



WO.053.6.2023.SB

Kraków, 26 czerwca 2023 r.

## Adresaci

### Wg rozdzielnika

*Szanowni Państwo,*

Od kilku tygodni otrzymujemy sygnały i protesty od mieszkańców osiedli znajdujących się na trasie planowanej inwestycji pn. „Budowa linii tramwajowej KST etap IV (ul. Meissnera-Mistrzejowice) przebiegającej wzdłuż ul. Meissnera, Młyńskiej, Lublańskiej, Dobrego Pasterza, Krzesławickiej, Bohomolca i Jancarza w Krakowie”, zaniepokojonych rozmiarem rozpoczętej wycinki drzew i krzewów.

Z informacji medialnych wiemy, że Prezydent Miasta Krakowa przeprowadził kilka dodatkowych spotkań konsultacyjnych z mieszkańcami ww. ulic, w tym spotkanie w terenie, w celu wyjaśnienia potrzeby podjęcia działań zaplanowanych w ramach inwestycji.

Wykonawca rozpoczął prace na podstawie posiadanych decyzji administracyjnych.

Najpierw Prezydent Miasta Krakowa wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach (znak: WS-04.6220.55.2015.RJ z 24.05.2017 r.). Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie uczestniczył w postępowaniu zmierzającym do wydania tej decyzji – 24.01.2017 r. wydał postanowienie uzgadniające warunki realizacji przedsięwzięcia (znak: OO.4242.49.2016.JP). Postępowanie prowadzone było z udziałem społeczeństwa, zatem mieli Państwo możliwość zapoznać się na bieżąco z dokumentacją gromadzoną przez Prezydenta, jak również składać uwagi i wnioski w postępowaniu.

Już w pierwszej dokumentacji pojawiły się informacje, że inwestycja będzie wiązać się z wycinką drzew i krzewów. W ramach zachowania różnorodności biologicznej oraz terenów biologicznie czynnych inwestor – Miasto Kraków przewidział zastosowanie nasadzeń kompensacyjnych.

W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Prezydent Miasta Krakowa nałożył obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko, w tym m.in. w zakresie opracowania projektu zagospodarowania terenu zielenią – wskazania miejsca nasadzeń drzew i krzewów, określenia ich ilości oraz składu gatunkowego.

W kolejnym etapie procesu inwestycyjnego Prezydent Miasta Krakowa prowadził postępowanie w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dla przedsięwzięcia pn. „Budowa drogi powiatowej wraz z linią tramwajową KST etap IV na odcinku od skrzyżowania Al. Jana Pawła II z ul. Lema, poprzez ul. Meissnera, ul. Młyńską, ul. Lublańską, ul. Dobrego Pasterza, ul. Krzesławicką, ul. Bohomolca, ul. Ks. Kazimierza Jancarza do istniejącej pętli tramwajowej „Mistrzejowice” wraz z budową i przebudową infrastruktury technicznej”. Ponowna ocena oddziaływania na środowisko odbyła się właśnie w tym postępowaniu. W wyniku tej oceny Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie wydał postanowienie uzgadniające warunki realizacji przedsięwzięcia (znak: OO.4222.5.2022.JP z 24.04.2023 r.).

Ponowna ocena oddziaływania na środowisko polegała przede wszystkim na weryfikacji raportu o oddziaływaniu na środowisko, który powinien być spójny z projektem budowlanym. Istotnym elementem ponownej oceny jest udział społeczeństwa i innych organów w postępowaniu. Mieli Państwo znów możliwość wypowiedzieć się na temat przedsięwzięcia w terminie wyznaczonym przez Prezydenta Miasta Krakowa. Organy współuczestniczące w postępowaniu wyraziły opinię o inwestycji w kwestiach, w których posiadały kompetencje ustawowe.

