

Uchwała nr 6/2022
Komisji Dialogu Obywatelskiego ds. Środowiska z dnia 11.04.2022
skierowana do:

Prezydenta Miasta Krakowa,
Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.
Do wiadomości Rady Miasta Krakowa

**w sprawie negatywnego zaopiniowania wariantów korytarzy K1, K2, K3, K4, K5, K6 -
dla budowy drogi ekspresowej S7 Kraków-Myślenice.**

W związku z ukazaniem się na stronach Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad studium korytarzowego sześciu wariantów przebiegu nowej trasy ekspresowej S7 na odcinku Kraków-Myślenice, wnioskuję się do Prezydenta Miasta Krakowa o wystąpienie do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad celem wyrażenia zdecydowanego sprzeciwu mieszkańców wobec wariantów korytarzy oznaczonych w studium korytarzowym opublikowanym 27 stycznia 2022 r. numerami: K1 (kolor czerwony), K2 (kolor niebieski), K3 (kolor różowy), K4 (pomarańczowy), K5 (fioletowy), K6 (brązowy).

Komisja Dialogu Obywatelskiego ds. Środowiska negatywnie opiniuje każdy z wariantów korytarza K1, K2, K3, K4, K5, K6 dla budowy drogi ekspresowej S7 Kraków-Myślenice.

Z punktu widzenia środowiskowego wszystkie warianty są szkodliwe dla środowiska, czy to ze względu na wpływ na Zalew Dobczycki, czy też ingerencję w tereny leśne, doliny potoków i korytarze ekologiczne. Analiza środowiskowa na tym etapie była bardzo pobieżna i ograniczyła się tylko i wyłącznie do stwierdzenia czy trasy przebiegają przez obszary objęte jakąś formą ochrony przyrody (ale nie ochrona gatunkową).

Wnioskujemy, aby GDDKiA zaniechała dalszych prac nad wymienionymi korytarzami w ramach Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego (STEŚ) i odrzuciła je na wstępnym etapie prac, ze względu na niekorzystne uwarunkowania geologiczne, środowiskowe i społeczne.

Uzasadnienie.

1. Korytarze 1-5 przebiegają przez Dzielnicę X, która pełni istotną funkcję w systemie wymiany i regeneracji powietrza dla Krakowa i potocznie nazywaną jest „płucami Krakowa”. Rejony Dzielnicy X są kluczowe w systemie korytarzy napływu powietrza ze zboczy od strony Pogórza Karpackiego i decydują o wymianie oraz jakości powietrza w Krakowie. Budowa trasy i węzłów dla S7 w obrębie Dzielnicy X może spowodować drastyczne zwiększenie napływu

zanieczyszczeń, spalin oraz pyłu zawieszonego w kierunku osiedli mieszkaniowych w Dzielnicach IX-XII oraz do centrum Krakowa. Już obecnie udokumentowano wielokrotnie przekroczone dopuszczalne normy zanieczyszczeń z uwagi na bezpośrednie sąsiedztwo odcinka autostrady A4. Trasa S7 wraz z węzłami wpłynie znacząco na okresy utrzymywania się smogu na terenie miasta Krakowa. Fragment drogi A4, na której planowane są włączenia nowych Korytarzy S7, przebiega równoległe do wzgórza (części dzielnicy X) które stanowi naturalną barierę zatrzymującą zanieczyszczenia, spaliny samochodowe, i pył zawieszony w tej strefie Krakowa.

2. Status Uzdrowiska Swoszowice zostanie zagrożony poprzez przekroczenie norm środowiskowych. 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 zanieczyszczenie 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 do ok. 60 m. Istnieje tam wiele podziemnych korytarzy, które do tej pory nie zostały w pełni skatalogowane. Dociążenie tych terenów poprzez budowę trasy S7 może zagrozić poziomowi i normom leczniczych wód siarczkowych. Unikalne wody siarczkowe zostały zlokalizowane również w Lusinie, która ma perspektywy utworzenia Uzdrowiska Lusina, ośrodka sanatoryjno-wypoczynkowego i uzyskania statusu obszaru ochrony uzdrowiskowej.

