

Uchwała nr 12/2015

Komisji Dialogu Obywatelskiego ds. Środowiska

z dnia 29 czerwca 2015 roku

w sprawie koncepcją inwestycji pod nazwą „Budowa Trasy Zwierzynieckiej i Trasy Pychowickiej w zakresie od Ronda Ofiar Katynia do Trasy Łagiewnickiej”

Komisja Dialogu Obywatelskiego ds. środowiska po zapoznaniu się z koncepcją inwestycji pod nazwą „Budowa Trasy Zwierzynieckiej i Trasy Pychowickiej w zakresie od Ronda Ofiar Katynia do Trasy Łagiewnickiej” opiniuje negatywnie przedstawioną koncepcję. Zdaniem KDO konsultacje społeczne w realizowanej formie są niemiernodajne z powodu braku informacji umożliwiających mieszkańcom dokonanie rzetelnej oceny koncepcji inwestycji.

Inwestycja realizowana ma być na terenie lasu łęgowego w Przegorzalach i będzie miała niszczący wpływ na przyrodę i krajobraz jednego z najcenniejszych pod tymi względami miejsc Krakowie, zwaloryzowanego w „Mapie roślinności rzeczywistej Krakowa” jako obszar o najwyższym walorze przyrodniczym. Las ten w opracowaniu "Koncepcja ochrony różnorodności biologicznej Krakowa" wykonanym w Instytucie Nauk o Środowisku UJ wskazywany jest do objęcia ochroną w formie rezerwatu przyrody, a organizacje ekologiczne od 2007 r. wnioskuje o objęcie go ochroną w formie użytku ekologicznego.

Las w Przegorzalach jest jednym z ostatnich fragmentów łągów wierzbowo-topolowych będących dzisiaj w Polsce ogromną rzadkością. Szacuje się, że zachowały się na obszarze mniejszym niż 5% pierwotnego arealu, a w swej postaci dojrzałej mniejszym niż 1% i są zagrożone całkowitym zanikiem. Nadrzeczne lasy łągowe są najbogatszymi w gatunki roślin i zwierząt, europejskimi zbiorowiskami leśnymi. Łęg w Przegorzalach jest ważnym ogniwem w korytarzu ekologicznym Polski jakim jest Wisła. Jest miejscem odbywania łągów, żerowania i schronienia podczas wędrówek ptaków. Na terenie tym występuje ok. 60 gatunków ptaków, w większość objętych ochroną gatunkową. Wśród nich znajdują się derkacz, krogulec oraz dzierzba gąsiorek - gatunki chronione Dyrektywą Ptasią Unii Europejskiej. Oprócz ptaków występują tutaj chronione płazy, gady, bobry, wydry i zwierzęta nie podlegające ochronie gatunkowej (sarny, zające, lisy). Niezaprzeczalnym atutem tego terenu są walory krajobrazowe, w tym cała sieć oczek wodnych. Łęg zwierzyniecki pełni również inne ważne funkcje. Jest wykorzystywany w celach wypoczynkowych, estetycznych. Las ten jest także idealnym miejscem do prowadzenia edukacji ekologicznej. Wycieczki edukacyjne dla mieszkańców Krakowa prowadzi tutaj m.in. Małopolskie Towarzystwo Ornitologiczne.

Inwestycja spowoduje również zniszczenie innych terenów zieleni, w tym nieznanej (gdyż nie obliczonej przez inwestora) ilości drzew i krzewów co uniemożliwia ocenę oddziaływania inwestycji na środowisko.

Brak jest decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych dla przedsięwzięcia i oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w trakcie budowy a następnie funkcjonowania całości planowanej inwestycji. Nie można przedstawiać do konsultacji społecznych koncepcji inwestycji nie przedstawiając skutków jej realizacji dla środowiska, w tym wpływu na środowisko przyrodnicze, warunki życia i zdrowia mieszkańców.

Wątpliwości budzą m.in. sprawy: wpływ budowy oraz późniejszej eksploatacji trasy na las łągowy w Przegorzalach (w tym: zniszczenia lasu podczas prac budowlanych, wpływ estakady na warunki życia dzikich zwierząt m.in. wpływ hałasu i oświetlenia na warunki życia nocnych gatunków zwierząt, przerwanie ciągłości korytarza ekologicznego pomiędzy łąkami na Ruczaju a Zakrzówkiem, odwodnienie terenu lasu łągowego.

