

Dekretacja zgodna z dekreacją dokonana
w dniu 28/04/22
przez
w systemie E2D MS-DSS
(podpis)



Kraków, dnia 27 kwietnia 2022 r.

Podmioty wnoszące petycję:

Przedstawiciele Mieszkańców skupieni w Komitecie Mieszkańców i Sympatyków
Kosocic, Kurdwanowa, Piasków Wielkich, Rajska, Rząki, Soboniowic,
Swoszowic i Woli Duchackiej (dzielnic Krakowa)

reprezentowani przez:

**Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Krakowie**

PETYCJA

**w sprawie odstąpienia od uwzględniania w analizach korytarzy 1-5
dla drogi ekspresowej S7 Kraków-Myślenice**

W związku z opublikowaniem przez GDDKiA „Studium korytarzowego dla inwestycji pod nazwą Budowa drogi ekspresowej S7 Kraków-Myślenice”, na zasadzie art. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 870), jako wchodzący w skład Dzielnicy X mieszkańcy i sympatycy południowych osiedli Krakowa: Kosocic, Kurdwanowa, Piasków Wielkich, Rajska, Rząki, Soboniowic, Swoszowic i Woli Duchackiej,

wnosimy

petycję o odstąpienie od uwzględniania w analizach budowy odcinka drogi ekspresowej S7 Kraków-Myślenice korytarzami 1-5 w interesie publicznym, jak i w interesie wnoszących niniejszą petycję, z uwagi na potrzebę ochrony prawa własności wnoszących petycję, a także z uwagi na wartości wymagające szczególnej ochrony w imię dobra wspólnego.

Niniejsza petycja jest spowodowana tym, że przebieg korytarza 1 (czerwony), korytarza 2 (niebieski), korytarza 3 (różowy), korytarza 4 (pomarańczowy) i korytarza 5 (fioletowy) przebiegających przez Gminę Miejską Kraków napotykają na istotne przeszkody – elementy podlegające ochronie lub kolidujące z tymi przebiegami praktycznie na całej długości, co zostanie wykazane poniżej.

I. Oddziaływanie trasy S7 w wariantach 1-5 na południową obwodnicę i południowe dzielnice Krakowa

Poprowadzenie trasy ekspresowej S7 którymkolwiek z wariantów 1-5 zaproponowanych przez GDDKiA spowoduje wpuszczenie olbrzymiego potoku pojazdów na i tak już zatłoczoną do granic możliwości południową obwodnicę Krakowa – obecną autostradę A4.

Bardzo bliska lokalizacja węzłów Opatkowice i Łągiewniki spowoduje, że każdy z wariantów 1-5 położony bliżej obecnej drogi krajowej 7 „Zakopianki” nie odciąży istotnie obwodnicy Krakowa w zakresie ruchu tranzytowego z północy Polski, a jedynie całkowicie zakorkuje zarówno południową obwodnicę, jak i przechodzące równoległe do niej drogi w Dzielnicy X i Dzielnicy XI. Wskazać należy, że już w tej chwili przy zatrzymaniu ruchu na południowej obwodnicy Krakowa pomiędzy węzłem Zakopiańskim oraz węzłem Bieżanowskim, potoki pojazdów korzystają z alternatywnych, osiedlowych tras i dosłownie rozjeżdżają zarówno Kosocice, Rajsko i Soboniewice, jak również Piaski Wielkie, Kurdwanów oraz Łągiewniki, znacznie utrudniając nie tylko ruch samych mieszkańców tych dzielnic, ale też pielgrzymów.

Autostrada A4 na odcinku od węzła Kraków-Zakopiańska do węzła Kraków-Bieżanów już na dzień dzisiejszy jest przeciążona i niewydolna, gdyż stanowi główną obwodnicę miasta w tym rejonie, a co za tym idzie w godzinach szczytu większość mieszkańców południowej części miasta, jak i miejscowości sąsiednich porusza się tą trasą celem dotarcia do pracy i z pracy do swoich domów albo mieszkań. Codziennie na wskazanym odcinku tworzą się kilkukilometrowe zatory samochodowe, wobec czego brak jest możliwości swobodnego i płynnego przejazdu pojazdów. Poprowadzenie nowej S7 spowoduje wzrost prognozowanego natężenia ruchu na A4 w kulminacyjnych miejscach:

- do ok. 122 tys. pojazdów/dobę w przypadku korytarza czerwonego nr 1,
- do ok. 138 tys. pojazdów/dobę w przypadku korytarza niebieskiego nr 2,
- do ok. 140 tys. pojazdów/dobę w przypadku korytarza różowego nr 3,
- do ok. 129 tys. pojazdów/dobę w przypadku korytarza fioletowego nr 5.