3. Dolina rzeki Wilgi to tereny do objęcia formami ochrony przyrody jako zespół przyrodniczo-krajobrazowy „Dolina Wilgi” o powierzchni 72,06 ha. Projektowany korytarz czerwony przebiega wzdłuż rzeki Wilgi aż na długości około 2,5 km. Zgodnie z przeprowadzoną waloryzacją przyrodniczą w Kierunki rozwoju i zarządzania terenami zieleni w Krakowie na lata 2019-2030, tereny przy Wildzie zostały sklasyfikowane jako obszary o najwyższych walorach przyrodniczych, dodatkowo o podwyższonym znaczeniu z uwagi na korytarze ekologiczne migracji zwierząt i stanowiska gatunków chronionych.

4. Kolidują z inwestycjami krajowymi na obszarach położonych wzdłuż rzek m.in. Malinówki i Serafy. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Krakowa ustala, że obszary położone wzdłuż rzek m.in. Malinówki i Serafy mają być zagospodarowane i chronione jako parki rzeczne (planowane inwestycje miejskie). Studium zalicza całość obszaru Barycz do stref kształtowania systemu przyrodniczego i zwiększania lesistości. Na terenie doliny górnej Malinówki znajduje się np. stanowisko skrzypu olbrzymiego (*Equisetum telmateia*). Ponadto zagrożona jest ochrona różnorodności biotycznych w innych rejonach Dzielnicy X cennych pod względem krajobrazowo-przyrodniczym (np. Stawy przy ul. Geologów z Fortami Rajska i Kosocice, użytek ekologiczny Staw w Rajsku). Na terenie Dzielnicy X zachowane zostały naturalne zbiorowiska przyrody, które już poddane są oddziaływaniu czynnikom związanym z urbanizacją Krakowa. Systematyczna akumulacja zanieczyszczeń z trasy S7 istotnie wpłynie na utratę potencjalnych możliwości regeneracji tych siedlisk i może doprowadzić do ich dewastacji.

5. W Dzielnicy X udokumentowano największą liczbę osuwisk w Krakowie. Tereny osiedli Rajska, Kosocic i Soboniewicz są miejscem występowania zjawisk geodynamicznych, w tym licznych osuwisk, zagrożone są też ruchami masowymi. Jest to spowodowane budową geologiczną i morfologiczną tego regionu - dominuje flisz karpacki. Aktywacja i powstanie nowych obszarów osuwiskowych nastąpiły w ciągu ostatnich kilku lat, a szczególnie w 2010 r. Skutki tych zdarzeń spowodowały podjęcie przez Radę Miasta Krakowa Uchwał, w których wyznaczono obszary o zakazie lokalizacji nowej zabudowy, czy rozbudowy istniejących obiektów w obszarach osuwisk, a także zalecano rozważenie możliwości przeznaczenia części terenów pod zalesienia i zadrzewienia, jako elementu stabilizacji okryw stokowych.

6. Składowisko „Barycz” powstało na terenie Złoża soli kamiennej „Barycz”, gdzie prowadzono eksploatację soli metodą ługowania, otworowo bez ochrony stropu. Łącznie wykonano 1024 otwory, a gdy wyeksploatowano sól, powstały puste kawerny i liczne zapadliska, które zasypano śmieciami. Obszar ten pozostaje w bliskim sąsiedztwie obszarów najwyższej (ONO) i wysokiej (OWO) ochrony trzeciorzędowych wód podziemnych w obrębie Głównego Subzbiornika Wód Podziemnych – 451 „Bogucice”. Wody te nie posiadają szczelnej naturalnej izolacji przed infiltracją zanieczyszczeń powierzchniowych. W Polsce wody podziemne zostały uznane za strategiczne zasoby naturalne (ustawa z dnia 6 lipca 2001 r. o zachowaniu narodowego charakteru strategicznych zasobów naturalnych kraju – Dz.U. Nr 97, poz. 1051). Wielkość proponowanego obszaru ochronnego zbiornika GZWP 451 Subzbiornik Bogucice wynosi 60,2 km². Zaproponowane korytarze 4 i 5 będą przecinać obszar ochronny dla w/w zbiornika.

