

AD-112

Kraków, dnia 4 września 2023 r.

Prezydent Miasta Krakowa
Wydział Inwestycji Miejskich
ul. W. Reymonta 20, 30-059 Kraków

Wnioskodawcy:

ZIM	Wpłynęło
10/19	12 WRZ. 2023
	podpis

Dotyczy: konsultacji aspektów środowiskowych, związanych z budową pierwszego etapu krakowskiego premetra w ramach „Studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie”.

Stanowisko stron w sprawie aspektów środowiskowych, związanych z budową pierwszego etapu krakowskiego premetra

W związku z toczącym się postępowaniem dotyczącym oceny aspektów środowiskowych, związanych z budową pierwszego etapu krakowskiego premetra i prowadzącym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach odnośnie do inwestycji budowy premetra w Krakowie jako mieszkańcy miasta Krakowa:

posiadający przymiot STRON POSTĘPOWANIA (zgodnie z art. 74 ust. 3a Ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie) niniejszym pismem przedstawiamy stanowisko w powyższej sprawie i wnosimy o jego uwzględnienie wraz z przedstawionymi poniżej argumentami.

Jednocześnie składamy wniosek o odstąpienie od konsultowanego wariantu budowy premetra w Krakowie, który zakłada linię tramwajową naziemną z wykorzystaniem estakady wzdłuż ul. Dobrego Pasterza na rzecz budowy linii tramwajowej lub metra w tunelu podziemnym wzdłuż Al. Bora-Komorowskiego.

Uzasadnienie

Proponowany przez Zarząd Infrastruktury Miejskiej (ZIM) wariant budowy premetra w opinii mieszkańców Mistrzejowic, a także Rady Dzielnicy XV Mistrzejowice, wyrażonej w uchwale NR LVII/302/2023 z dnia 06.07.2023 r., wpłynie negatywnie na jakość i komfort życia lokalnej społeczności oraz na krajobraz i środowiska przyrodnicze. W sprawie należy wskazać na

argumenty za odrzuceniem proponowanego przez ZIM wariantu i przyjęciem wariantu zaproponowanego przez Radę Dzielnicy, tj.:

1. Łączenie metra z tramwajem jest propozycją całkowicie niekorzystną ponieważ:
 - przeczy idei bezkolizyjności, gdyż na poziomie zero są piesi, samochody, rowery (podczas konsultacji projektanci sami przyznali, że będzie dochodziło do kolizji),
 - spowoduje zatory taborów poprzez łączenie linii tramwajowej oraz metra. Już nowo budowana linia tramwajowa do Mistrzejowic i przecięcie przez nią ul. Bohomolca oraz ul. Dobrego Pasterza zwiększy problem w transporcie samochodowym przy uwzględnieniu częstotliwości przejazdu tramwaju do Mistrzejowic.
2. Ul. Dobrego Pasterza oraz ul. Bohomolca jest obecnie bardzo zakorkowana. Skierowanie linii metra estakadą oraz częścią naziemną spowoduje zwiększenie korków i emisji spalin, co ma negatywny wpływ na środowisko oraz zdrowie i komfort życia okolicznych mieszkańców.
3. Tworzenie kolejnej linii tramwajowej z drugiej strony osiedla bloków usytuowanych przy ul. Bohomolca jest zbędne, gdyż mieszkańcy będą już skomunikowani z centrum miasta za pomocą transportu szynowego poprzez nowo budowaną linię tramwajową do Mistrzejowic.
4. Metro ma kursować w odstępie czasowym co 3 minuty w godzinach szczytu i zjeżdżać z estakady tuż przy oknach bloków mieszkalnych. Rampy zjazdowe wymagają ciągłej modernizacji, a hamujący tabor wydaje bardzo głośny i uciążliwy dźwięk, co wpłynie negatywnie na zdrowie mieszkańców.
5. Budowa ogromnej estakady (planowana wysokość to około 3 piętra) tuż pod oknami okolicznych bloków w sposób istotny zaburzy krajobraz okolicy i ukształtowanie terenu.
6. Mieszkańcy wyrazili swoje negatywne stanowisko, co do planowanej inwestycji podczas prowadzonych konsultacji społecznych.
7. W ramach budowy tego wariantu i części naziemnej premetra likwidacji ulegnie bardzo dużo terenów zielonych. Proponowany przebieg inwestycji doprowadzi do kolejnej – po dokonanej w ramach budowy tramwaju do Mistrzejowic – wycinki drzew (około 700).
8. Estakada i część naziemna na poziomie zero przeczy idei metra, za którą głosowali mieszkańcy Krakowa w referendum.

W zakresie naruszenia środowiska przyrodniczego dojdzie do kolejnej – po już ogromnej wycince w ramach budowy tramwaju do Mistrzejowic – wycinki drzew oraz zajęcia kolejnych terenów zielonych pod część naziemną oraz słupy estakady. Wycinka drzew wpłynie negatywnie na populację ptaków w okolicy, które mają już coraz mniej możliwości gniazdowania, a dodatkowo budowa estakady negatywnie wpłynie na warunki migracji ptaków.

Ponadto, część naziemna przy planowanej częstotliwości przejazdów będzie generowała ogromne korki – linia ma przecinać kilkakrotnie drogi samochodów, co wpłynie na ilość generowanych spalin. Dodatkowo planowana estakada ma zostać wybudowana na jednym z ostatnich korytarzy przewietrzania miasta, co zwiększy i tak już ogromny problem smogowy Krakowa, zaburzając cyrkulację powietrza.