Co istotne, w przypadku poprowadzenia S7 korytarzem brązowym nr 6, prognozowane natężenie ruchu na A4 w kulminacyjnym miejscu wynosi jedynie około 105 tys. pojazdów/dobę¹. Wprowadzenie na autostradę pojazdów poruszających się drogą ekspresową S7 spowoduje całkowite zablokowanie ruchu w tym rejonie, co znacznie wydłuży, a nawet uniemożliwi przejazd autostradą na tym odcinku.

Ponadto, bez rozbudowy Południowej Obwodnicy Krakowa, wpięcie nowej drogi ekspresowej S7 w węzeł Kraków-Łągiewniki, Kraków-Tuchowska lub Kraków-Wieliczka może spowodować całkowite zablokowanie ruchu na w/w odcinku, w związku z czym konieczne będzie wykonanie prac budowlanych i wybudowanie dodatkowych zjazdów. Rozbudowa autostrady spowoduje większe koszty, które dotychczas nie zostały uwzględnione w budżecie inwestycji. Natomiast dodanie kosztów rozbudowy autostrady do budżetu spowoduje, że proponowane rozwiązania nie będą korzystne ekonomicznie, jak dotychczas przedstawiane są przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Oznacza to, że sporządzona przez GDDKiA analiza wprowadza w błąd mieszkańców tych terenów, jak i pozostałe organy rozpatrujące kwestię planowanej inwestycji.

¹Zródło: Prognozy ruchu (droga ekspresowa S7 i DK7 „Zakopianka”) - 2052 r. zawarte w wynikach Studium korytarzowego GDDKiA, <https://www.gov.pl/attachment/43180262-a41c-4c22-b59d-10e79da82e6c>

Wydaje się, że jedynym rozsądnym rozwiązaniem są istniejące od lat plany połączenia dwóch „nitek” S7 na wysokości węzła Bieżanów (S7/A4) i poprowadzenia tej trasy jak najbardziej na wschód od Krakowa i Wieliczki (w okolicy Wieliczki częściowo rezerwy korytarzowe zostały zabezpieczone w MPZP z 2007 roku). **Najbardziej oczyszczone zastosowanie miałby tutaj wariant nr 6 „brązowy”, mogący jednocześnie stanowić obwodnicę Wieliczki lub też, odrzucony z niewiadomych przyczyn przez GDDKiA wariant jasnozielony nr 10, prowadzący od Niepołomic.** Takie przebiegi drogi S7 mają swoich zwolenników, ponieważ pozwolą na połączenie stref ekonomicznych Niepołomic – Wieliczki - Dobczyc i Myślenic. Zgadzamy się w tej kwestii z osobami, które podpisały petycję online dotyczącą sprzeciwu wobec budowy drogi S7 wariantem nr 6 (ponad 2000 podpisów) – tam proponuje się, że *„Wariant 6, jeśli już miałby powstać, powinien stanowić wschodnią obwodnicę Wieliczki, a więc stanowić trasę istotnie od Wieliczki oddaloną”*.

