



Niepołomice, 24.09.2021 r.

Mieszkańcy ul. Ogrodowej i ul. Moczydło  
w Niepołomicach  
Reprezentowani przez



**Szanowny Pan  
Rafał Rostecki  
Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie  
ul. Mogilska 25, 31-542 Kraków**

**PETYCJA  
dotycząca przebiegu linii kolejowej i usytuowania przystanku końcowego  
w rejonie ul. Moczydło i ul. Kolejowej w Niepołomicach**

Powołując się na przepisy ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (tekst jednolity Dz. U. 2018 poz. 870), w imieniu mieszkańców osiedla Zagrody w Niepołomicach, a w szczególności ul. Moczydło, ul. Ogrodowej i ul. Kolejowej, a także innych zainteresowanych projektowana na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego przy udziale Infra – Centrum Doradztwa sp. z o.o. i Instytutu Kolejnictwa, zwracamy się do Pana z prośbą o interwencję w sprawie przebiegu wyżej wymienionej linii kolejowej.

Wnosimy o zmianę przebiegu projektowanej linii w wariantcie 1 i 2 wykluczając lokalizację stacji końcowej w rejonie ul. Moczydło i ul. Kolejowej oraz nie prowadzenia nowego torowiska w granicach ul. Moczydło i ul. Kolejowej.

Podpis osoby reprezentującej wnoszących petycję

Na podstawie w art. 4 ust.3 Ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (tekst jednolity Dz. U. 2018 poz. 870) wyrażam zgodę na upublicznienie moich danych osobowych, ale przy zanominowaniu mojego adresu zamieszkania, nr telefonu oraz adresu email.

Załącznik:

1. Petycja wraz z listą podmiotów wnoszących petycję – 191 podpisów.

Mieszkańcy ul. Ogrodowej i ul. Moczydło  
w Niepołomicach  
Reprezentowani przez

Niepołomice, 24.09.2021 r.

**Szanowny Pan  
Rafał Rostecki  
Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie  
ul. Mogilska 25, 31-542 Kraków**

### **PETYCJA**

**dotycząca przebiegu linii kolejowej i usytuowania przystanku końcowego w rejonie  
ul. Moczydło i ul. Kolejowej w Niepołomicach**

Powołując się na przepisy ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (tekst jednolity Dz. U. 2018 poz. 870), w imieniu mieszkańców osiedla Zagrody w Niepołomicach, a w szczególności ul. Moczydło, ul. Ogrodowej i ul. Kolejowej, a także innych zainteresowanych projektowana na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego przy udziale Infra – Centrum Doradztwa sp. z o.o. i Instytutu Kolejnictwa, zwracamy się do Pana z prośbą o interwencję w sprawie przebiegu wyżej wymienionej linii kolejowej.

Wnosimy o zmianę przebiegu projektowanej linii w wariantcie 1 i 2 wykluczającą lokalizację stacji końcowej w rejonie ul. Moczydło i ul. Kolejowej oraz nie prowadzenia nowego torowiska w granicach ul. Moczydło i ul. Kolejowej.

### **Uzasadnienie**

Podczas zdalnych konsultacji społecznych studium wykonalności Inwestycji, które odbyło się 20 września 2021 roku mieszkańcy mieli możliwość zapoznania się z zaproponowanymi wariantami przebiegu planowanej linii kolejowej. Chcemy wyrazić swój zdecydowany sprzeciw wobec przedstawionych wariantów 1 i 2 projektowanej linii. Realizacja Inwestycji w granicach ul. Moczydło i ul. Kolejowej stanowi znaczącą uciążliwość i zagrożenie bezpieczeństwa zarówno dla mieszkańców wymienionych ulic, osób korzystających z infrastruktury i walorów tego obszaru, jak i środowiska przyrodniczego.

