

UCHWAŁA NR
Rady Miasta Krakowa
z dnia

KANCELARIA RADY MIASTA
KRAKOWA

Data: 2024 -12- 10

Nr 9-24

Podpis

w sprawie skargi na działania Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich w Krakowie.

Na podstawie art. 229 pkt 3 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2024 r. poz. 572) Rada Miasta Krakowa uchwała, co następuje:

§ 1. Uznaje się za bezzasadną skargę (...)*, na działania Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich w Krakowie.

§ 2. Uzasadnienie faktyczne i prawne rozpatrzenia skargi stanowi załącznik do uchwały.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

W imieniu Komisji

Uzasadnienie

Zgodnie z art. 229 pkt 3 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego, jeżeli przepisy szczególne nie określają innych organów właściwych do rozpatrzenia skarg rada gminy jest organem właściwym do rozpatrzenia skargi dotyczącej zadań lub działalności Prezydenta Miasta i kierowników gminnych jednostek organizacyjnych. Zgodnie z art. 18 b ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym, na podstawie którego rada gminy rozpatruje skargi na działania wójta i gminnych jednostek organizacyjnych; wnioski oraz petycje składane przez obywateli; w tym celu powołuje komisję skarg, wniosków i petycji, przedkłada się Radzie Miasta Krakowa projekt uchwały w sprawie rozpatrzenia przedmiotowej skargi. Komisja Skarg, Wniosków i Petycji Rady Miasta Krakowa proponuje uznać skargę za bezzasadną, uzasadnienie faktyczne i prawne rozpatrzenia skargi stanowi załącznik do projektu uchwały.

Załącznik do uchwały nr
Rady Miasta Krakowa
z dnia

W dniu 19.08.2024 r. do Rady Miasta Krakowa wpłynęła skarga (...)*, na działania Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich w Krakowie.

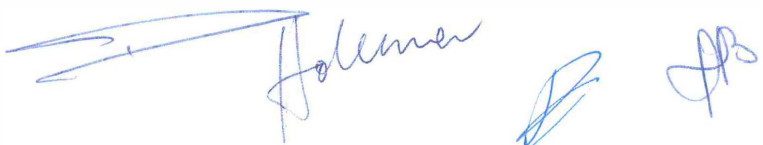
Zgodnie z postanowieniami art. 229 pkt 3 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks Postępowania Administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2024 r. poz. 572) jeżeli przepisy szczególne nie określają innych organów właściwych do rozpatrywania skarg organem właściwym do rozpatrzenia skargi dotyczącej zadań lub działalności Prezydenta Miasta Krakowa jest Rada Miasta Krakowa, co czyni zasadnym podjęcie uchwały.

Skarga (...)* na działania Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich w Krakowie przekazana do Rady Miasta Krakowa, dotyczy zarzutów związanych min. naruszeniem przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego.

Komisja Skarg, Wniosków i Petycji, która zgodnie z przepisem § 57a ust. 4 pkt 1 Statutu Miasta Krakowa przygotowuje dla Rady Miasta propozycje rozstrzygnięć w sprawach skarg, zapoznała się z całością materiałów, a w szczególności ze skargą oraz wyjaśnieniami przekazanymi przez Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich w Krakowie w których ustosunkowano się do zarzutów postawionych w skardze.

Po przeanalizowaniu dostępnych materiałów należy stwierdzić, iż (...)* wielokrotnie zarzucała Dyrektorowi Zarządu Inwestycji Miejskich w Krakowie naruszenie przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego. Natomiast nie ulega wątpliwości, że w przedmiotowej sprawie Dyrektor Zarządu Inwestycji Miejskich w Krakowie nie działał jako organ upoważniony do załatwiania indywidualnych spraw z zakresu administracji publicznej. Kodeks postępowania administracyjnego normuje m.in. postępowanie przed organami administracji publicznej w należących do właściwości tych organów sprawach indywidualnych rozstrzyganych w drodze decyzji administracyjnych albo załatwianych milcząco. Natomiast zgodnie z definicją legalną przez organ administracji publicznej rozumie się ministrów, centralne organy administracji rządowej, wojewodów, działające w ich lub we własnym imieniu inne terenowe organy administracji rządowej (zespolonej i niezespalonej), organy jednostek samorządu terytorialnego oraz organy i podmioty wymienione w art. 1 pkt 2 KP A.

Zgodnie z treścią uchwały nr LXVII/ 1658/17 Rady Miasta Krakowa z dnia 29 marca 2017 r, w sprawie utworzenia i zatwierdzenia statutu jednostki budżetowej Zarząd Inwestycji Miejskich w Krakowie (dalej: Statut), Zarząd Inwestycji Miejskich w Krakowie jest samodzielną jednostką organizacyjną Gminy Miejskiej Kraków (dalej: GMK) nieposiadającą osobowości prawnej, działającą jako jednostka budżetowa. Zgodnie z § 5 ust. 2 Statutu na czele jednostki stoi Dyrektor, który kieruje nią jednoosobowo i ponosi pełną odpowiedzialność za jej funkcjonowanie. Z kolei z § 6 Statutu wynika, że Dyrektor reprezentuje Gminę Miejską Kraków przed sądami powszechnymi, sądami administracyjnymi jak również przed innymi organami orzekającymi w sprawach objętych zakresem działania Zarządu Inwestycji Miejskich w Krakowie na podstawie pełnomocnictwa udzielonego przez Prezydenta Miasta Krakowa. Treści pism kierowanych do (...)* reprezentowanej przez TWW Nieruchomości Sp. z o.o. Sp. k. oraz zamieszczane tam oznakowanie podmiotu „Zarząd Inwestycji Miejskich” oraz podpis osoby powołanej na stanowisko Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich w Krakowie z oznaczeniem sprawowanej funkcji nakazują przyjąć, że Dyrektor działał w imieniu własnym - jako podmiot reprezentujący jednostkę organizacyjną realizującą zadanie inwestycyjne, w związku z którym Skarżący kierował swoją korespondencję do Zarządu Inwestycji Miejskich w Krakowie. Mając na uwadze powyższe, należy wskazać, że zgłoszenia Skarżącego nie stanowiły podstawy do



wszczęcia postępowania administracyjnego, a więc w sprawie nie mają zastosowania przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 572). Odnosząc się natomiast do zarzucanego naruszenia art. 114 ust. 3 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 54, 834, 1089, 1222) (dalej: POŚ) Dyrektor Zarządu Inwestycji Miejskich informuje, że przepis ten dotyczy ochrony terenów przed hałasem przy sporządzaniu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Konieczność utrzymania hałasu na dopuszczalnym poziomie powinna być uwzględniona przy wydawaniu decyzji o charakterze indywidualnym, jak i podczas tworzenia przepisów prawa. W art. 114 ust. 1 POŚ zobowiązano organy wprowadzające miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego do uwzględnienia w tym procesie różnych funkcji zagospodarowania terenu, a więc również dopuszczalnych norm natężenia hałasu. Brak uwzględnienia tych wskazań w planie zagospodarowania przestrzennego może stanowić podstawę do zakwestionowania prawidłowości opracowania. W tym celu można natomiast wykorzystać środki prawne określone w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Jednocześnie w literaturze przedmiotu zaprezentowano pogląd przyjmujący, że nie wolno w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego wprowadzać takich rozwiązań, nawet za zgodą obecnych właścicieli danych terenów, które spowodują, że ochrona przed hałasem terenów zabudowy mieszkaniowej będzie przebiegała według wyższego standardu niż wskazany w rozporządzeniu w sprawie dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku (C. Kociński, Ochrona środowiska przed hałasem w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, NZS 2002/6, s. 60).

