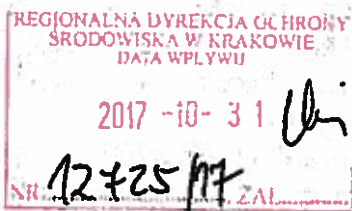


NO. 053.7.2017

Nowa Góra - Paryż, 25.10.2017 r.



w imieniu  
Mieszkańców Paryża,  
gm. Krzeszowice

Sz. Pan  
Rafał Rostecki  
Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska  
w Krakowie  
Plac na Stawach 3  
30-107 Kraków

**PETYCJA**

**dotycząca projektu budowy nowego połączenia drogowego autostrady A4 z DK94**

Działając w imieniu mieszkańców Paryża (przysiółek Nowej Góry), a także wsi Nowa Góra i innych miejscowości Gminy Krzeszowice, których rzecz dotyczy, zgodnie z Ustawą z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz.U.2014.1195) oraz Ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2008 nr 199 poz. 1227) żądamy uwzględnienia opinii mieszkańców ww. miejscowości w rozpatrywaniu wariantów i wyborze przebiegu planowanej drogi krajowej - łącznika autostrady A4 z DK94.

Działając w imieniu mieszkańców Paryża (przysiółek Nowej Góry), a także wsi Nowa Góra i innych miejscowości Gminy Krzeszowice (pierwsza lista osób popierających niniejszą petycję w załączeniu) i dla ochrony ich dobra oraz interesu społecznego, wyrażamy zdecydowany sprzeciw wobec proponowanych wariantów 1 i 2, które zgodnie z projektami przygotowywanymi przez [...], przebiegają w bezpośrednim sąsiedztwie naszej osady, po jej zachodniej i północnej stronie, 300 metrów od granicy zabudowanych działek.

Sprzeciwiamy się braniu pod uwagę przy planowaniu tej inwestycji wariantów 1 i 2, ponieważ:

1. Przebiegała one przez tereny o szczególnym znaczeniu przyrodniczym, krajobrazowym, kulturowym.

Paryż powstał w XVIII wieku jako osada górnicza, lasy otaczające Paryż od zachodu i północy usiane

są niezbadanymi do dziś szybami i wyrobiskami historycznych kopalni galmanu (m.in. największej kopalni „Katarzyna”). W lasach wokół Paryża biegą korytarze ekologiczne, szlaki migracji zwierząt, znajdują się tu siedliska chronionych gatunków roślin, grzybów i zwierząt, zaś ze szczytu wzgórza rozpościera się jedyny w okolicy widok na pasmo Beskidu Żywieckiego z Babią Górą i Piłskiem oraz Tatry. Paryż leży na terenie Parku Krajobrazowego Dolinki Krakowskie, a zatem na terenie uznanym za cenny pod względem przyrodniczym i krajobrazowym. Ze względu na szczególne walory naturalne tego rejonu musimy budować nasze domy zgodnie z bardziej restrykcyjnymi wymogami (niektórzy w ogóle nie dostali pozwolenia na budowę), nie wolno nam też mieć przydomowych oczyszczalni ścieków. Paryż to także jedna z atrakcji turystycznych Gminy Krzeszowice – ze względu na nazwę, historię, widoki, wyjątkowo czyste powietrze, otaczającą przyrodę i wydarzenia (m. in. coroczny zjazd starych samochodów).

Warianty 1 i 2 planowanej drogi w znaczący sposób naruszają równowagę biologiczną i będą mieć nieodwracalny negatywny wpływ na środowisko naturalne i dziedzictwo kulturowe w tym regionie, najpierw poprzez wycinkę lasu, zniszczenie korytarza ekologicznego i przecięcie dróg migracji zwierząt, zniszczenie stanowisk rzadkich roślin, dewastację krajobrazu, zniszczenie zabytkowych szybów i wyrobisk kopalnianych oraz stanowisk geologicznych – co nastąpi podczas budowy drogi, potem zaś z powodu emisji zanieczyszczeń i hałasu związanych z użytkowaniem drogi, co doprowadzi do szybkiej degradacji środowiska na tym obszarze. Tym samym Paryż i jego okolice w krótkim czasie nieodwracalnie utracą wszelkie walory przyrodniczo-krajobrazowo-kulturowe, a zatem i turystyczne.