W ramach opracowania studium wykonalności powinna zostać przeprowadzona szczegółowa i rzetelna analiza środowiska, powinny zostać zebrane dostępne informacje o stanie środowiska na terenie przewidywanym pod budowę linii kolejowej oraz dokonana ich analiza pod względem sposobu oddziaływania na środowisko budowy i funkcjonowania kolei. Naszym zdaniem wyżej opisane czynności zostały przeprowadzone w sposób wysoce nierzetelny lub w ogóle pominięte. Konsultacje społeczne służą tworzeniu lepszego prawa. Dlatego muszą być prowadzone według zasad akceptowanych przez uczestniczących w nich obywateli i przedstawicieli administracji rządowej. Zgodnie z zasadami oraz rekomendacjami Ministerstwa Administracji i Cellem konsultacji

jest poprawa jakości decyzji i legislacji. Wysłuchanie racji różnych stron pozwala wcześniej wychwycić błędy i stworzyć bardziej wyważone rozwiązania. Decyzje mogą wtedy uwzględniać zróżnicowane potrzeby obywateli, grup, środowisk i instytucji społeczeństwa obywatelskiego. Konsultacje służą artykulacji i wymianie poglądów, a nie prowadzeniu sporów. Dokumenty powinny być dostępne w Internecie dla każdego zainteresowanego, tak, by każdy mógł zabrać głos. Sama dostępność w Internecie nie zapewnia jednak, że o konsultacjach dowiedzą się podmioty szczególnie danym aktem prawnym zainteresowane, dlatego komórka merytoryczna odpowiedzialna za dokument powinna przygotować listę interesariuszy, do których jest kierowany dokument do konsultacji. Dodatkowo, szczególnie w przypadku aktów prawnych o dużym znaczeniu dla obywateli, zaleca się korzystanie z dostępnych portali służących prowadzeniu konsultacji oraz podejmowanie aktywnych działań, by informować i zachęcać do udziału w konsultacjach. Co do zasady czas zbierania opinii obywateli to co najmniej 21 dni – tak, by obywatele mieli czas, by zaznajomić się z konsultowanymi dokumentami. W sytuacjach, gdzie dłuższy termin wydaje się wskazany ze względu na wagę dokumentu, zaleca się stosowanie terminów dłuższych niż 21 dni. Mając jednak na uwadze przypadki wyjątkowo pilne, a także techniczne lub rutynowe akty prawne, które nie mają wpływu na obywatela, przewidziano również wyjątkowy, skrócony tryb konsultacji, podczas którego dokument jest konsultowany nie mniej niż 7 dni. Tymczasem Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego przy udziale firmy IntraCD, projektującej linię kolejową, organizując konsultacje społeczne nie zachował żadnych terminów. Zgodnie z przepisami o rozpoczęciu konsultacji społecznych oraz formach ich prowadzenia powiadamia się nie później niż 7 dni przed ich przeprowadzeniem. W omawianym przypadku bezpośredni sąsiedzi działek, na których zlokalizowana ma być linia kolejowa, a tym samym interesariusze, nie otrzymali żadnych informacji na ten temat. Na stronie Urzędu Miasta i Gminy Niepołomice informacja o konsultacjach pojawiła się 16.09.2021 r. ze wskazaniem, że zapisy na pierwsze i jedyne konsultacje społeczne (przeprowadzone w formie zdalnej), możliwe są tylko drogą elektroniczną do 17.09.2021 r. Konsultacje odbyły się 20.09.2021 r. Nadto termin na składanie uwag wynosi 7 dni od dnia konsultacji tj. do 27.09.2021 r. Tymczasem zasady przeprowadzania konsultacji wskazują, że termin wyznaczony na składanie uwag nie może być krótszy niż 30 dni, licząc od dnia powiadomienia o konsultacjach. W terminie wyznaczonym przez organizatorów konsultacji nie ma możliwości dokładnego zapoznania się z projektem, przeanalizowania go pod wszystkimi względami, sformułowania racjonalnych wniosków i wniesienia uwag. Wobec powyższego sprzeciwiam się uchwaleniu omawianego Studium.