Oczywistym jest jednak, że rozwiązania planistyczne nie zawsze mogą rozwiązać problemy związane z uciążliwościami wynikającymi z emisji hałasu. W związku z tym w art. 114 ust. 3 POŚ ustawodawca przewidział, że jeżeli tereny są wykorzystywane na tak zróżnicowane cele, jak wymienione w tym przepisie lub stanowią tereny zamknięte w rozumieniu art. 2 pkt 9 ustawy z 17.05.1989 r. - Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz.U. z 2021 r. poz. 1990), ochrona przed hałasem polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach. W praktyce obowiązek ten zostanie zrealizowany na różnych etapach procesu inwestycyjnego, takich jak wydawanie decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych czy pozwolenia na budowę (wprowadzające konieczność budowy ekranów akustycznych). Istotne jest również to, że konieczność uwzględnienia wymagań wynikających z art. 114 ust. 3 POŚ występuje zarówno w przypadku realizacji obiektów, których wykorzystanie może stanowić źródło emisji hałasu, jak i w przypadku tych przeznaczonych na pobyt ludzi, podlegających ochronie przed uciążliwościami ze strony hałasu. Ustawodawca w tym zakresie nie wprowadził żadnego zróżnicowania i dlatego obowiązki wymienione w art. 114 ust. 3 POŚ spoczywają na wszystkich podmiotach, bez względu na cel, jakiemu ma służyć konkretne przedsięwzięcie. Niemniej jednak w judykaturze przyjmuje się w tym zakresie, że: „Adresatami przepisu art. 114 ust. 3 POŚ są organy odpowiedzialne za przygotowanie i uchwalenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego oraz organy administracji architektoniczno-budowlanej, które w drodze decyzji mogą nakładać obowiązek zastosowania konkretnych rozwiązań technicznych, zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach. Art. 114 ust. 3 POŚ nie reguluje obowiązków organu ochrony środowiska określającego w drodze decyzji dopuszczalne poziomy hałasu poza zakładem” (wyrok NSA z 26.09.2017 r., II OSK 129/16, LEX nr 2393217).

Należy wskazać, że zarzut w tym zakresie jest bezzasadny, bowiem przepis ten powinien być stosowany przez organy odpowiedzialne za przygotowanie i uchwalenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego oraz organy administracji architektoniczno-budowlanej, do których Zarząd Inwestycji Miejskich w Krakowie się nie zalicza.



Zaznaczyć należy, że budynki usytuowane przy os. Mozarta zostały uwzględnione przy wykonywaniu „Raportu z ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko”. Wyniki analizy akustycznej przedstawionej w raporcie zostały zatwierdzone w postanowieniu o uzgodnieniu realizacji przedsięwzięcia znak 00.4222.5.2018.BaK z dnia 29 listopada 2019 r. wydanym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie. Natomiast zgodnie z art. 112 POŚ ochrona przed hałasem polega na zapewnieniu jak najlepszego stanu akustycznego środowiska, w szczególności poprzez: utrzymanie poziomu hałasu poniżej dopuszczalnego lub co najmniej na tym poziomie lub zmniejszanie poziomu hałasu co najmniej do dopuszczalnego, gdy nie jest on dotrzymany. W wyniku przeprowadzonych dodatkowych pomiarów akustycznych, wykonanych w dniach 26-27 lutego 2024 r. przy os. Mozarta 30, nie stwierdzono występowania przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu. Zarząd Inwestycji Miejskich w Krakowie działa na podstawie i w granicach prawa. Celem zasady legalizmu jest przeciwdziałanie dowolności i arbitralności działania podmiotów oraz poddanie tego działania kontroli w oparciu o kryterium zgodności z obowiązującym prawem. Działania bez podstawy prawnej i poza granicami prawa albo z naruszeniem tych granic są zawsze nielegalne i mogą rodzić odpowiedzialność konstytucyjną i karną osób te działania podejmujących, a także odpowiedzialność odszkodowawczą państwa. Zadanie inwestycyjne zostało zaplanowane i zrealizowane w oparciu o prawidłowo wydane decyzje różnych organów administracji publicznej. Prawidłowość działań była kontrolowana przez podmioty zewnętrzne. Budowa linii tramwajowej KST III była realizowana z dofinansowaniem zewnętrznym, a zatem kładziony był szczególny nacisk na staranność i prawidłowość podejmowanych działań.

Zarzut naruszenia prawa do ochrony życia jest bezzasadny. Treścią prawa z art. 38 Konstytucji RP jest spoczywający na organach władzy publicznej obowiązek ochrony życia ludzkiego za pomocą różnych instrumentów prawnych działających w sferze stanowienia i stosowania prawa i obejmuje aspekt negatywny i pozytywny. W aspekcie negatywnym oznacza zakaz pozbawiania człowieka życia, co określa się mianem obronnej treści prawa do życia i wyklucza dopuszczalność stanowienia przepisów upoważniających organy władzy publicznej do „celowego i umyślnego pozbawienia życia człowieka - zwłaszcza jeżeli brak takiej konieczności z punktu widzenia ochrony innych praw i wolności, albo jeżeli chodzi o osobę, która swoim działaniem nie wywołała konieczności takiej reakcji”. Obowiązek prawnej ochrony życia nie ma charakteru absolutnego i w uzasadnionych wypadkach może być uchylony. W aspekcie pozytywnym obowiązek prawnej ochrony życia obejmuje nakaz eliminowania lub co najmniej minimalizowania pojawiających się zagrożeń dla życia ludzkiego oraz reagowania wówczas, gdy zagrożenia te ulegną materializacji. Chodzi zarówno o zagrożenia pochodzące od innych osób, jak i będące efektem działania czynników niezależnych od człowieka. Ochrona życia ludzkiego w aspekcie pozytywnym powinna obejmować zarówno działania o charakterze prewencyjnym (w granicach przewidywalności wystąpienia danego zagrożenia), jak i te o charakterze represyjnym (służące egzekwowaniu odpowiedzialności za czyny stanowiące bezprawne ataki na życie ludzkie). W ramach budowy IKST III nie doszło do naruszenia niczyjego prawa do życia zarówno w aspekcie pozytywnym jak i negatywnym. Bezzasadnym jest również zarzut naruszenia prawa do odpoczynku i ochrony zdrowia. Natomiast rażącym kłamstwem, a wręcz pomówieniem, jest twierdzenie jakoby zaniedbania i działania Zarządu Inwestycji Miejskich w Krakowie prowadziły do poddawania mieszkańców torturom i nieludzkiemu traktowaniu.

