

AM-06.604.1.67.2025

Trasa Łagiewnicka SA w Krakowie
ul. Zbrojarzy 78
30-412 Kraków
sekretariat@trasalagiewnicka.krakow.pl

Audyt Zespołu Zadaniowego ds. zieleni w inwestycjach Miasta Krakowa

Dotyczy Opinia Zielonego Audytu dla tematu pn. „Przebudowa ul. Witosa w Krakowie – budowa pasa do zawracania”.
Data pisma 19 sierpnia 2025

Szanowni Państwo,

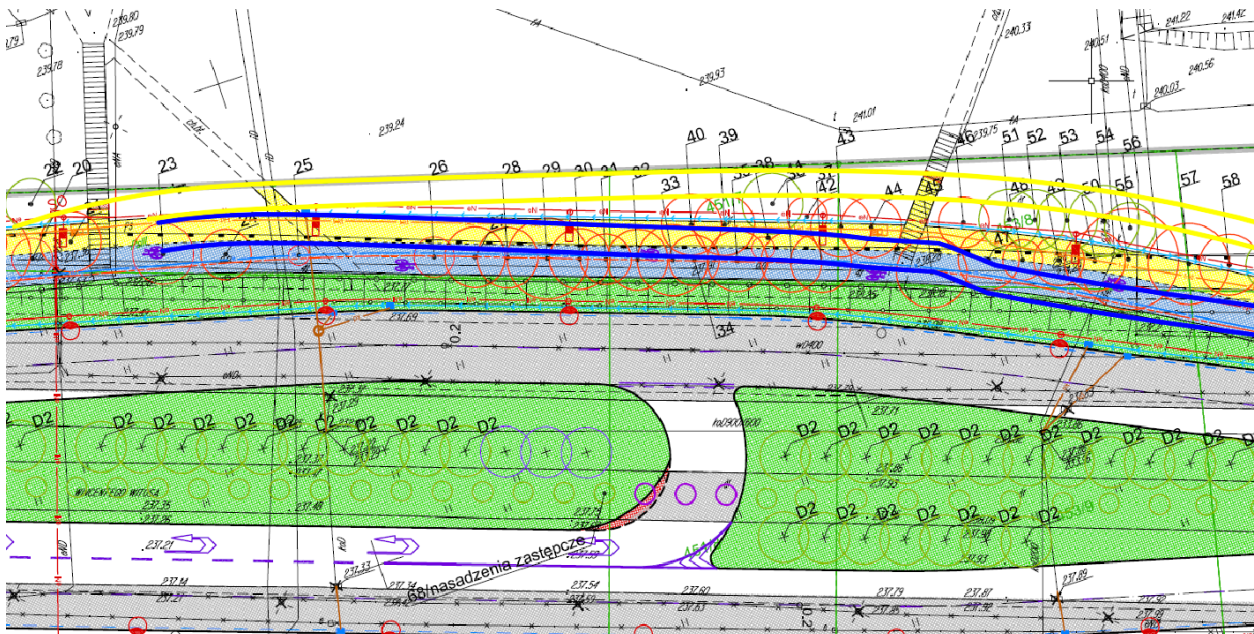
W odpowiedzi na pismo z dnia 18 lipca 2025 r., dotyczące wydania opinii zielonego audytu dla tematu pn. **„Przebudowa ul. Witosa w Krakowie – budowa pasa do zawracania”** oraz w nawiązaniu do ustaleń z posiedzenia w dniu 07 sierpnia 2025 r., Zespół Zadaniowy ds. zieleni w inwestycjach Miasta Krakowa, powołany Zarządzeniem Nr 1268/2025 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 27 maja 2025 r., **opiniuje negatywnie przedmiotową inwestycję.**

Ze względu na znaczną ingerencję inwestycji w środowisko, której można uniknąć stosując inne rozwiązania projektowe, w tym liczne wycinki drzew i krzewów oraz brak zastosowania rozwiązań mających na celu poprawę jakości życia mieszkańców oraz ochronę przyrody, konieczna jest aktualizacja dokumentacji projektowej z uwzględnieniem poniższych uwag:

