku wypisów z rejestru gruntów, zgodnie 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, zastosowano przepis art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego, mówiący o zawiadamianiu stron poprzez obwieszczenie. Wywieszenie zawiadomienia na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Krakowie miało miejsce w dniach od 19 grudnia 2013 r. do 7 stycznia 2014 r., natomiast na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Krakowa w terminie od 20 grudnia 2013 r. do 4 stycznia 2014 r. oraz na tablicy ogłoszeń Rady Dzielnicy III Miasta Krakowa. Informacja o wszczęciu postępowania zamieszczona była w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie, a także w publicznie dostępnym wykazie danych na stronach Centrum Informacji o Środowisku.

W toku postępowania Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie pismem dnia 19.12.2013 r. znak: OO.4200.17.2013.AK wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krakowie o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i ustalenia zakresu raportu. Wszystkie strony postępowania zostały powiadomione o ww. wystąpieniu. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Krakowie pismem z dnia 31.12.2013 r. znak: NZ-PG-4200544/13 ZI/2013/12/1057 wydał opinię sanitarną stwierdzając, iż przedmiotowe przedsięwzięcie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Po przeanalizowaniu Karty informacyjnej przedsięwzięcia, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wydał postanowienie z dnia 22 stycznia 2014 r. znak: OO.4200.17.2013.AK, w którym stwierdził konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, określając jednocześnie zakres raportu o oddziaływaniu na środowisko. Obwieszczenie o wydaniu przedmiotowego postanowienia zamieszczone było na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Krakowa w terminie od 27 stycznia do 11 lutego 2014 r., natomiast na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie w okresie od 23 stycznia do 7 marca 2014 r. Informacja o wydanym postanowieniu zamieszczona została w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie, a także w publicznie dostępnym wykazie danych na stronach Centrum Informacji o Środowisku.

Przy piśmie z dnia 4 kwietnia 2014 r. znak: ARG/147/KD/883/2014 Pełnomocnik Inwestora przedłożył do tut. Dyrekcji raport o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko wykonany przez zespół autorski pod kierownictwem: dr inż. Wiesława Sroczyńskiego (Kraków, marzec 2014 r.).

Po szczegółowej analizie rozwiązań przyjętych w raporcie, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie pismem z dnia 2 maja 2014 r. wezwał Pełnomocnika Inwestora do merytorycznego uzupełnienia raportu. Pismem z dnia 20 maja 2014 r. przekazano pełnomocnikowi również uwagi do postępowania z prośbą o odniesienie się do nich w uzupełnianym raporcie.

Pełnomocnik Inwestora przy piśmie z dnia 3.06.2014 r. znak: ARG/147/KD/1522/2014 przedłożył aneks do raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie pismem z dnia 7 lipca 2014 r. znak: OO.4200.17.2013.AK wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krakowie o wydanie opinii przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Krakowie pismem z dnia 23 lipca 2014 r. znak: NZ-PG-420-295/14. ZI/2014/07/345, zaopiniował pozytywnie

przedmiotową inwestycję pod względem wymagań inżynierskich i zdrowotnych, z zastrzeżeniami ujętymi w warunkach do niniejszej decyzji.

Zgodnie z art. 33 ust. 1 i w związku z art. 79 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, w celu zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu, na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie, na stronach Centrum Informacji o Środowisku, a także na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Krakowa wywieszono Obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 7 lipca 2014 r. znak: OO.4200.17.2013.AK, informujące o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, o organie właściwym do wydania decyzji, o organie właściwym do wydania opinii w sprawie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie w terminie 21 dni. Zamieszczenie Obwieszczenia na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Krakowie miało miejsce w dniach od 4 lipca do 29 lipca 2014 r. oraz w BIP, na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Krakowa w terminie od 4 lipca do 28 lipca 2014 r. oraz na tablicy ogłoszeń Rady Dzielnicy III Miasta Krakowa w terminie od 18 lipca do 8 sierpnia 2014 r.

Przebieg planowanej rozbudowy drogi rozpatrywany był w dwóch wariantach. Z uwagi na konieczność zachowania powiązań z istniejącą siecią drogową, warianty przedsięwzięcia mają wspólny początek i koniec, angażując też podobną przesześć. Zaznaczyć należy, iż al. 29 listopada jest drogą istniejącą i nie ma możliwości terenowych, aby zlokalizować ją po całkowicie nowym śladzie.

W raporcie analizie poddano dwa warianty realizacji przedsięwzięcia. Wariant 1 – preferowany rozpoczyna się od granicy miasta (w rejonie skrzyżowania al. 29 Listopada z ulicami Witkowską i Węgrzecką). Nastąpi tam zmiana przekroju drogi z 1x2 (jedna jezdnia po 1 pasie ruchu w każdym kierunku) na przekrój 2x2 i 2x3 (dwie jezdnie po 2 lub 3 pasy ruchu w każdym kierunku). Taki przekrój będzie zachowany na całym rozbudowywanym odcinku. Szerokość pasów ruchu do jazdy na wprost wynosi 3,5 m, dla relacji skrętnych wynosi 3,0 m lub 3,5 m – w zależności od dostępności terenu. Szerokość zatok autobusowych wynosi 3,0 m. Skrzyżowanie z ul. Witkowską i Węgrzecką będzie przebudowane i wyposażone w pasy do lewo- i prawoskrętu. Dla jadących od strony centrum lewoskręt w ul. Witkowską będzie realizowany najpierw przez skręt w prawo, w drogę serwisową, a następnie przejazd na wprost przez al. 29 Listopada. W rejonie skrzyżowania zaprojektowano dwie zatoki autobusowe. Między skrzyżowaniem z ul. Witkowską i Węgrzecką a skrzyżowaniem z ul. Iwaszki zaprojektowano obustronne bus-pasy, które przed skrzyżowaniami mają służyć również jako pasy do prawoskrętu. W km ok. 658+350.00 zaplanowano wykonanie nowego skrzyżowania z ul. Iwaszki (przedłużenie ul. Strzelców), w układzie z wyspą centralną. Zgodnie z mpzp Górka Narodowa Zachód, w rejonie włączenia ulicy Strzelców ma powstać pętla tramwajowa (szybkiego tramwaju), planuje się także budowę drogi zbiorczej (aż do włączenia do ul. Dożynkowej-Górnickiego). Uwzględniając powyższe, skrzyżowanie dostosowano do wykonania w przyszłości estakady w ciągu al. 29 Listopada. Już na obecnym etapie jezdnie wschodnia i zachodnia będą rozsunięte, pozostawiając pośrodku miejsce dla estakady. Ul. Belwederczyków zostanie podłączona do jezdni zachodniej. W rejonie skrzyżowania z ulicą Iwaszki zaprojektowano dwie zatoki autobusowe zamknięte w ciągu al. 29 Listopada w kierunku centrum i w kierunku Dożynkowej oraz jedną zatokę autobusową otwartą przy al. 29 Listopada w kierunku Warszawy. Na skrzyżowaniu z ul. Banacha i ulicą klasy L zaprojektowano wykonanie pasów do lewo- i prawoskrętów. Przy budynku nr 193 zaprojektowano drogi manewrowe oraz miejsca postojowe. Zaprojektowano trzy zatoki autobusowe (zamknięte): dwie w ciągu al. 29 Listopada oraz jednej w ciągu ul. Banacha. Pasy do prawoskrętu w ulicę Banacha oraz w drogę klasy L zostały dostosowane dla pojazdów komunikacji miejskiej do jazdy na wprost. Kolejne skrzyżowanie z ulicami Kuźnicy Kołtątajowskiej i Księdza Meiera zaprojektowano jako skanalizowane, z pasami do lewo- i prawo

skrętów. Dojazd do ul. Kuźnicy Kołtająowskiej dla jadących al. 29 Listopada od strony centrum miasta będzie odbywał się podobnie jak w przypadku ul. Witkowskiej – poprzez wcześniejszy prawoskręt, a następnie przejazd na wprost przez al. 29 Listopada. Zaprojektowano dwie zatoki autobusowe w ciągu al. 29 Listopada oraz jedną w ciągu ul. Meiera. Pas do prawoskrętu w ul. Kuźnicy Kołtająowskiej ma umożliwić przejazd na wprost pojazdom komunikacji miejskiej. Na kolejnym odcinku zaplanowano poszerzenie 2 istniejących wiaduktów kolejowych nad al. 29 Listopada – w ciągu linii kolejowych nr 95 Kraków Mydlniki-Podłęże oraz nr 8 Warszawa-Kraków. Pomiedzy wiaduktami zaprojektowano przebudowę skrzyżowania z ul. Siewną (w sposób umożliwiający przyszłe połączenie z Trasą Galicyjską II). W ciągu al. 29 listopada wyznaczono pasy do lewo- i prawo skrętu. Zmieniona będzie geometria skrzyżowania z ulicami Rybianka oraz Powstańców. Zaprojektowano pasy do lewo- i prawoskrętu. Pas do prawoskrętu w ul. Powstańców ma umożliwić przejazd na wprost dla pojazdów komunikacji miejskiej. Z ulicy Rybianka zaprojektowano zjazd do projektowanych miejsc postojowych. Na kolejnym odcinku zaprojektowano połączenie ul. Pocieszka z al. 29 Listopada poprzez zjazd publiczny. W rejonie skrzyżowania z ul. Dobrego Pasterza wydzielono pasy do lewo- i prawoskrętu. Zaprojektowano tutaj dwie zatoki autobusowe: jedną w ciągu al. 29 Listopada, drugą bezpośrednio za skrzyżowaniem, w ciągu ul. Dobrego Pasterza. Przystanek autobusowy dla jadących do centrum przeniesiono w rejon skrzyżowania z ul. Nad Strugą. Na przedmiotowym odcinku w ciągu al. 29 Listopada wyznaczono obustronne pasy ruchu dla komunikacji miejskiej. Wyznaczono również pasy do lewo- i prawoskrętu w ul. Nad Strugą. Dojazd do ul. A. Boboli przewidziano poprzez wykonanie zjazdu publicznego. Przy końcu projektowanego odcinka, w km ok. 660+500, zaprojektowano skrzyżowanie z ul. Woronicza oraz planowaną drogą KDD. W tym miejscu następuje dowiązanie do istniejącego układu drogowego. Na całym odcinku planowanej rozbudowy zaprojektowano wykonanie zjazdów indywidualnych i publicznych. Na całym odcinku rozbudowy zaplanowano obustronne chodniki o szerokości 2,0 m. Zaplanowano również ścieżki rowerowe (obustronne, o szerokości 2,0 m) oprócz odcinków: pomiędzy skrzyżowaniem z ulicami Witkowską i Węgrzecką a skrzyżowaniem z ulicą Iwaszki – gdzie zaplanowano obustronne ciągi pieszo-rowerowe szerokości 4,0 m oraz na odcinku od skrzyżowania z ul. Rybianka do skrzyżowania z ul. Nad Strugą – gdzie zaplanowano jednostronną ścieżkę rowerową po południowo-wschodniej stronie. Na tym ostatnim odcinku, po przeciwnej stronie ma powstać ciąg pieszo-rowerowy o szerokości 3,0 m. Na skrzyżowaniach zostaną wykonane przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów.

