

# CRACOVIA URBS EUROPAEA



KONFEDERACJA NA RZECZ PRZYSZŁOŚCI KRAKOWA  
ul. Miodowa 41/14, 31-052 Kraków, tel. (12) 429 43 01

Kraków 21.08.2008

## URZĄD MIASTA KRAKOWA WYDZIAŁ KSZTAŁTOWANIA ŚRODOWISKA

Dotyczy: WS-04.GG.7627-568/08

### WNIOSEK

Konfederacja na rzecz Przyszłości Krakowa wnosi o dopuszczenie do udziału na prawach strony w postępowaniu administracyjnym w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn: „drogi publiczne, kanalizacja sanitarna i opadowa, rurociągi wodociągowe, instalacje do przesyłu gazu w ramach zamierzenia budowlanego p.n: Budowa Trasy Zwierzynieckiej w Krakowie na odcinku od skrzyżowania z ul. Armii Krajowej do skrzyżowania z ul. Księcia Józefa”.

### UZASADNIENIE

Celem Konfederacji na rzecz Przyszłości Krakowa są m.in:

- zgodnie z § 7 ust. 1 pkt. e statutu: ekologia, ochrona zwierząt, ochrona dziedzictwa przyrodniczego, ochrona krajobrazu.
- zgodnie z § 7 ust. 2 pkt. a statutu: mobilizowanie obywatelskiej troski i wysiłków dla zachowania Krakowa jako niepowtarzalnego skarbu Polski i Europy a zarazem zapewnienia mu harmonijnego i zrównoważonego rozwoju.
- zgodnie z § 7 ust. 2 pkt. b statutu: dbałość o specyficzne cechy przestrzeni ukształtowanej przez historię i uwarunkowania przyrodnicze, dla zachowania i przywrócenia kulturowych, zabytkowych, krajobrazowych i przyrodniczych wartości z uwzględnieniem funkcji edukacyjnych i rekreacyjnych.

Zgodnie z §8 ust. 2 statutu Konfederacja realizuje swój cel m.in. poprzez publiczne wypowiedanie się i wyrażanie opinii, udział w postępowaniach administracyjnych i sądowych. 1

## UWAGI

Konfederacja na rzecz Przyszłości Krakowa wnosi następujące uwagi i wnioski:

Raport o oddziaływaniu na środowisko sporządzony jest w sposób budzący zasadnicze zastrzeżenia:

1. W Raporcie nie zostały uwzględnione i zastosowane wyniki podstawowych opracowań opisujących środowisko przyrodnicze Krakowa, tj:
  - a. "Mapa roślinności rzeczywistej Krakowa" wraz z waloryzacją botaniczną, wykonaną w latach 2006/07 na zlecenie UMK, która od roku znajduje się w dyspozycji UMK;
  - b. opracowanie "Koncepcja ochrony różnorodności biologicznej Krakowa" wykonanego w Instytucie Nauk o Środowisku UJ.
2. W Raporcie nie uwzględniono również znajdującej się w Wydziale Kształtowania Środowiska Urzędu Miasta Krakowa dokumentacji do wniosku Małopolskiego Towarzystwa Ornitologicznego o objęcie ochroną w formie użytku ekologicznego „Lasu łąkowego w Przegorzałach”.
3. Autorzy Raportu nie uwzględnili ustaleń (zapisów) obowiązującego „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Krakowa”, dotyczących konieczności ochrony lasu łąkowego w Przegorzałach.
4. Dalece niewystarczająca (i wskutek tego błędna) jest zawarta w Raporcie informacja, dotycząca walorów przyrodniczych terenu inwestycji (w szczególności odcinka pomiędzy wylotem z tunelu a wałem przeciwpowodziowym). Brak jest jakiegokolwiek inwentaryzacji przyrodniczej, w szczególności ornitologicznej, botanicznej, herpetologicznej – co budzi szczególne zdziwienie w związku z planowanym poprowadzeniem trasy komunikacyjnej przez staw. Co więcej, nie zostały uwzględnione już istniejące i łatwo dostępne opracowania oraz wyniki obserwacji przyrodników i organizacji ekologicznych (w większości dostępne w Wydziale Kształtowania Środowiska Urzędu Miasta Krakowa).
5. Rozdział poświęcony oddziaływaniu przedsięwzięcia na przyrodę i krajobraz jednego z najcenniejszych pod tymi względami miejsc Krakowie obejmuje zaledwie jedną stronę.
6. Brak jest informacji na temat ilości drzew i krzewów przewidzianych do usunięcia, co uniemożliwia ocenę oddziaływania inwestycji na środowisko
7. Nieprawdziwa jest zawarta w Raporcie oddziaływania na środowisko informacja, że najbliższym obszarem Natura 2000 jest Dolina Prądnika i Puszcza Niepołomska. W maju 2008 r. na Shadow List Natura 2000 wpisany został „Dębnicko-Tyniecki Obszar Łąkowy”. Inwestycja III obwodnicy będzie przebiegała przez ten obszar.
8. Wniosek inwestora jest sprzeczny z § 3 ust. 1 pkt. 8 Rozporządzenia nr 81/06 Wojewody Małopolskiego z dn. 17.10.2006 r. w sprawie Bielańsko-Tynieckiego Parku Krajobrazowego zabraniającego na terenie Parku likwidowania, zasypywania i przekształcania zbiorników wodnych, starorzeczy oraz obszarów wodno-błotnych.
9. W analizowanych wariantach brak jest wariantu najważniejszego. Związek stowarzyszeń „Konfederacja na rzecz Przyszłości Krakowa Cracovia Urbs Europaea” 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 go dającego szansę na finansowanie przedsięwzięcia ze środków UE nie analizowano.

