



GDDKiA - Kraków  
RPW/17339/2022 P  
Data: 2022-04-28

Kraków, dnia 27 kwietnia 2022 r.

**Podmioty wnoszące petycję:**

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

**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, Sobonowic, 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 Łagiewniki 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 Łagiewniki, 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/dobę<sup>1</sup>.** 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-Łagiewniki, 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 Dyрекcyję 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.

<sup>1</sup>Źródło: 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 oczywiste 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. Zgadza 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 strictly 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 uwzględnia 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 którym na 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 warte podkreślenia, 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 doświadczyli 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 km<sup>2</sup>. 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. **Uzdrowisko Swoszowice oraz obszar górniczy Swoszowice**

Poprzez przeprowadzenie trasy ekspresowej S7 przez którykolwiek z korytarzy 1-5, status **Uzdrowiska Swoszowice – jedynego uzdrowiska w Polsce znajdującego się w obrębie miasta, zostanie zagrożony poprzez przekroczenie norm środowiskowych.** Korytarze 1-5 przebiegają przez dzielnicę o statusie uzdrowskim, która jest potocznie nazywana „płucami Krakowa”. Droga S7 poprowadzona zgodnie z wariantami 1-5 będzie bezpośrednio negatywnie oddziaływać na dalsze istnienie Uzdrowiska 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 Uzdrowiska 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 Uzdrowiska Lusina, ośrodka sanatoryjno-wypoczynkowego i uzyskania statusu obszaru ochrony uzdrowskiej.

#### 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 wierzchowin 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 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, Soboniewicz 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/splywu 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 Soboniowicach 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:

2008 - ..... (słownie: *dwie tysiące*) podpisów podmiotów wnoszących petycję

Otrzymują:

*8*

Osoba reprezentującą podmioty wnoszące petycję

(podpis)