Wariant 2 – alternatywny obejmuje ten sam odcinek rozbudowy od granicy miasta do ul. Opolskiej. W odróżnieniu od wariantu preferowanego (W1), pas do lewoskrętu w ulicę Węgrzecką będzie tożsamy z pasem do jazdy na wprost. W rejonie skrzyżowania zaprojektowano dwie zatoki autobusowe (zamknięte) w ciągu al. 29 Listopada. W tym wariantcie pomiędzy wiaduktami proponuje się "rozsunięcie" jezdni al. 29 Listopada, w celu zminimalizowania robót traconych przy późniejszym podłączeniu w tym miejscu Trasy Galicyjskiej II. Wariant alternatywny zakłada większą ilość rozbiórek niż preferowany – ogółem 42 obiekty. W wariantcie 1 – złagodzone spadki podłużny łącznie (przy planowanej w przyszłości estakadzie) poprzez wykonanie nasypu o wysokości około 2 m w miejscu największego zagłębienia terenu istniejącego, a następnie wykopów do ok. 2,5 m w miejscu największego wyniesienia terenu. W wariantcie 2 – różnice wysokościowe pomiędzy stanem istniejącym a projektowanym wyniosą około 3 m (wykonanie wykopu) oraz 1,5 m (wykonanie nasypu). W wyniku powyższych robót ziemnych wyrównana zostanie niweleta jezdni przy zachowaniu normatywnych spadków.

Tak jak wspomniano już al. 29 listopada jest drogą wylotową z Krakowa w kierunku Warszawy. Ponadto na terenach znajdujących się po obu stronach przedmiotowego szlaku komunikacyjnego są już wybudowane nowe osiedla mieszkaniowe lub są w trakcie budowy, czy też w planach na najbliższe lata. Droga ta jest bardzo często remontowana, wąska i zakorkowana. Powyższe wpływa na brak dochowania norm hałasu nie tylko na granicy pasa drogowego, ale również na elewacjach budynków. Poszerzenie tej drogi wraz z wprowadzeniem konkretnych działań minimalizujących ponadnormatywne oddziaływanie na środowisko i życie ludzi jest zatem konieczne. Nie ma jednak możliwości wykonania rozbudowy drogi bez wyburzeń

niektórych budynków, wprowadzenia ekranów ograniczających emisję hałasu z jednoczesnym zasłonięciem budynków, których właściciele mają odmienne zdanie na ten temat, zmianą sposobu użytkowania niektórych budynków tzn. z likwidacją przeznaczenia obiektu z funkcji mieszkalnej na np. usługową czy też pobytu dzieci i młodzieży, wycinką alei kaszaniej, zmianą lokalizacji obiektów sakralnych czy też objętych ochroną konserwatorską.

W raporcie wskazano i szeroko przeanalizowano inwestycje, które są planowane celem zmniejszenia natężenia ruchu na przedmiotowym szlaku w perspektywie 15 lat. Planowana jest realizacja trasy Galicyjskiej, trasy Iwaszki, północnej obwodnicy miasta Krakowa, które docelowo przyczynią się do spełnienia dopuszczalnych wartości w zakresie hałasu na granicy pasa drogowego w tej części miasta.

Organ niniejszą decyzją zaakceptował rozwiązanie zaproponowane przez inwestora w wariantie I.

Zamierzona przebudowa układu komunikacyjnego w ramach przebudowy al. 29 Listopada wymaga m.in. przeprowadzenia następujących prac: przygotowanie terenu pod inwestycję obejmujące: niwelację oraz przebudowę infrastruktury już istniejącej (energetycznej, teletechnicznej, wodociągowej, kanalizacyjnej), utwardzanie podłoża i wykonanie nawierzchni, przebudowa skrzyżowań, wykonanie chodników, ścieżek rowerowych, parkingów etc. Wykorzystywane, podczas wyżej wymienionych prac, urządzenia, w tym m.in.: koparki, spychacze, dźwigi, specjalistyczne maszyny do wykonywania nawierzchni bitumicznej (tzw. równiarki), niwelacji terenu oraz zagęszczenia podbudowy (walce), powodować będą emisję zanieczyszczeń pyłowych oraz gazowych do powietrza atmosferycznego. Podczas realizacji planowanej inwestycji poza urządzeniami koniecznymi do wykonania prac budowlanych wykorzystywane będą także środki transportu dostarczające na bieżąco niezbędne materiały budowlane, stanowiące dodatkowe źródło emisji zanieczyszczeń do powietrza. Uciążliwości związane z okresem budowy będą miały charakter nieorganizowany, odwracalny i krótkotrwały, ograniczony czasem prowadzenia robót. Ten etap nie spowoduje znaczących negatywnych zmian w środowisku atmosferycznym.

W raporcie przedstawiono natężenie i rozkład ruchu w perspektywie czasowej dla roku 2020 i 2030. Maksymalne wielkości dobowe wynoszą: w perspektywie 2020 r. – 28,8÷51,9 tys. poj./dobę, w perspektywie 2030 r. – 7,0÷67,4 tys. poj./dobę.

Organ dokonał weryfikacji środków minimalizujących ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne. W uzupełnionym raporcie przedstawione zostały miejsca lokalizacji ekranów akustycznych na właściwym podkładzie mapowym. Na odcinku planowanej rozbudowy al. 29 Listopada nie ma obecnie żadnych technicznych zabezpieczeń przed nadmiernym hałasem. Wzdłuż całego przebiegu ulicy hałas drogowy w pasie przydrożnym osiąga poziomy przekraczające dopuszczalne normatywy dla załadunku mieszkaniowej. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie jest świadomy faktu, że nie wszyscy właściciele posesji znajdujących się na trasie planowanej drogi, czy też sąsiadujących z nią, będą zadowoleni z nowego elementu w krajobrazie jakim są ekrany akustyczne. Jednak z uwagi na konieczność dotrzymania standardów ochrony środowiska przez zarządcę drogi ich budowa w niektórych miejscach jest konieczna.

W ramach wstępnej oceny klimatu akustycznego Inwestor wykonał terenowe pomiary hałasu drogowego. Dane dotyczące prognozy ruchu do obliczeń akustycznych przyjął na podstawie informacji otrzymanych od Zleceniodawcy, zestawiając natężenie ruchu pojazdów oraz dopuszczalne prędkości na poszczególnych odcinkach sieci, wraz ze strukturą rodzajową pojazdów dla perspektywy lat 2020 i 2030. Prognoza dla 2030 r. uwzględnia powstanie w otoczeniu planowanego przedsięwzięcia nowych inwestycji drogowych: budowa tzw. Trasy Galicyjskiej II (połączenie z al. 29 Listopada na wysokości ul. Siewnej), budowa ul. Iwaszki (połączenie ul. Strzelców z al. 29 Listopada na wysokości projektowanego układu KMK), dokończenie północnego odcinka III obwodnicy Krakowa. W związku z realizacją innych inwestycji drogowych, w perspektywie lat 2020-2030 r. natężenie ruchu na al. 29 Listopada powinno znacząco wzrosnąć tylko na odcinku od granicy miasta do ul. Siewnej, natomiast zmaleć na odcinku od ul. Siewnej do ul. Opolskiej. Ponadto zaznaczyć należy, iż obecnie w Regionalnej

Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie toczy się również postępowanie w sprawie budowy nowej trasy S7, która dodatkowo przejmie znaczną część ruchu z al. 29 listopada.

Dla terenów zagrożonych ponadnormatywnym poziomem dźwięku będą zastosowane bariery ochronne w postaci ekranów akustycznych. Ekranu zaprojektowano wszędzie tam, gdzie istniały techniczne możliwości. Ekranu z uwagi na różne funkcje pełnione przez budynki będą mieszane.

Obliczenia oddziaływania hałasu są zawsze obarczone pewnym błędem. Dlatego w niniejszej decyzji wskazano, iż Inwestor jest zobowiązany do wykonania analizy porealizacyjnej. W dokumentacji Inwestor wskazuje, że przedsięwzięcie będzie budowane etapami. Niniejszą decyzję, będzie zatem mógł wykorzystać w sześcioletnim okresie od jej ostateczności, przy składaniu wniosku o pozwolenie na budowę, jeżeli nie zmienią się warunki wykorzystania terenu. Wykonane rzeczywiste pomiary akustyczne wskażą, gdzie, na jakiej długości i na jaką wysokość wprowadzać należy ewentualne dodatkowe ekrany akustyczne, inne zabezpieczenia, zmianę funkcji obiektu. W przypadkach, kiedy możliwości techniczne i organizacyjne okażą się niewystarczające Inwestor w wykonywanej analizie porealizacyjnej wskaże miejsca konieczne do ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania.