Co więcej, w samym Studium Korytarzowym można odnaleźć następujący wniosek: *„Oprócz działań związanych stricte z przedmiotową inwestycją, konieczne będą działania komplementarne na pozostałej sieci dróg w sąsiedztwie planowanej inwestycji. Między innymi przeprowadzone analizy ruchowe wykazały uzasadnienie dla realizacji odcinka drogi samorządowej, łączącej węzeł Kraków Bieżanów z drogą krajową nr 94 w Wieliczce. Przyczyni się to do poprawy warunków ruchu na obecnej drodze krajowej nr 94 w Wieliczce. Przedmiotowy odcinek, o długości ok. 2 km, pozwoli zoptymalizować podróże, generując bezpośrednie połączenie Wieliczki z układem dróg szybkiego ruchu. Istniejąca rezerwa terenu w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego dla drogi klasy technicznej G (droga wojewódzka, powiatowa lub gminna) w przypadku braku podjęcia odpowiednich działań może zostać bezpowrotnie utraconą”*. Powyższy wniosek wskazuje, że niezbędne jest połączenie Wieliczki z Autostradą A4, ale jako **wymagające dodatkowych funduszy „działanie komplementarne”**, gdy GDDKiA zdecyduje się na budowę któregoś z wariantów od 1 do 5. **Skoro już w Studium wskazano, że Wieliczka potrzebuje połączenia z Autostradą A4, a plan miejscowy uwzględni rezerwe terenu na taką drogę, o wiele bardziej zasadne byłoby poprowadzenie brakującego odcinka S7 właśnie przy Wieliczce, jednocześnie rozwiązującego problem braku obwodnicy tego miasta.** Niemniej jednak, niezależnie od powyższego, dalsze procedowanie wariantów od 1 do 5 będzie oznaczać dodatkowy przepływ samochodów przez południowy Kraków, a co za tym idzie zakorkowanie dzielnic, zwiększenie hałasu oraz narażenie mieszkańców na dodatkową emisję spalin.

II. Przebieg korytarzy 1-5 a tereny zielone południowych dzielnic i osiedli Krakowa

Tereny Dzielnic X Swoszowice, tereny Kosocic, Rajska i Soboniowic, przez które mają przebiegać korytarze drogi ekspresowej S7 od 1 do 5, wchodzi w skład tzw. „Zielonych Płuc Krakowa” obejmujących tereny o wysokich walorach przyrodniczych. **Urząd Miasta Krakowa w 2010 roku sporządził opracowanie ekofizjograficzne Krakowa, w którymna planszy nr 8, tj. waloryzacji zbiorowisk roślinnych wskazano, że na terenie Kosocic, Rajska i Soboniowic występują obszary cenne pod względem przyrodniczym, obszary o wysokich walorach przyrodniczych, jak i obszary o najwyższych walorach przyrodniczych.** Dalej na planszy nr 9, tj. mapie cennych siedlisk i korytarzy ekologicznych, wskazano, iż na terenie Kosocic występują tereny, które nie powinny podlegać zabudowie z uwagi na walory krajobrazowo-przyrodnicze (np. Las Kosocice, Dolina Kosocicka, Dolina Wilgi, Dolina Malinówki, Dolina Luboń). Oznacza to, że już w 2010 r. teren ten miał dla miasta szczególne znaczenie przyrodnicze i nie zalecane było zabudowywanie tych terenów. Dlatego też, realizacja jednego z korytarzy od nr 1 do nr 5 drogi ekspresowej S7 spowoduje zniszczenie i unicestwienie zbiorowisk roślinnych i walorów przyrodniczych. Również warto w tym miejscu podkreślić, iż w atlasie pokrycia terenu i

przewietrzania Krakowa na obszarze Kosocic Rajska i Soboniowic występuje roślinność o najwyższych walorach przyrodniczych. Dlatego też tereny te powinny zostać zachowane w takim kształcie w jakim są obecnie, a planowana droga S7 powinna przebiegać przez obszar mniej atrakcyjny przyrodniczo. W ocenie mieszkańców brak jest podstaw do zniszczenia, zdegradowania i unicestwienia roślinności mieszczącej się na tym terenie poprzez lokalizację korytarza drogi ekspresowej w sytuacji gdy droga ta może przebiegać przez inny teren (korytarz brązowy nr 6), co pozwoli zachować walory przyrodnicze rejonu Kosocic Rajska i Soboniowic. Teren ten również stanowi główny układ powiązań przyrodniczych, w związku z czym dokonanie zmian na tym obszarze będzie miało negatywny wpływ na zwierzynę i roślinność znajdującą się na tych terenach. **Co więcej, analiza GDDKiA w ogóle nie przewiduje i nie uwzględnia zaznaczonych przez Miasto Kraków walorów przyrodniczych i roślinnych terenu Kosocic, Rajska i Soboniowic, przez co wprowadza w błąd organy rozpatrujące inwestycję, jak i opinię publiczną, w związku z czym może doprowadzić do niewłaściwego wyboru korytarza drogi S7 pod kątem ekologicznym.**