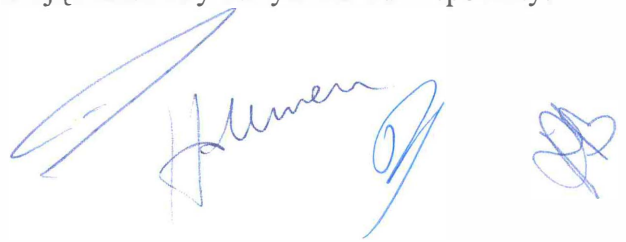
Odnosząc się natomiast do zarzutu naruszenia miru domowego mieszkańców Dyrektor zaznaczył, że stanowi on przestępstwo uregulowane w art. 193 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 17, 1228) i dopuszcza się go osoba, która wdziera się do cudzego domu, mieszkania, lokalu, pomieszczenia albo ogrodzonego terenu, bądź wbrew żądaniu osoby



uprawnionej miejsca takiego nie opuszcza. Celem odniesienia się do przedmiotowego zarzutu warto wskazać, że art. 212 § 1 Kodeksu karnego statuuje odpowiedzialność za zniesławienie, za które odpowiada osoba pomawiająca drugą osobę, instytucję, osobę prawną lub jednostkę organizacyjną niemającą osobowości prawnej. Zarzucanie Dyrektorowi Zarządu Inwestycji Miejskich w Krakowie naruszenia miru domowego to działanie narażające na utratę zaufania niezbędnego do piastowania funkcji i nigdy nie miało miejsca. Podczas realizacji zadania inwestycyjnego dot. budowy linii tramwajowej na Górkę Narodową oraz w okresie od oddania jej do użytkowania do dnia dzisiejszego nie doszło do złamania prawa ani naruszeń zarzucanych przez Skarżących, a więc zarzuty te nie mają odzwierciedlenia w stanie faktycznym sprawy. Zgodnie z postanowieniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie, znak 00.4222.5.2018.BaK, z dnia 29 listopada 2019 r. w ramach sprawdzenia skuteczności rozwiązań służących ochronie przed hałasem zrealizowanych przy inwestycji KST III, został nałożony obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej po upływie roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawienia jej w terminie 18 miesięcy od oddania obiektu do użytkowania do organu ochrony środowiska właściwego do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, a także organu właściwego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W związku z licznymi wnioskami dotyczącymi hałasu, w celu właściwego i rzetelnego ich rozpatrzenia, Dyrektor zlecił wykonanie dodatkowych pomiarów hałasu na terenie inwestycji w dziesięciu wyznaczonych punktach pomiarowych - w tym na os. Mozarta. Termin realizacji pomiarów wynikał z licznych wniosków mieszkańców, którzy domagali się niezwłocznego rozpatrzenia postulatów o realizację montażu dodatkowych ekranów akustycznych. Pomiary były wykonywane przy sprzyjających warunkach atmosferycznych oraz odbyły się w trakcie roku szkolnego/akademickiego (po zakończeniu ferii zimowych). Pomiary były realizowane przez profesjonalny podmiot mający najlepszą wiedzę dot. warunków technicznych i atmosferycznych umożliwiających przeprowadzenie rzetelnych pomiarów. Badania zostały wykonane zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz.U.2011.140.824 z dnia 2011.07.07 z późn. zm.). Należy wskazać, że:

1. Pomiary poziomów hałasu prowadzi się w warunkach meteorologicznych, określonych na wysokości nie mniejszej niż 3,5 m nad poziomem terenu.
2. Pomiary poziomów hałasu prowadzi się w warunkach:
 - 1) określonych w instrukcji obsługi przyrządu;
 - 2) granicznych:
 - a) temperatura od -100C do 500C,
 - b) wilgotność względna od 25% do 98%,
 - c) prędkość wiatru w zakresie 0-5 m/s,
 - d) ciśnienie atmosferyczne od 900 hPa do 1100 hPa,
 - e) brak opadów atmosferycznych.

Stosując procedurę ciągłej rejestracji hałasu wprowadzanego do środowiska w związku z eksploatacją dróg publicznych, pomiary parametrów meteorologicznych wykonuje się równocześnie z pomiarami hałasu w rejonie punktu pomiarowego. Na podstawie otrzymanego zgłoszenia mailowego z dnia 6 czerwca 2023 r. dotyczącego zjazdu z ul. Bociana oraz otrzymanej w tej korespondencji opinii INSTALPOŻ Ewa Szołtysek, dotyczącej drogi pożarowej os. Mozart 26, 27, 30, bezzwłocznie tj. w dniu 6 czerwca 2023 r. mailowo Dyrektor zwrócił się do personelu technicznego odpowiedzialnego za realizację budowy tj. Inżyniera Kontraktu i inspektora nadzoru inwestorskiego o analizę problemu, jednocześnie przekazując materiały otrzymane od Wspólnoty.



W dniu 7 czerwca 2023 r. ponownie Dyrektor zwrócił się mailowo do Inżyniera Kontraktu oraz kierownictwa budowy w sprawie otrzymanej od Wspólnoty interwencji o pilne zajęcie się sprawą. W tej korespondencji Dyrektor zaproponował możliwe kierunki rozwiązania zaistniałego problemu. W związku z brakiem otrzymania stanowiska od Inżyniera Kontraktu i Wykonawcy robót na przekazane interwencje, w dniu 13 czerwca 2023 r. Dyrektor zwrócił się pisemnie do obydwu podmiotów o podjęcie działań w sprawie. W dniu 3 lipca 2023 r. ponownie Dyrektor interweniował u Inżyniera i wykonawcy robót o przekazanie odpowiedzi w sprawie. W dniu 3 lipca 2023 r., pismem znak ZIM.IR.JRP.42.5.87.2022 (5) Dyrektor przekazał zainteresowanym ogólną informację dotyczącą aktualnego stanu rozpatrzenia interwencji dotyczącej drogi pożarowej na os. Mozarta.

Natomiast w dniu 17 lipca 2023 r. po raz kolejny mailowo Dyrektor interweniował u Inżyniera Kontraktu o konieczność zajęcia stanowisk w temacie. Ostatecznie na podstawie wniosku Wspólnoty projektant podjął decyzję o wprowadzeniu rozwiązania zamiennego do pierwotnie zaprojektowanego. Wykonawca robót sporządził dokumentację projektową zamienną w formie nadzoru autorskiego. Dokumentacja zamienna została sporządzona przez Wykonawcę robót i przekazana do akceptacji Inżyniera Kontraktu w dniu 8 września 2023 r. (pismo znak: 6334/KB/2023/KST/INT) oraz w dniu 10 października 2023 r. (pismo znak: 6473/KB/2023/KST/INT) celem ich dalszego procedowania. Inżynier Kontraktu odpowiednio pismem znak KR.KST.1418.DS.2023 z dnia 15 września 2023 r. oraz pismem znak KR.KST.1502.DS.2023 z dnia 9 listopada 2023 r. przekazał do wykonawcy zatwierdzone: Kartę Nadzoru Autorskiego nr KNA/0187/2023 1 oraz KNA/0196/2023.

Ostatecznie rozwiązanie zamienne ujęte w Kartach Nadzoru Autorskiego: KNA/0187/2023 i KNA/0196/2023 zostało uwzględnione i zrealizowane w terenie. Rozwiązanie zamienne polega na pozostawieniu zjazdu z ul. Bociana w formie przejazdu przez torowisko. W miejscu przejazdu przez torowisko została zastosowana konstrukcja z geokraty grubości 15 cm wypełniona kruszywem. Ponadto zostało przewidziane, że w śladzie zjazdu wygradzenia torowiska powinny być wykonane z możliwością demontażu, na okoliczność udostępnienia przejazdu dla służb ratowniczych. Wszystkie ww. prace zostały wykonane w terenie. Całe zamierzenie zostało oddane do użytkowania na podstawie decyzji lub zaświadczeń Państwowego Nadzoru Budowlanego.

W powyższych okolicznościach należy stwierdzić, że zastrzeżenie (...) * dotyczące możliwości korzystania ze zlokalizowanej na osiedlu drogi pożarowej zostało uwzględnione w trakcie realizacji inwestycji KST III i aktualnie nie występują ograniczenia co do możliwości użytkowania istniejącej drogi pożarowej.