W warunkach decyzji wskazano budynki mieszkalne, dla których jest konieczność wykonania pomiarów hałasu pomimo zaprojektowanych ekranów akustycznych. Ze względu bowiem, na niekorzystne usytuowanie budynków względem układu drogowego możliwe jest niedochowanie normatywu hałasu w nocy. Wyniki pomiarów wskażą, czy ekrany akustyczne będą spełniały swoją rolę, czy też jest konieczność wprowadzenia dodatkowych metod, a w przypadku ich braku do zmiany dotychczasowej funkcji.

W warunkach decyzji wskazano również budynki mieszkalne i budynki związane ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, które także są w chwili obecnej w zasięgu ponadnormatywnego hałasu, dla których nie ma technicznej możliwości zaprojektowania skutecznych zabezpieczeń akustycznych. Te budynki będą podlegały rozbiórce bądź zmianie funkcji.

W raporcie dokonano analizy oddziaływania skumulowanego od istniejących i planowanych tras drogowych oraz od istniejących linii kolejowych. Oddziaływanie z planowanymi trasami drogowymi zostało przedstawione łącznie i dla takiego oddziaływania zostały dobrane zabezpieczenia akustyczne.

Al. 29 Listopada w Krakowie przecina się pod wiadukтами z dwiema liniami kolejowymi: linia nr 8 Warszawa-Kraków – przebiegająca po nasypie o wysokości ok. 7 m (względem jezdni al. 29 Listopada) i nr 95 Kraków Mydlniki-Podłęże – przebiegająca po nasypie o wysokości ok. 11 m (względem jezdni al. 29 Listopada). Są to linie zelektryfikowane, o pomijalnie małej emisji spalin. Oddziaływania akustyczne od istniejących linii kolejowych są mało znaczące. Wzdłuż głównego ciągu al. 29 Listopada obejmują wyłącznie zabudowę mieszkaniową przeznaczoną do rozbiórki: przy al. 29 Listopada 162 (dz. 202) – w międzytorzu linii kolejowych nr 8 i 95, budynki przy al. 29 Listopada 144-148 (naprzeciw DH "Biedronka"). Wzdłuż ul. Powstańców, na odcinku dojazdowym do al. 29 Listopada, zaplanowano ekrany akustyczne, które osłonią zabudowę mieszkaniową od strony ulicy, a zarazem od linii kolejowej nr 8 relacji Warszawa-Kraków. Posesje przy ul. Rybianka, położone w głębi względem al. 29 Listopada, są bezpiecznie oddalone od ruchu ulicznego, lecz jednocześnie eksponowane na hałas kolejowy, który dociera tutaj "od tyłu", z kierunku przeciwnieległego niż ulica. Rozwiązania projektowe rozbudowy al. 29 Listopada nie wpływają na ten stan rzeczy. Linia kolejowa nr 8 Warszawa-Kraków Główny przeznaczona jest głównie do obsługi ruchu pasażerskiego. Aktualnie stan techniczny torowiska na części o linii nr 8 jest niewłaściwy lub zły, co skutkuje ograniczeniami prędkości, miejscami aż do 40 km/h. Linia kolejowa nr 95 Kraków Mydlniki-Kraków Batowice-Podłęże krzyżuje się z al. 29 Listopada w Krakowie na wiadukcie w km 7+973 torowiska, na odcinku pomiędzy posterunkami torowymi Kraków Batowice i Kraków Przedmieście. Jest przeznaczona wyłącznie do ruchu towarowego i ma obecnie znaczenie podrzędne. W ostatnich latach ten ruch praktycznie zamarł, z uwagi na prace remontowe. W odległej perspektywie czasowej, po 2030 r. obie linie mają prowadzić ruch z prędkością 120-160 km/h. Wówczas przy przebudowie linii kolejowej wymagane będzie m.in. stosowanie "wyciszonych" torowisk, wyposażonych w przekładki

poczynowe, podkładki wibroizolacyjne, wkładki sprężyste do otuliny podkładu, sprężyste podpory podkładów, maty podtłuczniowe, podpory dla systemów masy odsprężynowej (w odpowiednio dobranych kombinacjach), co wpłynie na ograniczenie emisji hałasu na terenach podlegających ocenie.

Planowane przedsięwzięcie jest źródłem emisji nieorganicznej substancji gazowych i pyłowych do powietrza atmosferycznego. Nie stwierdzono jednak żadnych przekroczeń stężeń jednogodzinnych dla maksymalnych wartości stężeń pyłu PM-10, pyłu zawieszonego PM 2.5, dwutlenku siarki, tlenku węgla, benzenu, ołowiu, węglowodorów aromatycznych i alifatycznych, dwutlenku azotu. Najwyższa wartość stężeń średniorocznych tych zanieczyszczeń nie przekracza wartości dyspozycyjnej.

Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje pogorszenia stanu czystości powietrza, w stosunku do stanu obecnego, w perspektywie do 2036 r. W skali dzielnicy oraz miasta wpływ przedsięwzięcia na jakość powietrza należy ocenić jako pozytywny, z uwagi na upłynnienie ruchu i odciążenie bocznych dróg lokalnych. Ponadto, poprawa stanu jezdní, z ograniczeniem gruntowych nieurządzonych poboczy, przyczyni się do ograniczenia wtórnej emisji pyłu.

Dla oceny oddziaływania przedsięwzięcia na zdrowie ludzi zasadnicze znaczenie ma emisja dwutlenku NO_2 . Wyniki obliczeń przedstawione w raporcie wskazują, że w zakresie tego wskaźnika zasięg istotnego oddziaływania przedsięwzięcia "zamyka się" w pasie drogowym. W przypadku innych zanieczyszczeń, oprócz pyłu zawieszonego, prognozowany zasięg oddziaływania przedsięwzięcia jest mniejszy. W odniesieniu do stężenia pyłu zawieszonego PM-10, wyliczając sam pas drogowy i biorąc pod uwagę tylko emisje pochodzące od przejeżdżających pojazdów, maksymalnie prognozowane wielkości stężeń są znacznie niższe od dopuszczalnych i osiągają stężenia jednogodzinowe $35,71 \mu\text{g}/\text{m}^3$; stężenia średnioroczne – $7,24 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (przy wartościach odniesienia odpowiednio 280 i $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Niestety, z uwagi bardzo na wysoki poziom tła nie oznacza to spełnienia normatywów. Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do zmniejszenia pylenia w bezpośrednim otoczeniu drogi w wyniku: upłynnienia ruchu, zmniejszenia emisji wtórnej dzięki poprawie nawierzchni i skanalizowaniu drogi. Aby uzyskać bardziej radykalną poprawę w zakresie zmniejszenia zapylenia potrzebne są działania w skali całej aglomeracji skutecznie zwalczające: niską emisję z palenisk domowych, wysoką emisję przemysłową (w tym tranzyt zanieczyszczeń spoza Krakowa), niską emisję komunikacyjną oraz emisję wtórną (obejmującą wywiewanie pyłu, który wcześniej opadł na ziemię albo został splukany z deszczem i śniegiem). Omawiany teren jest w całości położony w lewoodrzałnej części przyrzeczna rzeki Prądnik (Białucha), pomiędzy zlewniami dwóch dopływów (potoków wyżynnych): Bibiczarki na północnym zachodzie i Sudół Dominikański na południowym wschodzie.

Wpływ przedsięwzięcia rozbudowy al. 29 Listopada na stosunki wodne JCPW ogranicza się do okresów opadowych. Wystąpią wówczas przyspieszone odpływy do rzeki Prądnik, na skutek zwiększenia udziału powierzchni szczelnych w zlewni i rozbudowy kanalizacji.

Koryto rzeki jest częściowo skanalizowane. Ulice oraz przyległe tereny zabudowane i zainwestowane są odwadniane głównie do kanalizacji. Spływ wód podziemnych odbywa się zasadniczo na południe – w stronę Białuchy, pot. Rozrywka oraz Wisły.

Od południa dochodzi tutaj obszar głównego zbiornika wód podziemnych nr 450 (Dolina rz. Wisły – Kraków) w utworach czwartorzędowych. Z kolei od północy do terenu inwestycyjnego dochodzi główny zbiornik wód podziemnych nr 326 w utworach węglanowych kredy i jury, o charakterze szczelinowo-krasowym.

Przedsięwzięcie rozbudowy al. 29 Listopada w Krakowie zawiera się w całości w granicach JCPW PLRW20009213749, Prądnik od Garliczki (bez Garliczki) do ujścia i JCWPd 131 i nie oddziałuje na inne jednolite części wód. JCPW PLRW20009213749, ma status silnie zmienionej części wód, ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych – niezagrożona. JCWPd 131 posiada dobrą ocenę stanu ilościowego i jakościowego. Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych jest niezagrożona.

Warstwy wodonośne są chronione przed wpływami powierzchniowymi przez kilkumetrową warstwę słabo przepuszczalnych glin i pyłów. Rozbudowa drogi nie stanowi zagrożenia dla

użytkowych poziomów wód podziemnych. Po rozbudowie ulicy zwiększy się udział nawierzchni szczelnych, skąd ścieki deszczowe będą sprowadzane do kanalizacji. Zostaną zlikwidowane istniejące rowy przydrożne. Minimalizuje to zagrożenia dla wód. Wpływ prognozowanego wzrostu natężenia ruchu będzie neutralizowany dzięki poprawie gospodarki wodno-ściekowej. W ramach przedsięwzięcia rozbudowy al. 29 Listopada zaplanowano skierowanie wszystkich wód opadowych z jezdni i terenów przyległych do kanalizacji deszczowej – istniejącej oraz nowo zbudowanej. Odbiornikiem będzie w obu przypadkach Białucha (dolny bieg rz. Prądnik) w rejonie skrzyżowania al. 29 Listopada z ul. Opolską. Ścieki deszczowe będą oczyszczane do obowiązujących standardów w dwóch nowo zaprojektowanych węzłach podczyszczających. Kanalizacja deszczowa obsługująca ciąg drogowy al. 29 Listopada będzie wyposażona w urządzenia podczyszczające redukujące stężenia zawiesiny do poziomu poniżej 100 mg/dm³ oraz węglowodorów ropopochodnych do poziomu ≤ 15 mg/dm³. Uwzględniając powyższe stwierdza się, iż planowane przedsięwzięcie nie stanowi zagrożenia dla wód podziemnych, w tym również dla obszarów głównych zbiorników wód podziemnych nr 450 (Dolina rz. Wisły – Kraków) w utworach czwartorzędowych i nr 326 w utworach węglanowych kredy i jury. Zrealizowanie przedsięwzięcia wpłynie na poprawę ochrony wód podziemnych, w porównaniu do stanu obecnego.