III. Rekultywacja oraz rewitalizacja terenów wokół składowiska odpadów komunalnych Barycz

Zieleń miejska wiąże się również nierozzerwalnie z terenami Baryczy, a zwłaszcza z terenami składowiska odpadów komunalnych Barycz, które działa w tym miejscu od 1974 roku. Mieszkańcy Kosocic, Rajska i Soboniowic posiadają **wieloletnie negatywne doświadczenia związane z wysypiskiem Barycz**, w szczególności w postaci zniszczenia lokalnej przyrody w celu zajęcia terenów pod wysypisko, w postaci uciążliwego smrodu oraz rozjeżdżania dróg lokalnych przez śmieciarki oraz ciężarówki. Co warto podkreślić, mieszkańcy osiedla Barycz zawarli porozumienie z Gminą Miejską Kraków w sprawie „Parku Barycz”, który miał zostać zrealizowany w ramach społecznej inicjatywy „Zielona Barycz”. Program „Zielona Barycz” zakładał przekształcenie krakowskiego składowiska odpadów wraz z jego otoczeniem w tereny parkowe i rekreacyjne poprzez m.in. utworzenie parku potoku Malinówka, zasadzenie drzew czy wybudowanie basenów kąpielowych. **Przeprowadzenie wariantów trasy S7 we wskazanych przez GDDKiA korytarzach 2-5 definitywnie oraz bezpowrotnie zatrzyma przewidzianą opracowaniem ekofizjograficznym pełną rewitalizację terenów dotkniętych działaniami wysypiska. Mieszkańcy stanowczo sprzeciwiają się jakiegokolwiek dalszej ingerencji w środowisko wokół wysypiska, gdyż na przestrzeni lat wystarczająco doświadczili negatywnego oddziaływania składowiska odpadów na swoim zdrowiu oraz spokoju – tereny te powinny być jednoznacznie zabezpieczone na potrzeby zieleni.**

IV. Tereny Głównego Subzbiornika Wód Podziemnych „Bogucice”

Składowisko „Barycz” powstało na terenie złoża soli kamiennej „Barycz”, gdzie prowadzono eksploatację soli metodą ługowania, otworowo bez ochrony stropu. Obszar ten pozostaje w bliskim sąsiedztwie obszarów najwyższej (ONO) i wysokiej (OWO) ochrony wód podziemnych w obrębie **Głównego Subzbiornika Wód Podziemnych – 451 „Bogucice”**. Wody te nie posiadają szczelnej naturalnej izolacji przed działaniami oraz zanieczyszczeniami powierzchniowymi. Zgodnie z ustawą z dnia 6 lipca 2001 r. o zachowaniu narodowego charakteru strategicznych zasobów naturalnych kraju, w Polsce wody podziemne zostały uznane za strategiczne zasoby naturalne. Wielkość proponowanego obszaru ochronnego zbiornika GZWP 451 Subzbiornik Bogucice wynosi 60,2 km². Jest stąd oczywistym, że zaproponowane przez GDDKiA korytarze 1-5 będą **przecinać obszar**

ochronny dla zbiornika. Jakakolwiek ingerencja przy budowie wskazanych wariantów drogi S7 spowoduje zagrożenie tego zbiornika wody pitnej.

V. Uzdrawisko Swoszowice oraz obszar górniczy Swoszowice

Poprzez przeprowadzenie trasy ekspresowej S7 przez którykolwiek z korytarzy 1-5, status Uzdrawiska Swoszowice – jedyne uzdrawiska w Polsce znajdującego się w obrębie miasta, zostanie zagrożony poprzez przekroczenie norm środowiskowych. Korytarze 1-5 przebiegają przez dzielnicę o statusie uzdrawiskowym, która jest potocznie nazywana „płucami Krakowa”. Droga S7 poprowadzona zgodnie z wariantami 1-5 będzie bezpośrednio negatywnie oddziaływać na dalsze istnienie Uzdrawiska Swoszowice. Po powstaniu trasy S7 w tym rejonie pogorszy się istotnie stan zanieczyszczenia powietrza oraz występowanie smogu - obecnie poziom zanieczyszczeń w Swoszowicach (Dzielnica X) i Kurdwanowie (Dzielnica XI) przekracza dopuszczalne normy. W strefie ochronnej „C” (jak również w strefie ochronnej „A” i „B”) zakazuje się prowadzenia robót melioracyjnych i innych działań powodujących niekorzystną zmianę istniejących stosunków wodnych. Ponadto obszar Uzdrawiska Swoszowice jest byłym terenem górniczym, gdzie od połowy XV w. do końca XIX w. wydobyto 200 tys. ton rudy siarki z głębokości ok. 60 m. Istnieje tam wiele podziemnych korytarzy, które do tej pory nie zostały w pełni skatalogowane. Ich dociążenie poprzez budowę trasy ekspresowej może doprowadzić do powstania szkód górniczych. Unikalne wody siarczkowe zostały zlokalizowane również w Lusinie, która ma perspektywy utworzenia Uzdrawiska Lusina, ośrodka sanatoryjno-wypoczynkowego i uzyskania statusu obszaru ochrony uzdrawiskowej.

