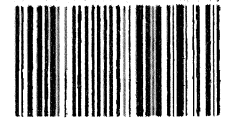


21.07.2023
PMK

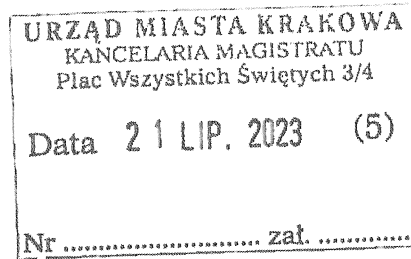
Wnoszący:

Kraków, 18 lipca 2023r.

Urząd Miasta Krakowa



RPU/184816/2023
Data: 2023-07-21



Szanowny Pan

prof. Jacek Majchrowski

Prezydent M. Krakowa

pl. Wszystkich Świętych 3-4
31-004 Kraków

Dotyczy: Programu ochrony środowiska przed hałasem dla Miasta Krakowa w kontekście budowy drogi ekspresowej S7 na odcinku Kraków-Myślenice.

Członkostwo Polski w Unii Europejskiej spowodowało konieczność przygotowania dla każdego województwa Programu ochrony środowiska przed hałasem. Obowiązek opracowania w/w programu wynika z zapisów następujących aktów prawnych o charakterze podstawowym:

- dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego oraz Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. w sprawie oceny i kontroli hałasu w środowisku
- ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 z późniejszymi zmianami) wraz z rozporządzeniami wykonawczymi, a w szczególności rozporządzenia Ministra środowiska z dnia 14 października 2002r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem (Dz. U. nr 179 poz. 1498).

Metody oceny hałasu na potrzeby sporządzania strategicznych map hałasu określa załącznik II do dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku (Dz. Urz. UE L 189 z 18.07.2002, str. 12, z późn. zm.8) – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 15, t. 7, str. 101), o czym informuje art. 112c Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska

Obowiązek przyjęcia programu dla województwa ciąży na Sejmiku, a jego realizacja następuje poprzez przyjęcie uchwały, której załącznikiem jest program. Podobny obowiązek ciąży

na prezydentach miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy. W dokumencie wskazuje się najbardziej racjonalne działania, których realizacja obniży ponadnormatywny poziom hałasu na terenach wzdłuż dróg i linii kolejowych do dopuszczalnego poziomu. Konsekwencją zmniejszenia szkodliwego oddziaływania i dokuczliwości hałasu powinna być poprawa warunków i komfortu życia mieszkańców na tych obszarach.

Zgodnie z zapisami Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska, program powinien być aktualizowany co najmniej raz na pięć lat, a także w przypadku występowania okoliczności uzasadniających zmianę planu lub harmonogramu realizacji.

W województwie małopolskim „Program ochrony środowiska przed hałasem” został przyjęty Uchwałą Nr XXXIV/494/09 Sejmiku województwa małopolskiego z dnia 3 lipca 2009 r. w sprawie „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa małopolskiego na lata 2009-2013”, a w kolejnych przedziałach czasowych był aktualizowany.

<https://bip.malopolska.pl/umwm,a,62609,uchwala-nr-xxxiv49409-sejmiku-wojewodztwa-malopolskiego-z-dnia-3-lipca-2009-r-w-sprawie-programu-och.html>

Poniżej prezentujemy fragment strony Dziennika Urzędowego Województwa Małopolskiego poz. 6008 zawierającego aktualizację Programu opatrzoną istotnym hasłem „Małopolska 2033- z hałasem nie po drodze”, które stoi w jawnej sprzeczności względem projektu GDDKiA poprowadzenia przez dz. X Krakowa drogi ekspresowej S7.

Załącznik
do Uchwały Nr XLII/663/13
Sejmiku Województwa Małopolskiego
z dnia 30 września 2013 r.



**Program ochrony środowiska przed hałasem
dla województwa małopolskiego**

Małopolska 2033 – z hałasem nie po drodze



W Programie dokładne sprecyzowano kryteria wyboru dróg i linii kolejowych, które będą podlegać ocenie w całym województwie. Przyjęto, że programem należy objąć odcinki dróg na których natężenie ruchu w 2010 r. wyniosło ponad 3 mln pojazdów rocznie. Dla Krakowa i Tarnowa przygotowuje się odrębne programy ochrony środowiska przed hałasem. Obowiązek ten ciąży na prezydentach tych miast”

Uchwałą NR CXV/3014/18 RADY MIASTA KRAKOWA z dnia 7 listopada 2018 r. przyjęty został „Program ochrony środowiska przed hałasem dla Miasta Krakowa na lata 2019 – 2023”.

https://www.krakow.pl/nasze_miasto/76221,artykul,program_ochrony_przed_halasem_dla_miasta_krakowa_na_lata_2019_-_2023.html

Program został sporządzony w oparciu o Mapę akustyczną Miasta Krakowa, którą zgodnie z art. 118 ustawy Prawo ochrony środowiska Prezydent sporządza co 5 lat.