Projektowane tory miałyby przebiegać w bezpośrednim sąsiedztwie gęstej wielorodzinnej i jednorodzinnej zabudowy mieszkaniowej, której intensywność nie została uwzględniona w dokumentach planistycznych Inwestycji. Teren przeznaczony na budowę linii kolejowej jest terenem zalewowym. Budowa kolei zaburzy stosunki wodne i spowoduje podniesienie poziomu wód gruntowych oraz problemy z odprowadzeniem wód opadowych. Osiedle przy ul. Moczydło oraz budynek mieszkalny jednorodzinny nr 1 przy ul. Moczydło zlokalizowane są poniżej poziomu drogi i terenów zielonych (zalewowych), co spowoduje podtapianie osiedla i zagrazi bezpieczeństwu mieszkańców. Nazewnictwo ulic często wiąże się z uwarunkowaniami środowiskowymi, nie bez znaczenia zatem jest, że ulica przy której projektowana jest linia kolejowa nosi nazwę: Moczydło.

W związku z koniecznością stabilizacji gruntu pod inwestycje spodziewać się należy dużych drgań towarzyszących nie tylko budowie ale i eksploatacji linii kolejowej, które wpłyną na konstrukcję budynków mieszkalnych, powodując niszczenie i pękanie ścian oraz ogólną dewastację terenu i budynków na nim posadowionych. W znaczący sposób zagrazi to bezpieczeństwu mieszkańców. Mieszkańcy osiedla C odowe to w znaczne mierze ludzie młodzi i rodziny z małymi dziećmi.

Lokalizacja kolei w tak bliskim sąsiedztwie miejsca zamieszkania nie tylko utrudni ale wręcz uniemożliwi spokojny byt. Plan zagospodarowania Gminy Niepołomice w żadnej mierze nie przewiduje analizowanych terenów do jakiegokolwiek zabudowy. Tereny te sklasyfikowane są jako tereny zieleni o funkcjach ekologicznych. Osiedle Ogrodowe jest osiedlem bardzo młodym, zaledwie pięcioletnim. Mieszkańcy, wybierając miejsce do życia kierowali się przede wszystkim względami zapewniającymi spokojne, godne życie i prawidłowy rozwój ich dzieci. Po wybudowaniu kolei nie tylko pogorszy się jakość życia ale spowoduje to znaczny spadek wartości rynkowej nieruchomości, ze względu na bliską odległość budowli kolejowej.

Projektowana linia kolejowa będzie miała zdecydowanie negatywny wpływ na sposób zagospodarowania działek w sąsiedztwie linii kolejowej. Oddziaływanie akustyczne uniemożliwi prawidłowe funkcjonowanie mieszkańców. Dodatkowo zamknięcie czy też ograniczenie przejazdu kolejowym drogi wjazdowej od ul. Kolejowej zagrozi bezpieczeństwu przeciwpożarowemu i znacznie utrudni dojazd służb ratunkowych. Spowoduje to również dodatkowe zwiększenie ruchu drogowego, a tym samym ograniczy przepustowość dróg dojazdowych do mojego miejsca zamieszkania, centrum Niepołomic oraz okolicznych osiedli mieszkaniowych i domów jednorodzinnych, w szczególności ulic: 3 Maja, Ogrodowej, Batorego, Kolejowej, Moczydła, Targowej, Placu Kazimierza Wielkiego i Zamkowej. Zamknięcie ulicy spowoduje, że cały ruch zostanie skierowany do centrum, które w godzinach szczytu jest mocno nie przejezdne (zarówno porannych jak i popołudniowych). Włączenie się do ruchu z ul. Ogrodowej w kierunku 3 Maja jest prawie niemożliwe. Dodatkowym problemem w szczególności dla mieszkańców ul. Moczydło jest fakt, iż zamknięcie ulicy spowoduje brak przejścia dla pieszych, gdzie przykładowo na mapce widać najkrótszą trasę do najbliższego sklepu i taką trasę po zamknięciu przejścia przez ul. Moczydło. W okolicy sklepu ze zdjęcia nr 1 zlokalizowany jest również przystanek busów i MPK, do których będzie można dojść bardzo określną trasą. W takiej sytuacji tzw. wyskoczenie po chleb czy jajka, będzie niestety kończyło się wyjazdem samochodem. Dla bardziej odważnych pozostaje przebieganie przez tory!!!! Kładka nad przejazdem nie załatwi tu sprawy, bo osiedle zamieszkuje przede wszystkim rodziny z małymi dziećmi, a te poruszają się w wózkach..