VI. Tereny osuwiskowe

Studium GDDKiA w dalece niewystarczającym stopniu uwzględnia okoliczność, że tereny osiedli Rajska, Kosocic i Soboniowic są miejscem występowania zjawisk geodynamicznych, w tym licznych osuwisk. Jest to spowodowane budową geologiczną i morfologiczną tego regionu, gdzie dominuje flisz karpacki. W warunkach silnego uwodnienia i występowania wysokich spadków terenu dochodzi do osunięć gruntu i złazisk. Nie bez znaczenia dla wystąpienia w/w zjawisk jest też gospodarka człowieka, tj., nadmierne obciążanie zabudową i infrastrukturą komunikacyjną wierzchozin i górnych partii stoków na co wskazuje m.in. prognoza oddziaływania na środowisko dla MPZ Soboniowice. Znajdują się tu głównie osuwiska typu ześlizgowego, oraz skalno-zwietrzelinowe. Mają one zróżnicowaną powierzchnię, od niewielkich do zajmujących całe powierzchnie stoków. Przykładem mogą być osuwiska aktywne o dużej powierzchni oznaczone: 86/10, 87/10, które znajdują się na trasie korytarzy 2-5 zaproponowanych przez GDDKiA. Na terenie obszaru osiedla Kosocice znajduje się 38 udokumentowanych osuwisk i 5 obszarów zagrożonych ruchami masowymi. Rozwój osuwisk nastąpił w ciągu ostatnich kilku lat, a szczególnie w 2010r. Skutki tych zdarzeń spowodowały podjęcie uchwał przez Radę Miasta wyznaczających obszary o zakazie budów, rozbudów itp. obiektów budowlanych. Z w/w powodów Rada Miasta w swych uchwałach zalecała rozważenie możliwości przeznaczenia części terenów pod zalesienia i zadrzewienia jako elementu stabilizacji okryw stokowych. **Wybranie jednego z wariantów korytarzy od 1-5 nie tylko będzie stanowić ewidentną degradację środowiska naturalnego, ale przede wszystkim spowoduje dodatkowe, nieujęte w Studium koszty budowy drogi ekspresowej z uwagi na potrzebę wzmocnienia bądź ominięcia danego terenu osuwiskowego.**

