

**Stowarzyszenie Ochrony
Potoku Granicznik**

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

Krakowie

ul. Mogilska 25

31-542 Kraków



GDDKiA - Centrala
RPW/22418/2021 P
Data: 2021-07-02

Kraków dnia 30.06.2021 r

PETYCJA nr 2021/06/001

Dotyczy: Działań Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w zakresie uzyskania decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach dla zadania:

„Budowa i przebudowa drogi krajowej nr75 (DK75) klasy GP na odc. Brzesko – Nowy Sącz, Odc. II”

Petycja dotyczy wszystkich obecnie korytarzy - rekomendowanego i alternatywnych przez GDDKiA, i dotyczy odcinka pomiędzy miejscowościami Iwkowa i Łososina Dolna.

W związku z doniesieniami medialnymi oraz informacjami publikowanymi na stronie www.dk75.pl, działając w imieniu naszego stowarzyszenia oraz w imieniu wszystkich mających na uwadze troskę o ochronę środowiska i o zachowanie zasobów naturalnych wnoszę zastrzeżenia oraz sugestie dotyczące w.w. projektu:

Wg obecnych wszystkich trzech wariantów korytarzy (rekomendowanego „C” i alternatywnych „A” i „F” - „załącznik nr 1” pisma) nowa trasa licząca ponad 40 km na swoim około 11 km biegu nie ma obecnie przewidzianego żadnego alternatywnego przebiegu. Jest to rozczarowujące że po blisko 4 latach prac i ponad 20-tu rozpatrywanych wariantów pracująca dla Was pracownia projektowa nie była w stanie zaproponować do dalszych prac **alternatywnego przebiegu dla blisko 25% długości nowej trasy**. Przede wszystkim jest to jednak nie do zaakceptowania ponieważ taki stan wypacza ideę pojęcia 'alternatywny' i nie daje możliwości dokonania pełnej i rzetelnej oceny projektu przez Regionalną Dyrekcję Ochrony Środowiska poprzez porównanie przez nią rekomendowanych korytarzy z przebiegami prawdziwie alternatywnymi.

Najdłuższy fragment pozbawiony przebiegu alternatywnego liczy około 8÷9 km i znajduje się w środkowej części nowej trasy, pomiędzy miejscowościami Iwkowa i Łososina Dolna. Fragment ten

wg Waszej dość śmiałej ale sprawiającej wrażenie pozbawionej troski o środowisko propozycji biegnie przez obszary chronione miejscowości Wytrzyszczka wzdłuż potoku Granicznik, następnie przez Witowice Dolne i Górne w tym przez tereny Natura 2000. Należy tu nadmienić że w Waszych dotychczasowych opracowaniach uwzględniany był również korytarz wg wariantu „zielonego” „B” ze swoim fragmentem z Iwkowej przez Porąbkę Iwkowską, Kąty, Łęki do Łososiny Dolnej który był idealnym **odcinkowym przebiegiem alternatywnym** dla obecnie przez Was rekomendowanego i alternatywnych (załącznik nr 2 pisma). Wariant „B” wg analizy Waszego biura projektowego uzyskał na ostatnim etapie STEŚ niską wielokryterialną ocenę, ale należy zaznaczyć że ocena jest przedstawiona w odniesieniu do całego ponad 40 km przebiegu a nie do w.w. 8÷9 km odcinka.

W związku z tym wnoszę o przywrócenie odcinkowego korytarza alternatywnego zgodnego z Waszym projektem wg wariantu „B” na odcinku Iwkowa – Łososina Dolna oraz dołączenie go jako uzupełnienie w dokumentacji złożonej do RDOŚ w zakresie uzyskania decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach dla zadania opisanego w tytule petycji.