Prace realizacyjne w pobliżu zabudowy będą prowadzone w sposób zorganizowany, wyłącznie w okresie pory dziennej. Przekształcenia powierzchni terenu poza obrębem przedsięwzięcia będą miały charakter okresowy, a po zakończeniu prac teren zostanie uporządkowany i zagospodarowany.

Gospodarka odpadami zorganizowana będzie w sposób umożliwiający ich selektywne gromadzenie na terenie planowanego przedsięwzięcia na etapie jego realizacji i likwidacji zaplecza budowy, co umożliwi następnie ich odzysk, jako surowców wtórnych w całości lub w części, bezpośrednio lub przez przetworzenie. Pozostała, niewielka część odpadów nie nadających się do odzysku zostanie unieszkodliwiona np. poprzez składowanie na składowisku odpadów. Usuwanie odpadów niebezpiecznych i innych niż niebezpieczne powstających podczas prac budowlanych powierzone zostanie wyspecjalizowanej firmie posiadającej stosowne zezwolenia.

W bliskim otoczeniu planowanego przedsięwzięcia znajdują się budynki ujęte w gminnej ewidencji zabytków, z których jeden koliduje z wariantem preferowanym: ul. Dobrego Pasterza 1 – dawna jatka mięsna (ok. 1910). Biuro Miejskiego Konserwatora Zabytków UMK pismem KZ-03.4120.6.623.2013.EB z dn. 26 listopada 2013 r. poinformowało Inwestora, że zamierzenie inwestycyjne jest dopuszczalne z konserwatorskiego punktu widzenia, lecz z zastrzeżeniem nie dopuszczenia do rozbiórki tego obiektu. W niniejszej decyzji wskazano na konieczność przeniesienia obiektu w inne miejsce w uzgodnieniu z Miejskim Konserwatorem Zabytków.

Przed hotelem WM Hotel System (al. 29 Listopada 189), po wschodniej stronie ulicy, znajduje się betonowy krzyż Chrystusa Króla, który zostanie przeniesiony. Przy skrzyżowaniu z ul. Nad Strugą, bezpośrednio przy al. 29 Listopada 102, po zachodniej stronie, na chodniku, znajduje się murowana kaplica słupowa, filarowo-wnętkowa również wymagająca przeniesienia. Przed kościołem pw. Pana Jezusa Dobrego Pasterza, od strony al. 29 Listopada znajdują się: pomnik Jana Pawła II (1998 r.), współczesny metalowy krzyż oraz metalowa dzwonnica. Obiekty te wymagają przeniesienia. Pomnik Jana Pawła II oraz metalowy krzyż wymagają przeniesienia w uzgodnieniu z przedstawicielami parafii, natomiast metalowa dzwonnica musi pozostać w dotychczasowej lokalizacji.

Teren inwestycji od skrzyżowania z ul. Kuźnicy Kółtająowskiej do wysokości posesji przy al. 29 Listopada znajduje się w strefie nadzoru archeologicznego ustanowionej w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego "Górka Narodowa Zachód". Prace ziemne na tym odcinku należy wykonać pod nadzorem archeologa. Prace archeologiczne wymagają pozwolenia Miejskiego Konserwatora Zabytków.

Masy ziemne spełniające kryteria geotechniczne zostaną wykorzystane na miejscu w celu niwelacji terenu.

Planowana inwestycja należy do grupy przedsięwzięć o charakterze liniowym, których eksploatacja ma wpływ na migrację zwierząt. Z uwagi jednak na położenie drogi w miejscu już zainwestowanym przez człowieka, z uwagi na uwarunkowania lokalne, brak stwierdzonych szlaków migracyjnych nie stwierdza się konieczności realizacji przejść dla zwierząt.

W niniejszej decyzji nie nałożono obowiązku przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, ponieważ planowane przedsięwzięcie nie będzie wiązało się z ryzykiem oddziaływania poza granice Rzeczypospolitej Polskiej.

Nie ma również potrzeby ustanawiania monitoringu dla przedmiotowej ulicy. Przedsięwzięcie rozbudowy al. 29 Listopada będzie realizowane na obszarze objętym obowiązkiem sporządzania map akustycznych (na zasadach obowiązujących w aglomeracjach o liczbie mieszkańców większej niż 100 tys. – w cyklu 5-letnim) oraz działaniami naprawczymi wynikającymi z realizacji programów: ochrony przed hałasem i ochrony powietrza dla miasta Krakowa.

Na podstawie rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 9 kwietnia 2002 r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których istnienie w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. Nr 33, poz. 535 ze zm.) stwierdzono, iż planowane przedsięwzięcie nie należy do kategorii zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii. W związku z powyższym, nie zachodził obowiązek określenia wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych.

Dla przedmiotowego przedsięwzięcia konieczne jest wykonanie analizy porealizacyjnej, w wyniku której można będzie stwierdzić, czy zastosowane rozwiązania mające na celu ochronę środowiska i zdrowia ludzi są wystarczające oraz celem weryfikacji założeń przyjętych w raporcie, dla których wykonywane były symulacje komputerowe. Analiza porealizacyjna obejmować będzie pomiary hałasu.

Przedsięwzięcie nie koliduje z obszarami chronionymi ani z innymi obszarami i obiektami o dużej wartości przyrodniczej. Na terenie inwestycyjnym nie stwierdzono chronionych gatunków roślin. Al. 29 Listopada przebiega przez tereny miejskie, zurbanizowane, mocno przeobrażone przez człowieka. Zasadniczą część terenu inwestycyjnego obejmuje istniejący pas drogowy, prawie pozbawiony roślinności. Waloryzacja botaniczna przedstawiona na Mapie roślinności rzeczywistej Miasta Krakowa (2006-2007 r.) wskazuje w bezpośrednim otoczeniu przedsięwzięcia tereny o niskiej ranie przyrodniczej: zainwestowane, skwery i zielen przyuliczną, ogródki przydomowe, a w północnej części terenu także zbiorowiska ugorów/odłogów i zarośla ruderalne (w miejscach przeznaczonych w miejscowych planach pod zabudowę). Wykonana przez inwestora inwentaryzacja zieleni wskazuje na 411 drzew, z których mniej więcej połowa może kolidować z planowanym przedsięwzięciem. Reprezentowane są następujące gatunki: klon jesionolistny, kasztanowiec pospolity, orzech włoski, jesion wyniosły, jesion pensylwański, klon pospolity, wiąz szypułkowy, robinia biała, lipa drobnolistna, klon jawor, topola kanadyjska, topola czarna, dąb szypułkowy, brzoza brodawkowata, buk pospolity, wierzba biała. Wycinka drzew i krzewów wskazanych w projekcie gospodarowania zielenią nie spowoduje znaczącego uszczerbku dla walorów przyrodniczych omawianego terenu, zwłaszcza że ma być zrównowazona nasadzeniami, zgodnie z projektem zagospodarowania terenu zielenią. Na czas budowy należy zabezpieczyć systemy korzeniowe, korony i pnie drzew przed uszkodzeniem. Wycinka drzew i krzewów zgodnie z warunkami niniejszej decyzji będzie prowadzona poza okresem lęgowym ptaków, czyli w okresie od początku września do końca lutego. W sezonie lęgowym sporadyczne prace wycinkowe można wykonywać wyłącznie po potwierdzeniu przez ornitologa, że ptaki nie gniazdują.

Na odcinku od ul. Kuźnicy Kołtająowskiej do granicy miasta, w pasie drogowym zachowało się kilkanaście drzew w starszym wieku, pozostałych po dawnej alei. Wszystkie należą do jednego gatunku – kasztanowiec zwyczajny. Aleja jest niekompletna, a tworzące ją drzewa wykazują liczne uszkodzenia. Wszystkie pozostają w złym stanie zdrowotnym. Wykonana inwentaryzacja dendrologiczna nie wykazała występowania pachnicy dębowej.

W bezpośrednim otoczeniu al. 29 Listopada (obejmującym tereny zainwestowane, zielen przydrożną, ogrody przydomowe i zarastające odłogi) awifauna reprezentowana jest przez

pospolite synantropijne gatunki ptaków, dla których te tereny są także miejscem gniazdowania. W rejonie planowanego przedsięwzięcia pospolicie występują: gawron, sroka, kawka, gołębie miejskie, sporadycznie wrona. W okolicy występują także drobne ptaki śpiewające: szpak, kos, wróbel, bogatka. Na przydrożnych drzewach gniazduje sroka.

Spośród dużych ssaków, na otwartych terenach rozpościerających przy granicy miasta (w rejonie ul. Węgrzeckiej) występuje sarna.

W tej samej okolicy, przy betonowym schronie amunicyjnym przy ul. Węgrzeckiej (ok. 300 m na wschód od al. 29 Listopada) zaobserwowano jaszczurkę zwinkę.

Obecności płazów w pasie przydrożnym nie stwierdzono. W bliskim otoczeniu drogi nie ma zbiorników wodnych nadających się na miejsca rozrodu dla tej grupy zwierząt.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia nie koliduje z obszarami chronionymi ani z innymi obszarami i obiektami o dużej wartości przyrodniczej. Najbliższe obszary Natura 2000 znajdują się w odległości wielu kilometrów od omawianego terenu – w Nowej Hucie (PLH120069 Łąki Nowohuckie) oraz w środkowej części doliny Prądnika (poza granicami Krakowa). Biorąc pod uwagę skalę ewentualnego oddziaływania przedmiotowej inwestycji, znaczną odległość, nie stwierdzono możliwości wystąpienia znaczącego negatywnego wpływu na gatunki i siedliska, dla ochrony których wyznaczone zostały te obszary.