VII. Strefa ochrony krajobrazu warownego Twierdzy Kraków obejmującej 4 forty

Następnie należy zwrócić uwagę, że na planszy nr 11 wspomnianego wyżej studium ekofizjograficznego Krakowa z 2010 r., tj. zawierającej walory przyrodniczo-kulturowe, wskazano, że na terenie Dzielnicy X znajduje się strefa ochrony krajobrazu warownego Twierdzy Kraków. Oznacza to, że ochronie podlegają nie tylko fortyfikacje i mury obronne jako zabytki, ale również tereny na których się mieszczą wraz z tworzonym krajobrazem. Natomiast na planszy nr 12 zawierającej informacje dot. planowanych parków kulturowych wskazano, że na terenie Kosocic i Rajska jest planowany **Park Kulturowy Bitwy o Kraków 1914 r. obejmujący cenne zabytki – forty wchodzące w skład Twierdzy Kraków wraz z zabudowaniami pomocniczymi oraz zachowanymi elementami układu zieleni fortecznej**. Projektowany przebieg korytarzy nr od 1 do nr 5 drogi ekspresowej S7 nie uwzględnia parku kulturowego „Rajsko-Kosocice” czy przebiegającego szlaku dawnej Twierdzy Kraków, które zostały przewidziane w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dla obszaru Kosocice (uchwała nr CIII/1579/14 Rady Miasta Krakowa z dnia 23 kwietnia 2014 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru Kosocice). Przeprowadzenie korytarzy od 1 do 5 drogi ekspresowej S7 jest niezgodne z regulacjami MPZP dla obszaru Kosocic z tego względu, iż zamiast rozwoju i lokalizacji terenów kulturowych i zabytkowych, których oczekują mieszkańcy i które zostały zaakceptowane przez mieszkańców, otrzymają oni drogę ekspresową zlokalizowaną w sąsiedztwie ich nieruchomości, a która to będzie generowała dodatkowe zanieczyszczenie powietrza i hałas. Decydując się na zamieszkanie na terenie Kosocic, Rajska, Sobonowic nabywcy nieruchomości oczekiwali spokoju, kontaktu z naturą i dostępności terenów zielonych, które będą niwelowały zanieczyszczenie powietrza w mieście, co wiązało się również z wyższą ceną nieruchomości. Natomiast przeprowadzenie korytarzy drogi ekspresowej S7 spowoduje obniżenie wartości ekonomicznej tego terenu i odpływ mieszkańców, a także uniemożliwi ewentualny rozwój wspomnianego parku kulturowego. Oprócz powyższego, przebieg drogi S7 we wskazanych wariantach będzie także naruszał teren fortu 51 we Wróblowicach, który również powinien być objęty ochroną. **Zatem, przeprowadzenie drogi ekspresowej S7 przez korytarz od nr 1 do nr 5 będzie kolidowało z powstaniem parku kulturowego, a nawet uniemożliwi jego utworzenie w planowanym miejscu.** Będzie miało to niekorzystny wpływ dla wskazanego terenu, gdyż uniemożliwi zachowanie cennego dziedzictwa kulturowego mieszczącego się na terenie Dzielnicy X a nawet będzie mogło doprowadzić do jego uszkodzenia bądź całkowitego zniszczenia.

VIII. Zanieczyszczenie powietrza - Smog

Przeprowadzenie drogi S7 przez rejon Dzielnicy X spowoduje nie tylko nieodwracalne skutki ekologiczne, ale również pozbawi mieszkańców terenu, który niwelował zanieczyszczenie powietrza i spowoduje zwiększenie smogu w mieście. Stan jakości powietrza w Krakowie uwarunkowany jest w dużej mierze warunkami klimatycznymi, wynikającymi z niekorzystnego położenia Krakowa w inwersyjnej dolinie ze słabym przewietrzaniem i dużą wilgotnością. Jako główne źródła zanieczyszczenia powietrza w mieście wskazać należy emisję komunalną (powierzchniową), komunikacyjną (liniową) i przemysłową (punktową). Usunięcie roślinności w tym rejonie i zwiększenie ruchu samochodowego, w tym zwiększenie liczby zatorów drogowych w związku z ograniczoną przepustowością autostrady A4, spowoduje powstanie dodatkowego punktu zanieczyszczającego powietrze w mieście. **Natomiast w związku z likwidacją terenów zielonych wygenerowane zanieczyszczone powietrze i smog nie będzie miało możliwości „oczyszczenia się”, co oznacza że mieszkańcy miasta będą oddychać jeszcze bardziej zanieczyszczonym powietrzem niż dotychczas.** Najbardziej skuteczne w walce ze smogiem i zanieczyszczeniem są rośliny i tereny zielone,

natomiast ich wyeliminowanie bądź ograniczenie będzie miało negatywne skutki. Żadne z podejmowanych przez miasto działań nie będzie tak skuteczne w walce ze smogiem, jak ochrona i zachowanie terenów zielonych miasta. Dlatego też w pierwszej kolejności należy skupić się na odtwarzaniu i – przede wszystkim – zachowaniu terenów zielonych, a nie ich eliminacji z rejonu miasta. **Dlatego też przeprowadzenie drogi ekspresowej S7 poprzez korytarz od nr 1 do 5 przez tereny Dzielnicy X, która posiada szczególne walory przyrodnicze dla miasta, całkowicie zaprzecza prowadzonym w Krakowie i okolicach działaniom mającym na celu walkę ze smogiem.** Pagórkowate ukształtowanie terenu Dzielnicy X, na tę chwilę istotnie ogranicza przewietrzanie zastoin zanieczyszczonego powietrza oraz stanowi naturalną barierę zatrzymującą zanieczyszczenia, spaliny samochodowe, i pyłu zawieszony w tej strefie Krakowa. **Spaliny oraz tym samym smog wygenerowany przez nową drogę ekspresową przecinającą te tereny w oczywisty sposób przedostanie się do centrum miasta – wskazują na to plansza nr 13 studium ekofizjograficznego, opisująca system wymiany powietrza w Krakowie. Budowa trasy i węzłów dla S7 w obrębie Dzielnicy X oraz związane z tym nasilenie tranzytu, spowoduje zwiększenie napływu zanieczyszczeń i spalin w kierunku osiedli mieszkaniowych w Dzielnicach IX-XII oraz do centrum Krakowa w/w naturalnymi korytarzami napływu/spływu powietrza. Trasa S7 wraz z węzłami, może znacząco wydłużyć okresy utrzymywania się smogu na terenie miasta Krakowa w czasie roku.**