Regionalny dyrektor ochrony środowiska w postępowaniu uzgadniającym odnosi się do uwag i wniosków złożonych przez społeczeństwo, ale tylko do tych, które dotyczą kwestii środowiskowych. Analizuje informacje zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, sporządzonym do ponownej oceny, i koncentruje się przede wszystkim na zmianach wprowadzonych w zakresie inwestycji w stosunku do wydanej już decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Analiza samego projektu budowlanego należy do kompetencji organu wydającego decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (tj. Prezydenta Miasta Krakowa), nie do regionalnego dyrektora ochrony środowiska.

Ani elementy układu drogowego, takie jak liczba pasów ruchu, ich szerokość, przekroje wlotów i wylotów na skrzyżowaniach i nawrotkach, lokalizacja zatok autobusowych czy przejść dla pieszych, ani zmiany w układzie ruchu i organizacji ruchu nie są aspektami środowiskowymi, w które regionalny dyrektor ochrony środowiska mógłby ingerować. Regionalny dyrektor ochrony środowiska nie uczestniczy w tworzeniu projektu budowlanego inwestycji, nie analizuje, czy zasadna i potrzebna jest dana inwestycja.

Podstawowym założeniem programu funkcjonalno-użytkowego budowy linii tramwajowej KST od ul. Meissnera do Mistrzejowic jest budowa infrastruktury służącej transportowi publicznemu. Zakres przebudowy dróg jest ograniczony do niezbędnego minimum, przewiduje uporządkowanie i poprawę bezpieczeństwa ruchu w koniecznym zakresie układu drogowego oraz poprawę komunikacji pieszej i rowerowej.

Szerokość pasów ruchu, m.in. na ulicach Młyńskiej i Meissnera, wynika z wytycznych Miasta Krakowa (w tym Zespołu ds. Niechronionych Uczestników Ruchu, Miejskiego Inżyniera Ruchu, Zarządu Transportu Publicznego) oraz założeń funkcjonalnych projektu, czyli odcinka najbardziej obciążonego ruchem, w szczególności ruchem autobusowym. Liczba pasów ruchu oraz analiza przepustowości skrzyżowań została wykonana i uzgodniona przez Miejskiego Inżyniera Ruchu oraz Zarząd Dróg Miasta Krakowa. Na tej podstawie dobrano liczbę pasów drogi konieczną dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu i przejezdności. Zatem zaprojektowany układ drogowy i tramwajowy jest wynikiem szczegółowych, specjalistycznych założeń projektowych, których realizacja wymaga wycinki drzew i krzewów.

Na etapie projektowania Miasto Kraków przeanalizowało wszystkie drzewa pod kątem możliwości ich pozostawienia. Wynikiem tej analizy jest Projekt Architektoniczno-Budowlany „Gospodarki istniejącą zielenią”, który został uzgodniony przez Zarząd Zieleni Miejskiej (pismo znak: ZZS.40.3.334.21.DC z 20.10.2022 r.).

W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wprowadzone zostały obowiązki związane z zapewnieniem ochrony zasobów przyrodniczych w fazie realizacji inwestycji. Drzewa możliwe do przesadzenia zostaną przesadzone na działki wskazane przez Zarząd Zieleni Miejskiej. Wycinkę zieleni wysokiej ograniczono maksymalnie. Do wycięcia przeznaczono tylko drzewa kolidujące z planowaną infrastrukturą oraz zagrażające bezpieczeństwu ruchu. Drzewa przeznaczone

do adaptacji, które mogą być narażone na zniszczenie w wyniku prowadzonych prac, zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniem. Nie występuje kolizja, a w konsekwencji konieczność wycinki zieleni poza granicami inwestycji.

Projekt zieleni został opracowany co do zasady zgodnie z warunkami wskazanymi w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, przy czym na etapie ponownej oceny konieczne było wprowadzenie niewielkiej modyfikacji związanej z brakiem możliwości zaprojektowania pnączy na ekranach przezroczystych.

Nasadzenia kompensacyjne będą polegały na sadzeniu drzew wzdłuż torów, dróg, ciągów pieszo-rowerowych, na przystankach i peronach (tam gdzie jest to możliwe), a krzewów w rejonie pętli, rond oraz jako rośliny okrywowe. Ostateczny kształt projektu zieleni został opracowany przy uwzględnieniu możliwych do realizacji zaleceń Zarządu Zieleni Miejskiej.