Art. 112. Ustawy stanowi:

Ochrona przed hałasem polega na zapewnieniu jak najlepszego stanu akustycznego środowiska, w szczególności poprzez:

- 1) utrzymanie poziomu hałasu poniżej dopuszczalnego lub co najmniej na tym poziomie;
- 2) zmniejszanie poziomu hałasu co najmniej do dopuszczalnego, gdy nie jest on dotrzymany.

<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20010620627/U/D20010627Lj.pdf>

Głównym celem Programu jest poprawa standardu życia mieszkańców Krakowa z uwagi na oddziaływanie akustyczne. Tak, aby:

- zmniejszyć odsetek powierzchni terenów zagrożonych hałasem (oczekiwany trend malejący) (wskaźnik W1_O)
- zmniejszyć odsetek mieszkańców zagrożonych hałasem (oczekiwany trend malejący) (wskaźnik W2_O)

Autorzy programu dokonali próby identyfikacji źródeł hałasu i stwierdzili, że:

cytat str. 23: „Największy wpływ na mieszkańców Krakowa w zakresie oddziaływania akustycznego ma ruch odbywający się po autostradzie A4, drogach krajowych oraz wojewódzkich przebiegających przez miasto. Drogi te charakteryzują się dużym natężeniem ruchu w czasie całej doby (zarówno w porze dziennej, wieczornej, jak i nocnej).”

Jednocześnie stwierdzili, że ograniczenie hałasu do wartości dopuszczalnych, określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska bardzo często jest nierealne i niewykonalne. Takie stwierdzenie zaskakuje. Niemniej jednak zaproponowali szereg rozwiązań krótko i długookresowych. Wskazano m. in. na konieczność przyjęcia MPZP, tak by możliwe było lokalizowanie nowoprojektowanych dróg w sposób zapewniający jak najmniejszą ingerencję w tereny podlegające ochronie akustycznej. Pojawiło się też stwierdzenie, które cytujemy poniżej

Cytat str.31: „Dodatkowo zarządcy dróg w przypadku opiniowania włączenia nowych odcinków dróg do systemu komunikacyjnego Miasta Krakowa zobowiązani są uwzględnić wpływ inwestycji na zmianę klimatu akustycznego.”

Mapy akustyczne Miasta Krakowa wykonywane były kolejno w latach 2002, 2007, 2013 oraz 2017. Porównując wyniki można stwierdzić, że dla zakresu zasięgu hałasu powyżej 65 dB zarówno dla pory dziennej jak i nocnej zanotowano wzrost liczby lokali, a tym samym liczby ludności narażonej na hałas

Autorzy Programu ochrony środowiska przed hałasem dla Miasta Krakowa na lata 2019 – 2023 przywołują inne programy, np. „Program Ochrony Środowiska dla Miasta Krakowa”, czy „Strategię Rozwoju Krakowa 2030” przyjęte do realizacji przez Radę Miasta Krakowa, które mają na celu:

cytat: „tworzenie inteligentnej metropolii, zapewniającej wysoką jakość życia, budowanie kreatywnej gospodarki, kształtowanie środowiska przestrzennego, poszanowanie środowiska przyrodniczego oraz rozwój potencjału kulturowego”.

W Studium korytarzowym dla drogi S7 na odcinku Kraków – Myślenice zaprezentowano przewidywane natężenia ruchu na drogach związanych z inwestycją, a przede wszystkim:

- na drodze planowanej S7 w poszczególnych korytarzach,
- na drodze zastępowanej DK 7 („Zakopiance”),
- na autostradzie A4, w którą miałyby być wpięta droga S7.

Analizy wykonano dla lat: 2021, 2037, 2052 (znajdują się one w Studium w pkt C. Analiza i prognoza ruchu, str. 206). Obecnie maksymalne natężenie ruchu pojazdów na autostradzie A4, na terenie miasta Krakowa, (pomiaru ruchu z 2021 r) wynosi 84 876 pojazdów na dobę i przekracza wartość 80 000 pojazdów na dobę, co jest maksymalną dopuszczalną wartością dla autostrady dwupasowej). W przyszłości planowana jest rozbudowa autostrady A4 w obszarze Krakowa do trzypasowej, dla której dopuszczalną maksymalną wartością jest 120 000 pojazdów na dobę. Dla określenia planowanego ruchu w przyszłości wzięto pod uwagę wzrost natężeń między latami 2010 i 2015 (tzw. kalibracja modelu ruchu). Na tym wzroście oparto kalkulacje na przyszłość.