Podczas całej procedury do niniejszego postępowania Pełnomocnik Inwestora każdorazowo informowany był o składanych uwagach, a także proszony był o ustosunkowanie się do nich.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie, po zakończeniu udziału społeczeństwa w postępowaniu, pismem z dnia 11 sierpnia 2014 r. przekazał zgłoszone uwagi Pełnomocnikowi Inwestora z prośbą o odniesienie się do nich. Odpowiedź przez pełnomocnika została udzielona przy piśmie z dnia 1.08.2014 r. z datą wpływu do Regionalnej Dyrekcji dnia 8.09.2014 r.

W raporcie wskazano, że na etapie poprzedzającym złożenie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia rozbudowy al. 29 Listopada w Krakowie, z inicjatywy Zarządu Infrastruktury i Transportu oraz władz samorządowych Krakowa zostały przeprowadzone wieloetapowe konsultacje społeczne, mające na celu przedstawienie mieszkańcom założeń „Wielobranżowego projektu koncepcyjnego rozbudowy al. 29 Listopada od ul. Opolskiej do granicy miasta”. Konsultacje obejmowały swoim zasięgiem wszystkich zainteresowanych mieszkańców Krakowa, a w szczególności dzielnic III i IV, oraz instytucji znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia. Obejmowały one upublicznienie planów rozbudowy al. 29 Listopada poprzez platformę internetową, publiczne spotkania w Młodzieżowym Domu Kultury przy al. 29 Listopada 102, w Radzie Dzielnicy III przy ul. Naczelniej 12, merytoryczną analizę wniosków, uwag i postulatów pod kątem możliwości ich uwzględnienia w dokumentacji. W przedmiocie rozbudowy al. 29 Listopada uruchomione zostały również konsultacje z inicjatywy Prezydenta Miasta Krakowa. Ta faza konsultacji była prowadzona za pomocą następujących instrumentów dialogu społecznego: umieszczania informacji na platformie internetowej Dialog Społeczny www.dialogspoleczny.krakow.pl, w tym forum internetowego; umieszczania informacji w Biuletynie Informacji Publicznej Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu; umieszczania informacji w serwisie www.zikit.krakow.pl; umieszczania informacji w serwisie www.dzielnica3.krakow.pl; umieszczania informacji w serwisie www.dzielnica4.krakow.pl; organizowania spotkań informacyjno-konsultacyjnych; przekazywania informacji o przeprowadzonych konsultacjach społecznych w serwisie informacyjnym Magiczny Kraków; merytorycznej analizy wniosków, uwag i postulatów pod kątem możliwości ich uwzględnienia. Napływające wnioski, uwagi i postulaty były przez Inwestora na bieżąco analizowane i w miarę możliwości uwzględniane w rozwiązaniach projektowych.

Organ wydający przedmiotowe decyzje zweryfikował, czy planowane przedsięwzięcie nie wpływa negatywnie na środowisko i zdrowie ludzi. Pod tym kątem dokonał również analizy uwag, wniosków stron i społeczeństwa złożonych w trakcie postępowania. Nie wszystkie były

one jednak zbieżne z wyżej wymienionymi aspektami. Poniżej przedstawione są wszystkie zarzuty, które zostały złożone wraz z odpowiedzią organu w jaki sposób zostały uwzględnione w niniejszej decyzji, oraz te które nie były zasadne i dlaczego.

Wspólnota mieszkaniowa przy al. 29 Listopada 104 w Krakowie wnosiła o zrealizowanie rozbudowy al. 29 listopada z uwagi na znaczne pogorszenie klimatu akustycznego.

Zgodnie z danymi przedstawionymi w raporcie budynek przy al. 29 Listopada 104 w Krakowie został zakwalifikowany do grupy budynków, dla których spełnienie standardów akustycznych jest nieosiągalne bez zmiany funkcji w wariancie 1 (preferowanym), a w wariancie 2 (alternatywnym) do wyburzenia, gdyż wykazano brak technicznych możliwości ochrony budynku mieszkalnego. W związku z powyższym, w warunkach niniejszej decyzji, weryfikacja oddziaływania akustycznego na przedmiotowy budynek została przeniesiona na etap analizy porealizacyjnej, która powinna zdecydować i stanowić podstawę do zmiany funkcji budynku lub ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania, a w następnej kolejności do wykupu budynku lub lokali mieszkalnych. Powyższe jest zgodne z oczekiwaniami mieszkańców.

Parafia Rzymskokatolicka Pana Jezusa Dobrego Pasterza wyraziła pisemny sprzeciw wobec zamiaru przejęcia terenu przykościelnego pod realizację inwestycji podnoszącej, istniejący drzewostan na tym terenie zostanie zlikwidowany oraz podkreślony został problem związany z możliwymi trudnościami parkowania samochodów pod kościołem. Ponadto, przeniesiony będzie krzyż znajdujący się przy skrzyżowaniu, dzwony kościelne oraz pomnik św. Jana Pawła II.

W tym miejscu zaznaczyć należy, że planowana inwestycja drogowa jest inwestycją służącą celowi publicznemu, w tym też okolicznym mieszkańcom. Inwestor przeprowadzał szereg konsultacji społecznych przed złożeniem wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W piśmie z dnia 1.08.2014 r. Inwestor poinformował, iż te uwagi były zgłaszane na etapie wcześniejszych konsultacji i w aktualnej koncepcji wprowadzono i uporządkowano parkingi wzdłuż ulicy Chlebowej służące też ludziom przyjeżdżającym do kościoła. Ograniczono maksymalnie wejście w tereny parafialne rezygnując z zieleni i przesuwając układ drogowy maksymalnie do zabudowy po przeciwnej stronie 29 Listopada. Dodatkowo w celu poprawy bezpieczeństwa przebudowano ul. Dobrego Pasterza wprowadzając wyspę kanalizującą, która poprawia bezpieczeństwo pieszych, w tym ludzi idących do kościoła. Przesunięto zatokę autobusową znajdującą się przy wejściu do kościoła w nową lokalizację, co pozwoliło na poszerzenie chodnika. Uznano więc, że ograniczona została do minimum zajętość terenu parafii przy zachowaniu funkcji przebudowywanego układu drogowego, a przy właściwej organizacji uroczystości liturgicznych nie będą miały miejsca większe uciążliwości związane z procesjami wokół kościoła.

Kolejny protest dotyczy problemów z obecnym i przyszłym korzystaniem z posesji przy ul. Ks. Meiera 3 w Krakowie. Mieszkańcy wyrazili swoje zdanie na temat dopuszczenia do realizacji bardzo dużego osiedla Gotyń, bez zagwarantowania odpowiedniej drogi do tego osiedla. W wyniku powyższego zostali narazeni na ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne. Mieszkańcy podnoszą w swoim piśmie, iż planowane przekierowanie ruchu na ul. Ks. Meiera (lewoskręt w ul. Kuźnicy Kottłajowskiej) spowoduje na niej natężenie ruchu, co będzie miało wpływ na ponadnormatywny hałas, drgania, zanieczyszczenie powietrza na ich posesji. Ponadto zauważają, że w wyniku wcześniejszych prac budowlanych związanych z wcześniejszą przebudową, remontami al. 29 listopada doprowadzono do znacznego obniżenia terenu działki na której znajduje się budynek przy ul. Ks. Meiera 3 i wnoszą o przywrócenie do stanu pierwotnego. Mieszkańcy kwestionują również fakt, iż planowane przedsięwzięcie spowoduje brak lewoskrętu z al. 29 listopada w ul. Ks. Meiera jadąc od Warszawy.

Analiza zagospodarowania przedmiotowego terenu wskazuje, że rozbudowa al. 29 listopada bez jakichkolwiek innych działań spowoduje zwiększony ruch na odcinku drogowym przed posesją przy ul. Ks. Meiera 3. Będą tam bowiem poruszały się nie tylko pojazdy udające się w kierunku osiedla Gotyń, ale również wszystkie te, które dotychczas skręcały lewoskrętem bezpośrednio z al. 29 listopada w kierunku ul. Kuźnica Kottłajowska. Lokalizacja działki

i budynku mieszkalnego uniemożliwia jednak jego skuteczne zabezpieczenie akustyczne. Prognozowane obciążenie hałasem w porze nocnej będzie zbliżone do granicznej wielkości $L_{AeqN}=56$ dB w związku z powyższym budynek został zakwalifikowany jako problematyczny do monitorowania. Jednocześnie należy zauważyć, że w planach ZIKiT jest budowa nowej trasy wyprowadzającej ruch zarówno z osiedla Gotyk jak i z zabudowy położonej wzdłuż ul. Kuźnicy Kołtatajowskiej. Zatem dopiero wynik analizy porealizacyjnej wykonywanej w zakresie hałasu, wskaże podstawę do ewentualnego ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania na tym terenie i wykupu przedmiotowego budynku.