Jako uzasadnienie - jeśli przyjąć do porównania odcinkowego trasę wg Waszego projektu wariantu „B” „zielonego”, z trasami „C”, „A” i „F” (w wariantach obecnie przez Was rekomendowanych) pomiędzy punktami wspólnymi dla wszystkich w.w. korytarzy tj. pomiędzy miejscowością Iwkowa i miejscowością Łososina Dolna, to na tym około 8÷9 kilometrowym odcinku wariant „zielony” „B” wypada w tym porównaniu następująco:

- wariant „zielony” na w.w. odcinku w ogóle nie przebiega przez Korytarze Ekologiczne (załącznik nr 3 petycji), natomiast wszystkie rekomendowane przez Was warianty przez Wytrzyszczkę i Witowice Dolne i Górne na pełnej swojej długości biegną przez Korytarz Ekologiczny.
- wariant zielony w ogóle nie przebiega przez tereny Natura 2000 co oznaczałoby brak jakiegokolwiek ingerencji w tereny Natura 2000 w Witowicach Dolnych i Górnych
- wg prezentacji z lipca 2020 **jest najkrótszy**, woła budowy najkrótszej trasy była wielokrotnie sygnalizowana przez samorządowców. Na tym około 8 km odcinku jest krótszy o około kilkaset metrów, wydaje się że to niewiele jednak przy koszcie budowy ok. 80-120 mln/km nowej trasy oznacza to wygospodarowanie środków na budowę jednej obwodnicy na którą niejedno miasto w samej Małopolsce czeka od dziesięcioleci
- przebiega po równym i otwartym terenie, dlatego nie wymaga wyjątkowo trudnych prac ziemnych ani odczuwalnej zmiany biegu potoku Bela ponieważ wypada poza szeroką trasą zalewową potoku w przeciwieństwie do rekomendowanych przez was przebiegów

- wymagających arcytrudnych prac ziemnych na 3 km odcinku wzdłuż wąskiej doliny potoku Granicznik w Wytrzysszczce oraz stabilizowania zbocza w Witowicach Dolnych i Górnych
- nie przebiega przez tereny osuwiskowe natomiast we wszystkich wariantach rekomendowanych przez was obecnie **na pełnym przebiegu** odcinek przebiegałby przez tereny osuwiskowe, zagrożone osuwiskami i tereny podmokłe w Wytrzysszczce (wg „Mapy osuwisk i terenów zagrożonych osuwiskami, SOPO – 2010”) a następnie przez Witowice Dolne i Górne gdzie sklasyfikowano obecnie ponad 50 osuwisk aktywnych i okresowo aktywnych
 - nie przebiega przez tereny zalewowe przez co nie jest wrażliwy na zjawisko „cofki” na rzece Łososina w Witowicach czy potoku Granicznik w Wytrzysszczce. Również w tym wariacie nie ma ryzyka powodzi i uszkodzenia nowej drogi gdy po długotrwałych ulewach możliwości regulacyjne na zaporze w Czchowie zostają wyczerpane, co w ostatnim 10-cioleciu miało niejednokrotnie miejsce w odniesieniu do istniejącej DK75
 - w minimalnym stopniu przebiega przez tereny leśne co ograniczyłoby jego wycinkę i docelowe ograniczenia dojazdu dla służb przeciwpożarowych dla porównania budowa nowej drogi wg obecnej rekomendacji **wymaga na 2,5 km odcinku w samej tylko Wytrzysszczce wycięcia ok. 35 hektarów lasów.**
 - z racji równego terenu pozwala na zamontowanie ekranów akustycznych które w pełni spełniłyby swoją funkcję i ograniczyłyby strefę oddziaływania (szczególnie w strefie do 250 metrów) więc użytkowanie drogi nie stanowiłoby dodatkowego dyskomfortu dla ludzi i fauny lądowej, w przypadku budowy wzdłuż potoku Granicznik wybudowanie ekranów (które i tak nie są na razie uwzględnione w obecnym projekcie) w żaden sposób nie chroniłoby przed hałasem na obu stronach stromych wzniesień
 - wg uzyskanych przez Stowarzyszenie nieoficjalnych informacji ten wariant na tym odcinku byłby **nawet czterokrotnie tańszy w budowie** od wersji biegnących przez Wytrzysszczkę i Witowice Dolne/ Górne. Przypuszczamy że różnica bierze się nie tyle z krótszego przebiegu ale przede wszystkim nieporównywalnie mniejszego nakładu prac (brak konieczności wykonania prac ziemnych w trudnym terenie wzdłuż potoku Granicznik w Wytrzysszczce, budowy tam kilku estakad, absurdalnie rozbudowanych nasypów, osuszania mokradet czy podkopywania i stabilizowania na pełnej długości obu stromych osuwiskowych stoków). Choć Wasze obecne ogólne materiały projektowe uniemożliwiają w pełni zweryfikowanie tezy o tak znacznej różnicy w koszcie to informacje pośrednio to potwierdzające można znaleźć w przygotowanym przez Was „Wykazie obiektów inżynierskich dla projektowanej drogi numer 75 o klasie GP z etapu STES” gdzie np. można znaleźć że **sama budowa czterech estakad**