Przy planowanej częstotliwości przejazdu premetra mieszkańcy bloków przy ul. Bohomolca 1, 3, 5, 11 oraz 7 w sposób nieprzerwany będą poddawani przekroczeniom norm hałasu – estakada będzie na wysokości ich okien, niechronionej przez już istniejące bariery dźwiękochłonne. Dodatkowo należy pamiętać, że wskazane osiedle jest już narażone na hałas od strony ul. Krzesławickiej, gdzie właśnie rusza budowa tramwaju do Mistrzejowic. W rezultacie osiedle z obu stron będzie otoczone liniami tramwajowymi. W obu przypadkach (z uwagi na różnice w pochyleniu terenu) mieszkańcy będą cały czas mieli do czynienia z hałasem związanym z hamowaniem taboru szynowego. Zjazd z estakady tuż przy oknach bloków będzie generował stały pisk hamulców i uniemożliwi otwarcie okien oraz odpowiednią wentylację pomieszczeń.

Część naziemna nie spełni celu, jakim jest bezkolizyjność. Wariant z estakadą jest z kolei nie do przyjęcia z uwagi na szereg negatywnych oddziaływań na zdrowie mieszkańców (hałas, zanieczyszczenie powietrza), jak i środowisko (wycinka, zaburzenia migracji ptaków oraz krajobrazu). Optymalnym, głosowanym przez mieszkańców w referendum wariantem jest budowa metra, które zapewni dostępność bezkolizyjnego transportu bez negatywnego wpływu na zdrowie mieszkańców i środowisko, tj. w tunelu podziemnym wzdłuż Al. Bora-Komorowskiego.

Należy podkreślić, że wszystkie z proponowanych wariantów są nieakceptowalne, ponieważ nie uwzględniają potrzeb mieszkańców os. przy ul. Bohomolca oraz os. Oświecenia i wpływają negatywnie zarówno na ich komfort życia, jak i zdrowie. Ponadto, w ramach prowadzonej inwestycji (tramwaju do Mistrzejowic) mieszkańcy będą mieli dostęp do linii tramwajowych prowadzących zarówno na wschód, jak i zachód miasta.

Projektując proponowane warianty (W, W1, W2) w sposób niczym nieuzasadniony pominięto w analizie okoliczność prowadzenia już w tym rejonie prac związanych z budową linii tramwajowej do Mistrzejowic. Analiza środowiskowa oraz prace koncepcyjne powinny brać pod uwagę wspólnie wszystkie czynniki oddziałujące na środowisko w danym terenie, także te w trakcie realizacji i planowane dla danego obszaru. Ewidentnym jest, że tworząc proponowaną koncepcję, miasto w ogóle nie wzięło pod uwagę sytuacji mieszkańców już dotkniętych budową linii tramwajowej do Mistrzejowic tuż pod ich oknami i związanej z tym uciążliwości dla os. zlokalizowanego przy ul. Bohomolca 1, 3, 5, 11 oraz 7.

Koszty środowiskowe, społeczne oraz finansowe prowadzenia tej linii (przy proponowanych wariantach na tym odcinku estakadą i w formie naziemnej) przewyższają ewentualne korzyści (których w naszej opinii, przy obecnej sytuacji transportowej w tej okolicy, nie ma).

Jednocześnie każdy z proponowanych obecnie wariantów po raz kolejny wyklucza komunikacyjnie szereg mieszkańców okolic ul. Bora-Komorowskiego, gdzie nie ma w planach budowy żadnej linii transportu zbiorowego.

Jedynym godnym rozważenia wariantem jest wariant metra MSD z prowadzeniem linii wzdłuż szerokiej arterii miasta Al. Bora-Komorowskiego, gdzie nie ma problemu z zachowaniem odpowiedniej odległości od osiedli mieszkalnych i niepotrzebnego wydłużania linii przez ul. Dobrego Pasterza, która obecnie będzie miała już połączenie tramwajowe. Nie wpłynie on tak negatywnie na krajobraz, florę i faunę oraz pozwoli na skorzystanie z metra

osobom obecnie wykluczonym z dostępu do taboru tramwajowego. Umożliwi on również dotarcie do infrastruktury sklepów i biurowców przy Al. Bora-Komorowskiego, gdzie generowane są duże potoki pasażerskie oraz nie spowoduje niepotrzebnego i nadmiernie uciążliwego duplikowania się infrastruktury szynowej.

Reasumując, przedstawione do konsultacji warianty (W, W1, W2) negatywnie wpłyną na krajobraz, środowisko oraz zdrowie i komfort życia mieszkańców miasta, a zatem należy ocenić je bardzo negatywnie.

Mając powyższe na uwadze wnosimy jak na wstępie, tj. o odstąpienie od konsultowanego wariantu budowy premetra w Krakowie, który zakłada linię tramwajową naziemną z wykorzystaniem estakady wzdłuż ul. Dobrego Pasterza na rzecz budowy linii tramwajowej lub metra w tunelu podziemnym wzdłuż Al. Bora-Komorowskiego.

Lista z podpisami wnioskodawców stanowi załącznik do niniejszego pisma.