1. Ochrona istniejącej zieleni i dostosowanie planowanej infrastruktury do warunków przyrodniczych:

Zachowanie istniejącego drzewostanu i krzewów musi być jednym z priorytetów projektowych. **Należy przedstawić aktualną inwentaryzację, gospodarkę oraz oceną stanu zdrowotnego drzew i krzewów, w obrębie istniejącego pasa drogowego – szerszy zakres niż przedstawiono.**

Konieczne jest zachowanie drzew i krzewów zlokalizowanych między projektowaną ścieżką rowerową a ul. Witosa oraz wzdłuż chodnika, zgodnie z rysunkiem poniżej.



W przypadku, gdy nawierzchnie muszą przebiegać w bliskiej odległości od pni drzew, należy zastosować specjalistyczne rozwiązania technologiczne zabezpieczające system korzeniowy, w tym zmniejszające nacisk konstrukcji na podłoże i zagęszczenie gruntu w bezpośrednim otoczeniu drzewa, takie jak:

- podbudowy na rusztach komórkowych – umożliwiają rozłożenie nacisku i uniknięcie zagęszczania gleby nad korzeniami,
- nawierzchnie przepuszczalne (np. nawierzchnie mineralno-żywiczne, betony jamiste) – ograniczają efekt uszczelnienia gleby, pozwalając na wymianę powietrza i dostęp wody do korzeni,
- prowadzenie drogi rowerową nad ziemią w formie mostku lub pomostu osadzonego punktowo - minimalizacja ingerencji w system korzeniowy oraz ograniczenie zagęszczenia ziemi w otoczeniu drzewa,
- stosowanie tzw. nawierzchni „bezwykopowych”, wykonywanych na powierzchni istniejącego gruntu,
- stosowanie podłoży strukturalnych,
- minimalizowanie wykopów od strony drzewa, stosowanie krawężników kotwionych punktowo.

Ponadto przebieg projektowanych tras podziemnej infrastruktury technicznej powinien być dostosowany do lokalizacji istniejącej roślinności.

W przypadku, gdy usunięcie roślinności okaże się nieuniknione, konieczne jest przedstawienie szczegółowego uzasadnienia z wykazaniem jakie rozwiązania projektowe były analizowane oraz szczegółowej ekspertyzy dendrologicznej, z której będzie wynikała konieczność usunięcia drzewa. W takiej sytuacji należy w pierwszej kolejności przeanalizować możliwość przesadzenia drzewa w inną lokalizację na terenie inwestycji.

Wykopy, które muszą być wykonane w obrębie systemu korzeniowego należy przeprowadzać bez użycia ciężkiego sprzętu. Wykorzystanie lancy powietrznej do drzew powinno stać się standardem przy wykonywaniu prac w obrębie systemu korzeniowego. Uszkodzone korzenie należy zabezpieczyć odpowiednim preparatem.

Szczegółowe zasady postępowania z istniejącym drzewostanem przedstawiono w zarządzeniu wykonawczym w sprawie wprowadzenia szczegółowych zasad ochrony drzew w inwestycjach na terenie Gminy Miejskiej Kraków (Zarządzenie nr 591/2024 Prezydenta Miasta Krakowa z dn. 26.02.2024 r., treść wraz z załącznikami: https://bip.krakow.pl/zarzadzenie/2024/591/w_sprawie_wprowadzenia_szczegolowych_zasad_oc_hrony_drzew_w_inwestycjach_na_terenie_Gminy_Miejskiej_Krakow_i_wprowadzenia_zasad_oblicz_ania_minimalnej_liczby_nasa.html)

2. Zielona infrastruktura wzdłuż planowanej trasy:

Wszystkie nasadzenia zastępcze muszą być zrealizowane na terenie inwestycji. Projekt powinien zakładać wprowadzenie nasadzeń drzew wzdłuż ciągów pieszych oraz ścieżek rowerowych, najlepiej w formie alejowej – zarówno dla poprawy wartości przyrodniczych, estetyki, jak i komfortu użytkownika.