wzdłuż potoku Granicznik w Wytrzysszycze na odcinku raptem 2,5 km to szacowany przez Was wydatek ponad 130 mln PLN. Dodatkowo wszystkie te cztery obiekty mają przyjętą najwyższą (czyli najtrudniejszą) III kategorię geotechniczną oraz wszystkie cztery mają przyjęty najwyższy stopień skomplikowania podłoża tj. „podłoże o warstwach złożonych” lub „skomplikowanych”. W efekcie (wg waszego wykazu) te cztery estakady mają przyjęty najwyższy w całym projekcie nowej trasy koszt wskaźnikowy 1m² konstrukcji. Wykaz ten nie obejmuje kosztu budowy samej drogi pomiędzy tymi obiektami inżynierskimi, kosztów wykupów, odtworzenia dróg gminnych czy przeciwpożarowych do lasu. Wszystkie te prace musiałyby być wykonane na dokładnie tym samym trudnym terenie. Alternatywny odcinkowy wariant zielony przypuszczalnie nie wiąże się z takimi kosztami ekonomicznymi a przede wszystkim z całą pewnością nie wiąże się z tak znaczną degradacją środowiska

- pozwala na poprowadzenie trasy z dopuszczalną prędkością zbliżoną do projektowej i nie byłaby ona ograniczona granicznymi pochyleniami, łukami czy warunkami pogodowymi typowymi dla wąskich dolin jak zalegająca przez większość roku mgła i oblodzenie w zimie wzdłuż potoku Granicznik co w efekcie zapewniłoby znacznie bardziej bezpieczny przejazd z Brzeska do Nowego Sącza
- sama budowa wg tego wariantu nie zakłóciłaby ruchu na istniejącej drodze DK75, dodatkowo należy mieć na uwadze że rozbudowa istniejącej drogi DK75 w Witowicach sprawiłoby że przez kilka lat obecny główny ruch Brzesko-Nowy Sącz musiałby się odbywać się przez powiatowe i gminne drogi między innymi Iwkowej
- wybudowanie nowych i odtworzenie dróg gminnych z racji znacznie bardziej przyjaznego do prac ukształtowania terenu nie wymagałoby tak znacznych dodatkowych prac, i jeszcze większej degradacji środowiska jak w przypadku drogi przez Wytrzysszycę i Witowice.
- dojazd pojazdów budowy byłby łatwiejszy w porównaniu do budowy wzdłuż potoku Granicznik gdzie istniejące obecnie wąskie i strome drogi gminne w ogóle uniemożliwiają ruch samochodów ciężarowych a w przypadku wariantu „B” zielonego, nowa trasa biegłaby stosunkowo blisko istniejącej drogi powiatowej
- odcinkowy wariant zielony lepiej chroni miejscowości nie tylko gminy Iwkowa ale również miejscowości przyległe należące już do powiatu limanowskiego przed sygnalizowanym obecnie przez nie wykluczeniem komunikacyjnym
- ostatnia prezentowana przez Was w 2020 na ostatnim etapie STEŚ wersja wariantu „B” była już kolejną wersją i maksymalnym stopniu uwzględniała większość zastrzeżeń i obaw mieszkańców Gminy Iwkowa i samego samorządu (omija wszystkie istniejące ważne zespoły