TWW Nieruchomości w wiadomości e-mail zwróciło się z prośbą o potwierdzenie prawidłowości zastosowanej wibroizolacji odcinka torowiska na podkładach strunobetonowych mającej zapewnić ograniczenie drgań od przejeżdżającego tramwaju przekazywanych przez podłoże na sąsiednie budynki - udostępnienia pomiarów wykonywanych w celu weryfikacji.

Po otrzymaniu pierwszego zgłoszenia od TWW Nieruchomości z dnia 8 maja 2023 r. (data wpływu 15 maja 2023 r.) w sprawie poprawności wykonania wibroizolacji, pismem znak ZIM.IR.JRP.42.5.64.2023 z dnia 16 maja 2023 r. Dyrektor wystąpił do Inżyniera Kontraktu oraz Wykonawcy robót o weryfikację robót w zakresie montażu podkładów tramwajowych na wysokości os. Mozarta przy ul. Bociana i zajęcie stanowiska w sprawie. W odpowiedzi na wezwanie, Inżynier Kontraktu pismem znak KR.KST.1228.DS.2023 z dnia 18 maja 2023 r. poinformował, że po przeprowadzonej wizji w terenie i stwierdzeniu wykonania podlewów pod podkładami niezgodnie z dokumentacją projektową i STWiORB wezwał wykonawcę robót do



przedstawienia programu naprawczego wykonania podlewów pod podkładami. Wykonawca robót pismem znak 5849/BP/2023/KST/INT z dnia 25 maja 2023 r. przedłożył do Inżyniera Kontraktu program naprawczy wykonania podlewów, który został przez niego zaakceptowany pismem znak KR.KST. 1242.DS.2023 z dnia 30 maja 2023 r. Inżynier Kontraktu jednocześnie poinformował wykonawcę o konieczności informowania Inspektora Robót Tramwajowych (wchodzącego w skład zespołu Inżyniera Kontraktu) o terminach rozpoczęcia robót naprawczych. W dniu 15 czerwca 2023 r. i 3 lipca 2023 r. pracownik Zarządu Inwestycji Miejskich w Krakowie w korespondencji e-mail prosił o odniesienie się Inżyniera Kontraktu do zgłoszenia dot. wykonania wibroizolacji. Na dzień sporządzania odpowiedzi przekazanej do TWW nieruchomości Dyrektor nie otrzymał potwierdzenia od Inżyniera Kontraktu sprawującego nadzór nad prawidłową realizacją inwestycji informacji o wykonaniu prac naprawczych. W związku z brakiem otrzymania stanowiska Inżyniera Kontraktu, w odpowiedzi przekazanej pismem, znak ZIM.IR.JRP.42.5.87.2022 (5), z dnia 3 lipca 2023 r. Dyrektor poinformował zgodnie z posiadaną wiedzą, że: „(...) sprawa (...) potwierdzenia prawidłowości zastosowanej wibroizolacji odcinka torowiska w ul. Bociana została przekazana do wykonawcy inwestycji KST III oraz nadzoru inwestorskiego i jest w trakcie analizy. Pracownik ZIM w korespondencji e-mail wielokrotnie przypomniał Inżynierowi Kontraktu o konieczności zajęcia stanowiska w sprawie zastosowanej wibroizolacji. W dniu 13 października 2023 r. wpłynęło kolejne pismo z dnia 4 października 2023 r., w którym wnioskowano m.in. o odpowiedź na pismo w zakresie wykonania wibroizolacji, która została wskazana w piśmie znak ZIM.IR.JRP.42.5.87.2022 (5) z dnia 3 lipca 2023 r. Pismem, znak ZIM.IR.JRP.42.5.64.2023 (1) z dnia 7 listopada 2023 r. Dyrektor poinformował, że „W zakresie zastosowanej wibroizolacji odcinka torowiska w ul. Bociana nadzór inwestorski potwierdził poprawność realizacji konstrukcji torowiska poprzez podpisanie protokołu odbioru robót. W związku z wystąpieniem o przekazanie dokumentów potwierdzających prawidłowość wykonania warstw wibroizolacji inwestor zwrócił się do personelu nadzorującego roboty o przekazanie tych materiałów. Na ten moment nie zostały jeszcze przekazane rzeczony dokumenty. Inwestor monituje o sprawę na naradach koordynacyjnych i po uzyskaniu stanowiska odpowiedź zostanie przekazana. Inżynier Kontraktu pismem znak IKR.KST.1504.DS.2023 z dnia 10 listopada 2023 r. poinformował o dokonaniu naprawy podlewów pod podkładami torów i przekazał dokumentację powykonawczą dla przedmiotowego zakresu. W związku z powyższym, w uzupełnieniu do korespondencji przekazanej do TWW Nieruchomości pismem znak ZIM.IR.JRP.42.5.64.2023 (36) z dnia 14 listopada 2023 r. Dyrektor poinformował, że: „(a..) w sprawie uciążliwości powodowanej przejazdami tramwajów w zakresie zastosowanej wibroizolacji odcinka torowiska w ul. Bociana, przekazuje w załączeniu otrzymaną od Inżyniera Kontraktu dokumentację powykonawczą wykonania naprawy podlewów pod podkładami w km toru A 2+967 - 2+982.”

Przedmiotowy dokument jest również opatrzony akceptacją właściwego inspektora nadzoru inwestorskiego, który jest odpowiedzialny za realizację prac zgodnie z zatwierdzoną dokumentacją projektową oraz warunkami decyzji. W związku z powyższym, przedmiotowy dokument stanowi potwierdzenie prawidłowej realizacji przedmiotowego zakresu. TWW Nieruchomości w wiadomości e-mail z dnia 20 czerwca 2023 r. zwróciło się z prośbą o: () udostępnienie dokumentacji potwierdzającej, że przyjęte rozwiązanie torowiska tramwajowego wzdłuż ulicy Bociana w bardzo bliskim sąsiedztwie budynków Osiedla Mozarta zapewni brak negatywnego wpływu drgań na ludzi w budynkach oraz na same budynki.

Na etapie opracowywania dokumentacji, Projektant zastosował rozwiązania mające na celu minimalizację negatywnego oddziaływania drgań pochodzących od linii tramwajowej. Przedmiotowe rozwiązania na etapie projektowym zostały zweryfikowane przy pomocy analizy



oddziaływania inwestycji w zakresie hałasu i drgań, która wykonana została w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko i opisana w „Raporcie z ponownej oceny oddziaływania na środowisko”. Na podstawie przedmiotowego Raportu zostało wydane postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie znak 00.4222.5.2018.BaK z dnia 29 listopada 2019 r., które z kolei stanowiło podstawę wydania przez Prezydenta Miasta Krakowa decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Przedmiotowe dokumenty stanowiły potwierdzenie prawidłowości przyjętych rozwiązań na etapie projektowym. W związku z powyższym Dyrektor przekazał do TWW Nieruchomości informację, że: „(a.) W sprawie udostępnienia dokumentacji potwierdzającej, że przyjęte rozwiązanie torowiska tramwajowego wzdłuż ul. Bociana w bardzo bliskim sąsiedztwie budynków osiedla Mozarta zapewni brak negatywnego wpływu drgań na ludzi w budynkach oraz na same budynki. Analizy oddziaływania inwestycji w zakresie hałasu i drgań wykonane zostały w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko i opisane w „Raporcie z ponownej oceny oddziaływania na środowisko”, z którym można zapoznać się na stronie internetowej ZIM: <https://zim.krakow.pl/naszeprojekty/linii-tramwajowa-kst-krowodrza-gorka-gorka-narodowa/>. Raport wykazał, że inwestycja, po jej realizacji, powinna spełniać obowiązujące wymagania z zakresu ochrony środowiska, w tym z zakresu drgań. Badania oddziaływania dróg i torowisk tramwajowych w zakresie wibracji potwierdzają, że przy utrzymaniu dróg, torowiska oraz pojazdów szynowych w należytym stanie nie występują negatywne oddziaływania w fazie eksploatacji inwestycji na budynki zlokalizowane w sąsiedztwie”.