Ocena wpływu na środowisko powinna mieć charakter oceny skumulowanej dotyczącej również planowanych w rejonie wyjścia z tunelu: parkingu P&R, dworca autobusowego i dalszego przedłużenia trasy komunikacyjnej w kierunku obwodnicy Przegorzal i autostrady.

Brak jest analizy wariantów alternatywnych, w tym m.in. zaproponowanego przez związek stowarzyszeń Konfederacja na rzecz Przyszłości Krakowa Cracovia Urbs Europaea, który w uwagach do zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa, za najlepsze rozwiązanie dotyczące budowy zachodniej części III obwodnicy, uznał budowę głębokiego tunelu o przebiegu od doliny Rudawy do wylotu w pobliżu ul. Grota-Roweckiego, z wyeliminowaniem przepraw mostowych, jako rozwiązań mniej ekologicznych. Zgodnie z tym wariantem cała droga winna przebiegać w tunelu. Nowa końcówka tramwaju, parking P&R, lokalny dworzec autobusowy powinny być zlokalizowane w sąsiedztwie węzła Mirowskiego (ew. lokalny dworzec autobusowy w rejonie Przegorzał), a nie w okolicy ul. Wioślarskiej. Zapewniłoby to możliwość docelowego przedłużenia linii tramwajowej do lotniska w Balicach i zapewnienie obsługi terenów rekreacyjnych w rejonie Kryspinowa. Tego wariantu, najmniej niszczącego środowisko i krajobraz, eliminującego konflikt z organizacjami ekologicznymi i jedyne dające szansę na finansowanie przedsięwzięcia ze środków UE nie analizowano. Dziwi to zwłaszcza, że perspektywa finansowania inwestycji to lata 2022-30 i należałoby brać pod uwagę rozwój nowych technologii i nowe możliwości finansowe.

Ewentualna budowa przeprawy mostowej powinna być realizowana w technologii podobnej jak już zrealizowany most Zwierzyniecki, bez podpór i ingerencji w międzywale Wisły.

Należy zrezygnować z budowy ronda przy ul. Wyłom ze względu na to, że jest to ulica ślepa i w większości jej przebiegu wyłączona z ruchu, stanowiąca trakt pieszo-rowerowy, pozostawiając wjazd na trasę z ul. Norymberskiej na rondzie przy Wiśle w rejonie ul. Sodowej a zjazd na ul. Norymberską na rondzie przy ul. Grota-Roweckiego. Uchroni to tereny rekreacyjne Parku Zakrzówek od nadmiernej penetracji samochodowej i zmniejszy uciążliwość dla mieszkańców.

Przedstawiona do konsultacji społecznych dokumentacja jest niewystarczająca, brak m.in. przekrojów pionowych co uniemożliwia ocenę sposobu realizacji inwestycji, jej wpływu na środowisko, warunki życia i zdrowia mieszkańców oraz krajobraz.

Zdaniem Komisji Dialogu Obywatelskiego ds. Środowiska konsultacje społeczne są przedwczesne gdyż nie zostały przedstawione dokumenty, oceny i analizy umożliwiające mieszkańcom dokonanie rzetelnej oceny koncepcji inwestycji.

Komisja wnosi o przygotowanie kompletnej dokumentacji, w tym oceny oddziaływania na środowisko oraz rzetelnej analizy innych wariantów inwestycji i przeprowadzenie ponownych konsultacji społecznych umożliwiających ocenę całości materiałów dotyczących proponowanej inwestycji.

Wśród rozpatrywanych wariantów powinny się znaleźć warianty: wariant zerowy (rezygnacja z budowy trasy), wariant zaproponowany przez Konfederację na rzecz Przyszłości Krakowa Cracovia Urbs Europaea, wariant rezygnacji z nowej przeprawy mostowej i skierowanie ruchu po wyjściu z tunelu przy ul. Księcia Józefa do Mostu Zwierzynieckiego, wariant uwzględniający poprowadzenie trasą linii tramwajowej wraz ze zmniejszeniem rozmiarów inwestycji drogowej.

Wśród informacji przedstawionych w ramach konsultacji społecznych powinna się również znaleźć informacja na temat kosztów budowy trasy, w tym kosztów poniesionych ze środków własnych gminy (wg informacji przedstawionej przez pracownika ZIKiT planowany koszt inwestycji poniesiony ze środków własnych gminy to kwota 2 mld. złotych co stanowi połowę rocznego budżetu gminy Kraków).

Przewodniczący
Komisji Dialogu Obywatelskiego ds. Środowiska


Mariusz Waszkiewicz