infrastruktury gminnej). Należy tu dodać, że projekt drogi wg tego wariantu można jeszcze modyfikować w celu uzyskania większej aprobaty społecznej. W przypadku wariantów obecnie przez Was rekomendowanych przez Wytrzyszczkę, pomimo licznych uwag, dotychczas nie wprowadzono żadnej korekty tłumacząc to trudnym terenem i ograniczeniami wymaganej geometrii nowej drogi tj. minimalnymi dopuszczalnymi lukami poziomymi i maksymalnymi dopuszczalnymi pochyleniami.

- warianty przez miejscowości Gminy Iwkowa uwzględniane były we wszystkich wcześniejszych Waszych opracowaniach. Co więcej wg 5-ciu pierwotnie rekomendowanych przez Was korytarzy (połowa 2017 korytarze KPR1 – KPR5) aż 3 z nich przebiegały przez kolejne miejscowości gminy Iwkowa w tym dwa w kierunku miejscowości Łęki. Wówczas żaden wariant przez Wytrzyszczkę wzdłuż potoku Granicznik nie pojawił się w żadnym ówczesnym prezentowanym publicznie opracowaniu. Od tego czasu nie pojawiły się żadne nowe uwarunkowania środowiskowo-techniczno-ekonomiczne które uzasadniałyby taki zwrot jak wg Waszego obecnego stanowiska.

Również należy nadmienić kwestię zwykłej solidarności sąsiedzkiej. W chwili obecnej uparcie oczekujecie od samorządów że dla preferowanego przez was wariantu C, gminy Gnojnik, Czchów (Tymowa, Wytrzyszczka) i Łososina Dolna (Świdnik, Łyczanka) zgodzą się na poniesienie znacznych kosztów głównie społecznych w tym na przecięcie nową drogą swoich miejscowości na pół. To doprowadziło do konfliktu który czytając obecne pisma wysyłane do Was przez samorzady Gnojnika i Czchowa można odnieść wrażenie że wymyka się spod kontroli. Jednocześnie z niezrozumiałego powodu (bo na pewno nie z przyczyn techniczno-ekonomiczno-środowiskowych) Wasz projekt stał się w pełni zgodny z interesem gminy Iwkowa, gminy która jako jedyna z w.w. otwarcie domaga się budowy i dobrego dostępu do nowej drogi tłumacząc to obecnym wykluczeniem komunikacyjnym, ma świadomość optymalnego korytarza biegnącego przez ich kolejne miejscowości ale paradoksalnie jest też jedyną która kategorycznie sprzeciwia się ponoszeniu jakichkolwiek realnych kosztów społecznych z tym związanych. Jak można podejrzewać to już zostało dostrzeżone oraz nagłośnione w sąsiednich gminach i być może stało się jedną z przyczyn twardego stanowiska niektórych z nich w myśl przekonania że znaczna skala protestów i sprzeciwu okazuje się efektywnym sposobem wpływu na Was i na zmianę waszej rekomendacji. Być może ponowne włączenie Gminy Iwkowej i świadomość potencjalnie solidarnego wkładu każdej z gmin na poczet budowy nowej drogi w sposób zrównoważony, sprawiłoby że pozostałe gminy chętniej zgodziłyby się na ustępstwa a takim byłoby dołączenie do dokumentacji w.w. odcinkowego przebiegu wg wariantu zielonego. Opinia wydana przez RDOŚ względem odcinkowego przebiegu

wg wariantu zielonego i tak nie zmieniałyby faktu że ostateczna decyzja o wyborze najlepszej być może kompilacji kilku korytarzy zostanie podjęta przez Was..