10. Prognoza oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w rejonie ul. Księcia Józefa ocenia wyłącznie wpływ budowy i funkcjonowania samej drogi, gdy tymczasem należałoby ocenić całość planowanej inwestycji tj. również zajezdni tramwajowej, parkingu P&R, dworca autobusowego.
11. Błędna jest informacja nt. możliwości konfliktów społecznych sugerująca, że mogą one dotyczyć jedynie pozyskiwania gruntów pod budowę. Przeciwno realizacji inwestycji protestują komitety mieszkańców (czego dowodem są listy osób podpisujących się pod protestem przeciwko budowie trasy już kilka lat temu, a które całkowicie się pomija). Skandalicznie brzmią w Raporcie sformułowania, że plany budowy nie zmieniają się od dziesięcioleci, wiedza o tym była powszechna i dlatego dziś trudno poważnie traktować argumenty, że ktoś podejmując budowę własnego domu o tym nie wiedział. Domy kolidujące z budową trasy zostały wybudowane legalnie (chyba, że autorzy Raportu dysponują wiedzą o samowolach budowlanych, a wówczas powinni dokonać takiego zgłoszenia w Powiatowym Inspektoracie Nadzoru Budowlanego). Decyzje o ustaleniu warunków zabudowy oraz decyzje pozwolenia na budowę wydał nie kto inny jak Prezydent Miasta Krakowa. Jeżeli, jak twierdzą autorzy Raportu, plany budowy nie zmieniają się od dziesięcioleci to Prezydent Miasta Krakowa nie powinien był wydać decyzji o ustaleniu warunków zabudowy oraz pozwolenia na budowę.
12. Przeciwno realizacji inwestycji w przedstawionym wariantcie protestują organizacje społeczne, w tym organizacje ekologiczne wskazujące na wysokie walory przyrodnicze terenu inwestycji, w tym chronione dyrektywami UE, a które zostaną zniszczone w przypadku realizacji przedstawionych wariantów. Niezależnie od problemów związanych z protestami tych organizacji, należy mieć również na względzie znikomą szansę finansowania przedsięwzięcia ze środków EU ze względu na nierozpatrzenie wariantu umożliwiającego realizację inwestycji w sposób najmniej niszczący środowisko (sprzeczność z polityką horyzontalną UE).

W związku z powyższym wnosimy o odmowę wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia.

*Prezes Zarządu*

*arch. Jarosław Żółciak*