

# OPINIA NR 55/2023 PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA Z DNIA 30 maja 2023 r.

**dotycząca projektu rezolucji Rady Miasta Krakowa w sprawie zmian w projekcie KST etap IV (ul. Meissnera-Mistrzejowice) – druk 3405-R.**

Na podstawie § 30 ust. 4 pkt 4 Statutu Miasta Krakowa stanowiącego załącznik do uchwały nr XLVIII/435/96 Rady Miasta Krakowa z dnia 24 kwietnia 1996 r. w sprawie Statutu Miasta Krakowa (Dz. Urz. Woj. Małopolskiego z 2019 r. poz. 7074, z 2020 r. poz. 919) postanawia się, co następuje:

Opiniuje się **negatywnie** projekt rezolucji Rady Miasta Krakowa wniesiony przez Klub Radnych „Kraków dla Mieszkańców” w sprawie zmian w projekcie KST etap IV (ul. Meissnera-Mistrzejowice) – druk 3405-R.

## UZASADNIENIE

Budowa linii tramwajowej w systemie Krakowskiego Szybkiego Tramwaju - etap IV to około 4,5 km odcinek, który poprowadzony jest w terenie rezerwy terenowej. Została ona utworzona w latach 90., dlatego dziś teren ten wygląda zupełnie inaczej, jest zdecydowanie bardziej zazieleniony i zadrzewiony. Budowa linii tramwajowej będzie wiązać się z jak najmniejszą ingerencją w tę zielen, jednak zamiarem wszystkich stron kontraktu jest wykonanie inwestycji. Główny cel to nowa linia tramwajowa, która będzie dostosowana do zmian klimatu. Takie oczekiwania w zakresie poszanowania przyrody są też jasno postawione przez instytucje, które ją finansują.

Opiniowany projekt rezolucji zawiera postulat wprowadzenia zmian w projekcie budowlanym linii tramwajowej Krakowskiego Szybkiego Tramwaju – etap IV – ul. Meissnera - Mistrzejowice, co motywowane jest ochroną zieleni kolidującej z przygotowywaną inwestycją. Przede wszystkim wyjaśniam, że projekt gospodarki drzewostanem był wielokrotnie analizowany i uwzględniał możliwość zachowania jak największej liczby istniejących drzew. Przed przystąpieniem do realizacji projektu, Partner Prywatny przeprowadził szereg konsultacji i uzgodnień zarówno z Zarządem Zieleni Miejskiej w Krakowie, jak i Zarządem Dróg Miasta Krakowa. W toku prac projektowych dokonano licznych korekt w celu minimalizacji liczby wycięć drzew, uwzględniając projektowaną, jak i istniejącą infrastrukturę techniczną, zarówno podziemną, jak i naziemną. Dzięki tym działaniom zakres wycinki został ograniczony o około 200 sztuk w porównaniu z pierwotną wersją projektu, w tym kilkadziesiąt wzdłuż ul. Meissnera. Osiągnięte wyniki są potwierdzeniem zaangażowania projektantów i kierownictwa budowy w zachowanie zieleni miejskiej i minimalizację negatywnego wpływu projektu na środowisko. Projekt linii tramwajowej do Mistrzejowic został pozytywnie zaopiniowany przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (RDOŚ) oraz otrzymał decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, potwierdzającą jego zgodność z przepisami i oczekiwaniami Miasta Krakowa.

W kolizji z planowaną infrastrukturą występuje 1 059 drzew. Badania stanu fitosanitarnego wykazały u około 60% z nich różnego rodzaju defekty, takie jak uszkodzenia mechaniczne kory, susze, próchnicę, listwy mrozowe, ślady żerowania szkodników czy znaczne odchylenia od pionu. Pojawiają się również gatunki inwazyjne, które stanowią zagrożenie dla rodzimych ekosystemów.

Partner Prywatny nie wyklucza, że w trakcie wykonywania prac związanych z porządkiem terenu budowy - jeśli warunki na to pozwolą - zapadnie decyzja o zaniechaniu

wycinki pojedynczych drzew, które będą miały szansę utrzymać się na obecnych stanowiskach, mimo bliskiego sąsiedztwa infrastruktury.

Za każde drzewo, które zostanie usunięte w wyniku kolizji z infrastrukturą, planowane są nowe nasadzenia - wszystkie na terenie inwestycji, aby zapewnić zieloną przestrzeń i zachować estetykę otoczenia. Projekt zagospodarowania terenu zielenią uwzględnia dobór gatunków drzew odpornych na zanieczyszczenia, suszę, przemarzanie i zasolenie, w celu kompensacji drzew kolidujących z budowaną infrastrukturą. Wśród nich można wymienić m.in. dąb pospolity czy lipę drobnolistną. Drzewa zaprojektowane na peronach przystankowych zostaną nasadzone z zastosowaniem systemu antykompresyjnego, który umożliwi korzeniom swobodny rozwój pod chodnikiem.