Przyjęta metoda wykonania analiz ruchu wynika z zasad wykonywania prognoz ruchu opracowanych przez GDDKiA i obowiązujących dla wszystkich planowanych inwestycji. Niemniej jednak pomiary rzeczywistego natężenia ruchu wykonane w latach 2020/2021 pokazują, iż metoda ta spowodowała znaczne niedoszacowanie wzrostu ruchu. Jednocześnie należy pamiętać, że pomiary wykonane w latach 2020-2021 nie są miarodajne, ponieważ zostały wykonane w okresie ograniczeń w poruszaniu wynikających z epidemii Covid-19 (rok 2020). Pomiary w roku 2021 też z dużym prawdopodobieństwem nie są miarodajne. W badanym roku obowiązywała dalej praca zdalna, a gospodarka była dopiero powoli „odmrażana”.

Działając w ramach prawa UE i prawa krajowego Prezydent Miasta Krakowa zlecił wykonanie Strategicznej mapy hałasu Miasta Krakowa. Mapę przygotowano na podstawie danych pozyskanych w latach 2021 - 2022, Mapa pozwala na identyfikację i charakterystykę głównych źródeł hałasu, występujących na terenie miasta oraz wyznaczenie obszarów zagrożonych ponadnormatywnym poziomem hałasu.

https://msip.krakow.pl/mapy/267044,2051,komunikat,mapa_halasu_2022.html

W części opisowej autorzy dokumentu definiując przyczyny hałasu stwierdzają:

cytat: „Spory udział w kształtowaniu klimatu akustycznego mają drogi, których strukturę ruchu charakteryzuje duży udział pojazdów ciężkich, jakkolwiek w chwili obecnej większość ruchu tranzytowego przejęła obwodnica Krakowa.”

https://www.krakow.pl/start/13183.artikul.charakterystyka_obszaru_podlegajacego_ocenie.html

Autorzy potwierdzają, że największy hałas powoduje transport ciężarowy, Na mapie bez trudu można zlokalizować największe natężenia hałasu i przekroczenia norm, które dotyczą nowego odcinka S7 i autostrady A4 w granicach miasta. Dzieje się to dziś, przy natężeniu ruchu na poziomie ok. 85 000 pojazdów na dobę. Można sobie łatwo wyobrazić do jakich przekroczeń norm będzie dochodziło przy 6 pasach ruchu (po 3 w każdym kierunku) i przy prognozowanym natężeniu pojazdów 120 000 na dobę.

Aby zapewnić dobrostan mieszkańców w opisie planowanych działań w zakresie ochrony przed hałasem autorzy wskazują, że:

cytat: „Kolejnym etapem będzie opracowanie programu ochrony środowiska przed hałasem dla obszaru całego miasta, ze szczególnym uwzględnieniem wskazanych obszarów zagrożonych oddziaływaniem akustycznym o wysokim poziomie. Program ten powinien

określać szczegółowe metody ochrony przed nadmiernym hałasem dopasowane do uwarunkowań poszczególnych obszarów chronionych. Należy podkreślić, że najbardziej uciążliwym oddziaływaniem akustycznym w Krakowie, podobnie jak w większości miast w Polsce, jest hałas drogowy. Program ochrony środowiska przed hałasem powinien zatem przede wszystkim wskazywać działania mające na celu poprawę warunków akustycznych w sąsiedztwie dróg i ulic zlokalizowanych w obszarze miasta. W ciągu następnych 5 lat (2023 – 2027) w Krakowie planuje się do realizacji inwestycje, które wpłyną na klimat akustyczny na obszarach zlokalizowanych w granicach administracyjnych miasta.”

Posługiwanie się przez nas w niniejszym piśmie licznymi cytatami jest celowym zabiegiem. Cytaty ukazują bowiem cynizm i hipokryzję władzy na wszystkich szczeblach. Z jednej strony Rząd Polski w osobie Ministra wydaje rozporządzenie określające dopuszczalne normy hałasu, Prezydent Miasta Krakowa zleca wykonanie pomiarów natężenia ruchu i generowanego hałasu, a następnie odpowiednich map. Mapy hałasu stają się podstawą do napisania „Program ochrony środowiska przed hałasem”, w którym określone zostaną działania mające zmniejszyć/zniwelować hałas, poprzez:

- przygotowywanie MPZP
- zmianę nawierzchni dróg
- wyprowadzenie tranzytu z miasta
- budowę ekranów akustycznych

itp.