Niezależnie od powyższego, pomysły przebiegu korytarzy S7 od 1 do 5 budzą stanowczy sprzeciw również ze względu na to, że **NIGDY WCZEŚNIEJ NIE BYŁO NA TERENACH NASZYCH DZIELNIC TAKICH PLANÓW.** W Zmianie Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa z 2003 roku określono dokładny przebieg trasy S7 przez Kraków, który w żadnym wypadku nie pokrywa się z propozycjami przedstawionymi przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad. Również zmiana Studium z 2014 roku nie wspomina w żadnym miejscu o zmianie przebiegu trasy. **Ostatecznie – i co najważniejsze – przebieg trasy S7 przez Kraków jest niezgodny z najnowszymi dokumentami: Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 25 września 2019 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych oraz Uchwałą NR XLVII/732/18 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 26 marca 2018 roku w sprawie zmiany Uchwały Nr XV/174/03 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 22 grudnia 2003 roku w sprawie uchwalenia Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego.** Już w 2003r. GDDKiA zaproponowała kolejne warianty przebiegu drogi ekspresowej w rejonie Krakowa, po jego zachodniej stronie. Choć proponowany korytarz nie przebiegał przez gęsto zaludnione obszary w granicach administracyjnych Krakowa, a przez tereny niezabudowane, w pobliżu lotniska Balice, władze Krakowa stanowczo sprzeciwiły się projektowi i został on zarzucony. Dodatkowo, rezerwy korytarzowe na budowę drogi ekspresowej zabezpieczono ostatecznie na wschód od Wieliczki. Obecnie przedstawiane przez GDDKiA propozycje są krzywdzące dla osób, które zakupiły w Kosocicach, Rajsku i Sobonowicach działki za bardzo wysokie ceny i osiedliły się tu, nie mówiąc o osobach, które mieszkają tu od pokoleń. Wnioski zawarte w Studium Korytarzowym S7 dla inwestycji pod nazwą Budowa Drogi Ekspresowej S7 Kraków-Myślenice wskazują na skomplikowane uwarunkowania terenowe, wysokościowe, geologiczne, które wymagają pogłębionych i rzetelnych analiz techniczno-ekonomiczno-środowiskowych. Poza tym, potencjalny obszar prac cechuje się bardzo dużą wrażliwością społeczną – to główny obszar migracji ludności z Krakowa, o dużej gęstości zaludnienia. Gdyby plany trasy S7 były tutaj lub w najbliższej okolicy znane, żaden z obecnych i nowo przybyłych mieszkańców nie związałby swojego życia z miejscem pełnym hałasu, spalin oraz olbrzymich potoków pojazdów przejeżdżających przez te tereny. Tak zmienna polityka

organów państwowych budzi społeczne kontrowersje i co najważniejsze rodzi brak zaufania do Państwa jako podmiotu, które powinno dbać o praworządność oraz dobro swoich Obywateli.

Dlatego też mając powyższe na uwadze, wnosimy w petycji o odstąpienie od uwzględniania w dalszych analizach oraz dalszych etapach inwestycyjnych w Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowym budowy odcinka drogi ekspresowej S7 Kraków-Myślenice korytarzami 1-5.

Załączniki:

1008 - (słownie: *osiemset*) podpisów podmiotów wnoszących petycję

Otrzymują:

8

Osoba reprezentująca podmioty wnoszące petycję

(podpis)