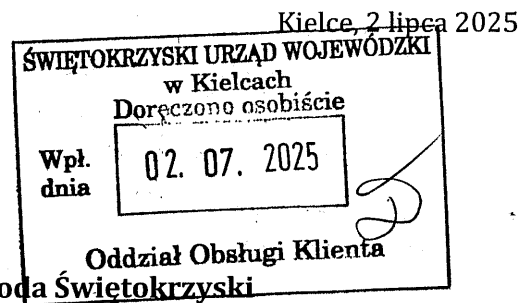




Wojewoda Świętokrzyski

Do wiadomości:

Prezes Rady Ministrów, Urząd Miasta Kielce

PETYCJA O ODMOWĘ WYDANIA ZGODY NA REALIZACJĘ DROGI S74 PRZEZ KIELCE

Zwracamy się z **żądaniem odmowy wydania zgody na realizację drogi S74 przez Kielce**. Zaprojektowana droga klasy S w śladzie istniejącej drogi krajowej będzie miała **destrukcyjny wpływ na nasze miasto pod wieloma względami**. Projekt ten **degraduje przestrzeń miejską, pogarsza warunki życia i zaprzecza współczesnym standardom urbanistycznym**.

Projektowana **droga została nieprawidłowo konsultowana z mieszkańcami**, jedyne spotkanie informacyjne odbyło się w 2011 roku czyli ponad 14 lat temu i to właśnie wtedy też powstała ostatnia dostępna wizualizacja tej drogi. Już wtedy inwestycja została bardzo mocno oprotestowana przez mieszkańców, zostały zebrane setki podpisów pod sprzeciwem wobec takiej formy prowadzenia tej drogi.

Po ogromnym sprzeciwie mieszkańców Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zmieniła sposób działania - zaprzestano publikowania planów sytuacyjnych oraz wizualizacji a ograniczono się jedynie do publikacji propagandowych tekstów, które miały przedstawiały tę drogę w samych superlatywach. Jednocześnie GDDKiA bez publikacji jakichkolwiek materiałów graficznych rozpowszechniała twierdzenia jakoby droga miała być prowadzona w tunelu.

Braku dostępu do rzetelnych informacji sprzyjała również forma realizacji inwestycji, tj. Zaprojektuj i Zbuduj co spowodowało, że mieszkańcy mieli możliwość zapoznania się z planami sytuacyjnymi dopiero po złożeniu wniosku o wydanie zgody na realizację inwestycji drogowej. Na wcześniejsze wnioski o udostępnienie informacji publicznej w postaci udostępnienia dokumentacji projektowej GDDKiA odmawiała twierdząc, że nie ma do niej praw autorskich.

Zwracamy również uwagę, że **rażącym zaniedbaniem jest brak wariantowości podczas ubiegania się o wydanie decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych**. „W literaturze przedmiotu przyjmuje się, że powinny zostać uwzględnione trzy warianty: proponowany przez wnioskodawcę, racjonalny wariant alternatywny oraz wariant najkorzystniejszy dla środowiska. Zwraca się uwagę, że **wariantowość przedstawionych rozwiązań nie może mieć charakteru pozornego** - sytuacja taka mogłaby wystąpić przy wariantach przedsięwzięcia zakładających jego realizację w tym samym dokładnie miejscu i z technicznego punktu niewiele różniącą się od siebie.” (Gruszecki K. Ustawa o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Komentarz. Prescom Sp. z o.o. Warszawa 2009.).

Dodatkowo w ramach dostępu do informacji publicznej uzyskaliśmy informację, że GDDKiA nigdy nawet nie analizowała wariantu w postaci wschodniej obwodnicy (od Domaszowic do węzła Kielce Północ) co naszym zdaniem powoduje, że **przygotowania do tej inwestycji zostały przeprowadzone w wadliwy sposób**, który uniemożliwił wybrania optymalnego wariantu.

Od czasu podjęcia decyzji o takim przebiegu drogi **fundamentalnie zmienił się stan faktyczny**: powstały plany co do Centralnego Portu Komunikacyjnego, powstały nowe plany co do sieci kolei, pojawiły przepisy o strefach czystego transportu, zmieniła się sytuacja na rynku motoryzacyjnym, oraz rozpoczęła się wojna w Ukrainie. To wszystko wpływa na potencjalne zapotrzebowanie na przepustowość i **sens budowy ekspresówki tak blisko centrum**. Zgodnie z ogólnopolskim i ogólnoeuropejskim konsensusem, nasz kraj musi szykować się do wojny obronnej, a to sprawia, że budowa trasy tranzytowej przez środek miasta i z użyciem tuneli jest niecelowa; **infrastruktura tego rodzaju powinna być dalej od zabudowań, dla bezpieczeństwa i zabudowań, i drogi**; to jest szczególnie ważne w przypadku S74, która jest trasą wschód-zachód i obsługiwać będzie też fabryki zbrojeniowe w naszym regionie i w Stalowej Woli. Trasa wokół miasta i bez tuneli jest też lepiej zdatna do **transportu obiektów ponadgabarytowych**, dodatkowo tunele mają ograniczenia w przewozie ładunków niebezpiecznych i te nadal będą musiały być przewożone nad tunelem.