TWW Nieruchomości w wiadomości e-mail z dnia 25 listopada 2022 r. zwróciło się m.in. z pytaniem: „Czy planują Państwo umieszczenie barier dźwiękoszczelnych przy Osiedlu Mozarta od strony ul. Bociana ze względu na powstanie na w/w ulicy linii tramwajowej?” W odpowiedzi na otrzymaną korespondencję pismem znak ZIM.IR.JRP. 425.87.2022 z dnia 12 grudnia 2022 r. Dyrektor poinformował, że: „(...) na podstawie wykonanych analiz akustycznych na ul. Bociana nie będą przekroczone normy dopuszczalnych poziomów hałasu, w związku z tym nie zostały zaprojektowane ekrany akustyczne w tej lokalizacji. W ramach realizowanego torowiska przewiduje się zastosowanie elementów antywibracyjnych, których celem jest zabezpieczenie przed przenoszeniem drgań od pojazdów szynowych na otoczenie.”

W nawiązaniu do przekazanego stanowiska, TWW Nieruchomości w dniu 17 lutego 2023 r. przekazało wiadomość e-mail: „w odpowiedzi na (...) proszę o wysyłkę wykonanych analiz akustycznych w celu zweryfikowania nieprzekraczania normy dopuszczalnego poziomu hałasu. Wzdłuż terenu inwestycji budynki zlokalizowane w dalszej odległości od linii tramwajowej zostały osłonięte ekranami. Nie jest dla nas zrozumiałe odrzucenie naszego wniosku. Hałas, który może być spowodowany będzie zakłóceniem miru domowego mieszkańców. Mieszkańcy bloków 31,30,27,26 znajdujących się najbliżej będą musiały codziennie zmagać się z uciążliwym hałasem, dlatego ponownie wnioskujemy o montaż ekranów akustycznych. Prosimy również o przesłanie zatwierdzonej dokumentacji projektowej, decyzji ZRID.”

Pismem znak ZIM.IR.JRP.42.5.87.2022 (2) z dnia 8 marca 2023 r. Dyrektor udostępnił wnioskodawcy wszystkie dokumenty, tj.: analizę akustyczną opracowaną przy „Raporcie z ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko” wraz z aneksem do Raportu, decyzją ZRID nr 14/6740.4/2020 z dnia 23 czerwca 2020 r., decyzją reformującą decyzją ZRID znak: WI-VI.7821.1.15.2021 z dnia 27 maja 2022 r. oraz zatwierdzoną planszą z projektu budowlanego. Ponadto w odpowiedzi Dyrektor udzielił wyjaśnień w zakresie sposobu wyznaczenia lokalizacji wykonania ekranów akustycznych: „W kwestii montażu ekranów akustycznych informuję, że zgodnie z zatwierdzoną dokumentacją wzdłuż ul. Bociana na



wysokości bloków 31, 30, 27, 26 nie są planowane do realizacji ekrany akustyczne. Wynika to z przeprowadzonych na etapie opracowania dokumentacji projektowej analiz akustycznych, których wyniki nie wskazywały na konieczność zastosowania ochrony w tym zakresie. Wobec wykazania, na podstawie prognoz ruchowych dot. przewidywanego okresu eksploatacji inwestycji, braku przekroczenia norm hałasu projektant nie ujął w dokumentacji elementów ochrony akustycznej w przedmiotowej lokalizacji. W analizie akustycznej jest uwzględniany szereg czynników (nie tylko sama odległość zabudowy od źródła hałasu), które mają wpływ na ostateczny wynik analizy. W szczególności wpływ na wyniki analizy mają istniejące elementy zagospodarowania, które mogą uczestniczyć w rozprzestrzenianiu się hałasu w tym jego propagację. W przypadkach analitycznego wykazania przekroczeń norm hałasu projektant jest zobligowany do uwzględnienia elementów ochrony akustycznej w dokumentacji. Wyniki analizy akustycznej zostały uwzględnione w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia (DUŚ) znak 00.4210.8.2015.JS z dnia 15.03.2016 r. oraz ostatecznie zatwierdzone w postanowieniu o uzgodnieniu realizacji przedsięwzięcia znak 00.4222.5.2018.BaK z dnia 29.11.2019 r. wydanych przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie. Dokumenty te były podstawą sporządzenia projektu budowlanego, który został zatwierdzony decyzją ZRID. W decyzji DUŚ na Inwestora został nałożony obowiązek sporządzenia analizy porównawczej po roku eksploatacji inwestycji, w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu dotrzymanie standardów jakości środowiska, w tym ochrony zabudowy mieszkaniowej przed hałasem i zanieczyszczeniem powietrza. Ponowna weryfikacja ma na celu wykazanie, czy ochrona środowiska, w tym zabezpieczenie akustyczne zostało zrealizowane skutecznie” co w sposób szczegółowy i jednoznaczny wyjaśnia nieuwzględnienie w dokumentacji projektowej wykonania ekranów akustycznych w rejonie os. Mozarta oraz w sposób wyczerpujący odnosi się do treści wniosku złożonego przez TWW Nieruchomości.

W dniu 13 października 2023 r. wpłynęło do Zarządu Inwestycji Miejskich w Krakowie pismo TWW Nieruchomości z dnia 4 października 2023 r. w sprawie doskwierającego hałasu od rozpędzających się i hamujących tramwajów oraz powstających drgań odczuwalnych w mieszkaniach. Mieszkańcy zawnieśli m.in. o: wprowadzenie w trybie pilnym poniższych działań: „Możliwie jak najszybsze zainstalowanie ekranów akustycznych wzdłuż torowiska na ulicy Bociana przy osiedlu Mozarta.” Ponadto w odniesieniu do otrzymywanych zgłoszeń Dyrektor przekazał informację, że: „W związku z otrzymywanymi zgłoszeniami mieszkańców dotyczącymi odczuwania wysokiego natężenia hałasu, Inwestor analizuje możliwość przeprowadzenia wcześniejszego - niż w terminie określonym w ww. decyzji - pomiarów natężenia generowanego hałasu. W przypadku realizacji tych pomiarów dalsze decyzje zostaną podjęte na podstawie wyników tych pomiarów”, co świadczy o ustosunkowaniu się do zgłaszanych problemów przez mieszkańców i podjęciu działań mających na celu dokładną weryfikację występującego problemu. W związku z licznymi wnioskami dotyczącymi hałasu, wychodząc naprzeciw oczekiwaniom mieszkańców, Dyrektor zlecił wykonanie dodatkowych pomiarów hałasu na terenie inwestycji KST III w dziesięciu wyznaczonych punktach pomiarowych. Jeden z takich punktów pomiarowych wyznaczony był przy os. Mozarta 30. W wyniku przeprowadzonych pomiarów nie stwierdzono występowania przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu. W związku z brakiem podstaw do stwierdzenia niewłaściwego zabezpieczenia inwestycji przed hałasem nie podjęto działań mających na celu wykonanie dodatkowych ekranów akustycznych. W dniu 28 lutego 2024 r. TWW Nieruchomości wystąpiło o „udostępnienie wyników pomiarów akustycznych na trasie nowego tramwaju na Górkę Narodową, które były wykonane przy osiedlu Mozarta.” Pismem znak ZIM.IR.JRP.42.5.64.2023(37) z dnia 18 marca 2024 r. Dyrektor przekazał sprawozdanie z dodatkowych badań akustycznych wykonanych w dniach 26-27 lutego 2024 r. przy os. Mozarta