Jednocześnie GDDKiA na każdym szczeblu, za wszelką cenę forsuje plan wprowadzenia części odcinka S7 Kraków-Myslenice w granice Miasta Krakowa do dz. X.

Programy i rozporządzenia mają zabezpieczyć interesy obywatela, niestety tylko na papierze. Brak stanowczych działań Prezydenta Krakowa pana Jacka Majchrowskiego, Rady Miasta Krakowa i Zespołu zadaniowego ds. opracowania propozycji przebiegu na terenie Gminy Miejskiej Kraków korytarza dla drogi ekspresowej S7 odcinek Kraków – Myslenice spowodował, że GDDKiA ogłaszając przetarg na sporządzenie STEŚ dla drogi ekspresowej S7 odcinek Kraków- Myslenice nie wyłączyła z obszaru analiz dz. X Krakowa, przez który to obszar o szerokości ok. 7 km zaplanowano przebieg aż 5 korytarzy.

Obszar dz. X jest znacznie zróżnicowany morfologicznie. Po południowej stronie A4 w dz. X znajduje się pasmo wzniesień na którym zlokalizowane jest osiedle Kosocice. Posuwając się w kierunku południowym (prostopadle do A4-, wzdłuż zaplanowanych korytarzy w Studium Korytarzowym GDDKiA), a odcinku ok. 1 km znajduje się szeroka dolina, by w rejonie osiedla Soboniewice osiągnąć wysokość porównywalną do położenia osiedla Kosocice. Takie ukształtowanie terenu sprawia, że hałas będzie odbijał się od nachylonych zboczy i ulegnie zwielokrotnieniu, na obszarze, którego gęstość zaludnienia kształtuje się na poziomie 1000-2000 osób/ km². Układ doliny w kierunku Pogórza Wielickiego sprawi, że hałas jak rynną poniesie się na wypłaszczenie, wykraczając również daleko poza jej obręb. Wspomnieć tutaj należy, że zarówno na wschód jak i na zachód od proponowanych przebiegów znajdują się uzdrowiska Wieliczka oraz Swoszowice.

Zastanawia nierespektowanie w należyty sposób realiów terenowych i bezkompromisowość w podejmowaniu kolejnych decyzji przez GDDKiA w procesie powstawania brakującego odcinka S7. Pomimo sprzeciwu mieszkańców i negatywnej opinii władz miasta Krakowa prace w ramach STEŚ będą prowadzone na terenie dz. X Krakowa., tym samym GDDKiA

nie wycofała się z pomysłu poprowadzenia drogi ekspresowej przez obszar o dużej gęstości zaludnienia.

W jakim celu Miasto zamawia programy np. ochrony przyrody, mieszkańców przed hałasem itp., skoro jednocześnie nie sprzeciwiło się skutecznie planom GDDKiA poprowadzenia S7 przez dz. X Krakowa.

Dlatego żądamy bezwzględnego poszanowania ustaleń z przywołanych przez nas na wstępie programów ochrony przed hałasem, na które zostały wydane publiczne pieniądze.

Po raz kolejny wzywamy Władze Krakowa do:

- zajęcia zdecydowanego stanowiska i wyrażenia sprzeciwu poprowadzenia drogi ekspresowej S7 przez dz. X miasta, czego wyrazem byłoby wykreślenie obszaru dz. X Krakowa z prac w ramach analiz STEŚ
- zorganizowania spotkania z Ministrem Infrastruktury z udziałem przedstawicieli mieszkańców w celu zaprezentowania stanowiska Władz Krakowa
- przestrzegania założeń w przygotowanych wieloletnich programach dot. hałasu i ochrony środowiska dla miasta Krakowa.

Z poważaniem

Otrzymują:

Andrzej Adamczyk	Minister Infrastruktury
Tomasz Żuchowski	Generalny Dyrektor GDDKiA
Tomasz Pałasiński	Dyrektor, GDDKiA oddz. Kraków
Rafał Rostecki	Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie
Łukasz Kmita	Wojewoda Małopolski
Witold Kozłowski	Marszałek Województwa Małopolskiego
Jacek Majchrowski	Prezydent Miasta Krakowa
Jerzy Muzyk	Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa
Rafał Komarewicz	Przewodniczący Rady Miasta Krakowa
Włodzimierz Pietrus	Radny Miasta Krakowa
Andrzej Hawranek	Radny Miasta Krakowa
Jacek Bednarz	Radny Miasta Krakowa
Łukasz Gibała	Radny Miasta Krakowa
Michał Starobrat	Radny Miasta Krakowa
Stanisław Moryc	Radny Miasta Krakowa