Lokalizacja budowli kolejowej wiąże się z powstaniem trakcji elektrycznej, której budowa na może nie spełniać przepisów dotyczących odległości lokalizacji takich obiektów od budynków mieszkalnych. Przedstawiony projekt linii kolejowej drastycznie ingeruje w tereny mieszkalne i nie zapewnia zachowania wymaganych przepisami odległości dotyczących usytuowania budynków, budowli, drzew i krzewów. Budowle i budynki mogą być usytuowane w odległości nie mniejszej niż 10m od granicy obszaru kolejowego i nie mniejszej niż 20m od osi skrajnego toru. Dla budynków mieszkalnych odległości te powinny być zwiększone celem zachowania norm dopuszczalnego hałasu w środowisku. Planowana budowa w żadnym punkcie nie zachowuje tych przepisów, a ukształtowanie terenu uniemożliwia racjonalne i zgodne z przepisami zlokalizowanie budowli kolejowej. Nadto obawiamy się całkowitego wyłączenia ul. Moczydło i przekształcenie jej w drogę serwisową dla budowli i infrastruktury kolejowej.

W ramach planowanej budowy linii kolejowej przewidziano likwidację jedyne wjazdu na teren działki, na której zlokalizowany jest budynek mieszkalny jednorodzinny nr 1 przy ul. Moczydło. Na działce tej prowadzona jest działalność gospodarcza – wypożyczalnia przyczep. Likwidacja wjazdu, przejazdu przez rzekę Drwinę, jak również i zamknięcie terenu bezpośrednio przylegającego do budynku całkowicie uniemożliwi prowadzenie działalności przez właściciela na terenie własnej nieruchomości. Parking zielony przeznaczony dla przyczep znajduje się w pasie działki pomiędzy rzeką Drwiną a budynek mieszkalny jednorodzinny nr 1 przy ul. Moczydło 1.

Analizując obciążenia środowiskowe związane z uciążliwością projektowanej linii kolejowej, należy rozpatrywać oddziaływanie zasięgu buforu utworzonego na szerokości 2 km po obu stronach osi linii. Teren przeznaczony na budowę linii kolejowej to teren zieleni o funkcjach ekologicznych. Budowa linii kolejowej wymaga usunięcia całego drzewostanu wzdłuż ulicy Moczydło, co zaburzy ekosystem i negatywnie wpłynie na miejscową faunę i florę. Tereny te są siedliskiem i miejscem lęgowym słowika szarego objętego na terenie Polski ścisłą ochroną gatunkową, sklasyfikowanego na czerwonej liście ptaków jako gatunku bliskiego zagrożeniu. Obszar przylegający do rzeki Drwinki jest siedliskiem wielu gatunków płazów, ptaków, ssaków i gadów. Projektowana inwestycja niesie ryzyko zanieczyszczenia wód. Spływ zanieczyszczeń, szczególnie środków chemicznych, możliwy jest zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji inwestycji. Lokalizacja linii kolejowej i realizacja tej inwestycji nie tylko zagrozi drożności korytarzy migracyjnych wielu zwierząt występujących na tym obszarze, ale też spowoduje całkowite wyginięcie wielu gatunków. Realizacja inwestycji stanowiłaby nadmierną ingerencję w środowisko i mogłoby spowodować trwałe zmiany stosunków wodnych, a nawet zagrożenie lokalnymi podtopieniami.