Zgodnie z odpowiedzią udzieloną przez pełnomocnika Inwestora ulica Ks. Meiera od czasu swego powstania była wielokrotnie remontowana i naprawiana, co spowodowało jej wyniesienie względem przyległej zabudowy o około 0.5 - 0.7 m zatem przyległe działki zostały "utopione". W ramach planowanej inwestycji i zmiany funkcji przedmiotowego odcinka ul. Ks. Meiera projektowana jest całkowita wymiana konstrukcji drogi i obniżenie istniejącej niwelety drogi o 0.6 m w celu poprawy bezpieczeństwa na zjazdach do posesji oraz poprawy dostępności na dojazdach do budynków. Obniżenie niwelety Ks. Meiera zdecydowanie poprawi dostępność do sąsiadujących posesji oraz ograniczy ilość istniejących schodów. W ramach przebudowy ul. Ks. Meiera zostanie też ujednolicona szerokość chodników poprzez wyeliminowanie jego zawężeń i zaprojektowanie chodnika o szerokości 2.0 m

W kwestii zmiany kierunku ruchu należy zauważyć, iż al. 29 Listopada została przystosowana do parametrów drogi klasy G, co wpłynęło na zmianę istniejących skrzyżowań, a w szczególności układu skrzyżowań al. 29 Listopada Kuźnicy Kołtatajowskiej i Ks. Meiera, który to układ został gruntownie przeprojektowany. Na wysokości działek 168 i 170, ul. Meiera została zaprojektowana jako jednokierunkowa, co zmieniło zasady dojazdu do przedmiotowych działek, które zaprojektowano jako działające na prawoskręty. Takie rozwiązanie ze względu na klasę al. 29 Listopada wydłuży dojazd pojazdom dojeżdżającym do tych posesji od strony Węgrze, które będą miały zapewniony dojazd poprzez skrzyżowanie al. 29 Listopada - ul. Dobrego Pasterza i ul. Chlebową. Ponadto poprawi wyjazd z posesji, który w stanie istniejącym znajduje się w strefie oddziaływania skrzyżowania al. 29 Listopada i ul. Ks. Meiera i przy kolejce rzędu 5 pojazdów nie jest możliwy bez uprzejmości kierowców oczekujących na wyjazd z ul. Ks. Meiera.

Firma AGROMAT Kmita Spółka Jawną w Krakowie złożyła uwagi po terminie 21 dniowego udziału społecznego, niemniej organ odnosi się do nich poniżej. W swoim wystąpieniu przedstawiciel firmy informuje, że w budynku przy al. 29 listopada 124 A prowadzona jest działalność usługowa i realizacja ekranów jest niezasadna.

Organ dokonał weryfikacji tego terenu i stwierdza się, że na mapach ewidencyjnych przedmiotowy budynek jest oznaczony literą „m”, czyli ma funkcję mieszkalną. Jednak nawet w sytuacji, gdyby był budynkiem usługowym bez lokalizacji ekranów akustycznych nie byłoby możliwości ochrony terenów mieszkalnych znajdujących się w bezpośrednim jego sąsiedztwie. Zatem wjazd na teren firmy będzie rozwiązany w oparciu o bramy przesuwne zainstalowane w ekranie. Powyższe jest spowodowane istniejącym zagospodarowaniem.

Pan Antoni Łyko właściciel działki 68/17 obręb 28 Krowodrza wnosil o zapewnienie wjazdu na te działkę.

W stanie istniejącym nie posiada ona jednak zjazdu. Budowa nowego zjazdu jest możliwa do zrealizowania w oparciu o odrębne procedury i decyzje lokalizacyjne, o które właściciel działki winien wystąpić do odpowiednich urzędów. Przedmiotowa koncepcja uwzględnia w swym zakresie projektowane zjazdy, których właściciele wystąpili do Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu z wymaganymi dokumentami przedstawiającymi pozytywnie zaopiniowane koncepcje lub projekty

W dniu 30.04.2014 r. do wiadomości Regionalnej Dyrekcji elektronicznie wpłynęło również pismo Pana Serafin, które adresowane było do Dyrektora ZIKiT w Krakowie. Na pismo to, z uwagi, iż było przekazane tylko do wiadomości nie udzielono odpowiedzi.

Jednak w dniu 27.08.2014 r. Pan Serafin, w piśmie złożonym elektronicznie wykazał swoje zdziwienie, iż do tego dnia nie uzyskał żadnych informacji, twierząc że o nie wnosil, co niestety

nie było zgodne ze stanem faktycznym. W dniu 29.07.2014 r. elektronicznie poinformowano stronę o powyższym, oraz ze kwestie związane z ochroną środowiska zostaną omówione w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Pan Serafin w swoim piśmie podnosił, iż jest właścicielem działki rolnej o wymiarach 110 x 11 m, która straci swoją dotychczasową funkcję z uwagi na zanieczyszczenia jakie powoduje droga. Przedmiotowa działka, po zrealizowaniu przedsięwzięcia będzie sąsiadowała z działką drogową, będącą jedną z planowanych dróg bocznych, dojazdowych do al. 29 listopada. Będzie to droga lokalna, z jedynym psem ruchu w każdą stronę. Droga ta ma na celu zorganizowanie wjazdu na wprost w ul. Wukowicką, tak aby nie było konieczności wykonywania lewoskrętu z al. 29 listopada. Droga jest położona równolegle do dłuższego boku działki, na 80m jej długości. Tylko w małym fragmencie jej południowej części działka jest przeznaczona pod inwestycję drogową. Planowana droga jest oddalona od działki nr 4 obr 28 o około 4 m. Mając na uwadze niewielkie natężenie ruchu na tej lokalnej drodze (prognozowany ruch szczytowy rzędu 108 pojazdów na godzinę, tylko pojazdy "lekkie"), nie stwierdza się aby działka nadal nie mogła pełnić dotychczasowej funkcji. Pojazdy poruszające się po al. 29 listopada będą oddalone o około 70 m od przedmiotowej działki, (w chwili obecnej około 75 m) zatem dotychczasowy sposób jej zagospodarowania nie powinien być nadmiernym utrudnieniem dla jej właściciela. Zanieczyszczenia pyłowe gazowe będą występowały w granicach pasa drogowego.

Kolejne uwagi dotyczyły działek znajdujących się w klinie pomiędzy nasypami kolejowymi po wschodniej części al. 29 listopada.

Osoby składające pisma poruszały następujące kwestie:

Jedną z nich dotyczyła braku uwzględnienia przez inwestora budynku znajdującego się na działce 220/1 221/1, a „brak udziału takiego budynku w analizie natężenia ruchu, odwożenia, akustyki itd. Jest podstawowym brakiem prawidłowego postępowania i uzgodnienia warunków środowiskowych. Wnoszono o uzupełnienie raportu w powyższym zakresie.

Organ wyjaśnia, iż na mapach ewidencyjnych z 2013 r. załączonych do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na wskazanych działkach widnieje. Znajduje się on jednak poza zasięgiem oddziaływania i dlatego nie został gabarytowo objęty na mapach znajdujących się w raporcie. Nie jest bowiem istotne czy obiekt ten byłby nanieiony na mapy czy też nie, istotny jest bowiem fakt, że natężenie ruchu wykonane na lata 2020 i 2030 zostało wykonane na podstawie ruchu obecnego. Zatem w kwestii oddziaływania środowiskowego autorzy raportu uwzględnili ruch generowany przez osoby zatrudnione w przedmiotowym budynku. Uwaga zatem jest niezasadna.

Następną uwagę jest brak zapewnienia dojazdu do wszystkich działek znajdujących się na przedmiotowym terenie tj. do działek m.in.: 223/1, 226, 216/1, 217/1, 219/1, 220, 221/1, 224 obr 43.

W celu wyboru najkorzystniejszego wariantu przeanalizowano uwarunkowania wynikające z funkcji i położenia przedsięwzięcia oraz uwarunkowania lokalne. Wybór wariantu wiązał się również z analizą rozwiązań geometrycznych układu ulic powiązanych z projektowaną inwestycją. Planowana inwestycja nie wpływa na brak powiązania działek przylegających do niej z możliwością dostępu do drogi publicznej. Nie rozwiązuje jednak problemów, które są zastale na niektórych działkach znajdujących się w dalszym sąsiedztwie. Tzn. stwierdza się iż w klinie pomiędzy torami kolejowymi, a przedmiotową drogą znajdują się działki bez dostępu do drogi publicznej. Ta sytuacja ma miejsce w chwili obecnej i nie jest wynikiem zrealizowanego przedsięwzięcia. Nie jest rolą tej inwestycji doprowadzenie do sytuacji, w której każdy właściciel z tego terenu będzie mógł mieć dostęp do drogi publicznej. Ta kwestia może być bowiem rozwiązana w oparciu o służebność przejścia, czy przejazdu na zasadach postępowania cywilnego pomiędzy właścicielami poszczególnych działek.

Problem dotyczy m.in. drogi gruntowej poprowadzonej wzdłuż nasypu po terenie kolejowym na działce 236/1 obr 43. Przedmiotowa droga nie jest objęta niniejszym wnioskiem o wydanie decyzji DUŚ. Droga ta służy do zapewnienia właściwej obsługi urządzeń infrastruktury kolejowej. Droga ta jest najprawdopodobniej użytkowana również przez innych użytkowników, będących właścicielami działek sąsiadujących z nią. Jedną nie była i nie jest drogą publiczną.

Wjazd na nią zostanie utrzymany, złagodzony zostanie łuk. Użytkowanie jednak tej drogi przez innych użytkowników niż przez kolej, winno być uregulowane z jej właścicielem tj. PKP na zasadach np. służebności przejazdu, na mocy przepisów prawa cywilnego.

Kolejny problem dotyczył braku dojazdu do działek 208, 209, 211, 212, 213, 216/1, 217/1, 219/1, 220, 221/1, 224 obr. 43. Zaznaczyć należy, iż działki „wytłuszczone” mają jednak zapewniony wjazd z al. 29 listopada poprzez działkę 214. Wszystkie działki należą do P.P. Lorenz. Pozostałe działki „nie wytłuszczone” znajdują się jako następne i dojazd do nich może zostać zapewniony poprzez przejazd przez te, które ten dostęp posiadają. Ponadto na działce 215/1, bezpośrednio sąsiadującej z działką 219/1 jest wyznaczona droga służebności przejazdu z której można skorzystać, co gwarantuje następne rozwiązanie z zapewnieniem dojazdu.

Kolejną uwagą była kwestia związana z „zamianą działek” na etapie wydawania niniejszej decyzji.

Organ w tym miejscu wyjaśnia, iż decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie służy do regulowania stanu własności działek i jakiegokolwiek ich zamieniania.