2. Przebiegała one przez tereny, które zagrożone są osuwiskami i pęknięciem ziemi, zarówno z powodu zjawisk krasowych występujących na tych obszarach, jak też w związku z istnieniem tutaj dużej liczby wyrobisk i sztolni historycznych kopalni galmanu.

Tereny na zachód i północ od Paryża to obszar wyżynny, bardzo pofalowany, ze znaczną różnicą wzniesień na krótkich odcinkach, pełen sztolni i wyrobisk, niepewny pod względem geologicznym. Badania geofizyczne przeprowadzone w 2000 roku na jednej z działek Paryża, położonej w niewielkiej odległości od proponowanych wariantów 1 i 2 planowanej drogi wykazały „strefy anomalne, które świadczą o istnieniu w górotworze szczelin sięgających co najmniej głębokości 30m. Nie jest możliwe określenie, czy szczeliny te są wynikiem działania zjawisk krasowych, czy też związane są z zaciskającymi się zrobami po historycznej eksploatacji galmanów, gdyż poza różniącą je genezą oddziaływanie ich na górotwór jest identyczne. W ich obrębie możliwe jest powstanie ugięć i obniżen terenu aż do przerwania ciągłości powierzchni” (cały dokument do wglądu). W wystawionym niedawno przez Urząd Gminy Krzeszowice projekcie nowego planu zagospodarowania przestrzennego cały teren lasu na zachód od zabudowań Paryża – czyli dokładnie obszaru, w którym zgodnie z opracowywanymi przez wariantami 1 i 2 miałyby przebiegać planowana droga krajowa – został oznaczony jako „strefa potencjalnych zagrożeń osuwania się mas ziemnych”.

3. Nie mają one większego znaczenia ekonomicznego czy gospodarczego dla Gminy Krzeszowice, której mieszkańcy – przede wszystkim mieszkańcy przysiółka Paryż – najdotkliwiej odczuwają negatywne skutki inwestycji realizowanej w proponowanych wariantach 1 lub 2.

Gmina Krzeszowice nie jest i raczej nie będzie gminą o charakterze przemysłowym, jej główne walory mają charakter krajobrazowy, przyrodniczy i kulturowy. To dzięki nim Gmina Krzeszowice jest atrakcyjna turystycznie i stanowi miejsce wypoczynku i rekreacji dla mieszkańców Krakowa i Śląska, chętnie odwiedzają ją też turyści z bardziej odległych rejonów. Budowa drogi krajowej w proponowanych wariantach 1 lub 2 nie przyczyni się znacznie do rozwoju gospodarczego gminy,

równocześnie bezpowrotnie niszcząc to, co jest jej zasobem.

Proponowane warianty planowanej drogi, jako drogi tranzytowe, nie poprawią też w znaczący sposób komunikacji publicznej w Gminie Krzeszowice, a tym samym nie odpowiadają na potrzeby mieszkańców gminy. Istniejące już na tym terenie drogi, w tym połączenie Gminy Krzeszowice z Olkuszem, jest wystarczające dla istniejącego na tym obszarze ruchu samochodowego. Działające na terenie Gminy Krzeszowice zakłady wydobywające surowce naturalne nadal będą korzystać z tych dróg, z których korzystają dotąd i przejeżdżać będą przez centrum Krzeszowic, bowiem proponowane warianty 1 i 2 nie będą dla nich bezpośrednio dostępne.

Wszystko to oznacza, że realizacja planowanej inwestycji w proponowanych wariantach 1 lub 2 nie jest zasadna z ekonomicznego i gospodarczego punktu widzenia Gminy Krzeszowice i nie przyczynia się do realizacji interesu publicznego jej mieszkańców.