30. wraz z informacją, że w wyniku przeprowadzonych badań nie stwierdzono przekroczeń norm hałasu w porze dziennej jak również nocnej dla ww. lokalizacji. W dniu 8 maja 2024 r. (...) * wystąpiła do Prezydenta Miasta Krakowa o zorganizowanie spotkania w sprawie hałasu i drgań od nowej linii tramwajowej.

W dniu 8 sierpnia 2024 r. TWW Nieruchomości wystąpiło pisemnie do Zastępcy Prezydenta Miasta Krakowa Pana Stanisława Kracika pismem, w którym została opisana sytuacja doskwierającego hałasu. Korespondencja została zadekretowana na Zarząd Inwestycji Miejskich w Krakowie oraz Wydział Kształtowania Środowiska Urzędu Miasta Krakowa. Ponadto, w piśmie tym zwrócono się, m. in. : „Jesteśmy przekonani, że badanie przeprowadzone w czasie, w którym natężenie ruchu tramwajowego jest najbardziej uciążliwe dla mieszkańców wykaże nawet obecnie obowiązującej i mocno zawyżonej wartości dopuszczalnej hałasu. Jeżeli jednak w wyniku badania okazałoby się, że liczony zgodnie z procedurą „średni hałas” dla czasu odniesienia 8 godzin nocnych nie jest wystarczająco wysoki, aby pojawił się urzędowy wymóg instalacji ekranów (który występuje gdy przekroczona jest wartość $LA_{eqN} = 56$ db) to zdecydowanie apelujemy, aby na tej podstawie nie podejmować decyzji o rezygnacji z budowy ekranów wzdłuż Osiedla Mozarta. Zgodnie z obecnie obowiązującym prawem, w przypadku zarejestrowania przekroczenia wartości granicznej obliczanego ustawowo „średniego hałasu” (w badanym czasie odniesienia) należy chronić ludzi przed hałasem np. poprzez zastosowanie ekranów, nawet jeżeli nie zwrócą się oni do urzędu z taką prośbą. Nie oznacza to jednak, że nie można wykonać ekranów w przypadku, gdy wartość graniczna liczona dla „średniego hałasu” nie została przekroczona, a mieszkańcy mają wielkie zapotrzebowanie na ochronę przed hałasem. Dopuszczalny poziom hałasu w rozporządzeniu został podwyższony względem obowiązującego do 2012 roku po to, aby urząd nie musiał ustawowo budować ekranu tam gdzie go nie potrzeba mieszkańcom, a nie po to, aby zakazać budować w miejscach, w których jest naprawdę potrzebny. Mieszkańcy Osiedla Mozarta bardzo potrzebują ekranu, który ograniczy hałas od linii tramwajowej przebiegającej pod ich oknami.”

W odpowiedzi Wydział Kształtowania Środowiska poinformował pismem znak WS-08.6253.72.2024.MS z dnia 19 sierpnia 2024 r., że: „Prezydent Miasta Krakowa nie był organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy ww. linii tramwajowej. Decyzja dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa linii tramwajowej KST etap III (Krowodrza Górka - Górka Narodowa)” wydana została przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie, a zatem tut. Wydział nie posiada wiedzy w zakresie realizacji ekranów akustycznych oraz przyjętych ostatecznie rozwiązań dotyczących lokalizacji i parametrów planowanych do wykonania zabezpieczeń. ”

W odniesieniu do powyższego pisma TWW Nieruchomości, pismem znak ZIM.IR.JRP.42.5.64.2023(40) z dnia 27 sierpnia 2024 r. Dyrektor poinformował, że „w ramach sprawdzenia skuteczności rozwiązań służących ochronie przed hałasem, zrealizowanych przy inwestycji KST III, zostanie wykonana analiza porealizacyjna zgodnie z Postanowieniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie znak 00.4222.5.2018.BaK z dnia 29.11.2019 r. Kontrola będzie obejmowała również lokalizacje, dla których Zarząd Inwestycji Miejskich w Krakowie otrzymywał zgłoszenia mieszkańców w sprawie uciążliwości spowodowanych ruchem tramwajowym, w tym rejonu os. Mozarta. Analiza porealizacyjna powinna przede wszystkim wskazać w jakim zakresie elementy ochrony akustycznej gwarantują zachowanie obowiązujących norm natężenia w tym wskazać ewentualne punkty przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, co wiązałoby się z koniecznością podjęcia stosownych działań naprawczych. Decyzja co do dalszych działań może być podjęta po przeprowadzeniu pomiarów

kontrolnych w terenie, dokonaniu obliczeń hałasu w obszarze inwestycji oraz interpretacji otrzymanych wyników. Dyrektor informuje, że raport z przeprowadzonej analizy porealizacyjnej zostanie przekazany do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie oraz organu ochrony środowiska właściwego w sprawie utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.”

TWW Nieruchomości zawnioskowało, że w przypadku, gdy w wyniku wykonania analizy porealizacyjnej nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu, apelują o nie odstępowanie od realizacji ekranów akustycznych. Tym samym, aby to ocenić, w pierwszej kolejności należy wykonać analizę porealizacyjną. Dyrektor poinformował, że w dniu 3 września 2024 r. zostało wszczęte postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na wykonanie analizy porealizacyjnej dla zadania inwestycyjnego pn. „Budowa linii tramwajowej KST III (os. Krowodrza Górka - Górka Narodowa)”. Zgodnie z warunkami zawartymi w postępowaniu zamówienie będzie realizowane w dwóch etapach:

etap I - obejmujący analizę porealizacyjną części zadania inwestycyjnego, która oddana została do użytkowania do dnia 1 września 2023 r.- w terminie do 3 miesięcy od dnia zawarcia Umowy,

etap II - obejmujący analizę porealizacyjną części zadania inwestycyjnego, która oddana została do użytkowania w dniu 30 grudnia 2023 r. - w terminie do 2 miesięcy od dnia 15 stycznia 2025 r.

Os. Mozarta w Krakowie zostało objęte pierwszym etapem realizacji analizy porealizacyjnej. Tym samym Dyrektor podjął kolejne działania mające na celu weryfikację poprawności realizacji inwestycji w zakresie zastosowanych zabezpieczeń akustycznych.