Proponowana lokalizacja linii kolejowej oraz stacji końcowej w rejonie ul. Moczydło i ul. Kolejowej w Niepołomicach jest bardzo problematyczna w wielu obszarach, począwszy od spowodowania nasilenia problemów komunikacyjnych, przez degradację środowiska naturalnego po zagrożenie bezpieczeństwa mieszkańców terenów położonych bezpośrednio przy biegu traktacji kolejowej. Lokalizacja dworca w tak newralgicznym miejscu pod względem natężenia ruchu kołowego nie rozwiąże problemu dojazdu do Niepołomic. W tym rejonie znajduje się już dworzec P&R, a charakter rozproszonej zabudowy Niepołomic sprawia, że większość mieszkańców i tak będzie musiała dojechać samochodem do Dworca Kolejowego - szczególnie z osiedli Jazy, Płaski, Pasternik czy ościennych miejscowości Woli Batorskiej, Zabierzowa Bocheńskiego, Chobotu. Ze względu na likwidację parkingu przy budynku Małopolskiego Centrum Dźwięku i Słowa jedynym ogólnie dostępnym miejscem do parkowania jest P&R przy ulicy Kolejowej oraz częściowo Plac Targowy. Jednak w dniach targowych tj. wtorki i piątki miejsca parkingowe w okolicach P&R są często niedostępne ze względu na handel na Placu Targowym. Brak wystarczającej komunikacji wewnętrznej w gminie nie pozwoli mieszkańcom na komfortowe dotarcie do Dworca Kolejowego w krótkim czasie ze względu na częstotliwość przejazdu busów na trasie Niepołomice - Chobot czy braku dojazdu z osiedla Piaski czy terenów w okolic ul. Słonecznej, Wrzosowej, Powiśle. Czas jaki podaje się na potrzeby Studium Planistycznego, dotyczący dojazdu do Krakowa, nie uwzględnia też możliwości przepustowych stacji docelowych dla kolei w Niepołomicach, dopasowania odjazdów ze stacji, istniejących połączeń, jak również informacji, że poza pociągami podmiejskimi trasą Kraków - Bochnia jeżdżą jeszcze pociągi towarowe oraz pociągi dalekobieżne, które mają pierwszeństwo przejazdu. Wariant 3 trasy kolejowej do stacji Podłęże nie jest konkurencyjny dla istniejącego już połączenia kolejowego na trasie Kraków - Bochnia. W miejscowościach Podłęże oraz Staniątki powstały parkingi P&R z przeznaczeniem dla mieszkańców podróżujących koleją. W związku z powyższym, aby umożliwić dojazd większej ilości mieszkańców do tych przystanków należałoby uruchomić przewóz mieszkańców na trasie Chobot - Staniątki lub Chobot - Podłęże z odpowiednią częstotliwością. Jednocześnie usprawniłoby to komunikację wewnętrzną mieszkańców w gminie przy dużo mniejszym nakładzie finansowym. Wariant 1,2 trasy kolejowej w kierunku Nowej Huty nie jest konkurencyjny dla autobusu MPK linii 211, który kursuje do bramy HTS. Nie rozwiązuje to problemu dojazdu do Nowej Huty, nadal konieczna jest komunikacja miejska. W tej kwestii wystarczyłoby wydłużyć trasę linii 211 do Placu Centralnego w Krakowie Nowej Hucie oraz zwiększyć częstotliwość kursów. Tym bardziej, że w dniu 24 sierpnia od 13.36. nadz. na ses. a. R. Miejskie w Niepołomicach podczas, której

poinformowano o planowanym zwiększeniu częstotliwości kursowania linii 301. Obecnie – średnio co 35 minut, od przyszłego roku – co 15-20 minut. Autobus ma też dojeżdżać bliżej centrum Krakowa (co najmniej do Nowego Kleparza). Od nowego roku mają również zostać uruchomione gminne linie dowożące mieszkańców do punktów przesiadkowych do pociągów w Podłężu i Staniątkach oraz autobusów w Niepołomicach.