W kolejnej części pisma zwracam się z prośbą o przygotowanie w dokumentacji złożonej do RDOŚ bardziej szczegółowej wielokryterialnej oceny wariantów. W chwili obecnej wasza ocena jest przedstawiona w odniesieniu do całościowych przebiegów korytarzy. Jest to znaczne uproszczenie i nie oddaje oceny stanu faktycznego ponieważ jeden niekorzystny fragment (np. tunel) może rzutować na niską ocenę wariantu który na pozostałym przebiegu być może uzyskałby lepsze wyniki i uzyskałby wysoką ocenę RDOŚ. Dlatego zdaniem naszego stowarzyszenia poprawne byłoby określenie punktów wspólnych dla wszystkich 5-ciu rozpatrywanych w ostatnim etapie STEŚ wariantów i przygotowanie szczegółowej wielokryterialnej oceny właśnie odcinków pomiędzy poszczególnymi punktami wspólnymi. Takie rozwiązanie znacznie ułatwiłoby dokonanie przez RDOŚ szczegółowej oceny każdego odcinka a w efekcie pozwoliłoby Wam wybrać nową trasę która być może byłaby optymalną wspomnianą wcześniej odcinkową kompilacją kilku wariantów. Do pisma dołączono przykładowe rozmieszczenie punktów wspólnych wg załącznika nr 4 wg Waszych map z połowy 2020 roku z ostatniego etapu STEŚ. Zasadne wydaje się też dołączenie pełnego wykazu obiektów inżynierskich ze szczegółową specyfikacją dla wszystkich wariantów A, B, C, D, F tak jak zostało to zaprezentowane przez Was dotychczas ale tylko dla 3 przez was rekomendowanych.

Na koniec pisma chciałbym podzielić się pewnym spostrzeżeniem swoim i osób zaprzyjaźnionych z naszym stowarzyszeniem. Osoby które szczegółowo śledzą działania Wasze i podległego Wam biura projektowego coraz częściej odnoszą wrażenie że z tym projektem coś mocno idzie nie tak i być może najwyższy czas zadać wam pytanie czy czasem nieświadomie nie zesłiście ze ścieżki którą sami sobie na początku wyznaczyliście. Droga która miała kosztować podatników 1,5 mld PLN obecnie w jedynym akceptowalnym przez samorządy wariancie może kosztować znacznie ponad 5 mld czyli absolutnie rekordowe ok. 120 mln/km, za drogę raptem klasy GP. **Droga która miała łączyć, jak na razie dzieli.** Wasz projekt skłócił gminy, nawet mieszkańców miejscowości w obrębie jednej gminy. Trzy z pięciu gmin przez które droga miałaby biec jest obecnie w większym lub mniejszym konflikcie z Waszą Dyрекcją. Czwarta z gmin jest na razie neutralna a ostatnia gmina Iwkowa wspiera wasze działania chyba tylko dlatego że rekomendowany przez was wariant omija w całości ich tereny wrażliwe społecznie kosztem degradacji nienaruszonych leśnych ekosystemów głównie w Wytrzysszczce. Jednocześnie, w planach macie budowę obwodnicy Limanowej i w przyszłości przebudowę połączenia drogowego DK28 Nowy Sącz – Limanowa. Nasuwa się więc pytanie czy biorąc pod uwagę potencjalne dodatkowe wydawane przez was miliardy (ze środków publicznych) lub potencjalne wieloletnie blokowanie projektu nowej