W tym miejscu, odnosząc się do zarzutów Skarżących, Dyrektor wskazuje, że fakt nieuwzględnienia linii tramwajowej w dokumentacji projektowej budynków przy os. Mozarta stanowi błąd projektanta i dewelopera, a nie Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich w Krakowie. W tym zakresie jakiegokolwiek zastrzeżenia powinny być kierowane w kierunku podmiotu projektującego budynku i sprzedającego mieszkania, bowiem plany inwestycyjne Miasta dot. budowy nowej linii tramwajowej były już wtedy powszechnie znane. W dniu 8 września 2010 r. Rada Miasta Krakowa podjęła uchwałę nr CVII 1/1458/10 w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru "LINIA TRAMWAJOWA OD PĘTLI KROWODRZA GÓRKA DO GÓRKI NARODOWEJ ZACHÓD". Plan miał na celu realizację działań samorządu w zakresie rozwiązań komunikacyjnych w tej części miasta. Obejmował swoimi granicami teren zarezerwowany dla przebiegu linii tramwajowej wraz z jej strefą oddziaływania. Planowana inwestycja stanowi północny fragment linii szybkiego tramwaju na odcinku od osiedla Krowodrza Górka przez Prądnik Biały, ulicę Pachońskiego do Górki Narodowej. Ogłoszenie/obwieszczenie Prezydenta Miasta Krakowa o przystąpieniu do sporządzenia planu jest datowane na dzień 31 października 2008 r. Ww. MPZP zastąpił przyjęty uchwałą nr CXIX/ 1283/06 Rady Miasta Krakowa z dnia 25 października 2006 r. MPZP "GÓRKA NARODOWA ZACHÓD". Należy także zauważyć, że 1994 r. uchwalono Plan Ogólnego Zagospodarowania Miasta Krakowa, w którym pojawił się plan budowy szybkiego tramwaju. Nowa inwestycja miała wykorzystywać wybudowany już odcinek tunelu w okolicach Dworca Głównego, który miał być jednak dokończony dla komunikacji północ-południe.

Między 1995 a 1999 wybudowano kolejne 605 m tunelu pod ul. Lubomirskiego, a niedługo później rozpoczęto budowę trasy tramwajowej z ul. Wielickiej do osiedla Kurdwanów, gdzie miał kończyć się pierwszy korytarz IKST łączący północ z południem miasta. Budowa Krakowskiego Szybkiego Tramwaju została podzielona na kilka etapów, w tym właśnie na etap III - Krowodrza Górka - Górka Narodowa oraz Krowodrza Górka - Azory.



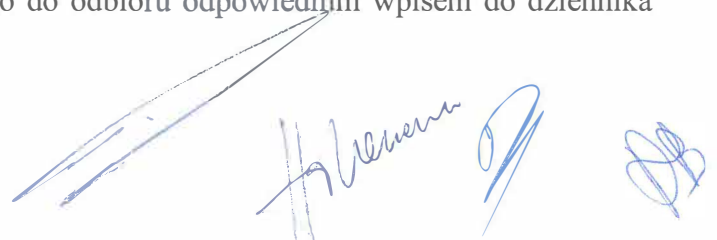
W dniu 13 października 2023 r. wpłynęło do Zarządu Inwestycji Miejskich w Krakowie pismo TWW Nieruchomości z dnia 4 października 2023 r. w sprawie doskwierającego hałasu od rozpędzających się i hamujących tramwajów oraz powstających drgań odczuwalnych w mieszkaniach. Mieszkańcy zawnioskowali m.in. o: „(...) wprowadzenie w trybie pilnym (...) ograniczenia prędkości tramwaju na odcinku między przystankami Kuźnicy Kołtątajowskiej i Bociana oraz między Bociana i Siewną Wiadukt na ulicy Bociana. Ograniczenie prędkości jest szczególnie konieczne między godziną 22:00 a 6:00.” Dyrektor udzielił odpowiedzi pismem znak ZIM.IR.JRP.42.5.64.2023(1) z dnia 7 listopada 2023 r. i poinformował, że „odcinek trasy Krowodrza Górka P+R - pętla Górka Narodowa został zaprojektowany jako trasa szybkiego tramwaju. W związku z tym tramwaje linii 18 oraz 50 na odcinku trasy Krowodrza Górka P+R - Papierni Prądnickich, osiągają prędkość komunikacyjną wynoszącą 26 km/h. Tym samym spełniają wiodący warunek dla tras szybkiego tramwaju, którego minimalna prędkość komunikacyjna powinna wynosić 24 km/h. Infrastruktura przystankowa jest rozplanowana w sposób umożliwiający osiągnięcie ww. prędkości. Dodatkowo, lokalizacja przystanków jest dobrana w sposób gwarantujący do nich dostęp pieszo w odległości 400 metrów. W celu zapewnienia dostępności dla jak największej liczby mieszkańców, przystanki są zlokalizowane w miejscach o największej intensywności zabudowy. Odległość międzyprzystankowa na wskazanym odcinku sieci tramwajowej jak również osiągana wymagana prędkość wynika z opisanych powyżej parametrów dotyczących szybkiego tramwaju. Ponadto TWW Nieruchomości, w swoim piśmie skierowanym do Zastępcy Prezydenta Miasta Krakowa Pana Stanisława Kracika, o którym mowa w punkcie 5, przedstawiło stanowisko w zakresie nadmiernej prędkości tramwaju przejeżdżającego wzdłuż Osiedla Mozarta, która ma wpływ na zwiększony hałas i zawnioskowało o „(...)ograniczenie prędkości i poświęcenie kilkunastu sekund, aby około sto osób nie było budzone każdej nocy ”

W związku z otrzymanym wnioskiem Dyrektor wystąpił pismem znak ZIM.IR.JRP.42.5.64.2023(39) z dnia 19 sierpnia 2024 r. do Zarządu Dróg Miasta Krakowa, Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie oraz Wydziału Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa z wnioskiem o odniesienie się w zakresie postulatu dotyczącego ograniczenia prędkości tramwaju przejeżdżającego wzdłuż Osiedla Mozarta. Zarząd Inwestycji Miejskich w Krakowie nie jest jednostką odpowiedzialną za wprowadzanie ograniczeń prędkości i uzgadniania projektów Stałej Organizacji Ruchu. W związku z powyższym w kwestii wprowadzenia ograniczenia prędkości ZIM wystąpił do właściwej jednostki i tym samym wywiązał się ze swoich obowiązków udzielając wyczerpującej odpowiedzi. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa poinformował, że w przypadku tramwaju głównym źródłem dźwięku jest tzw. styk koła z szyną w trakcie przemieszczania się tramwaju. Jest on w dużej mierze niezależny od prędkości tramwaju (dopiero przy dużych prędkościach, których w ruchu miejskim tramwaje nie osiągają, ujawniają się dodatkowe wpływy), w związku z powyższym negatywnie opiniuję zmniejszenie prędkości jako narzędzia redukcji emisji dźwięku przez tramwaj. Jednocześnie redukcja prędkości wydłuża czas przejazdu i zmniejsza atrakcyjność transportu zbiorowego. Podkreślenia wymaga również fakt, że odczucia hałasu są subiektywne. Problem powinna obiektywnie potwierdzić powdrożeniowa analiza akustyczna, na podstawie, której oceni się, czy i w jakim zakresie należy rozszerzyć środki ochrony akustycznej w stosunku do przewidzianej w projekcie oraz czy oddziaływanie akustyczne jest związane z ruchem tramwajów. W razie potwierdzenie nadmiernego hałasu w mojej ocenie najlepszym rozwiązaniem jest rozbudowa istniejących ekranów akustycznych. " Odpowiedź, z uwagi na przedłużający się czas i brak otrzymania stanowisk: Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie i Zarządu Dróg Miasta Krakowa, została przygotowana bez uwzględnienia kluczowych, pochodzących z ww. jednostek informacji