Właściciel działki 218/4 napisał w swoim wystąpieniu, iż według niego działka nr 217/1 mogłaby stanowić własność publiczną, co umożliwiłoby bezkolizyjny wjazd na jego działkę, jednak nie oznacza to, że taka sytuacja nastąpi.

Właściciel działki 218/4, 218/2, 218/5 ma zagwarantowaną służebność przejazdu przez działkę 215/1. W swoim wystąpieniu stwierdził, iż rozwiązania projektowe dają mu możliwość tylko wjazdu, natomiast nie dają możliwości wyjazdu z działki. W uzupełnionym raporcie inwestor przedłużył wjazd przez działkę 217/1, tak aby sięgał do działki 218/4. Powoduje to jednak podział działki 217/1 na dwa arealy o bardzo małej powierzchni, gdyż działka ta zostanie w znacznej części zajęta przez planowane przedsięwzięcie. Na tej działce powstanie teren zielony, chodnik i ścieżka rowerowa. Bez możliwości wykupu całej działki 217/1 pod inwestycję, należałoby dla działki 218/4 zachować dotychczasowe rozwiązanie wjazdu przez działkę 215/2, jednoczesnym zapewnieniem wyjazdu przez stację benzynową. Natomiast użytkownik działki 215/1 winien tak zagospodarować posesję, aby nie powodować utrudnień z możliwości korzystania z tej drogi. Wskazana powyższa sytuację winna być docelowo rozpoznana na etapie wykonywania projektu budowlanego, gdyż decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie rodzi żadnych praw do terenu.

Ponadto Pan Lorenz w piśmie z dnia 29.09.2014 r. wnosił o

- poinformowanie, czy Organ wystąpił o uzupełnienie raportu o oddziaływaniu na środowisko w związku z wniesionymi przez niego uwagami przy piśmie z dnia 29.07.2014 r. Zgodnie z przepisami ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie... organ wydający decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dopiero w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach ma obowiązek udzielenia odpowiedzi na wszystkie uwagi i wnioski złożone podczas trwającego postępowania. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie dokonał analizy zgłoszonych zastrzeżeń do przedmiotowej inwestycji i pismem z dnia 11 sierpnia 2014 r. przekazał je Pełnomocnikowi Inwestora z prośbą o odniesienie się do nich. Odpowiedź przez pełnomocnika została złożona do Regionalnej Dyrekcji w dniu 8.09.2014 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie dokonał weryfikacji treści pisma i obwieszczeniem z dnia 25.09.2014 r. poinformował strony postępowania o zakończeniu postępowania dowodowego.
- poinformowanie, czy działka nr 215/2 jest objęta zakresem planowanej inwestycji. Zgodnie z wnioskiem Inwestora działka ta znajduje się w obszarze realizacji i oddziaływania inwestycji.

Ponadto Pan Lorenz w swoim piśmie z dnia 29.09.2014 r. zawarł stwierdzenie, iż „w przypadku wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia: „opracowanie wielowariantowego projektu koncepcyjnego dla rozbudowy al. 20 Listopada na odcinku od ul. Opolskiej do granic miasta” jego pismo należy traktować jako odwołanie od decyzji. Niedopuszczalne jest jednak składanie odwołania do decyzji przed jej wydaniem.

Prawo wniesienia odwołania przysługuje stronom w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia. W przedmiotowym przypadku termin ten rozpocznie się po 14 dnia od dnia obwieszczenia o wydanej decyzji.

Niezasadnym jest także stwierdzenie, iż niniejsze postępowanie jest sprzeczne z Konstytucją, gdyż według niektórych narusza normę określoną w art. 64. Powyżej wykazano, iż nie została ograniczona żadna zasada z dotychczasowego korzystania zarówno dostępu do drogi publicznej jak i z zagospodarowania dotychczasowego działek. Planowana rozbudowa nie spowoduje zatem „odcięcia od drogi przedsiębiorstw zatrudniających kilkadziesiąt osób”. Nie będzie zatem skutkować również koniecznością zwolnienia zatrudnionych pracowników i zaprzestania prowadzenia działalności gospodarczej, jeżeli właściciele działek spiszają stosowne umowy, co do przejazdu przez działkę kolejową, a w przypadku braku takiej możliwości poprzez wykonanie drogi służebności przejazdu przez inne działki tam występujące. Z powyższego wynika, iż problemem nie jest rozbudowa drogi 29 listopada, ale brak odrobiny dobrej woli samych zainteresowanych, będących właścicielami bądź użytkownikami działek znajdujących w omawianym obszarze.

Wstrzymywanie zatem rozbudowy al. 29 listopada, tylko z uwagi na brak woli porozumienia się między właścicielami działek znajdujących się między terenami kolejowymi nie ma zdaniem organu wydającego niniejszą decyzję żadnego uzasadnienia. Wręcz przeciwnie. Z uwagi na brak wpływu na sytuację, która ma obecnie miejsce, niedopuszczalnym było by niezrealizowanie tej inwestycji, która ma służyć wszystkim mieszkańcom Krakowa.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie, zgodnie z art. 10 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego, zawiadomił strony o zakończeniu postępowania dowodowego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zebranych dowodów i materiałów. Zawiadomienie z dnia 25 września 2014 r. znak: OO.4201.17.2013.AK zamieszczone było na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Miasta Krakowa w terminie od 26 września do 13 października 2014 r., natomiast w RDOŚ w Krakowie w terminie od 25 września do 16 października 2014 r. oraz na tablicy Rady Dzielnicy III w terminie od 3 października do 18 października 2014 r. Ponadto ww. zawiadomienie było umieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie.

W dniu 23.09.2014 r. pełnomocnik Inwestora złożył wniosek o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Przesłankami określonymi w art. 108 K.p.a. są interes społeczny lub gospodarczy. Obecnie al. 29 Listopada, na planowanym do przebudowy odcinku nie zapewnia zgodnej z Ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych oraz Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich urządzenie, obsługi przyległych nieruchomości, co uniemożliwia zarządcy drogi zapewnienie należytego bezpieczeństwa pieszych i kierowców oraz negatywnie wpływa na komfort życia okolicznych mieszkańców.

Rozbudowa al. 29 Listopada jest uzasadniona interesem publicznym i przyczyni się do poprawy komunikacji na ważnej trasie wylotowej aglomeracji krakowskiej. Realizacja przedsięwzięcia jest zgodna ze strategią rozwoju miasta oraz z planistycznym przeznaczeniem terenów. Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do uporządkowania gospodarki wodno-ściekowej. Wszystkie ścieki deszczowe z nawierzchni szesnastych modernizowanej trasy drogowej będą ujmowane do kanalizacji i oczyszczane przed odprowadzeniem do wód powierzchniowych. Zapewniono również ochronę zabudowy mieszkaniowej przed hałasem.

Wykonanie na wszystkich skrzyżowaniach sygnalizacji świetlnej oraz wydzielenie chodników i ścieżek rowerowych spowoduje zdecydowanie poprawę bezpieczeństwa zwłaszcza przy trudnym ukształtowaniu terenu. Realizacja przedsięwzięcia poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego, ruchu rowerzystów oraz ruchu pieszych. Dodatkowym aspektem ekologicznym jest poprawa płynności ruchu, a łatwiejszy przejazd dla tranzytu poprawi klimat akustyczny i zmniejszy zanieczyszczenia powietrza. Przebudowa układu drogowego przyczyni się do poprawy warunków życia mieszkańców nowych osiedli powstających w północnej części miasta i do zmniejszenia globalnego obciążenia środowiska emisjami zanieczyszczeń.

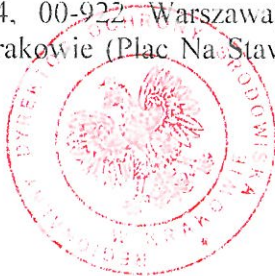
Natężenie ruchu w mieście wzrasta niezależnie od inwestycji drogowych. Odstąpienie od rozwoju układu drogowego miasta i ograniczenie się tylko do utrzymania jego dobrego stanu technicznego nie poprawi jakości życia jego mieszkańców. Nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności pozwoli inwestorowi na procedowanie decyzji ZRID w przypadku prowadzenia postępowania odwoławczego.

Analiza przedłożonego wniosku oraz raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko wskazuje, że przy spełnieniu warunków zawartych w niniejszej decyzji zamierzone do realizacji przedsięwzięcie nie będzie powodować ponadnormatywnych uciążliwości dla środowiska.

W związku z powyższym, orzeczono jak w sentencji

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie (ul. Wawelska 52/54, 00-922 Warszawa), za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie (Plac Na Stawach 3, 30-107 Kraków), w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.



Regionalny
Dyrektor Ochrony Środowiska
w Krakowie
mgr Rafał Rostecki

Otrzymują:

1. Pan Andrzej Garpiel – pełnomocnik Inwestora,
2. Pozostałe strony postępowania zawiadamiane w trybie art. 49 Kpa,
3. OO.AK. a/a.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Aleja 29 Listopada w części przewidzianej do rozbudowy (od ul. Opolskiej/Woronicza do granicy miasta) ma ok. 2,6 km. Planowany przebieg trasy pokrywa się z istniejącym korytarzem drogowym, który jednak musi być odpowiednio poszerzony. Zakres przedsięwzięcia obejmuje:

1) Rozbudowę, przebudowę i budowę infrastruktury drogowej na następujących odcinkach:

Odcinek 1 – od granicy miasta do projektowanego układu KMK: pętli tramwajowej z dworcem autobusowym i parkingiem w systemie P&R (parkuj i jedź) na wysokości planowanej ul. Iwaszki – poszerzenie ulicy do przekroju 2 x 2 pasy ruchu, z dodatkowymi pasami dla komunikacji zbiorowej i budową przystanków autobusowych oraz obustronnymi ciągami pieszo-rowerowymi. Klasa drogi G.