**4. co najważniejsze - spowodują znaczne obniżenie jakości życia mieszkańców Parży, stanowiąc realne zagrożenie dla ich zdrowia i życia, a przy tym nie mając dla nich żadnego ekonomicznego i gospodarczego znaczenia i nie zaspokajając żadnych ich potrzeb ani interesu społecznego.**

Proponowane warianty 1 i 2 planowanej drogi zgodnie z przygotowanymi przez opracowaniami przebiegać mają w odległości około 300 metrów od granicy zabudowanych domami mieszkalnymi działek przysiółka Parż, po jego zachodniej stronie. Zgodnie z materiałami autorów projektu przewiduje się, że ruch na planowanej drodze krajowej sięgając będzie kilkunastu tysięcy pojazdów na dobę, czyli będzie źródłem ogromnej ilości spalin i wielkiego hałasu. Zachodnie prądy powietrza spowodują przemieszczanie się wszelkich zanieczyszczeń nad Parż (a także Filipowice, Młękinę, Stawiska i inne miejscowości znajdujące się na wschód od drogi w bezpośrednim jej sąsiedztwie), zaś proponowane w wariantach 1 i 2 ulokowanie drogi na terenach pofałdowanych, zagrożonych osuwaniem się i pękaniem ziemi, w bezpośrednim sąsiedztwie domów mieszkalnych wywoła realne zagrożenie katastrofą budowlaną i naturalną.

Proponowane warianty 1 i 2, jako drogi tranzytowe, nie poprawią komunikacji publicznej w tym rejonie. Parż i okolice są obszarem o walorach krajobrazowo-przyrodniczo-kulturowych, zatem proponowany przebieg drogi krajowej w wariantach 1 lub 2 nie tylko nie przyczyni się do rozwoju osady, ale bezpowrotnie zniszczy to, co jest jej zasobem. Tym samym łamie zasady ochrony zdrowia, bezpieczeństwa ludzi oraz potrzeb interesu publicznego.

Proponowane warianty 1 i 2 planowanej drogi krajowej mają swój początek we wspólnym, również pozostającym na etapie planów, odcinku drogi łączącym A4 węzeł Rudno z DK79. Odcinek ten przebiegać ma przez teren Puszczy Dułowskiej i jest obecnie, według naszej wiedzy, opiniowany pod względem środowiskowym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie. Puszcza Dułowska jest pozostałością średniowiecznej puszczy, znajdują się tu torfowiska, bory bagienne oraz siedliska rzadkich przedstawicieli fauny i flory; stanowi ona ważny korytarz ekologiczny oraz wielką atrakcję przyrodniczo-turystyczną tego regionu. Budowa tego odcinka drogi wiąże się zatem z unicestwieniem unikalnych obszarów krajobrazowo-przyrodniczych na terenie Puszczy Dułowskiej, powodując częściową degradację cennego kompleksu przyrodniczego – Tenczyńskiego Parku Krajobrazowego.

Na tym jednak nie koniec. Jeśli w planowaniu przebiegu drogi krajowej – łącznika A4 z DK94 brane będą pod uwagę proponowane przez wykonawcę projektu warianty 1 lub 2, po wycięciu tysięcy drzew i zdewastowaniu unikalnych terenów Puszczy Dułowskiej zniszczone zostaną nieodwracalnie kolejne obszary o szczególnym znaczeniu przyrodniczo-krajobrazowym, w tym te znajdujące się na terenie Parku Krajobrazowego „Dolinki Krakowskie”, a mianowicie lasy i łąki położone między

Karniowicami a Filipowicami, dalej Psarami a Paryżem, a następnie w okolicach Niesułowic (warant 1) lub Myślachowic i Płoków (warant 2), wraz z ich dziedzictwem przyrodniczym, historycznym i kulturowym. Oczywistym jest zatem, że cała planowana inwestycja związana z budową drogi krajowej łączącej autostradę A4 z DK 94, jeśli miałaby przebiegać w proponowanym wariancie 1 lub 2, będzie kumulacją działań o silnym negatywnym wpływie na środowisko naturalne, degradujących przestrzeń kulturową i przyrodniczą w tym rejonie.