i przekazana do TWW Nieruchomości pismem znak: ZIM.IR.JRP.42.5.64.2023(40) z dnia 27 sierpnia 2024 r. Stanowisko Zarządu Dróg Miasta Krakowa wpłynęło po przesłaniu do TWW Nieruchomości ww. pisma. W piśmie znak UT.5306.4.16.2024(2) z dnia 26 sierpnia 2024 r. (data wpływu do Sekretariatu Zarządu Inwestycji Miejskich w Krakowie - 27 września 2024 r.) Dyrektor został poinformowany, że: „Zarząd Dróg Miasta Krakowa w odpowiedzi na Państwa pismo znak ZIM.IR.JRP.42.5.64.2023(39) informuję, iż kwestie związane ze zmianami dopuszczalnej prędkości dla tramwajów, która powinna zostać wprowadzona poprzez zmianę w projekcie SOR, nie jest kompetencją tutejszego Zarządu. Jednocześnie informujemy, że prędkość tramwaju jest z poziomem hałasu generowanego podczas jego przejazdu, co można zaobserwować również w ww. lokalizacji. We wcześniej już wspomnianym piśmie TWW Nieruchomości z dnia 13 października 2023 r. Mieszkańcy zawnioskowali m.in. o: zmniejszenie liczby przejazdów tramwajów między godziną 4:00 a 6:00.” W odpowiedzi, Dyrektor poinformował, że: „W kwestii nadmiernej częstotliwości kursów tramwajowych, na podstawie korespondencji przekazanej z Zarządu Transportu Publicznego informuję, że rozkład jazdy poszczególnych linii dostosowany jest do występujących potrzeb przewozowych. Linie 18 i 50 kursują z większą częstotliwością w ciągu dnia, natomiast w godzinach wczesnoporannych i wieczornych, liczba kursów jest ograniczona. Jednocześnie należy mieć na względzie, że trasy linii tramwajowych prowadzą przez całe miasto. W związku z tym, nawet jeśli w określonej porze dnia na jednym odcinku trasy występuje mniejsza frekwencja pasażerów, nie oznacza to, że na innej części trasy nie jest potrzebna większa liczba kursów. W takiej sytuacji, ograniczenie częstotliwości kursowania wiązałoby się z pogorszeniem warunków podróży dla mieszkańców. "Za kwestię techniczną przy realizacji robót budowlanych odpowiedzialne są osoby pełniące samodzielne funkcje techniczne w budownictwie. Prace projektowe i roboty budowlane -zgodnie z obowiązującymi przepisami - mogą być wykonywane wyłącznie przez osoby posiadające odpowiednie wykształcenie techniczne i praktykę zawodową stwierdzone decyzją (uprawnieniami budowlanymi). Za opracowanie dokumentacji w tym przyjęcie odpowiednich rozwiązań projektowych jest odpowiedzialny projektant natomiast za realizację prac zgodnie z zatwierdzoną dokumentacją projektową oraz warunkami decyzji realizacyjnej odpowiedzialni są kierownik budowy/robót oraz inspektor nadzoru inwestorskiego.

Na etapie realizacji inwestycji KST III zlecona została usługa zarządzania kontraktem przez zespół Inżyniera Kontraktu. Do obowiązków zespołu Inżyniera Kontraktu należało m.in. sprawowanie kontroli w trakcie realizacji robót, w tym pełnienie obowiązków inspektorów nadzoru inwestorskiego w zakresie wszystkich branż związanych z zadaniem. Przepis regulujący przebieg procesu budowlanego tj. ustawa prawo budowlane (Dz. U. 2024.725) stanowi m.in.: do podstawowych obowiązków kierownika budowy należy: prowadzenie dokumentacji budowy; zapewnienie geodezyjnego wytyczenia obiektu oraz zorganizowanie budowy i kierowanie budową obiektu budowlanego w sposób zgodny z projektem lub pozwoleniem na budowę, przepisami, w tym techniczno-budowlanymi, oraz przepisami bezpieczeństwa i higieny pracy; zapewnienie przy wykonywaniu robót budowlanych stosowania wyrobów, zgodnie z art. 10; zawiadomienie inwestora o wpisie do dziennika budowy dotyczącym wstrzymania robót budowlanych z powodu wykonywania ich niezgodnie z projektem; realizacja zaleceń wpisanych do dziennika budowy; zgłaszanie inwestorowi do sprawdzenia lub odbioru wykonanych robót ulegających zakryciu bądź zanikających oraz zapewnienie dokonania wymaganych przepisami lub ustalonych w umowie prób i sprawdzeń instalacji, urządzeń technicznych i przewodów kominowych przed zgłoszeniem obiektu budowlanego do odbioru; przygotowanie dokumentacji powykonawczej obiektu budowlanego; zgłoszenie obiektu budowlanego do odbioru odpowiednim wpisem do dziennika



budowy oraz uczestniczenie w czynnościach odbioru i zapewnienie usunięcia stwierdzonych wad, a także przekazanie inwestorowi oświadczenia, o którym mowa w art. 57 ust. 1 pkt 2.

Natomiast do podstawowych obowiązków inspektora nadzoru inwestorskiego należy: reprezentowanie inwestora na budowie przez sprawowanie kontroli zgodności jej realizacji z projektem lub pozwoleniem na budowę, przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej; sprawdzanie jakości wykonywanych robót budowlanych i stosowania przy wykonywaniu tych robót wyrobów zgodnie z art. 10; sprawdzanie i odbiór robót budowlanych ulegających zakryciu lub zanikających, uczestniczenie w próbach i odbiorach technicznych instalacji, urządzeń technicznych i przewodów kominowych oraz przygotowanie i udział w czynnościach odbioru gotowych obiektów budowlanych i przekazywanie ich do użytkowania; potwierdzanie faktycznie wykonanych robót oraz usunięcia wad, a także, na żądanie inwestora, kontrolowanie rozliczeń budowy.

W związku z powyższym Dyrektor poinformował, że wszelkie uwagi, które otrzymywał, a które dotyczyły realizowanych robót dotyczących zadania KST III były bezpośrednio przekazywane do osób odpowiedzialnych - pełniących samodzielne funkcje techniczne tj. projektanta, kierownika budowy/robót, inspektora nadzoru inwestorskiego. Przekazane uwagi były analizowane, a w razie konieczności były wdrażane działania korygujące. Protokół przekazany i zatwierdzony przez inspektora nadzoru inwestorskiego stanowi potwierdzenie prawidłowo wykonanych robót.

Mając na uwadze powyższe wyjaśnienia należy uznać, że zarzuty zawarte w przedmiotowej skardze są bezzasadne.

Niniejsza uchwała stanowi zawiadomienie o sposobie załatwienia skargi w rozumieniu art. 237 § 3 w związku z art. 238 § 1 k.p.a.

Stosownie do treści przepisu art. 239 k.p.a. Rada Miasta Krakowa informuje, iż: *„W przypadku gdy skarga, w wyniku jej rozpatrzenia, została uznana za bezzasadną i jej bezzasadność wykazano w odpowiedzi na skargę, a skarżący ponowił skargę bez wskazania nowych okoliczności – organ właściwy do jej rozpatrzenia może podtrzymać swoje poprzednie stanowisko z odpowiednią adnotacją w aktach sprawy – bez zawiadamiania skarżącego”*

W imieniu Komisji

Three handwritten signatures in blue ink. The top signature is the most legible and appears to be 'Anna Rudzka'. Below it are two other signatures, one of which is partially obscured by a horizontal line.