Wytypowano 71 młodych, zdrowych drzew do przesadzenia. Z tej liczby już 26 drzew zostało przeniesionych do nowych lokalizacji, a pozostałych 45 zostanie przeniesionych na docelowe stanowiska po rozpoczęciu budowy. Ponadto na terenie inwestycji przewiduje się nasadzenie większej liczby krzewów, rabat i traw niż te, które zostaną usunięte. W miejsce 8 015 m<sup>2</sup> krzewów przeznaczonych do usunięcia pojawi się aż 10 308 m<sup>2</sup> nowej zieleni, co stanowi wzrost o ponad 2 000 m<sup>2</sup>.

Dodatkowo projekt przewiduje zastosowanie mat rozchodnikowych na zielonym torowisku o długości 4,2 km, co pozwoli zaoszczędzić zasoby naturalne, ponieważ nie będą one wymagały podlewania ani koszenia. Na trasie powstanie również 19 przystanków z zielonymi dachami o łącznej powierzchni 1 900 m<sup>2</sup>, które będą mogły zatrzymać aż 4 750 litrów wody rocznie. Pętla Mistrzejowice zostanie gęsto zadrzewiona, na Rondzie Młyńskim pojawi się kompozycja klonów, róż i traw ozdobnych, natomiast na Rondzie Barei - łąka kwietna. Do ocalonej robinii akacjowej zostanie dodanych osiem nowych sadzonek. W sąsiedztwie powstanie także ogród deszczowy.

Ponownie zapewniam również, że podawana liczba 1 059 drzew jest maksymalną ujętą w decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (nakazującą też przecież analogiczne nasadzenia w proporcji 1:1 w obszarze inwestycji), co nie oznacza, że tyle drzew zostanie wyciętych w ramach realizacji projektu. Partner Prywatny dysponuje już nadzorem dendrologicznym i przyrodniczym, a dodatkowo uzyska merytoryczne wsparcie zewnętrznego nadzoru przyrodniczego miejskiej jednostki organizacyjnej, tj. Zarządu Zieleni Miejskiej w Krakowie. Co ważne, opinia nadzoru przyrodniczego będzie przedstawiana i podejmowana odrębnie dla każdego drzewa i będzie wiążąca przy każdej decyzji związanej z kolizją projektu z drzewem, czyli tym samym będzie decydować, czy dane drzewo nadaje się do wycinki, czy można je przesadzić bądź ominąć w czasie realizacji prac.

Przypominam także, że przy opracowywaniu dokumentacji projektowej tej inwestycji zarówno Podmiot Publiczny, jak i Partner Prywatny wielokrotnie kontaktowali się z przedstawicielami Dzielnic Miasta Krakowa, mieszkańców oraz organizacji społecznych. Działania informacyjno-promocyjne podejmowano od grudnia 2020 r. do maja 2023 r. i obejmowały one m.in. uruchomienie profili w mediach społecznościowych Facebook i LinkedIn, publikacje w prasie lokalnej i ogólnopolskiej, zorganizowanie konferencji prasowych, uruchomienie strony internetowej projektu, spotkania z Radą Dzielnicy III Prądnik Czerwony i Radą Dzielnicy XV Mistrzejowice, konsultacje społeczne, działanie mobilnego punktu informacyjnego na Rondzie Młyńskim w listopadzie 2021 r. Mieszkańcy mieli zapewniony udział także w ww. procedurze ponownej oceny oddziaływania na środowisko przeprowadzanej przez RDOŚ. Cały projekt, zgodnie z przepisami 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 Dz. U. z 2022 r., poz. 1029 z późn. zm.) był podany do wiadomości publicznej i można było zgłaszać do niego uwagi. Wpłynęło ich osiem, z czego połowa była zdublowana.

Ponadto organizowane były indywidualnie spotkania z protestującymi mieszkańcami, Radnymi Miasta Krakowa oraz przedsiębiorcami. Wysyłano na bieżąco informacje prasowe m.in. o zagospodarowaniu zieleni.

Wnioski z powyższego zaowocowały wydaniem w maju 2022 r. polecenia zmiany nr 3 względem dokumentacji projektowej. Zgodnie z jego treścią, w ramach prac należy doprowadzić do zredukowania liczby ekranów akustycznych oraz zwiększenia liczby nasadzeń zastępczych uwzględniając następujące uwagi:

- Przyjęcie przekroju poprzecznego ulicy zgodnego z obecną stałą organizacją ruchu, tj. 2x1 plus pasy postojowe. Przyjęcie szerokości jezdni 6,5 m łącznie na odcinkach prostych. Za jezdnią wzdłuż miejsc postojowych wykonanie opaski szerokości użytkowej 0,75 m. Zaprojektowany chodnik służący do obsługi miejsc postojowych należy przeznaczyć na teren zielony. Ewentualne przyszłe ekrany akustyczne należy przysunąć w kierunku jezdni, w związku z czym nasadzenia drzew należy zbliżyć do projektowanej ścieżki rowerowej. Celem ochrony zieleni dopuszcza się lokalne zawężenia chodników i ścieżek rowerowych. Rezygnacja z ekranów pozwala na pominięcie konieczności stosowania rezerwy pod zachowanie widoczności dla pieszych, rowerzystów i samochodów. Drzewa należy nasadzać około 75 cm od ostatniego elementu nawierzchni ścieżki rowerowej.
- Uwzględnienie poprawki kalibracyjnej wynikającej z wykonanych pomiarów natężenia hałasu w lipcu 2021 r. Prognozę ruchu należy przyjąć dla przekroju 2x1 plus pasy postojowe. Wszelkie konsekwencje należy uwzględnić w dokumentacji (dopuszcza się na etapie projektu wykonawczego).
- Uwzględnienie zastosowania przez przewoźnika nowoczesnego taboru tramwajowego oraz monitoring stanu technicznego wózków taboru tramwajowego. Na odcinku wspólnym dla KST IV i Premetra należy uwzględnić rozwiązania techniczne oraz rezerwę terenową pod wydłużenie peronów do długości 65 mb. Należy wykonać nawierzchnię torowiska w konstrukcji z płyt monolitycznych na długości docelowej.
- Uwzględnienie ograniczenia w ruchu dla pojazdów ciężkich oraz wprowadzenia elektrycznej floty autobusowej.
- Uwzględnienie w miejscach szczególnie narażonych na zwiększony poziom hałasu zmianę nawierzchni na nawierzchnię o podwyższonych parametrach wygłuszających hałas.

Trzeba także zwrócić uwagę, że wstrzymanie procedury PPP, o których mowa w treści rezolucji, jest niecelowe, gdyż wiązałyby się z nim określone konsekwencje. Wydana w dniu 9 maja 2023 r. decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (nr 22/6740.4/2023) opatrzona została rygiem natychmiastowej wykonalności (postanowienie Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 9 maja 2023 r. znak AU-01-6.6740.4.1.2022.BUR). Istota rygoru natychmiastowej wykonalności polega na tym, że decyzja nieostateczna staje się natychmiast wykonalna i stanowi tytuł wykonawczy (wyrok NSA z 7 grudnia 2018 r., I OSK 3311/18, LEX nr 2628876). Oznacza to odstąpienie od ustanowionej w ustawie z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r., poz. 775 z późn. zm.) zasady, że przed upływem terminu wniesienia odwołania decyzja nie ulega wykonaniu i że wniesienie odwołania wstrzymuje wykonanie decyzji (art. 130 § 1 i 2 ww. ustawy). Zgodnie z postanowieniem Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 1 marca 2011 r. cyt. *wstrzymanie wykonania decyzji opatrzonej rygiem natychmiastowej wykonalności (...) byłoby działaniem sprzecznym z założeniem ustawodawcy i niweczyłoby cel takiego uregulowania* (I OSK 289/11, LEX nr 783718).

Ponadto przedsięwzięcie, którego dotyczy opiniowany projekt rezolucji, zostało również skrupulatnie uregulowane w umowie o partnerstwie publiczno-prywatnym z dnia 21 grudnia 2020 r. (nr 1329/ZDMK/2020). Kształtuje ona prawa i obowiązki stron, a zatem także Gminy Miejskiej Kraków. Podmiot Publiczny został zobowiązany m.in. do zapewnienia

Partnerowi Prywatnemu dostępu do nieruchomości w okresie umowy w celu prowadzenia robót budowlanych oraz eksploatacji (pkt 3.3.3. lit. c umowy). Umowa określa też terminy przekazania Partnerowi Prywatnemu nieruchomości niezbędnych do realizacji danego etapu przedsięwzięcia w terminie 21 dni od dnia otrzymania przez Gminę zezwolenia o realizacji inwestycji drogowej posiadającego rygor natychmiastowej wykonalności (pkt 4.4.3. lit. a umowy). Z kolei brak przekazania Partnerowi Prywatnemu przez Podmiot Publiczny nieruchomości z przyczyn innych niż te, za których wystąpienie odpowiada Partner Prywatny będzie stanowić przypadek kompensacyjny (pkt 4.4.7. umowy), z którym to może wiązać się obowiązek uiszczenia dla Partnera Prywatnego rekompensaty.

Partner Prywatny jest ponadto zobligowany rozpocząć roboty budowlane zgodnie z harmonogramem przedsięwzięcia, o ile uzyskał wszelkie niezbędne ku temu pozwolenia prawnobudowlane, zatwierdzenie czasowej organizacji ruchu oraz udostępnienie nieruchomości (pkt 8.7.1. umowy).

Z powyższego wynika zatem, że wskazane w treści rezolucji przesłanki nie stanowią podstawy do wstrzymania procedury realizacji przedsięwzięcia.

Mając powyższe na uwadze negatywnie opiniuję projekt rezolucji Rady Miasta Krakowa wg druku nr 3405-R.