Jedynym wariantem planowanej drogi, zaproponowanym przez wykonawcę projektu i , który realizuje cel łącznika A4 z DK94, a także stanowi realne odciążenie z ruchu samochodowego dla gminy Trzebinia, a szczególnie dla DK791 (a tym samym spełnia cele i warunki założone w Uchwale nr 615/16 Zarządu Województwa Małopolskiego z dnia 26.04.2016, a w szczególności w Zamówieniu Publicznym nr ZDW-DN-4-271-74/16 opublikowanym w dniu 25.07.2016 przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie) jest wariant 3a, biegnący od węzła Balin po zachodniej stronie Trzebinii. Proponowany wariant 3a poprowadzony został przez tereny płaskie, przemysłowe, niezalesione, niezamieszkałe. Realizacja tego wariantu planowanej drogi krajowej jest niewątpliwie najbardziej korzystna pod względem ekonomicznym – nie wymaga, jak w przypadku wariantów 1 i 2, wielkich nakładów finansowych potrzebnych do wycinki lasów, wyrównania terenu, skarpowania, osuszania terenu, zabezpieczenia terenu przed uskokami, zapadnięciami i osuwiskami. Wariant 3a w najmniejszym stopniu wpływa na degradację środowiska, nie wymaga nieodwracalnego zniszczenia obszarów cennych pod względem przyrodniczo-krajobrazowo-kulturowym, a także przebiega przez tereny inwestycyjne Gminy Trzebinia, umożliwiając rozwój gospodarczy tego obszaru, poprawiając komunikację w regionie i odpowiadając na potrzeby interesu publicznego mieszkańców. Wariant 3a jest popierany przez mieszkańców miasta i gminy Trzebinia, ponieważ stanowi dla nich realną korzyść i odpowiada na ich potrzeby, w mniejszym stopniu ingerując w otaczające ich środowisko naturalne.

Rozumiejąc potrzebę realizacji wydajnego połączenia drogowego A4 z DK94 zdecydowanie sprzeciwiamy się wariantom 1 i 2, rozpatrywanym przy planowaniu tej inwestycji. Równocześnie popieramy wariant 3a, uznając go za uzasadniony i racjonalny. Zwracamy też uwagę na opinię i propozycję dodatkowego wariantu planowanej drogi przedstawione przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie w piśmie z dnia 19.07.2017 r. adresowanym do Stowarzyszenia Nasze Psary - miałyby on stanowić połączenie wariantów 2 i 3 i omijać najistotniejsze obszary środowiska przyrodniczego.

Podkreślamy, że naszym celem nie jest blokowanie planowanej inwestycji i działanie na czyjąkolwiek szkodę, a jedynie chęć merytorycznej dyskusji oraz troska i obawa o wspólne dobro nasze i naszych dzieci. Będzie to miało miejsce tylko w przypadku, kiedy będą Państwo traktować nas – obywateli - jak partnera do rozmów, rzetelnie informując o planowanym przedsięwzięciu oraz biorąc pod uwagę głos społeczny i potrzeby społeczne. Ufamy, że działając wspólnie w obopólnym interesie dojdziemy do wzajemnego porozumienia.

W imieniu mieszkańców Paryża  
(pierwsza lista osób w załączniku)

**Podstawa prawna:**

- 1. Ustawa z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz.U.2014.1195)**
- 2. Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2008 nr 199 poz. 1227)**

**Załączniki:**

- 1. Lista mieszkańców Paryża (pierwsza)**

**Otrzymują:**

- 1. Burmistrz Miasta i Gminy Krzeszowice**
- 2. Rada Miasta i Gminy Krzeszowice**
- 3. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie**
- 4. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie**
- 5. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie**
- 6. Starosta Krakowski**
- 7. Marszałek Województwa Małopolskiego**
- 8. Wojewoda Małopolski**
- 9. a/a**