Dobór gatunków drzew musi uwzględniać warunki przestrzenne i funkcjonalne, ze szczególnym naciskiem na zapewnienie cienia dla użytkowników pieszych i rowerowych. Oznacza to, że:

- w miejscach o większej dostępnej powierzchni (np. szerokie pasy zieleni, obszary oddalone od infrastruktury naziemnej, budynków) należy stosować drzewa o dużej, rozłożystej koronie, które skutecznie osłaniają trasę przed słońcem i zredukują efekt miejskiej wyspy ciepła,
- nie dopuszcza się stosowania drzew o wąskim pokroju lub ograniczonej wysokości korony w miejscach, gdzie warunki pozwalają na sadzenie większych gatunków – priorytetem jest optymalne wykorzystanie potencjału zieleni wysokiej,
- unikać należy tzw. „ozdobnych” miniaturowych drzew, które pełnią głównie funkcję estetyczną, jeśli przestrzeń umożliwia posadzenie drzew pełnowymiarowych,

Należy stosować gatunki roślin dobrze adaptujących się do warunków miejskich i odpornych na suszę, zaleca się stosowanie rodzimych gatunków roślin, przyjaznych dla zapylaczy i ptaków.

Drzewa powinny być sadzone w zielonych kwaterach z glebą strukturalną lub przy użyciu rozwiązań technologicznych umożliwiających rozwój bryły korzeniowej (np. systemy kontenerowe, podłoża strukturalne z komorami napowietrzającymi).

W przypadku sadzenia drzew w przestrzeniach utwardzonych – zarówno bezpośrednio w nawierzchniach, jak i w ich bezpośrednim sąsiedztwie (tzw. zbliżeniach) – wymaga się zastosowania odpowiednich rozwiązań technologicznych, które zapewnią:

- ochronę systemu korzeniowego,
- rozwój bryły korzeniowej,
- odporność drzewa na warunki miejskie.

W obu przypadkach (w nawierzchni i przy jej granicy) należy projektować infrastrukturę z zachowaniem norm i standardów przyjętych w nowoczesnej zielonej infrastrukturze miejskiej, w tym:

- zastosowanie gleb strukturalnych lub systemów komórkowych,
- chodników podwieszanych lub punktowych fundamentów,
- systemów napowietrzająco-nawadniających,
- krat ochronnych, gdy pień znajduje się w obszarze ruchu pieszego lub rowerowego.

Zamiast trawników należy wprowadzać zieleńce z krzewami i bylinami miododajnymi, roślinami cebulowymi, łakami kwietnymi.

Zakazuje się stosowania geowłóknin oraz innych materiałów geotekstylnych w celu ściółkowania podłoża. Zastosowanie tego typu materiałów może prowadzić do pogorszenia warunków siedliskowych, ograniczenia wzrostu systemu korzeniowego i obniżenia bioróżnorodności. Zaleca się stosowanie jedynie naturalnych, przepuszczalnych warstw glebowych bez sztucznych barier.

3. „Odbetonowanie” przestrzeni:

Należy zaprojektować dwa drzewa na istniejącym przystanku komunikacji miejskiej w sąsiedztwie projektowanej ścieżki (zdjęcie przystanku poniżej).



4. Zarządzanie wodą opadową:

Niweletę układu drogowego należy kształtować w sposób odprowadzający wody opadowe z terenu inwestycji na pobliskie tereny zielone będące własnością Gminy Miejskiej Kraków.

W projekcie należy uwzględnić rozwiązania, które umożliwią efektywne zarządzanie wodami opadowymi. Celem jest zminimalizowanie odpływu wody do kanalizacji deszczowej oraz maksymalne wykorzystanie jej na miejscu do zasilania roślinności i poprawy mikroklimatu.