Dodatkową kwestią jest **niezgodność zapisów w decyzji środowiskowej z realizowaną inwestycją**. Decyzja została wydana dla przekroju **2x2 pasy ruchu**, natomiast GDDKiA realizuje inwestycje w postaci **2x3 pasy ruchu**. Cała analiza oddziaływania na środowisko, zajętość terenu czy odległości ekranów akustycznych od budynków **była przeprowadzona dla przekroju 2x2**.

Należy zaznaczyć, że inwestycja ta **rażąco ingeruje w istniejącą przestrzeń miejską** jednocześnie **stojąc w sprzeczności z dokumentami strategicznymi**. Skala wycinki drzew, zmniejszenie terenów biologicznie czynnych, likwidacja zieleni przydrożnej i osiedlowej oraz związana z tym utrata usług ekosystemowych przez nie świadczonych stoi w sprzeczności z zapisami istniejących dokumentów strategicznych, w których mowa o adaptacji miast do zmian klimatu np.: Polityka ekologiczna państwa 2030, Krajowa strategia rozwoju

regionalnego 2030, Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030, Plan Adaptacji do zmian klimatu Miasta Kielce do roku 2030.

W ramach inwestycji **zostanie wyciętych ponad 1800 drzew, w tym kilkudziesięcioletnie drzewa rosnące na ulicy Jesionowej**, która jest ostatnią taką aleją w Kielcach. Założona rekompensata drzew w stosunku 1:1 jest absolutnie niewystarczająca. W ramach realizacji odcinka Kielce Bocianek - Cedzyna również nasadzono drzewa - po 13 latach stanowcza większość nasadzonych wtedy drzew albo uschła albo ich wysokość się przez te kilkanaście lat nie zmieniła.

W ramach inwestycji zostanie **zdeństowany Zalew Kielecki**, którego powierzchnia zostanie zmniejszona a dodatkowo nie będzie on w żaden sposób chroniony przed hałasem. Zaprojektowane rozwiązanie zablokuje też na zawsze możliwość wybudowania tunelu pieszo-rowerowego łączącego zachodnią część Zalewu z Doliną Silnicy. Dolina Silnicy a zarazem centrum Kielc wskutek rozbudowy powierzchni nieprzepuszczalnych dla wód opadowych **jeszcze bardziej będą narażone na zalanie**. Nawalne opady deszczów mogą skończyć się tragicznie. Skutkiem zwiększonej powierzchni utwardzonej będzie też zmniejszenie możliwości retencji. Zarówno Zalew Kielecki jak i Dolina Silnicy zostaną zanieczyszczone pyłami z opon i klocków hamulcowych oraz spalinami, które będą generowane przez zwiększoną liczbę samochodów.

Wykop poprowadzony przez środek miasta **wpłynie na zmianę stosunków wodnych** co może spowodować zagrożenie zalania piwnic, zaburzenie przepływu wód podziemnych i zagrożenie dla roślinności, która uniknie wycinki. Hałas generowany przez nową drogę zwiększy się, gdyż pojazdy będą rozwijać większe prędkości, zwiększy się również ilość generowanych spalin, gdyż ruch wzrośnie. Ogromnym **zagrożeniem będzie wydobywanie się skumulowanych spalin z wylotów tunelu**, które będą znajdowały się tuż pod oknami. Blokujące przepływ powietrza ekrany akustyczne mogą spowodować kumulację stężonej ilości zanieczyszczeń na ulicy Jesionowej. Spowoduje to **bardzo negatywne skutki zdrowotne wśród mieszkańców**.

Inwestycja spowoduje również **utrudnienia dla samych mieszkańców, zarówno dla ruchu lokalnego, samochodowego, pieszego, rowerowego oraz komunikacji zbiorowej - zaprojektowane rozwiązania nie są zgodne z obowiązującymi standardami**. Problemy opisał w swojej opinii Zespół ds. Mobilności w piśmie BSC-I.7012.6.2024 z dnia 5 lipca 2024 roku.

Biorąc pod uwagę powyższe **domagamy się odmowy wydania zgody na realizację tej inwestycji**. Jesteśmy również otwarci na udział w Wojewódzkiej Radzie Dialogu Społecznego i trójosronne spotkanie z GDDKiA oraz Miastem Kielce.

Mieszkańcy Kielc

[lista podpisów w załączniku – 59 arkuszy z podpisami]