DK75 przez gminy, organizacje ekologiczne oraz mając świadomość kosztów związanych z remontem drogi DK28, czy nie jest zasadne już teraz określić pewien dodatkowy budżet na projekt i spróbować rozważyć budowę nowej drogi GP bezpośrednio z Nowego Sącza przez Limanową, okolice Gdowa w kierunku Krakowa z włączeniem np. w węźle Niepołomice lub w Targowisku? Rekordowe na polskie warunki potencjalne koszty jakie obecnie osiąga nowo projektowana przez was trasa DK75 są już tak wygórowane, że na pewno przejawem gospodarności z Waszej strony byłoby sprawdzenie w jakich kosztach udałoby się wykonać drogę bezpośrednio na kierunku Kraków – Nowy Sącz. To jest inwestycja na dziesięciolecia a przecież regionowi sądeckiemu nie chodzi o bezpieczne i szybkie połączenie z Brzeskiem tylko ze stolicą województwa i wygodnym połączeniem dalej w kierunku na północ i zachód. Należy jeszcze mieć na uwadze że przepustowość autostrady A4 na odcinku Kraków – Brzesko już teraz jest na wyczerpaniu a na odcinku Kraków – Targowisko można odnieść wrażenie że już została wyczerpana. Z pewnością w przyszłości łatwiej byłoby Wam znaleźć mniejsze środki na rozbudowę autostrady A4 właśnie na tych pierwszych odcinkach na wschód od Krakowa niż na pełnych 50 km pomiędzy Krakowem i Brzeskiem. Mało tego to jeszcze nowa droga z Nowego Sącza do węzła Niepołomice czy Targowiska mogłaby na znacznej swojej długości biec korytarzem zbliżonym do nowej trasy kolejowej Podłęże-Nowy Sącz więc z pewnością miałyby to pozytywny wpływ zarówno na koszty zarówno środowiskowe, społeczne czy związane bezpośrednio z pracami przy budowie.

Podobnej refleksji życzę całemu Waszemu zespołowi.