7. Na terenie Dzielnicy X znajduje się strefa ochrony krajobrazu warownego Twierdzy Kraków, która posiada wysokie walory przyrodniczo-kulturowe. Ochronie podlegają: fortyfikacje, mury obronne (jako zabytki) wraz z terenami, na których są zlokalizowane oraz z tworzącym je krajobrazem zieleni fortecznej. W w/w studium ekofizjograficznym na terenie Rajska i Kosocic rekomendowano utworzenie „Parku kulturowego Bitwy o Kraków 1914 r.” Ponadto, w Dzielnicy X, np. na obszarze Kosocic znajduje się kilkadziesiąt stanowisk archeologicznych z okresu neolitu i średniowiecza. Zgodnie z gminną ewidencją zabytków, na terenie Dzielnicy X, np. w Swoszowicach znajdują się cenne zabytki historyczne.

8. W.w. korytarze charakteryzują się dużą liczbą kolizji z wariantem niebieskim trasy pociągu ze studium planistyczno-prognostycznego kolei Kraków-Myślenice, przedstawionego podczas spotkania informacyjnego, zgłoszonego do etapu wielo-kryterialnej oceny programu Kolej Plus. Planowana inwestycja w korytarzach 6 i 4 narusza teren ochrony pośredniej w okolicach miejscowości Czechówka, na całej długości od wschodniej do zachodniej części tego terenu. W dokumentacji pominięto wspomnianą powyżej strefę ochronną dla ujęcia wody powierzchniowej ze Zbiornika Dobczyckiego, a tym samym nie uwzględniono wpływu inwestycji na ujęcie wody pitnej miasta Krakowa.

9. Ponadto, w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa z roku 2003 określono przebieg trasy S7, natomiast studium korytarzowe sześciu wariantów przebiegu nowej trasy ekspresowej S7 na odcinku Kraków-Myślenice (opublikowane na stronach Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad) nie pokrywa się z tymi wytycznymi. W następnym Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa z roku 2014 nie było mowy o zmianie przebiegu trasy S7. Te wytyczne miały istotny wpływ na podejmowane decyzje (ok. 20 lat) o budowie domów i osiedli zarówno przez osoby prywatne, jak również dużych inwestorów. Także plany inwestycji na kolejne lata sporządzano zgodnie z tymi dokumentami (Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa z roku 2003 i 2014).

10. Lokalizacja korytarzy będzie miała negatywne oddziaływanie na obszary Krakowa należące do najbardziej zaludnionych. Korytarze 1-5 zaplanowano na terenach Dzielnicy X, a także Dzielnicy XI. Dzielnica X posiada zwartą, stosunkowo gęstą i dynamicznie zwiększającą się zabudowę mieszkaniową i wzrastającą liczbę mieszkańców. Bezpośrednio przylegające Dzielnice IX, XI i XII należą obecnie do najbardziej zaludnionych w Krakowie, gdzie gęstość zaludnienia sięga od 2.000 do 6.000 os./km². Budowa drogi S7 na tym obszarze oznacza konieczność wielu wyburzeń oraz utraty dorobku życia. Korzystniej byłoby prowadzić lokalizację drogi poza granicami miasta Kraków w miejscach o mniejszej gęstości zabudowy i zaludnienia.

dr inż. Tomasz Fiszer
Przewodniczący KDO ds. Środowiska

Załącznik. Przebiegi rozpatrywanych korytarzy drogi ekspresowej S7.