Sadzone będą drzewa i krzewy z gatunków rodzimych, w stosunku co najmniej 1:1, co dotyczy wszystkich zinwentaryzowanych i przeznaczonych do usunięcia drzew i krzewów. Zatem za 1 wycięte drzewo należy nasadzić 1 drzewo, a w po usunięciu np. 100 m<sup>2</sup> krzewów, należy nasadzić 100 m<sup>2</sup> krzewów. Niedopuszczalna jest kompensacja skupień krzewów poprzez nasadzenia traw, bylin czy pnączy – takie rozwiązania mogą być traktowane jako nasadzenia uzupełniające. Warto podkreślić, że część drzew i krzewów winna być z gatunków owocujących, aby zapewnić bazę pokarmową dla ptaków, zapylaczy i innych gatunków zwierząt występujących w mieście. Wzdłuż dróg mają być nasadzone krzewy odporne na zanieczyszczenia komunikacyjne.

Wycinka drzew i krzewów może być prowadzona poza okresem lęgowym ptaków, tj. od 16 października do 1 marca. W przypadku konieczności prowadzenia wycinki poza tym terminem usunięcie drzew i krzewów jest możliwe wyłącznie po stwierdzeniu przez nadzorującego inwestycję ornitologa, że nie występują na nich lęgi. W wyniku usunięcia drzew i krzewów z terenu inwestycji uszczuplenie potencjalnych miejsc lęgowych może nastąpić w niewielkim stopniu. W otoczeniu znajdują się bowiem inne obszary pokryte drzewami i krzewami, które będą pełnić tę funkcję. Kolidujące z inwestycją budki lęgowe przed ścięciem drzew mają być zdemontowane i powieszono na innych drzewach w okolicy, po uprzednim ich wyczyszczeniu i konserwacji.

Dla całej inwestycji przewidziano zbilansowanie ilości zieleni wycinanej z zielenią, która zostanie zasadzona wzdłuż projektowanej budowy linii tramwajowej. W dokumentacji projektowej wskazano, że w przypadku możliwości rezygnacji z wycinki drzewa stwierdzonej w trakcie realizacji prac, każdy egzemplarz możliwy do zachowania zostanie w terenie. Na etapie projektowania inwestor wykonał szczegółowe analizy trasowania sieci, przeanalizował konieczny zakres robót ziemnych i wykopów oraz rodzaj sieci i jej wpływ na drzewa i układ korzeniowy. W analizie wzięte również zostały pod uwagę różne możliwości technologiczne prowadzenia robót budowlanych. Z posiadanych przez nas informacji wynika, że Miasto przeprowadziło kilka roboczych konsultacji z Zarządem Zieleni Miejskiej, w trakcie których podejmowano jednostkowo decyzje o możliwości pozostawienia jak największej ilości drzew istniejących w terenie.

Kraków wciąż się rozrasta i rozwija, przyciąga kolejnych mieszkańców i inwestorów. To pociąga za sobą konieczność budowy nowych dróg, linii tramwajowych czy remontu już istniejącej infrastruktury. Każda inwestycja drogowa ingeruje w wiele komponentów środowiskowych. Z tego powodu w trakcie postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oceniamy oddziaływanie przyszłej inwestycji oraz – w razie konieczności – wprowadzamy do decyzji obowiązek wykonania szeregu działań minimalizujących zidentyfikowane uciążliwości dla środowiska. Takie obowiązki zostały wprowadzone do decyzji Prezydenta Miasta Krakowa o środowiskowych uwarunkowaniach z 24.05.2017 r., uzupełnionej o warunki określone w postanowieniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z 24.04.2023 r., uzgadniającym warunki realizacji przedsięwzięcia po ponownej ocenie oddziaływania na środowisko.

*Z poważaniem,*

**Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska  
w Krakowie**

**Rafał Rostecki**  
/podpis elektroniczny/