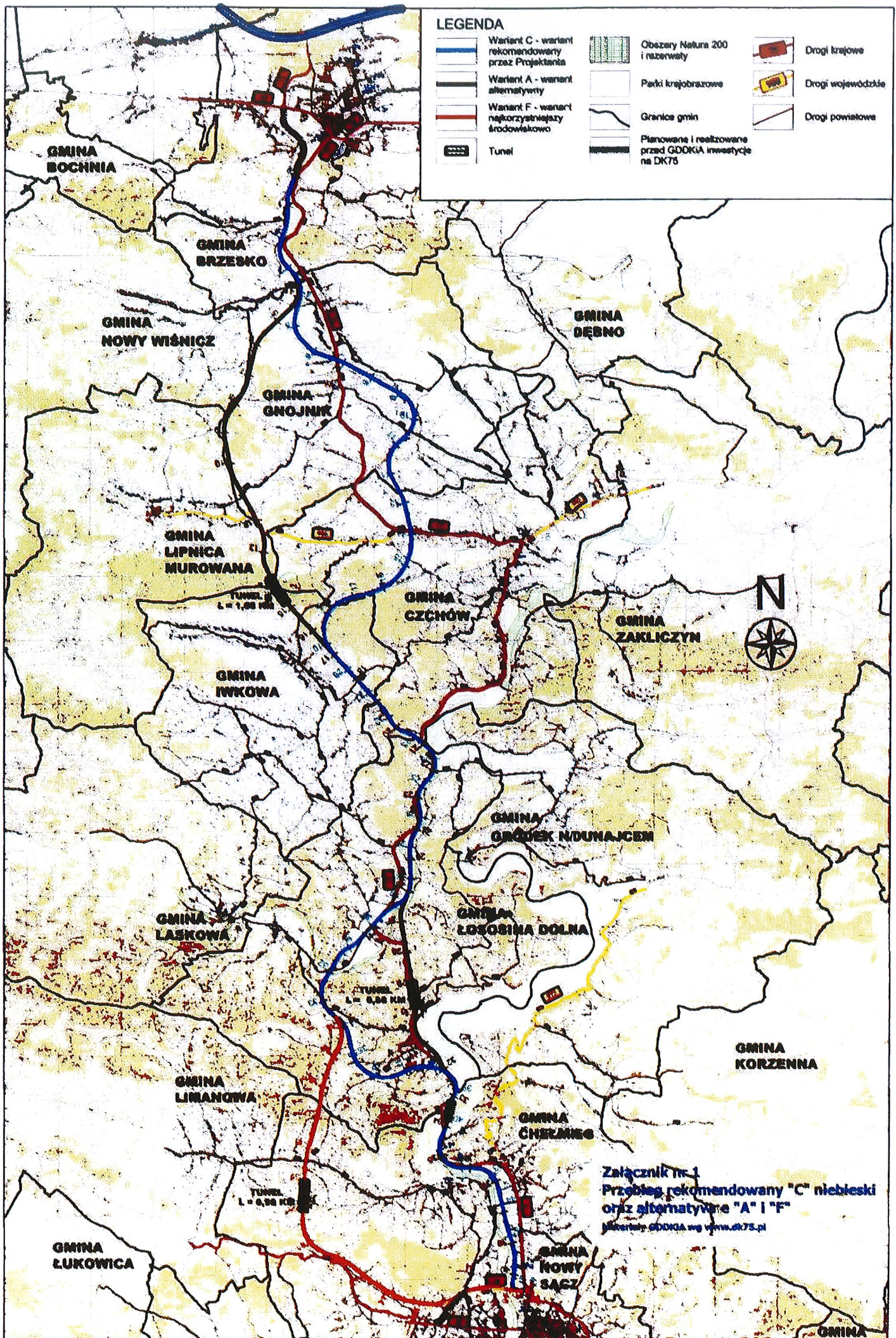
Z poważaniem

Załączniki:

- **Załącznik nr 1** Przebieg rekomendowany C oraz alternatywne A i F
- **Załącznik nr 2** Przebieg odcinkowego korytarza alternatywnego pomiędzy miejscowościami Iwkowa - Lososina Dolna wg wariantu zielonego „B”
- **Załącznik nr 3** Mapa korytarzy ekologicznych oraz Natura 2000
- **Załącznik nr 4** Rozmieszczenie punktów wspólnych korytarzy z ostatniego etapu STEŚ

Otrzymują:

1. Adresat
2. **Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Krakowie** ul. Mogilska 25 31-542 Kraków
- ③ **Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad** Centrala ul. Wronia 53 00-874 Warszawa



LEGENDA

- | | | | | | |
|--|---|--|---|--|-------------------|
| | Wariant C - wariant rekomendowany przez Projektanta | | Obszary Natura 200 i rezerwy | | Drogi krajowe |
| | Wariant A - wariant alternatywny | | Parki krajobrazowe | | Drogi wojewódzkie |
| | Wariant F - wariant najkorzystniejszy środowiskowo | | Granice gmin | | Drogi powiatowe |
| | Tunel | | Planowane i realizowane przed GDDKiA inwestycje na DK75 | | |



Załącznik nr 1
 Przebieg rekomendowany "C" niebieski
 oraz alternatywne "A" i "F"
 Projektant: GDDKiA wg www.dk75.pl

TUNEL
L = 1,08 KM

TUNEL
L = 0,88 KM

Załącznik nr 2
Przebieg odcinkowego korytarza
alternatywnego pomiędzy
miejscowościami
Iwkowa - Łospińska Dolna
wg wariantu zielonego "B"
Materiał GDDKiA sierpień 2020
wg www.dk75.pl
"Przebiegi na tle uwarunkowań środowiskowych"

LEGENDA

- Wariant A
- Wariant B
- Wariant C
- Wariant D
- Wariant E
- Wariant F
- TUNEL
- LINE ROZGRANICZAJĄCE RZESZYTCA

Starostwo Powiatowe - Gmina Piwniczna Zdrój

 ul. Wolności 1

 33-042 Piwniczna, ul. Wolności 25

JACOBS

 Inżyniering i Architektura

 ul. Słowackiego 10

 01-651 Warszawa, ul. Wolności 150A

 tel. 22 638 42 00

 www.jacobs.com

 Projekt:

 Wykonanie projektu technicznego (PT) i kosztorysu inwestycyjnego (KSI) dla linii kolejowej o szerokości torowej 1435 mm (PKP) wraz z odcinkami przyległymi do linii istniejących i nowych

 Nazwa:

 LINIA KOLEJOWA RZESZYTCA - PIWNIČNA ZDRÓJ - PIWNIČNA ZDRÓJ

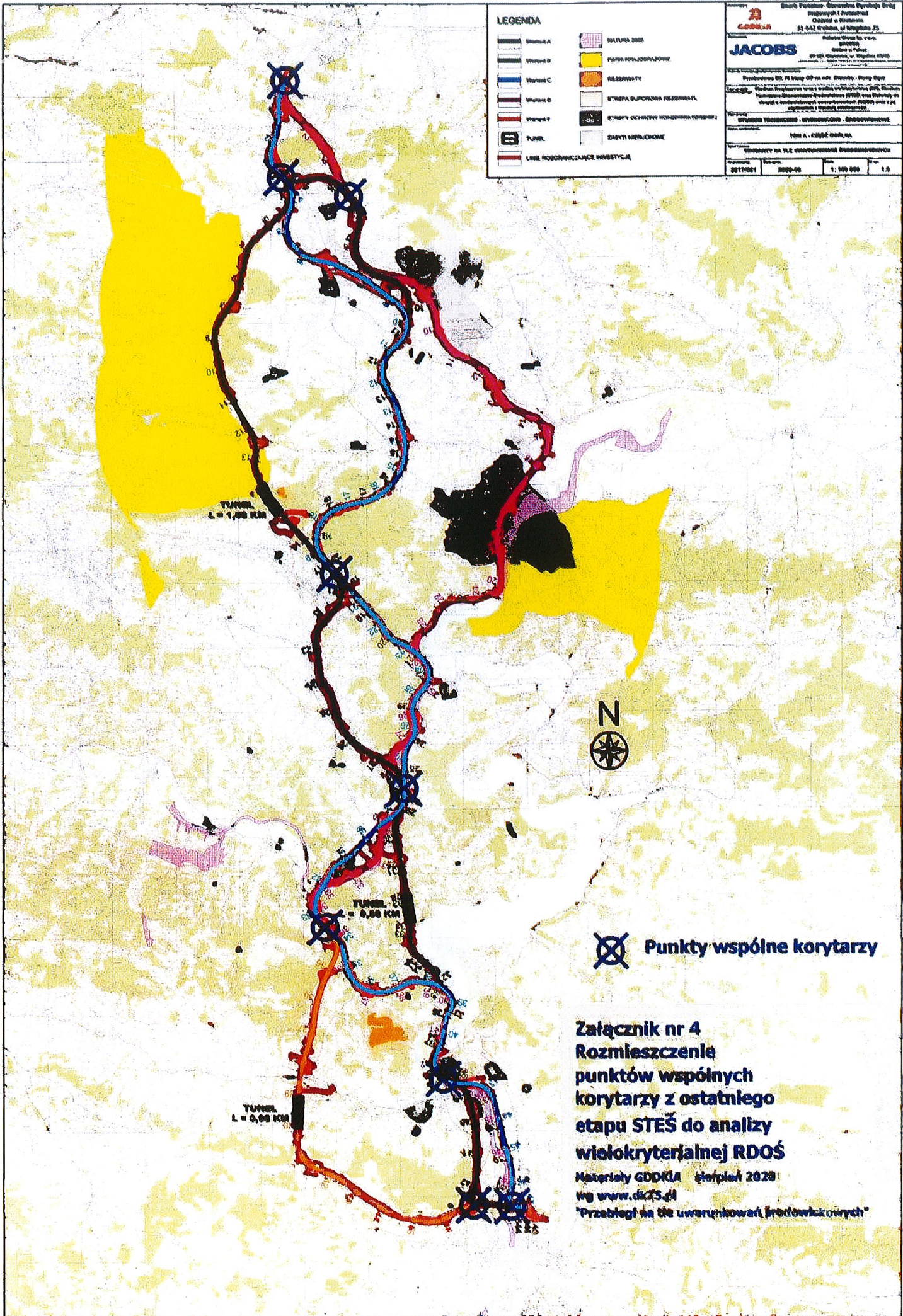
 Skala:

 1:50 000

 Data:

 2019-09

 Lp. 1.0



Punkty wspólne korytarzy

Załącznik nr 4
Rozmieszczenie
punktów wspólnych
korytarzy z ostatniego
etapu STEŚ do analizy
wielokryterialnej RDOŚ

Materiały GDDKiA sierpień 2019
 wg www.dkt5.pl
 "Przebiegi na tle uwarunkowań środowiskowych"