W szczególności dla zieleńca oddzielającego pasy ruchu rekomenduje się następujące elementy małej retencji:

- Rowy chłonne – rowy o odpowiedniej szerokości i głębokości, które skutecznie zatrzymują wodę opadową i umożliwiają jej powolne wchłanianie przez grunt, przyczyniając się do zwiększenia poziomu wód gruntowych oraz poprawy wilgotności gleby.

- Muldy chłonne (zielone niecki) – terenowe formy wzniesień lub niecek, które w naturalny sposób zbierają wodę opadową i kierują ją do wchłaniania przez grunt, jednocześnie stanowiąc element estetyczny i funkcjonalny w przestrzeni. Muldy chłonne mogą być obsadzone roślinnością, co poprawia ich skuteczność i estetykę.

Ograniczenie odpływu wody do kanalizacji deszczowej jest kluczowe. Woda powinna być wykorzystywana lokalnie, zasilać roślinność i przyczyniać się do poprawy kondycji gleby. Zastosowanie systemów infiltracyjnych pozwala na zmniejszenie obciążenia infrastruktury wodociągowej oraz ogranicza ryzyko podtopień.

5. Miejsca odpoczynku:

Ze względu na lokalizację i charakter inwestycji, konieczne jest zaprojektowanie miejsc odpoczynku, które będą stanowiły przestrzeń do relaksu i regeneracji sił dla użytkowników:

- ławki w cieniu drzew wzdłuż trasy ciągów pieszych i jezdnych, usytuowane w zatoczkach i zgodnie ze standardami dostępności dla Gminy Miejskiej Kraków;
 - ławki oraz nasadzenia drzew bezpośrednio przy wiatkach i zatokach przystankowych.
- Kształt i forma ławek zgodna z załączonym rysunkiem technicznym.

6. Estetyka przyjętych rozwiązań projektowych:

Nie należy stosować słupków i barierek w kolorystyce czerwono-białej, chyba że wymagają tego obowiązujące przepisy prawa lub inne uwarunkowania formalne. Należy dążyć do stosowania rozwiązań estetycznych, harmonijnych z otoczeniem i spójnych z miejskimi standardami przestrzeni publicznych. . Proponuje się kolor grafitowy jako wiodący dla elementów małej architektury i infrastruktury drogowej (np. RAL 9004).

Należy uzgodnić z Ogrodniczką Miasta Krakowa model balustrady, która ma być zastosowana w projekcie.

Urząd Miasta Krakowa
BIURO ARCHITEKTA MIASTA
Referat Architektury Krajobrazu i Dziedzictwa Przyrodniczego Miasta
tel. +48 12 616 11 15, am.umk@um.krakow.pl
31-028 Kraków, ul. św. Krzyża 1
www.krakow.pl



Należy przekazać do audytu pełną dokumentację, uwzględniającą projekt nawierzchni, w tym użytych materiałów.

7. Dokumentacja przedłożona na audyt powinna zawierać dodatkowo:

- szczegółową inwentaryzację zieleni, na którą wpływ ma planowana inwestycja,
- czytelnie i jednoznacznie oznaczone drzewa i krzewy przeznaczone do ewentualnej wycinki,
- zestawienie istniejących form zieleni objętych ochroną prawną,
- założenie projektowe w zakresie planowanej kompozycji,
- założenia projektowe w zakresie planowanego doboru roślin,

Z wyrazami szacunku

Katarzyna Opałka
Zastępca Dyrektora Biura
/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Identyfikator pisma w systemie teleinformatycznym:

3023703.7777066.9053641

Załączniki:

1. Rysunek techniczny ławki do stosowania w przestrzeni publicznej;

Otrzymują:

1. Adresat;
2. Aa;

Urząd Miasta Krakowa
BIURO ARCHITEKTA MIASTA
Referat Architektury Krajobrazu i Dziedzictwa Przyrodniczego Miasta
tel. +48 12 616 11 15, am.umk@um.krakow.pl
31-028 Kraków, ul. św. Krzyża 1
www.krakow.pl