Projekt Kolej + zakładał budowę linii kolejowej wzdłuż Wisły po wale przeciwpowodziowym, która łączyłaby się z linią kolejową w okolicach mostu żelaznego. Włączenie miało nastąpić po dwóch stronach rzeki – południowej i północnej, w zależności od kierunku jazdy. Dzięki temu obsługane byłyby połączenia zarówno w stronę Krakowa, jak i Tarnowa.

Długość odcinka nowej linii kolejowej liczyłaby około czterech kilometrów. Dzięki temu długość trasy pomiędzy Niepołomicami, a dworcem Kraków Główny wynosiłaby 23 kilometry, a czas przejazdu oscylowałby w granicach 17 minut. Obecnie czas przejazdu jest szacowany na 35 min. Na taki projekt mieszkańcy byli przygotowani, a tu nagle plany kolei do ściągające centrum miasta. Długość odcinka nowej linii kolejowej liczyłaby około czterech kilometrów. Dzięki temu długość trasy pomiędzy Niepołomicami, a dworcem Kraków Główny wynosiłaby 23 kilometry, a czas przejazdu oscylowałby w granicach 17 minut. Obecnie czas przejazdu jest szacowany na 35 min. Wybudowanie dworca kolejowego przy ul. Moczyło na pewno nie wyeliminuje samochodów z centrum, lecz ten ruch się zwiększy. W związku z tym zlokalizowanie go na obrzeżach jest bardziej korzystne, tym bardziej, że w ok. 44% osób pracujących w strefie przemysłowej dojeżdża do pracy z Krakowa.

W celu zapewnienia lepszej funkcjonalności i poprawy życia wszystkich mieszkańców Gminy Niepołomice proponujemy zmianę lokalizacji stacji końcowej. Linię kolejową można zakończyć w okolicach skrzyżowania ul. Wimmera i ul. Kolejowej, w rejonie zlikwidowanej stacji kolejowej dawnej „Niepołomki”. Lokalizacja taka przekierowała by na obrzeża miasta wzmożony ruch kołowy związany z dojazdem do stacji, jednak dla wielu mieszkańców byłaby w zasięgu ruchu pieszego czy rowerowego. Znacznie obniżyłyby się również koszty budowy linii przez odejście od konieczności budowy wiaduktu nad ul. Wimmera w planowanym wariantcie 1 na wysokości 4,8 – 4,9 km. Przy lokalizacji stacji kolei w rejonie przeze mnie proponowanym wiadukt kolejowy można byłoby zastąpić kładką dla pieszych.

Projektując inwestycje należy pamiętać o zachowaniu równowagi pomiędzy elementami środowiska naturalnego i stworzonego przez człowieka. Zasada zrównoważonego rozwoju jest szczególnie istotna w planowaniu przestrzennym.

Wyznaczając obszar planistyczny powinno się dążyć do minimalizowania konfliktów. Projekt tak ważnej inwestycji jak nowe linie kolejowe, powinien być uzgodniony pomiędzy różnymi interesariuszami w zakresie kluczowych kwestii, w szczególności tak istotnych jak ich przebieg przez obszary zabudowane. Szeroka i aktywna partycypacja społeczna jest gwarantem praworządności i transparentności gospodarowania przestrzenią publiczną i procedur planistycznych.

Prosimy o pozytywne rozpatrzenie przedmiotowej sprawy.

Wyrażam zgodę na ujawnienie na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję lub urzędu go obsługującego danych osobowych podmiotu wnoszącego petycję lub podmiotu, o którym mowa w art. 5 ust.1 Ustawa z dnia 11 lipca 2014 r. o dostępie do informacji publicznej. Dz. U. 2014 r. z. 870.