Odcinek 2 – od projektowanego układu KMK do ul. Siewnej – poszerzenie ulicy do przekroju 2 x 2 pasy ruchu, z budową przystanków autobusowych i obustronnymi chodnikami i ścieżkami rowerowymi. Klasa drogi G.

Odcinek 3 – od ul. Siewnej do ul. Powstańców – poszerzenie ulicy do przekroju 2 x 2 pasy ruchu, z obustronnymi chodnikami i ścieżkami rowerowymi. Klasa drogi Z.

Odcinek 4 – od ul. Powstańców do ul. Nad Strugą – poszerzenie ulicy do przekroju 2 x 2 pasy ruchu i budowa przystanków autobusowych, z chodnikiem i ścieżką rowerową po stronie wschodniej i ciągiem pieszo-rowerowym po stronie zachodniej. Klasa drogi Z.

Odcinek 5 – od ul. Nad Strugą do ul. Woronicza/Opolskiej – poszerzenie ulicy do przekroju 2 x 2 pasy ruchu, z dodatkowym pasem dla komunikacji zbiorowej w kierunku centrum, wraz z budową przystanków autobusowych oraz obustronnymi chodnikami i ścieżkami rowerowymi. Klasa drogi Z.

2).Przebudowę i budowę infrastruktury i uzbrojenia kolidującego z inwestycją tj. sieci wodociągowych, teletechnicznych, energetycznych, gazowych, kanalizacyjnych.

3) Przebudowę i budowę sieci oświetlenia ulicznego, odwodnienia układu komunikacyjnego, kanalizacji deszczowej.

4) Przebudowę i budowę przyłączy kanalizacyjnych, elektrycznych, wodociągowych, gazowych, kanalizacyjnych.

5) Przebudowę i budowę wygradzeń, barier i ekranów akustycznych.

6) Wyburzenie budynków kolidujących z planowaną drogą.

7) Przebudowę i budowę obiektów inżynierskich w ciągu projektowanej drogi, wraz z korektą sytuacyjną i wysokościową torów oraz ewentualną przebudową towarzyszącej infrastruktury technicznej.

8) Budowę kanału technologicznego.

Wraz z rozbudową głównego ciągu al. 29 Listopada projektowana jest rozbudowa istniejących skrzyżowań, w dowiązaniu do projektowanego układu drogowego, oraz dodatkowe pasy dla pojazdów skręcających w lewo lub w prawo. Zaprojektowano nowe skrzyżowanie zapewniające powiązanie z planowanym układem pętli tramwajowej z dworcem autobusowym i parkingiem P&R na wysokości przyszłej ulicy Iwaszki. Między skrzyżowaniami z ul. Powstańców i ul. Meiera, korytarz al. 29 Listopada prowadzi pod wiaduktami linii kolejowych relacji Warszawa – Kielce - Kraków i Kraków Mydlniki - Podłęże. W ramach niniejszej inwestycji oba te wiadukty zostaną przebudowane.

Wiadukt w ciągu linii kolejowej nr 8 Warszawa-Kraków (km ~316.210):

W rozwiązaniu koncepcyjnym przedstawiono obiekty jednoprzęsłowe o rozpiętości przęseł 50.0 m (oddzielne konstrukcje dla poszczególnych torów). Rozwiązanie koncepcyjne zakłada wykonanie obiektu o konstrukcji stalowej, z korytem balastowym. Szerokość koryta balastowego pod pojedynczym torem będzie wynosiła 4.4 m. Dodatkowo na obiektach zaplanowano przejścia służbowe o szerokości 0.75 m, oddzielne dla każdego toru. Głębokość koryta balastowego ma wynosić co najmniej 0.75 m, mierząc od główki szyny. Dźwigary zaprojektowano jako stalowe kratownicowe, poprzecznice stalowe, koryto balastowe stanowić będzie płyta ortotropowa. Przyczółki zaprojektowano jako monolityczne. Ukształtowanie ław podłożyskowych zapewni możliwość zastosowania siłowników do regulacji łożysk lub wymiany przęseł.

Wiadukt w ciągu linii kolejowej nr 95 Kraków Mydlniki-Podłęże (km ~7.973):

W rozwiązaniu koncepcyjnym zaproponowano obiekty jednoprzęsłowe o rozpiętości przęsła 40.0 m. Zgodnie z otrzymanymi warunkami PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zaplanowano wykonanie dwóch oddzielnych obiektów dla poszczególnych torów. Konstrukcja ramy jednoprzęsłowa, żelbetowa, sprężona, przegubowo podparta na fundamentach, o zmiennej wysokości dźwigarów głównych. Szerokość koryta balastowego pod pojedynczym torem będzie wynosiła 4.4 m. Dodatkowo na obiektach zaplanowano przejścia służbowe o szerokości 0,75 m, oddzielne dla każdego toru. Głębokość koryta balastowego ma wynosić minimum 0,75 m, mierząc od główki szyny. Przy przyczółkach zaprojektowano ściany oporowe równoległe do krawędzi projektowanych jezdni.

Na całej długości przedsięwzięcia rozbudowy al. 29 Listopada zaprojektowano kanalizację deszczową – nową lub jej rozbudowę w miejscach, gdzie taka kanalizacja już wcześniej istniała. Do tej kanalizacji zostaną włączone studzienki ściekowe.

W ramach rozwiązania podstawowego odwodnienia drogi zostanie wykonane:

- odciażenie istniejącego kolektora deszczowego na odcinku od wylotu W1 do węzła G3 na skrzyżowaniu z ul. Powstańców polegające na pozostawieniu w zlewni kolektora tylko obszaru w jego bezpośrednim sąsiedztwie z układem drogowym ul. Powstańców i zabudową pomiędzy ul. Powstańców a torami PKP. Przepustowość istniejącego kolektora deszczowego jest wystarczająca dla odbioru ścieków deszczowych z przypisanej zlewni. Przepustowość istniejącego kolektora deszczowego wynosi: 2200 dm³/s na odc. G0-G1 oraz 1800 dm³/s odc. G0-G3.
- budowa węzła podczyszczającego na istniejącym kolektorze deszczowym w rejonie wylotu do rz. Białucha (nr 76),
- realizacja dodatkowego wylotu do rz. Białucha po zachodniej stronie al. 29 Listopada, z umocnieniem hydrotechnicznym koryta rzeki dostosowanym do strumienia zrzuconych ścieków,
- kolektor DN2200 mm z rur GRP (metodą mikrotunelingu) na odcinku od wylotu do komory K1 pod estakadą na ul. Opolskiej,
- przejście pod istniejącym kanałem ciepłowniczym dwoma rurociągami DN1600 mm na odcinku od komory K1 do komory K2,
- kolektor dzwonowy 3200x2000 mm na odcinku od komory K2 do komory przelewowej KP1 oraz od komory KP1 do węzła D12,
- węzeł podczyszczający ścieki deszczowe do wartości zgodnych z *Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego*. Z uwagi na brak technicznych możliwości wykonania takiego obiektu bezpośrednio przy odbiorniku w rejonie skrzyżowania ul. Opolska – al. 29 Listopada zaproponowano wykonanie oczyszczalni w miejscu przewidzianym na parkingi przy skrzyżowaniu z ul. Rybianka, co z uwagi na podziemny charakter obiektów pozwoli na użytkowanie miejsc parkingowych. W przypadku zwiększenia zlewni drogowej przewidziano rezerwę terenową dla rozbudowy węzła podczyszczającego,

- kolektor dzwonowy 3200 x 2000 mm na odcinku od komory przelewowej KP1 do węzła D12,
- kolektor DN1800 mm na odcinku D12–D17 z włączeniem w węźle D12 istniejącego kolektora DN1000 mm obsługującego zlewnie Fz5, Fz6, Fz7,
- kolektor DN800 mm na odcinku D30–D40,
- kolektor DN500 mm na odcinku D28–W1.

Maksymalne odpływy z kanalizacji będą następujące: kolektor istniejący – do ok. 2 m³/s, kolektor projektowany – do ok. 10 m³/s. Oba wyloty – istniejący i projektowany – będą usytuowane blisko siebie, bezpośrednio poniżej mostu na Białusze w ciągu al. 29 Listopada (po wschodniej stronie), w km rzeki ok. 3+850.

Wszystkie przejścia dla pieszych oraz przejazdy rowerowe projektowane są na powierzchni terenu. Planowane przejścia zlokalizowane będą na skrzyżowaniach al. 29 Listopada z następującymi ulicami: Woronicza, Nad Strugą, Dobrego Pasterza, Powstańców – Rybianka, Siewna, Ks. Meiera – Kuźnicy Kołłątajowskiej, Banacha – projektowana ulica klasy L, projektowana ulica klasy Z (DK 7 w km 658+349), Węgrzecka – Witkowska. Na wszystkich ww. skrzyżowaniach przejścia dla pieszych będą posiadały sygnalizację świetlną. Tylko przejście dla pieszych i przejazd rowerowy w rejonie zjazdu z al. 29 Listopada w ul. Ks. Meiera, jako jedyne, nie będzie miało sygnalizacji świetlnej.

W zależności od odcinka rozbudowy, zaprojektowane zostały przekroje poprzeczne z dwiema jezdniami po dwa lub po trzy pasy ruchu. Pojedyncze pasy ruchu będą o szerokości 3.50 m. Pas rozdziału na przeważającej części inwestycji będzie liczył 1,0 m. Ta szerokość będzie miejscowo zwiększona do 2,50 m i 3,00 m. Chodniki zaprojektowane zostały o szerokości 2,00 m oraz 3,00 m (po stronie zachodniej, na odcinku między ulicami Rybianka i Nad Strugą). Ścieżki rowerowe będą miały 2,00 m szerokości i będą oddzielone od jezdni bezpiecznikami o szerokości minimum 1,10 m. Tam, gdzie będą pozwalały na to pola widoczności, zastosowane zostaną wygrozdzenia między jezdnią a ścieżką rowerową.

Regionalny
Dyrektor Ochrony Środowiska
w Krakowie
mgr Rafał Rostecki



